

**Zeitschrift:** Archäologie der Schweiz : Mitteilungsblatt der SGUF = Archéologie suisse : bulletin de la SSPA = Archeologia svizzera : bollettino della SSPA

**Herausgeber:** Schweizerische Gesellschaft für Ur- und Frühgeschichte

**Band:** 17 (1994)

**Heft:** 1: Archäologie und Prospektion = Archéologie et prospection

**Artikel:** Autoroutes vaudoises et prospection : développement historique et méthodologique

**Autor:** Weidmann, Denis / Castella, Catherine May

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-14656>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 29.01.2026

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

# Autoroutes vaudoises et prospection: développement historique et méthodologique

Denis Weidmann et Catherine May Castella

Le canton de Vaud a été bien malgré lui le »laboratoire« des premières expériences en matière d'archéologie et de construction des routes nationales. Le pont de Saint-Maurice (VD/VS) et l'autoroute Lausanne-Genève furent en effet parmi les premiers chantiers ouverts en Suisse, dès 1959. En l'absence de dispositions légales adéquates - l'arrêté du Conseil Fédéral ne date que du 13 mars 1961 - et faute d'une organisation de l'archéologie cantonale capable d'assumer administrativement, techniquement et scientifiquement des interventions importantes, de nombreuses années ont été nécessaires pour que les grands travaux impliqués par la construction des routes nationales ne soient plus synonyme de destruction du patrimoine archéologique. Aujourd'hui, les projets tiennent compte des sites archéologiques menacés dès les premiers avant-projets de construction. C'est donc à travers un survol chronologique que nous nous proposons d'illustrer l'évolution du rôle de l'archéologie dans ces grands travaux de génie civil.

## Les années soixante: premières recherches

### *RN 1: Lausanne-Vidy, un décapage général*

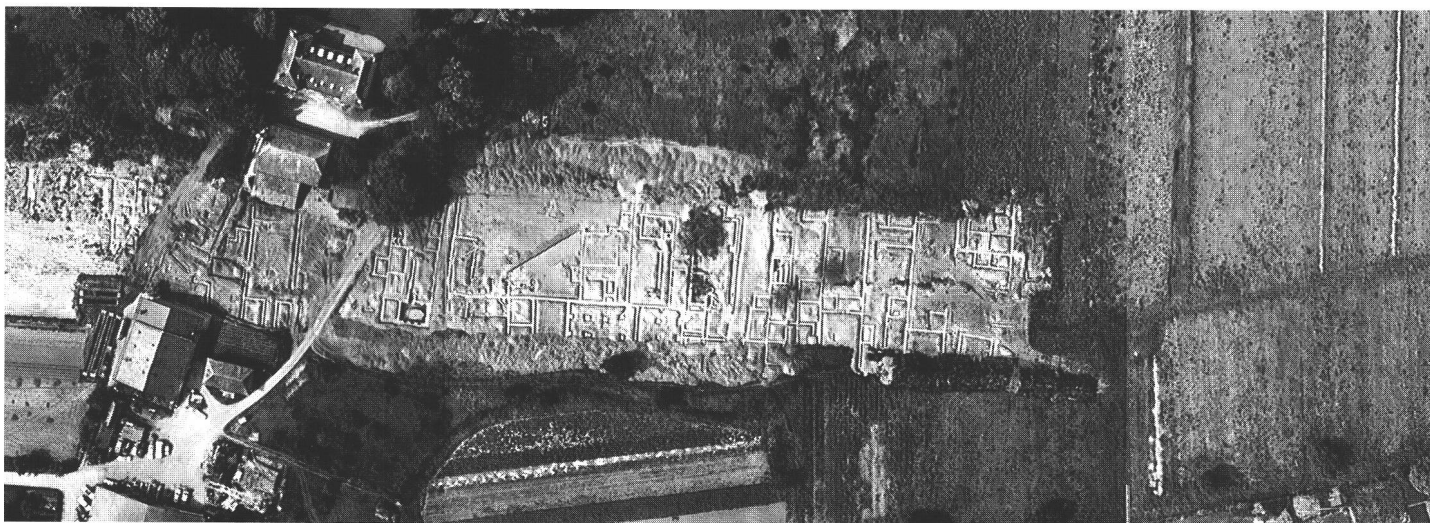
Afin de pouvoir être mise en service pour l'ouverture à Lausanne de l'Exposition nationale de 1964, l'autoroute RN 1 Lausanne-Genève a dû être très rapidement mise en chantier une fois le projet de construction lancé en 1960: c'est par une lettre datée de janvier de cette année que E. Pélichet, alors archéologue cantonal, fut avisé de l'imminence des travaux. Depuis le début du siècle, des vestiges gallo-romains avaient été dégagés dans la zone menacée par l'implantation de l'autoroute. Dans la nécessité de sauver ce qui pouvait l'être du patrimoine archéologique lausannois, E. Pélichet dut en toute urgence mettre sur pied un chantier, tout en recherchant les fonds qui allaient permettre de payer l'opération; aucune législation ne précisait en effet encore la répartition financière entre le canton et la Confédération.

