

Zeitschrift: Archéologie vaudoise : chroniques
Band: - (2014)

Artikel: Archéologie vaudoise et autoroutes : un bilan
Autor: Castella, Catherine May
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1047749>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Archéologie vaudoise et autoroutes

Un bilan

Catherine May Castella

L'année 2014 a marqué la fin d'une longue et fructueuse collaboration entamée il y a plus de cinquante ans entre l'Archéologie cantonale vaudoise et l'Office fédéral des routes (OFROU). Les fouilles de grande envergure préalables à la construction du réseau autoroutier vaudois ont livré une série exceptionnelle de sites couvrant plus de neuf millénaires.

Fig. 1

N5. Onnens-Les Côtes.
Restitution d'une cérémonie
culturelle, à partir de
l'organisation et du contenu
des fosses (© Archéologie
cantonale, Lausanne, dessin
D. Glauser).



Lorsque commencent les premiers travaux autoroutiers (fig. 2), au tout début des années 1960, aucun canton n'est encore doté d'un service d'archéologie lui permettant de gérer des fouilles de grande ampleur. Les premières investigations sur les routes nationales ont donc été organisées par la Société suisse de préhistoire et d'archéologie (SSPA), devenue Archéologie suisse en 2007, seul organe pouvant représenter les intérêts du domaine à cette époque.

Sous l'impulsion des professeurs des quatre universités ayant une chaire d'archéologie (H.-G. Bandi à Berne, R. Laur-Belart à Bâle, M.-R. Sauter à Genève et E. Vogt à Zurich), le Conseil fédéral a donc chargé la SSPA de créer une structure permettant de réaliser les premières fouilles d'urgence. C'est ainsi qu'est née la « Centrale d'archéologie » (Archäologische Zentralstelle für Nationalstrassenbau/AZN). Un arrêté fédéral urgent édicté en 1961 a ensuite fixé les modalités de prise en charge et de financement des opérations de fouilles.

Au fur et à mesure que les cantons se sont dotés d'institutions adéquates, ceux-ci ont pris le relais des opérations (fig. 3). Par leurs législations, ce sont en effet les services cantonaux d'archéologie qui sont habilités à définir les sites à protéger ou qui doivent être fouillés. Il leur appartient également de proposer la manière d'organiser les fouilles, en coordination avec les services constructeurs. Dès lors, l'AZN n'a plus agi que comme garant au plan suisse des prestations archéologiques menées par les cantons.

Dans le cas vaudois, régi par la Loi sur la protection de la nature, des monuments et des sites de 1969 (LPNMS), les projets font l'objet d'une autorisation délivrée par le Département en charge de l'archéologie, au moment de leur mise à l'enquête. Lorsque cela est possible, les sondages archéologiques sont planifiés en amont, dès la prise de possession anticipée des terrains (fig. 4).

Jusqu'au début des années 2000, c'est le Service des routes et autoroutes de l'Etat de Vaud, auquel l'Office fédéral des routes a délégué toutes les opérations, qui a été l'interlocuteur direct de l'Archéologie cantonale. Le cadre général et le financement du volet archéologique et routier étaient

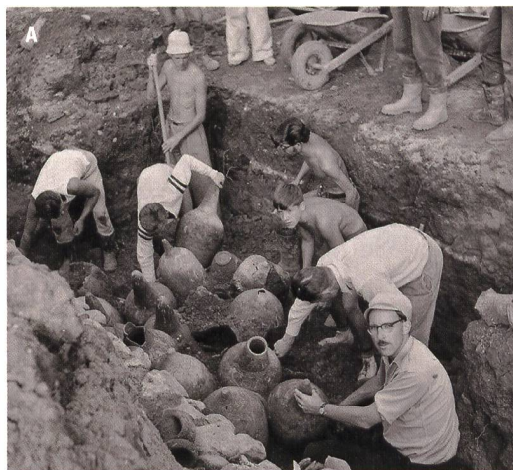


Fig. 2

N1. Vicus de Lousonna. L'équipe, constituée de manœuvres et d'étudiants, sous la direction de l'archéologue H. Bögli, est directement salariée par la Confédération.

A Fouille d'un dépôt d'amphores en 1960.

B Fouille d'un four de potiers en 1961 (© AZN).

établis une fois par an d'entente avec les responsables de l'OFROU.

En 2008, avec la Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches entre la Confédération et les Cantons (RPT), la Confédération est devenue propriétaire et maître d'ouvrage des routes nationales. En conséquence, le *modus operandi* de l'OFROU s'est adapté à cette situation avec la création de cinq filiales inter-cantoniales. Il a par ailleurs initié la formation, par les cantons, de onze unités territoriales centralisant les opérations jusque-là menées par les services cantonaux des routes.

Pour le canton de Vaud, cela n'a cependant pas eu de répercussion sur les travaux archéologiques, assimilés à l'achèvement du réseau, qui ont continué d'être gérés par le Service des routes.

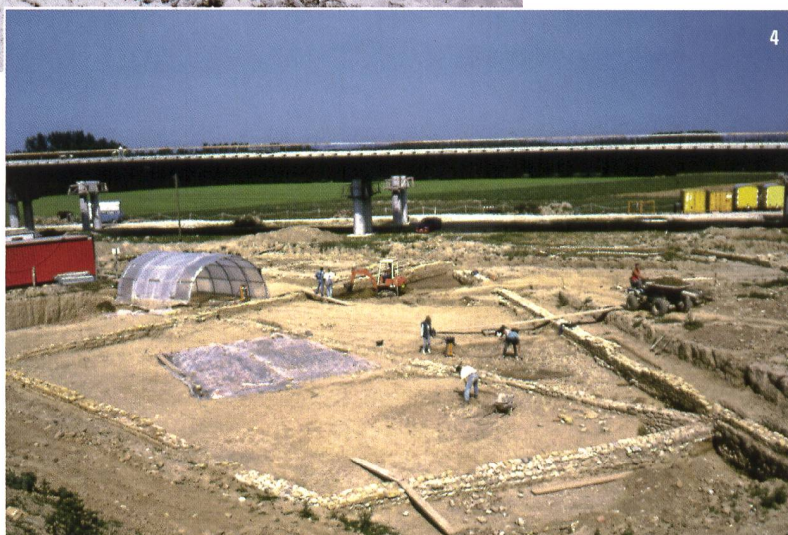


Fig. 3

N1. Bavois. Fouilles menées en 1977-1978. Des sondages exploratoires effectués en 1973 avaient déjà mis en évidence le site. Les fouilles sont menées par la section d'Archéologie cantonale (© Archéologie cantonale, Lausanne).

Fig. 4

N1. Avenches-En Chaplix. Les fouilles archéologiques extensives ne sont possibles qu'une fois les terrains acquis par la Confédération. En raison de leur ampleur, les travaux se sont poursuivis parallèlement à la construction de la route nationale, passant partiellement en viaduc à cet endroit (arrière-plan) (© Archeodunum SA).



