



HAL
open science

**Bourgogne, Côte-d'Or, Marcilly-sur-Tille, “ La
Combotte - Champs Blancs ”. Recherches
archéologiques sur la gare régulatrice française,
1914-1919, de Marcilly-sur-Tille**

Frédéric Devevey

► **To cite this version:**

Frédéric Devevey. Bourgogne, Côte-d'Or, Marcilly-sur-Tille, “ La Combotte - Champs Blancs ”. Recherches archéologiques sur la gare régulatrice française, 1914-1919, de Marcilly-sur-Tille. Institut national de recherches archéologiques préventives (INRAP). 2011. hal-04041789

HAL Id: hal-04041789

<https://hal.science/hal-04041789v1>

Submitted on 22 Mar 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

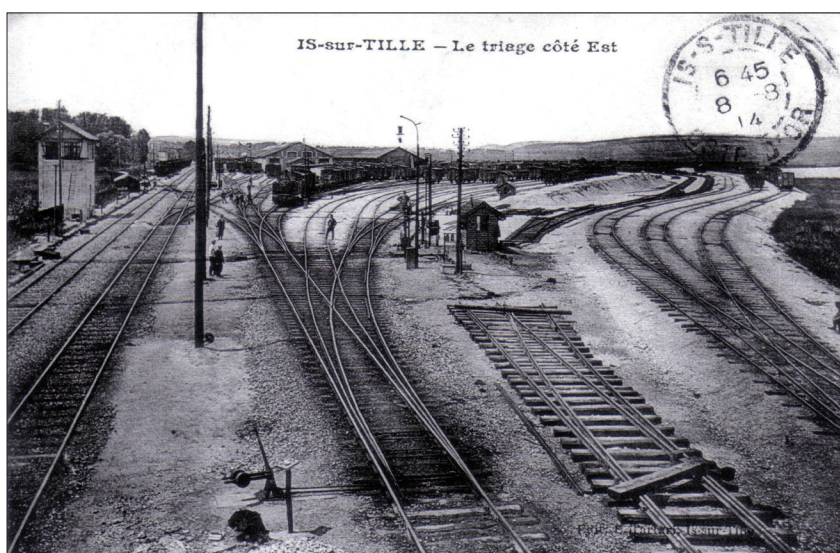
L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Bourgogne, Côte-d'Or, Marcilly-sur-Tille,
« La Combotte - Champs Blancs »

Sondages archéologiques sur la gare régulatrice française, 1914-1919, de Marcilly-sur-Tille

sous la direction de

Frédéric Devevey



Inrap Grand-Est-Sud
Juin 2011

Bourgogne, Côte-d'or, Marcilly-sur-Tille,
« La Combotte - Champs Blancs »

Sondages archéologiques sur la gare régulatrice française, 1914-1919, de Marcilly-sur-Tille

sous la direction de

Frédéric Devevey

par

Anaïs Champougny

Inrap Grand-Est-Sud

Immeuble Osiris
7, Bd W. Churchill
21 000 Dijon
Tél. 03 80 60 84 10

Juin 2011

« En effet, sous le remblai, parmi les casseroles percées, trônait ce pot de chambre provocant, à l'émail écaillé, mangé par la rouille. Tous ces objets qui ne pouvaient plus servir pour les soldats avaient été déchargés ici par le chef de gare, sans doute pour alimenter les discussions des archéologues des siècles futurs. La découverte de ce site allait les mettre dans tous les états et dans les écoles on parlerait aux enfants de l'ère des pots de chambre émaillés ».

D'après Jaroslav Hasek
« *Dernières aventures du brave soldat Chvéik* »
1923

Sommaire

Données administratives, techniques et scientifiques

10	Fiche signalétique
11	Mots-clefs des thesaurus
12	Intervenants
13	Notice scientifique et notice de site
14	Localisation de l'opération
16	Arrêté de prescription de diagnostic
20	Arrêté de désignation du responsable scientifique

Résultats

25	1. Introduction
25	1.1 Circonstance de l'intervention
27	1.2 Localisation, contexte géologique et stratigraphique de l'opération
31	1.3 Rappels historiques de la « Gare Régulatrice » et du « Camp Américain »
34	1.4 Une source historique originale : Le film américain de 1917-1918
34	1.5 Méthodologie et déroulement de l'opération
36	2. Résultats archéologiques
36	2.1 Les vestiges mis au jour dans les sondages
52	3. Interprétation des données
52	3.1 Remarques générales
52	3.2 Les zones / fosses d'extraction
54	3.3 Les remblais
55	3.4 UF. 07-1 : Le fossé défensif du sondage 7
55	3.5 UF. 16-1 : Le cheval du sondage 6
56	3.6 UF. 37-1 : La voie du sondage 37
56	3.7 UF. 51-1 : La grue à eau du sondage 51
57	3.8 UF. 56-1 : Le bâtiment du sondage 56
57	3.9 Le dépotoir des sondages 64, 68, 69 et 74
57	3.10 UF. 078-1 : Le mur des sondages 78 et 81
58	3.11 Les structures des sondages 109, 110, 111, 112 et 113

59	4.	Études du mobilier : planches photographiques du mobilier et essais d'interprétation
59	4.1	La céramique
62	4.2	Les piles et accumulateurs
64	4.3	Le verre
70	4.4	Le métal
71	4.5	Les éléments ferrovières
73	4.6	Le <i>militaria</i>

76	5.	Conclusion
----	-----------	-------------------

78	6.	Annexes historiques : l'organisation des chemins de fer en 1914-1918
----	-----------	---

80	7.	Bibliographie générale
----	-----------	-------------------------------

82		Tableau des illustrations
----	--	---------------------------

Inventaires techniques

86		Inventaire des structures archéologiques et des unités stratigraphiques
86		Inventaire de gestion du mobilier
90		Documents photographiques
94		Documents graphiques
95		Annexes A3



**I. Données
administratives,
techniques
et scientifiques**

Fiche signalétique

Localisation

Région
Bourgogne

Département
Côte-d'Or (71)

Commune
Marcilly-sur-Tille

Adresse ou lieu-dit
La Combotte - Champs Blancs

Codes

Code INSEE
21 283

Numéro de dossier Patriarche
1831

Coordonnées géographiques et altimétriques selon le système national de référence (RGF93-CC47)

x: 860 748 à 861 458
y: 6 715 985 à 6 716 438
z: environ 269,60 m NGF

Références cadastrales

Commune
Marcilly-sur-Tille

Année
2010

Section(s)
AE et AK

Parcelles
208, 210, 212, 344 et 120

Superficie de terrain

78 422 m²

Statut du terrain au regard des législations sur le patrimoine et l'environnement

—

Propriétaire du terrain

Commune de Marcilly-sur-Tille

Références de l'opération

Numéro de l'arrêté de prescription
2010/217

Numéro de l'opération
Patriarche n° 1831

Numéro de l'arrêté de désignation
du responsable
2011/56

Maître d'ouvrage des travaux d'aménagement

Commune de Marcilly-sur-Tille

Nature de l'aménagement

Mise en place d'une Z.A.A.

Opérateur d'archéologie

Inrap Grand-Est-Sud

Responsable scientifique de l'opération

Frédéric Devevey, Inrap

Organisme de rattachement

Inrap Grand-Est-Sud
Immeuble Osiris
7, Bd W. Churchill
21 000 Dijon
et
Centre archéologique Inrap
La Rente du Bassin
Rue Aristide Bergès
21 800 Sennecey-lès-Dijon

Dates d'intervention

Préparation
le 08/04/2011

Fouille
du 11/04/11 au 22/04/2011

Post-fouille
Mai 2011

Résultats

Cote d'apparition des vestiges
(depuis TN)
en moyenne 0,30 m

Épaisseur de la stratification
0,30 à + 1,60 m

Densité
Forte

Nature des vestiges
Vestiges de la gare ferroviaire
régulatrice 1914-1918 et du camp
américain 1917-1919

Extension supposée du site
+ de 20 ha vers le nord (commune
de Marcilly-sur-Tille)

Problématique de la recherche et principaux résultats

Vérification du potentiel
archéologique des parcelles
concernées par le projet de mise
en place d'une Z.A.A. à Marcilly-
sur-Tille; *La Combotte - Champs
Blancs*

Lieu de dépôt du matériel archéologique

Centre archéologique de
Sennecey-lès-Dijon (21)

Mots-clefs des thesaurus

Chronologie

- Paléolithique**
 - Inférieur
 - Moyen
 - Supérieur
 - Mésolithique et Épipaléolithique
- Néolithique**
 - Ancien
 - Moyen
 - Récent
- Chalcolithique**
- Protohistoire**
 - Âge du Bronze**
 - Ancien
 - Moyen
 - Récent
 - Âge du Fer**
 - Hallstatt (premier âge du Fer)
 - La Tène (second âge du Fer)
- Antiquité romaine (gallo-romain)**
 - République romaine
 - Empire romain
 - Haut-Empire (jusqu'en 284)
 - Bas-Empire (de 285 à 476)
- Époque médiévale**
 - haut Moyen Âge
 - Moyen Âge
 - bas Moyen Âge
- Temps modernes**
- Époque contemporaine**
 - Guerre 1914-1918

Sujets et thèmes

- Édifice public
- Édifice religieux
- Édifice militaire
- Bâtiment
- Structure funéraire
- Voirie
- Hydraulique
- Habitat rural
- Villa
- Bâtiment agricole
- Structure agraire
- Urbanisme
- Maison
- Structure urbaine
- Foyer
- Fosse
- Sépulture
- Grotte
- Abri
- Mégalithe
- Artisanat
- Argile : atelier
- Atelier
- Construction ferrovière

Mobilier

- nb
- Industrie lithique
 - Industrie osseuse
 - Céramique
 - Restes Végétaux
 - Faune
 - Flore
 - Objet métallique
 - Arme
 - Outil
 - Parure
 - Habillement
 - Trésor
 - Monnaie
 - Verre
 - Mosaïque
 - Peinture
 - Sculpture
 - Inscription
 - ...

Études annexes

- Géologie
- Datation ¹⁴C
- Anthropologie
- Paléontologie
- Zoologie
- Botanique
- Palynologie
- Macrorestes
- An. de céramique
- An. de métaux
- Aca. des données
- Numismatique
- Conservation
- Restauration
- ...

Intervenants

Intervenants scientifiques

Prénom Nom, organisme d'appartenance	Tâches génériques	Tâches affectées dans le cadre de l'opération
Hélène Bigeard, SRA	Ingénieur d'étude en charge du dossier	Prescription et contrôle scientifique
Frédéric Devevey, Inrap	Assistant d'études et d'opérations	Responsable scientifique

Intervenants administratifs

Prénom Nom, organisme d'appartenance	Tâches génériques	Tâches affectées dans le cadre de l'opération
Jean-Olivier Guilhot, SRA	Conservateur régional	Prescription et contrôle scientifique
Hélène Bigeard, SRA	Ingénieur d'étude en charge du dossier	Prescription et contrôle scientifique
Hans de Klijjn, Inrap	Directeur interrégional Grand-Est-Sud	Mise en place et suivi de l'opération
Laurent Vaxelaire, Inrap	Adjoint scientifique et technique	Mise en place et suivi de l'opération
Commune de Marcilly-sur-Tille	—	Mise en place et suivi de l'opération

Collaborations

Prénom Nom, organisme d'appartenance	Tâches génériques	Tâches affectées dans le cadre de l'opération
Anaïs Champougny, Inrap	Géomorphologue	Étude géomorphologique
Cyril Destrey, Groupe de Conservation de la Mémoire 1944	Historien	Identification du <i>militaria</i>
Simon-Pierre Dinard, Ministère de la Défense	Conservateur du Patrimoine	Contribution historique
M. Valentin, Société Historique de la Tille et de l'IGNON	Historien régional	Contribution historique
Michaël Landolt, PAIR	Archéologue	Contribution historique

Équipe de fouille

Prénom Nom, organisme d'appartenance	Fonction	Tâches affectées dans le cadre de l'opération
Frédéric Devevey, Inrap	Assistant d'études et d'opérations	Responsable scientifique
Pascal Listrat, Inrap	Technicien d'opérations	Travaux de terrain
Jérôme Berthet, Inrap	Topographe	Relevés et plans

Équipe de post-fouille

Prénom Nom, organisme d'appartenance	Fonction	Tâches affectées dans le cadre de l'opération
Frédéric Devevey, Inrap	Assistant d'études et d'opérations	Rédaction des textes et D.A.O.
Pascal Listrat, Inrap Marie-Agnès Widehen, Inrap	Technicien(ne)s d'opérations	Gestion et enregistrement des données
Frédéric Krolkowski, Inrap	Maquettiste-Infographe	Infographie (sauf mention contraire) et Mise en page du rapport de diagnostic

Notice scientifique

La commune de Marcilly-sur-Tille (21) se situe sur le flanc sud-est des plateaux calcaires bourguignons brisés par de nombreuses failles orientées N-N-E à E-N-E liées à la formation du fossé tectonique bressan. Elle se positionne à l'est de la dépression bressane et à quelques kilomètres à l'est de la confluence de l'ignon et de la Tille

Si aucune structure préhistorique ou antique n'a été trouvée lors de ce diagnostic, les résultats de cette opération pourraient être qualifiés de totalement positifs si l'on prend en compte le fait, comme pour les autres périodes abordées par l'archéologie que chaque sondage a livré des traces anthropiques : remblais, niveaux aménagés, bâtiments, dépotoirs, mobilier *etc.* Les résultats obtenus lors de l'opération de diagnostic archéologique de Marcilly-sur-Tille concernent exclusivement la première moitié du XX^e siècle et plus particulièrement la période de la première guerre mondiale.

Les vestiges et mobiliers mis au jour sont associés directement à la « gare régulatrice française », bien que la partie nord de l'emprise semble légèrement empiéter sur la limite sud du vaste camp américain, mis en place dès juillet 1917.

Rappelons également que la prescription sur ce genre de site reste une première et mérite d'être soulignée.

Notice de site

L'emprise de ce diagnostic est d'une superficie de 8 ha. 115 tranchées ont été réalisées, soit environ 6,5 % de la surface prescrite. Les vestiges apparaissent à 20 centimètres de profondeur (une dizaine pour les maçonneries) et sont essentiellement constitués de vestiges en rapport avec les activités des gares régulatrices française et américaine utilisées entre 1914 et 1919.

Localisation de l'opération

Bourgogne, Côte-d'Or,
 Marcilly-sur-Tille,
 La Combotte - Champs
 Blancs

x 860 748 à 861 458
 y 6 715 985 à 6 716 438
 z environ 269,60 m NGF

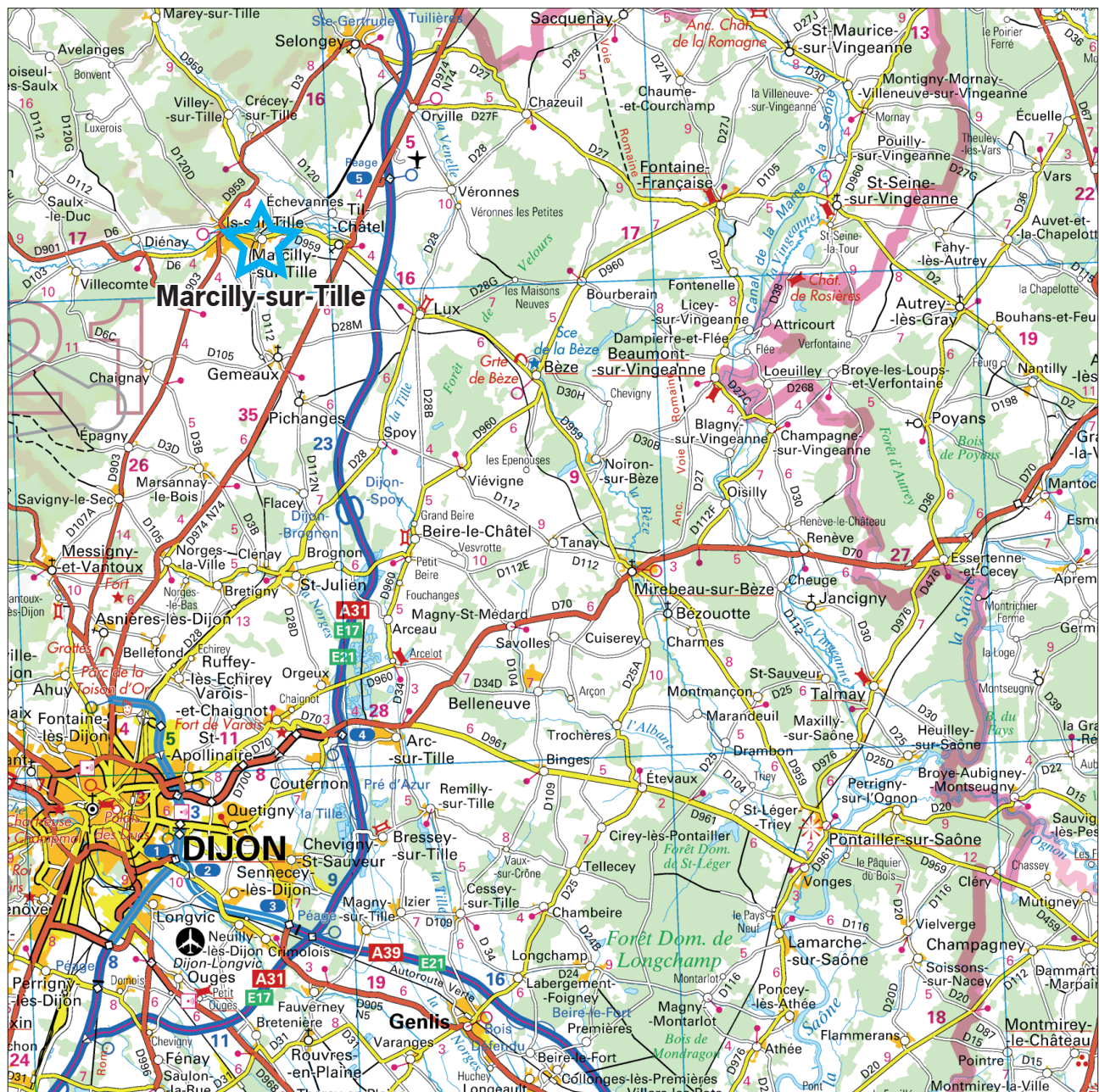
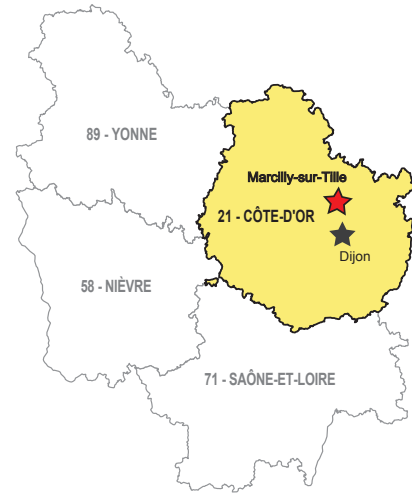
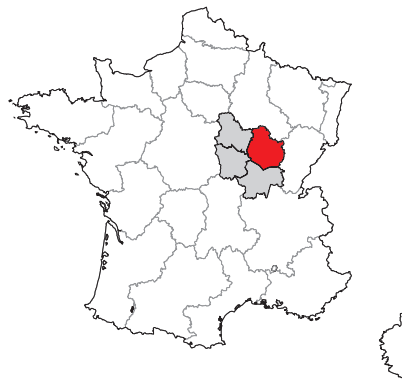


Fig. A Localisation du diagnostic de Marcilly-sur-Tille. Carte IGN n° 0816 au 1/250 000. © IGN -Paris- 1997. Reproduction interdite. N° de licence 200CUEF0369

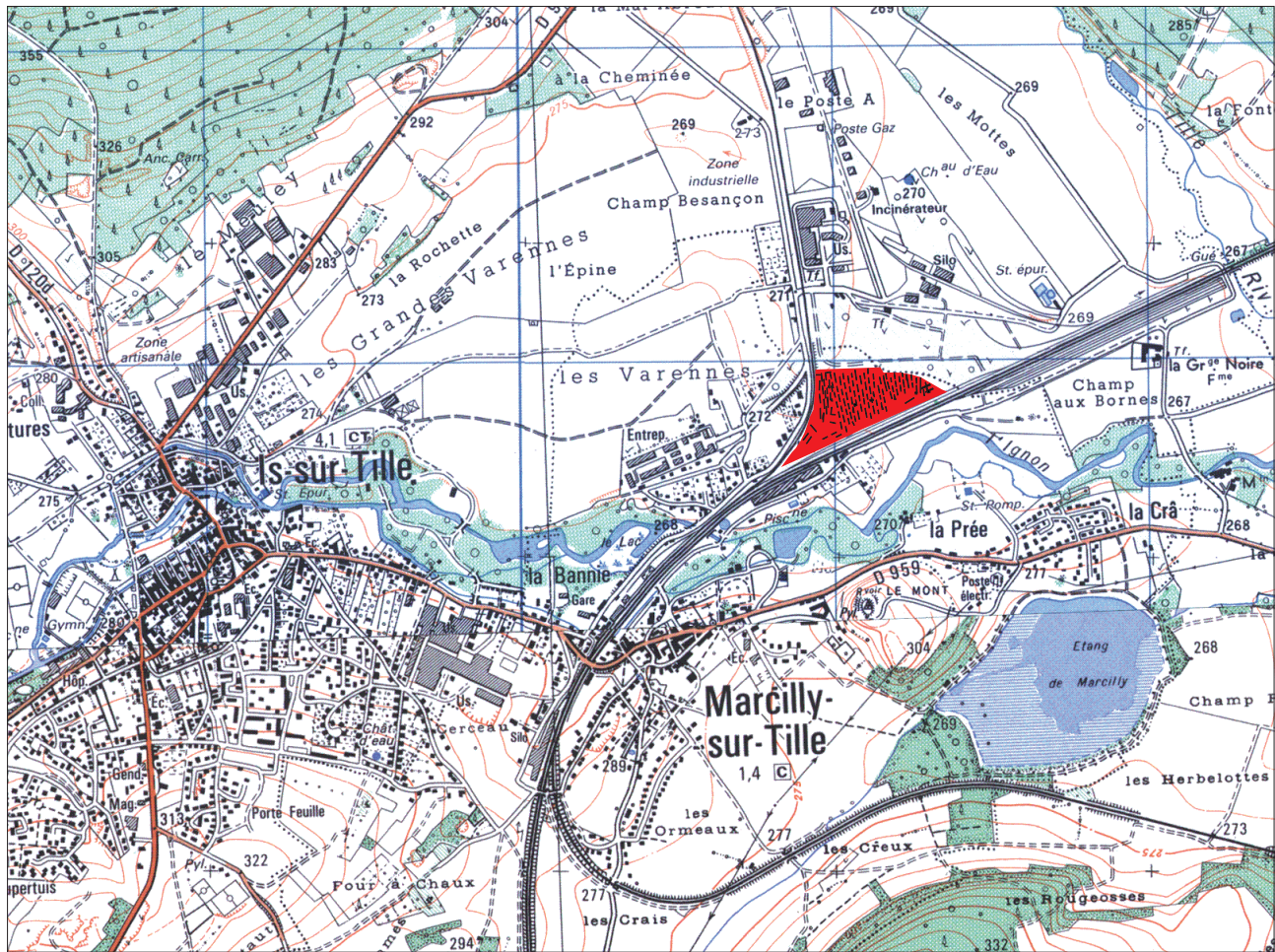


Fig. B Localisation du diagnostic sur la commune de Marcilly-sur-Tille. Cartes IGN n° FO 80-039 et FO 81-039 au 1/25 000. © IGN - Paris 1997.

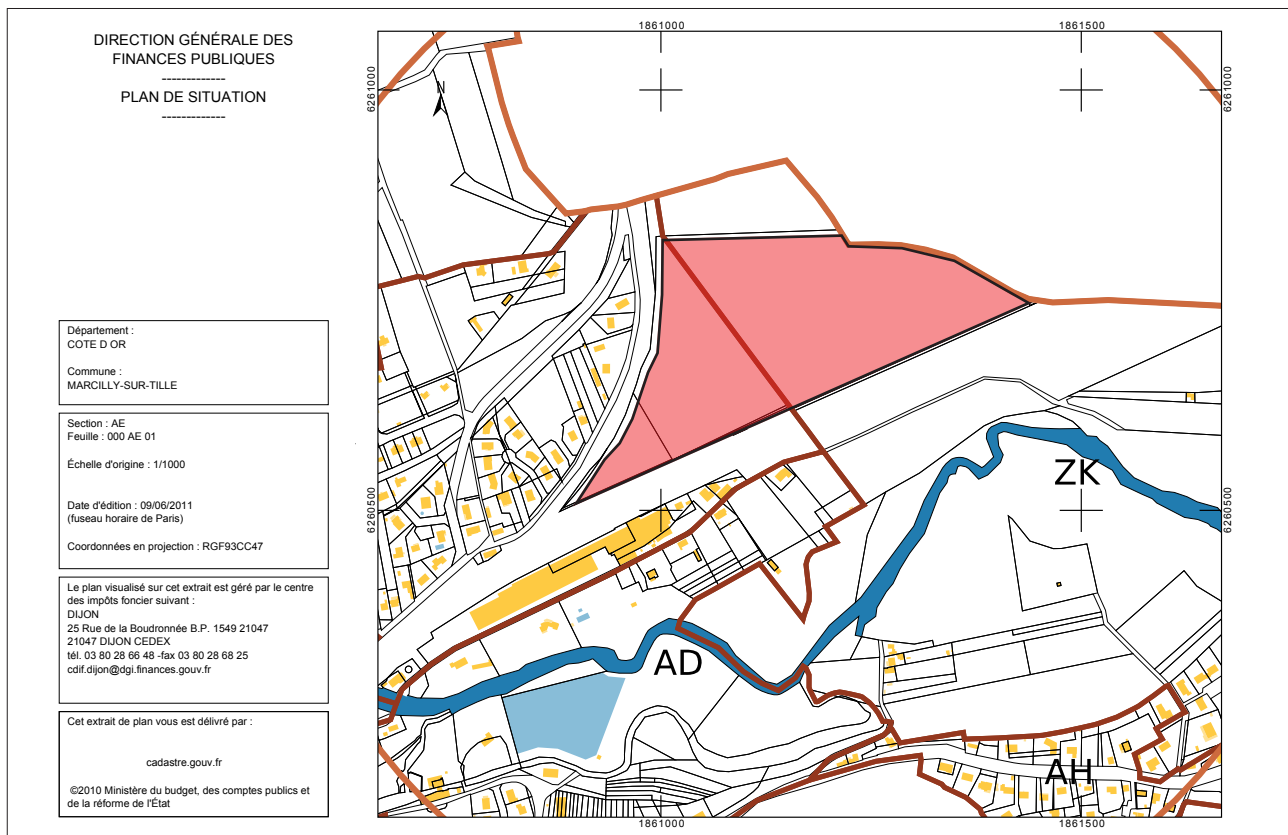


Fig. C Localisation du diagnostic aux lieux-dits La Comblotte - Champs Blancs. Fond cadastral au 1/1 000, échelle d'origine.

Arrêté de prescription de diagnostic

1/4



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA RÉGION BOURGOGNE

ARRIVE LE
26 NOV. 2010
INRAP Grand Est Sud

Direction régionale
des affaires culturelles
de Bourgogne

Arrêté n° : 2010/217
Portant : PRESCRIPTION DE RÉALISATION D'UN DIAGNOSTIC ARCHÉOLOGIQUE PRÉVENTIF

le préfet de la région Bourgogne
préfet de la Côte-d'Or
officier de la Légion d'honneur
officier de l'ordre national du Mérite

YP/2010/1611

VU le code du patrimoine, et notamment son Livre V ;

VU le décret n° 2004-490 du 3 juin 2004 relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive ;

VU l'arrêté ministériel du 16 septembre 2004 portant définition des normes d'identification, d'inventaire, de classement et de conditionnement de la documentation scientifique et du mobilier issu des diagnostics et des fouilles archéologiques ;

VU l'arrêté ministériel du 27 septembre 2004 portant définition des normes de contenu et de présentation des rapports d'opérations archéologiques ;

VU l'arrêté du préfet de région Bourgogne n° 10-78 BAG du 1^o octobre 2010 portant délégation de signature à M. Michel Roussel, Directeur régional des affaires culturelles par intérim et l'arrêté de subdélégation de signature du Directeur régional des affaires culturelles par intérim n° 2010-04 du 1^o octobre 2010 ;

VU le dossier de permis d'aménager n° 021 383 10 E0002, reçu en préfecture de région (DRAC-SRA) le 19 novembre 2010, déposé auprès de la Direction départementale des territoires de la Côte-d'Or par la commune de Marcilly-sur-Tille, pour les terrains sis aux « Champs Blancs » et « La Combotte », commune de Marcilly-sur-Tille (21), cadastrés AE (208, 210, 212p, 344) et ZK (120) ;

CONSIDÉRANT que le projet s'établit à la confluence de l'Ignon et de la Tille, en contrebas du site néolithique du « Mont de Marcilly » et à l'intérieur des emprises du camp américain d'Is-sur-Tille (1917-1919) ;

.../...

Arrêté de prescription de diagnostic

2/4

CONSIDÉRANT qu'il est nécessaire de mettre en évidence et de caractériser la nature, l'étendue et le degré de conservation des vestiges archéologiques éventuellement présents afin de déterminer le type de mesures dont ils doivent faire l'objet ;

ARRÊTE

Article 1^{er} : Un diagnostic archéologique sera réalisé sur le terrain faisant l'objet du dossier d'aménagement susvisé, sis en :

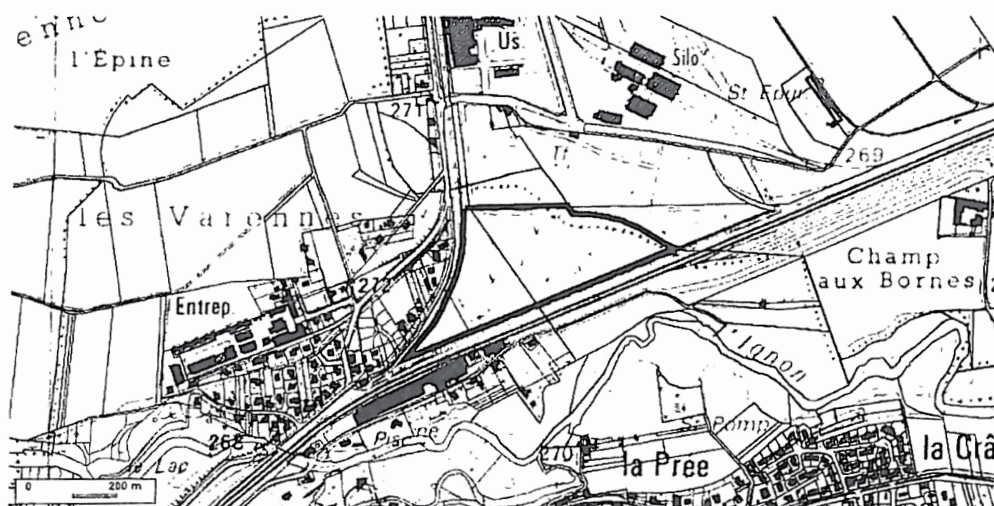
région : Bourgogne
département : Côte-d'Or
commune : Marcilly-sur-Tille
lieu-dit/adresse : « Les Champs Blancs » et « La Combotte »
références cadastrales : AE (208, 210, 212p, 344) et ZK (120)
coordonnées Lambert 93 : x = 860748 à 861458 ; y = 6715985 à 6716438

statut au regard des législations sur le patrimoine et l'environnement : Néant

aménageur/propriétaire foncier : commune de Marcilly-sur-Tille

Le diagnostic archéologique comprend, outre une phase d'exploration du terrain, une phase d'étude qui s'achève par la remise du rapport sur les résultats obtenus.

L'emprise de ce diagnostic, d'une superficie de 78 422 m², est figurée sur le document graphique ci-dessous.



Article 2 : La réalisation de l'opération de diagnostic prescrite par le présent arrêté est attribuée à l'Institut national de recherches archéologiques préventives (INRAP). Les conditions de sa réalisation seront fixées

Arrêté de prescription de diagnostic

3/4

contractuellement en application des articles 28 à 34 du décret n° 2004-490 et de l'article L. 523-7 du code du patrimoine.

L'Institut national de recherches archéologiques préventives soumettra au préfet de région un projet d'intervention élaboré sur la base des objectifs scientifiques et des principes méthodologiques définis aux articles 3 et 4.

Article 3 : Objectifs scientifiques.

Le diagnostic doit, dans une même opération, répondre à deux objectifs : détection et caractérisation des vestiges archéologiques. Les éléments de caractérisation du site comportent notamment : son emprise, sa nature, sa datation, son état de conservation, sa profondeur d'enfouissement et son potentiel environnemental, ceci pour chaque phase d'occupation repérée.

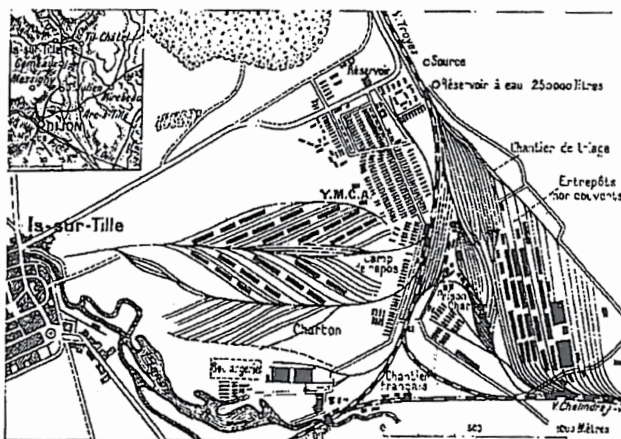
Le projet de diagnostic élaboré par l'I.N.R.A.P. pour répondre à ces objectifs comprendra :

- la durée de l'opération (terrain et étude) ;
- la composition de l'encadrement de l'équipe (nature et compétences) ;
- les moyens mécaniques ;
- les moyens spécifiques (spécialistes éventuels...) ;
- ainsi que toute proposition de techniques ou de méthodes aptes à répondre aux objectifs.