Au terme d'un bref échange de courrier entre l'archéologue cantonal et le Service des routes nationales, sept mois furent accordés pour documenter les vestiges. Hans Bögli, employé par le Service archéologique des routes nationales, fut chargé de diriger la fouille<sup>1</sup>, à laquelle participèrent quelques étudiants en archéologie et des ouvriers.

Un premier tronçon de 300 mètres environ fut fouillé en caissons et en sondages de juillet à octobre 1960. Le mobilier fut récolté en vrac au sein de chaque secteur, sans aucune considération stratigraphique, bien que l'on sût grâce aux fouilles plus anciennes qu'il existait une première occupation du site matérialisée par des vestiges de constructions de terre et bois. Découverte majeure de ces premiers mois de fouille, une mosaïque, heureusement située en périphérie du tracé, a pu être conservée, échappant aux remblais de l'autoroute.

Après une interruption hivernale, une deuxième campagne de fouille exécutée d'avril à juillet 1961 a permis de dégager

fig. 1  
RN 1, Lausanne-Vidy. Vue  
aérienne des fouilles de 1961.  
Photo OFAM.  
N1, Lausanne-Vidy. Luftaufnahme  
der Ausgrabungen von 1961.  
N1, Losanna-Vidy. Veduta aerea  
degli scavi del 1961.