Procédure applicable en cas de découvertes archéologiques ou paléontologiques

En application des art. 7a et 12n de l'Ordonnance sur les routes nationales (ORN) et de l'art. 3 de l'Ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales (OUMin), toutes deux datées du 7 novembre 2007, cette procédure règle la recherche de vestiges archéologiques et paléontologiques ainsi que la marche à suivre en cas de découvertes lors de la construction de routes nationales. Elles s'appliquent à la fois aux installations nouvelles et existantes et vaut par analogie pour l'achèvement du réseau.

Si des découvertes connues ou présumées peuvent avoir des répercus-

sions sur la planification et l'établissement des projets, l'OFROU demande les clarifications nécessaires et définit les mesures requises dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement. Lorsque les découvertes ne peuvent être conservées intactes et que leur importance présumée le justifie, une fouille archéologique ou paléontologique est réalisée à titre de mesure compensatoire.

La directive garantit le respect de la compétence exclusive des cantons en matière de protection de la nature et du patrimoine, ceux-ci étant en particulier responsables de la réalisation des fouilles.

Elle fixe en outre les mesures de protection éventuelles et la participation de la Confédération aux coûts de fouilles et d'élaboration, définies dans le projet définitif de la route nationale concernée.

A notre connaissance, ce texte est le premier en territoire helvétique qui décrit avec précision les tenants et aboutissants des travaux archéologiques, depuis la phase de prospection jusqu'au délai et au contenu du Rapport final, si la présence avérée d'un site justifie sa fouille scientifique préventive.

Le cadre opérationnel

L'arrêté fédéral du 13 mars 1961 tient en quelques lignes stipulant que « les frais des fouilles pour la recherche d'antiquités sur le tracé des futures routes nationales, de déblaiement, ou de levés scientifiques des trouvailles (photos, esquisses, mensurations) sont des frais de construction des routes nationales ».

Seuls sont explicitement exclus du financement par la Confédération le « traitement conservateur, la préparation et la conservation des trouvailles », comprendre la gestion complète des objets trouvés lors des fouilles (fig. 5).

Dans l'Art. 3 de la Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (01.07.1966), cet engagement de la Confédération est renouvelé, en prescrivant que les services fédéraux, dans l'accomplissement de leurs tâches – notamment la construction des routes nationales – doivent prendre en compte les « sites évocateurs du passé ». Ce qui peut être fait de deux manières: soit en évitant des atteintes au sous-sol en adaptant les tracés et ouvrages (fig. 6), soit en assumant les fouilles archéologiques nécessaires, si l'impact ne peut être évité – cette seconde solution prévalant dans la quasi-totalité des situations.

La formulation liminaire de l'arrêté fédéral a permis d'imputer à la Confédération des travaux de mieux en mieux structurés, mais aussi de plus en plus coûteux.

Dans le prolongement de la RPT et face à l'augmentation exponentielle des frais liés à l'archéologie, dans les années 2000, la Confédération a amorcé une réflexion fondamentale sur ses missions en matière d'archéologie autoroutière, impliquant des archéologues cantonaux, la société faitière Archéologie suisse et l'OFROU. En 2011, cette démarche a débouché sur l'engagement, au sein de l'OFROU, d'un spécialiste en archéologie et paléontologie, Alexander von Burg.

En 2012, une directive définissant la « procédure applicable en cas de découvertes archéologiques ou paléontologiques lors de la construction de routes nationales » a été édictée afin de minimiser les disparités entre cantons en définissant un traitement standard de qualité (cf. encadré Procédure).



Fig. 5

A N1. Les fouilles d'Avenches-En Chaplix ont livré du mobilier en abondance: statuaire, urnes funéraires en verre, céramiques déposées en offrande dans les tombes. Après restauration et études, celui-ci est venu enrichir les collections du Musée romain d'Avenches (© Musée romain d'Avenches, photo A. Glauser).



B N5. Rendus très fragiles par leur ancienneté, les vestiges pré- et protohistoriques sont le plus souvent très fragmentaires. La restauration et la gestion de ces pots découverts à Onnens-Praz Berthoud est du ressort du Musée cantonal d'archéologie et d'histoire (© Musée cantonal d'archéologie et d'histoire, Lausanne, photo Y. André).



Fig. 6

N9b. Le tracé de l'autoroute a été modifié pour épargner la villa romaine d'Orbe-Boscéaz, repérée par photo aérienne dans toute son étendue en 1976. Les fouilles-école planifiées entre 1986 et 2004 ont révélé l'édifice dans toute son ampleur et son luxe d'aménagements. Ici l'enfilade de pièces du bâtiment principal, toutes dotées de sols en terrazzo (photo Fibbi-Aeppli, Grandson).

