

QUENTOVIC

Environnement, Archéologie, Histoire

Textes réunis par **Stéphane Lebecq,**
Bruno Béthouart et **Laurent Verslype**

Extrait



QUENTOVIC

Environnement, archéologie, histoire

*Actes du colloque international
de Montreuil-sur-Mer, Étaples et Le Touquet
et de la journée d'études de Lille
sur les origines de Montreuil-sur-Mer
(11-13 mai 2006 et 1^{er} décembre 2006)*

Édités par Stéphane LEBECQ
Bruno BETHOUART et Laurent VERSLYPE
avec la collaboration de
Laurence DIERYCK et Inès LEROY

Coordination : Conseil Scientifique
de l'Université Charles-de-Gaulle – Lille 3

collection
UL3
travaux &
recherches

collection travaux et recherches

SOMMAIRE

Préface. Quentovic entre hier et demain par Bruno Béthouart	9
Avertissement des éditeurs par Stéphane Lebecq	13
<i>Quentovic dans son environnement géographique, archéologique et historique</i>	
Murielle MEURISSE et Brigitte VAN VLIET-LANOË Évolution morphologique quaternaire et holocène du Pas de Calais. Implications archéologiques.....	19
† Johnny DE MEULEMEESTER et Alexandre LEHOUCK L'archéologie des zones littorales à la période carolingienne	39
Michel PHILIPPE L'estuaire de la Canche, de la Préhistoire au port médiéval. Aux sources de la localisation géographique de Quentovic.....	57
Roland DELMAIRE La situation du détroit avant Quentovic.....	77
François DUCEPPE-LAMARRE Écologie du bassin de la Canche au haut Moyen Âge. Le milieu naturel	85
<i>Quentovic dans son contexte culturel et social</i>	
Frédéric BUCHE Le peuplement du littoral du Pas-de-Calais au haut Moyen Âge d'après la toponymie.....	103
† Claude SEILLIER Rupture et continuité dans le Boulonnais et le Ponthieu entre le Bas-Empire et le haut Moyen Âge.....	125
Jean SOULAT La présence saxonne et anglo-saxonne sur le littoral de la Manche	147
Ian WOOD Quentovic et le Sud-Est britannique (VI ^e -IX ^e siècle).....	165
Régine LE JAN Les élites neustriennes et Quentovic au VII ^e siècle	177
Charles MERIAUX Quentovic dans son environnement politique et religieux : cités et diocèses au nord de la Somme au VII ^e siècle	195
<i>Un grand port dans les systèmes de communications du Nord-Ouest européen</i>	
Pierre LEMAN La desserte routière de Quentovic-Visemarest	215

Alban GAUTIER Traverser la Manche au tournant du VII ^e siècle. Réseaux politiques et systèmes de communication au temps de l'émergence de Quentovic.....	221
Hubert LE BOURDELLES La toponymie de Quentovic.....	237
Stéphane LEBECQ L'administration portuaire de Quentovic et de Dorestad (VIII ^e -IX ^e siècles).....	241
David HILL et Margaret WORTHINGTON La contribution des fouilles britanniques à la connaissance de Quentovic.....	253
Jean-Claude ROUTIER et Pierre BARBET Bilan des connaissances archéologiques en basse vallée de Canche autour de Quentovic.....	265
<i>Quentovic au miroir des ports contemporains</i>	
Richard HODGES Cinquante ans après Dunning : réflexions sur les <i>emporia</i> , leur origine et leur développement.....	307
W.A. VAN ES et W.J.H. VERWERS L'archéologie de Dorestad	317
Lyn BLACKMORE <i>Lundenwic</i> . Essor et déclin d'un établissement commercial anglo-saxon des VII ^e -IX ^e siècles.....	329
Richard A. HALL <i>Eoforwic</i> (York) du VII ^e au milieu du IX ^e siècle : questions de définition	367
Michael MÜLLER-WILLE Les ports contemporains de Quentovic entre Mer du Nord et Baltique.....	381
Sébastien ROSSIGNOL Les ports de la Baltique (VIII ^e -IX ^e siècles).....	409
<i>Quentovic après Quentovic.</i> <i>Montreuil-sur-Mer et la basse vallée de la Canche entre Carolingiens et Robertiens</i>	
Josiane BARBIER Du <i>vicus</i> de la Canche au <i>castrum</i> de Montreuil, un chaînon manquant : le <i> fiscus</i> d'Attin ?.....	431
Sandrine GARRY et Anne-Marie HELVETIUS De Saint-Josse à Montreuil : l'encadrement ecclésiastique du <i>vicus</i> de Quentovic	459

Pierre BAUDUIN	
Montreuil et la construction de la frontière du duché de Normandie	475
Jean-François NIEUS	
Montreuil et l'expansion du comté de Flandre au x ^e siècle	493
<i>Conclusions</i>	
Stéphane REVILLION, Laurent VERSLYPE, Pierre BARBET, Gérard FOSSE, Isabelle POIRIER, Jean-Claude ROUTIER	
Quentovic. Réalités et perspectives archéologiques	509
Stéphane LEBECQ et Laurent VERSLYPE	
Épilogue. Quentovic aujourd'hui	523

L'ESTUAIRE DE LA CANCHE, DE LA PRÉHISTOIRE AU PORT MÉDIÉVAL. AUX SOURCES DE LA LOCALISATION GÉOGRAPHIQUE DE QUENTOVIC

par Michel PHILIPPE¹

Sous l'Empire romain, le principal port continental du Pas-de-Calais² était situé à Boulogne. Au début du haut Moyen Âge, une translation l'amène dans l'estuaire de la Canche, à une trentaine de kilomètres au sud. Cette nouvelle situation de l'*emporium* de Quentovic, ne puise-t-elle pas sa source dans l'agencement des routes maritimes traditionnelles autour du détroit ?

On perçoit, en effet, dès les premiers écrits, l'inscription des ports de ce secteur dans un système de routes maritimes, articulé avec celui des routes fluviales et terrestres, principaux vecteurs d'une dynamique d'acheminement des marchandises et des hommes (Lebecq, 1994), qui emprunte notamment le réseau dense et continu des voies fluvio-maritimes du Ponant (espace Atlantique). Ce dernier permet de mettre en relation l'Europe septentrionale avec plusieurs secteurs géographiques très éloignés : l'Europe centrale par le Rhin, l'Europe du sud par les côtes atlantiques, les territoires continentaux par de nombreux fleuves au haut débit (Seine, Loire, Garonne, Tamise, etc.). Au cœur de ce réseau, le secteur Manche/Mer du nord et plus particulièrement le détroit du Pas-de-Calais, au rétrécissement maximal entre le continent et les côtes britanniques, ont été de ce fait très tôt engagés dans les relations d'échanges trans-européens qui n'ont cessé de croître durant l'Histoire.

1 — Musée Quentovic Étapes. UMR 7041 ArScAn, Nanterre, *Ethnologie préhistorique*.

2 — Entendons : le détroit et son pourtour immédiat.

En effet, dans l'Europe préhistorique, et particulièrement dès le début de l'Âge du Bronze dans le sillage créé par la circulation du métal, les diffusions commerciales à longue distance sous-tendent aussi la problématique des contacts culturels (CLARK, 2004a). Ce qui implique qu'il existait, dès ce moment, des lieux de débarquement coutumiers liés à des établissements portuaires, qu'il faut imaginer, pour cette région, sous forme de lieux peu aménagés : des ports d'échouage, desservant une agglomération. Ils étaient sans doute bien identifiés par les navigateurs, reliés entre eux par des itinéraires inscrits dans la mémoire collective des marins.

