

## FOUILLES ARCHÉOLOGIQUES À AHUY

### Un site gallo-romain mis à jour



Cave du site gallo-romain d'Ahuy

Du 2 juin au 4 juillet 2008, une équipe d'archéologues de l'INRAP (Institut National de Recherche Archéologique Préventive), dirigée par Frédéric Devevey - spécialiste de la période gallo-romaine - a mis au jour un vaste établissement gallo-romain inédit, sur la commune d'Ahuy.

Le site est constitué d'une habitation principale où les vestiges d'une grande cave, d'une cuisine et de diverses pièces à usage domestique ont été découverts. Elle était bordée par une importante voie dont les fossés latéraux étaient creusés dans le calcaire naturel. Un second bâtiment, situé plus à l'Est, semble avoir été un grand entrepôt.

Les nombreux objets exhumés témoignent d'une occupation soutenue au IV<sup>e</sup> siècle de notre ère. Mais la fouille actuelle du site gallo-romain d'Ahuy « Les Presles » ne va pas se limiter au dégagement des vestiges et des objets enfouis dans la terre. Bien d'autres disciplines vont être mises en œuvre pour comprendre l'histoire du site, mais également, à plus vaste échelle, apporter de nouveaux témoignages sur l'occupation et les conditions de vie des populations gallo-romaines dans notre région.

Elles seront confrontées aux données issues d'opérations archéologiques similaires, comme la fouille de la ferme gallo-romaine sur la commune de Varois-et-Chaignot, réalisée en 2003 lors de la création du raccordement de Dijon à Arc-sur-Tille.

Ces données iront ensuite enrichir les connaissances générales sur la période antique au sein de l'Empire romain. En Bourgogne comme ailleurs, notre connaissance des campagnes des Gaules romaines a bénéficié, davantage encore que dans d'autres domaines, de l'apport de l'archéologie préventive accompagnant les grands chantiers : autoroutes, routes, lignes TGV, ZAC etc.

Des établissements agricoles jusque là inconnus, des champs cultivés ou encore des outils de production ont été (et seront encore) exhumés et enrichiront notre regard sur la vie quotidienne des peuples qui nous ont précédés et dont nous sommes tous, d'une manière ou d'une autre, les héritiers.

Après avoir longtemps nourri des rapports de défiance, archéologues et « aménageurs » ont appris à travailler ensemble afin de préserver le patrimoine historique en prenant en compte les impératifs économiques de l'aménagement.

Les projets routiers, tels que la « LiNo » permettent aux archéologues d'avoir un nouveau regard, de récolter d'innombrables informations sur l'évolution de l'occupation humaine dans les campagnes du dijonnais, de la préhistoire à nos jours !



Frédéric DEVEVEY



**LIAISON**  
La lettre d'information  
sur le chantier de la Liaison Nord  
de l'agglomération dijonnaise

Direction Régionale  
de l'Équipement  
57, rue de Mulhouse  
21033 Dijon Cedex

Directeur de la publication  
Georges Regnaud

Téléphone : 03 80 29 44 44  
Courriel : liaison-nord@developpement-durable.fr  
Site Internet : www.bourgogne.equipement.gouv.fr

Conception, rédaction :  
DRE Communication

Mise en page :  
EREM Communication

Impression :  
Sarl Chaumeil  
Le document a été imprimé sur papier recyclé

Crédit photos :  
DRE Bourgogne, DIR Centre-Est  
Le Grand Dijon

Tous autres droits réservés.  
N° ISSN en cours  
Dépôt légal à parution



# liaison

. n°4 . septembre 2008.

La lettre d'information sur le chantier de la Liaison Nord



## DANS LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT ET L'ATTENTION AU PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE



Le chantier du contournement nord-ouest de l'agglomération dijonnaise avance, ce nouveau numéro de la Lettre d'information est là pour vous le confirmer. Ce grand

chantier se veut exemplaire tant par son niveau de qualité environnementale que par son ambition technique. Il est surtout très utile pour l'aménagement de l'agglomération dijonnaise : pensons à toutes ces voitures et ces poids-lourds qui vont libérer les axes urbains et soulager la ville, en même temps que s'élaborent les projets d'amélioration des voies et déplacements urbains qui iront bien avec les choix opérés pour la LiNo.

Ce chantier est exemplaire aussi par la mobilisation conjointe de tous les partenaires publics : l'Etat, le Conseil Régional, le Conseil Général et le Grand Dijon, tous solidaires pour s'engager à mettre en place, au-delà du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, les crédits nécessaires à la conduite active du chantier.

**Georges REGNAUD**  
Directeur régional de l'Équipement

Editorial p 1

Les travaux avancent p 2

Management environnemental  
Études du tunnel p 3

Fouilles archéologiques p 4



## LES TRAVAUX AVANCENT ...



Ouvrage d'art de la voie communale d'Ahuy

Entre Ahuy et Dijon, s'élève désormais le premier ouvrage d'art de la Liaison Nord. Il surplombe de 5 mètres la voie communale d'Ahuy, un temps interdite à la circulation, mais sur laquelle les usagers circulent à nouveau depuis la fin juillet. L'accès direct sur le site du chantier par une piste spécifique a permis d'éviter d'éventuelles nuisances des engins de chantiers dans les traversées des communes de Fontaine et d'Ahuy.