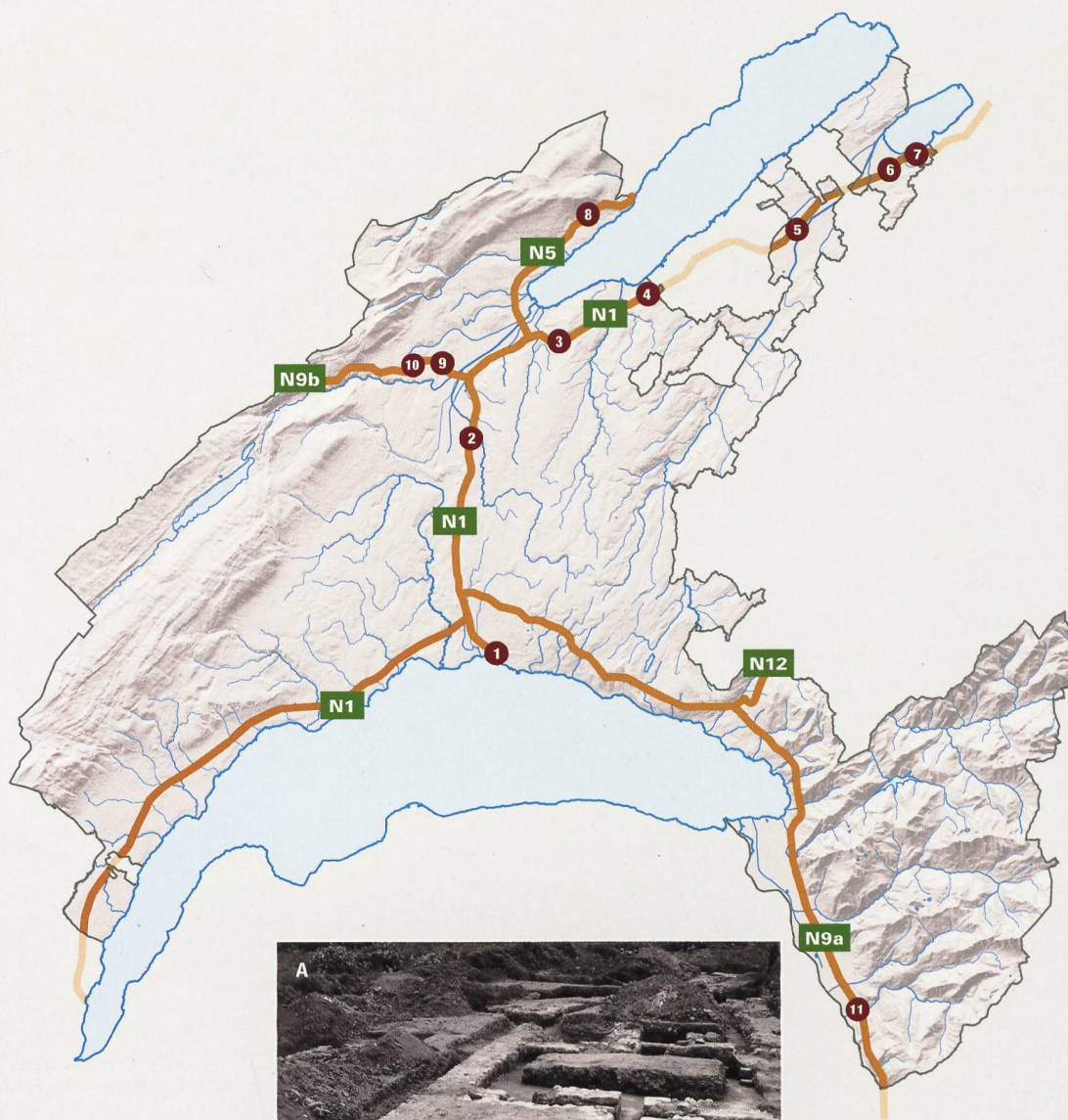


Fig. 7

Plan du réseau autoroutier vaudois, avec la localisation des sites fouillés (© Archéologie cantonale, Lausanne).

N1 Genève-Yverdon

- 1 Lousonna-Vidy
- 2 Bavois

N1 Yverdon-Faug

- 3 Pomy-Cuarney
- 4 Yvonand
- 5 Payerne
- 6 Avenches-En Chaplix
- 7 Faoug-Derrière le Channey

N5 Grandson-Vaumarcus

- 8 Onnens-Concise

N9b Chavornay-Vallorbe

- 9 Orbe-Boscéaz
- 10 Montcherand-En Léchère

N9a Lausanne-Saint-Maurice

- 11 Bex-St-Maurice

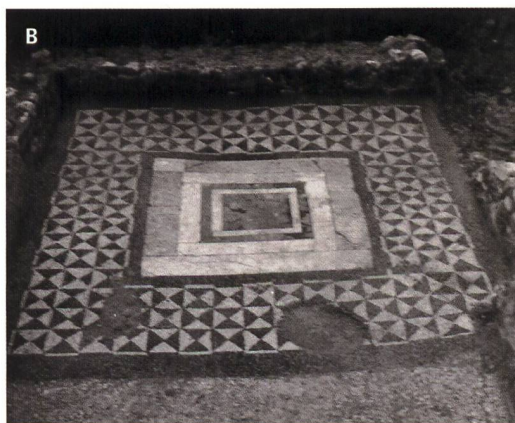


Fig. 8

Faute de temps, seules des fouilles superficielles ont pu être menées à Lousonna dans le cadre des travaux de la N1 Lausanne-Genève. Des vestiges très bien conservés ont cependant été découverts, à l'image de cette pièce équipée d'un chauffage au sol (A) et de cette pièce ornée d'une mosaïque géométrique (B) (© AZN).

Le contexte vaudois

Avec les fouilles menées en urgence dès 1960 sur le tracé de la future N1 Genève-Lausanne dont l'ouverture devait coïncider avec celle de la future Exposition Nationale prévue à Lausanne en 1964, le canton de Vaud a été le premier confronté à la découverte de vestiges archéologiques sur un tracé autoroutier.

Dans ce cadre, des quartiers de l'agglomération gallo-romaine de Lousonna ont été fouillés sur une longueur de près d'un kilomètre, toutefois pour l'essentiel de façon très superficielle (fig. 8).

Faute d'effectifs, le reste du tronçon Lausanne-Genève ne fera l'objet d'aucun suivi archéologique par l'AZN. Sur sol vaudois, les travaux des routes nationales s'interrompent ensuite durant quelques années.



Mise en place d'une systématique

Au début des années 1970, la suite de l'autoroute N1 Genève-Lausanne-Berne est projetée entre Yverdon et Yvonand, à la frange des zones marécageuses de « la Grande Cariçaie », dans un secteur où plusieurs stations littorales préhistoriques avaient été détectées lors de la correction des eaux du Jura. Une campagne de sondages exploratoires est effectuée en 1971, élargie durant l'hiver 1972-1973 (fig. 9). Le projet de conservation du site naturel de « la Grande Cariçaie » entraînera l'abandon du tracé de la N1 dans ce secteur et limitera l'exploration archéologique à ces sondages préliminaires.

En 1973, des sondages ont lieu sur le tronçon Lausanne-Yverdon de la même N1, constatant l'arasement quasi-total des vestiges d'une villa gallo-romaine déjà connue à Bavois.

Mais c'est le site protohistorique de Bavois « En Raillon » qui, le premier, bénéficiera de la méthode de sondages systématiques testée à Yverdon et Yvonand : fouillé sur deux ans entre 1977 et 1978, il a été détecté bien plus tôt grâce aux prospections réalisées dès 1973 sur le tracé du futur tronçon Lausanne-Yverdon de la N1, révélant un habitat protohistorique terrestre à un endroit où rien n'en laissait présager l'existence (fig. 10).

La construction de la N9, séparée en deux tronçons N9a de Lausanne à Saint-Maurice et N9b de Chavornay à Vallorbe fait l'objet d'interventions archéologiques ponctuelles uniquement. C'est ainsi qu'ont été mis au jour des segments de voies romaines à Lignerolle-Chantemerle et à Villeneuve, un bas fourneau du Haut Moyen Âge à Montcherand-En Léchère, un horizon de l'âge du Bronze final à Lutry-En Convernay, des milliers à Yvorne ou des bois préhistoriques à Ollon-Duzillet. Lors des travaux du tronçon Aigle-Sion, de 1980 à 1991, l'autoroute a détruit dans la cluse de Saint-Maurice une petite partie des fortifications Dufour, progressivement édifiées courant 19^e siècle, dans un contexte politique européen

troublé. Mais le site majeur du tronçon N9 est, sans conteste, la villa romaine d'Orbe-Boscéaz. Des photos aériennes faites durant l'été exceptionnellement sec de 1976 avaient permis d'appréhender l'extension de ce vaste domaine agricole antique composé de la résidence du maître, de ses dépendances et de tout le domaine qui l'entoure. Il a ainsi été possible de dresser un premier plan interprétatif qui révèle l'une des plus grandes villae romaines connue au nord des Alpes. Ces résultats ont été jugés suffisants pour justifier l'élaboration d'un tracé de l'autoroute qui évite complètement le site. C'est ainsi que le tracé de la future N9b a été modifié de façon à contourner la villa au cœur de son enclos de quelque 400 m de côté. La route cantonale d'Yverdon à Orbe a ensuite été démantelée et son emprise fouillée. De 1986 à 2004, les fouilles se sont succédées à raison d'une campagne estivale par an, menée par l'Institut d'archéologie et des sciences de l'Antiquité de l'Université de Lausanne, révélant l'édifice dans toute la splendeur que laissaient déjà entrevoir ses mosaïques, connues pour certaines depuis le milieu du 19^e siècle (fig. 11).