Pour ce qui concerne les sociétés sans écriture, l'état des sources archéologiques ne permet pas de réaliser, pour l'heure, une étude précise de géographie historique de ces routes maritimes traditionnelles autour du détroit du Pas-de-Calais. Quoiqu'il en soit de cette limite posée par la documentation, il me semble possible, au titre de première approche, de m'appuyer sur les nombreux témoins recueillis dans l'estuaire de la Canche pour identifier celui-ci comme point nodal de l'une de ces routes, lieu de débarquement traditionnel des hommes et marchandises; et pour faire remonter sa fondation au minimum aux navigateurs du début de l'Âge du Bronze.

Le propos de cet article est d'exposer les données qui me permettent d'avancer cette hypothèse, et d'explorer quelques pistes qui pourraient expliquer pourquoi cet estuaire a été impliqué sur un si long terme dans les échanges transmanches. Il ne constitue donc pas une revue exhaustive de l'ensemble des sites et indices relevés dans l'estuaire, qui nous entraînerait trop loin dans une documentation somme toute assez abondante. Je m'attacherai surtout aux indices d'habitats et à ceux qui témoignent de la perdurance du rôle commercial de ce secteur (fig. 1).

À l'Âge du Bronze : premier établissement portuaire

Un important complexe d'habitats des Âges du Bronze ancien et moyen, qui résulte d'au moins 500 ans d'occupation continue, était implanté dans l'estuaire. La construction de l'autoroute A16 l'a mis au jour en 1992 à Étapes « Mont-Bagarre » (DESFOSSÉS, 2000a).

Les premiers résidants se sont installés entre les ^{xx}^e et ^{xviii}^e siècles av. J.-C., sur un promontoire surplombant la rivière, en retrait de l'embouchure. Un enclos ovale de très grande taille retient d'abord l'attention (fig. 2) : il mesurait plus de 100 m de diamètre, pour au moins 1,5 m de profondeur. Ménageant trois issues, il était bordé par un talus interne monté avec les terres de creusement. La mauvaise conservation des structures contenues dans l'enclos, du fait de l'importante érosion qu'a subi ce site, ne permet pas d'organiser les trous de poteaux résiduels et,

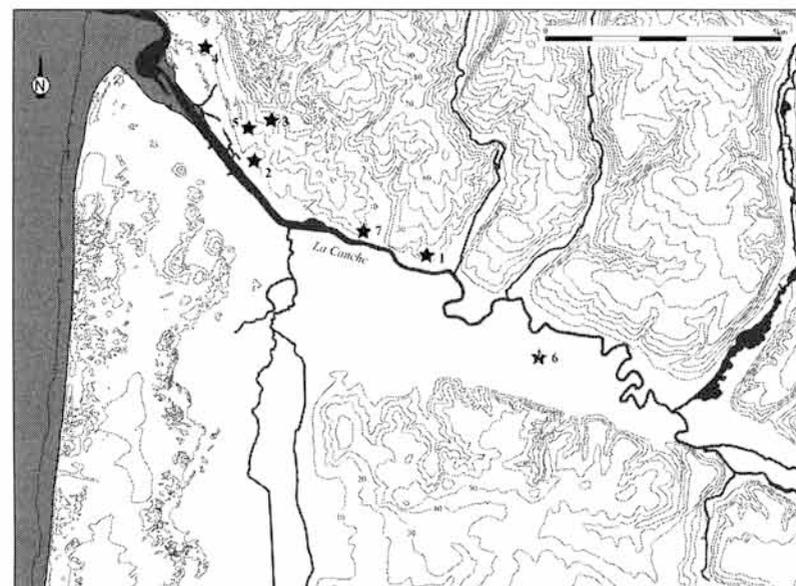


Fig. 1 : Situation des gisements de l'estuaire pris en compte (cités selon leur ordre de mention dans le texte). 1- Étapes, « Mont-Bagarre » ; 2- Étapes, « Bel-Air- » ; 3- Étapes, « La Pièce-à-Liards » ; 4- Gisements des plages ; 5- Étapes, Agglomération antique nord ; 6: Quentovic, emplacement présumé ; 7: Étapes, « Les Sablins ».

donc, d'interpréter correctement les constructions internes. Son rôle de marqueur territorial apparaît cependant évident : il semble matérialiser la possession de ce terroir par le groupe qui l'habite. Peut-être servait-il aussi à parquer les troupeaux ? Avait-il un statut rituel ? En tout état de cause, il n'avait pas de rôle défensif : le village se trouvait à l'extérieur, matérialisé par de nombreux trous de poteaux, fosses et silos.

Parmi ces structures, un ensemble de trous de poteaux permet d'identifier au moins un bâtiment de plan circulaire, qui renvoie à la tradition britannique de construction. Malgré leur mauvais état général, certains tessons de céramique retrouvés dans le remplissage de l'enclos montrent un décor réalisé à la cordelette sur un registre très différent des exemplaires Campaniformes du Néolithique final. L'un des récipients (ex. n°2) présente même une impression de la face interne d'une lèvre très déversée et un cordon simple imprimé au sommet de la lèvre. Autant de critères analogues aux productions contemporaines britanniques de type « Collared urns – Primary series » et au complexe des « Food Vessels » (DESFOSSÉS, 2000b).

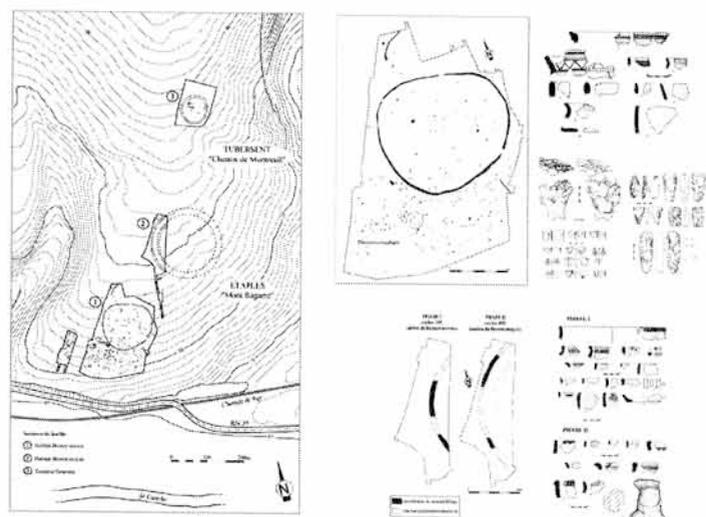


Fig. 2: Étapes « Mont-Bagarre ». Relevé des différents ensembles et matériel associé. D'après Desfossés (dir.) 2000, modifié.

À travers le plan de l'habitat et le matériel céramique, apparaît donc une tradition insulaire affirmée. Plus affirmée, même, que celle qui transparait dans les sites proches, qui montrent souvent des influences mixtes, au Bronze ancien : à Fréthun « les Rietz » (Bostyn *et al.*, 1990), par exemple, un enclos funéraire triple a livré une urne qui porte un décor en chevrons réalisé à la cordelette sur sa partie haute – influence insulaire –, mais qui présente un profil en S très différent des vases insulaires et quatre cordons arciformes qui renvoient plutôt au Groupe des urnes à incinérations d'Eramécourt, typique des productions picardes.

Du fait de la perte totale du sol d'occupation et de nombreuses structures fossoyées, on connaît peu de chose de la vie quotidienne dans le village d'Étapes « Mont-Bagarre » : la composition de l'abondante série lithique permet d'attester le rôle encore très important dévolu à cette ressource ; une coulée de bronze témoigne de la pratique de la métallurgie ; trois pesons celle du tissage.

