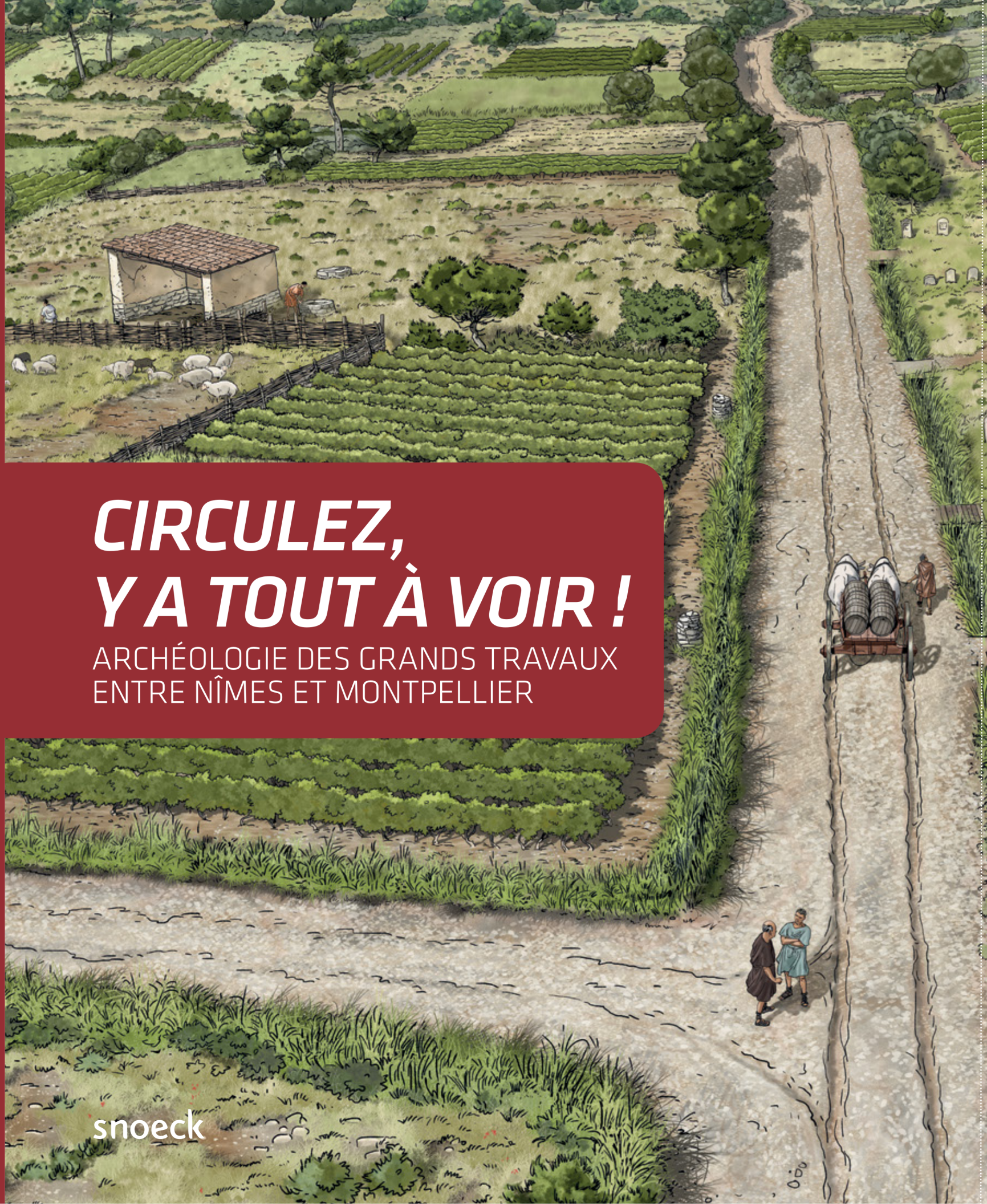

CIRCULEZ, Y A TOUT À VOIR !

ARCHÉOLOGIE DES GRANDS TRAVAUX ENTRE NÎMES ET MONTPELLIER

snoeck

ÉPOQUE ROMAINE :
UN PAYSAGE CONSTRUIT 52
LA FOUILLE DES PUITS, UNE MINE D'INFORMATIONS POUR LES ARCHÉOLOGUES 55

UNE PLAINE LANGUEDOCIENNE DÉJÀ LARGEMENT VITICOLE 56

PRODUCTIONS AGRICOLES ET ARTISANALES 58
L'ARCHÉOZOOLOGIE 59

ÉPOQUE ROMAINE :
LES APPORTS DES DÉCOUVERTES FUNÉRAIRES 60

LES ENSEMBLES FUNÉRAIRES ENTRE ANTIQUITÉ ROMAINE ET MOYEN ÂGE 62
ANALYSES ISOTOPIQUES ET ARCHÉOLOGIE 63

D'UN MONDE À L'AUTRE.
L'ÉMERGENCE D'UN ÉTABLISSEMENT AGRICOLE, DU VIIIe AU XIe SIÈCLE : LE SITE DE LALLEMAND À MAUGUIO 64
LA MOTTE CASTRALE DE MAUGUIO 65

