

INTRODUCTION



Fig. 1 Vue du site de Pfyngut.

Les fouilles de l'année 2005 correspondent à la deuxième campagne organisée sur le site de Pfyngut. Cette campagne, qui a débuté le 15 juin et s'est achevée à la fin septembre 2005, s'est déroulée selon deux phases bien distinctes. Dans un premier temps une série de tranchées complémentaires ont été creusées dans la partie nord du site, directement en contrebas de la route cantonale actuelle. Cette première intervention, qui a eu lieu entre le 15 et le 30 juin 2005, avait pour but de mieux connaître la nature et l'extension des vestiges repérés lors des sondages archéologiques effectués dans cette zone en 2002¹. La seconde partie de la campagne de fouilles a été consacrée à la poursuite de l'exploration de la zone 2 commencée en 2004². Cette intervention s'est déroulée durant les mois de juillet, août et septembre 2005.

Le présent rapport d'activités traite exclusivement des tranchées complémentaires effectuées au nord de la route cantonale. La zone 2 fera l'objet d'un rapport ultérieur, lorsque sa fouille sera entièrement achevée.

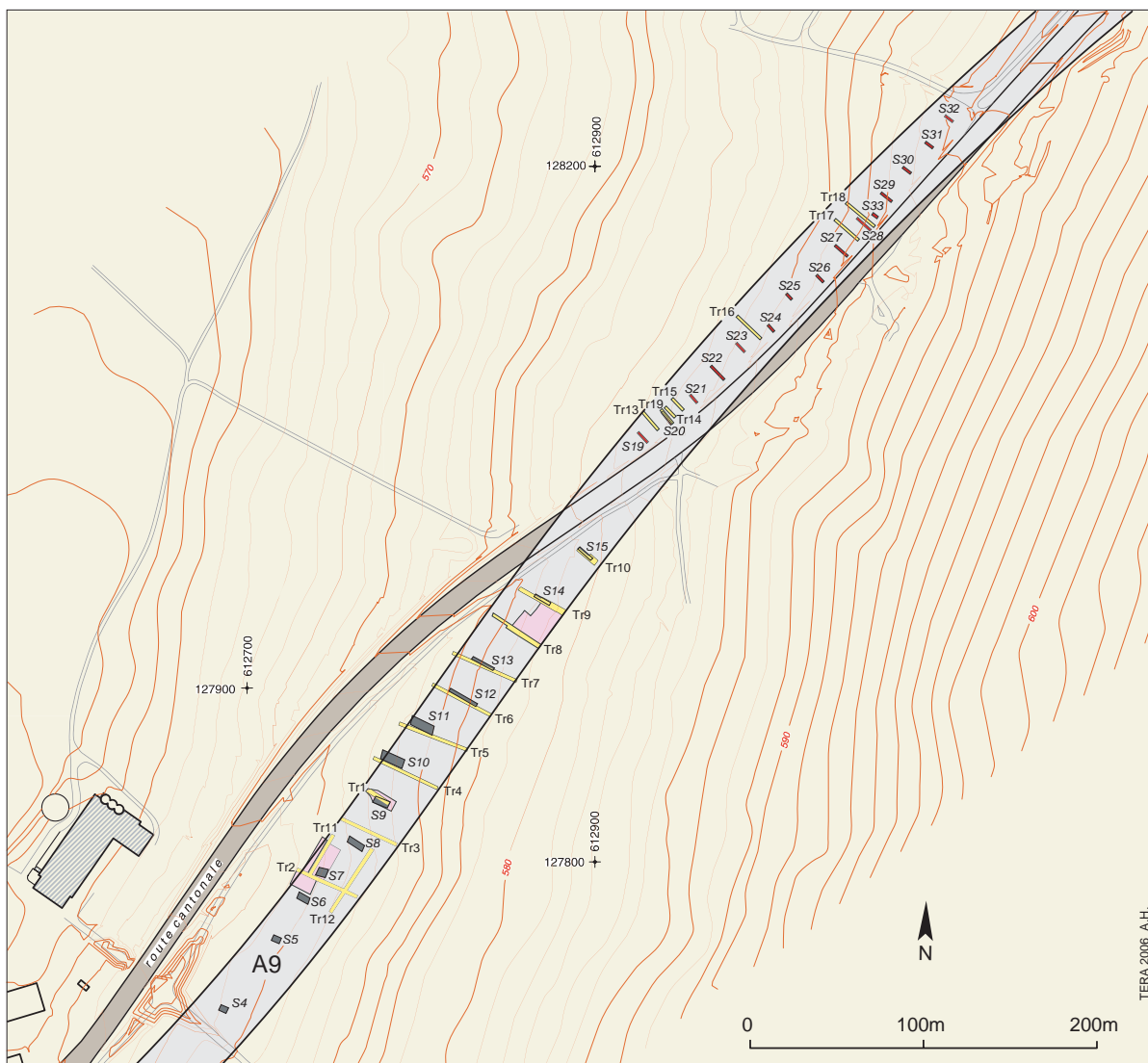


Fig. 2 Plan des sondages et des tranchées d'évaluation (2001-2005) sur l'emprise de la future autoroute A9 au niveau du site de Pfyngut.