Quelques centaines d'années plus tard, à la charnière des Bronze ancien et moyen, entre les ^{XIX} et ^{XVI} siècles avant J.-C., ce premier habitat a été abandonné. La population s'est déplacée plus haut sur le coteau, où un nouveau fossé, parfaitement circulaire, a été creusé. Ce nouvel aménagement de 130 m de diamètre présente un gabarit plus prononcé que le précédent : 3,5 m à l'ouverture, en moyenne, pour une

profondeur de plus de 2 m. Là encore, un cordon de terre issu du creusement a été érigé en talus sur la face interne du fossé.

Ce nouvel habitat a connu une phase d'expansion, entre les ^{XVII} et ^{XV} siècles avant J.-C. Cette fois-ci, plutôt que de se déplacer, les occupants ont préféré creuser un nouveau monument autour du précédent, qui fut alors arasé et comblé. La nouvelle enceinte atteignait 160 m de diamètre. Elle était sensiblement plus large que la précédente : 4 m, mais moins profonde : 1,80 m. Suite à cet accroissement, l'occupation intérieure s'est poursuivie et étendue au secteur précédemment occupé par le fossé, comme le montre la subsistance d'un niveau d'occupation au sommet de son comblement.

Là encore, la céramique dévoile des traditions insulaires : les cordons digités (phase I, exemple n°2 à 4 – phase II, exemple n°9) voisinent avec des exemplaires décorés à la cordelette. Autant de critères qui renvoient au complexe « Deverel-Rimbury » (DESFOSSÉS, *op cit.*)

La situation de ces deux enceintes concentriques, en bordure de la limité du tracé des travaux, n'a pas permis d'observer plus de 10% de leur aire interne, qui devait atteindre, pour la seconde, près de 17 000 m². Il est donc difficile de déterminer précisément leur type d'occupation. Plusieurs facteurs matériels permettent cependant d'avancer l'hypothèse d'une perdurance des fonctions domestiques du site : diversité des formes céramiques, abondance et composition de l'industrie lithique, indices d'artisanat (pilier de briquetage de sel, peson), et de construction (torchis).

Un vaste enclos de 60 m de diamètre, sans interruptions, était associé à l'un de ces deux derniers villages (céramique Bronze moyen, ^{XIX}-^{XVI} siècles). De nombreux indices, parmi lesquels l'absence d'entretien du creusement, la quantité et la composition du matériel recueilli, plaident ici en faveur d'un enclos funéraire entourant un tertre complètement arasé.

Durant les Âges du Bronze ancien et moyen, l'estuaire de la Canche était donc occupé par un gros village, le dominant d'un enclos monumental. Les références laissées par ses occupants indiquent des relations étroites avec la rive opposée de la Manche. De quel type ? Ou, en me faisant l'écho des débats qui partagent actuellement la communauté scientifique : migration des objets, des artisans ou des traditions ?

Cet établissement atteste que l'estuaire de la Canche jouait déjà très probablement un rôle stratégique majeur sur les routes transmanches autour du détroit, dans un contexte (déjà !) d'intense activité d'échanges entre le continent et le sud-est des îles britanniques, qui réunissait les membres d'une entité culturelle particulière baptisée, à partir de son extension : « Manche-Mer-du-Nord » (MMN – MARCIGNY *et al.* 2002 ;



Fig. 3 : Le bateau de Douvres dans sa vitrine, au Dover Museum (Estuaire de la Dour, Kent, tradition des bateaux « à bordages cousus », vers 1550 av. J.-C. – Long. : 11 m ; larg. : 2,25 m – équipage d'environ 15 pagayeurs).
Photo © Dover Bronze Age Boat Trust.

MARCIGNY, GHESQUIÈRE 2003). Ce contexte est révélé par nombre d'indices (BOURGOIS, TALON, 2005) : similitudes architecturales d'enclos funéraires et d'habitats, parenté de formes et décors céramiques, preuves de naufrages. Pour assurer leurs liaisons maritimes, les navigateurs de cette époque disposaient d'embarcations très accomplies dont on connaît une dizaine d'exemplaires en Grande-Bretagne. Parmi eux, le bateau de Douvres, mis au jour en 1992, a été construit vers 1550 avant J.-C. (CLARK, 2004b – fig. 3). Il constitue un magnifique exemple de haute technologie des matières végétales : ses planches de chêne étaient assemblées par des clefs traversant des taquets taillés en proéminence, et par des ligatures végétales en if. L'étanchéité était assurée par de la mousse introduite entre chaque planche. Long d'au moins dix mètres, il pouvait emporter une vingtaine de passagers, à moins qu'il ne charge des animaux domestiques, comme on le voit représenté sur les nombreux pétroglyphes scandinaves, qui constituent notre seconde source de documentation sur ces embarcations.



Fig. 4 : Le Boulonnais et son arrière-pays. Fond de carte : B. Van Vliet-Lanoë. On remarquera l'orientation différentielle des cours d'eau, de part et d'autre du Boulonnais : ceux du secteur sud permettent un accès direct aux fleuves drainant l'intérieur de la Plaine flamande ; ceux du secteur nord ramènent directement à la mer.

Ceci nous amène au facteur géographique qui a sans doute présidé au choix de cet estuaire, plutôt qu'à un autre : le système architectural de ces embarcations fluvio-maritimes « à bordages cousus » est adapté au milieu particulier du contexte côtier, estuarien et fluvial d'Europe du Nord, où les relations entre l'espace maritime côtier et l'espace fluvial sont souvent envisagées en terme de complémentarité et de continuité *via* un ample milieu estuarien lagunaire installé à l'embouchure de nombreux cours d'eau (POMEY, RIETH, 2005). Il est, par ailleurs, probable que les premiers navigateurs à avoir fondé des lieux de débarquement coutumier analysaient la pénétration du territoire à travers le tracé et la navigabilité des bassins supérieurs des cours d'eau, ceux-ci constituant des saignées naturelles au sein de l'arrière-pays, ainsi qu'une solution pratique de transport des équipements et marchandises.

Analysons le pourtour du détroit et la première portion de la route atlantique selon ce postulat (fig. 4). Le secteur le plus proche des côtes britanniques est le Boulonnais. C'est un anticlinal érodé causé par les forces de compression tectoniques, dont l'extrémité se retrouve en vis-à-vis sur la rive insulaire de la Manche. La couverture crayeuse mésozoïque a été érodée suite à sa surrection (VANVLIET-LANOË *et al*, 1998), ce qui crée, à son pourtour, une *cuesta* crayeuse dominant de près de 100 m des collines intérieures découpées dans l'argile. Contraint par ce relief

très particulier, l'écoulement des eaux se fait en milieu fermé dans la Boutonnière, qui constitue, de fait, un bassin isolé des autres bassins locaux par une pente très escarpée.

La Liane, dont l'estuaire est le premier à offrir aux navigateurs allant du détroit vers l'Atlantique, un accès à un cours d'eau au débit assez important pour être navigable, ne constitue donc pas une bonne voie de pénétration dans l'arrière-pays : elle s'arrête très vite, sur un accident naturel impliquant un portage compliqué. Ce n'est pas le cas de la Canche, second estuaire rencontré par les navigateurs : ce fleuve côtier permet de pénétrer sur plus de 80 km, et d'effectuer la jonction avec les bassins de la Scarpe et de l'Escaut sans passer par le complexe estuarien exposé du Rhin-Escaut. À son embouchure, des coteaux qui surplombent une large ouverture lagunaire, permettent d'installer un établissement bien visible en bordure d'un cran et d'établir une ou plusieurs aires d'échouage sur les vastes étendues sableuses en contrebas.