Le rapport de diagnostic établi par l'I.N.R.A.P. devra être rendu en 6 exemplaires reliés, dont au moins deux comporteront des photographies de type argentique.

1- L'emprise du lotissement artisanal concerne des tufs calcaires de la Tille et de l'Ignon, appelés localement « varennes », à proximité de la confluence. Ces tufs sont considérés comme postérieurs à la période climatique de l'Atlantique. Ils ont pu enregistrer des occupations anciennes de plaine alluviale, en visibilité directe du camp néolithique du « Mont de Marcilly ».

2- En 1917, l'armée américaine a établi à Is-sur-Tille un camp de grande envergure (le Camp Williams) et un vaste entrepôt pour l'approvisionnement des forces expéditionnaires. Achevé en mars 1918, ce camp pouvait accueillir jusqu'à 24 000 hommes. Il vit passer près de deux millions de soldats américains et environ quatre millions de tonnes d'approvisionnement. Il comprenait 20 entrepôts de 15 x 152 mètres, deux entrepôts en acier de 73 x 152 mètres pour les besoins de l'artillerie, 20 hectares de stockage à ciel ouvert, 32 kilomètres de quais desservis par 13 kilomètres de chemin de fer à voie étroite et 95 kilomètres de voies normales. Un gare régulatrice fonctionnait à proximité immédiate, comportant 32 kilomètres de voies et plus de 200 aiguillages. Enfin, un hôpital de campagne (Camp Hospital n° 41), d'une capacité de 500 lits, y a accueilli 12 270 malades ou blessés jusqu'à sa fermeture définitive le 23 mai 1919 (sources : commune d'Is-sur-Tille). Détruit par un incendie et entièrement démantelé en 1919, ce camp ne présente quasiment plus de vestiges visibles, mais certains de ces éléments apparaissent encore sur les photographies aériennes, dans les parcelles cultivées. A l'emplacement du projet, le couvert végétal interdit ce type d'enregistrement. Un plan du camp y mentionne « chantier français » :



Arrêté de prescription de diagnostic

4/4

Article 4 : Principes méthodologiques.

La détection des vestiges nécessitera la réalisation de tranchées à la pelle mécanique, réparties selon un maillage régulier sur la totalité de l'emprise et représentant 10 % de la superficie.

Ces ouvertures devront avoir une taille suffisante pour une vision en plan et en coupe représentative de la stratification archéologique sous-jacente, y compris dans ses niveaux profonds susceptibles de contenir des occupations préhistoriques. Ces sondages seront répartis de manière homogène sur la totalité de la surface à sonder.

Une étude documentaire préalable (archive, géologie...) permettra d'appréhender le contexte historique, sédimentaire ou environnemental du site, en particulier en ce qui concerne le camp américain.

Si le diagnostic s'avère positif, les ouvertures (tranchées et fenêtres) ne seront remblayées qu'après accord du Service régional de l'archéologie.

Sous réserve de l'accord mentionné ci-dessus, les précautions nécessaires à la bonne conservation des structures mises au jour lors du diagnostic, face aux intempéries ou au vandalisme, devront être mises en œuvre si besoin. Ces précautions pourront inclure le remblai des surfaces ouvertes.

Article 5 : Le responsable scientifique du diagnostic, dont la désignation fera l'objet d'un arrêté ultérieur, devra être suffisamment généraliste pour pouvoir appréhender des structures contemporaines et des vestiges archéologiques plus anciens (pré ou protohistoire).

L'équipe bénéficiera des compétences de spécialistes (antiquisant, céramologue, géomorphologue, ou tout spécialiste dont les compétences seraient requises par la nature des vestiges rencontrés).

Article 6 : Le Directeur régional des affaires culturelles est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera notifié à l'Institut national de recherches archéologiques préventives, à la commune de Marcilly-sur-Tille et à la Direction départementale des territoires de la Côte-d'Or.

Fait à Dijon, le 24 mai 2013

Le Préfet de la région Bourgogne,
Pour le Préfet et par délégation,
Le Directeur régional des affaires culturelles,
Pour le Directeur régional et par délégation,
Le Conservateur régional de l'archéologie,

Jean-Olivier GUILHOT

copies à : 1 INRAP Direction départementale des territoires de la Côte-d'Or mairie de Marcilly-sur-Tille

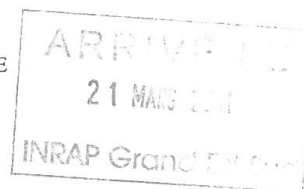
Arrêté de désignation du responsable scientifique

1/2



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFÈTE DE LA RÉGION BOURGOGNE



Direction régionale
des affaires culturelles
de Bourgogne

Arrêté n° : 2011/ 56
Portant : désignation du responsable scientifique de l'opération d'archéologie préventive prescrite par arrêté n° 2010-217 du 24 novembre 2010

La préfète de la région Bourgogne
préfète de la Côte-d'Or
officier de la Légion d'honneur
officier de l'ordre national du Mérite

SRA/YP/2011/ 406

VU le code du patrimoine, et notamment son Livre V ;

VU le décret n° 2004-490 du 3 juin 2004 relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive, notamment son article 13 ;

VU l'arrêté de Mme Anne Boquet, préfète de région Bourgogne n° 11-05 BAG du 3 janvier 2011 portant délégation de signature à M. Bruno Chauffert-Yvart, Directeur régional des affaires culturelles et l'arrêté de subdélégation de signature du Directeur régional des affaires culturelles n° 2011-02 du 2 mars 2011 ;

VU l'arrêté n° 2010-217 du 24 novembre 2010, portant prescription d'un diagnostic archéologique préventif sur la commune de Marcilly-sur-Tille (21), lieu-dit « Les Champs Blancs » et « La Combotte » ;

CONSIDÉRANT que le responsable d'opération n'a pas été désigné par l'arrêté susvisé ;

ARRETE

Article 1^{er} : M. Frédéric DEVEVEY, demeurant 2 rue de l'Église, 21260 Véronnes est désigné responsable scientifique du diagnostic archéologique prescrit par l'arrêté susvisé.
Code opération patriarche : 1831.

Article 2 : Dans le cadre de ce diagnostic, M. DEVEVEY est également autorisé à utiliser un détecteur de métaux (vérification des déblais et des structures, repérage d'éventuels vestiges du camp américain de 1917-19), dans les conditions habituelles à ce type d'autorisation : intégrer les résultats de cette prospection dans le rapport de diagnostic, donner un inventaire de l'ensemble du mobilier métallique recueilli et sa localisation précise, respecter les mesures de sécurité, signaler immédiatement toute découverte importante, etc.
Le statut juridique et le lieu de dépôt du matériel archéologique découvert au cours de l'opération seront réglés conformément aux dispositions légales et réglementaires et aux termes des conventions passées avec les propriétaires des terrains concernés.
Le matériel archéologique sera provisoirement déposé pour étude à la base INRAP de Sennecey-les-Dijon.

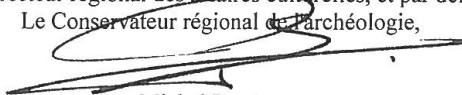
.../...

Arrêté de désignation du responsable scientifique**2/2**

Article 3 : Le Directeur régional des affaires culturelles est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera notifié au directeur interrégional de l'Institut national de recherches archéologiques préventives.

Fait à Dijon, le 14 MAI 2011

Pour la préfète de la région Bourgogne, et par délégation,
Pour le Directeur régional des affaires culturelles, et par délégation,
Le Conservateur régional de l'Archéologie,



Michel Prestreau

copies à :

INRAP

Mairie de Marcilly-sur-Tille

II. Résultats



1. Introduction

Fig. 1 Localisation du diagnostic archéologique par rapport aux implantations militaires de 1914 à 1919. Fond image satellite GoogleMap, 2006
© F. Devevey

Fig. 2 Vue générale, vers le nord, depuis le Mont de Marcilly. © F. Devevey

Fig. 3 Vue générale du diagnostic depuis l'ouest. © F. Devevey

Fig. 4 Autre vue générale du diagnostic depuis l'ouest. © F. Devevey

1.1 Circonstances de l'intervention

L'opération de diagnostic archéologique qui s'est déroulée du 11 au 22 avril 2011 sur la commune de Marcilly-sur-Tille s'applique dans le cadre du code du patrimoine et notamment de son Livre V et dans celui du décret n° 2004-490 du 3 juin 2004.

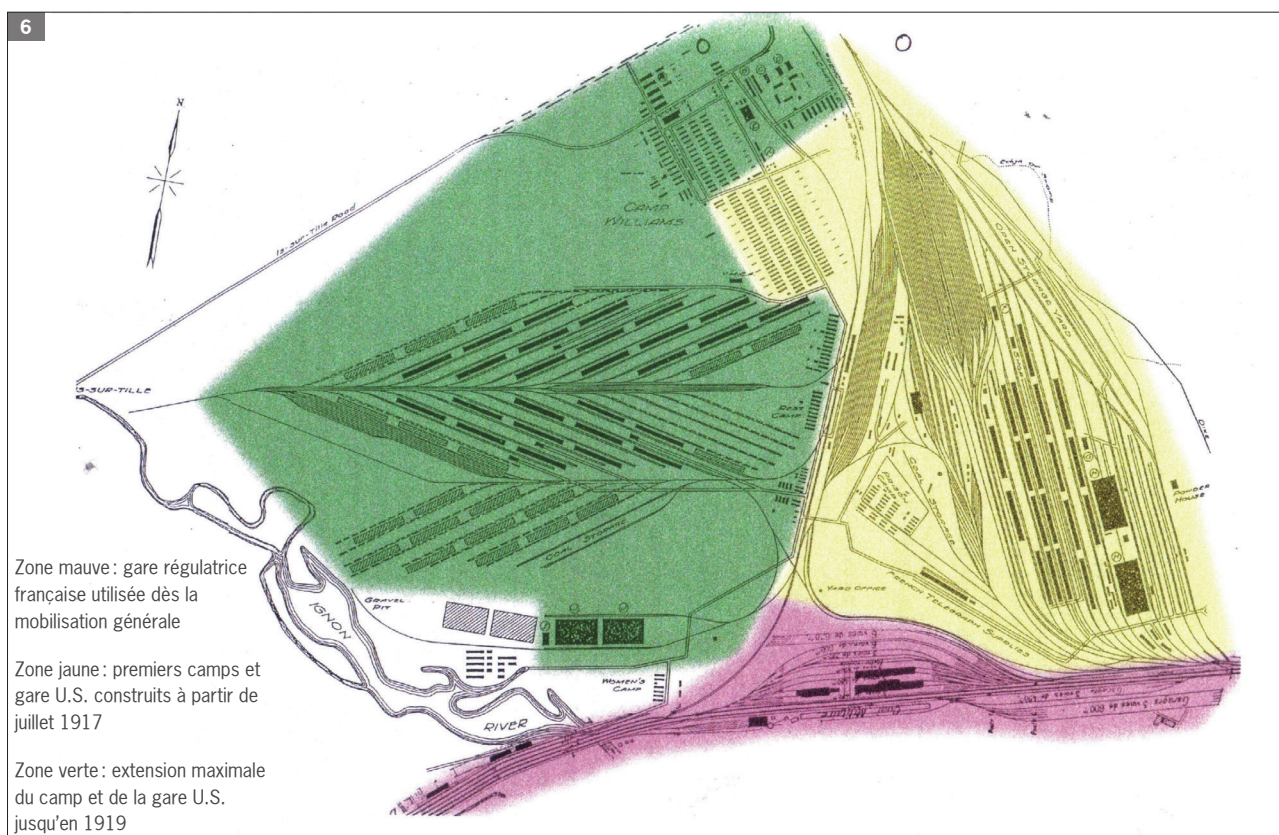
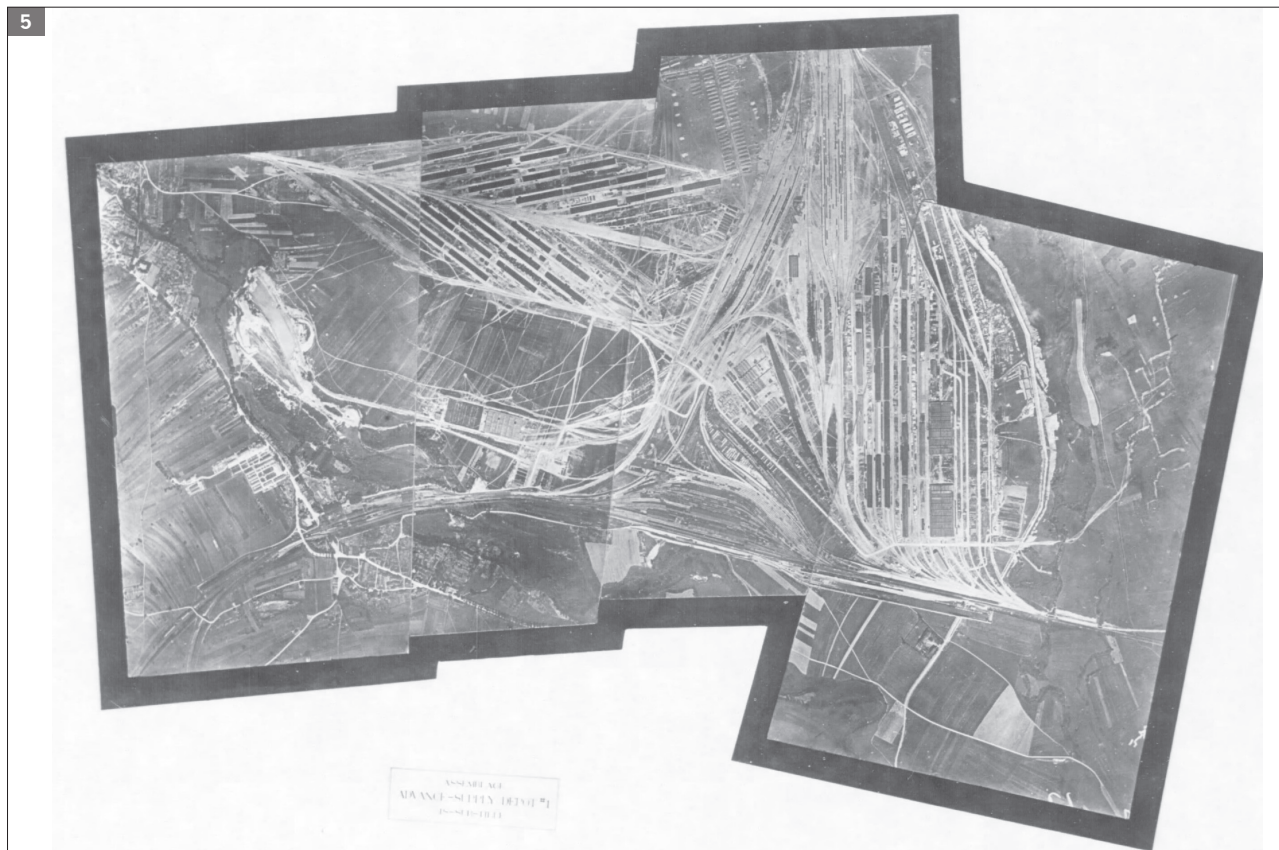
Cette opération a été prescrite par les service régional de l'archéologie de Bourgogne (arrêté 2010/217), suite à la présentation du dossier de permis d'aménager n° 021.383.10.E0002, déposé auprès de la D.D.T. de Côte-d'Or par la commune de Marcilly-sur-Tille, pour les terrains situés aux « Champs Blancs » et « La Combotte », sur les parcelles cadastrées AE208, 210, 212p, 344 et ZK120 (fig. A à C et 1 à 4).



Fig. 5 Montage de vues aériennes de la gare régulatrice française et du camp américain. Clichés de l'Armée Américaine, 1918. © Groupe de la Conservation de la Mémoire 1944

Fig. 6 Plan général des camps français et U.S. en 1918. © F. Devevey

Dans la mesure où le projet se situe à proximité de la confluence des rivières « l'Ignon » et « la Tille », en contrebas d'un important site néolithique et protohistorique (Mont de Marcilly) et dans l'emprise des gares régulatrices françaises et américaines de 1914-1919, une opération de diagnostic archéologique a été mise en place afin de vérifier le potentiel archéologique des parcelles concernées par le projet (fig. 5 et 6).



Si la prescription archéologique précise que le projet est situé sur le « camp américain Williams », dans les faits, le projet concerne la gare régulatrice française, désignée sous la mauvaise traduction du plan américain de 1919 de « chantier français ».

Cependant, cette petite rectification n'enlève rien au fait que la prescription sur ce genre de site est une première en Bourgogne et mérite d'être soulignée.

La carte archéologique de la Côte-d'Or mentionne également qu'au « pied du Mont de Marcilly », les substructions d'une voie gallo-romaine ont été observées aux « Ormeaux » et « en Beauregard ».

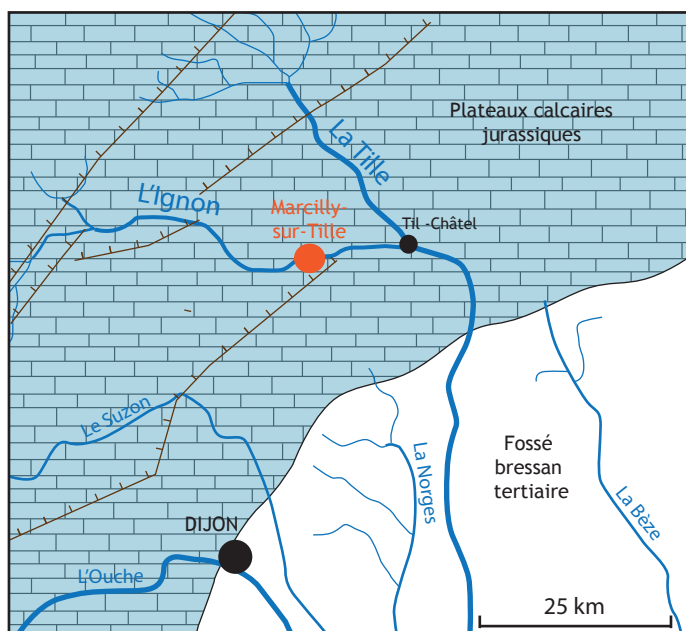
À proximité de l'étang de Marcilly, des fragments de tuiles de la VIII^e légion et de la céramique gallo-romaine auraient été trouvés à la fin du XIX^e siècle¹.

Enfin, dans le cadre d'un projet de lotissement, un diagnostic archéologique a été réalisé par l'Inrap en 2004², au lieu-dit « les Crâ ». Une enceinte non datée (fossé de 5,50 m de large et 1 m de profondeur) y a été mise au jour.

1.2 Localisation, contexte géologique et stratigraphique de l'opération (A. Champougny)

La commune de Marcilly-sur-Tille (21) se situe sur le flanc sud-est des plateaux calcaires bourguignons brisés par de nombreuses failles orientées N-N-E à E-N-E liées à la formation du fossé tectonique bressan. Elle se positionne à l'est de la dépression bressane et à quelques kilomètres à l'est de la confluence de l'Ignon et de la Tille (fig. 7).

Fig. 7 Schéma structural du contexte géomorphologique de la commune de Marcilly-sur-Tille. © A. Champougny



La Tille est un affluent de moyenne importance de la Saône. Son bassin amont est implanté dans les plateaux calcaires et sa vallée moyenne et aval s'élargit en débouchant dans la dépression bressane (Jaufret, 2003). L'Ignon prend sa source sur les plateaux de Langres en Côte-d'Or et se jette dans la Tille à Til-Châtel.

1. Mémoires de la C.A.C.O., n° 13, 1895 – 1900.

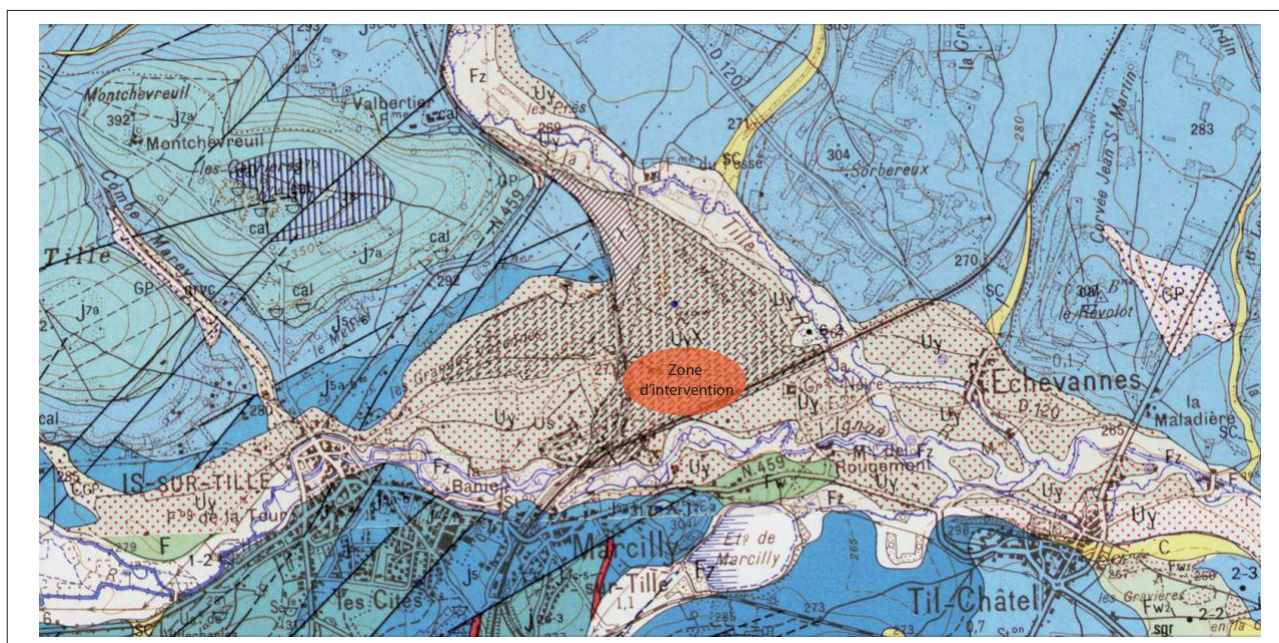
2. Tristan C., Sordoillet C. – 2004.

La proximité de la Tille et de l'Ignon conditionne la nature et les modalités de dépôt des formations superficielles présentes sur le secteur d'étude. Les sondages archéologiques sont implantés en rive gauche de l'Ignon sur un terrain constitué en majorité par des alluvions subactuelles à récentes (formation limono-argileuse parfois tufeuse) qui tapissent tout le fond de la vallée. La formation sous-jacente est constituée par des graviers calcaires bien lavés et peu colmatés.

Les affleurements calcaires datés du Jurassique supérieur qui dominent la vallée sont également recouverts par les alluvions récentes accumulées sur une épaisseur non négligeable provenant à la fois de la Tille et de l'Ignon.

Selon la carte géologique d'Is-sur-Tille n° 439 (fig. 8), au niveau de la zone d'étude la plaine alluviale est occupée en partie par des tufs pulvérulents de couleur blanche et grise appelés localement varennnes et notés Uy. Ce type de dépôt est localement mêlé à des dépôts dits « artificiels », notés X, faits de l'accumulation successives de ballast, de débris de charbons et de galets d'origine fluviatile liés à l'ancienne gare régulatrice. Lors de la construction, les voies ont été installées sur les tufs calcaires. Suite à l'abandon du site, le secteur a été totalement nivelé. Il en résulte un mélange de couleur grisâtre constitué de mâchefer, de charbon, de galets et de tufs pulvérulents (Cattaneo et al., 1978).

Fig. 8 Carte géologique au 1/25 000^e, feuille de Dijon n° 500 (source : infoterre).
© A. Champougny



Observations de terrain

Le secteur d'intervention, très perturbé par les activités anthropiques récentes, n'a pas facilité la lecture de la série stratigraphique. En effet, de larges et profondes fosses dépotoirs, des niveaux de remblais de nivellement ainsi que de vastes zones graveleuses viennent perturbées l'enregistrement sédimentaire initial.

Les observations géomorphologiques ont donc été réalisées au niveau de sondages où le terrain n'a été perturbé que sur une faible profondeur, c'est-à-dire dans les sondages 102 et 104 (fig. 119, plan A3).

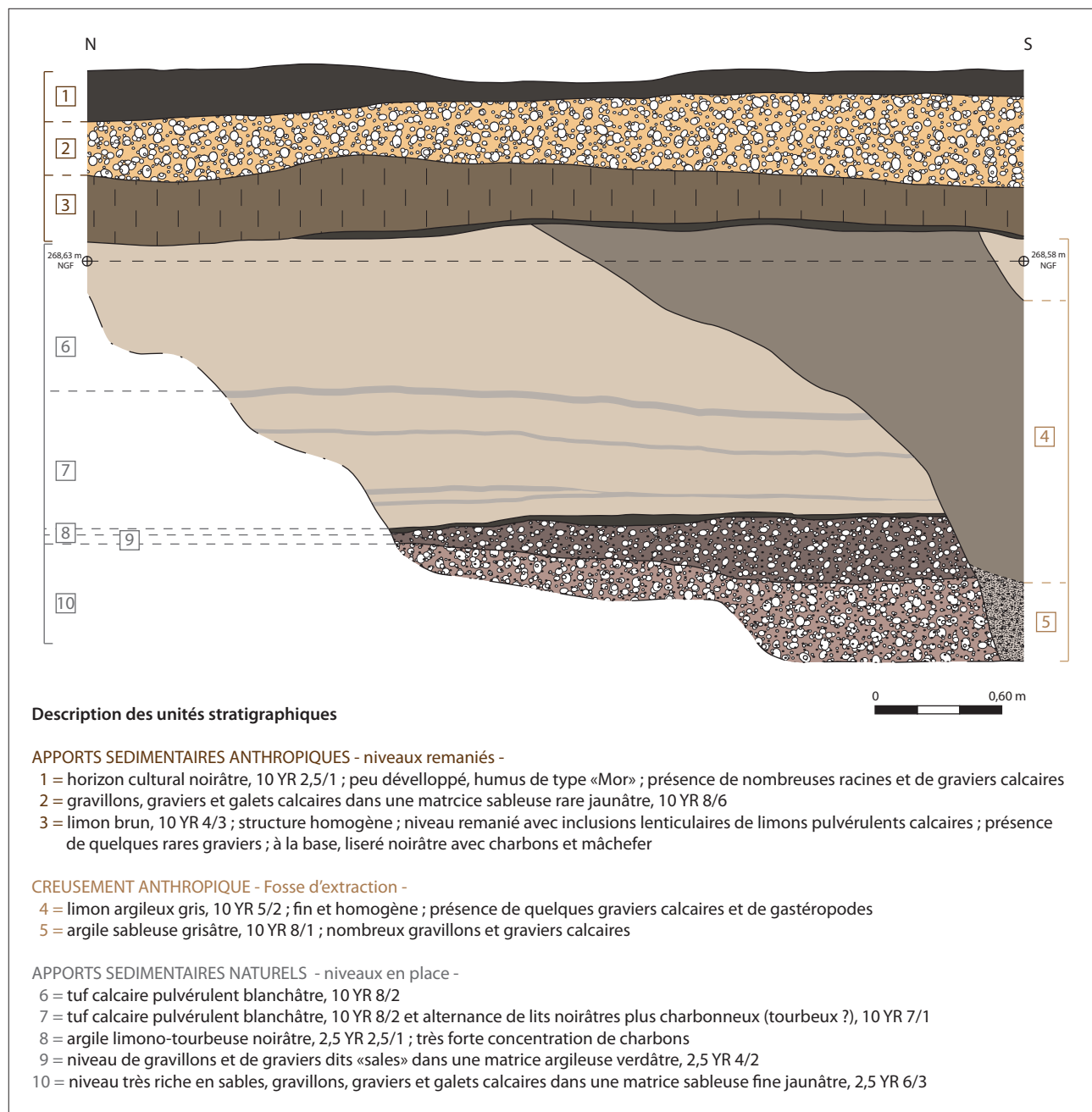
• Coupe A-102, sondage 102 (fig. 9)

Cette coupe se situe dans le secteur nord-est de la zone diagnostiquée dans une zone qui ne semblait pas présenter de perturbations dans les premiers mètres du sondage. Cependant, l'ouverture extensive de ce sondage a très vite mise au jour une large structure anthropique recoupant les niveaux en place.

Le niveau 1 constitue l'horizon cultural actuel, peu développé, noirâtre, favorisant le développement d'une végétation herbacée. Les niveaux 2 et 3 témoignent de l'ancienne activité ferroviaire du site. Il s'agit d'un niveau limoneux très remanié (niveau 3) surmonté par un horizon de graviers et de galets calcaires (niveau 2) qui constituaient un ancien niveau de ballast. Ces niveaux correspondent très certainement à des phases de remaniement du site en activité. Suite à son abandon, le site a été totalement nivelé.

Fig. 9 Coupe géologique A-102, au 1/30°.

© A. Champougny



La structure en creux, comblée par les niveaux 4 et 5, recoupe les niveaux 6 à 10. Cette anomalie, dont la géométrie est assez particulière (fig. 10), peut correspondre à une aire d'extraction des graviers sous-jacents. Dans cette hypothèse et selon sa position stratigraphique, les graviers auraient été extraits bien avant la mise en place de la gare régulatrice. Seule une fouille pourrait permettre de dater précisément cette structure.

Fig. 10 Vue globale de la fosse d'extraction
© A. Champougny



Les niveaux 6 à 10 mettent en évidence la séquence sédimentaire typique de la plaine alluviales dans ce secteur. Ce sont des alluvions limoneuses (niveaux 6 et 7) voire tufeuses entrecoupées de niveaux gris plus humiques et présentent à leur base une assise de tourbe noire (niveau 8). Cette stratification centimétrique présentant une coloration grisâtre assez marquée peut s'interpréter comme le résultat de crues au sein d'une plaine alluviale fortement végétalisée (Antoine, 2006). Ces accumulations alluviales reposent sur des graviers dits « graviers würmiens » (Clair, 1972). Cette séquence stratigraphique a également été mise en évidence par A. Clair lors de la réalisation d'un sondage réalisé au niveau de la gare actuelle de Marcilly-sur-Tille (source BRGM).

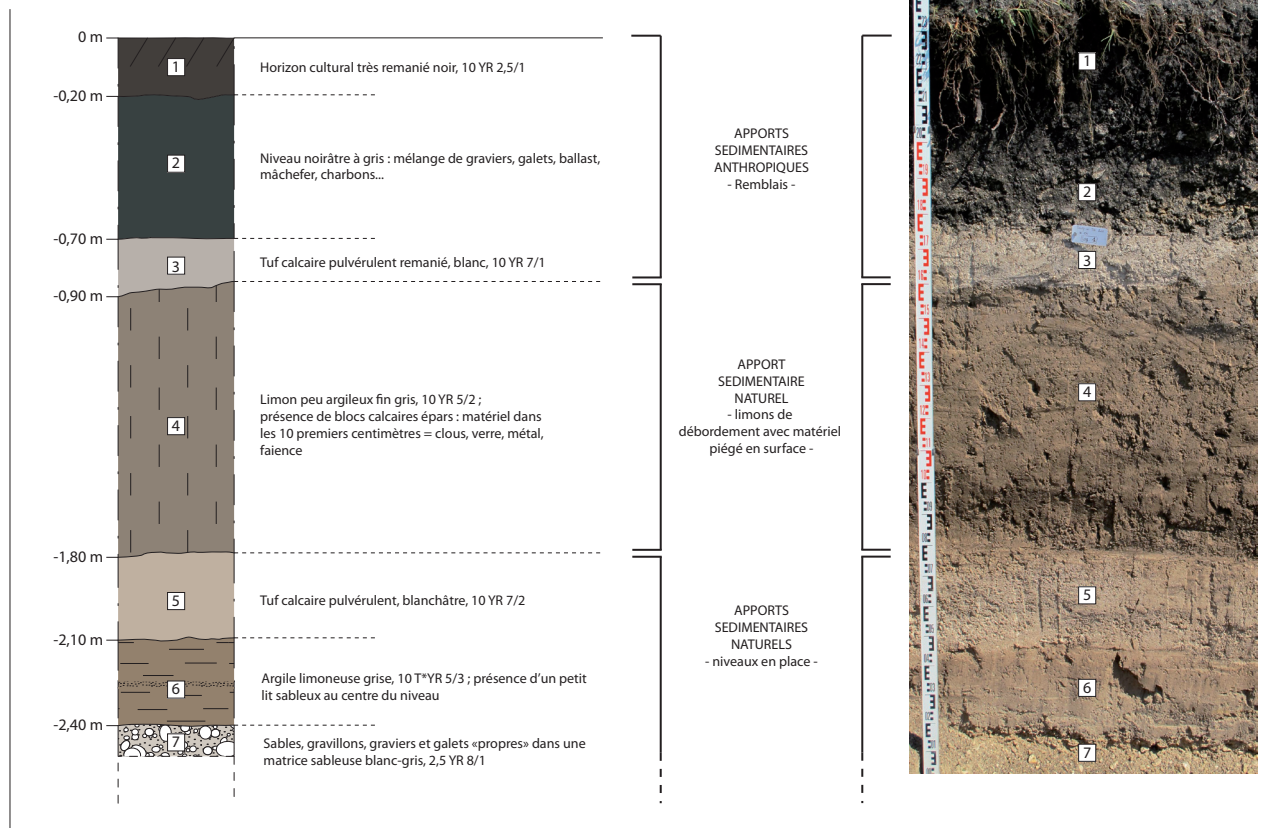
- Log 1, sondage 104 (fig. 11)

Sous l'horizon cultural très peu développé (niveau 1), les deux premiers niveaux, constitués de tufs calcaires remaniés (niveau 3), de ballast, de débris de charbons et de galets fluviatiles (niveau 2) correspondent essentiellement aux importantes accumulations artificielles liées à l'activité ferroviaire. Le niveau 4 sous-jacent constitué de limons fins sur une épaisseur de 0,90 m correspond très certainement à un niveau de limons de débordement. Ces alluvions fines ont probablement été mises en place par des épisodes de crues successives au sein de la plaine alluviale. L'Ignon étant à proximité, il est légitime de lui associer ce dépôt limoneux. Cependant, aucun n'indice ne permet de l'affirmer. Des artefacts archéologiques, tels que des clous, du verre, du métal et de la faïence, appartenant à une période chronologique comprise entre XVI^e et XX^e siècle, ont été observés dans les dix premiers centimètres. Ce matériel, charrié lors des épisodes de crue, ne constitue pas un niveau archéologique.