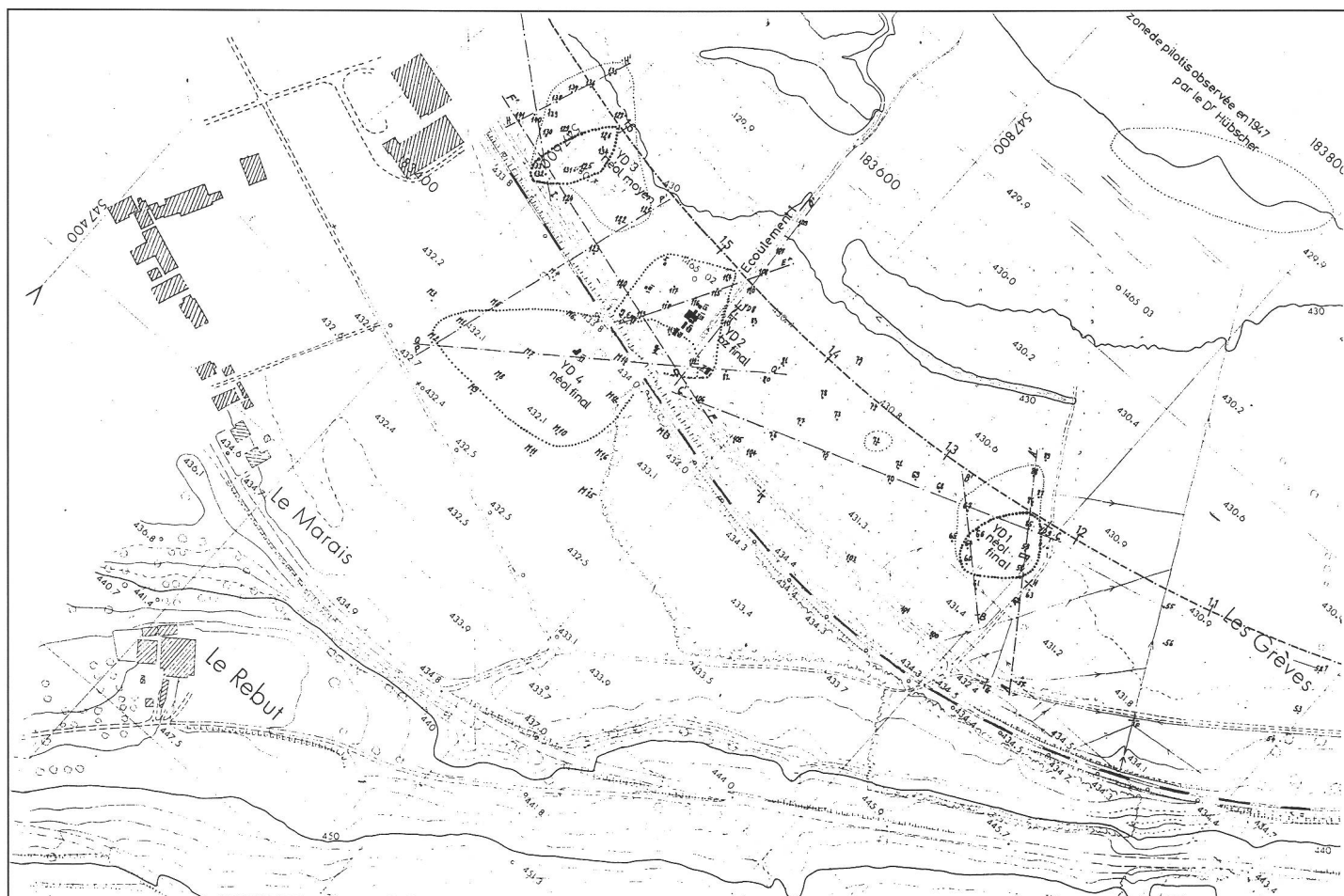


fig. 2  
RN 1, Yvonand. Quelques  
dizaines de sondages ont  
délimité cinq stations littorales  
préhistoriques.

N1, Yvonand. Einige Dutzend  
Sondierungen erbrachten fünf  
prähistorische Seerand-  
siedlungen.

N1, Yvonand. Alcune decine di  
sondaggi hanno permesso di  
circondare cinque stazioni  
preistoriche littorali.

l'extrémité occidentale du vicus (fig. 1). Quelques ultimes compléments de fouille menés en août 1961, alors que les travaux de construction de l'autoroute avaient déjà débuté, permirent de découvrir un atelier de potier.

Le reste du tronçon de la RN 1 a été construit sans prospection préalable des sites et pratiquement sans surveillance. Quelques trouvailles ont été signalées, mais il est certain que de nombreux sites furent touchés et détruits, soit directement par les travaux eux-mêmes, soit indirectement par les extractions de gravier ou les autres travaux induits par le nouveau tracé.

## Les années soixante-dix: la mise en place d'une organisation

Dès 1969, avec la nouvelle loi régissant la conservation des Monuments historiques et archéologie<sup>2</sup>, ce domaine a été transféré au Département des travaux publics. La

construction des routes nationales sur territoire vaudois et la section archéologie se sont vues rapprochées dans la même instance administrative, ce qui s'est avéré extrêmement bénéfique pour les collaborations ultérieures.

A partir de 1973 fut mise sur pied une nouvelle carte archéologique cantonale, basée sur un recensement exhaustif des archives, publications, sources muséographiques et cadastrales disponibles, mais aussi en recourant à des sondages ou des méthodes d'investigation non invasives, comme la photographie aérienne<sup>3</sup> ou la prospection au sol.

Le printemps très sec de 1976 constitua une aubaine pour les services archéologiques: la photographie aérienne permit de documenter de nombreux sites, qu'ils fussent déjà connus ou aient été révélés à cette occasion. Abstraction faite des «parasites» d'époque récente - murs de vigne, drains, vestiges de constructions -, la photographie aérienne est très utile pour détecter la présence, en terrain découvert, de

structures massives tels des murs romains ou médiévaux, mais ne permet cependant en aucun cas de mettre en évidence les vestiges diffus (trous de poteaux, fosses) de la protohistoire ou des premières décennies de l'occupation romaine. D'autres méthodes de prospection, comme les résistivités électriques, testées au cours des années soixante-dix, présentent les mêmes points faibles.