SITUATION DES TRANCHÉES

Les tranchées complémentaires effectuées en 2005, au nombre de 7, se localisent toutes dans la partie nord du site en aval de la route cantonale et sont positionnées perpendiculairement à l'axe du futur tracé autoroutier. Elles se situent sur un terrain très légèrement en pente dans la partie occidentale du cône d'alluvions de l'Illgraben, à quelques dizaines de mètres de la plaine alluviale du Rhône. La position de chaque tranchée, hormis celle de la tranchée 19, a été définie en fonction des vestiges signalés dans les sondages de l'année 2002. Ainsi trois zones sont concernées par les tranchées complémentaires de 2005, elles sont matérialisées sur le terrain, de l'ouest à l'est, par les tranchées Tr13-Tr15, la tranchée Tr16 et finalement les tranchées Tr17 et Tr18. La position de la tranchée Tr19, qui se superpose en partie au sondage S20 de 2002, a été dictée par la nature même des vestiges mis au jour dans ce sondage S20 (mur hypothétique lié à un niveau d'occupation).



Fig. 3 : Vue du creusement des tranchées.

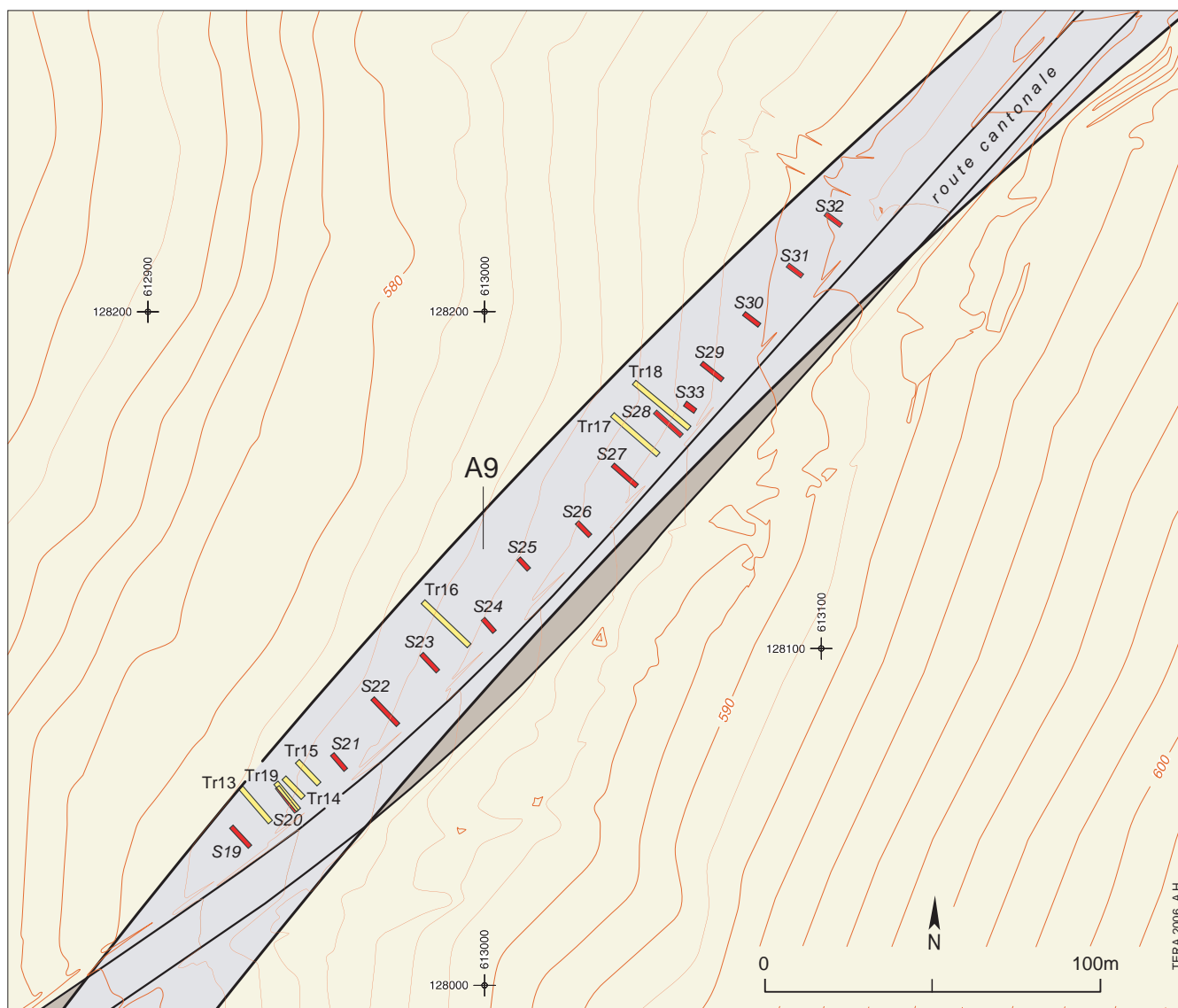


Fig. 4 : Plan des tranchées au nord de la route cantonale.

TRAVAIL EFFECTUÉ

- creusement des tranchées

Toutes les tranchées ont été creusées à la pelle mécanique jusqu'au substrat géologique (formé par les alluvions de l'Illgraben). Leur longueur varie entre 8 et 21 m alors que leur largeur est de 1.60 m, ce qui correspond à la largeur du godet de la pelle mécanique.



Fig. 5 : Vue du creusement de la tranchée 18.



Fig. 6 : Vue de la tranchée 14.

- documentation

Les différentes tranchées ont été topographiées afin de les situer sur un plan. La pauvreté des observations effectuées sur les coupes des tranchées n'a pas justifiée la réalisation de relevés, ainsi seule une couverture photographique (photographies numériques) a été faite pour l'ensemble des tranchées.

RÉSULTATS



Fig. 7 : Vue de la coupe orientale de la tranchée 18.

Les observations effectuées lors du décapage à la pelle mécanique et sur les coupes des différentes tranchées n'ont pas permis de distinguer de véritables niveaux ou structures archéologiques. Les seuls éléments douteux sont apparus dans les extrémités méridionales des tranchées 18 et 19. Dans ces deux tranchées des niveaux anthropiques ont été identifiés. Dans la