Sans doute ce facteur géographique, parfaitement conforme aux critères recherchés, a-t-il contribué à l'élection de ce lieu. D'ailleurs, on notera que l'on retrouve, sur cette route fluviale potentielle, d'autres établissements de tradition similaire, dans la vallée de la Scarpe : la nécropole de Fresnes-lès-Montauban (Desfossés, Masson, 2000) montre, à la fin du Bronze ancien, l'émergence du décor digité et la présence d'un vase de forme très proche des « bucket urns » britanniques. La céramique du site d'habitat du Bronze moyen de Rœux (Desfossés *et al.*, 2000) adopte des caractéristiques encore plus marquées, avec la présence de grands vases cylindriques, la prépondérance du décor digité et l'existence de pesons qui se rapprochent très fortement des productions typiques du complexe « Deverel-Rimbury ». Deux petits bâtiments ovalaires présentent de fortes analogies dans leur taille et la disposition de leurs poteaux avec de nombreux exemples britanniques.

Pour cette raison, Yves Desfossés a proposé de voir dans l'établissement d'Étaples « Mont-Bagarre », une tête de pont destinée à la colonisation de l'arrière-pays continental (Desfossés, 2000b ; Desfossés, Philippe, 2002). Que cette hypothèse se confirme ou non dans l'avenir, les faits exposés plus haut montrent qu'entre les ^{xx}e et ^{xv}e siècles avant J.-C., l'estuaire de la Canche a joué un rôle qui n'est pas sans évoquer celui qu'il reprendra au haut Moyen Âge. Ce qui n'est, bien sûr pas suffisant pour relier le choix de l'un à l'existence de l'autre. Il nous faut maintenant examiner les indices qui permettent d'évoquer la perdurance de ce rôle à travers les époques qui les séparent.

De l'Âge du Bronze final à la conquête romaine : pérennité du phénomène ?

Vers 1300 avant J.-C., le site du « Mont-Bagarre » est abandonné, alors que les indices de tradition insulaire disparaissent de la région, qui est réoccupée par les groupes continentaux du complexe Rhin-Suisse-France Orientale – RSFO (Blanchet, 1984).

L'habitat du Bronze final semble alors avoir migré vers l'entrée de l'estuaire : Henri Mariette l'a très partiellement fouillé lors de la construction du quartier d'Étaples « Bel-Air », dans les années 1960 (Mariette, 1970). Cette translation, comme les suivantes, suit probablement les changements du trait de côte et des bras de fleuve, du fait des variations géodynamiques (Meurisse, 2004, 2007 ; Van Vliet-Lanoë *et al.*, 2004).

À peu près au même endroit, une agglomération de la fin du Premier Âge du Fer, se signale par la découverte d'un cimetière probablement dédié à ses dirigeants, établi sur un ressaut du plateau dominant largement la baie. Il a été mis au jour lors de l'ouverture d'un nouveau quartier au nord de la ville d'Étaples, en 2003 (Henton, 2005 ; Henton, en préparation). Un fossé d'enclos carré enserrait cette petite nécropole qui a reçu douze tombes, dont neuf aménagées par un coffrage en bois. Trois personnes y étaient inhumées avec de riches parures, preuve du haut statut social des défunts. Deux portaient un collier composite de facture totalement inconnue jusqu'alors, mêlant éléments de bronze et matériau périssable (cuir ?) ; l'autre une épingle en bronze d'un type inconnu sur le continent, mais documenté en Irlande et sur la façade ouest de la Grande-Bretagne ; de nombreuses perles d'ambre récoltées sur les thorax témoignent du port d'un vêtement décoré ainsi que de contacts avec l'Europe du nord ou son aire centrale.

On sait, pour l'avoir étudié à de nombreuses reprises ailleurs, que les élites du Premier Âge du Fer ont bâti leur fortune et leur pouvoir sur le contrôle du commerce, notamment entre le Nord de l'Europe et la Méditerranée. Même si l'étude de ce site est encore en cours, il semble possible d'avancer l'hypothèse que ce cimetière signale l'existence d'une place commerciale contrôlée par les défunts, sans doute liée aux contacts transmanche.

Après l'abandon de ce cimetière (mais qu'en est-il de l'habitat associé ?), un gros village s'est installé au pied de ce coteau, vers le ^{iv}e siècle avant J.-C., à La Tène moyenne. Il a été étudié dans les années 1970 (Mariette, 1972), et fait régulièrement l'objet de trouvailles de matériel sur les plages actuelles (Dilly, 1988). Sans fouilles extensives, les données sont insuffisantes pour attester le type d'établissement concerné. D'après les éléments publiés et la reprise des études en cours, il paraît cependant que l'on ait à faire à une grosse agglomération où l'on

pratiquait l'artisanat du sel et la fabrication de céramiques. Elle semble perdurer jusqu'à la conquête romaine, environnée de nombreux sites techniques, essentiellement liés à la production saline (DESFOSSÉS, 2000).

À la charnière entre les II^e et I^{er} siècles avant J.-C., le ressaut du plateau sur lequel était établie la nécropole a été réinvesti, probablement par les occupants de l'agglomération située à ses pieds (fig. 5). Un fossé d'enclos globalement rectangulaire délimitait une vaste aire intérieure de plus de 2000 m² dans laquelle étaient construits quelques bâtiments. Pour une raison qui nous échappe, cet enclos a été rapidement remplacé par un nouveau fossé de même contenance, mais légèrement décalé. Ces enclos entretiennent tous deux une relation étroite avec la nécropole : ils l'intègrent en s'alignant sur l'un de ses côtés. Un tel choix, deux fois répété, montre qu'elle était encore visible et reconnue. Il suggère aussi l'attribution d'une fonction particulière à ce vestige : il ne semble pas relever d'un habitat classique, mais plutôt d'un lieu de culte (Henton, *op. cit.*).

Suite à la conquête romaine, l'agencement des ports régionaux subit un changement profond : l'estuaire de la Liane, qui semblait avoir été jusqu'alors peu occupé, reçoit le port militaire continental de la *Classis Britannica*. La ville de Boulogne (*Bononia-Gesoriacum*), siège de l'administration militaire, se développe parallèlement en tant que place de commerce. Des voies empierrées la relie à Théroouanne, chef-lieu de la cité des Morins, et à Amiens, l'une des plus grosses agglomérations du nord de l'Empire.

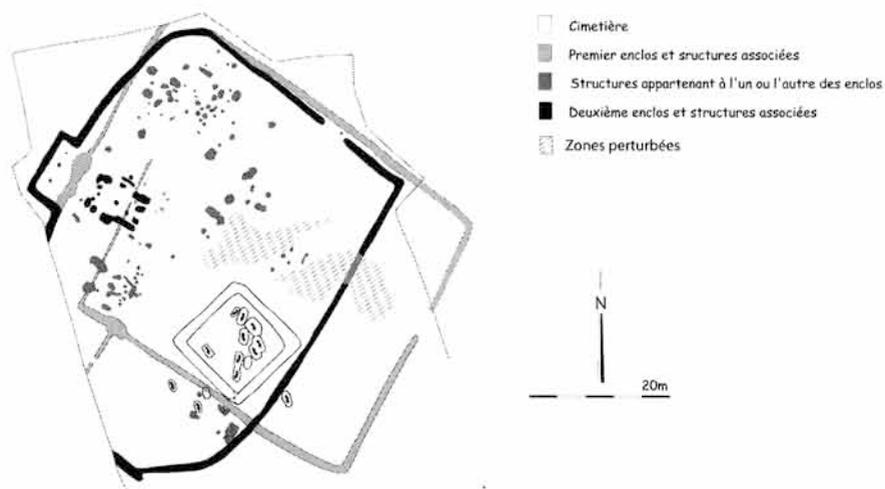


Fig. 5 : Étaples « La-Pièce-à-Liards ». Plan des structures. D'après Henton, en préparation.