Fig. 9

N1. Yvonand, 1973. Sondages sur le tracé d'origine envisagé par la rive sud du lac de Neuchâtel, traversant la station lacustre d'Yvonand. Une petite équipe a été montée par l'Archéologie cantonale toute nouvellement créée (© Archéologie cantonale, Lausanne).

Fig. 10

N1. Grâce à une fouille fine et méthodique, les vestiges tenus mis au jour à Bavois ont beaucoup amélioré les connaissances sur les occupations terrestres de l'âge du Bronze, encore méconnues jusque-là (© Archéologie cantonale, Lausanne).

Fig. 11

Au gré des campagnes successives menées sur le site d'Orbe-Boscéaz par l'Université de Lausanne, la maison du maître (*pars urbana*) a pu être fouillée dans son intégralité et le plan de la villa suffisamment bien connu pour permettre une reconstitution (photo Sapristi studio).





Fig. 12

N1. Une nécropole romaine a été fouillée en 1995 à la route de Bussy. Ici, un groupe de tombes à inhumation particulièrement bien conservées (photo Archeodunum SA).

Fig. 13

N1. Dans le vallon de Pomy-Cuarny a été découverte une canalisation romaine alimentant un établissement rural voisin (photo Archeodunum SA).



Une stratégie intégrée

Dès les années 1980, le système intégré est désormais bien rôdé: sondages exploratoires systématiques suivis de fouilles extensives lorsque des sites sont détectés, puis exploitation des données récoltées lors des fouilles.

En 1986, c'est à nouveau la N1 qui occupe les archéologues: les sondages préliminaires réalisés dès 1986 sur le nouveau tracé d'environ 40 km reliant Yverdon à Faoug marquent le début d'une série de campagnes de fouilles d'une ampleur inégalée. Etalées sur plus d'une décennie, elles seront l'occasion de plusieurs découvertes exceptionnelles: à Avenches-En Chaplix, mais également à Faoug, Payerne-En Planeise et Route de Bussy (fig. 12), ainsi que dans le vallon de Pomy et Cuarny (fig. 13).

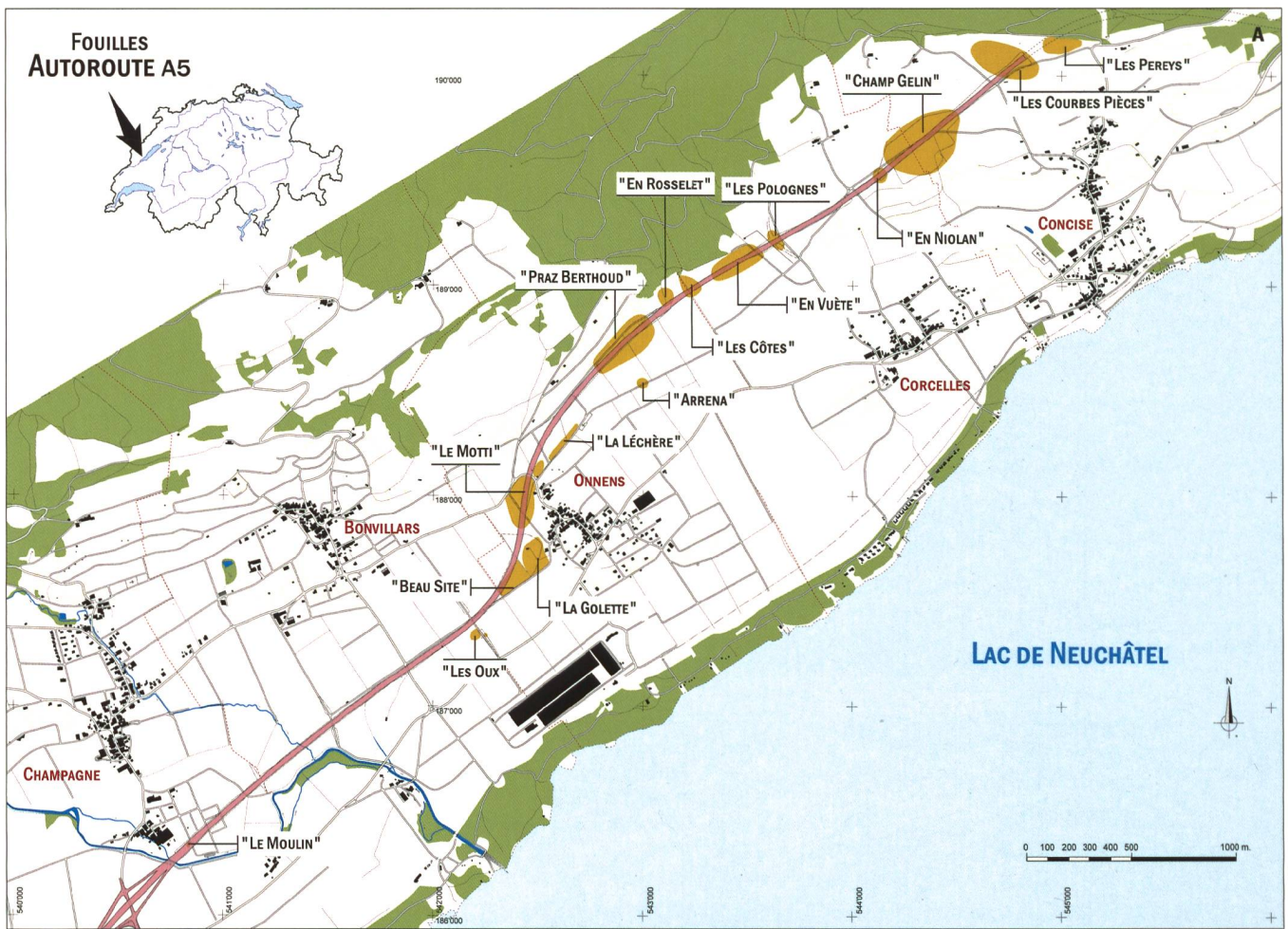
Les fouilles battent encore leur plein à Pomy lorsque le tronçon Yverdon-Neuchâtel de la N5 est mis à l'étude. En 1994, des sondages exploratoires systématiques sont effectués sur les six kilomètres du tracé vaudois compris entre les communes de Grandson et de Concise. Mille tranchées environ sont réalisées, permettant de localiser un peu plus de trente sites de taille et d'importance variables. Pour une partie d'entre eux, quelques sondages complémentaires se sont avérés suffisants pour intégralement les documenter, mais les autres ont nécessité des investigations de grande envergure:

seize sites sont finalement retenus pour faire l'objet de fouilles programmées, qui se sont déroulées entre la fin 1995 et le printemps 2004 (fig. 14). La N12 Vevey-Fribourg, qui ne touche que périphériquement le territoire vaudois, n'occasionne aucun suivi archéologique. De nombreuses fouilles auront en revanche lieu côté Fribourg, dans la région jusque-là méconnue de la Gruyère.