Les trois derniers niveaux visibles sur ce log géomorphologique mettent en évidence la suite de la séquence sédimentaire de la plaine alluviale. Les niveaux 5 et 6 correspondent aux alluvions limono-tufeuses présentes dans toute la vallée qui surmontent un niveau sablo-graveleux constitué de graviers « propres » (niveau 7).

Fig. 11 Sondage 104, log 1 légendé.

© A. Champougny



1.3 Rappels historiques de la « Gare Régulatrice » et du « Camp Américain »

Implantée aux confins des départements de la Côte-d'Or et de la Haute-Marne, la gare de Marcilly-sur-Tille³ doit en partie son existence à la Compagnie de l'Est et au développement du chemin de fer sur le tronçon Dijon-Neufchâteau à la fin du XIX^e siècle. La compagnie P.L.M. y sera également implantée avant 1914.

Le déclenchement de la première guerre mondiale allait donner un nouveau (et essentiel) rôle à cette gare. En effet, cette dernière supporte sa pleine charge ferroviaire dès le 2 août 1914, avec la mise en application du plan de mobilisation générale et devient « Gare Régulatrice de Communication », selon la désignation militaire.

Lors de la mobilisation générale, la gare régulatrice de Marcilly/Is-sur-Tille dépend de la II^{ème} armée du Général Curières-de-Castelnau. Elle doit acheminer 314 084 hommes de troupes et 9 361 officiers entre Lunéville et Toul.

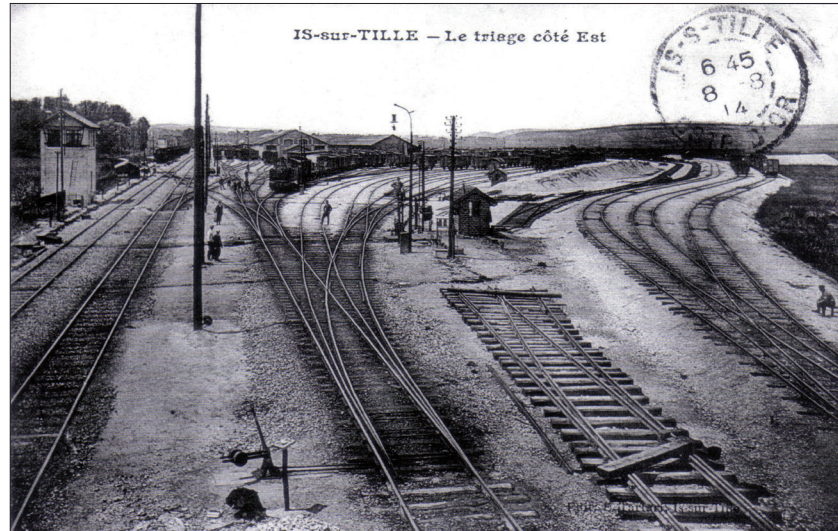
Du 10 septembre au 31 décembre 1914, de la bataille de la Marne à la stabilisation provisoire du front, le déroulement de la guerre va changer insensiblement de nature. Désormais, le trafic ferroviaire, lié à la mobilité des troupes, va devoir acheminer le ravitaillement et l'acheminement des munitions vers le front.

Les transports qui concernent la II^{ème} armée (et la gare de Marcilly) viennent des secteurs de Toul et de Nancy.

3. De nos jours encore, la gare est injustement désignée « Gare d'Is-sur-Tille », bien qu'installée sur la commune de Marcilly-sur-Tille.

Pour donner au lecteur un aperçu du trafic, du 7 au 24 septembre 1914, 443 trains se succèdent en gare (déchargement et chargement vers les différents points du front), soit sans discontinuer, plus d'un train par heure. La quantité de convois ferroviaires qui se sont notamment succédés du 25 août au 13 septembre 1914 caractérise d'une façon remarquable la puissance stratégique du chemin de fer (fig. 12).

Fig. 12 Carte postale de la gare de triage « d'Is-sur-Tille », postée par un soldat en transit, le 8 août 1914. La photographie a été prise avant le déclenchement de la guerre et présente l'état de la gare avant ses profonds remaniements. Les deux grands entrepôts visibles au 3^e plan ont été retrouvés lors de l'opération de diagnostic de 2011. À noter que les voies sont installées sur des remblais composés de graves de rivières locales. L'établissement du camp américain en 1917 va nécessiter la mise en place d'un remblai de plusieurs hectares. © Collection privée



Pour la durée de la guerre, la gare devint un vaste chantier en perpétuelle réorganisation. Au début du conflit, tout est à créer : ateliers pour l'artillerie, le génie, abris pour les matériels et la pharmacie, ce qui correspond à environ 1700 m² de locaux, portés à plus de 4000 m² à la fin de 1915. Un service postal aux armées sera également mis en place. Des voies de triage sont ajoutées.

En 1915, la charge de la gare diminue considérablement en raison de l'évolution de la guerre et du déplacement des lieux de batailles. Mais l'offensive sur Verdun en 1916 va nécessiter l'envoi de nombreux renforts en hommes et en matériel, redonnant à la gare régulatrice une nouvelle montée en puissance. De nombreux régiments vont en effet transiter par Marcilly avant d'être envoyés à Verdun (fig. 13). Pour une grande majorité de ces hommes, il s'agira d'un aller simple...

Fig. 13 1916 : arrivée d'un train régimentaire à Verdun en provenance de Marcilly-sur-Tille.
© Collection privée



1917: L'entrée en guerre des États-Unis d'Amérique et la création de la « Base avancée U.S. n° 1 à Is-sur-Tille-Marcilly-sur-Tille »

Après 32 mois de neutralité, les U.S.A. déclarent la guerre à l'Allemagne le 6 avril 1917.

Partie d'effectifs et de matériel militaire en quantité restreinte, l'armée américaine va faire appel à son immense pouvoir industriel, prévoyant en effet que le conflit allait se prolonger jusqu'en 1922 !

Les ports français de Rochefort, Nantes, Saint-Nazaire et Brest sont choisis pour recevoir troupes et matériel en provenance des USA (7 000 à 9 000 hommes et 20 000 tonnes de matériel par jour).

Cependant, il fallait déterminer le lieu où implanter une grande base avancée équipée de vastes entrepôts et d'une gare régulatrice pour desservir les unités américaines.

Le site de Marcilly-Is-sur-Tille fut choisi rapidement car il offrait un large espace, quasiment plat, à proximité d'un réseau ferroviaire somme toute peu engorgé.

Nous n'entrerons pas dans le détail de la construction du camp et de la gare américaine, mais il est utile de mentionner qu'il fallu assécher et remblayer les marais de la Tille sur parfois une épaisseur de 2,50 à 3 m. Pour cela, on déversa sur la bordure nord de la gare régulatrice française des centaines de tonnes de scories, vidanges de machines à vapeur, remblais divers afin de prolonger sa plateforme pour la mettre de niveau avec les installations américaines. Des excavatrices importées des États-Unis furent employées pour extraire les graviers de la Tille, utilisés comme ballast (fig. 14).

Certaines de ces fosses ont ensuite été comblées avec des matériaux de rejets.

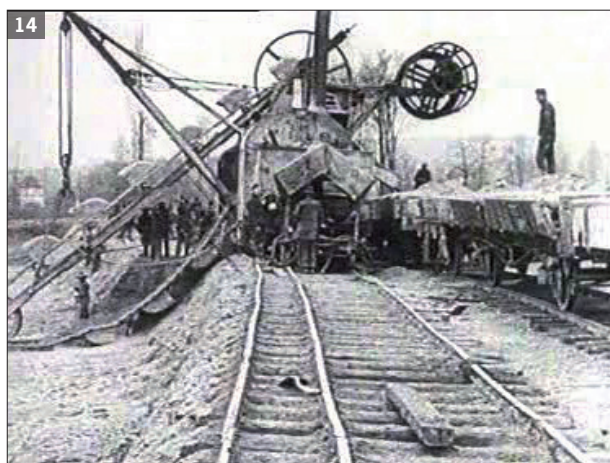
En moins de six mois, les américains mirent en place une base de presque 20 hectares.

À la signature de l'armistice, le site comportait 175 km de voies, 390 entrepôts, 250 baraquements, plus de 600 quais de débarquement, etc (fig. 15).

Près de deux millions de soldats des U.S.A. et environ 4 millions de tonnes de fret sont passés dans les deux sens, entre l'automne 1917 et le printemps 1920. Il ne faudra que quelques mois pour que le camp « Williams » et l'ensemble de ses aménagements soient entièrement démantelés.

Fig. 14 Extraction des graviers de la vallée de la Tille lors de la mise en place du camp U.S. (extrait du film). © Collection privée

Fig. 15 Vue générale du camp américain, vers le sud-est (extrait du film). © Collection privée



1.4 Une source historique originale : Le film américain de 1917-1918

Grâce au précieux concours de la « Société d'Histoire Tille – Ignon » et plus particulièrement à l'aide de Monsieur Michel Valentin, l'équipe a pu obtenir la copie d'un film qui correspond en fait au montage d'au moins trois séquences tournées en 1917 et 1918 par l'armée américaine. Le film est muet et ne comporte aucune explication ou légende. L'étude de ce dernier nous a permis d'obtenir certaines informations qui se sont avérées précieuses pour la compréhension de l'organisation générale du camp américain et l'identification de certains bâtiments. Cependant, seule une séquence prise depuis le sommet du Mont de Marcilly vers le nord, livre la vue générale (mais assez éloignée) de la gare régulatrice française, objet du présent diagnostic. La majeure partie du film traite des différentes étapes des aménagements des gares et camps américains. Malgré le court laps de temps imparti à l'équipe, nous proposons dans ce rapport une illustration replaçant certaines images extraites du film sur le plan général (fig. 120, plan A3).

1.5 Méthodologie et déroulement de l'opération

L'opération s'est déroulée du 11 au 22 avril 2011, suivie par la phase de traitement des données et la rédaction du rapport.

115 tranchées de sondages disposées en quinconce ont été réalisées, principalement selon un axe nord – sud afin de pouvoir reconnaître perpendiculairement les éventuels vestiges de voies ferrées. Ces dernières ont été réalisées à l'aide d'une pelle mécanique à chenilles, munie d'un godet de curage de 1,80 m de large.

Malgré la bonne puissance de la pelle mécanique mise en œuvre, la largeur du godet (1,80 m) s'est avérée somme toute insuffisante étant donnée la surface à sonder et l'épaisseur importante de certains niveaux de remblais. Un godet de plus de 2,00 m aurait été plus efficace. De plus, pour des raisons de sécurité dues à la fragilité des coupes (remblais instables), nous avons du faire le choix de réaliser des clichés photographiques de la stratigraphie plutôt que des relevés manuels. La mise « en sécurité » des sondages géologiques où les relevés ont été faits manuellement a été particulièrement chronophage et a mobilisé l'équipe durant 2,5 jours (sur les 10 alloués à l'opération).

Le temps très sec a par ailleurs provoqué une importante poussière de scories et de suies, qui a parfois généré une véritable gêne pour l'équipe. L'accessibilité aux parcelles s'est avérée relativement aisée, seuls la pointe sud-ouest et quelques zones non déboisées n'ont pu être testées.

La longueur et la largeur des sondages a été adaptée suivant la présence ou le type de vestiges rencontrés. Ponctuellement, des ouvertures plus larges ont été pratiquées afin de compléter certaines informations.

Deux sondages profonds (n° 102 et 104) ont été pratiqués afin de dresser une coupe géologique dans le cadre de l'évaluation géomorphologique de la plaine alluviale.

Les sondages ont été numérotés de 1 à 115. Les structures anthropiques (U.F.) ont été enregistrées en commençant par le numéro du sondage, par exemple, l'U.F. 111.3 correspond à la structure 3 du sondage 111.

Seul le niveau général de ballast fait en galets de rivière et rencontré sur la presque totalité de l'emprise porte un numéro sans préfixe (U.F. 001) afin de ne pas multiplier inutilement les numéros d'enregistrement.

Les niveaux de remblais étant particulièrement nombreux et parfois épais, nous avons fait le choix dans le cadre d'un diagnostic, de ne pas les enregistrer systématiquement (sauf cas particuliers décrits *infra*).

Les structures ont été inventoriées sur base de données « File Maker Pro.5 ». Le mobilier et les photographies ont été inventoriées selon les normes légales en vigueur, sur logiciel Excel.

Les différents inventaires et listings sont présentés en fin de rapport, ainsi que certaines « annexes historiques ».

Le mobilier, particulièrement abondant dans certaines tranchées n'a été que partiellement échantillonné sur le terrain. Les éléments qui nous semblaient les plus caractéristiques ont été conservés et certains sont présentés dans le rapport (identification effectuée par le responsable de l'opération).

D'autres « objets », tels que des éléments de wagons (crochets, tampons etc.), trop lourds et volumineux ont été laissés sur place.

L'utilisation d'un détecteur de métaux dont le responsable de l'opération était titulaire d'une autorisation, s'est avérée quasiment impossible en raison de la masse particulièrement importante d'objets et surtout de scories plus ou moins magnétiques issues des chaudières des locomotives.

Cependant, il a été possible de récolter plusieurs dizaines de petits « plombs à sceller », utilisés pour la fermeture des wagons de marchandises.

Étant donné le nombre de jours réduit de la phase de traitement des données et de rédaction (10 jours), il ne nous a pas été possible d'en faire l'identification et l'étude poussée⁴.

4. Il en va de même pour l'ensemble du mobilier, dans la mesure où la mise en place réglementaire des inventaires nécessite beaucoup de temps, parfois plus que l'étude elle-même.

2. Résultats archéologiques

2.1 Les vestiges mis au jour dans les sondages

Le réalisation des sondages archéologiques aux lieux dits « La Combotte » et « Champs Blancs » n'ont révélé aucune trace archéologique pouvant concerner les périodes antiques, protohistoriques ou préhistoriques comme cela avait été envisagé lors de la rédaction de la prescription émise par le Service Régional de l'Archéologie. Deux raisons au moins peuvent être avancées.

La première tient au fait que la mise en place des différentes gares et des camps français et américains à l'occasion du premier conflit mondial ont pu provoquer la destruction de vestiges plus anciens.

Enfin, le « Mont de Marcilly », connu pour ses occupations néolithiques est situé à presque 800 m au sud de l'emprise de l'opération et l'espace délimité par le pied du mont au sud et la rivière Ignon au nord, fait l'objet d'une urbanisation intense depuis une vingtaine d'années sans que des observations même ponctuelles aient pu être pratiquées⁵. Durant la réalisation du diagnostic, l'équipe a d'ailleurs pu constater qu'une zone pavillonnaire et commerciale étaient actuellement en cours de réalisation en contrebas du versant nord du Mont de Marcilly.

De ce fait, les vestiges rencontrés à l'occasion de cette évaluation archéologique correspondent à la période contemporaine et plus précisément à la période couvrant la première guerre mondiale. Il s'agit ici d'une première dans le domaine de l'archéologie en Bourgogne.

Si l'on considère que la présence de niveaux de remblais anthropiques donne à un sondage un caractère archéologiquement positif, il nous serait dès à présent possible d'énoncer que 100 % de la surface du diagnostic est « positive ».

En effet, la quasi-totalité de la surface de l'opération livre tout d'abord une couche de remblais réalisée avec un apport plus ou moins épais de graviers et galets de la Tille qui a servi de ballast pour la mise en place des nombreuses voies de la gare de triage (puis régulatrice) française et américaine (à partir de l'automne 1917). Ce niveau a été U.F. 001 (fig. 16 et 17)

Fig. 16 Apparition de l'U.F. 001 dans le sondage 37. © F. Devevey

Fig. 17 Localisation de l'U.F. 001 dans le sondage 56. © F. Devevey



5. Mis à part l'opération de diagnostic en 2004.

De plus, comme le lecteur va pouvoir le constater, les sondages situés au nord de l'emprise du diagnostic ont livré des remblais pouvant parfois dépasser une épaisseur de 1,60 m. Certaines de ces couches étant particulièrement riches en mobilier.

Afin de ne pas rendre trop fastidieuse la lecture de ce rapport, nous avons fait le choix de présenter une sélection la plus représentative possible, issue des 115 tranchées qui ont été ouvertes.

Sondage 1 (fig. 18)

Ce sondage présente des niveaux de remblais de chemins de fer⁶ sur toute sa longueur et sur une épaisseur supérieure à 1,60 m. Les couches présentent un pendage en direction du nord et du nord-ouest laissant supposer qu'elles viennent combler une vaste déclivité du terrain naturel. Ces dernières étaient recouvertes par l'U.F. 001.

Le mobilier correspond principalement à des bouteilles de bières produites localement (Brasserie HENIMANN) et importées (Brasserie MOREAU C^{ie}. « M »), fabriquées à Vézelize (54) entre 1910 et 1919.

Un niveau constitué presque exclusivement de boîtes de conserves (ouvertes) rouillées a été rencontré. Ces dernières étaient trop détériorées pour être prélevées. La forme de certains cerclages indique qu'il s'agissait de boîtes de sardines et de boîtes de « singe » (fig. 19).

La datation des remblais les plus « hauts » peut-être estimée grâce à la présence d'un fond de bouteille bleue de l'armée américaine comportant la mention incomplète « DESIGN. PAT. (...) FEB (...) »⁷.

De ce fait, la mise en place de ces niveaux de remblais ne peut pas être antérieure à l'été 1917 et à la création à l'automne des premiers bâtiments du camp et de la gare U.S. L'épaisseur importante des remblais rencontrés dans les sondages situés au nord de l'emprise du diagnostic résulte de la volonté d'aménager et de niveler le terrain vers le nord afin d'y implanter les installations de l'armée américaine.

Fig. 18 Vue générale du sondage 1. © F. Devevey

Fig. 19 Vue de détail du niveau, constitué essentiellement de boîtes de conserves, trouvé dans le sondage 1. © F. Devevey



6. Il s'agit presque exclusivement de rejets de curages des chaudières de locomotives à vapeur: scories, mâchefer et cendres noires (suies). Ce terme est repris à plusieurs reprises dans le rapport.

7. L'objet est en cours d'identification exacte. La mention « Design Pat(ern) » ne laisse aucun doute sur son origine militaire.

Sondage 2

Ce dernier livre la présence de remblais de chemins de fer sur toute sa longueur et sur une épaisseur supérieure à 2 m. Le pendage des remblais, à l'image des sondages 1, 4, 8, 11, 16, 17, 18, 31, 42, 48, 53, 58, 71, 99, 105 et 107 se développe du sud vers le nord et indique la volonté de combler de vaste excavations très certainement liées à des zone d'extractions de graviers de la Tille⁸ (fig. 20). Deux éléments d'attaches de wagons ont été mise au jour. En raison de leur taille et de leur poids, ils ont été laissés sur place.

Fig. 20 Vue de détail du niveau de remblais de chemins de fer, trouvé dans le sondage 2. © F. Devevey



Sondage 4

Présence de remblais de chemins de fer sur toute la longueur du sondage et sur une épaisseur supérieure à 1,30 m.

Sondage 5

Présence de remblais de chemins de fer sur toute la longueur du sondage et sur une épaisseur supérieure à 1,30 m. Le mobilier correspond principalement à des bouteilles de bières produites localement (avec marque de l'étoile des brasseurs et la lettre « S »), des fragments de vitres de lanternes (bleues et rouges) et une douille (percutée) de fusil français « Lebel ».

Plusieurs éléments de wagons y ont été également trouvés (cf. chapitre sur le mobilier)

Fig. 21 Vue générale du sondage 7 laissant apparaître une tranchée de protection anti-éclats en « dents de scies ». © F. Devevey

Fig. 22 Autre vue de la tranchée militaire dans le sondage 7. © F. Devevey



Sondage 7 (fig. 21 et 22)

La couverture de remblais de chemins de fer est ici quasi inexistante. Ce sondage livre en effet la présence d'une tranchée de protection anti-éclats en « dents de scies », peut-être liée à la présence d'une batterie anti-aérienne (UF. 007-1). Mais aucun mobilier n'a été mis au jour.

8. Ces excavation dont la taille n'a pu être mesurée sont difficilement datables. Certaines pourraient être antérieures au XX^e siècle, d'autres liées à la mise en place des ballasts des voies de 1914 à 1917.

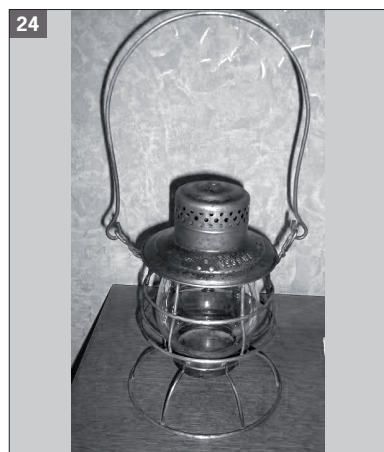
Sa longueur reconnue est d'environ 9,50 m, pour une largeur de 0,60 m. La présence de tas de bois ne nous a pas permis d'ouvrir une fenêtre plus importante afin de déterminer si par exemple la tranchée délimitait une position de protection anti-aérienne, comme la documentation ancienne le mentionne⁹. Cependant, la localisation exacte de ses batteries n'est pas connue.

Sondage 8 (fig. 23)

Présence de remblais de chemins de fer sur toute la longueur du sondage et sur une épaisseur supérieure à 1,30 m. Parmi le mobilier mis au jour, un tampon de wagon ainsi que les fragments d'une lanterne de l'armée américaine ont été trouvés, mais laissés sur place. Les éléments de la lanterne étaient trop fragmentaires et rouillés pour être conservés. Une photo d'un objet identique est présentée ci-dessous (fig. 24).

Fig. 23 Vue générale du sondage 8 laissant apparaître les remblais de chemins de fer.
© F. Devevey

Fig. 24 Lanterne américaine. © G.C.M. 44



Sondage 9

Le présence de remblais de chemins de fer a été reconnue sur toute la longueur du sondage et sur une épaisseur supérieure à 1,30 m. La moitié nord de la tranchée livre la limite sud d'un important creusement (UF. 009-1) aux bords obliques et évasés, comblé par une succession de niveaux de rejets liés à l'activité ferroviaire (UF. 009-2).

Le mobilier mis au jour correspond principalement à du verre, dont certains éléments semblent avoir un lien avec la pharmacie ou la médecine : fioles, ampoules à seringues, flacons (cf. planches photographiques).

Sondage 12

Ce sondage livre également une épaisse couche de remblais de chemins de fer, visible sur les deux tiers nord du sondage. Un creusement dans les niveaux naturels (UF. 12-1), comblé par les remblais (UF. 12-2), est clairement visible et correspond à la continuité du creusement observé dans le sondage 9.

Sondage 15

Le sondage ne présente pas de creusement, mais un niveau de remblai horizontal, fait de graviers de rivière d'épaisseur de 0,60 m. Ce dernier est visible dans la presque totalité des sondages (UF. 001). Il s'agit du niveau sur lequel étaient posées les voies de la gare régulatrice. Dans certains sondages cette couche pouvait atteindre une épaisseur supérieure à 1,50 m. Ce phénomène semble dû à la présence de voies implantées sur des niveaux différents, comme le montre la carte postale de 1914, ainsi que certaines scènes du film.

Le mobilier mis au jour correspond à des plombs à sceller les wagons portant la double marque *Chemin de fer Nord-8* et *Exploitation Reserve-8*.

9. Source : www.airdefenseartillery.com

Sondage 16

Ce dernier présente une énorme creusement dont le fond et les limites exactes n'ont pas été reconnues (UF. 16-3). Il pourrait s'agir d'une ancienne aire d'extraction de graviers de la Tille, comblée lors de l'extension de la gare régulatrice vers le nord, sans doute à partir de 1917, à l'arrivée des troupes américaines.

De plus, il s'agit certainement de la suite du creusement dont la limite sud a été reconnue dans les sondages 9 et 12.

Parmi les nombreuses couches de remblais constituée de niveaux de mâchefer et scories de locomotives, le squelette complet d'un cheval portant encore ses fers (U.F. 16-1) a été fouillé. Il avait été déposé sur une couche de remblai présentant un pendage vers le nord. La tête, plus basse que l'arrière train, était située au nord-ouest et ne présentait ni trace de harnachement ni impact quelconque qui aurait pu indiquer qu'il avait été achevé sur place. L'absence de fosse laisse à penser qu'il a été ensuite recouvert par la couche suivante de scorie (UF. 16-2), dont la particularité est d'avoir livré une très importante quantité de rejets d'objets métallique en alliages cuivreux qui présentaient pour la plupart des traces importantes de découpe.

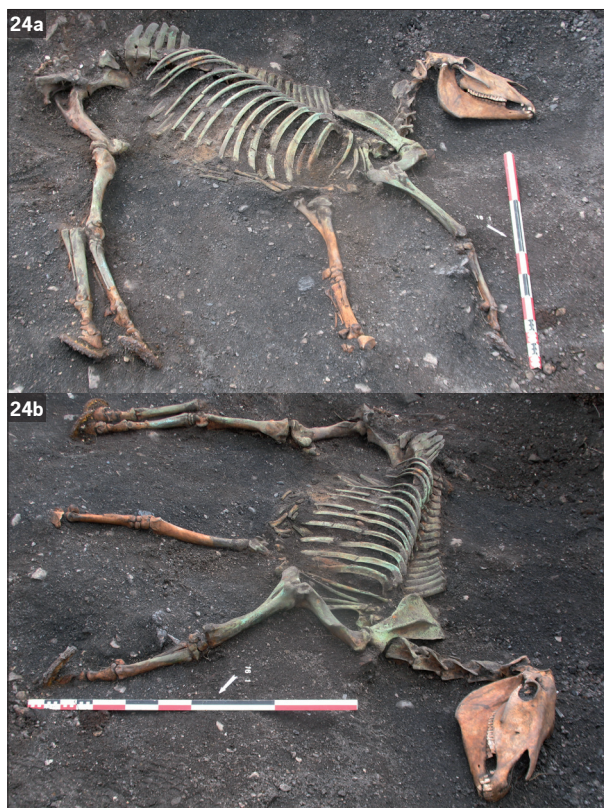
Si dans le cas de la gare régulatrice de Marcilly-sur-Tille, il est impossible d'utiliser le terme « d'artisanat de tranchée », il n'en demeure pas moins que ces nombreuses chutes métalliques présentent de très grandes similitudes avec les découvertes réalisées sur les zones de front (Desfossés, 2008).

Cependant, il n'est pas impossible d'envisager qu'une activité de même nature ait été pratiquée sur des zones militaires comme les gares régulatrices.

En accord avec le SRA de Bourgogne, il a été décidé de laisser le squelette du cheval sur place (fig. 25a, 25b et 26).

Fig. 25a et 25b Vue générale du squelette de cheval exhumé. © F. Devevey

Fig. 26 Vue de détail des fers encore en place. © F. Devevey



Sondages 17 et 18

À l'image des sondages 11 et 16, les sondages 17 et 18 livrent une très importante succession de niveaux de remblais de chemins de fer sur une épaisseur supérieure à 1,60 m et sur toute leur longueur. Ce phénomène a également été observé dans le sondage 31.

Sondage 19 (fig. 27)

Sous le niveau de ballasts UF. 001, dont l'épaisseur est ici de 0,70 m, un creusement circulaire d'environ 6 m de diamètre a été observé (UF. 19-1). Son comblement correspond à un mélange hétérogène de mâchefer, scories et fragments de tuiles mécaniques. Une bouteille d'encre en grès incomplète y a été également trouvée en surface du comblement. La profondeur de la structure n'est pas connue.

Fig. 27 Vue du sondage 19 laissant apparaître, sous l'UF. 001, un creusement circulaire UF. 19-1. © F. Devevey

**Sondage 20**

Le niveau mis au jour dans ce sondage correspond à la couche de ballast UF. 001 qui présente ici une épaisseur d'environ 0,70 m. Elle recouvre directement le niveau géologique des limons de rivière (cf. « Contexte géologique et stratigraphique », *supra*).

Sondage 37

Ce sondage livre la couche de ballast UF. 001 (à la texture très compacte), qui présente ici une épaisseur d'environ 0,70 m. Elle vient sceller des niveaux de rejets de chemins de fer identiques à ceux observés dans les sondages voisins (notamment les sondages 11, 17 et 31). La particularité de l'UF. 001 est de présenter d'une façon très claire les négatifs de traverses de chemin de fer sur une longueur d'au moins 18 m. Le tracé de ce « fantôme de voie » se dirige de façon quasi rectiligne vers le nord alors qu'elle s'infléchit vers le sud-ouest dans la partie sud du sondage. Des traces moins nettes ont été d'ailleurs observées dans le sondage 33. Il s'agit ici de l'une des rares voies de la gare régulatrice qui présente cette orientation. Son interprétation est présentée dans la synthèse.

La stratigraphie indique donc que cette voie et son ballast ont été implantés après le comblement ou plutôt le nivellement du terrain, visibles dans les sondages 4, 11, 16, 17, 31, 42, 71 et 102 (entre autre), en vue de l'extension des aménagements ferroviaires vers le nord (fig. 28 et 29).

Fig. 28 Vue générale du sondage 37 laissant apparaître, dans l'UF. 001, les négatifs des traverses de chemins de fer. © F. Devevey

Fig. 29 Vue de détail du sondage 37 indiquant l'orientation du tracé « fantôme » de la voie. © F. Devevey



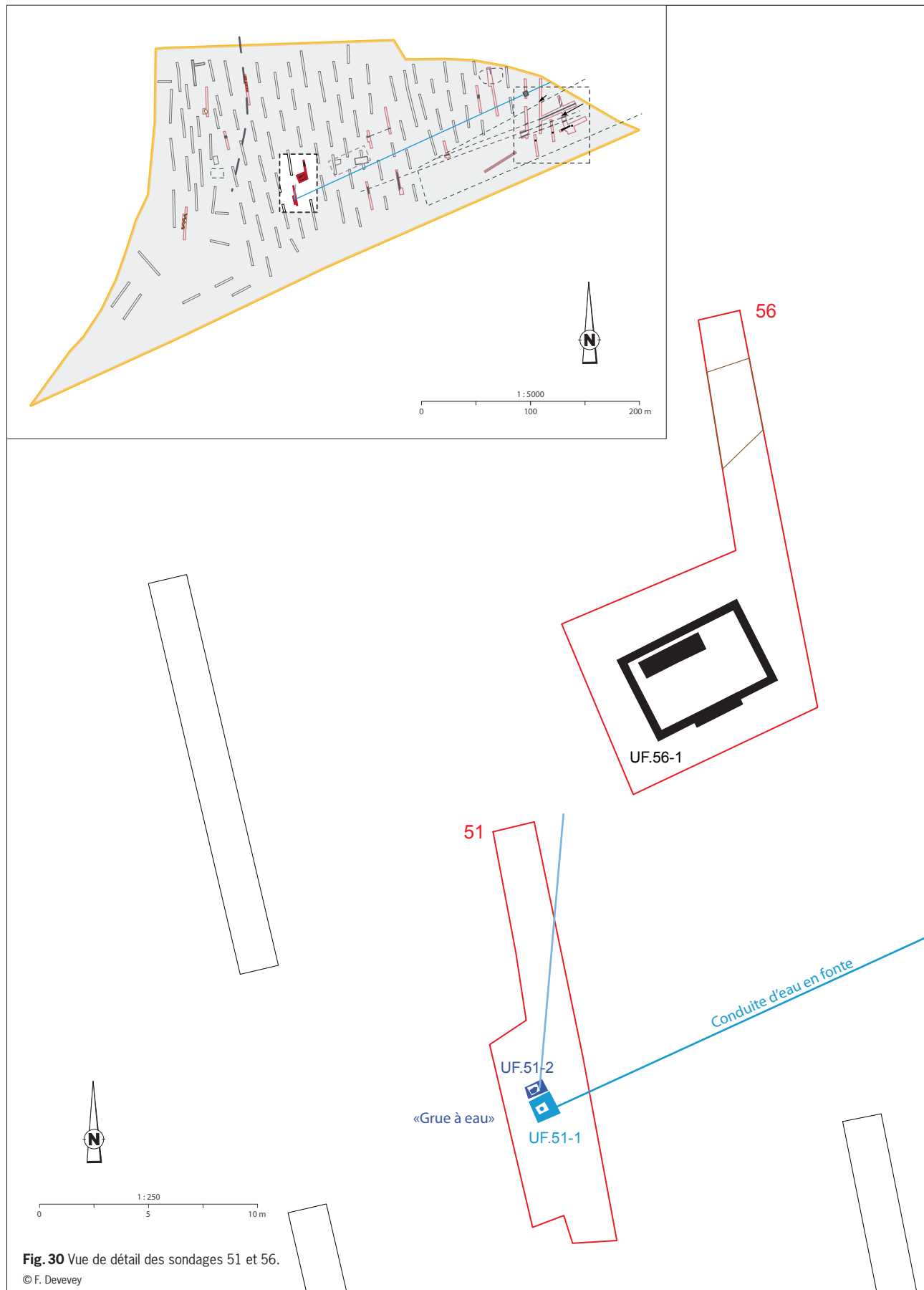


Fig. 30 Vue de détail des sondages 51 et 56.
© F. Devevey

Fig. 31 Vue de détail de la vanne d'ouverture de l'arrivée d'eau en fonte. © F. Devevey



Sondage 51 (fig. 30)

Le sondage 51 livre un aménagement constitué d'une arrivée d'eau en fonte dont l'ouverture était actionnée par une vanne protégée dans un regard maçonné (fig. 31). La profondeur conservée de ce dernier est de 0,35 m (UF. 51-1).