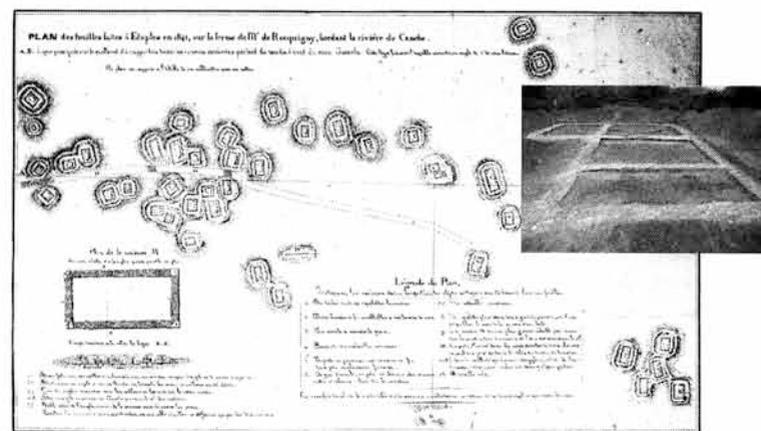


Fig. 6 : Le vicus antique d'Étaples, agglomération nord. Relevé des fouilles 1841-1842 (d'après Cousin, 1842) – Un grand bâtiment à fondations de craie, quartier du « Blanc-Pavé », photo : J. Couppé.

L'estuaire de la Canche demeure cependant occupé par une agglomération dense et très étendue, étirée autour d'un chemin conduisant à Boulogne (PHILIPPE, 2004). Un grand secteur a été fouillé trop tôt, en 1841-42 : la quasi-totalité des données et du matériel alors récoltés a été dispersée depuis (MARGUET, 1841 ; COUSIN, 1842).

À partir de 1964, le sud de cette agglomération a été fouillé en plusieurs opérations, lors de la construction des quartiers du « Blanc-Pavé » et des « Bergeries » (COUPPÉ, 1972).

Ce vicus comptait plus de 120 bâtiments et leurs structures annexes (cours, rues, puits, etc.), aux soubassements de craie et grès, aux cloisons de bois et torchis (fig. 6). Cependant l'ancienneté des fouilles les plus extensives, rend difficile l'interprétation de détail de cette bourgade, complémentaire de Boulogne, sans doute insérée dans les réseaux de commerce du détroit. On ne connaît pas non plus l'emplacement exact de son port, qui pourrait bien avoir été une aire d'échouage sur la plage.

Au Bas-Empire, cette agglomération a peut-être été complétée par une installation militaire : certains éléments recueillis au château d'Étaples lors de fouilles anciennes, semblent démontrer l'existence de vestiges maçonnés et d'une nécropole (SOUQUET, 1865). Or, le maillage des places militaires connues sur la côte britannique, au voisinage du détroit, montre que Douvres, siège de la *Classis Britannica*, était entouré d'un réseau de fortins, espacés de 20 à 30 km (*Lemanis* – Lympne, au sud ; *Rutulplae-Ritchborough*, *Regulbium*-Reculver, au nord – ANONYME, 1956), ce qui rend plausible l'existence d'un tel réseau autour de Boulogne, siège conti-

mental de la flotte. La baie de Canche, à une trentaine de km au sud, pourrait, dans cette optique, avoir constitué un point stratégique important.

Quoi qu'il en soit, le matériel qu'a livré l'agglomération est considérable (DELMAIRE, 1994) : l'effectif total des monnaies dépasse 15 000, réparties en au moins une dizaine de dépôts ; s'y ajoutent plus de 10 000 fibules, de très nombreuses céramiques, outils, témoins de pêche (ancres, aiguilles à ramender les filets, hameçons) et témoignages d'esthétique et de parure. Les fouilles ont permis de recueillir une importante quantité de céramiques, dont plusieurs récipients en *Black Burnished Ware* d'importation britannique (CLOTUCHE, 1998).

Arrêtons-nous sur un dépôt monétaire particulier : il a été mis au jour en 1964 lors de travaux d'élargissement de l'actuelle route de Boulogne (GIARD, 1965 ; DELMAIRE, COUPPÉ, 1988). Il compte près de 4000 monnaies d'argent, de Septime Sévère (193/211) à Postume (260/269), provenant des ateliers de Rome, Milan, Antioche et Cologne. Aucune de ces monnaies ne montre d'altération due à leur circulation : elles étaient toutes neuves. Une fouille réalisée suite à cette découverte a montré que ce dépôt était placé dans les fondations d'un bâtiment (COUPPÉ, 1965). Vu sa composition, il constitue plus probablement le règlement d'une ou plusieurs transactions commerciales qu'une thésaurisation du monnayage officiel réalisée peu à peu par un particulier. Il permet de fonder l'hypothèse que, même si durant l'Antiquité la route commerciale majeure du détroit s'est indéniablement déplacée sur Boulogne, il existait encore en baie de Canche un établissement commercial actif. Le nombre de dépôts monétaires mis au jour (qui est, au total, de près d'une dizaine), renforce cette impression, d'autant plus que l'attribution systématique de l'enfouissement monétaire aux causes catastrophistes comme les guerres et invasions est remise en cause pour nombre d'entre eux (DELMAIRE, 1995).

Ce *vicus* a périclité dans le dernier quart du III^e siècle et finit par disparaître au début du IV^e siècle (MUNAUT, 1989), au même moment où de nombreuses villes, dont Amiens, se replient derrière d'imposants remparts.

La documentation sur ce laps de temps est plus fragmentaire que sur la période précédente, car aucun habitat n'a fait l'objet de fouilles exhaustives modernes. Si les tendances qui se dégagent des indices disponibles ne permettent pas d'entrer dans le détail, elles permettent cependant d'attester la perdurance d'une agglomération et de ses aires techniques périphériques dans l'estuaire. Le statut social élevé des défunts du Premier Âge du Fer et les références géographiques lointaines des parures qui leur sont associées suggèrent le maintien d'un établissement voué au commerce entre les îles britanniques et le continent. L'importance de

l'agglomération antique et l'effectif élevé de dépôts monétaires trouvés en son sein insufflent une notion de permanence.

Au début du haut Moyen Âge : un retour significatif

Le retour du port principal dans l'estuaire de la Canche au début du haut Moyen Âge, à l'issue de ce qui n'aura finalement été qu'une parenthèse de quelques centaines d'années, me semble pointer du doigt le rôle traditionnel joué par ce secteur et sa bonne adaptation aux conditions particulières créées par les courants marins dans le détroit.

En l'état actuel des recherches, le port antique de Boulogne semble être une création *ex-nihilo*, qui n'est précédée d'aucun habitat antérieur reconnu. Quels facteurs ont permis – ou causés – ce choix ? De nombreux critères peuvent avoir joué un rôle, comme la capacité à bâtir des voies carrossables, qui a permis de s'affranchir partiellement de l'inconvénient causé par la *cuesta* pour sortir du Boulonnais. Toutefois, le premier critère qui semble devoir être retenu est lié au rôle militaire de cette agglomération (E. RIETH, comm. orale) : l'estuaire de la Liane bordé par des reliefs accusés, permettait d'installer un port situé dans un bassin clos entre les falaises d'Odre et de Châtillon, cette dernière s'avancant même un kilomètre plus loin qu'aujourd'hui (SEILLIER *et al*, 2004). Cette notion de port fermé, gage de protection pour la flotte et ses installations logistiques, était conforme aux critères d'implantation des ports militaires méditerranéens contemporains. L'estuaire de la Canche s'en éloignait par contre franchement, d'autant plus qu'il était alors en pleine période d'aggradation dunaire (MEURISSE, 2007 ; MEURISSE *et al*, à paraître).