GENÈSE D'UN VILLAGE MÉDIÉVAL :
LE SITE DE MISSIGNAC À AIMARGUES, DU Ve AU XIIe SIÈCLE 66
LA DERNIÈRE CLOCHE DE L'ÉGLISE SAINT-GILLES DE MISSIGNAC 67

DU MANSE CAROLINGIEN AU VILLAGE-FORTERESSE : LE SITE DE MAS DE ROUX À CASTRIES 68

DES SOCIÉTÉS AGRICOLES OUVERTES SUR LE MONDE 70
L'ICHTYOLOGIE 71

DES POPULATIONS VARIÉES :
L'EXEMPLE DE LA COMMUNAUTÉ DE MISSIGNAC 72
ADN ET ARCHÉOLOGIE 73

CATALOGUE DES OBJETS

SECTION I : PALÉOLITHIQUE 74

SECTION II : NÉOLITHIQUE 76

SECTION III : PROTOHISTOIRE 86

SECTION IV : ANTIQUITÉ 92

SECTION V : MOYEN ÂGE 106

GLOSSAIRE 118

GRANDS TRAVAUX : OUVRIR LA VOIE AU PASSÉ

Le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM) est un projet de ligne à grande vitesse mixte, TGV et fret, de 80 km, déclaré d'utilité publique en mai 2005.
Le déplacement de l'autoroute A9 Montpellier (DA9M) est un projet d'aménagement d'une nouvelle autoroute de 25 km au sud de l'agglomération de Montpellier. Ce projet a été déclaré d'utilité publique en mai 2007.
Dès la fin de la même année, le service régional de l'archéologie de la Direction régionale des affaires culturelles Languedoc-Roussillon a été saisi, à peu de temps d'intervalle, pour instruire ces deux projets conformément à la loi sur la protection des vestiges archéologiques.

Au regard de leur importance, emprise au sol cumulée de près de 1 200 ha, soit l'équivalent de 1 600 terrains de football, et de la richesse archéologique des secteurs traversés, les porteurs des projets ont été alertés de la nécessité de réaliser des opérations d'archéologie préventive préalablement aux travaux. Tous les terrains traversés ont fait l'objet de sondages afin de détecter l'éventuelle présence de vestiges lors d'une première phase de recherche dite de diagnostic archéologique. Les découvertes les plus significatives ont par la suite entraîné des mesures conservatoires sous la forme de fouilles préventives, seul moyen de sauvegarder, par l'étude, les vestiges destinés à disparaître du fait des aménagements projetés.

En raison de la concomitance des projets – les mises en service des deux infrastructures étant programmées pour le courant de l'année 2017 – et de leur localisation sur un même territoire – les deux aménagements étant de surcroît juxtaposés sur près de 12 km au sud de Montpellier –, la décision a été prise de mettre en place une méthodologie commune, ainsi qu'une coordination unique pour le suivi des opérations archéologiques. Entre février et avril 2008, trente-sept arrêtés préfectoraux prescrivant autant d'opérations de diagnostics archéologiques ont été émis, correspondant à l'évaluation systématique des emprises concernées par les aménagements.

L'Inrap a alors mis en place une coordination dédiée à cette opération, afin que les archéologues puissent mener leurs investigations au fur et à mesure de la disponibilité des terrains. Les diagnostics ont commencé en juin 2008 dès que les premiers terrains ont été accessibles, pour s'achever au début de l'année 2014.

Avant même le démarrage de ces recherches de terrain, la Carte archéologique nationale, base de données du ministère de la Culture et de la Communication, recensait déjà près de 160 sites archéologiques à proximité des fuseaux d'aménagement, dont une trentaine localisée précisément dans les emprises concernées par les travaux.

Les diagnostics (sondages réalisés avec une pelle mécanique afin d'ouvrir des tranchées réparties de façon raisonnée sur les terrains à étudier) ont permis de repérer une centaine de sites archéologiques structurés (à l'exclusion des découvertes isolées et des vestiges non significatifs), soit trois fois plus que ceux connus préalablement. Ces sites datent de toutes les périodes, de la Préhistoire la plus ancienne jusqu'à la fin du Moyen Âge. Les diagnostics ont également permis de renouveler considérablement nos connaissances sur l'histoire des paysages, et les interactions entre les hommes et leur milieu, du Nîmois jusqu'au Montpelliérais, depuis les dernières glaciations préhistoriques jusqu'à l'époque moderne.

Les 26 sites apparaissant les plus intéressants par leur état de conservation, leur caractère inédit ou rare et au regard de problématiques scientifiques particulières, ont fait l'objet de fouilles préventives. Celles-ci se sont déroulées sur le terrain de septembre 2012 à juillet 2014, 19 localisées sur le tracé ferroviaire, 5 sur celui de la nouvelle autoroute et 2 situées simultanément sur les deux tracés.

B. O., Ch. G. et J.-Y. B.