### Le premier pont édifié

Edifié en six mois, de janvier à juin 2008, cet ouvrage de franchissement est le premier d'une longue série. Cet été, ont démarré deux autres chantiers : le franchissement de la rue Alexander Fleming à Dijon (voie qui mène à la déchetterie) - là encore, une déviation a été mise en place pour la durée de construction du pont, jusqu'à fin 2008 - et le chantier de franchissement du Suzon a démarré le 15 août pour une durée d'un an. Un aménagement paysager, utilisant les techniques de génie végétal pour stabiliser les berges du Suzon, viendra compléter ces travaux. Il permettra aussi d'assurer la continuité du couloir écologique que constituent naturellement les berges de la rivière, lieu traditionnel de

passage de la petite faune : (notamment libellules, grenouilles). La réalisation d'une partie de ces chantiers a été légèrement décalée dans le temps par rapport à la programmation initiale car les procédures d'expropriation se sont avérées plus longues qu'initialement escompté et les déplacements de réseaux plus ardues que prévu. Enfin, le chantier de terrassement entre la RD 971 à Talant et la rue Fleming à Dijon commencera au printemps 2009 pour laisser le temps de préparer le marché de travaux dans toutes ses composantes complexes. Mais malgré ces petits aléas, la mise en service de la LiNo en 2012 reste toujours l'objectif !



## PREMIER TERRASSEMENT A DAIX



Plan des travaux combe de Daix

Un autre chantier d'importance a démarré à la mi-juin : à Daix, la LiNo passera en dessous de la route actuelle - ancienne RD107. La future Liaison doit donc être terrassée sur 300 mètres avant que soit réalisé l'ouvrage d'art qui permettra à la route actuelle de l'enjamber pour relier Daix à Fontaine. Ce sont les premiers terrassements dans la roche, ils seront réalisés en partie par minage, sauf si la structure de la roche s'avérait moins compacte que les premiers sondages ne le laissent entrevoir.

Ce chantier étant proche du bâti, des précautions sont prévues. Des mesures de vibrations, enregistrées lors des tirs par les capteurs installés sur les propriétés riveraines, servent de référence pour caler les seuils de puissance du minage. A la demande des communes riveraines et au vu de l'expérience du premier chantier d'ouvrage d'art à Ahuy, des cheminements piétonniers ont été aménagés pour contourner le chantier, permettant aux promeneurs de conserver des sentiers et aux publics intéressés de voir sans risque la progression des travaux.



Terrassements à Daix

## MANAGEMENT ENVIRONNEMENTAL DU CHANTIER

### Une journée de sensibilisation des entreprises



Journée de sensibilisation environnementale du 3 avril 2008

Le 3 avril 2008, était organisée une journée de sensibilisation des entreprises ayant remporté les premiers appels d'offres de la LiNo, concernant les travaux de construction d'ouvrages d'art et de terrassements, afin qu'ils soient partie prenante de la démarche environnementale voulue par le maître d'ouvrage.

Trente personnels d'encadrement des entreprises ont répondu présent et se sont impliqués tout au long de la journée dans la définition des mesures de protection à mettre en œuvre dans la conduite de leur chantier pour minimiser son impact sur l'environnement. Passant en revue les domaines du bruit et des vibrations, de la prise en compte des activités humaines, de la qualité de l'air, des eaux de surface et souterraines, de la faune et de la flore, ainsi que de la préservation des vestiges archéologiques, cette journée leur a permis de bien comprendre le « pourquoi » des dispositions de protection prévues dans leur marché, pour mieux définir et mettre en œuvre le « comment ».

Extrait de la note du directeur régional de l'Équipement, en date du 3 avril 2008, sur la politique de qualité environnementale du maître d'ouvrage :

« Le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire a parmi ses objectifs la préservation de l'environnement. Lorsqu'il est maître d'ouvrage pour la construction d'une nouvelle infrastructure routière, il se doit d'être exemplaire en la matière. (...) Les enjeux de l'organisation de la qualité environnementale du chantier de construction de la LiNo s'attachent particulièrement à assurer une protection des eaux superficielles et souterraines, limiter les incidences sur l'activité humaine, préserver les milieux naturels, ne pas porter atteinte aux paysages et au patrimoine, préserver les ressources naturelles, organiser la gestion des déchets... »

Vous trouverez la note intégrale sur le site internet de la DRE [www.bourgogne.equipement.gouv.fr](http://www.bourgogne.equipement.gouv.fr)

## LES ETUDES DU TUNNEL DE LA PEUTE COMBE



### La sécurité en ligne de mire

Ce tunnel, dont les débuts des travaux sont planifiés fin 2009, sera creusé depuis la Route Départementale 971 (route de Troyes) dans le sens descendant en direction de la Peute Combe à Talant. Ce principe de creusement est dicté par les contraintes d'insertion du chantier dans un milieu urbain et permet de laisser la place aux fouilles archéologiques devant être réalisées dans la montée de la Peute Combe.

Cet ouvrage souterrain de 600 mètres de long impose des études particulières de génie civil pour la conception des soutènements, tant aux entrées qu'en section courante du tunnel. Une procédure de validation des questions de sécurité par une autorité indépendante de la maîtrise d'ouvrage est mise en œuvre : un dossier préliminaire de sécurité est ainsi actuellement soumis à l'avis des services de l'Etat, des collectivités et des services de secours avant son passage en Commission nationale d'évaluation de la sécurité des ouvrages routiers, à l'automne 2008.