À partir du début du V^e siècle, quand l'Empire romain renonça à la Bretagne, le rôle stratégique dans la dynamique d'acheminement maritime paraît s'être progressivement réorienté vers l'estuaire de la Canche. Il semble que sa large ouverture, qui se prêtait mal aux critères de protection cités plus haut, ait alors été jugée plus favorable aux nouveaux facteurs recherchés : toutes les places de commerce maritime de cette époque, du Danemark au Pas-de-Calais en passant par la côte sud de la Grande-Bretagne, sont avant tout des ports ouverts, qui s'étaient largement dans leur estuaire sans aucun souci défensif. Il est cependant significatif que ce soit dans l'estuaire coutumier que l'on retrouve cette implantation, dès lors que la priorité est donnée à l'accès par des bâtiments de charge. Ces derniers, qui étaient propulsés à la voile sans recours possible aux rames comme pouvaient le faire les bâtiments militaires, sont extrêmement dépendants des courants marins. Or, le détroit du Pas-de-Calais est un couloir peu profond où transitent d'énormes masses d'eau, à l'image d'un véritable fleuve côtier alimentant tantôt la Manche, tantôt la mer du Nord. La vitesse des eaux de transit s'accélère

avec le rétrécissement de la section. Les bateaux devaient donc composer avec ces flux qui pouvaient, pendant six heures par jour, les emmener vers le Kent ou le Hampshire, s'ils partaient de l'estuaire de la Canche ; vers la baie de Canche ou les côtes frisonnes, s'ils partaient de l'estuaire de la Tamise. Par contre, depuis le cap Gris-nez, ou son pourtour immédiat, ils auraient eu tendance à être fortement déportés au large, notamment lors des courants de pleine mer, qui remontent vers la mer du Nord.

Le retour du port de transit principal dans l'estuaire coutumier me semble donc signifier une plus grande adaptation de celui-ci aux capacités de traversée comme d'atterrissage des bateaux de commerce, comme l'avait déjà relevé M. Rouche (1977). Utilisant cette connaissance des courants de pleine mer, et celle des courants de dérive créés par la houle, qui induisent en bordure du continent un flux principal longeant la côte en direction de la mer du Nord, les marins de toutes les périodes que nous avons évoquées, semblent avoir trouvé ici un juste équilibre entre les différentes contraintes créées par le milieu souhaité et les caractéristiques techniques navales en vigueur (PHILIPPE, RIETH, 2008).

Une fondation néolithique ?

À quel moment, et par quels groupes ce choix a-t-il été effectué ? Nous avons vu que l'on peut l'attribuer au moins au Bronze ancien. Cependant, l'existence, dans l'estuaire d'une occupation domestique néolithique très dense et plusieurs fois répétée, mérite de garder cette problématique ouverte.

Cette implantation néolithique semble avoir couvert plusieurs dizaines d'hectares au total, sur le coteau d'Étaples « Les Sablins ». Elle comprenait sans doute un village et des secteurs d'activités techniques périphériques qui se signalent par de très nombreux amas de débitage et foyers (fig. 7) résultant des activités domestiques (cuisine, transformation des matériaux, chauffage, etc.), ainsi que par une concentration très dense de trous de piquets qui demeure encore énigmatique.

La plus grande part de ce site a tout juste pu être observée lors d'un lotissement industriel, effectué en 1970, avant qu'un secteur, qui présente une excellente conservation des sols d'occupation, ne soit constitué en réserve archéologique. Trois campagnes pluriannuelles de fouilles s'y sont succédées depuis, la dernière étant encore en cours (HURTRELLE, PININGRE, 1976, 1979 ; PININGRE *et al*, 1991 ; PHILIPPE *et al*, 2007).

Les premiers occupants ont probablement été guidés vers ce lieu par sa situation exceptionnelle : à proximité des plateaux fertiles, sur un promontoire en bordure de mer, il était, de plus, situé à proximité d'une source de silex d'une qualité rare dans la région. Trois horizons s'y sont succédés : le niveau inférieur, daté d'environ 4700 avant J.-C., relève de la

culture de Cerny (Néolithique moyen I) ; le niveau intermédiaire a livré une céramique de tradition chasséenne (Néolithique moyen II), le niveau supérieur, des tessons campaniformes (Néolithique final).

Si l'enjeu des fouilles actuelles consiste essentiellement à caractériser le type d'occupation de chaque niveau, et à comparer ces différentes implantations, la problématique générale de l'estuaire n'est pas absente de nos préoccupations : nombreux sont les indices qui nous montrent que, dès le début du Néolithique, la mer ne constitue pas un obstacle pour les relations, y compris à grande distance (CUNLIFFE, 2002). On citera notamment la diffusion des haches alpines jusqu'en Écosse et Irlande (PÉTREQUIN *et al*, 2005), ainsi que celle du mégalithisme, qui établit dès le début du IV^e millénaire avant J.-C. des connexions directes entre les côtes du Portugal, de Bretagne et d'Irlande, que l'on retrouvera d'ailleurs encore plus affirmées dans la diffusion des premières céramiques de tradition Campaniforme sur la fin du III^e millénaire (SALANOVA, 2000).

Il n'est donc pas aberrant d'imaginer que les occupants des niveaux néolithiques de l'estuaire de la Canche étaient en contact avec leurs contemporains du sud-est britannique, ni de supposer qu'ils puissent avoir été les fondateurs de cette route maritime. D'autant plus que le bateau de Douvres montre, à travers la haute technicité de sa construction, une tradition de charpente maritime qui pourrait remonter très loin dans le temps, même si on ne connaît pas (pas encore ?) le type d'embarcation qui était alors utilisé. Mais ce thème de recherche est trop récent, sur le site des Sablins, pour avoir porté des fruits³.

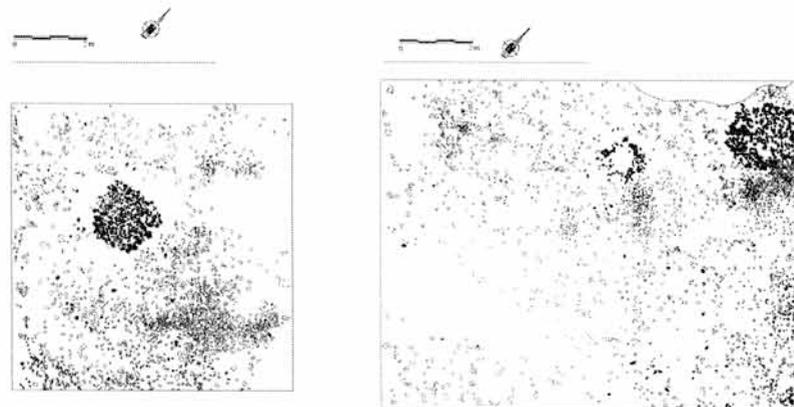


Fig. 7 : Étapes « Les Sablins ». Deux détails du sol d'occupation, section A, fouilles 1974/75 (en noir : pierres de foyers ; en blanc : silex taillés). D'après Hurtrelle, Piningre, 1976.

3 — Depuis la rédaction de cet article, l'identification d'une céramique de type « Carinated bowl » retrouvée sur le niveau intermédiaire a donné corps à cette hypothèse. La fondation de la route maritime pourrait donc remonter au début du IV^e millénaire avant J.-C.

