Préface

Autor(en): **Weidmann, Denis**

Objekttyp: **Preface**

Zeitschrift: **Cahiers d'archéologie romande**

Band (Jahr): **82 (2001)**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

PRÉFACE

La réalisation du réseau des routes nationales sur sol vaudois se sera étendue sur près d'un demi-siècle, ponctuée de découvertes archéologiques qui ont à chaque fois révélé des aspects totalement inconnus de notre passé. Dans de nombreux sites, la détection des vestiges a été relativement aisée et les fouilles, spectaculaires, ont produit des structures bien visibles et caractérisées. Les recherches archéologiques conduites dans le vallon qui s'étend entre les villages de Pomy et de Cuarny échappent totalement à de tels clichés.

Aucun vestige n'avait été signalé dans cette combe humide et ombragée, loin des sentiers battus. Elle devait être explorée en quasi-totalité, avant un chantier de génie-civil s'annonçant comme particulièrement dévastateur. Le lieu avait en effet été choisi pour le débouché d'un long tunnel autoroutier partant d'Yverdon, sur un tronçon jalonné d'ouvrages d'art, ultime chaînon manquant à la continuité helvétique de l'autoroute A1, mise en chantier 40 ans auparavant.

Pour explorer les emprises et effectuer les études adéquates, nous avons mandaté l'entreprise d'archéologie Archeodunum, groupement dirigé par Daniel Castella et Frédéric Rossi, qui étaient responsables des investigations, jusqu'à la rédaction du présent rapport.

Les chercheurs, sondant méthodiquement la cuvette et ses abords, ont déjà accompli une première performance: l'exploration d'une grande unité de territoire traitée en surface (45 hectares) et non pas de manière linéaire, comme y contraignent habituellement les projets d'infrastructures de transport. Le résultat a été particulièrement remarquable, car les quelques 250 sondages, dûment analysés, ont révélé la présence d'une série d'occupations humaines dispersées dans l'ancienne zone humide, couvrant plusieurs périodes de la protohistoire dont nous ne connaissions auparavant que de rares témoins.

La seconde performance, et non la moindre, a été celle de l'exploration archéologique de ces vestiges, réduits la plupart du temps à des traces de matière organique décomposée, à de légères fosses ou à des assemblages de cailloux. Les difficiles conditions climatiques et hydrologiques régnant dans ce lieu ont éprouvé l'endurance des archéologues, dirigés par Pascal Nuoffer, Francis Thodé et François Menna, au cours des 2 années ininterrompues qu'ont duré les fouilles des divers sites dispersés autour de l'ancien marais.

Ces travaux ont été également marqués par l'urgence, surtout dans leur phase finale, en dépit d'une excellente coordination assurée par le Service cantonal de construction des autoroutes. Au terme des travaux dans le terrain, plusieurs années ont encore été nécessaires au groupe restreint des responsables pour effectuer les analyses, la mise au net et l'étude des résultats, ainsi que la production du présent rapport.

Nous saluons la remarquable qualité de ces travaux, qui apportent des plans de constructions et des reconstitutions d'habitats dont on n'avait aucun équivalent dans nos régions, pour des périodes où cette typologie est particulièrement mal connue. L'étude particulièrement fouillée qui en est faite, et les preuves données par le matériel associé constituent un apport substantiel à l'archéologie protohistorique en Suisse. Il en est de même pour les constructions rurales isolées remontant à l'époque gallo-romaine et au Bas-Empire. Les études d'objets particuliers et celles qui illustrent les conditions environnementales du vallon aux diverses époques tirent également le meilleur parti des données recueillies.

Ce bilan, publié par les Cahiers d'Archéologie Romande, rend compte de manière exemplaire des efforts humains, scientifiques et financiers qui ont été consentis pour le sauvetage du contenu archéologique de cette partie du territoire vaudois. Nous en félicitons tous les auteurs, exécutants et responsables.

Rappelons une fois encore à ce propos que les frais des fouilles archéologiques rendues nécessaires par la construction des autoroutes, de même que le traitement de la documentation qu'elles produisent, sont financés par le maître de l'ouvrage fédéral et cantonal, au même titre que la construction elle-même. Ces dispositions édictées par le Conseil Fédéral, le 13 mars 1961, sont fondamentales pour la prise en compte du patrimoine archéologique.

Pour la bonne application de ces principes, le service cantonal responsable de la protection du patrimoine archéologique, représenté par le soussigné et par Catherine May Castella, a défini et organisé le programme des investigations, contrôlé leur déroulement et leur gestion administrative.

Nous saisissons cette occasion pour exprimer notre reconnaissance à tous les partenaires de cette longue intervention et qui l'ont rendue possible.

Nous pensons avant tout à la direction de l'Office fédéral des routes (OFROU), M. Kurt Suter, puis M. Olivier Michaud, et en particulier à son délégué aux questions relevant de l'archéologie M. Andreas Gantenbein. Du côté des autorités et instances cantonales vaudoises, MM. Daniel Schmutz, puis Philippe Biéler, conseillers d'Etat, chefs du département qui réunit nos services, ont suivi avec intérêt le progrès des fouilles et des études. La direction du service des routes et autoroutes (SRA), M. Bernard Daucher, chef de service, MM. Robert Dubray, puis Hermann Fleischer, chefs de la division des routes nationales, ont toujours soutenu nos requêtes avec bienveillance.

Sur le terrain et dans les bureaux, nos collègues ingénieurs et techniciens, responsables des projets et de leur réalisation, MM. †Jean-Pierre Bonzon, Jean-Pierre Mani, Ovidiu Opran et Pierre Thierry ont vécu au quotidien les problèmes, mais aussi les découvertes de l'archéologie. Nous leur en sommes donc largement redevables.

L'Archéologue cantonal
Denis Weidmann