Les dimensions du regard sont de 1,05 x 1,20 m environ. Les murs présentent une largeur de plus de 0,30 m et sont constitués de moellons de pierres calcaires scellés par du mortier de chaux et du ciment.

En bordure nord du logement de la vanne, un second regard est implanté (UF. 51-2). Contrairement au premier, celui-ci correspond à une vasque de récupération d'eau qui communique avec une buse d'évacuation en terre cuite dont le tracé a été suivi sur une dizaine de mètres. Il semble se diriger vers le bâtiment mis au jour dans le sondage 56, mais son exutoire (puisard?) n'a pas été mis au jour.

La conduite d'eau en fonte a été régulièrement rencontrée dans les sondages situés à l'est du site. Son tracé est parallèle à l'axe général des anciennes voies mais son point de départ se situe hors de l'emprise de l'opération. Enfin, un important regard maçonné (UF. 106-1) a été observé dans le sondage 106. Il donnait accès à la conduite, au droit d'un raccord (de réparation?).

Sondage 56 (fig. 30)

Ce sondage a révélé la présence d'une construction excavée quadrangulaire d'environ 8,50 x 4,50 m (UF. 56-1). Les murs sont montés en moellons calcaires équarris, liés par un ciment à base de chaux. La profondeur de la structure est d'environ 1,10 m. Le fond ne présente pas d'aménagement particulier et correspond au substrat de graviers de la Tille. Les murs nord, est et ouest présentent une largeur de 0,40 m. Le mur sud comporte quant à lui une sorte de contrefort d'environ 4 m de long pour 0,60 m de large au niveau de sa section centrale (fig. 32 et 33).

Enfin, un important massif de maçonnerie a été implanté à l'intérieur de la structure, mais dans une position excentrée par rapport au plan de la structure. Ses dimensions sont d'environ 3,80 m de long et de 0,70 m de large. Sa partie supérieure semble avoir reçu un système de scellement (?) destiné à supporter une superstructure lourde, ou une machine? Aucun accès visible à l'intérieur de la structure n'a été observé. De plus, le comblement de cette dernière n'a paradoxalement livré aucun mobilier particulier, mais uniquement un niveau de remblai fait de pierres et de graviers. Il est donc possible qu'il ne s'agisse pas d'une véritable structure excavée, mais plutôt de la fondation d'une construction dont la fonction reste à déterminer (local technique, fondation d'une tour d'aiguillages?).

Fig. 32 Vue générale des maçonneries découvertes dans le sondage 56. © F. Devevey

Fig. 33 Autre angle de vue des structures révélées par le sondage 56. © F. Devevey



Sondages 64, 68 et 74

Nous avons fait le choix de présenter ensemble ces trois sondages dans la mesure où ils ont livré la présence d'un important « creusement » dont la nature exacte reste à déterminer. Ce dernier semble en effet être localisé sur la quasi-totalité du sondage 64, sur la partie sud du sondage 68 et sur la quasi-totalité du sondage 74.

La forme réelle et la fonction de ce creusement dont la profondeur est supérieure à 1,60m, reste à déterminer. Aucune structure construite ne semble le délimiter. Enfin, le comblement a livré une très grande quantité de mobilier (sur plusieurs couches distinctes) qui laisse clairement envisager la présence d'un dépotoir¹⁰.

Le mobilier y est donc particulièrement abondant et varié. Seul un petit échantillonnage a été prélevé étant donné la durée restreinte de la phase de traitement des données et de l'application plutôt fastidieuse des méthodes de mise en place des inventaires.

Nous pouvons mentionner la présence de nombreuses petites bouteilles d'encre en verre, de la vaisselle (essentiellement de Badonviller), des bouteilles de bières, divers objets en métal (dont des éléments de locomotives), des vitres de lanternes, divers flacons, des boîtes de rations (sondage 74), et de très nombreux fragments de grandes bombonnes en verre (de diverses couleurs) en forme de tonnelets et dont la contenance semble varier de 5 à 20 litres. La partie sommitale présente un goulot de remplissage et à la base se trouve un orifice pour y placer sans doute un robinet. Enfin, au niveau du sondage 74, un niveau a livré les vestiges de plusieurs centaines de boîtes de conserves (petites boîtes circulaire et boîtes de sardines qui avaient été ouvertes) (fig. 34).

Fig. 34 Vue de détail sur les vestiges d'un amoncellement de boîtes de conserves.

© F. Devevey



Sondages 75 (83 et 93)

Ce sondage a livré un niveau de démolition constitué de fragments de maçonneries en pierre et en ciment, ainsi que des éléments de bordures de quai (UF. 75-1). Mais aucune structure « en place » ne semble y être conservée. Le même phénomène se répète dans les sondages voisins (sondages 83 et 93). Il pourrait s'agir de la continuité du quai de voie qui a été observé dans les sondages 111, 109 et 93.

10. Seule une fouille complète de ce secteur permettra d'en comprendre la nature et d'en expliquer la localisation plutôt insolite, en plein milieu de la gare régulatrice. Cependant la présence d'un imposant niveau de boîtes de rations en conserves (ouvertes) laisse supposer qu'un train régimentaire a fait une halte à proximité. Le mur de fondation UF. 78.1 pourrait correspondre aux vestiges de l'une des « cantines militaire », visible sur une carte postale de 1914... et à l'arrière plan de laquelle une grue à eau (celle du sondage 51 ?) est visible !

Sondages 78 et 81

Ces deux sondages livrent la fondation d'un mur au tracé est-ouest qui semble appartenir à un bâtiment qui se développait parallèlement à un quai de voie matérialisé par les structures mises au jour dans les sondages 75, 83, 93 et 109. (UF. 78-1 [fig. 35] et 81-1).

Les matériaux employés sont des moellons grossièrement équarris et sommairement scellés entre eux par un ciment à base de chaux. La largeur de la maçonnerie est d'environ 0,40 m.

S'il s'agit effectivement de la fondation d'un bâtiment, ce dernier devait sans doute posséder une élévation en bois.

Fig. 35 Vue (vers le nord) de détail de la fondation du mur orienté est-ouest trouvé dans le sondage 78. © F. Devevey



Sondage 100

Ce sondage a livré la présence d'une petite fosse dépotoir (UF. 100.1) qui avait été implantée dans le niveau supérieur du ballast des voies UF. 001. Ses dimensions étaient de 1,05 m de long pour 0,30 m de large.

Sa profondeur était de 0,15 m. Le comblement était exclusivement constitué d'une trentaine de boîtes de conserves de rations individuelles (ouvertes) qui regroupaient trois types de produits : du bœuf en gelée (*singe*), du pâté et des sardines (fig. 36). Quelques exemplaires moins oxydés ont pu être prélevés. Les marquages d'origines y sont encore partiellement lisibles. La boîte de sardines présente d'ailleurs un texte bilingue en français et en anglais.

Comme nous le verrons plus loin dans le chapitre sur le mobilier, l'approvisionnement « réglementaire » ou civil du soldat pouvait provenir d'une grande variété de fournisseurs, dont certains sont devenus (et restés) célèbres (Llosa, 2008).

Il est par ailleurs possible que d'autres fosses soient présentes à proximité de ce sondage.

Fig. 36 Vue de détail sur les boîtes de conserves trouvées dans la fosse dépotoir UF. 100-1. © F. Devevey



Sondage 102

Ce sondage profond a été effectué afin de récolter des données d'ordre géomorphologique. Les observations sont présentées en début de rapport, dans le chapitre « 1.2. Localisation, contexte géologique et stratigraphique ».

Cependant, la présence d'une structure anthropique a retenue notre attention. Il s'agit d'un vaste creusement réalisé dans les niveaux naturels. Sa profondeur dépasse les 3 m et rejoint la nappe phréatique. Ses dimensions ne sont pas exactement connues, mais sa longueur est d'au moins 12 m (fig. 10).

Cette structure, que nous identifions comme une aire d'extraction de graviers paraît bien antérieure à la mise en place de la gare régulatrice. Comme le montre l'approche géomorphologique, le creusement présente un comblement lent sans aucune trace ou rejets provenant de l'activité ferroviaire. Cependant, aucun mobilier archéologique n'y a été découvert. Seule une fouille pourrait permettre d'identifier et de dater précisément cette structure.

Enfin, la partie sud du sondage, au-delà du creusement mentionné plus haut, a livré une grande quantité de matériel : bouteilles de bières et vaisselle cassées, ainsi qu'un fragment d'insigne militaire métallique figurant une roue (cf. chapitre « Planches photographiques du mobilier et essais d'interprétation » *infra*), ainsi qu'une boîte (de lait ou de jus de fruit) en aluminium, typique des exemplaires distribués dans les unités anglo-saxonnes et particulièrement américaines (cette dernière a été trouvée dans le ballast UF. 001 qui recouvrait les remblais où les autres objets ont été mis au jour).

Sondage 106

Outre une importante couche de remblais de chemins de fer, ce sondage a livré la présence d'un important regard maçonné en béton, de 1,60 m de côté, qui donnait accès, 1,20 m plus bas à un raccord dans la conduite d'eau en fonte qui desservait la « grue à eau » du sondage 51.

La partie sud du sondage a également livré une importante couche de démolition (gravas, béton ...) qui pourrait correspondre au niveau de démolition de l'entrepôt mis au jour dans les sondages 109 et 111.

Sondage 110

Le sondage 110 livre sur la totalité de sa longueur une importante zone de destruction (UF. 110.1), constituée d'éléments de murs, de morceaux de quai, blocs de ciment, de matériaux en tous genre qui correspondent très certainement à la destruction de l'un des deux grands entrepôts visibles sur le film américain de 1918, sur la carte postale de 1914 et sur le plan des gares régulatrices dressé vers la fin de la guerre.

Il s'agit plus particulièrement du grand entrepôt situé en bordure presque immédiate des voies Dijon – Chalindrey au niveau du « quai militaire ». (S.H.T.I., 2005, p. 76).

La présence d'une zone encore boisée n'a pas rendu possible l'extension du sondage ou l'ouverture d'une fenêtre plus large. Seule une fouille pourra en établir l'organisation.

Sondages 109, 111, 112 et 113 (fig. 37)

Ces sondages, situés en limite est de l'emprise de l'opération on livre un ensemble cohérent de maçonneries et de structures excavées dont l'identification a été facilitée par l'existence des plans de 1918. Cependant, ces derniers restant plutôt sommaires, un certain nombre de structures (et leur organisation) n'ont été entrevues que grâce à l'ouverture des sondages.

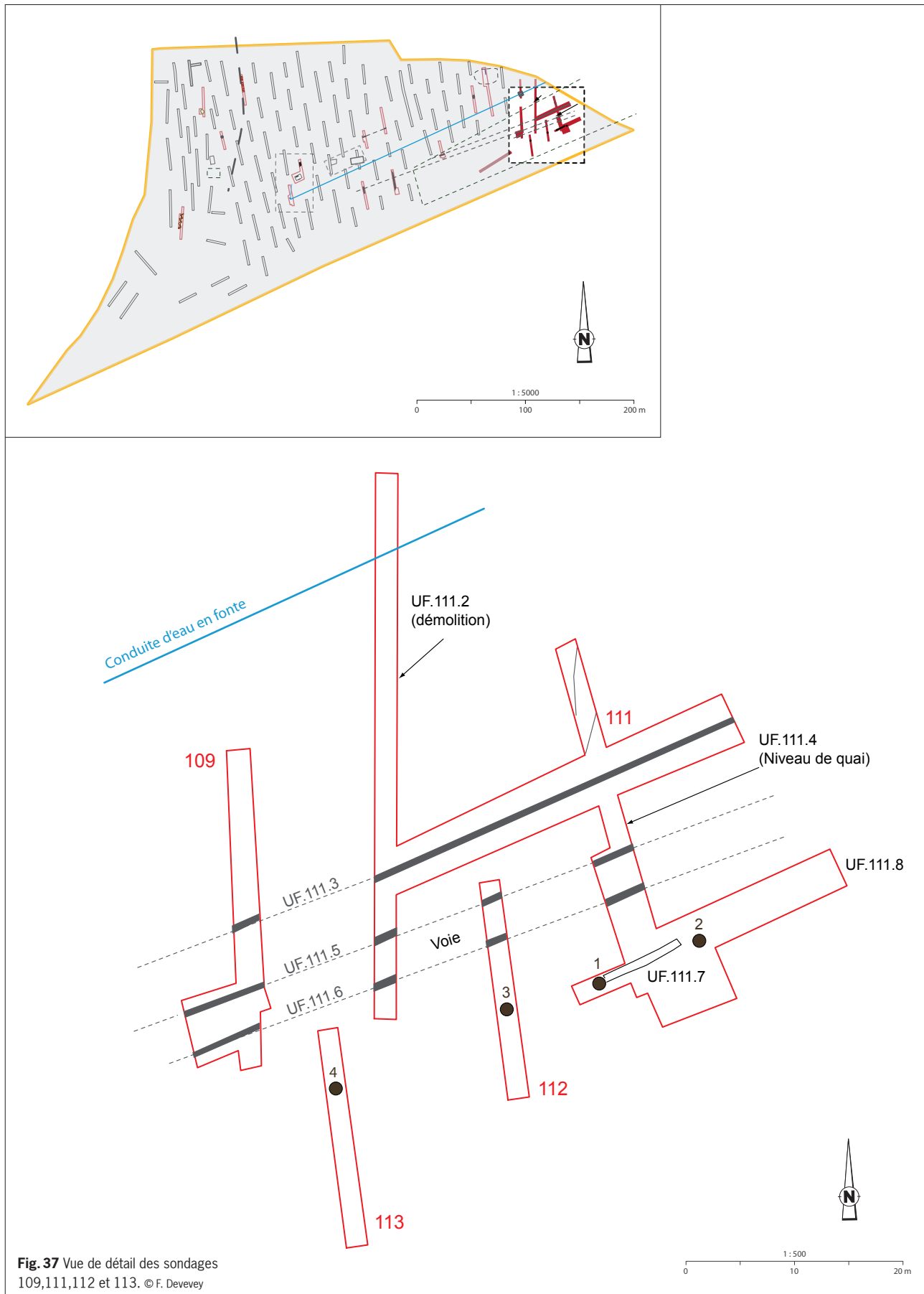


Fig. 37 Vue de détail des sondages 109,111,112 et 113. © F. Devevey

Certaines structures étant à la fois présentes dans les sondages 109 et 111, nous avons exceptionnellement opté pour conserver la même numérotation afin de ne pas multiplier inutilement les fiches d'enregistrement. De ce fait, les structures du sondage 109 sont associées à celles du sondage 111.

UF.111.1: Il s'agit d'un très important niveau de remblai fait de galets de rivière qui est visible notamment au droit des murs 111.5 et 111.6 ou contre le niveau UF.111.2. Il est bien sûr assimilable au « niveau général » de la gare, l'UF. 001.

UF.111.2: Cet important niveau de destruction se développe au nord du mur UF. 111.3 sur une longueur d'au moins 30 m et une largeur de 15 m. Sa limite nord n'a pas été clairement reconnue. Au niveau du sondage 109, son épaisseur semble dépasser les 1,50 m et des « vides » sont visibles entre les blocs de maçonneries effondrées. Ce phénomène laisse envisager la présence d'une ou plusieurs « caves » ou fosses, comme l'atteste la bibliographie (Valentin, 2005)¹¹.

UF.111.3: (fig. 38 et 39) Cette fondation de mur a été reconnue dans les sondages 109 et 111. Son tracé est est-ouest. Il a été reconnu sur une longueur minimale de 35 m. Sa largeur est de 0,54 m. Il est constitué d'un appareillage en moellons calcaires équarris, liés par un béton de chaux très compact. Ponctuellement, des plaques de ciment sont visibles (réfections ?).

Au nord, le niveau de destruction UF. 111.2 vient s'y appuyer. Au sud, le mur est lié à un niveau de circulation extérieur très compact qui correspond à un quai de voie (UF. 111.4).

Fig. 38 Vue générale (vers l'est) de la fondation du mur (UF. 111-3) orienté est-ouest trouvé dans le sondage 111. © F. Devevey

Fig. 39 Autre vue de cette même fondation de mur (UF. 111-3). © F. Devevey



UF.111.4: (fig. 40) elle correspond à un niveau de circulation fait de galets et graviers de rivières compactés. Il se développe entre les murs UF. 111.3 (mur d'entrepôt) et UF. 111.4 (muret de bordure de quai). Il correspond donc à un quai d'une largeur de 3,20 m environ. Il est ponctuellement recouvert par des « lentilles » de scories et mâchefer pouvant correspondre à des recharges. Un niveau de circulation similaire est présent de l'autre côté de la voie, au sud du muret de quai UF. 111.6



Fig. 40 Vue générale (vers l'ouest) du muret de bordure de quai (UF. 111-4). © F. Devevey

11. Sont mentionnées des caves de stockage mais également des fosses utilisées pour la maintenance du matériel roulant.

UF.111.5: (fig. 41 et 42) Il s'agit d'un muret de 0,62 m de large, conservé sur une « hauteur » d'au moins 0,40 m, qui se développe parallèlement aux murs UF. 111.3 et UF. 111.6. Sa longueur minimale est de 38 m, mais il semble être également visible plus à l'ouest, dans le sondage 93. Il est bordé au nord par le niveau de circulation UF. 111.4 et au sud, le remblai de ballast de voie UF. 111.9 vient s'y appuyer. Le mur UF.111.5 correspond clairement à la bordure nord d'une voie, délimitée au sud par le muret de quai UF. 111.6.

Fig. 41 Vue générale (vers l'ouest) montrant le muret (UF. 111-5) comme la bordure nord et le muret (UF. 111-6) comme la bordure sud de la voie. © F. Devevey



Fig. 42 Vue rapprochée sur le muret de bordure de quai nord (UF. 111-5). © F. Devevey



UF.111.6: (fig. 43) Il s'agit du muret de bordure de quai sud, qui se développe parallèlement au muret UF. 111.5. Il est bordé au sud par le niveau de circulation UF. 111.8

Fig. 43 Vue rapprochée sur le muret de bordure de quai sud (UF. 111-6). © F. Devevey



UF.111.7: (fig. 44) Implantée dans le sol 111.8, cette structure correspond à une tranchée de drainage (?) d'environ 5 m de long et de 0,40 m de large. Ses bords sont assez irréguliers son tracé plutôt rectiligne vient communiquer avec le puisard n° 1.

Sa profondeur est d'environ 0,20 m. Le comblement est presque exclusivement constitué de bouteilles de vin cassées, associées à quelques éléments plus disparates dont une poignée de fermeture de wagon de marchandise, des plombs de scellement, et une douille de fusil français Lebel qui a été manifestement aplatie à coup de marteau.

Fig. 44 Vue de détail sur le comblement (bouteilles de vin cassées) de la tranchée de drainage? (UF. 111-7). © F. Devevey



Fig. 45 Vue générale (vers l'est) du niveau de circulation UF. 111-8, coupé par les puisards et la tranchée UF. 111-7). © F. Devevey

Fig. 46 Vue rapprochée (vers le sud-est) du niveau de circulation UF. 111-8. © F. Devevey

UF.111.8: (fig. 45 et 46) Il s'agit d'un niveau de circulation identique à l'UF. 111.4, qui se développe au sud du mur 111.6. Sa largeur précise n'est pas connue, mais il doit s'étendre jusqu'au droit du mur nord d'un second entrepôt dont la présence se vérifie dans le sondage 110 mais également sur la documentation ancienne (film U.S., carte postale et plan).

Plusieurs structures viennent recouper ce niveau, dont la tranchée 111.7, mais également au moins 4 puisards (latrines?), disposés de façon rectiligne et parallèlement au mur 111.6.



UF.111.9 : Délimitée par les murets de bordure de quais 111.5 et 111.6, l'UF.111.9 correspond à un niveau de remblai constitué d'un mélange de galets, de graviers, de mâchefer et de charbon. Ce niveau vient s'appuyer sur les murs de quai.

L'identification de ce niveau ne semble pas poser de doute dans la mesure où il s'agit d'un remblai de ballast sur lequel se développait une voie de chemin de fer.

Une vis de fixation de traverse y a d'ailleurs été observée. L'épaisseur de l'UF. 111.9 est d'environ 0,60 m.

Les puisards *UF. 111.10* (puisard 1 [fig. 47]), *UF. 111.11* (puisard 2 [fig. 48]), *UF. 111.12* (puisard 3) et *UF. 111.13* (puisard 4) :

Quatre puisards ont été mis au jour au sud du mur *UF. 111.6*, dans le niveau de sol *UF. 111.8*. Ils se distribuent parallèlement au mur *UF. 111.6*. Les puisards 1 et 2 apparaissent dans le sondage 111, le puisard 3 dans le sondage 112 et le puisard 4 dans le sondage 113. Ils présentent tous la même configuration : un diamètre de 1,20 m pour une profondeur d'au moins 2,80 m. En effet, ces derniers (hormis le puisard 4) sont encore « ouverts » jusqu'à cette profondeur.

Le fond semble comblé par un sédiment brun « sec » qui semble contenir du mobilier¹².

L'appareillage est constitué de blocs calcaires équarris, et dans lequel apparaissent des exutoires de canalisation.

Les puisards 1, 2 et 3 étaient scellés par de grosses dalles de béton (qui ont été remises en place au moment du rebouchage des sondages).

Fig. 47 Vue générale du puisard 1. © F. Devevey



Fig. 48 Vue générale du puisard 2. © F. Devevey



12. Pour des raisons de sécurité, il n'a pas été possible de descendre au fond de l'une de ces structures pour en tester le comblement. Dans l'hypothèse d'une fouille préventive, la fouille de ces puisards pourrait s'avérer particulièrement riche en mobilier (vaisselles, verres, activité ferroviaire, *militaria*...).

3. Interprétation des données

3.1 Remarques générales

Cette opération de diagnostic archéologique n'a tout d'abord pas permis de mettre en évidence des structures incontestablement antérieures au XX^e siècle.

Si l'on se place dans une « logique archéologique » classique, les très nombreux niveaux de remblais mis au jour sur le site peuvent être considérés comme des niveaux archéologiques et de ce fait, l'opération pourrait être considérée comme positive à presque 100 %.

Cependant, certains éléments mis au jour doivent également retenir l'attention et se déclinent en plusieurs catégories.

3.2 Les zones/fosses d'extraction

Ces dernières ont été rencontrées avec plus ou moins de certitude au cours de l'opération. Le sondage 102 livre une grande « fosse » dont la profondeur avoisine les 3 m. Son comblement ne comporte pas de rejets de chemins de fer, mais il est scellé par le niveau de remblai de ballast UF. 001. Cette structure semble donc antérieure à la mise en place de la gare française sans qu'il nous soit pour autant possible d'en proposer une datation.

Le sondage 19 possède une fosse (comblée de rejets de chemins de fer) qui pourrait avoir eu pour vocation première de l'extraction de graviers, mais de façon plutôt ponctuelle. Cependant, les limites sud d'une vaste aire d'extraction de graviers a pu être clairement reconnue dans la partie nord de l'emprise. Elle se caractérise par la présence de remblais de chemins de fer pouvant dépasser une épaisseur à 2 m.

Le pendage des remblais, à l'image des sondages 1, 4, 8, 11, 16, 17, 18, 31, 42, 48, 53, 58, 71, 99, 105 et 107 se développe du sud vers le nord et indique la volonté de combler rapidement cette vaste excavation qui se situait au nord de la gare régulatrice française.

La présence incontestable de matériel militaire américain prouve que le comblement n'est pas antérieur à l'automne 1917, date de mise en service des premiers aménagements de la gare « géante » américaine (appelée officiellement Base Avancée Américaine n° 1).

Comme nous l'avons vu plus haut, ses remblais sont eux même scellés par le vaste niveau de ballast (en graviers de rivières) qui correspond à l'extension de la gare régulatrice et de la mise en service du camp et de la gare américaine.

Les sources historiques semblent nous renseigner sur la nature de cette gravière. Tout d'abord, les réfections et aménagements nécessaires et continus de la gare régulatrice française de 1914 à 1917 a nécessité l'utilisation d'un grande quantité de graviers et galets de rivière, utilisés comme remblais de plateformes et de ballasts. Ces matériaux étaient puisés localement afin de réduire les coups. De ce fait, la plaine alluviale de l'IGNON (et de la Tille) ont été exploitées assez intensivement, créant de vaste gravières.

Suite à l'entrée en guerre des U.S.A. au printemps 1917, l'armée américaine choisit le secteur d'Is-sur-Tille pour assurer le ravitaillement en hommes et en matériels des divisions américaines, ainsi que la desserte des stockages et

entrepôts nécessaires à la gestion des arrivages en provenance des ports de Saint-Nazaire et Bordeaux.

La construction de la base américaine nécessita une quantité encore plus importante de matériaux. « Un éperon rocheux fut totalement détruit et nivelé à la dynamite et à l'aide de deux énormes pelles mécaniques à vapeur » pour assécher dans un premier temps une zone marécageuse. Au sud-ouest, dans la plaine de l'Ignon, sur les communes d'Is-sur-Tille et Marcilly, des dragues (montées sur des rails) exploitèrent durant plusieurs semaines les bancs de graviers (fig. 49 et 50), notamment en bordure immédiate de la gare française¹³, sur des profondeurs pouvant dépasser les 3 à 4 m, suivant la profondeur et l'épaisseur de ces derniers. Les excavations furent alors le plus rapidement rebouchées avec des matériaux abondants provenant principalement de l'activité ferroviaire, dont les scories et le mâchefer issus de la vidange des nombreuses machines à vapeur qui transitaient¹⁴ par la gare.

Les grandes excavations remblayées par les rejets observés dans les sondages de la partie nord de l'opération sont très certainement attribuables aux travaux de construction de la base américaine, entre juillet et août 1917 (ce qui explique la présence ponctuelle de matériel de l'*US Army* dans les sondages 4, 5, 11 ou 16 par exemple). Cette hypothèse pourrait être confirmée par la découverte d'une voie Nord-Sud dans le sondage 37, qui pourrait correspondre au tracé de la ligne de Châtillon, déplacée vers l'ouest à cette occasion.

La fouille de ce secteur du site permettrait d'affiner l'interprétation et la chronologie de l'évolution de la gare régulatrice française de 1914 à 1919 (date de démantèlement de la base américaine).

Fig. 49 Extraction des graviers pour le ballaste des voies, entre Marcilly-sur-Tille et Is-sur-Tille. (extrait du film). © Collection privée

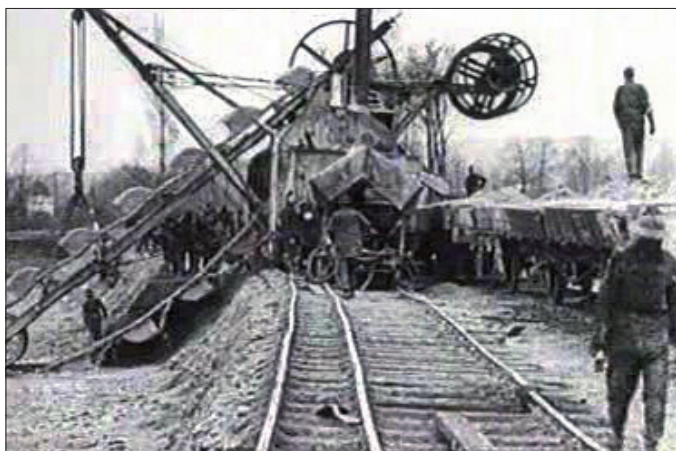


Fig. 50 Détail de l'extraction des graviers. (extrait du film). © Collection privée



13. Si des vestiges archéologiques ont existé, les importants travaux d'excavations ont certainement provoqué leur disparition plus ou moins totale.

14. Le lecteur pourra s'interroger sur le bienfondé de creuser de vastes excavations pour les reboucher quasiment dans la foulée ! Mais la nature même des rejets de locomotives ne se prête pas à les utiliser directement comme ballast pour assier des voies ferrées.

3.3 Les remblais

Indirectement évoqués dans les paragraphes précédents, les niveaux de remblais mis au jour sur l'emprise de l'opération sont à la fois nombreux et souvent particulièrement épais (supérieur à 1,30m).

Dans la plupart des cas, ces derniers peuvent s'avérer être particulièrement riches en mobilier archéologique.

Quatre types de remblais ont été différenciés sur le site :

3.3.1 Les remblais de comblement des aires d'extraction

Ces niveaux s'avèrent les plus importants en termes d'épaisseur. Comme nous l'avons vu, ils se situent dans la partie nord de l'emprise de l'opération (fig. 119, plan A3) au nord d'une ligne plus ou moins délimitée par le sondage 9 (à l'ouest) et le sondage 102 (à l'est). Ils sont constitués de divers matériaux : scories, mâchefers, dépotoirs, gravas, *etc* (fig. 51 et 52).

Fig. 51 Remblai de comblement constitué de scories de locomotives à vapeur. © F. Devevey

Fig. 52 À droite, on peut distinguer clairement la limite du creusement pratiquée dans le substrat plus clair. © F. Devevey



3.3.2 Les comblements de structures excavées

Ces derniers semblent plutôt correspondre à des structures « construites » ou non (autres que les zones d'extractions). Il s'agit des niveaux reconnus dans les sondages 56 (bâtiment rectangulaire), 64/68/74 (grande fosse dépotoir ?) ou 109 (cave ?), ainsi que les remblais observés dans les puisards. Ce type de remblai se caractérise également par l'abondance du mobilier.

3.3.3 Les remblais destruction

Ces derniers sont présents sur l'emprise des entrepôts mis au jour dans la pointe est de l'opération : sondages 93, 106, 109, 110 et 111.

Ils correspondent à des gravas associés à de gros morceaux de pierres, de blocs de béton, d'éléments de bordures de quais. Seul une aide mécanique (minipelle) permettrait de pouvoir fouiller certains de ces niveaux en raison de la taille importante de certains blocs. Le mobilier archéologique semble y être moins présent en raison de la nature même de ces remblais.



Fig. 53 Apparition du niveau de ballaste dans le sondage 56. © F. Devevey

3.3.4 Les remblais de ballasts

Ces derniers ont été rencontrés sur pratiquement les $\frac{3}{4}$ de la surface de l'emprise.

Seuls les sondages 3, 7, 25, 26 et 27 n'en n'ont pas livré.

Comme nous l'avons vu, un « niveau général de ballast », fait de graviers et galets de rivière a été épandu afin d'assoir les nombreuses voies de la gare régulatrice. Il va de soit que des « séquences » ou que différentes phases de mise en place de ces remblais existent, dans la mesure où la gare a connu une activité soutenue dès 1914. Certains sondages (37, 56 [fig. 53] et 107 par exemple) comportent dans leurs coupes des niveaux distincts de ballasts. Mais le temps dévolu à l'opération (et les consignes de sécurité) n'ont pas permis de relever des coupes systématiques dans ces remblais. Seule une approche par la fouille pourrait permettre d'affiner ce séquençage.

3.4 UF. 07-1 : Le fossé défensif du sondage 7

Cette structure fossoyée, caractéristique des tranchées défensives n'a pu être totalement dégagée en plan en raison de la présence de lignes de bois coupés qui n'avaient pas eu le temps d'être évacués avant la venue de l'équipe. Il n'est pas possible d'en restituer la configuration exacte. Sa présence pourrait cependant être liée à une structure militaire de défense anti-aérienne.

Il ne semble pas que d'autres tranchées de ce type soient présentes sur l'emprise de l'opération. Nous serions donc en présence d'une installation bien délimitée, sans doute par ce fossé.

Étant donné l'éloignement du site par rapport aux lignes de front, le seul usage de cette tranchée serait de se prémunir d'un danger venu du ciel.

Là encore, les sources françaises font défaut et seules les archives américaines peuvent apporter quelques informations.

Au moins quatre batteries anti-aériennes américaines furent installées à partir de juillet 1917. Elles étaient accompagnées de puissants projecteurs ainsi que d'appareils d'écoutes, destinés à repérer l'arrivée éventuelle d'aéronefs (avions ou *zeppelins*).

La répartition exacte de ses installations n'est pas connue. Nous savons seulement que l'une d'entre elles était implantée sur le Mont de Marcilly. Cependant, le secteur d'Is-sur-Tille n'eut jamais à subir la moindre attaque. Seuls, quelques tirs d'exercices furent ponctuellement pratiqués.

3.5 UF. 16-1 : Le cheval du sondage 6

Les causes de la mort de ce cheval restent inconnues. Bien qu'entièrement dégagé par l'équipe, il a été laissé « en place », en accord avec le S.R.A. de Bourgogne.

Une éventuelle fouille pourrait permettre d'en réaliser l'étude archéozoologique.

L'animal ne semble pas avoir subi a priori de lésion (visible) ayant pu causer sa mort. L'observation rapide du crâne n'indique pas non plus qu'il ait été acheté. Reste donc une cause « naturelle », bien que ce cheval fût un individu plutôt jeune. Il est surtout étonnant de retrouver une carcasse aussi imposante au bon milieu d'une gare. Sa position dans des remblais de chemins de fer, daté tout au plus de 1917 pourrait s'expliquer par la nature rapide du comblement (mise en place du camp américain ?) et la volonté de ne pas perdre de temps à évacuer la carcasse plus loin. L'animal ne possédait plus son harnachement, mais uniquement ses quatre fers.

Enfin, si sa mort est survenue après l'installation du camp américain, il est étonnant qu'il n'ait pas été transféré à Lux (village distant d'environ 7 km), où l'armée américaine avait installé un autre camp « Le dépôt de la remonte vétérinaire n° 31 » de l'*U.S. Army*. Mis en place en 1917, il s'agissait alors de la plus grande clinique vétérinaire au monde¹⁵ (Mangin, 2006).