Logistique et financement

Au total, ce sont des milliers de mètres carrés qui ont été d'abord sondés et documentés, avant que les fouilles ne débutent sur des hectares, demandant une coordination rigoureuse entre le maître de l'ouvrage – le Service des routes –, les entreprises impliquées dans les travaux et les archéologues, aux contraintes toutes autres que de celles du génie civil.

Pour respecter les délais dictés par le chantier de génie civil, il a fallu engager du personnel en abondance. Au plus fort de certains chantiers vaudois, près de 150 personnes se sont activées en même temps, archéologues, fouilleurs expérimentés, mais également personnes sans qualification en archéologie, formées sur le tas. Pour gérer tout ce personnel, chaque canton applique sa propre stratégie (cf. encadré Archéologie publique versus archéologie privée, p. 66).



RN, N, A ou E?

La numérotation des autoroutes, fixée le 21 juin 1960 par un arrêté de l'Assemblée fédérale, n'a pas changé depuis. D'abord préfixé d'un N, pour Nationale, les numéros sont depuis 1996 précédés d'un A, pour Autoroute, afin de se conformer à la législation européenne, même si l'appellation parallèle RN, ou Routes Nationales, a longtemps prévalu au Service des routes vaudois.

Depuis 1975, les autoroutes suisses portent de plus un numéro de type E, pour Route Européenne. Cette numérotation ne tient pas compte du classement des routes (autoroute, route nationale, route régionale), mais les regroupe en grands itinéraires traversant l'Europe du Portugal au Khazakstan.



Fig. 14
A Localisation des 16 sites fouillés sur le tracé vaudois de l'autoroute N5 entre Grandson et Vaumarcus (Archeodunum SA, DAO Y. Buzzi).
B N5. Onnens-Praz Berthoud. Découverte des blocs du dolmen en 2000 (© Archéologie cantonale, Lausanne, photo Ch. Falquet).



Fig. 15

N1. Vue aérienne du chantier d'Avenches-En Chaplix, avec ses mausolées et son sanctuaire gallo-romain. Au bas de l'image, la base archéologique, où l'on gère la documentation, nettoie et stocke le mobilier archéologique, range l'outillage, et où sont également pris les repas (photo Archeodunum SA).

Archéologie publique versus archéologie privée

Lorsque débutent les sondages exploratoires sur le site d'En Chaplix, en 1986, l'Archéologie cantonale compte 4,5 postes en tout et pour tout, dont l'un des collaborateurs est détaché au site romain d'Avenches. Si du personnel supplémentaire est requis pour un chantier, l'Etat doit donc engager des auxiliaires en contrats à durée déterminée. Jamais une campagne de fouilles aussi conséquente que celle prévue à En Chaplix ne s'est présentée jusque-là (fig. 16). Dans ce contexte nouveau, l'archéologue cantonal d'alors, Denis Weidmann, favorise la création d'une entreprise privée, dirigée par trois archéologues fraîchement sortis de l'Université de Lausanne: L. Flutsch, F. Rossi et D. Castella. Archeodunum SA était née. Pour le Service des routes, habitué à mandater des entreprises, ce mode de fonctionnement a l'avantage de la simplicité administrative. La collaboration de l'Archéolo-

gie cantonale vaudoise avec les entreprises privées est désormais incontournable, la section continuant de fonctionner avec un effectif restreint dévolu à la gestion administrative et opérationnelle des ressources archéologiques du territoire, à la recherche et à des suivis de terrain ponctuels. En Valais, un mode de fonctionnement similaire est mis en place, avec la création de deux entreprises privées qui se sont partagées les fouilles de l'autoroute N9 à Gamsen, près de Brigue, selon leurs domaines de recherches respectifs. Les autres cantons ont fait le choix d'un développement important à l'interne pour pallier l'augmentation phénoménale des effectifs nécessaires pour les fouilles. Lorsque les projets autoroutiers se sont achevés, les services ont dû se séparer de la plupart des collaborateurs engagés à cet effet, revenant à des structures de taille beaucoup plus modeste.

Fig. 16

N1. Avenches-En Chaplix, vue de la nécropole romaine en cours de fouille (photo Archeodunum SA).



Les salaires constituent de très loin l'investissement financier le plus lourd pour la Confédération. En marge, l'OFROU a également contribué à la logistique des chantiers, en finançant partiellement ou complètement les acquisitions du matériel nécessaire aux fouilles: containers-bureaux, outils, ordinateurs, instruments de topographie, etc. (fig. 15).

L'achèvement des fouilles ne marque pas, tant s'en faut, la fin des travaux. Débute ensuite l'élaboration, indispensable, puisque c'est grâce à elle que les données brutes issues du terrain vont pouvoir être comprises et transmises. Il s'agit là d'un processus de longue haleine, dépassant souvent en durée les fouilles elles-mêmes.

La Confédération a ainsi financé très largement l'étude des vestiges archéologiques, souvent complétées par des analyses venant d'autres disciplines complémentaires: sédimentologie, palynologie, datation par radiocarbone, dendrochronologie, malacologie, etc. permettent d'affiner la compréhension globale d'un site, en particulier pour les périodes pré- et protohistoriques, en l'insérant dans son contexte environnemental, qui a largement évolué au fil des millénaires.

Au final, tous tracés confondus, les fouilles autoroutières vaudoises auront coûté près de 103 millions de francs. Le montant peut paraître énorme, mais il l'est beaucoup moins lorsqu'on le ramène au coût des ouvrages eux-mêmes, qui se monte, pour la partie travaux uniquement, acquisition des terrains incluse, mais sans les aménagements ultérieurs et sans l'entretien, à plus de 4 milliards (valeurs nominales, sans correction du taux de renchérissement). Cela porte les coûts de l'archéologie à un ratio moyen de 2.43% du coût global précité.

