

# 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

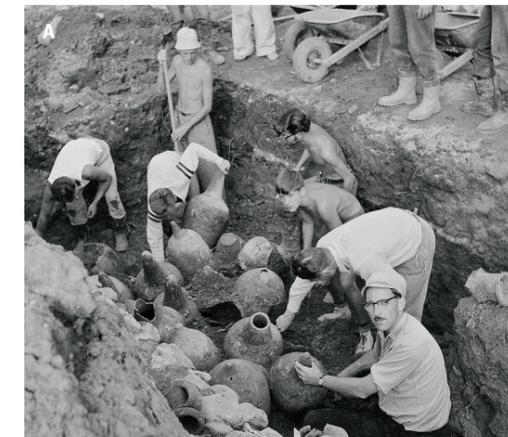


Fig. 2

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.