15. À l'arrivée des américains en 1917, des centaines de milliers de chevaux, mules, mulets, ânes, avaient été réquisitionnés par l'armée française. Si l'armée française n'avait que peu de considération pour ces « auxiliaires » qui un fois blessés étaient achevés (et parfois mangés), il n'en allait pas de même au sein de l'*U.S. Army*, pour au moins 2 raisons : l'héritage culturel encore très fort qui lie le cheval à l'homme aux U.S.A. le faisait considérer « presque » comme un soldat à part entière. Tout cheval blessé ou « à bout » devait être lui aussi soigné et renvoyé vers l'arrière. Les américains demandèrent même une extension de la convention de Genève aux équidés, au même titre que les humains !

La seconde raison vient du fait qu'il fallait économiser les chevaux (au sens équidés), les pertes dues à la guerre étant énormes. À partir de 1918, des « contingents entiers » de chevaux furent directement importés d'Amérique et d'Argentine. À l'issue de la guerre, on estima à environ 9 millions le nombre de chevaux morts durant le conflit.

3.6 UF. 37-1 : La voie du sondage 37

Cette voie ferrée est présente plusieurs singularités. Tout d'abord, il s'agit de l'unique voie qui ait laissé les négatifs de ses traverses dans le remblai de ballast.

De plus, son tracé nord-sud pourrait permettre d'un reconnaître l'ancien tracé de la ligne Is-sur-Tille – Châtillon-sur-Seine, déplacée vers l'ouest en 1917 lors de la mise en place de la base américaine.

Les essais de recalage des sondages de 2011 sur les plans anciens et sur la photographie aérienne de 1918 semble venir confirmer cette hypothèse. Cependant, sont tracé n'a pas été retrouvés dans les sondages implantés plus au sud (20, 33, 38, *etc*) (fig. 1).

3.7 UF. 51-1 : La grue à eau du sondage 51

Cette structure constituée d'une importante arrivée d'eau, d'une vanne, d'un « trop plein » et d'une fondation maçonnée peut être identifiée comme étant une « grue à eau » (fig. 54 et 55).

Ces dernières servaient à l'approvisionnement des machines à vapeur. Le remplissage des locomotives était réalisé par l'équipe de conduite lors des arrêts en gare, mais également dans les dépôts pour permettre la préparation des machines (classique ou de type « Decauville »). Il existait plusieurs modèles de grue à eau. Le modèle le plus courant était une simple colonne cannelée, fixée dans une fondation, à l'extrémité de laquelle se trouvait un tuyau articulé. Lors de l'arrêt, le réservoir situé dans le tender était placé sous la « grue ». Un cheminot tournait alors un volant situé contre la colonne, au pied de la grue. Ce volant actionnait une vanne placée sous la grue, qui permettait un remplissage assez rapide en raison d'un fort débit. À la fin du remplissage, l'équipe fermait la vanne, et libérait le tuyau. L'excédent d'eau tombait alors dans une évacuation prévue sous la grue. La base de la grue à eau du sondage 51 semble donc particulièrement bien conservée. Seule, la conduite du « trop plein » a été partiellement cassée par la pelle mécanique lors de l'ouverture de la tranchée. Cette dernière pourrait communiquer avec un puisard, à l'image de ceux, mis au jour dans le sondage 111. Par ailleurs, il ne semble pas que le bâtiment du sondage 56 ait un rapport direct avec cette arrivée d'eau.

Fig. 54 Exemple de « grue à eau ». © Musée du rail

Fig. 55 Locomotive en cours de remplissage d'eau. On peut également remarquer au premier plan la présence d'une fosse d'entretien destinée à accéder son la machine.
© <http://passionlocos.e-monsite.com/album-cat-3-250285.html>



3.8 UF. 56-1 : Le bâtiment du sondage 56

La fonction exacte du bâtiment mis au jour dans le sondage 56 reste pour l'heure incertaine, faute de temps impartie à l'équipe pour effectuer des recherches plus poussées. La configuration particulière de ses fondations laisse supposer quelle supportaient soit une superstructure « haute » de type « poste d'aiguillage ou lourde ». Le dé de maçonnerie interne pourrait avoir en effet supporté une machine de type « compresseur ou bloc moteur. » Des spécialistes de l'histoire des chemins de fers pourraient peut-être apporter la solution ? Quoi qu'il en soit, l'absence d'escalier ou d'accès discrédite l'hypothèse d'une structure de type « cave ou remise ».

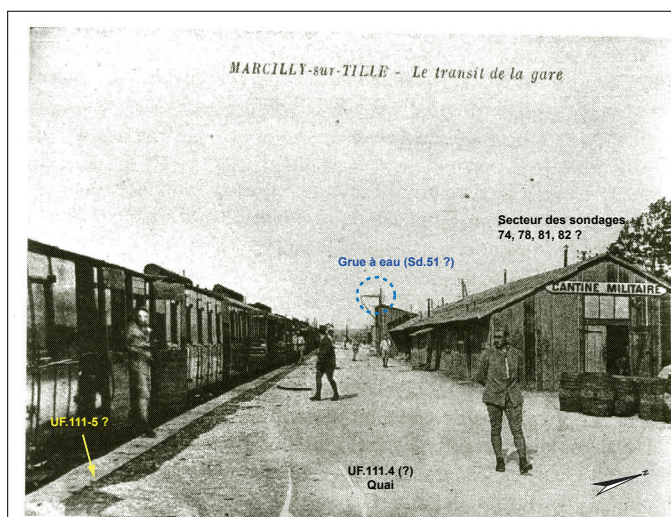
3.9 Le dépotoir des sondages 64, 68, 69 et 74

La grande fosse dépotoir mise au jour au niveau des sondages 64, 68, 69 et 74 se singularise par sa position au sein même de la gare régulatrice. Comme nous l'avons déjà abordé, les zones de remblais / dépotoirs les plus riches et les plus épaisses sont localisées au nord de la parcelle, selon une ligne est-ouest qui semble correspondre à l'ancienne bordure nord de la gare régulatrice française, par la suite prolongée et remblayée en vue de la mise en place du camp américain.

La grande fosse des sondages 64, 68 et 74, riche en déchets de toutes sortes (céramiques, vaisselle de cantine, verre, petit mobilier, *etc*) pourrait éventuellement correspondre à une « cave » ou une ancienne structure de stockage comme il pouvait en exister régulièrement sous certains bâtiments de service à usage militaire, tels que les cantines ou réfectoires. Ce type d'aménagement est d'ailleurs à plusieurs reprises évoqué dans l'ouvrage de la S.H.T.I. de 2005. (Valentin, 2005).

Une carte postale datant de 1914, prise au cœur de la gare régulatrice (avant que la censure militaire ne prenne des mesures) pourrait éventuellement avoir été prise entre les sondages 82 et 51 (fig. 56).

Fig. 56 Hypothèse de localisation des structures sur la carte postale de 1914 (vue vers l'ouest) d'après le plan des sondages.
© F. Devevey



3.10 UF. 078-1 : Le mur des sondages 78 et 81

Dans la mesure où les murs observés dans les sondages 78 et 81 sont implantés à quelques dizaines de mètres à l'est du sondage 51, ces derniers pourraient (sous toute réserve), correspondre à la façade nord de la « cantine militaire » visible sur la carte postale de 1914 « Le Transit de la Gare ». Seule une fouille exhaustive de ce secteur pourrait en vérifier l'hypothèse.

3.11 Les structures des sondages 109, 110, 111, 112 et 113

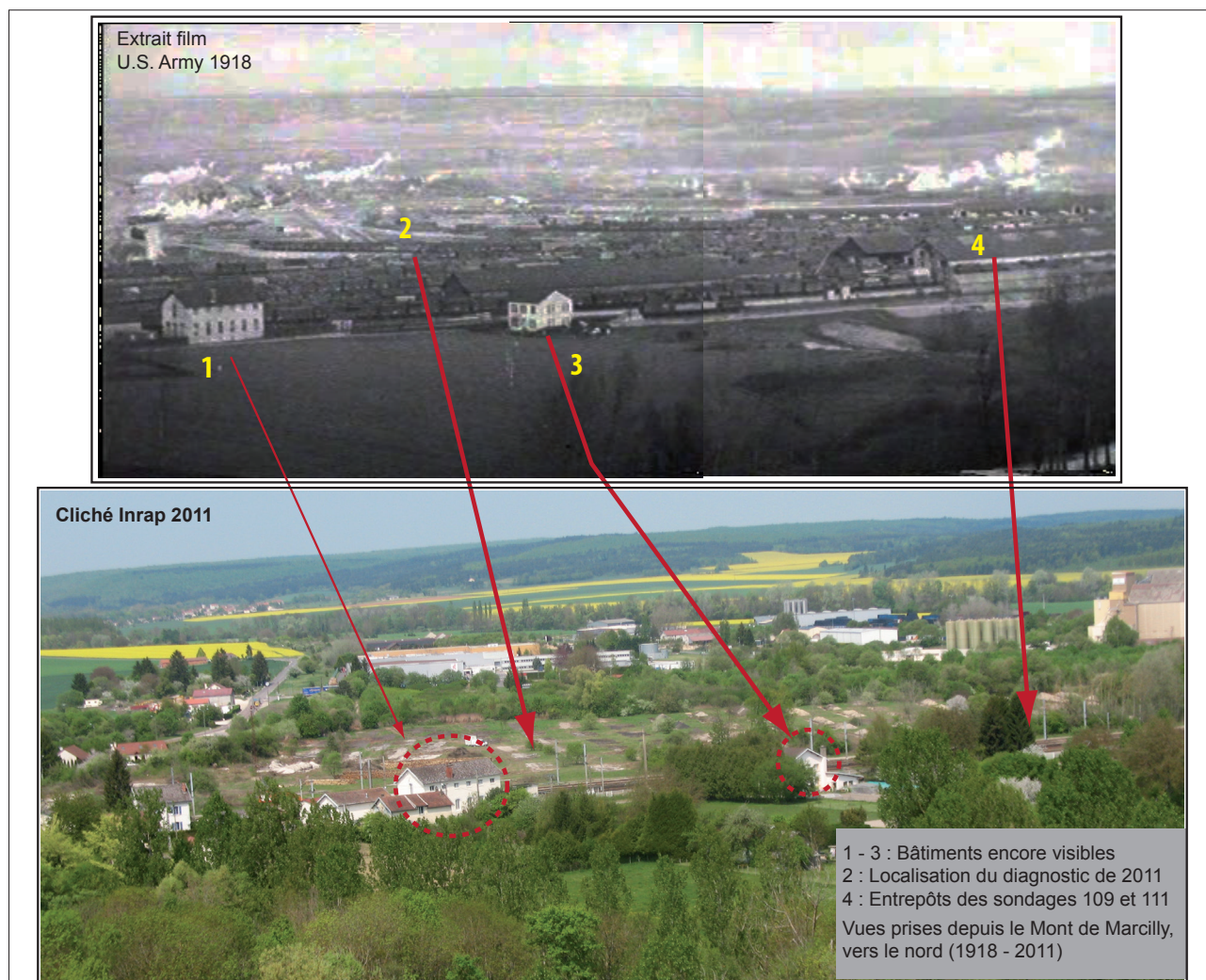
Les structures mises au jour au niveau des sondages 109, 110, 111, 112 et 113 sont les plus importantes en ce qui concerne leur surface et leur organisation.

Les murs UF. 111-3 (et 93-1) peuvent être identifiés sans grand risque d'erreur comme appartenant à une série de grands entrepôts visibles à la fois sur la carte postale « Triage Est » de 1914 (fig. 12), ainsi que sur le film de l'armée américaine (fig. 57) et la photo aérienne de 1918 (fig. 1).

Cependant, contrairement au(x) camp(s) américains, on connaît assez mal les détails de l'organisation des installations de la gare régulatrice française. On sait qu'il existait en au début de la guerre des bureaux, un service d'intendance, une station de téléphone et de télégraphe et une infirmerie. Le long des « quais militaires », sont mentionnés des « cantines avec réserves », des baraquements divers.

La gare française comportait également un atelier pour le génie (5^e régiment) et pour l'artillerie, d'abris (souterrains ?) pour les armes, munitions et la pharmacie, d'un centre de trie postal de 4 000 m² (fin 1915). Deux grands entrepôts parallèles sont connus dès 1914, à l'est de la gare de triage. Les dimensions étaient de 152 m de long pour 15 m de large environ. Leur fonction n'est pas clairement établie. Une fouille permettrait sans doute d'en comprendre plus précisément l'organisation et leur fonction. L'étendue de ces bâtiments correspond au moins au sondage 93 (à l'ouest), jusqu'à l'extrémité est du sondage 111 (fig. 121, plan A3).

Fig. 57 Comparaison entre les implantations militaires de 1918 (extrait du film) et les bâtiments encore visibles. © F. Devevey



4. Études du mobilier : planches photographiques du mobilier et essais d'interprétation

Le peu de temps imparti à l'opération pour le traitement des données (10 jours) ne nous a pas permis d'approfondir autant que nous l'aurions souhaité la recherche sur le mobilier issu de cette opération.

Nous avons donc tenté une première approche par matière et par catégories, étant conscients des lacunes et des éventuelles erreurs ayant pu être commises lors de certaines identifications.

4.1 La céramique

La vaisselle mise au jour durant le diagnostic semble correspondre à de l'approvisionnement en provenance de Lorraine, destiné aux cantines militaires installées le long des voies de la gare régulatrice. L'important lot issu des sondages 100 et 102 et de l'ensemble des sondages 64, 68 et 74, semble provenir de caisses tombées à terre si l'on en juge par l'aspect neuf et très homogène du matériel. Il s'agit de vaisselle commune, sans aucune trace de décors particuliers (si l'on fait exception de la tasse « aux lanciers », datée des années 1870 et dont la présence est sans doute erratique). La majeure partie de la vaisselle mise au jour dans les niveaux antérieurs à 1917 (au plus), provient donc de Lorraine et plus particulièrement de Badonviller/Pexonne. Ces productions sont interrompues par les destructions liées à la guerre dès la mi-août 1914. Une fouille plus approfondie permettrait peut-être de déterminer si les sources d'approvisionnement ont évolué de 1914 à 1918.

4.1.1 « Badonviller »¹⁶ (Inv.C.2010/217-64.2 [fig. 58])

Datation des objets : avant le 12 août 1914

La faïencerie, fut construite en 1897 par les premiers ouvriers de l'usine, sur un terrain proche des deux gares, en bordure de la rivière Blette. L'eau, indispensable en quantité, sera conduite par un canal d'alimentation long de plusieurs centaines de mètres dont le seuil était près de l'hospice. Longeant les jardins et passant sous la voie ferrée, elle aboutissait à un réservoir situé près d'un moulin.

Les matières premières seront acheminées par voie ferrée, sans que je puisse savoir où Théophile Fénel, le directeur de l'usine s'approvisionnait¹⁷. À sa disparition prématurée en 1905, son fils Édouard poursuivra avec succès le développement de la fabrication.

La première guerre mondiale entraîna l'arrêt complet du travail et de très importantes destructions. Il fallut donc reconstruire, mais ceci ne semble pas avoir entamé le capital de la famille Fenal, puisque, dès 1922, ils rachètent les faïenceries de Lunéville et St Clément. Cette opération représente le premier regroupement d'usines opéré par cette famille, mais surtout allié à leur nom la marque connue de Lunéville, Badonviller n'étant jusqu'alors qu'une petite usine marginale.

Fig. 58 Fragment de tasse de Badonviller.
© F. Devevey



16. Département de la Meurthe-et-Moselle (Lorraine).

17. Ce qui semble assez incroyable pour les années 1900, c'est la mise en place par le patron d'une participation aux bénéfices, d'une caisse de retraite, d'une mutuelle avec indemnité en cas de maladie. Il crée aussi une garantie en cas de décès, couvrant les frais d'enterrement, y compris la rétribution des porteurs, du curé, etc.

4.1.2 «Pexonne FF» = Pexonne Féral Frères (Inv. C.2010/217-100 et 102)

La fabrique Pexonne Féral Frères (Pexonne F.F.) était aussi implantée à Badonviller et appartenait également à la famille Féral (fig. 59 et 60).

Fig. 59 Fragment de bol de Pexonne.
© F. Devevey

Fig. 60 Lot de fragments des productions de la fabrique Pexonne. © F. Devevey



Quelques réflexions sur les approvisionnements de la gare régulatrice de Marcilly-sur-Tille depuis Badonviller

Pour les allemands, les plans sont prêts depuis déjà 1898, issus des réflexions de von Schlieffen, commandant en chef de l'armée impériale (décédé en 1914).

Comme il était douteux de pouvoir bousculer les régions fortifiées françaises, de Verdun, Toul, Épinal, Belfort, l'armée allemande va marcher vers les positions les plus faibles, créer une aile droite forte pour passer par la Belgique, fortifier son aile gauche, de Metz aux Vosges afin d'interdire toute contre-attaque française. Le but de cette manœuvre était d'encercler toute l'Armée Française en Lorraine. Du côté Français, le commandant en chef, Joffre en est au 17^{ème} plan d'offensive, avec pour objectif d'attaquer au plus fort, là où l'adversaire a consacré les quarante dernières années à se retrancher. Le plan est d'attaquer au nord de Verdun, en Lorraine vers Sarrebourg, et depuis Belfort vers Colmar. La ville de Badonviller sera au cœur de l'offensive dès les premiers jours de la guerre.

Les 9 et 10 août, une petite offensive allemande locale, se développe dans le secteur Blâmont – Cirey-sur-Vezouze. Le 16^{ème} régiment Bavarois s'engage dans ce secteur presque vide de défenseurs, et ravage tout sur son passage. Le 12 août au matin, le 20^{ème} Chasseur accroche une de ses compagnies, mais doit reculer sous l'assaut du régiment de « Dès le 10 août 1914, les habitants eurent l'impression que des événements graves se déroulaient autour d'eux. Parux (6 km) en entier brûlait, Bréménil (3 km) était incendié. Le mardi 11 août le feu était à Malgréjean, à 1 500 mètres de Badonviller, où l'ennemi était parvenu. Les premiers obus sifflaient sur la ville. Le lendemain, 12 août, après un combat qui dura de 5 heures à 9 heures du matin, 4 heures pendant lesquelles le 20^{ème} bataillon de chasseurs à pied résista héroïquement à des troupes bien supérieures en nombre, les Bavarois entrèrent en force à Badonviller. À ce moment quelques chasseurs en retraite tirèrent sur les colonnes qui venaient renforcer l'ennemi. Furieux de cette fusillade, les allemands alléguèrent que des civils avaient tiré sur eux, prétexte mensonger toujours invoqué pour justifier un série d'exécutions sommaires (...) », d'après Émile Fournier, témoin des événements de 1914.

A cette date, les productions des faïenceries vont cesser toute activité jusqu'à l'armistice de 1918. De ce fait, les derniers arrivages « massifs » de vaisselles « Pexonne F.F. » à la gare régulatrice de Marcilly-sur-Tille s'interrompent avant la mi-août 1914, date à laquelle la région de Badonviller est occupée.

4.1.3 «Utzschneider & C^{ie}» (Inv. C.2010/217-16.1 [fig. 61])

Datation de l'objet: après 1913

À la fin du XVIII^e siècle, Sarreguemines est une petite ville d'environ 2 500 habitants, capitale d'un des 35 baillages créés en 1751 par le roi Stanislas.

Vers 1790, trois négociants en tabac strasbourgeois, les frères Nicolas et Augustin Jacoby et Joseph Fabry y achètent un moulin à huile situé sur la rive gauche de la Sarre. Ils y installent une « poterie » qui emploie une vingtaine d'ouvriers. Dans le seul four en fonction, on fabrique du « cailloutage », une faïence fine composée d'argiles mélangées à des silex broyés et calcinés.

La période Paul de Geiger

Né le 15 juin 1837 à Sarreguemines, Paul de Geiger fait ses études à Sarreguemines et à Quand il succède à son père, il doit faire face aux conséquences de la défaite française et à la nouvelle situation qui en découle: très francophiles, les ouvriers et employés de la faïencerie émigrent en nombre. La faïencerie de Trenton près de Philadelphie aux États-Unis recrute à cette époque une partie non négligeable des ouvriers qualifiés.

Pour pallier l'augmentation du prix de ses produits (taxés à 15 %) en France, il décide en 1876 de la construction d'une usine sur le territoire français. La construction à Digoin (Saône et Loire) de cette nouvelle unité de production débutera en 1877.

Les droits de douane *ad valorem* pour la France sont remplacés par des droits spécifiques aux marchandises. Un nouvel entrepôt est créé à Vitry-le-François (Marne).

Les marchandises acheminées par chemin de fer ou par voie fluviale y sont reconditionnées et expédiées à leurs destinataires français. Ce site deviendra usine de production de matériels sanitaires et de poêles en faïence en 1899. Plus tard, Paul de Geiger fait construire à Saint-Maurice près de Sceaux, (Seine), une petite fabrique appelée « Saint-Maurice à Paris ». On y produisait des poêles et des pièces élaborées dans les ateliers de décorations parisiens.

La fin du moratoire de 40 ans pour la germanisation de la société imposé après l'annexion conduit, le 13 juin 1913, à la partition de la société en deux groupes: une société à responsabilité limitée allemande, « *La Société Utzschneider et Compagnie* » et une société anonyme française, « *Les Établissements céramiques Digoin, Vitry-le-François et Paris* ».

Peu après la scission du groupe, Paul de Geiger, malade, décède à Sarreguemines le 30 octobre 1913. À sa mort, les usines de Sarreguemines seront dirigées par M. Max Jaunez et M. Joseph Wintergeist (co-directeurs) et M. Joseph Leclerc (partie administrative).

Fig. 61 Fragment de poterie avec la marque de la faïencerie Utzschneider et Compagnie.

© F. Devevey



Fig. 62 Fragment de production de la faïencerie Saint Amand et Hamage Nord. © F. Devevey



4.1.4 «St. Amand et Hamage» (Inv.C.2010/217- 68.3 [fig. 62])

Datation de l'objet: 1914-1918

Dans le Nord, à 13 km de Valenciennes, Saint-Amand les Eaux réunissait les conditions favorables à l'implantation de faïenceries: voies d'eau, routes et forêts. La fabrication de faïence stannifère fut implantée à Saint-Amand en 1705 par Nicolas Desmoutiers dont la manufacture fut dirigée par son fondateur puis par des membres de la famille Dorez, descendants de Barthélémy Dorez, céramiste à Lille.

En 1896 la marque « Saint Amand et Hamage Nord » est déposée après la création d'une seconde usine à Wandignies-Hamage. Celle-ci prend une rapide extension. En 1900 est fondé près de la gare la « Société Amandinoise de Faïencerie ». Elles seront les seules à maintenir leur activité pendant la première guerre mondiale.

D'autres objets en céramiques ont été mis au jour dans les différents sondages. Il s'agit principalement d'objet à fonction utilitaire, voir techniques. Quelques exemples sont présentés ici : (fig. 63 et 64)

Fig. 63 Bouteille d'encre en grès issue du sondage 1. © F. Devevey

Fig. 64 Bouteille d'encre en grès issue du sondage 19. © F. Devevey



4.2 Les piles et accumulateurs

Découverts en très grand nombre dans certains des sondages de l'opération, de petits récipients cylindriques, parfois en forme de bouteilles ont été mis au jour. Présentés à des « céramologues des périodes anciennes », ces derniers nous ont souvent donné des interprétations liées au stockage d'encre, d'alcool, voir de lait !

Or, ayant déjà rencontré ce genre d'objets à l'occasion d'un diagnostic (Devevey, 2006), nous avons pu reconnaître des éléments de piles et accumulateurs dont l'aspect ne correspond plus du tout au matériel actuel. Certains de ces fragments de pots en céramiques étaient accompagnés de fragments de récipients en verre. Comme nous allons le voir, ces derniers étaient liés.

Deux types de piles/accumulateurs ont été reconnus sur le site. Il s'agit des modèles « LECLANCHE », « FERY » et des modèles « BUNSEN ». Nous souhaitons cependant apporter quelques explications au lecteur afin d'éviter d'éventuelles erreurs d'interprétation à l'occasion de futures découvertes. (fig. 65 à 68)

Le principe

Le pôle négatif était constitué par un bâton de zinc plongé dans une solution de chlorure d'ammonium (sel).

Le pôle positif correspondait à un barreau de charbon enfermé dans un vase poreux, rempli d'un mélange de charbon en poudre et de manganèse. Ce sont ces fragments de vases et de barreaux qui ont été retrouvés en grand nombre dans les sondages.

Les modèles FERY et BUNSEN fonctionnaient selon un principe similaire mais pouvaient être mis en « batteries », soit dans des caisses en bois, des casiers ou même des locaux prévus à cet effet. Ils servaient à l'éclairage des wagons, ou à l'alimentation d'appareils plus « sophistiqués » tels que les postes de T.S.F. ou les sémaphores lumineux¹⁸ (fig. 69 à 71).

18. La mention « Breveté S.G.D.G. », est une abréviation qui signifiait « Sans Garantie Du Gouvernement » ! Cette mention dégageait l'état de toute responsabilité en cas de mauvais fonctionnement d'un dispositif breveté

Fig. 65 à 67 Éléments de batteries d'accumulateurs de type *LECLANCHE* qui servaient entre-autre à l'éclairage des wagons postaux (voir *infra* 4.3.2 L'éclairage nocturne). Ces derniers ont été construit sous licence pour la compagnie Est des Chemins de fer. © F. Devevey

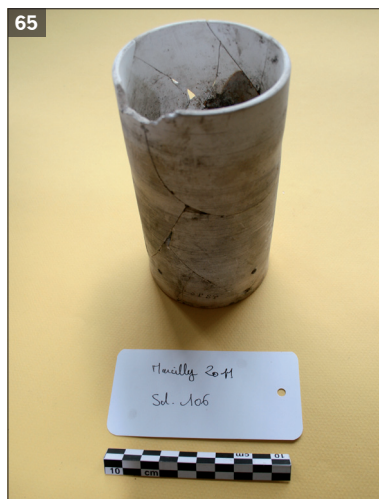


Fig. 68 Élément de pile «bouteille» de type *FERY* ou *BENSEN* issu du sondage 64. À noter le marquage caractéristique: *Breveté S.G.D.G.* La marque *Fourgault* correspond au fabricant du récipient. © F. Devevey



Fig. 69 Deux modèles de type *LECLANCHE*. L'exemplaire de droite correspond aux éléments mis au jour à Marcilly. Le récipient en verre contenait de l'eau salée. © Collection privée



Fig. 70 et 71 Exemples de piles en batteries *FERY*. L'exemple de droite était utilisé pour faire fonctionner les premiers postes de TSF militaires. À noter sur la caisse de droite la mention «*Bte - S.G.D.G.*». © Collection privée



4.3 Le verre

4.3.1 Les boissons : La bière et le vin

Fig. 72 Échantillon d'un lot de bouteilles de bières « BRASSER (ie) MOREAU & C^{ie} ... (?) LISE avec la marque « M » au centre, trouvé dans le sondage 1. © F. Devevey

Fig. 73 Lot de bouteilles de bières pourtant la marque d'un brasseur de la région d'Is-sur-Tille. © F. Devevey

Fig. 74 Lot de bouteilles de bières trouvé dans le sondage 5. © F. Devevey

Fig. 75 « Bière Supérieure de St. Dizier » trouvée dans le sondage 58. © F. Devevey

Fig. 76 « Grde BRA (...) (...) M'PIGNEULLES/ MTHE ET MLE/BIERE SUPERIEURE trouvée dans le sondage 105. © F. Devevey

Fig. 77a et b « VERSEAUX A PROVINS » trouvée dans le sondage 58. © F. Devevey

L'étoile représentée sur ces bouteilles n'a aucun rapport avec la religion juive. Il s'agit de « l'étoile des brasseurs » qui est apparue au XVIII^e siècle et est devenue peu à peu le symbole de la bière. Il s'agit d'une représentation symbolique de l'alchimie brassicole mettant en œuvre les quatre éléments (la terre, le feu, l'eau et l'air) (fig. 72 à 77a et b).

Son usage était prophylactique : elle servait au départ à éloigner les esprits malins. Bien vite, elle devint une enseigne signalant une brasserie, notamment dans le monde rhénan. On la trouvait également sur les récipients contenant de la bière : bouteilles, verres ou bocks en grès ou en étain.

Contrairement au vin et à la *gnole* acheminés par wagons citernes, une grande proportion de boissons de type bières et cidres distribuées aux troupes en transit dans les gares correspondaient à des productions locales. Les soldats pouvaient également s'approvisionner individuellement chez les commerçants ou l'habitant. Cependant il semble que des abus aient été pratiqués, d'où la distribution de consignes (fig. 75).



Fig. 78 Planche illustrant la Brasserie Henimann (à Is-sur-Tille et Til-Châtel vers 1910) avec une bouteille trouvée dans le sondage 1.
© F. Devevey

Fig. 79a et b Un échantillon d'un important lot de bouteilles de bières « La Meuse » mis au jour lors de l'opération dans le sondage 102. © F. Devevey

Fig. 80 Arrêté émis par la Commission Régulatrice d'Is-sur-Tille, le 2 avril 1916.
© F. Devevey



80

COMMISSION RÉGULATRICE
D'IS-SUR-TILLE
N° 6460

ARRÊTÉ


Vu les Instructions du
Général Commandant en Chef,

Le Commissaire Régulateur fixe ainsi qu'il suit les prix maxima auxquels pourront être vendus aux militaires, sur le territoire du Commandement d'Étapes, les liquides d'usage courant, savoir :

VIN rouge	fr. 0.80 le litre
VIN blanc	> 0.85 --
BIÈRE	> 0.35 --
CIDRE	> 0.35 la bouteille
LAIT	> 0.25 le litre
CAFÉ	> 0.20

Il est formellement interdit aux militaires d'acheter ces liquides au-delà des prix-limites ainsi fixés.
Les magasins des tenanciers qui voudraient vendre à des prix plus élevés seront définitivement consignés à la troupe.
Tous les agents de la force publique sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui devra être affiché dans tous les débits et sera publié à son de caisse par les soins du Maire.
Le présent arrêté annule celui du 8 Janvier 1916.

IS-SUR-TILLE, le 2 Avril 1916.



LE COMMISSAIRE RÉGULATEUR,
(Signé) : **MARCHAND.**

96

79a

79b

EXPÉDITIONS dans toute la France

Société Anonyme
BRASSERIES DE LA MEUSE

BIÈRES de Grande Conserve Blonde extra-fine et Brune spécialité Genre Munich

Seule bière brune française fabriquée rigoureusement suivant les procédés de la Brasserie Munichoise et rivalisant à tous égards avec ses produits les plus réputés.

BAR-LE-DUC
À SEVRES (Seine-Inférieure)

TELEPHONE

Maison à Paris : 29, rue de La Chapelle

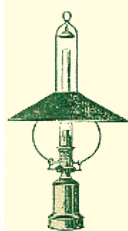
4.3.2 L'éclairage nocturne (verre et métal)

À l'exception de Strasbourg à Mulhouse, les premiers bureaux ambulants circulent la nuit. C'est pour cette raison que, dans un premier temps, on n'accorde que peu d'importance à l'éclairage diurne dans les wagons postaux.

Il ne semble pas que l'éclairage par chandelles (suif et mèche de coton) ait été utilisé. Pourtant des bougies demeurent en réserve en cas de panne. Une grande quantité de verres de lampes a été mise au jour dans les sondages

4.3.2.1 L'éclairage par lampes à huile (fig. 81)

Fig. 81 Verres de lampes. La longueur importante des tube est caractéristique des éléments d'éclairages des wagons.
© F. Devevey



Sur Paris à Rouen, Paris à Tours et Paris à Valenciennes, l'éclairage est dispensé par six lampes à huile de pur colza, selon le système dit de CARCEL, ou par d'autres lampes à mouvement, réglables, conformément à la soumission du 15 octobre 1847. L'huile végétale a la préférence sur l'huile minérale qui s'éteint et s'enflamme trop facilement en cas de choc.

Elles passent au nombre de 8 pour les wagons de 7 m à partir de 1855.

Les lampes à huile sont accrochées dans les angles du bureau et au plafond.

Très vite cependant, elles sont posées sur des consoles, cercles en métal scellés aux casiers. L'évacuation de la fumée vers l'extérieur se fait par un conduit sortant par le toit.

« Les lampes répandent au plafond une lueur fumeuse, vacillante, mélancolique. Les Anglais les estiment admirablement adaptées au travail sur chemins de fer et supérieures aux leurs ». Duran et Plagnes, *op. cit.*
À la fin du XIX^e siècle, de nouveaux moyens d'éclairage ont été inventés : l'éclairage au gaz et l'éclairage électrique.

Mais, l'Administration a renouvelé le contrat de l'éclairage à l'huile expirant en 1905, à cause des coûts, décevant les espoirs de ceux qui entrevoyaient la généralisation des nouveaux systèmes.

La fin de la lampe à huile dans les ambulants français date de 1914. Le système des batteries électriques se généralise alors avec le gaz.



4.3.2.2 L'éclairage au gaz (fig. 82)

Les voitures de voyageurs commencent à être éclairées au gaz à la fin de 1881. Cependant, il faut attendre les dernières années du siècle pour voir l'installation de becs d'éclairage du genre AUER, à incandescence.

Fig. 82 Partie supérieure d'une lanterne à gaz.
© F. Devevey



Wagon ambulant pendant la Première guerre mondiale (MP). De nombreux fragments de lampes ont été mis au jour lors du diagnostic de 2011.

Il est installé dès 1895, notamment sur les réseaux Nord et Est. Au nombre de 14 par wagon, ils équipent les modèles de «18m» jusqu'en 1914, année qui voit par ailleurs la fin de la lampe à huile.