206 kilomètres d'autoroute et 10'000 ans d'histoire

En un peu moins de 50 ans, l'archéologie autoroutière vaudoise aura livré au total plus de 2'100 structures archéologiques, de toutes tailles et périodes, couvrant pas loin de dix millénaires. De la Préhistoire à l'époque médiévale, dolmens, routes et ponts, habitats protohistoriques, mausolées,

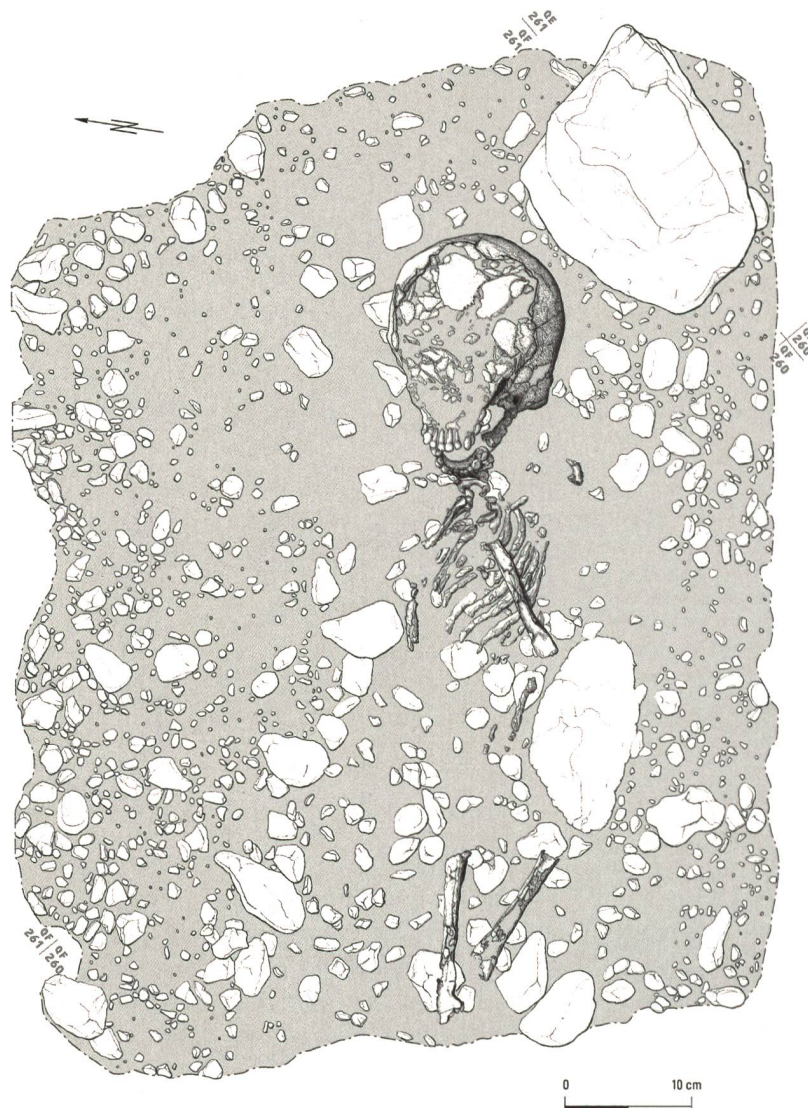


Fig. 17

N5, Onnens-Praz Berthoud. Relevé de la tombe d'un enfant remontant à l'époque néolithique (© Archéologie cantonale, Lausanne, dessin P. Moinat).







nécropoles, sanctuaires, établissements ruraux et quartiers d'agglomérations ont largement contribué à améliorer la connaissance de l'histoire de nos contrées pour ces périodes.

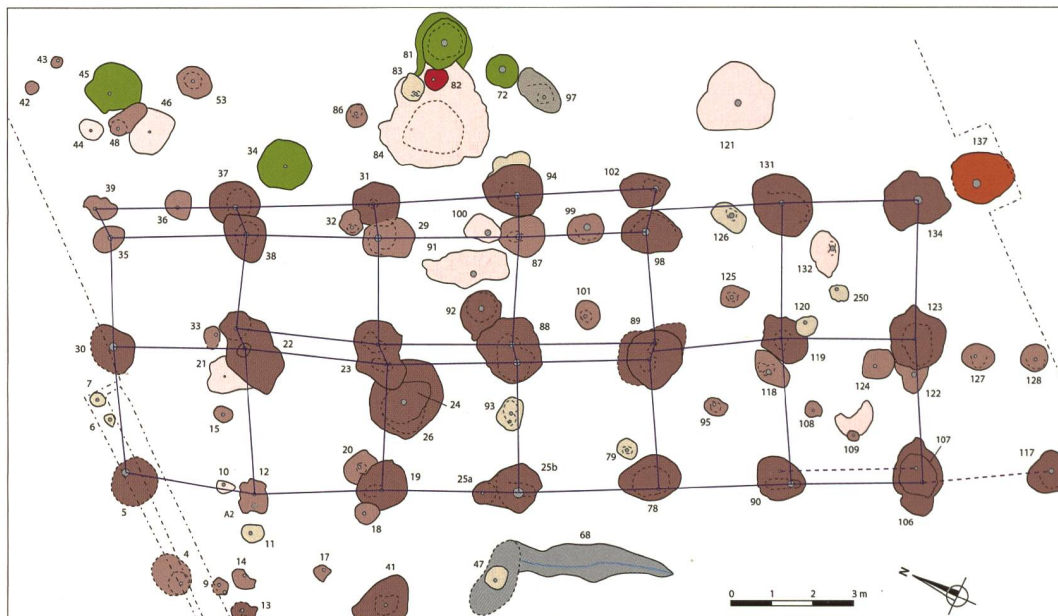
C'est sur le tracé de la N5, à Onnens-Praz Berthoud, qu'ont été trouvés les plus anciens vestiges du canton mis au jour sur un tronçon autoroutier: les chasseurs-collecteurs s'y sont établis déjà depuis le neuvième millénaire av. J.-C. Ce site constitue par ailleurs un des rares gisements mésolithiques découverts en contexte autoroutier.

On assiste ensuite à la transition entre l'économie de chasse et cueillette à celle de l'élevage et de l'agriculture. C'est le début du Néolithique, une période déjà bien connue par les fouilles plus anciennes menées sur les sites littoraux – les fameux villages lacustres. Un enfant retrouvé dans une tombe datée par ^{14}C entre 4700 et 4500 avant notre ère est ainsi le plus vieil habitant du canton connu à ce jour (fig. 17).

Fig. 18

N1. Payerne-En Planeise. Plusieurs rangées de trous de poteaux dessinent le plan d'une vaste maison à poteaux plantés datée de l'âge du Bronze (Avec le Temps Sàrl, DAO, D. Castella).