tranchée 18 des niveaux sont apparus à plus d'un mètre de profondeur au contact du substrat géologique, ils correspondent à des limons bruns à jaunâtres renfermant de nombreuses pierres de tailles diverses. Ces niveaux sont recoupés par une fosse comblée par des pierres. Bien que profondément enfouis, ces niveaux sont à mettre en relation avec la construction de la route cantonale. En effet, plusieurs



Fig. 8 : Vue de la partie méridionale de la tranchée 19. Sur la coupe sud on distingue l'empierrement, sur la coupe est les niveaux fins comblant une dépression sont bien visibles.

fragments de bitume ont été extraits de ces niveaux. Quant à la fosse comblée par des pierres, plus tardive que les niveaux précédents, elle correspond probablement à un remblaiement/nivellement récent de la zone en vue d'améliorer le rendement agricole³.

Les niveaux observés dans la tranchée 19 correspondent à un empierrement (coupe méridionale) antérieur à une vaste dépression (coupe orientale) comblée à sa base par des limons fins brunâtres à blanchâtres. Selon l'insertion stratigraphique de ces éléments, ils sont à mettre également en relation avec la construction de la route cantonale.

CONCLUSION

Au vu des résultats obtenus lors de l'analyse de ces tranchées et confrontés à ceux des sondages ARIA 2002, il en découle que :

- La grande partie des vestiges identifiés lors des sondages 2002 et ceux mis au jour lors de l'excavation des tranchées complémentaires en 2005 sont récents et peuvent être mis en relation soit avec la construction de la route cantonale, soit avec le remaniement agricole récent de la zone.

Par conséquent aucune intervention archéologique n'est programmée dans cette zone, ceci va permettre de concentrer toutes les énergies dans la partie occidentale de Pfyngut, zone riche en vestiges archéologiques.

¹ Sondages réalisés par le bureau ARIA SA, Sion : - Gabriele Giozza, Manuel Mottet, Landgut-Pfyn, Surveillance archéologique. Travaux de construction de l'autoroute A9 (Tronçon : km. 121,220-121,480). Rapport d'activités, ARIA SA (décembre 2002)

² O. Paccolat, J.-C. Moret, et P. Taillard, Bois de Finges-Pfyngwald, le site archéologique de Pfyngut, Chantier autoroute A9 : Rapport d'évaluation (février 2005)

³ Témoignage oral de l'exploitant actuel du domaine agricole de Pfyngut