L'éclairage au gaz, s'il constitue un progrès certain, il n'en demeure pas moins qu'il est très souvent source d'incendie lors des tamponnements. En fait, le gaz a recueilli les faveurs des responsables de la Poste et des militaires parce que le coût était inférieur à celui d'une installation électrique...

Le Parlement le condamne à la suite d'un débat après la catastrophe de Melun (novembre 1913) dans laquelle des postiers sont brûlés vifs par l'explosion d'un réservoir en contenant.

Il sera remplacé par l'éclairage électrique sur tous les wagons-poste à partir de 1918.

4.3.2.3 L'éclairage électrique

L'éclairage électrique apparaît sur quelques wazgons en 1900 et il équipe 55 ambulants en 1905. Sa supériorité étant démontrée et reconnue sur les autres moyens d'éclairage, l'installation sur les wagons n'est retardée qu'à cause du surcoût occasionné par rapport aux autres moyens.

La catastrophe de Melun ayant entraîné une prise de conscience de la dangerosité du gaz d'éclairage en cas d'accident, l'électrification des wagons est envisagée, mais retardée par la Première guerre mondiale.

L'éclairage électrique sera installé obligatoirement sur tous les wagons-poste à partir de 1918, mais se généralise dès 1914.

4.3.2.4 Autres éclairages (fig. 83 et 84)

Fig. 83 Sondage 5 : fragments de vitres de lanternes (bleues et rouges). © F. Devevey

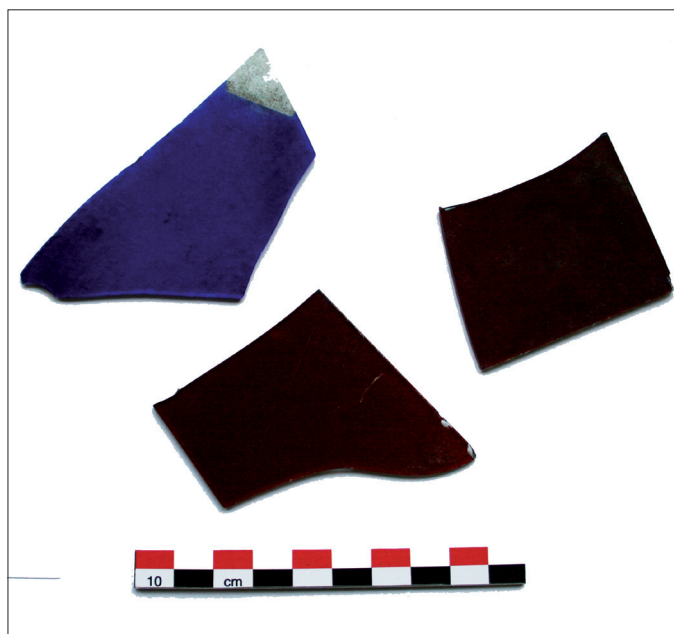


Fig. 84 Exemple de lanterne de cheminot vers 1900. © Collection privée



4.3.3 Autres verres: encriers, flacons, etc (fig. 85 à 89)

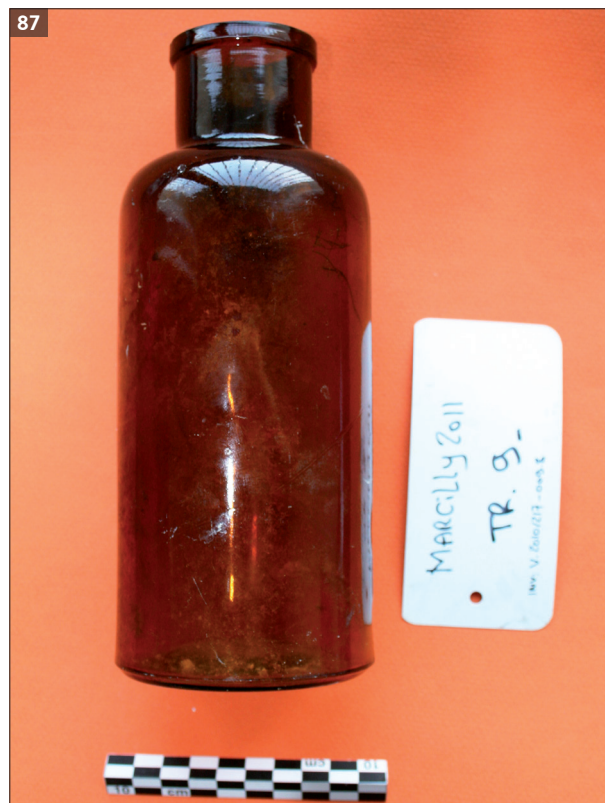


Fig. 85 Sondage 9: couvercle de pot de crème ou de savon d'origine civile (?). © F. Devevey

Fig. 86 Sondage 9: divers éléments de flacons pharmaceutiques. © F. Devevey

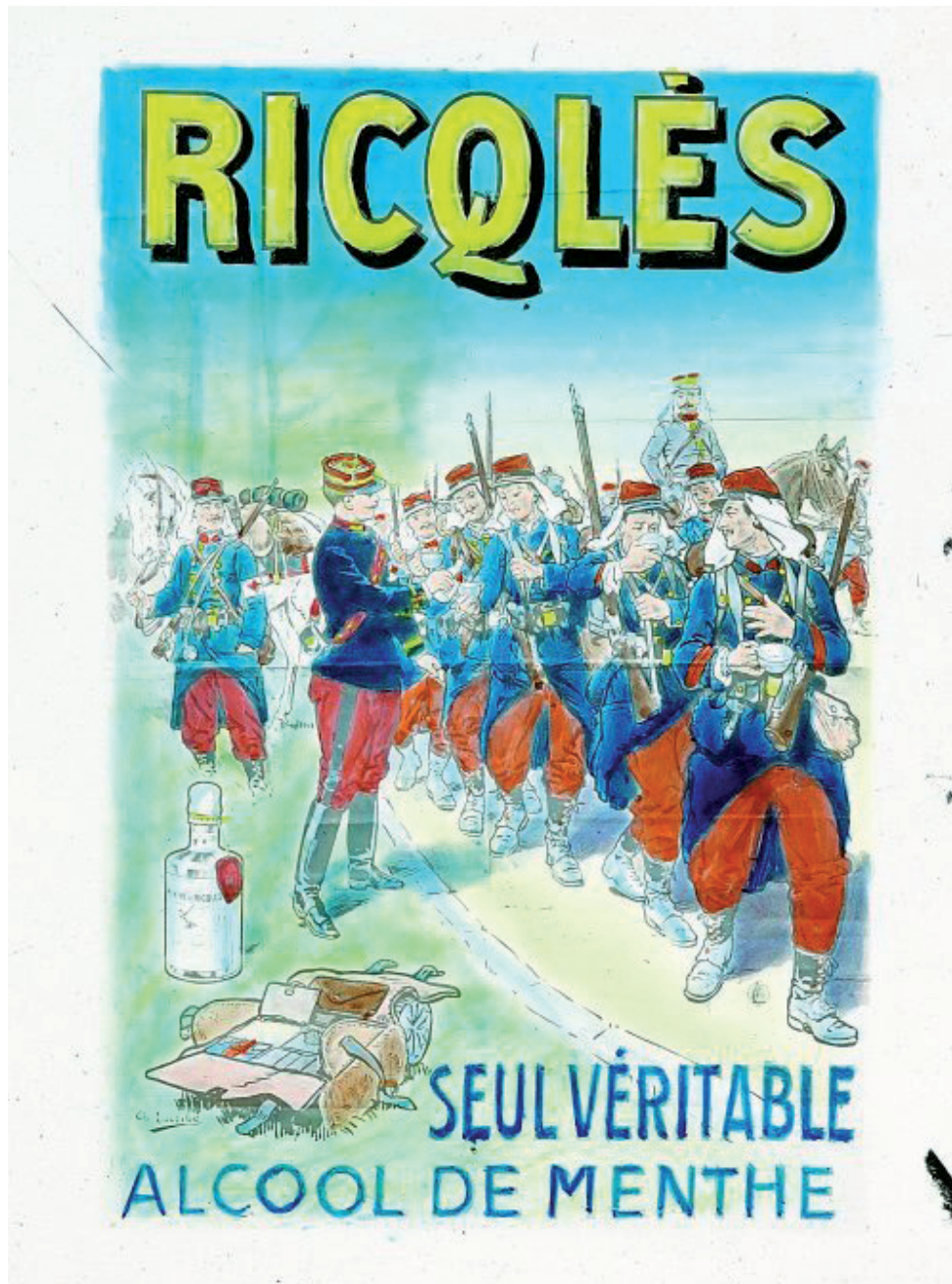
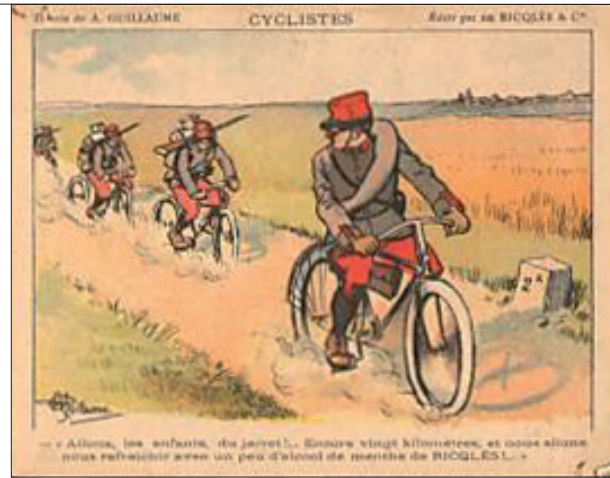
Fig. 87 Sondage 9: grand flacon à désinfectant pharmaceutique. © F. Devevey

Fig. 88 Sondage 9: flacon d'alcool de menthe «RICQLES». © F. Devevey

Fig. 89 Sondage 74: Échantillon d'un lot de petites bouteilles d'encre en verre. Plus d'une centaine de fragments d'encriers a été mise au jour dans ce sondage. Leur présence pourrait résulter de la chute d'une caisse lors d'un déchargement. Ne sont présentés ici que les rares individus restés intacts. © F. Devevey



Fig.90 La marque RICQLÈS, dès 1914, va orienter ses messages publicitaires en direction des militaires. Publicité dans «Les Annales», septembre 1916. Comme beaucoup de produits cosmétiques, ces derniers étaient le plus souvent envoyés depuis l'arrière aux soldats dans des colis. © F. Devevey



4.4 Le métal

Fig.91a à c Sondage 16: sortes de médaillons dont certains sont numérotés «+18+». Leur fonction est sans doute à mettre en relation avec le scellement de sacs de marchandises ou de courrier. © F. Devevey

Fig.92a à d Sondage 16: divers éléments d'objets en métaux cuivreux récupérés et découpés. Plus d'une centaine de ces objets a été mise au jour dans ce sondage. © F. Devevey

Fig.93 Sondage 101: Échantillon d'un lot important de boîtes de conserves mises au jour dans la fosse UF.100-1. Les marquages ont partiellement résisté au temps. L'une des boîtes circulaire comporte la mention «Bœuf en Gelée» (appelé également *Singe* par les soldats) et la boîte de sardine (...) BRAS BAN (...) FRENCH ... ? © F. Devevey

Enumérés dans le cadre de ce diagnostic les différents types d'objets ou fragments d'objets en métal mis au jour relèverait de la plus grande des gageures ! Ne sont donc présentés ici que de très petits exemples d'échantillonnages, sachant que les objets vont du bouton de culotte aux morceaux de wagons ou de locomotives ! Les objets présentés dans ce rapport ne sont donc pas exhaustifs.

Bien que le site se situe loin en arrière du front, la découverte dans le sondage 16 de centaines de chutes de métal (alliages cuivreux) présente vraiment de très grandes similitudes avec « l'artisanat de tranchée ». Il n'est pas impossible en effet que les hommes (français ou américains), stationnés à Marcilly-sur-Tille/Is-sur-Tille aient utilisé une partie de leur temps libre à ce genre d'activité (fig. 91a à c et 92a et b).



4.4.1 Les boîtes de conserves et les rations

En règle générale les boîtes de conserve dites de « dotations militaires » ne contenaient que du bœuf en sauce ou des sardines (ce qui est précisément le cas des échantillons présentés dans le rapport). La configuration des boîtes et leurs marquages ne se différencient pas le plus souvent, des modèles civiles. L'une des boîtes de sardines (fig. 93) trouvée à Marcilly possède une inscription bilingue (Français – Anglais).

À ces dernières, venaient parfois s'ajouter d'autres sortes d'aliments en boîte qui provenaient des apports civils (colis, foyer, boutiques...). L'arrivée des américains et de leurs lait et fruits en boîtes donnera l'occasion de faire des échanges de nourritures (et de boissons !) entre les différents alliés.

Comme nous le verrons plus loin, des boîtes américaines ont également été trouvées.

4.5 Les éléments ferrovières (fig. 95 à 101a à c)

Fig.94 Élément de tableau de commande de machine à vapeur de type « DECAUVILLE ». © F. Devevey

Fig.95 Localisation de l'objet sur une machine « Décauville » similaire. © Musée du Rail

Fig.96 Plaque de tableau de commande « souffleur ». À l'arrêt, la mise en marche du « souffleur » permettait de remplacer les gazs d'échappement pour entretenir le feu dans le foyer de la locomotive et laisser la machine sous pression. © F. Devevey

Fig.97 Exemple de locomotive de type « Décauville » utilisée dans les gares régulatrices durant la première guerre mondiale. La largeur d'une voie « Décauville » était de 0,60m. © Service Historique des Armées

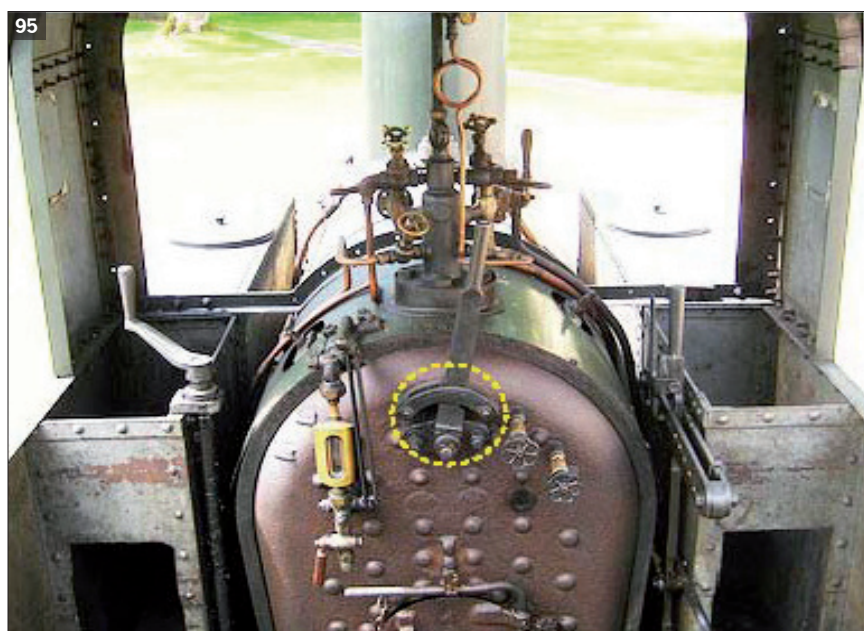




Fig.98 Sondage 5: gaine de tampon de locomotive ou de wagon. © F. Devevey

Fig.99 Localisation d'une pièce similaire sur deux wagons militaires, modèle 1886. Collection privée

Fig.100 Roues pleines de charriot de manutention. © F. Devevey

Fig.101a à c Plombs à sceller les wagons. © F. Devevey



Fig.102a Seau indéterminé en zinc, marqué «Bullas 1917» (trouville de surface).
© F. Devevey

Fig.102b Détail du marquage «BULLAS 1917». L'application d'une date de fabrication laisse à penser à une éventuelle origine militaire et américaine de cet objet. © F. Devevey

Fig.103 Sondage 1 : partie supérieure d'une lanterne portable (France ?). © F. Devevey

Fig.104 Sondage 1 : fond de récipient en verre indéterminé. La mention «DESIGN PAT. FEB(...)» lui confère sans conteste une origine militaire anglo-saxonne. © F. Devevey

Fig.105 Sondage 68 : «Quart» réglementaire en dotation dans l'armée française ou U.S. © F. Devevey

Fig.106a et b Sondage 102 (UF.102-9): Boite de lait en aluminium (étiquette en papier disparue) Modèle U.S. Patern 1918. Les mentions «aluminium» marquées sur la partie supérieure et «alu» sur la partie inférieure devait permettre au soldat d'identifier ce métal (rare et nouveau) afin qu'il puisse être recyclé. Une grande partie de ces rations étaient d'origine civile. © F. Devevey

4.6 Le *militaria* (fig. 102a et b à 109)

Bien que située sur une gare régulatrice militaire, le mobilier associé au *militaria* reste modeste en quantité, dans la mesure où les cantonnements français et surtout américain se situent un peu plus au nord, sur la commune de Is-sur-Tille.

Cependant, quelques éléments ont été mis au jour lors de l'opération de diagnostic.

Paradoxalement, le matériel américain y est représenté, preuve que la limite nord de l'opération correspond plus au moins à la « frontière » entre les gares régulatrices U.S. et françaises.





Fig. 107a et b Sondage 16: «célèbre» boîte à condiments en dotation générale dans l'armée américaine. Cet objet est particulièrement reconnaissable grâce à ses deux compartiments distincts. © F. Devevey et G.C.M. 1944

Fig. 108 Sondage 16: douille américaine de calibre 30.06 qui équipait les fusils U.S. «Springfield». © F. Devevey

Fig. 109 Sondage 111: douille de calibre 8mm utilisée pour les fusils français Lebel, modèle 1886. © F. Devevey



Ce fragment d'insigne de spécialiste pourrait appartenir à l'armée américaine, bien que le nombre de rayons soit supérieur à celui de l'objet trouvé lors de l'opération. Il s'agirait alors d'un attribut de chauffeur « Driver » de l' *U.S. Army*. Cependant il pourrait également s'agir d'un insigne d'officier français de section des chemins de fer de campagne ou du Régiment des chemins de fer (5^e Génie), bien que les modèles connues soient principalement en tissu ou brodés (fig. 106 à 108).

Enfin, après l'armistice de 1918, la compagnie de chemins de fer « Alsace-Lorraine » (A.L.) utilisa également ce genre d'insigne.



Fig. 110 Sondage 102 : élément d'insigne métallique de spécialiste? © F. Devevey

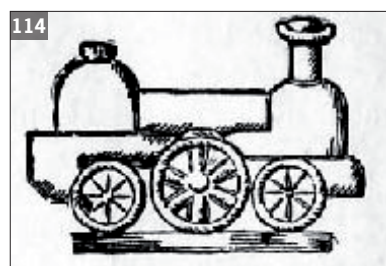
Fig. 111 et 112 Insignes de l'*U.S. Army*, en métal (officier) ou tissu (sous-officier) de « Driver ». Plusieurs modèles ont été produits durant le conflit. © G.C.M. 1944



Fig. 113 à 115 Attributs de vareuses de l'armée française (5^e Génie du train) en 1914-1918. © Collection privée



Attributs de vareuses de l'armée française (5^e Génie du train) en 1914-1918. Le model en tissu brodé était porté par les sous-officiers¹⁹. Des versions (plus rares) en métal étaient destinées aux officiers, plus particulièrement dans les premiers temps du conflit. Enfin, la roue pourrait également avoir appartenu à un insigne d'artilleur (fig. 113 à 115).



19. Très souvent, des réalisations civiles étaient commandées à des tailleurs par les plus « fortunés » des personnels encadrants.

5. Conclusion

Si aucune structure préhistorique ou antique n'a été trouvée lors de ce diagnostic, les résultats de cette opération pourraient être qualifiés de totalement positifs si l'on prend en compte le fait, comme pour les autres périodes abordées par l'archéologie que chaque sondage a livré des traces anthropiques : remblais, niveaux aménagés, bâtiments, dépotoirs, mobilier, *etc.*

Les résultats obtenus lors de l'opération de diagnostic archéologique de Marcilly-sur-Tille concernent exclusivement la première moitié du ^{xx}e siècle et plus particulièrement la période de la première guerre mondiale.

Les vestiges et mobiliers mis au jour sont associés directement à la « gare régulatrice française », bien que la partie nord de l'emprise semble légèrement empiéter sur la limite sud du vaste camp américain, mis en place dès juillet 1917.

Rappelons également que la prescription sur ce genre de site reste une première et mérite d'être soulignée.

Les travaux d'Yves Desfossés, Alain Jacques ou Michaël Landolt (entre autres), ont permis la reconnaissance d'une discipline jusqu'alors délaissée, voire méprisée par « la Profession » et qui ne trouvait d'attrait qu'auprès des collectionneurs et historiens.

L'opération de Marcilly-sur-Tille a permis de récolter diverses informations qu'une fouille pourrait affiner tant sur l'identification réelle des structures mises au jour, l'organisation générale de la gare régulatrice française puis de sa « connexion » avec le camp américain.

Le mobilier retrouvé permettrait de mettre en place une réflexion sur l'organisation de l'approvisionnement depuis « l'arrière », que ce soit pour les troupes stationnées à Marcilly ou pour celles envoyées sur le front. En effet, certaines structures ou secteurs du site livrent une très grande quantité de matériel qui semble correspondre à la fois à une consommation locale mais également à du matériel en transit, abandonné sur place (chute de caisses par exemple).

Depuis quelques années, grâce notamment aux travaux effectués par M. Landolt (PAIR, UMR 7044), une nouvelle problématique de recherches s'est développée sur le quotidien du combattant et plus particulièrement sur son alimentation. D'abord axées sur les soldats allemands, les études sont à présent étendues à tous les belligérants présents en France et le long de ses frontières du nord et de l'est.

Le site de Marcilly-sur-Tille/Is-sur-Tille présente donc une très bonne opportunité d'étude de l'approvisionnement en troupes comme en matériel pour les armées française, puis américaines.

Ce sujet n'a jamais été traité en Bourgogne en raison tout d'abord de l'absence de ligne de front ou de zones de combats relatives à la première guerre mondiale, mais également à cause d'une (supposée) bonne connaissance de cette période. L'étude des conditions de vie au front et au repos reste en fait parcellaire et anecdotique, face à la « grande histoire ». L'étude des objets liés aux gares régulatrices françaises et américaines mérite ainsi une attention particulière, car ils contiennent une quantité d'informations encore inexploitées.

Une réflexion peut donc être envisagée sur la provenance des marchandises et l'évolution des réseaux d'approvisionnements suivant l'avancée de la guerre et l'arrivée de nouveau belligérants tels les U.S.A. en 1917

Les gares régulatrices et la présence de troupes en station ou en transit ont produit des quantités considérables de déchets qui n'ont jamais fait l'objet d'étude. À l'image des autres périodes de l'archéologie, les dépotoirs et remblais observés lors de cette opération sont des structures riches en informations qui permettront d'établir une véritable « photographie » du quotidien.

En arrière du front, l'emplacement des dépotoirs est-il défini et le remplissage peut-il révéler une gestion raisonnée, voire une affectation par unité ou par type de matériaux ? Les sources locales (orales et écrites) décrivent des « fosses » qui pouvaient parfois atteindre plusieurs mètres cubes (notamment au départ des américains, en 1919). *« L'étude de l'alimentation doit considérer trois types d'approvisionnements : celui de l'intendance militaire réalisé à grande échelle, celle achetée par le soldat dans des boutiques qui lui sont destinées et celle « civile » envoyée par colis, rapportée ou récupérée par le combattant. Les manques de référentiels ne permettent pas encore de toujours filtrer les aliments qui pourraient être considérés comme anecdotique dans une étude globale de l'alimentation du combattant (...) »*

« En effet, les rares fouilles de ce type ne permettent pas encore d'approches quantitatives et statistiques, caractéristiques des études de mobilier archéologique. Les échanges peuvent être abordés à travers l'origine des produits alimentaires en travaillant sur les circuits d'approvisionnement, officiels ou parallèles. Le lien entre certains régimes alimentaires et l'origine géographique ou le type d'unité reste également à étudier. » (Landolt, 2009). Le site « du camp français et américain », s'il répond à ces critères, semble également présenter des spécificités liées aux zones d'extraction des graviers de la Tille, comblées par les déchets issus de la gare, phénomène qui semble reconnu pour l'été 1914 (mobilisation générale) et le l'été 1917 (arrivée des américains à Is-sur-Tille).

On ne connaît pas bien la gestion des déchets sur la gare régulatrice hormis le fait que la priorité va au comblement des zones d'extraction en vue d'aplanir le terrain pour ensuite poser les voies.

Une fouille (même partielle) pourrait également permettre de confronter les différentes sources historiques locales et générales, comme cela a été partiellement abordé lors de ce diagnostic. Il va de soit que la plus grande attention devra être apportée à l'emprise même du camp américain, situé en quasi-totalité sur la commune d'Is-sur-Tille, au niveau de la zone industrielle et artisanale qui à ce jour n'a fait l'objet d'aucune recherche (hormis celles réalisées par les « détectoristes » clandestins).

Enfin, il nous semble important de souligner que la municipalité de Marcilly-sur-Tille, dans un soucis de « devoir de mémoire » aurait, suite à une réunion avec l'équipe archéologique, l'intention de préserver et de mettre en valeur le petit bâtiment mis au jour dans le sondage 56. ce dernier serait transformé en « lieu de souvenir » aménagé et publique, en mémoire des nombreuses troupes qui transitèrent par la gare régulatrice française d'août 1914 à novembre 1918 pour « aller » bien souvent sans « retour ».

6. Annexes historiques : l'organisation des chemins de fer en 1914-1918

Pour organiser ses transports et les constructions et exploitations de lignes militaires, le Ministère de la Guerre avait une direction dénommée « Direction des Chemins de fer de Campagne (D.C.F.C.) » comprenant des compagnies de sapeurs de chemin de fer fournies par le 5^e régiment du Génie et de sections de chemins de fer de campagne (fig. 116 et 117).

Les sections de chemins de fer de campagne ou section technique d'ouvriers de Chemins de fer de Campagne étaient des unités militaires dont l'organisation était réglée dès le temps de paix. Elles étaient chargées en temps de guerre avec les sapeurs de chemins de fer du 5^e RG, de la construction, de la réparation et de l'exploitation des voies ferrées, dont le service n'était alors plus assuré par les compagnies nationales et locales. Leur personnel recruté dans celui des réseaux, parmi les ingénieurs, employés et ouvriers au service des grandes compagnies et du réseau de l'État, soit volontaires, soit assujettis au service militaire par la loi de recrutement était réparti en dix sections formées de la manière suivante :

- 1^{re} et 2^e : P.L.M.
- 3^e : P.O.
- 4^e et 9^e : État
- 5^e : Nord
- 6^e : Est
- 7^e : Midi
- 8^e : Est, État et Nord
- 10^e : Chemins de fer secondaires

Il s'y ajoutera, au commencement de 1917, une 11^e section qui sera fournie par le P.L.M., et, après l'armistice de 1918, une 12^e, constituée par tous les réseaux, pour la direction et la surveillance du service en Alsace-Lorraine.

Chaque section comprenait un commandant de section avec attributions de chef de corps, des fonctionnaires, employés et ouvriers, répartis entre un service central, les trois divisions du mouvement, de la voie et de la traction et un dépôt central commun.

Le personnel portait au début les brassards des services des chemins de fer (rouges pour la traction, blancs pour l'exploitation, jaunes pour la voie et l'entretien). Pour résumer, le système fonctionnait comme de petites compagnies de chemins de fer pouvant exploiter de 100 à 200 kilomètres de voies, suivant l'intensité des transports.

Avec les événements de la guerre 14-18, les activités de chaque section ont été redéployées sur l'ensemble de la ligne de front. Sur ces dix sections, sept ont été mobilisées en tout ou en partie durant la première guerre mondiale. Celles qui ont fourni le plus gros effort sont la 3^e, la 7^e et la 10^e.

Par exemple, la 3^e, mobilisée de mars 1916 à octobre 1919, a exploité la ligne de la Somme pendant les opérations de 1916 et participé, après le repli allemand de mars 1917, à la remise en état du réseau récupéré.

La 10^e, mobilisée en novembre 1914, a exploité tous les réseaux de voie métrique utilisés pour les opérations militaires : chemin de fer Belfortiens, ligne de Lunéville à Einville, réseau Meusien, où elle a déployé un remarquable effort pendant la bataille de Verdun, Chemins de fer de la

Banlieue de Reims, réseaux des Flandres. La gare régulatrice de Saint-Dizier expédia quotidiennement sur Verdun : 21 trains de vivres, 7 de munitions, 9 de matériels, 2 de troupes, évacuant aussi 5 à 7 trains de blessés. Au total, du 21 février au 1er juin 1916, l'ensemble du trafic s'éleva à 119 000 wagons (fig. 118).

Des fractions de la 1^{ère} section ont été mobilisées du 20 avril 1916 au 15 avril 1919.

La 6^e section, partiellement mobilisée de mai 1915 à février 1919, a exploité les lignes du réseau d'Alsace-Lorraine reconquises au début de la campagne. La 9^e, partiellement mobilisée en 1915, a exécuté des travaux de voie dans le Nord.

La 4^e section a été mobilisée après l'Armistice de 1918.

Après l'Armistice, le personnel des sections de chemins de fer de campagne participe à l'exploitation des réseaux d'Alsace-Lorraine, du Luxembourg et des pays Rhénans.

Le Ministère de la Défense Nationale a attribué une carte de combattants aux anciens cheminots des sections de chemins de fer de campagne.



Fig. 116 et 117 Le 6 décembre 1914 : Sapeurs du 1^{er} Bataillon de la 4^e compagnie du 5^e régiment du Génie (unique régiment spécialisé dans les chemins de fer). Ce régiment sera chargé de la mise en place et de l'entretien des gares régulatrices et des voies ferrées menant aux différents fronts.
© Collection privée

Fig. 118 Carte réseaux des voies. © Société Historique de la Tille et de l'Ignon



7. Bibliographie générale

Bibliographie de l'étude géomorphologie :

Antoine, Bahain, Berillon et Asgari Khaneghah 2006

ANTOINE (A.), BAHAIN (J.-J.), BERILLON (G.) et ASGARI-KHANEHGAH (A.). — *Tuf calcaire et séquence alluviale en contexte tectonique actif: la formation de Baliran (province du Mazandaran, Iran)*. Bulletin de l'Association française pour l'étude du quaternaire. 2006. p. 321-331. Vol. 17, n° 4.

Cattanéo, Pascal, Rat, Amiot et Joly 1978

CATTANÉO (G.), PASCAL (A.), RAT (P.), AMIOT (M.) et JOLY (J.). — *Notice explicative de la carte géologique d'Is-sur-Tille au 1/50 000 - BRGM*

Clair, Doret et Puissegur 1972

CLAIR (A.), DORET (G.) et PUISSEGUR (J.-J.). — *Un exemple de sédimentation quaternaire dans les vallées de moyenne importance en domaine paléarctique : étude stratigraphique et malacologique des alluvions de la Tille et de la Norges au N-E de Dijon (Côte-d'Or)*. Bulletin de l'Association française pour l'étude du quaternaire. 1972, p. 101-124. Vol. 9 n° 2

Jauffret 2003

JAUFFRET (D.). — *Ressources patrimoniales eu eau souterraine de la Côte-d'Or: délimitation, caractéristiques et propositions pour leur préservation*. BRGM/RP-52156-RF, 2003, 69 p.

Bibliographie de l'étude archéologique et historique :

Collectif 2005

COLLECTIF — *Les gares régulatrices d'Is-sur-Tille, «Recueil de notes sur les gares régulatrices d'Is-sur-Tille durant la guerre 1914-1918»*. Société d'Histoire Tille-Ignon, septembre 2005, 178 p.

Desfossés, Jacques et Prilaux 2008

DESFOSSÉS (Y.), JACQUES (A.) et PRILAUX (G.). — *L'archéologie de la Grande Guerre*. Éd. Ouest-France, 127 p.

Landolt et alii 2009

LANDOLT (M.), DECKER (E.), LEPROVOST (C.), LESJEAN (F.) et PUTELAT (O.). — *Aspach-Carspach Lerchenberg et Lerchenholz (Haut-Rhin): découvertes archéologiques sur la première ligne de front allemande (1914-1918)*. Annuaire de la Société d'Histoire du Sundgau. 2009, p. 19-58.

Landolt et Lesjean 2009

LANDOLT (M.) ET LESJEAN (F.). — *L'alimentation du soldat allemand sur les fronts d'Alsace et de Champagne à travers l'approche archéologique des dépotoirs de la Première Guerre Mondiale*. Cahiers Alsaciens d'Archéologie d'Art et d'Histoire. 2009, liv. II, p. 139-159.

Llosa 2008

LLOSA (M.). — *La conserve alimentaire au service du soldat*. Matériaux pour l'Histoire de notre temps n° 91, juillet-septembre 2008

Références de documents électroniques :

<http://www.ecpad.fr/tag/train>
(Film de 1917 structuré en cinq parties, présentant un bilan en images, dressé par le général Joffre à l'intention du général Pershing et du peuple américain, sur les actions entreprises par la France "pour défendre la liberté") — *Images de gares régulatrices / trains*.