Conclusion

La situation de l'*emporium* de Quentovic dans l'estuaire de la Canche, ne puise-t-elle pas sa source dans l'agencement des routes maritimes traditionnelles autour du détroit du Pas-de-Calais ? En l'état des données disponibles, cette interrogation me semble pouvoir être suivie d'une réponse positive : au voisinage immédiat du détroit, sur la route qui mène vers l'Atlantique, cet estuaire semble être seul à focaliser ainsi l'habitat, au contraire de ses voisins immédiats : la Liane, au nord ; l'Authie, au sud.

Nous avons vu que différents facteurs pourraient être à l'origine du rôle qu'il joue dans le système de navigation transmanche, qui relèvent d'une part de la morphologie de la côte et de son arrière-pays, d'autre part de l'architecture des embarcations, en relation avec les courants marins et éoliens aux alentours du détroit. Ces différents facteurs combinés ont créé, me semble-t-il, les conditions pour que les premiers occupants à envisager la géographie locale avec la perspective d'une liaison inter-côtière pérenne aient porté leur choix sur celui-ci.

D'autres facteurs peuvent aussi avoir joué postérieurement sur la pérennité de ce rôle, comme le statut de fleuve-frontière, qui est attesté dès le 1^{er} siècle avant J.-C., entre les Ambiens et les Morins (est-il issu d'une situation pré-existante ?). On remarquera que cette limite administrative est restée en activité jusqu'à la fin du Moyen Âge, séparant le comté de Ponthieu de celui de Boulogne, l'évêché d'Amiens de celui de Thérouanne.

En tout état de cause, les décideurs du haut Moyen Âge ont, sans nul doute, pris en compte ces différents facteurs pour retenir comme emplacement du nouveau port, l'étape continentale d'une route maritime qui semble bien être demeurée en activité pendant au moins 3 000 ans.

Bibliographie

- ANONYME, 1956 : *Map of the roman Britain*. 3^e ed, Ordnance Survey, Chessington, Surrey, 1956.
- BLANCHET, 1984 : J.-C. BLANCHET, « Les premiers métallurgistes en Picardie et dans le Nord de la France », *Mémoires de la Société préhistorique française*, t. 17, Paris, 1984.
- BOURGEOIS, TALON, 2005 : J. BOURGEOIS, M. TALON (éd.), *L'Âge du Bronze dans le Nord de la France dans son contexte européen*. Actes du 125^e congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Lille, 2000, éd. du CTHS, APRAB, 2005, 378 p.
- BOSTYN *et al*, 1990 : F. BOSTYN, G. BLANQUAERT, Y. LANCHON, « L'enclos triple de Fréthun "Les Rietz" », *Cahiers de Préhistoire du Nord*, 8, 1990, p. 37-46.
- CLARK, 2004a : P. CLARK (éd.), *The Dover Bronze age boat in context. Society and water transport in prehistoric Europe*, Oxford, 2004, 152 p.
- CLARK, 2004b : P. CLARK (éd.), *The Dover Bronze age boat*, Swindon, 2004, 340 p.
- CLOTUCHE, 1998 : R. CLOTUCHE, *Étaples : « La Garennière » Rapport préliminaire de fouille de sauvetage urgent, 1997*, 18 p., AFAN, SRA N-P-d-C, 1998.
- COUPPÉ, 1965 : J. COUPPÉ, *Rapport d'intervention sur le bâtiment ayant livré le trésor*. Rapport de fouilles archéologiques, 6 p. dactylographiées, plan, Sté Quentovic, 1965.
- COUPPÉ, 1972 : J. COUPPÉ, « Le Gallo-romain à Étaples », *Quentovic*, n° spécial, *Collections du musée d'Étaples et notes historiques*, 1972, p. 16-24.
- COUSIN, 1842 : L. COUSIN, « Rapport sur les fouilles archéologiques faites par le Comité de Boulogne à Étaples en 1842 », *Bulletin de la Société des Antiquaires de la Morinie*, t. 6, 1841-1843, p. 47-64.
- CUNLIFFE, 2002 : B. CUNLIFFE, « People of the sea », *British Archaeology*, 63, February 2002, p. 12-17.
- DELMAIRE, 1994 : R. DELMAIRE (dir.), *Le Pas-de-Calais*. Carte archéologique de la Gaule, Pré-inventaire archéologique, Paris, 1994, 2 vol.
- DELMAIRE, 1995 : R. DELMAIRE, « Les enfouissements monétaires, témoignages d'insécurité ? », *Revue du Nord-Archéologie*, t. 77, n°313, 1995, p. 21-26.
- DELMAIRE, COUPPÉ, 1988 : R. DELMAIRE, J. COUPPÉ, « Un lot du trésor trouvé à Étaples en 1964 », *Trésors monétaires*, t. 10, 1988, p. 55-57.
- DESFOSSÉS, 2000a : Y. DESFOSSÉS (dir.), *Archéologie préventive en vallée de Canche – les sites protohistoriques fouillés dans le cadre de la réalisation de l'autoroute A 16*. *Nord-Ouest Archéologie*, 11, C.R.A.D.C. Berck-sur-mer, 2000, 427 p.
- DESFOSSÉS, 2000b : Y. DESFOSSÉS, « L'apport des sites d'Étaples-Tubersent et de La Calotterie », dans *Archéologie préventive en vallée de Canche – les sites*

- protohistoriques fouillés dans le cadre de la réalisation de l'autoroute A 16, Nord-Ouest Archéologie, 11, C.R.A.D.C. Berck-sur-mer, 2000, p. 185-187.
- DESFOSSÉS, MASSON, 2000 : Y. DESFOSSÉS, B. MASSON, « Les enclos funéraires du "Motel" à Fresnes-Les-Montauban (Pas-de-Calais) », *Habitats et nécropoles de l'Âge du Bronze sur le Transmanche et le TGV Nord*, *Bulletin de la Société Préhistorique Française*, 89, n°10-12 (Études et travaux), 2000, p. 303-342.
- DESFOSSÉS *et al*, 2000 : Y. DESFOSSÉS, E. MARTIAL, L. VALLIN, « Le site d'habitat du Bronze moyen du "Château d'Eau" à Roeux (Pas-de-Calais) », *Habitats et nécropoles de l'Âge du Bronze sur le Transmanche et le TGV Nord*, *Bulletin de la Société Préhistorique Française*, 89, n°10-12 (Études et travaux), 2000, p. 344-391.
- DESFOSSÉS, PHILIPPE, 2002 : Y. DESFOSSÉS, M. PHILIPPE, « Angleterre et France à l'Âge du Bronze – Les Contacts Transmanche », *Archéologia*, 391, juillet-août 2002, p. 46-57.
- DILLY, 1988 : G. DILLY, « Découvertes côtières et marines sur la Côte d'Opale », *Nord-Ouest Archéologie*, 1, 1988, p. 25-32.
- GALLOIS, COUPPÉ, 1977 : J.-P. GALLOIS, J. COUPPÉ, « Découvertes gallo-romaines au nord et à l'est d'Étaples », *Bulletin de la Commission départementale des monuments historiques du Pas-de-Calais*, t. X, n°2, 1977, p. 65-72.
- GEOFFROY, 1994 a : J.-F. GEOFFROY, « Étaples : Fouille d'un quartier d'habitat rural secondaire », *Revue du Nord-Archéologie*, t. 76, n°308, 1994, p. 147-153.
- GIARD, 1965 : J.-B. GIARD, « Le trésor d'Étaples », *Revue numismatique*, 6^e série, t. VII, 1965, p. 206-224.
- HENTON, 2005 : A. HENTON, « Étaples – "La Pièce à Liards" », *Bilan Scientifique Régional Nord – Pas-de-Calais 1994*, Ministère de la Culture et de la communication, 2005, p. 145-148.
- HENTON, en préparation : A. HENTON, « Étaples – "La Pièce à Liards" », *Rapport de fouilles*, INRAP, en préparation.
- HURTRELLE, PININGRE, 1976 : J. HURTRELLE et J.-F. PININGRE, « Le site néolithique des Sablins à Étaples (Pas-de-Calais), premiers résultats », *Septentrion*, 6, 1976, p. 46-57.
- HURTRELLE, PININGRE, 1979 : J. HURTRELLE et J.-F. PININGRE, « Les ateliers de taille du silex à Étaples », *Archéologia*, 137, 1979, p. 36-40.
- LEBECQ, 1994 : S. LEBECQ, « Entre Manche et Mer du Nord, entre Grande-Bretagne et continent – Les relations à travers le détroit dans les premiers siècles médiévaux », dans S. CURVEILLER (dir.), *Les champs relationnels dans l'Europe du Nord et du Nord-Ouest des origines à la fin du Premier Empire*, Calais, 1994, p. 29-43.
- MARDSSEN, 2004 : P. MARDSSEN, « Reconstruction of the boat », dans P. CLARK (éd.), *The Dover Bronze age boat in context – Society and water transport in prehistoric Europe*, Oxford, 2004, p. 32-95.