-  Trou de poteau (assuré ou probable) / type «large»
-  Fosse indéf. ou trou de poteau possible / type «large»
-  Fosse pauvre en mobilier ou simple anomalie superficielle
-  Fosse dépotoir, fosse riche en mobilier
-  Récipient de stockage semi-enterré
-  Foyer
-  Fossé



Si le premier tracé prévu pour la N1 sur la rive sud du lac de Neuchâtel avait été réalisé, des fouilles majeures auraient eu lieu: les sondages réalisés entre 1971 et 1973 ont en effet identifié deux nouvelles stations du Néolithique, l'une rattachée à la civilisation dite de Cortaillod Classique (3900/3800 av. J.-C.) et l'autre à celle dite d'Auvernier (vers 2500 av. J.-C.). Epargnées grâce à l'abandon du tracé, les stations d'Yvonand-Le Marais et de Cheseaux-Noréaz – Châble Peron sont dorénavant classées au Patrimoine de l'Unesco, dans le cadre du projet international « Palafittes ».

Hormis ces deux sites lacustres effleurés, c'est pour la Préhistoire en milieu terrestre que les fouilles autoroutières ont eu l'apport le plus considérable, comme en témoigne l'occupation du vallon à l'ouest d'Onnens, peuplé depuis le Néolithique. De minuscules hameaux s'y succèdent tandis que le paysage change au gré des variations du climat. Foyers, dépotoirs, fossés et trous de poteaux sont autant de témoins ténus du cadre de vie de ces premiers habitants sédentarisés du Plateau suisse.

Autour de 2000 av. J.-C. débute l'âge du Bronze, marqué par l'introduction progressive de la métallurgie. Avant les fouilles autoroutières, comme pour la période néolithique, la recherche s'était concentrée sur les rives du lac, où

les vestiges étaient dans un état de conservation remarquable.

Dans les années 1970, plusieurs sites de terre ferme ont été mis au jour, corrigeant cette vision partielle de l'occupation du territoire à cette période. Parmi eux, on peut citer les investigations menées à Bavois-En Raillon entre 1977 et 1978, qui ont révélé les vestiges d'un habitat de l'âge du Bronze. Si les structures mises au jour étaient discrètes, les fouilles ont été d'un grand apport méthodologique.

Entre 1993 et 1994, un nouveau site terrestre de l'âge du Bronze (BzC) est découvert à Payerne-En Planeise, révélant de nombreuses structures en creux, vestiges d'un habitat implanté au cours du 14^e siècle avant notre ère dans la plaine fertile de la Broye (fig. 18). Plus d'une centaine de milliers de fragments de poterie y sont associés, constituant un corpus de référence essentiel pour cette période. Un artisanat du métal a en outre pu être attesté sur le site.

Sur le tracé de la N5 enfin, les fosses rituelles découvertes sur le site des Côtes (cf. fig. 1), légèrement plus récent (BzD, 13^e s. av. J.-C.), offrent un nouvel éclairage sur cette période que les fouilles autoroutières vaudoises ont largement contribué à mieux connaître.

En ce qui concerne le Premier âge du Fer (800 à 450 av. J.-C.), dans le vallon à l'ouest

d'Onnens, au lieu-dit Le Motti, les recherches ont livré des éléments en lien avec de l'habitat, associés à un vaste dépotoir. Un peu plus au nord, sur le site de Praz Berthoud, deux grands *tumuli* arasés ont été fouillés. Des ossements humains brûlés et inhumés y sont associés, de même que du mobilier métallique et céramique, témoignant de dépôts rituels successifs dans et aux abords de ces structures funéraires.

Les vestiges d'habitat hallstattien (6^e s. av. J.-C.) ont également pu être fouillés à Faoug-Derrière le Channey en 1989-1990.

Pour le Second âge du Fer – la période de La Tène, du nom du site éponyme sur le bord du lac de Neuchâtel –, Jules César évoque le peuple celte des Helvètes vivant dans douze *oppida*, des cités comparables à des villes, dans quatre-cents villages et dans de nombreuses fermes. Les fouilles autoroutières vaudoises n'ont cependant pas livré d'éléments fondamentalement nouveaux pour cette période. Parmi les vestiges de cette époque, on citera principalement un habitat rural dans le vallon de Pomy-Cuarny, ainsi que quelques fossés découverts à Onnens-Le Motti, en lien avec la gestion de l'écoulement de rivières.

Les découvertes ont en revanche été riches pour l'époque romaine: parmi les plus marquantes, on citera les quartiers d'habitation du *vicus* de Lousonna, la *villa* gallo-romaine d'Orbe-Boscéaz (cf. fig. 11) et bien sûr le complexe religieux et funéraire d'Avenches-En Chaplix, avec ses mausolées exceptionnels érigés au début de notre ère (fig. 19).

Hasard des tracés, seuls de rares vestiges du Haut Moyen Âge ou médiévaux sont identifiés, alors que dans d'autres cantons, des vestiges d'habitat, et surtout des nécropoles s'échelonnant entre la fin de l'époque romaine et le début de l'époque moderne, ont été découverts en nombre au fil des autoroutes. Parmi les découvertes du Haut Moyen Âge, on citera principalement les bas-fourneaux découverts à Montchérand-En Léchère en 1979, dans le cadre des sondages préliminaires sur le tracé de la N9b.

Pour l'époque moderne enfin, les fortifications Dufour, érigées au cours du 19^e siècle, constituent les découvertes les plus récentes faites sur le réseau autoroutier vaudois. Une grande partie de

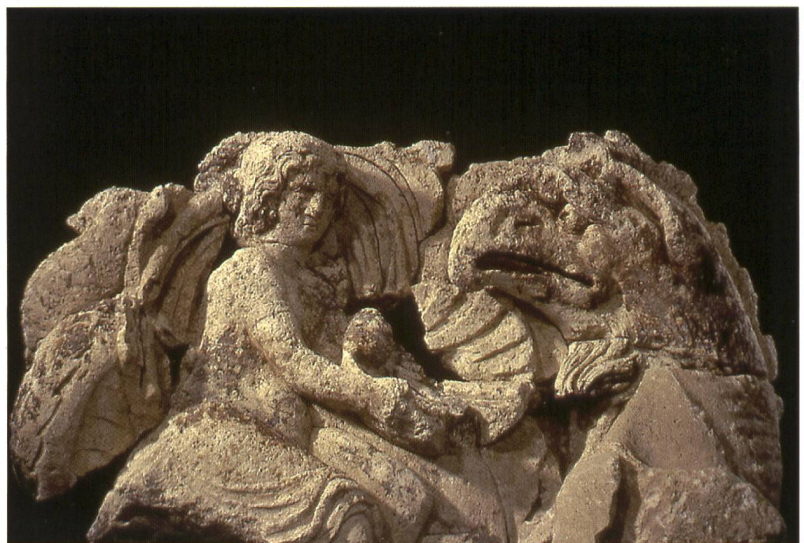


Fig. 19

Les mausolées d'En Chaplix comportaient une riche ornementation sculptée illustrant des thèmes fréquents dans l'iconographie funéraire romaine: Tritons et Néréides, Satyres, statue du défunt, griffons, etc. (photos Archeodunum SA).

ce système défensif a été restauré et rendu accessible au public à la fin des années 1980 (fig. 20).