<http://www.ecpad.fr/les-petits-trains-de-la-grande-guerre-2>
Pour illustrer l'importance du réseau ferroviaire militaire à voie de 0,60 m au cours du premier conflit mondial, un montage a été réalisé à partir d'extraits

de films tournés entre 1915 et 1918 par les opérateurs de la section cinématographique de l'armée. Ce montage d'archives présente les matériels du système mis au point par le colonel Péchot (bogies, locomotive Péchot-Bourdon, plate-forme d'artillerie modèle 1888 et ses dérivés, notamment l'affût Peigné-Canet) ainsi que les autres matériels réquisitionnés ou commandés par l'armée aux constructeurs français comme Decauville et Crochat, ou étrangers, tels Baldwin ou Kerr-Stuart. Les images montrent également la construction et l'entretien des réseaux par les hommes des deux régiments d'artillerie à pied qui en étaient chargés. Elles illustrent les différents types d'emprises (sur chaussée, en forêt, en tranchée, sous camouflage, voire en souterrain), ainsi que la vie quotidienne sur la voie de 0,60m, qui assurait la liaison entre les gares des lignes ferroviaires à voie normale et les abords immédiats du front: acheminement des munitions et des subsistances, transport des hommes et du matériel, entretien des locomotives, travail forestier et contribution au fonctionnement de l'artillerie.

http://fr.wikipedia.org/wiki/Cheval_dans_la_Premi%C3%A8re_Guerre_mondiale
Les chevaux durant la première guerre mondiale.

<http://www.airdefenseartillery.com>
Site historique de la défense anti-aérienne américaine.

<http://passionlocos.e-monsite.com/album-cat-3-250285.html>
Site sur l'histoire des locomotives à vapeur.

Tableau des illustrations

N° figure	Page	Légende	Type	Auteur(s)
A	14	Localisation du diagnostic de Marcilly-sur-Tille. Carte IGN n° 0816 au 1/250 000	Carte	IGN
B	15	Localisation du diagnostic sur la commune de Marcilly-sur-Tille, au 1/25 000	Carte	IGN
C	15	Localisation du diagnostic aux lieu-dits La Comblotte - Champs Blancs. Fond cadastral au 1/1 000, échelle d'origine	Plan masse	Ministère du budget, des comptes publics et de la fonction publique
1	24	Localisation du diagnostic archéologique par rapport aux implantations militaires de 1914 à 1919. Fond image satellite GoogleMap, 2006	Plan masse et Photographie	F. Devevey
2	24	Vue générale, vers le nord, depuis le Mont de Marcilly	Photographie	F. Devevey
3	25	Vue générale du diagnostic depuis l'ouest	Photographie	F. Devevey
4	25	Autre vue générale du diagnostic depuis l'ouest	Photographie	F. Devevey
5	26	Montage de vues aériennes de la gare régulatrice française et du camp américain. Clichés de l'Armée Américaine, 1918	Photographies	Groupe de la Conservation de la Mémoire 1944
6	26	Plan général des camps français et U.S. en 1918	Plan masse	F. Devevey
7	27	Schéma structural du contexte géomorphologique de la commune de Marcilly-sur-Tille	Dessin	A. Champougny
8	28	Carte géologique au 1/25 000°, feuille de Dijon n° 500 (source : infoterre)	Carte géologique	B.R.G.M.
9	29	Coupe géologique A-102, au 1/30°	Dessin	A. Champougny
10	30	Vue globale de la fosse d'extraction	Photographie	A. Champougny
11	31	Sondage 104, log 1 légendé	Dessin-Photographie	A. Champougny
12	32	Carte postale de la gare de triage « d'Is-sur-Tille », postée par un soldat en transit, le 8 août 1914	Carte postale	Collection privée
13	32	1916: arrivée d'un train régimentaire à Verdun en provenance de Marcilly-sur-Tille	Carte postale	Collection privée
14	33	Extraction des graviers de la vallée de la Tille lors de la mise en place du camp U.S. (extrait du film)	Photographie	Collection privée
15	33	Vue générale du camp américain, vers le sud-est (extrait du film)	Photographie	Collection privée
16	36	Apparition de l'U.F. 001 dans le sondage 37	Photographie	F. Devevey
17	36	Localisation de l'U.F. 001 dans le sondage 56	Photographie	F. Devevey
18	37	Vue générale du sondage 1	Photographie	F. Devevey
19	37	Vue de détail du niveau, constitué essentiellement de boîtes de conserves, trouvé dans le sondage 1	Photographie	F. Devevey
20	38	Vue de détail du niveau de remblais de chemins de fer, trouvé dans le sondage 2	Photographie	F. Devevey
21	38	Vue générale du sondage 7 laissant apparaître une tranchée de protection anti-éclats en « dents de scies »	Photographie	F. Devevey
22	38	Autre vue de la tranchée militaire dans le sondage 7	Photographie	F. Devevey
23	39	Vue générale du sondage 8 laissant apparaître les remblais de chemins de fer	Photographie	F. Devevey
24	39	Lanterne américaine. Source G.C.M. 44	Photographies	Groupe de la Conservation de la Mémoire 1944
25a et b	40	Vue générale du squelette de cheval exhumé	Photographie	F. Devevey
26	40	Vue de détail des fers encore en place	Photographie	F. Devevey
27	41	Vue du sondage 19 laissant apparaître, sous l'U.F. 001, un creusement circulaire UF. 19-1	Photographie	F. Devevey
28	41	Vue générale du sondage 37 laissant apparaître, dans l'U.F. 001, les négatifs des traverses de chemins de fer	Photographie	F. Devevey
29	41	Vue de détail du sondage 37 indiquant l'orientation du tracé « fantôme » de la voie	Photographie	F. Devevey
30	42	Vue de détail des sondages 51 et 56	Plan	F. Devevey
31	43	Vue de détail de la vanne d'ouverture de l'arrivée d'eau en fonte	Photographie	F. Devevey
32	43	Vue générale des maçonneries découvertes dans le sondage 56	Photographie	F. Devevey
33	43	Autre angle de vue des structures révélées par le sondage 56	Photographie	F. Devevey
34	44	Vue de détail sur les vestiges d'un amoncellement de boîtes de conserves	Photographie	F. Devevey
35	45	Vue (vers le nord) de détail de la fondation du mur orienté est-ouest trouvé dans le sondage 7	Photographie	F. Devevey
36	45	Vue de détail sur les boîtes de conserves trouvées dans la fosse dépotoir UF. 100-1	Photographie	F. Devevey
37	47	Vue de détail des sondages 109,111,112 et 113	Plan	F. Devevey
38	48	Vue générale (vers l'est) de la fondation du mur (UF. 111-3) orienté est-ouest trouvé dans le sondage 111	Photographie	F. Devevey
39	48	Autre vue de cette même fondation de mur (UF. 111-3)	Photographie	F. Devevey
40	48	Vue générale (vers l'ouest) du muret de bordure de quai (UF. 111-4)	Photographie	F. Devevey
41	49	Vue générale (vers l'ouest) montrant le muret (UF. 111-5) comme la bordure nord et le muret (UF. 111-6) comme la bordure sud de la voie	Photographie	F. Devevey

N° figure	Page	Légende	Type	Auteur(s)
42	49	Vue rapprochée sur le muret de bordure de quai nord (UF. 111-5)	Photographie	F. Devevey
43	49	Vue rapprochée sur le muret de bordure de quai sud (UF. 111-6)	Photographie	F. Devevey
44	50	Vue de détail sur le comblement (bouteilles de vin cassées) de la tranchée de drainage? (UF. 111-7)	Photographie	F. Devevey
45	50	Vue générale (vers l'est) du niveau de circulation UF. 111-8, coupé par les puisards et la tranchée UF. 111-7)	Photographie	F. Devevey
46	50	Vue rapprochée (vers le sud-est) du niveau de circulation UF. 111-8	Photographie	F. Devevey
47	51	Vue générale du puisard 1	Photographie	F. Devevey
48	52	Vue générale du puisard 2	Photographie	F. Devevey
49	53	Extraction des graviers pour le ballaste des voies, entre Marcilly-sur-Tille et Is-sur-Tille (extrait du film)	Photographie	Collection privée
50	53	Détail de l'extraction des graviers (extrait du film)	Photographie	Collection privée
51	54	Remblai de comblement constitué de scories de locomotives à vapeur	Photographie	F. Devevey
52	54	À droite, on peut distinguer clairement la limite du creusement pratiquée dans le substrat plus clair	Photographie	F. Devevey
53	54	Apparition du niveau de ballaste dans le sondage 56	Photographie	F. Devevey
54	56	Exemple de «grue à eau»	Photographie	Musée du rail
55	56	Locomotive en cours de remplissage d'eau. On peut également remarquer au premier plan la présence d'une fosse d'entretien destinée à accéder son la machine	Photographie	passionlocos.e-monsite.com
56	57	Hypothèse de localisation des structures sur la carte postale de 1914 (vue vers l'ouest) d'après le plan des sondages	Photographie	F. Devevey
57	58	Comparaison entre les implantations militaires de 1918 (extrait du film) et les bâtiments encore visibles	Planche photographique	F. Devevey
58	59	Fragment de tasse de <i>Badonviller</i>	Photographie	F. Devevey
59	60	Fragment de bol de <i>Pexonne</i>	Photographie	F. Devevey
60	60	Lot de fragments des productions de la fabrique <i>Pexonne</i>	Photographie	F. Devevey
61	61	Fragment de poterie avec la marque de la faïencerie <i>Utzschneider et Compagnie</i>	Photographie	F. Devevey
62	61	Fragment de production de la faïencerie <i>Saint Amand et Hamage Nord</i>	Photographie	F. Devevey
63	62	Bouteille d'encre en grès issue du sondage 1	Photographie	F. Devevey
64	62	Bouteille d'encre en grès issue du sondage 19	Photographie	F. Devevey
65 à 67	63	Éléments de batteries d'accumulateurs de type <i>LECLANCHE</i> qui servaient entre-autre à l'éclairage des wagons postaux	Photographie	F. Devevey
68	63	Élément de pile «bouteille» de type <i>FERY</i> ou <i>BENSEN</i> issu du sondage 64	Photographie	F. Devevey
69	63	Deux modèles de type <i>LECLANCHE</i> . L'exemplaire de droite correspond aux éléments mis au jour à Marcilly	Photographie	Collection privée
70 et 71	63	Exemples de piles en batteries <i>FERY</i> . L'exemple de droite était utilisé pour faire fonctionner les premiers postes de TSF militaires	Photographie	Collection privée
72	64	Échantillon d'un lot de bouteilles de bières «BRASSER (ie) MOREAU & C ^{ie} ... (?) LISE avec la marque «M» au centre, trouvé dans le sondage 1	Photographie	F. Devevey
73	64	Lot de bouteilles de bières pourtant la marque d'un brasseur de la région d'Is-sur-Tille	Photographie	F. Devevey
74	64	Lot de bouteilles de bières trouvé dans le sondage 5	Photographie	F. Devevey
75	64	«Bière Supérieure de St. Dizier» trouvée dans le sondage 58	Photographie	F. Devevey
76	64	«Grde BRA (...) (...) M'PIGNEULLES/ MTHE ET MLE/BIERE SUPERIEURE trouvée dans le sondage 105	Photographie	F. Devevey
77a et b	64	«VERSEAUX A PROVINS» trouvée dans le sondage 58	Photographie	F. Devevey
78	65	Planche illustrant la Brasserie Henimann (à Is-sur-Tille et Til-Châtel vers 1910) avec une bouteille trouvée dans le sondage 1	Photographie	F. Devevey
79a et b	65	Un échantillon d'un important lot de bouteilles de bières «La Meuse» mis au jour lors de l'opération dans le sondage 102	Photographie	F. Devevey
80	65	Arrêté émis par la Commission Régulatrice d'Is-sur-Tille, le 2 avril 1916	Photographie	F. Devevey
81	66	Verres de lampes. La longueur importante des tube est caractéristique des éléments d'éclairages des wagons	Photographie	F. Devevey
82	66	Partie supérieure d'une lanterne à gaz	Photographie	F. Devevey
83	67	Sondage 5 : fragments de vitres de lanternes (bleues et rouges)	Photographie	F. Devevey
84	67	Exemple de lanterne de cheminot vers 1900	Photographie	Collection privée
85	68	Sondage 9 : couvercle de pot de crème ou de savon d'origine civile (?)	Photographie	F. Devevey
86	68	Sondage 9 : divers éléments de flacons pharmaceutiques	Photographie	F. Devevey
87	68	Sondage 9 : grand flacon à désinfectant pharmaceutique	Photographie	F. Devevey
88	68	Sondage 9 : flacon d'alcool de menthe «RICQLES»	Photographie	F. Devevey
89	68	Sondage 74 : Échantillon d'un lot de petites bouteilles d'encre en verre	Photographie	F. Devevey
90	69	La marque <i>RICQLES</i> , dès 1914, va orienter ses messages publicitaires en direction des militaires. Publicité dans «Les Annales», septembre 1916	Planche photographique	F. Devevey
91a à c	70	Sondage 16 : sortes de médaillons dont certains sont numérotés «+18+»	Photographie	F. Devevey
92a à d	70	Sondage 16 : divers éléments d'objets en métaux cuivreux récupérés et découpés	Photographie	F. Devevey
93	70	Sondage 101 : Échantillon d'un lot important de boîtes de conserves mises au jour dans la fosse UF.100-1	Photographie	F. Devevey
94	71	Élément de tableau de commande de machine à vapeur de type «DECAUVILLE»	Photographie	F. Devevey
95	71	Localisation de l'objet sur une machine «Décauville» similaire	Photographie	Musée du rail
96	71	Plaque de tableau de commande «souffleur»	Photographie	F. Devevey

N° figure	Page	Légende	Type	Auteur(s)
97	71	Exemple de locomotive de type « Décauville » utilisée dans les gares régulatrices durant la première guerre mondiale	Photographie	Service Historique des Armées
98	72	Sondage 5 : gaine de tampon de locomotive ou de wagon	Photographie	F. Devevey
99	72	Localisation d'une pièce similaire sur deux wagons militaires, modèle 1886	Photographie	Collection privée
100	72	Roues pleines de charriot de manutention	Photographie	F. Devevey
101a à c	72	Plombs à sceller les wagons	Photographie	F. Devevey
102a et b	73	Seau indéterminé en zinc, marqué « Bullas 1917 » (trouaille de surface) et et détail	Photographie	F. Devevey
103	73	Sondage 1 : partie supérieure d'une lanterne portative (France ?)	Photographie	F. Devevey
104	73	Sondage 1 : fond de récipient en verre indéterminé	Photographie	F. Devevey
105	73	Sondage 68 : « Quart » réglementaire en dotation dans l'armée française ou U.S.	Photographie	F. Devevey
106a et b	73	Sondage 102 (UF.102-9) : Boîte de lait en aluminium (étiquette en papier disparue) Modèle U.S. Patern 1918	Photographie	F. Devevey
107a et b	74	Sondage 16 : « célèbre » boîte à condiments en dotation générale dans l'armée américaine	Photographie	F. Devevey et G.C.M. 1944
108	74	Sondage 16 : douille américaine de calibre 30.06 qui équipait les fusils U.S. « Springfield »	Photographie	F. Devevey
109	74	Sondage 111 : douille de calibre 8mm utilisée pour les fusils français Lebel, modèle 1886	Photographie	F. Devevey
110	75	Sondage 102 : élément d'insigne métallique de spécialiste ?	Photographie	F. Devevey
111 et 112	75	Insignes de l'U.S. Army, en métal (officier) ou tissu (sous-officier) de « Driver ». Plusieurs modèles ont été produits durant le conflit	Photographie	G.C.M. 1944
113 à 115	75	Attributs de vareuses de l'armée française (5 ^e Génie du train) en 1914-1918	Photographie et dessin	Collection privée
116 et 117	79	Le 6 décembre 1914 : Sapeurs du 1 ^{er} Bataillon de la 4 ^e compagnie du 5 ^e régiment du Génie (unique régiment spécialisé dans les chemins de fer).	Carte postale	Collection privée
118	79	Carte réseaux des voies	Carte	Société Historique de la Tille et de l'Ignon
Annexes en fin de rapport : Planches A3				
119	95	Plan général des sondages archéologiques, aux lieu-dits «La Combotte» et «Champs Blancs»	Plan masse	J. Berthet et F. Devevey
120	97	Localisation d'images extraites des 3 films tournés par l'armée américaine en 1917 et 1918 (sauf carte postale).	Composition photographique	F. Devevey
121	99	Localisation des entrepôts mis au jour dans les sondages	Composition photographique	F. Devevey

III. Inventaires techniques

Inventaire des structures archéologiques et unités stratigraphiques

Str. N°	Sondage	Nature	forme	Dimensions (m.)			
				Diamètre	Long.	Larg.	Prof.
001.1	1	Remblais C.F.			>10	>2	>1,3
002.1	2	Remblais C.F.			>10	>2	>1,4
004.1	4	Remblais C.F.			>10	>2	>1,3
005.1	5	Remblais C.F.			>10	>2	>1,3
007.1	7	Tranchée	Dents de scie		>15	0,7	>0,5
008.1	8	Remblais C.F.			>10	>2	>1,3
009.1 / 2	9	Fosse	Circulaire	>10			Ind.
012.1 / 2	12	Fosse	Circulaire ?	>10			
015.1	15	Remblais C.F.					
016.1	16	Fosse	Ind.		3,2	2,4	<1,10
016.2	16	Remblai	Ind.		>15	>2	>2
016.3	16	Fosse	Ind.		au moins 10 m	Ind.	>2
019.1	19	Fosse		6			
037.1	37	Voie C.F.			>20		
051.1/2	51	Fondations			1,05	1,2	
056.1	56	Fondations			8,5	4,5	
100.1	100	Fosse			1,05	0,3	0,2
111.1	111	Remblai	Horizontal		au moins 20 m	au moins 20 m	0,5
111.10 /11/12/13	111	Puisards	Circulaire	1,2			>3
111.2	111	Remblai	Horizontal	>500	>35	>15	Ind.
111.3	111/109	Fondation de mur	Rectiligne		>35	0,54	<0,3
111.4	111	Sol	Rectiligne	>300	>35	3,2	Ind.
111.5	111	Fondation de mur	Rectiligne		>40	0,62	0,4
111.6	111	Fondation de mur	Rectiligne		>40	0,52	0,4
111.7	111	Tranchée	Rectiligne				
111.8	111	Sol	Rectiligne		>40		
111.9	111	Remblai			>40	3	0,6

Inventaire de gestion du mobilier

n° d'inventaire	Sond.	US	Parcelle	Type d'objet	Matière	NR	Poids (g)	Remarque	Caisse
C.2010/217-1	1	1	AE208	Frgts de vaisselle	Faïence	4	99		3
C.2010/217-1	2	1	AE208	Frgts de tuiles mécaniques	Terre cuite	2	560	1 marque "TJUILERIE DE ROLAM..."	3
C.2010/217-1	3	1	AE208	Bouteille d'encre complète avec bec verseur	Grès	1	700		3
V. 2010/217-1	1	1	AE208	Fond de récipient bleu inscrit	Verre	1	60	Marque "DESIGN PAT. FEB... ..6"	3
V. 2010/217-1	2	1	AE208	Bouteille de bière cassée inscrite	Verre	1	780	"Marque moulée "BRASSER... MOREAU & Cie. ...LISE "M" au centre"	3
V. 2010/217-1	3	1	AE208	Bouteille de bière inscrite, le goulot manque	Verre	1	650	Marque gravée "BRASSERIES HENIMANN"	3

n° d'inventaire	Sond.	US	Parcelle	Type d'objet	Matière	NR	Poids (g)	Remarque	Caisse
V. 2010/217-1	4	1	AE208	Bouteille de vin complète brune (forme type Moselle ou Alsace)	Verre	1	780		3
V. 2010/217-1	5	1	AE208	Plaque rouge : frgt de lampe de signal	Verre	1	32		3
M.2010/217-1	1	1	AE208	Capuchon de lampe portative militaire		1	310	Poignée en partie conservée	4
C.2010/217-5	1	5	AE208	Tuile	Terre cuite	1	541,5	Marquée d'un médaillon représentant la République assise	4
V.2010/217-5	1	5	AE208	Bouteilles de bière	Verre	6	3800	Marquées de l'étoile des brasseurs avec un S en son centre	4
V.2010/217-5	2	5	AE208	Frgts de vitre de lanterne	Verre	3	41	2 rouge et 1 bleu	4
M.2010/217-5	1	5	AE208	Balle	Alliage cu.	1		Lebel	4
M.2010/217-5	2	5	AE208	Embout de tuyau	Alliage cu.	1	160		4
M.2010/217-5	3	5	AE208	Charnière	Alliage cu.	1	500		4
C.2010/217-9	1	9	AE208	Frgt de recipients	Grès	6	290	Décorés de bleu	4
C.2010/217-9	2	9	AE208	Frgt de recipients	Faïence	5	90,5		4
C.2010/217-9	3	9	AE208	Frgt d'isolateur inscrit	Faïence	1	90,5	Marque "G.P.O 2"	4
V.2010/217-9	1	9	AE208	Frgt de bouteille de vin inscrite	Verre	1	103,5	Marque "Château Chalon"	4
V.2010/217-9	2	9	AE208	Couvercle	Verre	1	75		4
V.2010/217-9	3	9	AE208	Fiole	Verre	1	60	Verre brun	4
V.2010/217-9	4	9	AE208	Frgt de fiole	Verre	5	131,5		4
V.2010/217-9	5	9	AE208	Ampoule	Verre	1	2,5		4
V.2010/217-9	6	9	AE208	Grand flacon pharmaceutique inscrit (complet)	Verre	1	480	Marque "24 OZ"	4
V.2010/217-9	7	9	AE208	Frgt de récipient bleu	Verre	1	16,5		4
M.2010/217-15	1	15	AE208	Plomb à sceller circulaire avec 2 mentions inscrites au centre	Plomb	1	15,5	""Chemins de fer Nord - 8"" ""Exploitation Reserve - 8""	1
C.2010/217-16	1	16	AE208/ ZK120	Fond de bol inscrit	Faïence	1	58	Marque "Utzschneider & Cie"	1
C.2010/217-16	2	16	AE208/ ZK120	Bouchon de bière	Porcelaine	1	14,5		1
V.2010/217-16	1	16	AE208/ ZK120	Flacon bleu clair partiellement cassé	Verre	1	120		3
V.2010/217-16	2	16	AE208/ ZK120	Tube de petite taille	Verre	1	6		3
M.2010/217-16	1	16	AE208/ ZK120	Objet indéterminé	Alliage cu.	1	30		3
M.2010/217-16	2	16	AE208/ ZK120	Plomb à sceller	Plomb	2	21	Divers marquages	1
M.2010/217-16	3	16	AE208/ ZK120	Médaille inscrit	Zinc	5	17	Marque "13"	4
M.2010/217-16	4	16	AE208/ ZK120	Fragment de récipient	Alliage cu.	1	710	Nombreuses traces de découpe	3
M.2010/217-16	5	16	AE208/ ZK120	Morceaux de tôle découpée	Alliage cu.	15	278		3
M.2010/217-16	6	16	AE208/ ZK120	Morceaux de tôle découpée	Alliage cu.	15	136		3
M.2010/217-16	7	16	AE208/ ZK120	Frgts de plaque	Alliage cu.	3	161,5		3
M.2010/217-16	8	16	AE208/ ZK120	Frgts de tôle et tiges	Alliage cu.	11	120		3
M.2010/217-16	9	16	AE208/ ZK120	Frgts de tiges	Alliage cu.	9	67		3

n° d'inventaire	Sond.	US	Parcelle	Type d'objet	Matière	NR	Poids (g)	Remarque	Caisse
M.2010/217-16	10	16	AE208/ ZK120	"Morceau de tôle découpée Morceau de tôle découpée avec trous circulaires Tige"	"Zinc Alliage cu. Alliage cu."	3	160		
M.2010/217-16	11	16	AE208/ ZK120	Plaque semi-circulaire inscrite	Alliage cu.	1	20	Marque "contre-vapeur"	3
M.2010/217-16	12	16	AE208/ ZK120	Plaque rectangulaire inscrite	Alliage cu.	1	25	Marque "E.T.A.T./ANGERS.ST CAUD"	3
M.2010/217-16	13	16	AE208/ ZK120	Plaque inscrite	-	1	15	marque "EST 4909"	3
M.2010/217-16	14	16	AE208/ ZK120	"Bouton circulaire Fragment Joint circulaire tressé Tige "	"- Plomb - Plomb ?"	4	58,5		3
M.2010/217-16	15	16	AE208/ ZK120	Rondelle	Alliage cu.	1	10,5		1
M.2010/217-16	16	16	AE208/ ZK120	"Médaillons circulaires"	Alliage cu.	3	35	1 médaillon marqué "+18+"	1
M.2010/217-16	17	16	AE208/ ZK120	Douille de fusil US cal. 30.06	Alliage cu.	1	15,5		3
M.2010/217-16	18	16	AE208/ ZK120	Boîte de ration "double" US	Fer	1	340		3
M.2010/217-16	19	16		"Renforts d'éléments circulaires Tige Frag. Tube Frag. vaisselle ? Frag. Plat (1 renfort avec anneau ?) "	"Alliage cu. idem idem idem étamé idem"	5 1 1 1 3	197		1
M.2010/217-16	20	16	AE208/ ZK120	Patin de frein de wagon	Fer	1	> 2000		5
C.2010/17-19	1	19	AE208	Bouteille d'encre (goulot cassé)	Grès	1	570		4
V.2010/217-44	1	44	44.1 ZK120	Frgts de bouteille	Verre	6	670		1
V.2010/217-58	2	58	ZK120	Frgts d'une bouteille de bière inscrite	Verre	9	840	Marque "Saint Dizier"	4
V.2010/217-58	3	58	ZK120	Bouteille de bière inscrite (goulot cassé)	Verre	1	790	Marque "VERSAUX A PROVINS"	4
C.2010/217-64	1	64	ZK120	Frgt de bouteille	Grès	2	380		1
C.2010/217-64	2	64	ZK120	Frgts de tasses inscrits	Faïence	2	100	Marques "Badonviller"	1
C.2010/217-64	3	64	ZK120	Frgt de bouchon de bouteille de bière	Porcelaine	1			
C.2010/217-64	4	64	ZK120	Frgts d'assiettes inscrites	Faïence	3		Marques "Badonviller"	
V.2010/217-64	1	64	ZK120	Frgts de bouteilles de bière inscrites	Verre	23	1600	Marqués "Brasserie De Rinck"	1
V.2010/217-64	2	64	ZK120	Frgts de bouteilles de bière	Verre	2			
C.2010/217-68	1	68	ZK120	Bouchon de bière	Porcelaine	1	22,5	Brasserie nationale de St Etienne	4
C.2010/217-68	2	68	ZK120	Frgts de bol avec inscription	Faïence	2	180	"St Amand et Hamac" (cf. St Amand- les-Eaux avant 1914)	
C.2010/217-68	3	68	ZK120	Pile	Grès	1	600		1
C.2010/217-68	4	68	ZK120	Frgts de tasses	Faïence	4			4
C.2010/217-68	5	68	ZK120	Bouchon de bière	Porcelaine/ fer	2	28	Brasserie nationale de St Etienne	4
C.2010/217-68	6	68	ZK120	Bouchon de bière	Porcelaine	1		Brasserie Heinimann	1
C.2010/217-68	7	68	ZK120	Frag. de vaisselle	Faïence	3	143	Marque "Badonviller"	1
C.2010/217-68	8	68	ZK120	Frag. de pile cylindrique	Grès	1	586		4
V.2010/217-68	1	68	ZK120	Frgts de bombonne	Verre	29	15860		2
V.2010/217-68	2	68	ZK120	Encrier	Verre	1	70		4
V.2010/217-68	3	68	ZK120	Bouteille d'alcool de menthe inscrite	Verre	1	83,5	Marque "Ricqlès"	4

n° d'inventaire	Sond.	US	Parcelle	Type d'objet	Matière	NR	Poids (g)	Remarque	Caisse	
M.2010/217-68	1	68	ZK120	Tige courbée	Alliage cu.	1				
M.2010/217-68	2	68	ZK120	Frgts bouteille de bière inscrits	Verre	2			1	
M.2010/217-68	3	68	ZK120	Clef de boîte de conserve (corned beef)	Fer	1	6,5		4	
M.2010/217-68	4	68	ZK120	Quart	Fer	1	72,5		4	
M.2010/217-68	5	68	ZK120	Frgt d'applique inscrite en relief	Alliage cu.	1	29,5	Marque "COMPTEU... VO..."	4	
M.2010/217-68	6	68	ZK120	Applique perforée inscrite en creux	Alliage cu.	1	34,5	Marque "SOUFFLEUR"	4	
M.2010/217-68	7	68	ZK120	Bouchon avec élément ajouré	Alliage cu.	1	450		4	
M.2010/217-68	8	68	ZK120	Tige droite recourbée pour former un anneau médian	Alliage cu.	1	18,5		1	
M.2010/217-68	9	68	ZK120	Cadran rectangulaire gradué de 2 à 14, tordu	Plomb ?	1	28		4	
C.2010/217-74	1	74	ZK120	Fond d'assiette	Faïence	1				
C.2010/217-74	2	74	ZK120	Frgt de soucoupe	Faïence	1				
C.2010/217-74	3	74	ZK120	Frgt de bouteille	Grès	1				
C.2010/217-74	4	74	ZK120	Frgt inscrit de tuyau de pipe avec foyer	Ecume	1	19	Marque "ARISTOPI - Gambier - Paris - M. II"	3	
V.2010/217-74	1	74	74.1	ZK120	Verre de lanterne de signalisation	Verre	450	3 rouges et 2 verts	1	
V.2010/217-74	2	74	74.1	ZK120	Frgts de verre de lampe	Verre	8			
V.2010/217-74	3	74	ZK120	Bouteille de vin	Verre	1	1820	Entière	1	
V.2010/217-74	4	74	ZK120	Frgt de bouteille de bière inscrit	Verre	1		Marque d'une croix de lorraine	1	
V.2010/217-74	5	74	ZK120	Verre à café	Verre	1	490		1	
V.2010/217-74	6	74	ZK120	Encriers	Verre	4	129,5	Dont 3 marqués "Hector Thierry 15 rue Victor Masse Paris"	1	
V.2010/217-74	7	74	ZK120	Flacon inscrit	Verre	1	270	Marque "Gele Frères"	1	
M.2010/217-74	1	74	ZK120	Poignée	Fer	1	240	Poignée de sifflet de locomotive ?	1	
M.2010/217-74	2	74	ZK120	Cuillère	Fer	1	60		1	
M.2010/217-76	1	76	ZK120	Plaque évidée pour inscription	Plomb	1	380,5	"21"	4	
M.2010/217-76	2	76	ZK120	Roues pleines	Fer	2	800			
C.2010/217-78	1	78	ZK120	Bouteille	Grès	1	1080		1	
C.2010/217-78	2	78	ZK120	Frgts d'un élément de pile/batterie inscrit	Céramique	4	800	Marque "GRAY-ROGER, Grès, Porcelaines, cristaux - REIMS"	4	
V.2010/217-78	2	78	ZK120	Encrier	Verre	1	60			
M.2010/217-78	1	78	ZK120	extrémité fixée manche instrument culinaire ?	Alliage cu.	1	80			
C.2010/217-100	1	100	100.1	ZK120	Frgts de bols inscrits	Faïence	3	270	Marque "Pexonne FF"	4
V.2010/217-100	1	100	100.1	ZK120	Pieds de verre	Verre	3		4	
M.2010/217-100	1	100	100.1	ZK120	Boîtes de conserve	Fer	3	180	Restes de peinture	4
M.2010/217-100	2	100	100.1	ZK120	Plomb à sceller	Plomb	3	36	Divers marquages	1
C.2010/217-102	1	102	ZK120	Bouchon de bière	Porcelaine	1				
C.2010/217-102	2	102	ZK120	Frgt de bol	Faïence	2				
C.2010/217-102	3	102	ZK120	Capsule inscrite de bouteille de bière avec attache métallique	Faïence/fer	1	30,5	Marque "A DEGUSTER - Av. de Bruxelles 39 - Louvain"	3	
C.2010/217-102	4	102	ZK120	Frgts de bol et assiettes inscrits	Faïence	97	2930	Marques "Pexonne FF"	1	
C.2010/217-102	5	102	ZK120	Bouchon de bière inscrit	Faïence	1	15	Marques "Brasserie beaunoise A Thevenin & Cie"	1	

n° d'inventaire	Sond.	US	Parcelle	Type d'objet	Matière	NR	Poids (g)	Remarque	Caisse
V.2010/217-102	1	102	ZK120	Bouteilles de bière inscrite	Verre	3	2580	Marques "La Meuse"	1
M.2010/217-102	2	102	ZK120	Couvercle	Alliage cu.	1	240		1
M.2010/217-102	3	102	ZK120	Frgt de couvercle	Fer	1			1
M.2010/217-102	4	102	ZK120	Objet indéterminé	Alliage cu.	1			1
M.2010/217-102	5	102	ZK120	Plomb à sceller	Plomb	2			1
M.2010/217-102	6	102	UF.001 ZK120	Boîte de jus/lait US inscrite (trouvée dans le ballaste)	Aluminium	9	38	Marque "Aluminium" (dessus) et "ALU" (fond)	3
M.2010/217-102	7	102	ZK120	Insigne : rouelle à 6 rayons (diam. 23 mm)	Alliage cu.	1	8	Insigne du Génie (roue de locomotive) ?	1
M.2010/217-104	1	104	ZK120	Attache de demi-ceint	Alliage cu.	1	20,5	16eme/17eme siècle	1
M.2010/217-104	2	104	ZK120	Plomb à sceller	Plomb	4	45	Divers marquages	1
M.2010/217-104	3	104	ZK120	Boucle	Alliage cu.	1		Moderne ?	1
V.2010/217-105	1	105	ZK120	"Frgt de bouteille de bière inscrite brasserie de Meurthe et Moselle "	Verre	1	620	"Marquage moulé" "Gde BRA... MPIPEGNEULLES ...MTHE ET MLE ...BIERE SUPERIEURE"	4
C.2010/217-106	1	106	ZK120	Élément de pile	Grès	1	290		4
M.2010/217-111	1	111	111.7 ZK120	Roulette de lit ou de charriot	Fer	1	102,5	Roulette de lit ?	1
M.2010/217-111	2	111	111.7 ZK120	Douille pour fusil Lebel	Alliage cu.	1	14	Douille écrasée	1
M.2010/217-111	3	111	111.7 ZK120	Plomb à sceller	Plomb	9	89,5	Divers marquages	
M.2010/217-111	4	111	111.4 ZK120	Plomb à sceller	Plomb	8	96,5	Divers marquages	1
M.2010/217-111	5	111	111.4 ZK120	Bouchon de bidon	Alliage cu.	1			1
M.2010/217-113	1	113	ZK120	Bouteille de bière compète	Verre	1	680		1