- MARGUET, 1841 : H. MARGUET, « Rapport sur les fouilles faites en 1841 à Étaples, lu à la séance publique du 20 décembre 1841 », *Bulletin de la Société des antiquaires de la Morinie*, t. 6, 1841-1843, p. 191-215.
- MARCIGNY *et al*, 2002 : C. MARCIGNY, B. AUBRY, A. VERNEY, S. VACHER, C. THOORIS, « Découvertes récentes de l'Âge du Bronze moyen dans le département de la Sarthe (Pays de la Loire) », *Revue Archéologique de l'Ouest*, 19, p. 7-13.
- MARCIGNY, GHESQUIÈRE, 2003 : C. MARCIGNY, E. GHESQUIÈRE, *L'Île Tatihou à l'âge du Bronze (Manche)*, *Habitats et occupation du sol*, Documents d'Archéologie Française (DAF), n°96, 192 p.
- MARIETTE, 1970 : H. MARIETTE, « Préhistoire de la Côte d'Opale, du mésolithique à la conquête romaine », *Septentrion*, 5-6, 1970, p. 90-96.
- MARIETTE, 1972 : H. MARIETTE, « Un site protohistorique de production du sel à Étaples (Pas-de-Calais) » *Congrès préhistorique de France, XIX^e session, Auvergne, 1969*, Paris, 1972, p. 284-292.
- MEURISSE, 2004 : M. MEURISSE, « Évolution du littoral Picard durant l'Holocène », *Sucellus*, 55, 2004, p. 17-31.
- MEURISSE, 2007 : M. MEURISSE, « Enregistrement haute résolution des massifs dunaires Manche, Mer du Nord, Atlantique – le rôle des tempêtes », *Mémoire de thèse, Université des sciences et technologies de Lille 1*, 2007, 299 p.
- MEURISSE, *et al*, à paraître : M. MEURISSE, M. PHILIPPE, G. GOSSELIN, I. LEROY, L. VERSLYPE, B. VAN VLIET-LANOE, « Approche pluri-disciplinaire de l'enregistrement Holocène du Nord de la France (Val de Canche) : paléoenvironnement, archéologie et données historiques », *Quaternaire*, n° spécial, *actes du colloque Q6, Biodiversité au Quaternaire – climats, environnements, peuplements*, Montpellier, février 2008, INQUA/AFEQ, à paraître.
- MUNAUT, 1989 : A. V. MUNAUT, « Analyse palynologique de structures datant des III^e et IV^e siècles, observées à Étaples "Blanc-Pavé" (Pas-de-Calais) », dans I. SIDERA, *Une agglomération secondaire romaine en secteur rural*. Rapport de fouilles archéologiques, AFAN, SRA. N-P-d-C, 3 p. dactylographiées, 1989.
- PÉTREQUIN *et al*, 2005 : P. PÉTREQUIN, M. ERRERA, S. CASSEN, G. BILLAND, C. COLAS, D. MARECHAL, F. PRODEO, F. VANGELE, « Des Alpes italiennes à l'Atlantique au V^e millénaire – Les quatre grandes haches polies de Vendeuil et Maizy (Aisne), Brenouille (Oise) », *Revue Archéologique de Picardie*, n° spécial, 22, 2005, p. 75-104.
- PHILIPPE, 2004 : M. PHILIPPE, « L'occupation du territoire d'Étaples (Pas-de-Calais) durant l'Antiquité gallo-romaine – un état des connaissances après deux siècles de fouilles et de trouvailles », *Sucellus*, 55, 2004, p. 32-50.
- PHILIPPE, RIETH 2008 : M. PHILIPPE et E. RIETH, « Naviguer au Nord de l'Europe, de la Préhistoire à l'aube du Moyen Âge », *Archéologia*, 458, septembre 2008, p. 30-39.
- PHILIPPE *et al*, 2007 : M. PHILIPPE, J.-P. CASPAR, G. GOSSELIN, M. MEURISSE, R. MARCH, D. PITON, V. RASSART, *Étaples*, « Les Sablins » (Pas-de-Calais)-

- campagne 2006*. Rapport de fouille, janvier 2007, Musée Quantovic, SRA Nord – Pas-de-Calais, 66 p.
- PININGRE *et al*, 1991 : J.-F. PININGRE, F. BOSTYN, J. COUPPÉ, C. CONSTANTIN, G. DELIBRIAS, « L'atelier de taille du silex des Sablins à Étaples (Pas-de-Calais) », *Gallia Préhistoire*, 33, 1991, p. 83-135.
- POMEY, RIETH, 2005 : P. POMEY et E. RIETH, *L'Archéologie navale*, Ed. Errance, Paris, 2005, 215 p.
- ROUCHE, 1977 : M. ROUCHE, « Les Saxons et les origines de Quantovic », *Revue du Nord – Archéologie*, 235, 1977, p. 457-478.
- SALANOVA, 2000 : L. SALANOVA, *La question du Campaniforme en France et dans les Îles Anglo-Normandes*. Ed. CTHS, SPF, Paris, 2000, 392 p.
- SEILLIER *et al*, 2004 : C. SEILLIER, A. DEMON, S. LECLERCQ, P. KNOBLOCK, « Boulogne, port romain », *Archéologie en Nord – Pas-de-Calais*, DRAC NPDC Villeneuve d'Ascq, 1994, 14 p.
- SOUQUET, 1865 : G. SOUQUET, « Rapport sur des fouilles faites au château d'Étaples en 1864 », *Bulletin de la Commission des antiquaires départementale du Pas-de-Calais*, II, 1865, p. 270-274.
- VAN VLIET-LANOË *et al*, 1998 : B. VAN VLIET-LANOË, J.-L. MANSY, J.-P. MARGEREL, J.-P. VIDIER, J. LAMARCHE, M. EVERAEST, « Le Pas-de-Calais, un détroit cénozoïque à ouvertures multiples », *Comptes Rendus de l'Académie des Sciences*, Paris, Sciences de la terre et des planètes, 326, 1998, p. 729-736.
- VAN VLIET-LANOË *et al*, 2004 : B. VAN VLIET-LANOË, E. GANDOUIN, M. MEURISSE, « Évolution des niveaux marins quaternaires dans le nord de la France : données nouvelles et mise au point », *Sucellus*, 55, 2004, p. 1-16.