Pour conclure ce survol des découvertes, il convient de citer les voies antiques mises au jour à plusieurs reprises sous les autoroutes. Depuis la nuit des temps, l'homme a emprunté les passages naturellement les plus aisés pour circuler, à pied, à cheval, en charrette avant de le faire en voiture. Rien d'étonnant donc à ce que nos autoroutes recourent, en maints endroits, des routes anciennes dont elles perpétuent les tracés ancestraux, à l'instar de la Vy d'Etraz, cette voie romaine traversant le territoire suisse de Genève jusqu'à Bâle, qui sinue sous ou à proximité de la N5.



Fig. 20
N9a. Fortifications Dufour.
Mur crénelé de Lavey, avec
en arrière-plan le viaduc
de l'autoroute qui traverse
le Rhône (© Archéologie
cantonale, Lausanne).

Conclusion

Le réseau autoroutier vaudois est désormais achevé. Mais plusieurs tâches attendent encore l'Archéologie cantonale vaudoise, à commencer par l'achèvement des publications en cours ou l'archivage des volumes considérables de documentation et de mobilier archéologique issus des fouilles autoroutières.

Sur le plan de la cartographie du canton, il s'agit maintenant de faire le bilan général de ces interventions. Car au-delà du strict tracé, les routes nationales ont largement remodelé le

paysage alentour et tous ces impacts doivent être consignés, pour une gestion optimale des données dans ARCHEO, le système d'information géographique du territoire.

L'OFROU travaille actuellement à la modernisation du réseau, avec des grands projets comme la suppression des goulets d'étranglement, la mise en place de parois anti-bruits ou la modification des bretelles d'accès. Les atteintes au sous-sol sont moindres, bien sûr, et les secteurs en partie déjà remaniés par les travaux précédents. Des parcelles intactes n'en sont pas moins menacées. En collaboration étroite avec son spécialiste en archéologie et paléontologie, le canton de Vaud établit donc de nouveaux projets de sondages.

Grâce aux informations recueillies au fil des grands travaux du demi-siècle écoulé, la présence de vestiges est plus facile à prédire et la planification plus aisée. Mais même avec cette connaissance accrue du territoire, on n'est jamais à l'abri d'une surprise, comme en témoigne la récente découverte d'un menhir vieux de plus de 6000 ans, dans la campagne genevoise, à la faveur de l'aménagement d'une nouvelle jonction autoroutière.

Au terme de l'exercice, on ne peut que souligner la collaboration exemplaire entre Canton et Confédération, grâce à laquelle la connaissance du territoire vaudois, mais également les méthodes d'investigation, ont connu un essor spectaculaire.

Un grand merci à Alexander von Burg, spécialiste en archéologie et paléontologie au sein de l'OFROU, pour sa relecture attentive et les compléments d'information précieux qu'il nous a apportés.

Fig. 21
Vue par drone de la villa
gallo-romaine d'Orbe-Boscéaz,
contournée par l'autoroute
N9b dont le tracé a été modifié
pour épargner le site (photo
Archéotech SA).



BIBLIOGRAPHIE

Castella 1994

Daniel Castella, *Le moulin hydraulique gallo-romain d'Avenches «En Chaplix»*. Fouilles 1990-1991, Aventicum VI, CAR, 62, Lausanne, 1994.

Castella 1999

Daniel Castella (dir.), *La nécropole gallo-romaine d'Avenches «En Chaplix»*. Fouilles 1987-1992. Vol I et II, Aventicum IX-X, CAR, 77-78, Lausanne, 1999.

Castella et al. 2012

Daniel Castella et al., *L'habitat de l'âge du Bronze moyen de Payerne «En Planeise» (canton de Vaud, Suisse)*. Fouilles 1991-1994, CAR, 133, Lausanne, 2012.

David-Elbiali et al. 2014

Mireille David-Elbiali, Christian Falquet, Claudia Nițu, Jacqueline Studer, *Fouilles de l'autoroute A5. 1. Fosses rituelles de l'âge du Bronze au pied du Jura. Pratiques sacrificielles à Onnens/Corcelles-près-Concise-Les Côtes (canton de Vaud, Suisse) et contribution à la définition de la phase BzD1 en Suisse Occidentale*, CAR, 147, Lausanne, 2014.

Flutsch, Hauser 2012

Laurent Flutsch, Pierre Hauser, *Le mausolée nouveau est arrivé. Les monuments funéraires d'Avenches-En Chaplix (Canton de Vaud, Suisse)*. Vol I et II, Aventicum XVIII et XIX, CAR, 137-138 Lausanne, 2012.

Jakob, Falquet 2015

Bastien Jakob, Christian Falquet, avec des contributions de Rose-Marie Arbogast, David Brännimann, Elena Burri-Wyser, Louis Chaix, Michel Guélat, Christine Pümpin, Nigel Thew, *Fouilles de l'autoroute A5. 2. Onnens-Praz Berthoud (canton de Vaud, Suisse)*. Contexte, environnement et occupations du Mésolithique au début du Néolithique, CAR, 152, Lausanne, 2015.

Langenberger, Morand 1987

Jean Langenberger, Marie Claude Morand (dir.), *Le général Dufour et Saint-Maurice*, CAR, 35, Lausanne, 1987.

Nuoffer, Menna 2001

Pascal Nuoffer, François Menna, *Le vallon de Pomy et Cuarny (VD) de l'âge du Bronze au Haut Moyen Âge*, CAR, 82, Lausanne, 2001.

Poncet Schmid, Schopfer et al. 2013

Marie Poncet Schmid, Anne Schopfer et al., *La colline d'Onnens 2. Les occupations de l'âge du Bronze final. Onnens-le Motti, La Golette, Beau Site*, CAR, 142, Lausanne, 2013.

Schopfer Luginbühl, Nitu et al. 2011

Anne Schopfer Luginbühl, Claudia Nitu et al., *La colline d'Onnens 1. Le cadre environnemental et les occupations du Néolithique au Bronze moyen. Onnens-Le Moti, La Golette, Beau Site*, CAR, 122, Lausanne, 2011.

Vital, Voruz 1984

Joël Vital, Jean-Louis Voruz, *L'habitat protohistorique de Bavois-en-Raillon (Vaud)*, CAR, 28, Lausanne, 1984.

Voruz 1977

Jean-Louis Voruz, *L'industrie lithique de la station littorale d'Yvonand (exemple d'étude de typologie analytique)*, CAR, 10, Lausanne, 1977.