Documents photographiques

N° photo	Sondage	UF	Description	Vue vers	Auteur
1			seau en zinc		inrap 2011
2			seau en zinc détail		inrap 2011
3			inscription "bullas 1917" sur seau en zinc		inrap 2011
4	1			sud	inrap 2011
5	1			sud	inrap 2011
6	1		détail	verticale	inrap 2011
7	8			nord	inrap 2011
8	7			nord	inrap 2011
9	7			nord	inrap 2011
10	7			nord-ouest	inrap 2011

N° photo	Sondage	UF	Description	Vue vers	Auteur
11	7			nord-ouest	inrap 2011
12	5				inrap 2011
13	5				inrap 2011
14	16	16.01		verticale	inrap 2011
15	16	16.01		verticale	inrap 2011
16	16	16.01		verticale	inrap 2011
17	16		fouille du cheval	nord	inrap 2011
18	16		fouille du cheval	ouest	inrap 2011
19	16		fouille du cheval	ouest	inrap 2011
20	16		fouille du cheval	ouest	inrap 2011
21	16		fouille du cheval	nord	inrap 2011

N° photo	Sondage	UF	Description	Vue vers	Auteur
22	16		fouille du cheval	nord	inrap 2011
23	16		fouille du cheval	sud	inrap 2011
24	16		fouille du cheval	verticale	inrap 2011
25	16		fouille du cheval	sud	inrap 2011
26	16		fouille du cheval	verticale	inrap 2011
27	43			sud	inrap 2011
28	43			nord	inrap 2011
29	51	51.01		nord	inrap 2011
30	51	51.01		ouest	inrap 2011
31	51	51.01		nord	inrap 2011
32	51			nord	inrap 2011
33	51			nord	inrap 2011
34			vue générale depuis le sondage 51	nord-ouest	inrap 2011
35	56			nord	inrap 2011
36	56			sud-ouest	inrap 2011
37	56			sud	inrap 2011
38	56			est	inrap 2011
39	56			est	inrap 2011
40	56			nord	inrap 2011
41	48			nord	inrap 2011
42	48			nord	inrap 2011
43	48			nord-ouest	inrap 2011
44	2			nord-ouest	inrap 2011
45	19			nord-est	inrap 2011
46	32			nord	inrap 2011
47	37			est	inrap 2011
48	37		"négatif" de voie	nord-est	inrap 2011
49	37			nord-est	inrap 2011

N° photo	Sondage	UF	Description	Vue vers	Auteur
50			stèle commémorative du camp us		inrap 2011
51	100	100.1		verticale	inrap 2011
52	100	100.1		verticale	inrap 2011
53	111		remblai	est	inrap 2011
54	111			nord-est	inrap 2011
55			vue générale	nord-ouest	inrap 2011
56			vue générale	sud-ouest	inrap 2011
57			vue générale	verticale	inrap 2011
58	111		puits 1	verticale	inrap 2011
59	111		puits 1	verticale	inrap 2011
60	111		puits 1	ouest	inrap 2011
61	111		puits 2	verticale	inrap 2011
62	111		puits 2	verticale	inrap 2011
63	111		puits 2	verticale	inrap 2011
64	111		puits 2	verticale	inrap 2011
65	111		puits 2	verticale	inrap 2011
66	109	111.5		nord-ouest	inrap 2011
67	109	111.5 et 111.6		ouest	inrap 2011
68	109			est	inrap 2011
69	109			est	inrap 2011
70	109			est	inrap 2011
71	111	111.3		nord-est	inrap 2011
72	111			est	inrap 2011
73	111			sud-est	inrap 2011
74	111			sud	inrap 2011
75	111	111.3		est	inrap 2011
76	111	111.7		verticale	inrap 2011

N° photo	Sondage	UF	Description	Vue vers	Auteur
77	111			est	inrap 2011
78	111			est	inrap 2011
79	56			nord	inrap 2011
80	56	56.2	balaste	nord	inrap 2011
81	50			nord-est	inrap 2011
82	50			nord-est	inrap 2011
83	111			sud-est	inrap 2011
84	111			nord	inrap 2011
85			poignée de wagon	ouest	inrap 2011
86	111	111.4		ouest	inrap 2011
87	111	111.4	quai	nord	inrap 2011
88	111			nord	inrap 2011
89	78	78.1		nord	inrap 2011
90	78	78.1		nord	inrap 2011
91			vue générale	est	inrap 2011
92			vue générale	nord-est	inrap 2011
93	11			sud-est	inrap 2011
94	11			sud-est	inrap 2011
95	74		trace de rouille	verticale	inrap 2011
96	74		trace de rouille	verticale	inrap 2011
97	74		trace de rouille	verticale	inrap 2011
98			vue générale depuis le mont de marcilly au nord	nord	inrap 2011
99			vue générale depuis le mont de marcilly au nord	nord	inrap 2011
100			vue générale depuis le mont de marcilly au nord	nord	inrap 2011
101			vue générale depuis le mont de marcilly au nord	nord	inrap 2011

N° photo	Sondage	UF	Description	Vue vers	Auteur
102			vue générale depuis le mont de marcilly au nord	nord	inrap 2011
103			cheminée du mess US		inrap 2011
104			photo aérienne	verticale	inrap 2011
105			plan des triages		inrap 2011
106			Verdun arrivée train régimentaire depuis ls-sur-Tille		inrap 2011
107			wagon militaire 1914-18		inrap 2011
108			1914 gare de triage d'ls-sur-Tille		inrap 2011
109			vue verticale satellite		inrap 2011
110	1		bouteille en grès		inrap 2011
111	1		embout en métal		inrap 2011
112	1		bouteille en verre		inrap 2011
113	1		bouteille en verre		inrap 2011
114	1		culot bleu en verre		inrap 2011
115	5		tuile inscrite		inrap 2011
116	5		marques bouteilles de bière en verre		inrap 2011
117	5		bouteilles de bière en verre		inrap 2011
118	5		frag. verre de lampe ou de lanterne		inrap 2011
119	9		goulots de fioles en verre		inrap 2011
120	9		couvercle en verre		inrap 2011
121	9		flacon en verre		inrap 2011
122	9		flacon en verre		inrap 2011
123	16		encrier en verre		inrap 2011
124	16		métal et porcelaine		inrap 2011

N° photo	Sondage	UF	Description	Vue vers	Auteur
125	16		marque de vaisselle en porcelaine		inrap 2011
126	16		rondelles en métal		inrap 2011
127	16		rondelle en métal		inrap 2011
128	16		rondelle en métal		inrap 2011
129	16		inscription sur métal pour train		inrap 2011
130	16		tôle découpée		inrap 2011
131	16		frag. divers métal		inrap 2011
132	16		frag. divers métal		inrap 2011
133	16		frag. divers métal		inrap 2011
134	16		frag. divers métal		inrap 2011
135	16		boîte de ration US		inrap 2011
136	16		tôle		inrap 2011
137	16		douille lebel		inrap 2011
138	19		bouteille en grès		inrap 2011
139	58		bouteille de bière en verre		inrap 2011
140	58		bouteille de bière en verre		inrap 2011
141	58		bouteille en verre		inrap 2011
142	64		vaisselle diverse		inrap 2011
143	64		bouteille en grès		inrap 2011
144	64		marque au revers d'une tasse		inrap 2011
145	68		flacon d'alcool ricqlès		inrap 2011
146	68		flacon d'alcool ricqlès détail		inrap 2011
147	68		bouchon de bière		inrap 2011
148	68		embout de machine en métal		inrap 2011
149	68		quart en fer		inrap 2011

N° photo	Sondage	UF	Description	Vue vers	Auteur
150	68		étiquette marquée "souffleur" en métal		inrap 2011
151	68		étiquette marquée en métal		inrap 2011
152	68		bouteille en bière		inrap 2011
153	68		divers bouteille		inrap 2011
154	68		marque de coupelles en porcelaine		inrap 2011
155	68		marque de coupelle en porcelaine		inrap 2011
156	74		frag. de verre de lanterne ou de lampe		inrap 2011
157	74		pipe en écume		inrap 2011
158	74		flacon en verre		inrap 2011
159	74		divers (bouteilles et assiette)		inrap 2011
160	74		bouteille avec croix de lorraine en relief		inrap 2011
161	74		encriers en verre		inrap 2011
162	100		boîte de conserve		inrap 2011
163	100		boîte de conserve		inrap 2011
164	100		boîte de conserve		inrap 2011
165	102		vaisselle en porcelaine		inrap 2011
166	102		marque de fabrique de vaisselle en porcelaine		inrap 2011
167	102		décor de vaisselle en porcelaine		inrap 2011
168	102		vaisselle en porcelaine		inrap 2011
169	102		décor sur porcelaine		inrap 2011
170	102		marque de fabrique sur porcelaine		inrap 2011
171	102		frag. de bouteille en porcelaine		inrap 2011

N° photo	Sondage	UF	Description	Vue vers	Auteur
172	102		frag. de bouteille en porcelaine		inrap 2011
173	102		bouchon de bière		inrap 2011
174	102		bouteilles de bière		inrap 2011
175	102		boîte d'aluminium inscrite		inrap 2011
176	102		boîte d'aluminium		inrap 2011
177	102		roue en métal : insigne		inrap 2011
178	105		bouteille de bière en verre		inrap 2011
179	106		bouteille en grès		inrap 2011
180	106		bouteille en grès		inrap 2011
181	106		bouteille en grès		inrap 2011
182	113		bouteille en verre		inrap 2011

Documents graphiques

Pochette contenant un cahier d'enregistrement des structures, les minutes de terrains (étude géomorphologique) et deux CD de sauvegarde

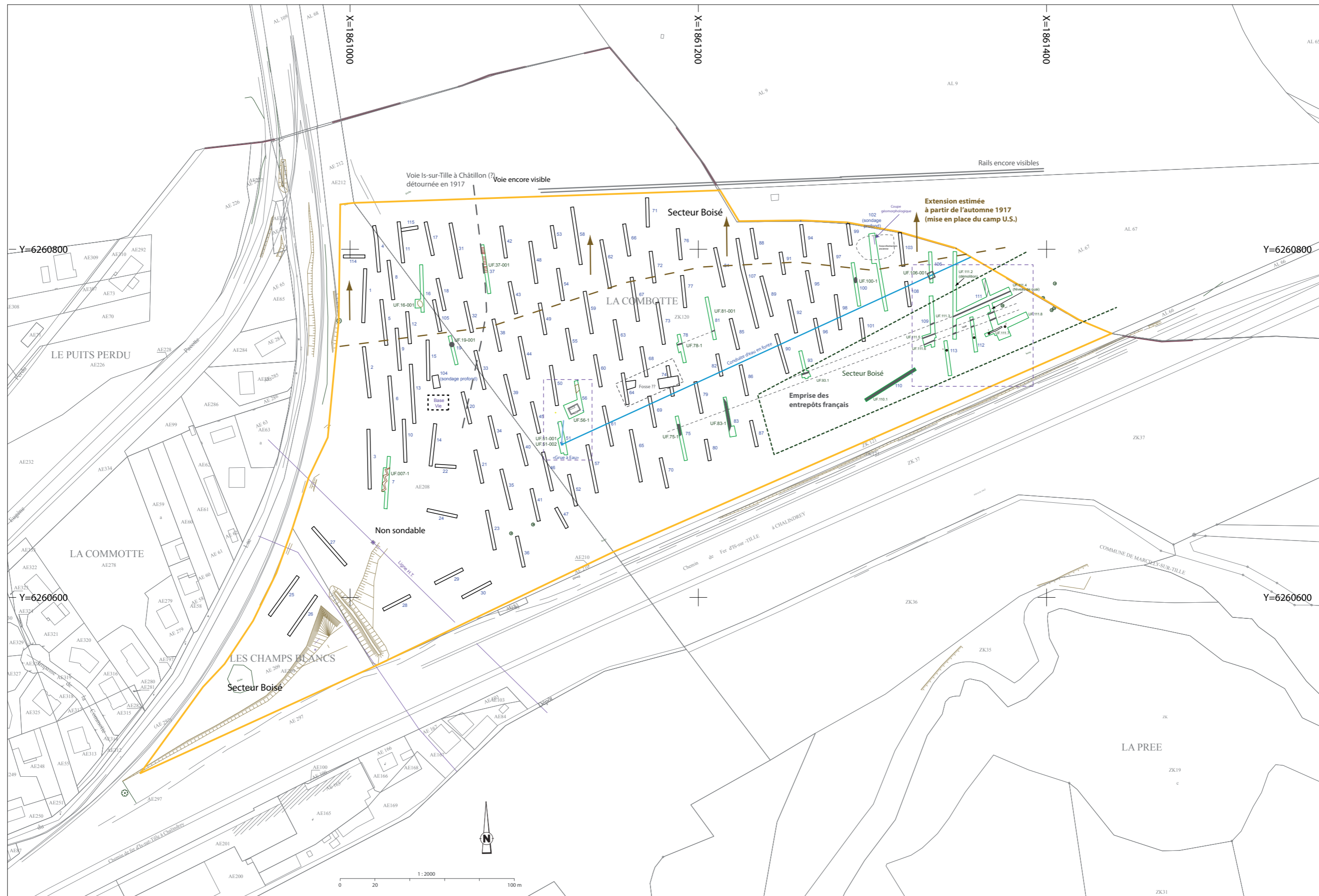


Fig. 119 Plan général des sondages archéologiques, aux lieu-dits «La Combotte» et «Champs Blancs» © J. Berthet et F. Deveyey

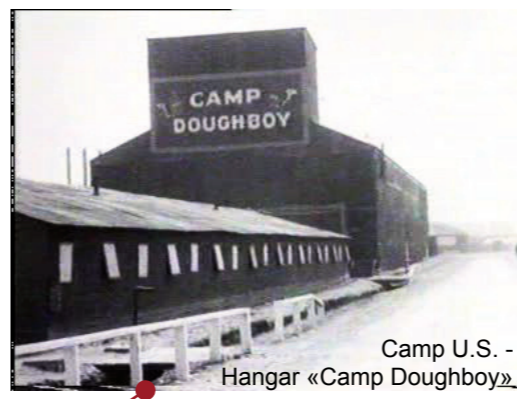




Camp U.S. - L'un des mess des officiers



Camp U.S. - Vue vers le sud et le Mont de Marcilly



Camp U.S. - Hangar «Camp Doughboy»

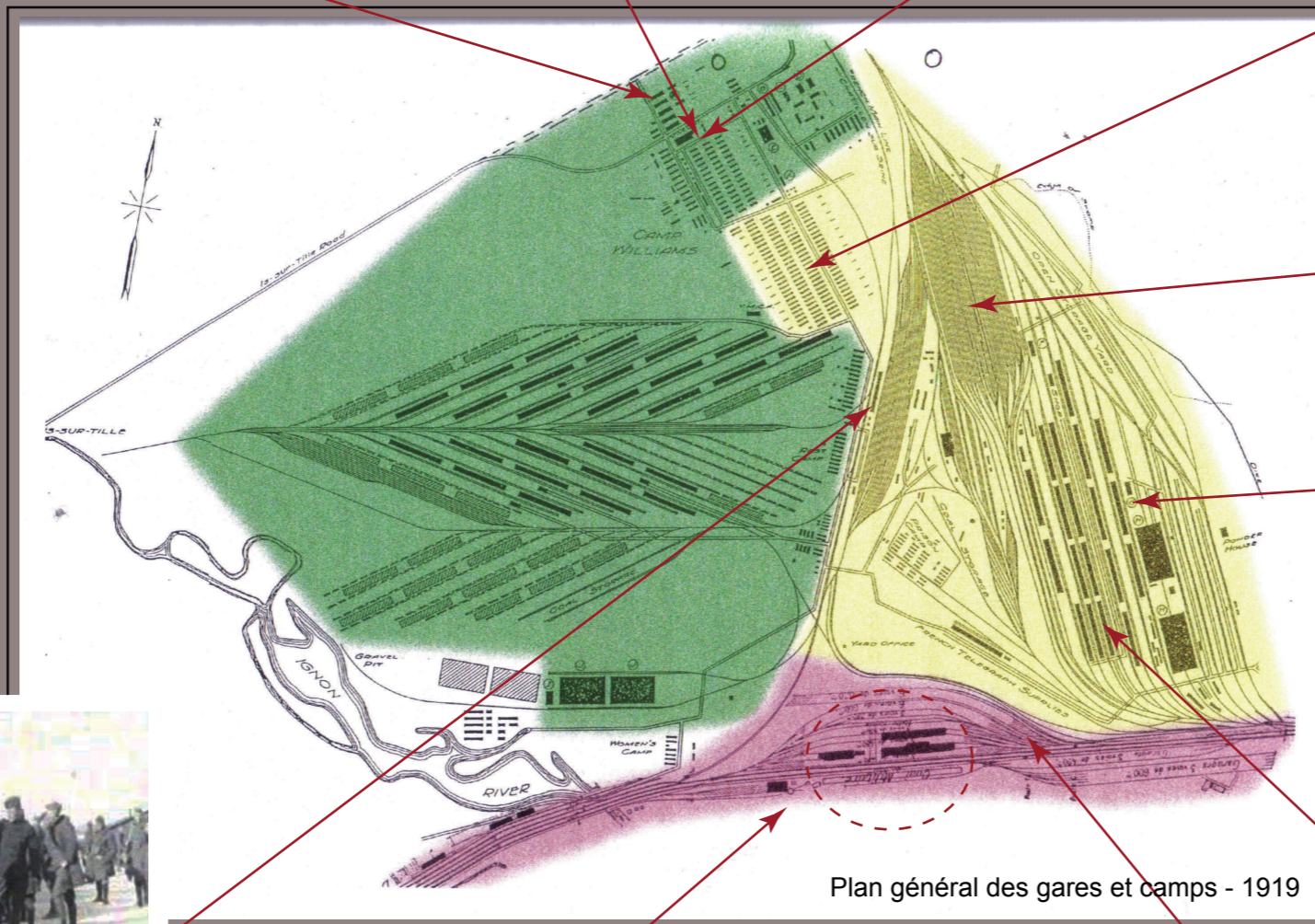


Entrepôts et ateliers U.S.

CAMP «WILSON» ET GARE REGULATRICE AMERICAINE STOCKAGES OUEST 1918 - 1919

GARE REGULATRICE AMERICAINE ET STOCKAGES EST 1917 - 1919

GARE REGULATRICE FRANCAISE EN SERVICE DES AOUT 1914



Plan général des gares et camps - 1919



Gare U.S. - Vue vers le sud



Gare U.S. - Vue vers le sud



Arrivée de «DOUGHBOYS»



Vue générale depuis le Mont de Marcilly



Carte postale de 1914 (avant la mobilisation)



Gare U.S. - Vue vers le nord

Fig. 120 Localisation d'images extraites des 3 films tournés par l'armée américaine en 1917 et 1918 (sauf carte postale). © F. Devevey



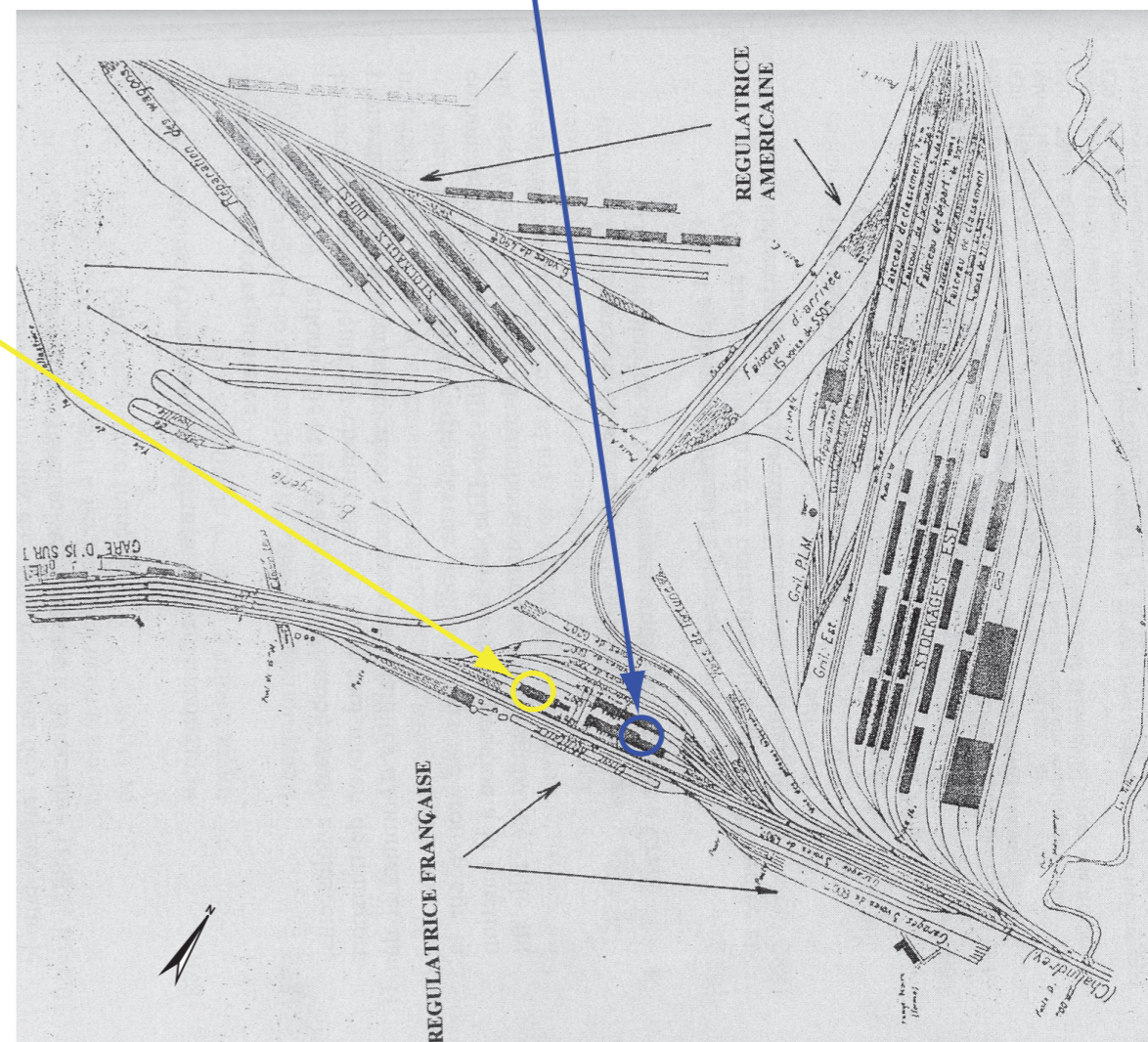
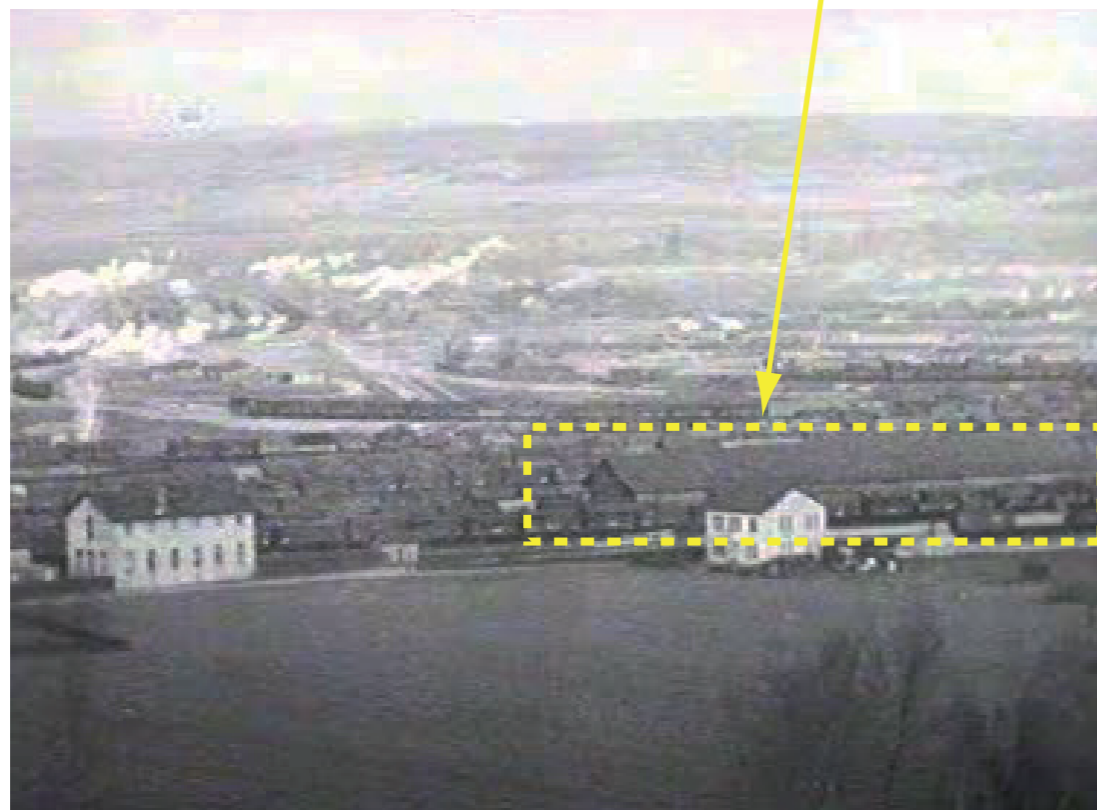
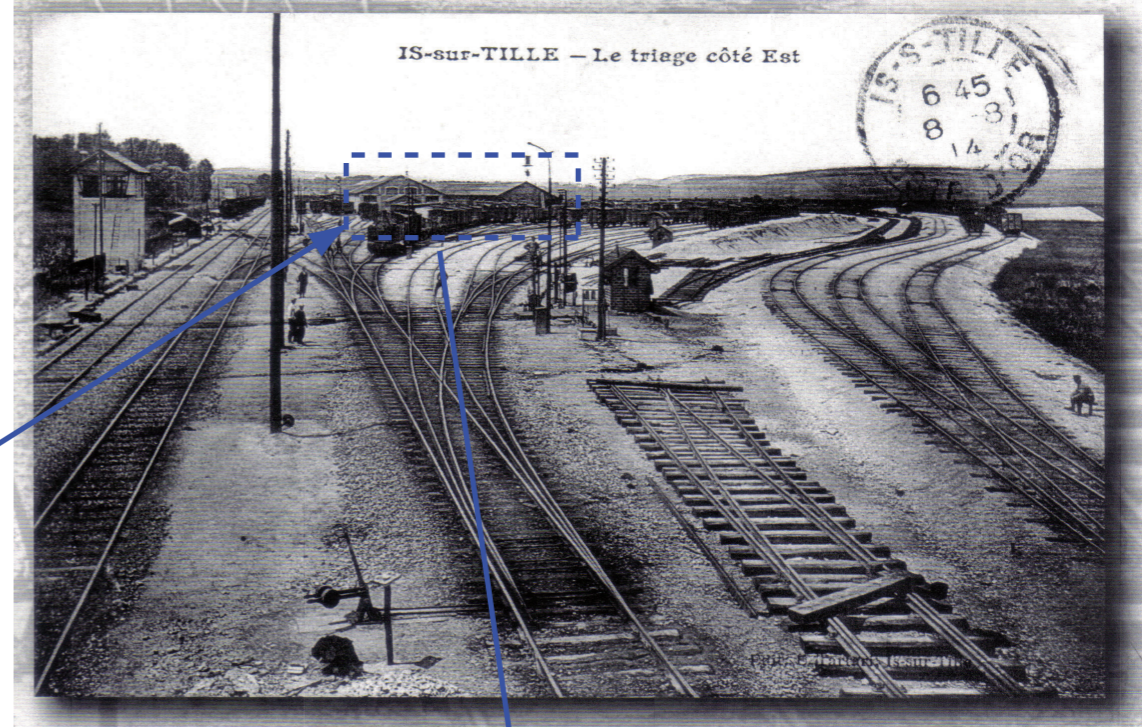
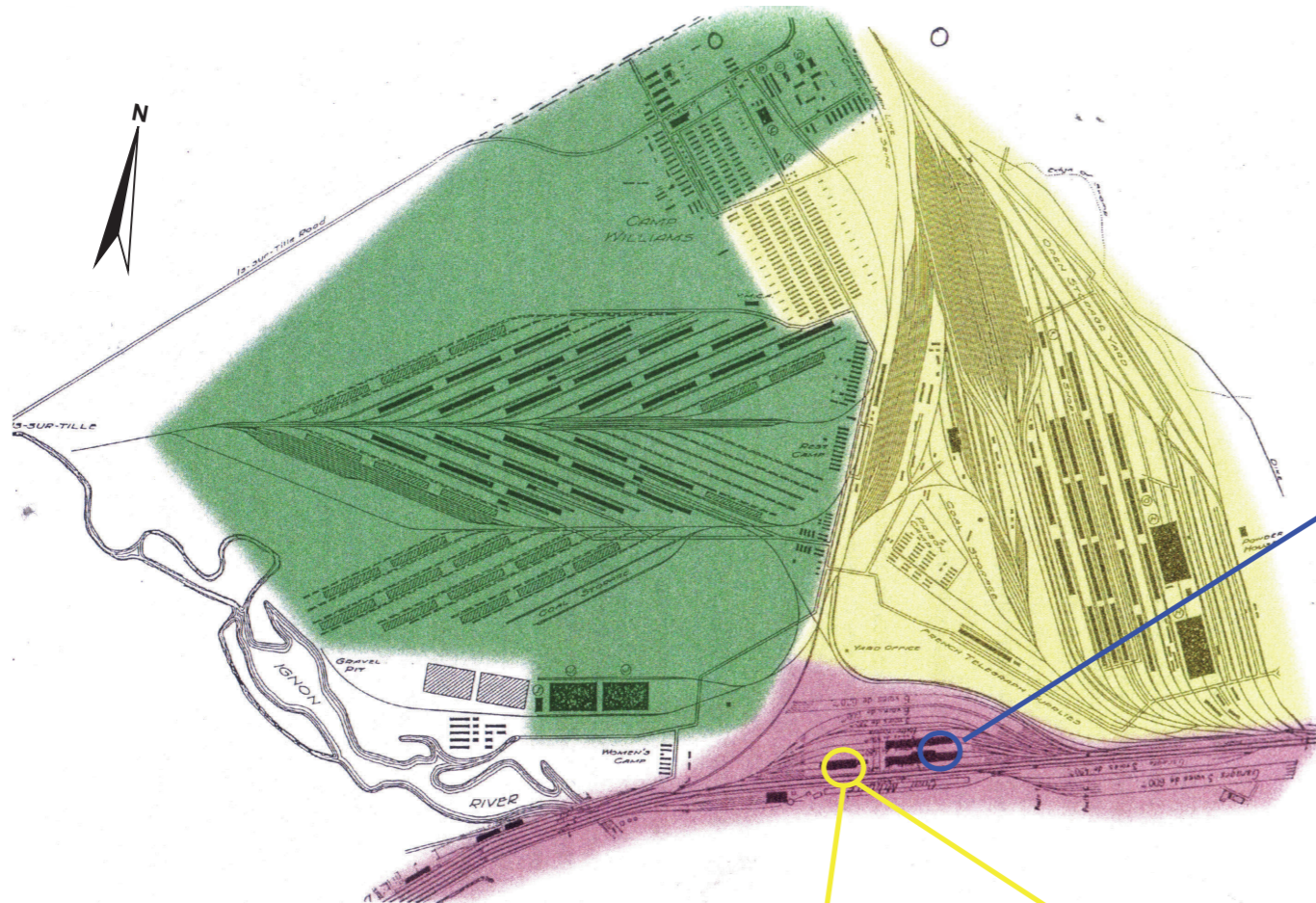


Fig. 121 Localisation des entrepôts mis au jour dans les sondages.
© F. Devevey



Chronologie

Époque contemporaine :
Guerre 14-18

Sujets et thèmes

Bâtiment, construction
ferrovière et édifice
militaire

Mobilier

Céramique, objet
métallique : outil et
parure, inscription et
verre

Sondages archéologiques sur la gare régulatrice française, 1914-1919, de Marcilly-sur-Tille

La commune de Marcilly-sur-Tille (21) se situe sur le flanc sud-est des plateaux calcaires bourguignons brisés par de nombreuses failles orientées N-N-E à E-N-E liées à la formation du fossé tectonique bressan. Elle se positionne à l'est de la dépression bressane et à quelques kilomètres à l'est de la confluence de l'Ignon et de la Tille

Si aucune structure préhistorique ou antique n'a été trouvée lors de ce diagnostic, les résultats de cette opération pourraient être qualifiés de totalement positifs si l'on prend en compte le fait, comme pour les autres périodes abordées par l'archéologie que chaque sondage a livré des traces anthropiques : remblais, niveaux aménagés, bâtiments, dépotoirs, mobilier *etc.*

Les résultats obtenus lors de l'opération de diagnostic archéologique de Marcilly-sur-Tille concernent exclusivement la première moitié du XX^e siècle et plus particulièrement la période de la première guerre mondiale.

Les vestiges et mobiliers mis au jour sont associés directement à la « gare régulatrice française », bien que la partie nord de l'emprise semble légèrement empiéter sur la limite sud du vaste camp américain, mis en place dès juillet 1917.

Rappelons également que la prescription sur ce genre de site reste une première et mérite d'être soulignée.

Inrap Grand Est sud

Immeuble Osiris,
7, Boulevard Winston-Churchill
21 000 Dijon
tél. 03 80 60 84 10
fax 03 80 60 84 11
grand-est-sud@inrap.fr

www.inrap.fr