## Le projet de la RN 1 et les stations préhistoriques de la rive sud du lac de Neuchâtel

En 1971, le projet général d'autoroute entre Yverdon et Yvonand passait par les zones marécageuses de la Grande Carrière, où de nombreuses stations littorales préhistoriques avaient été détectées dès la première correction des eaux du Jura. Les relevés des 19e et 20e siècles étaient malheureusement trop imprécis pour évaluer les impacts du projet sur les sites, que la

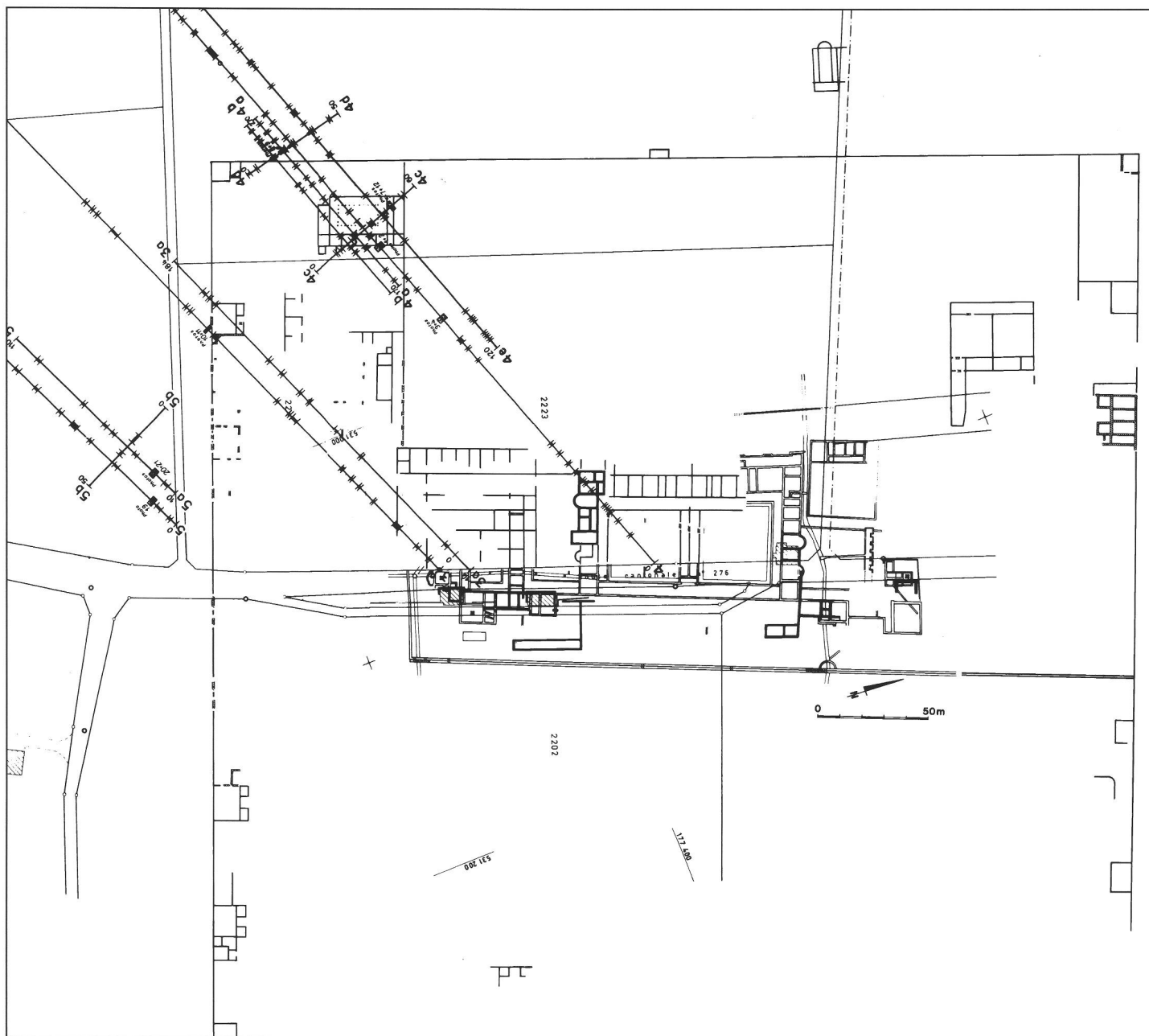


fig. 3  
RN 9, Orbe-Boscéaz. Les sondages géo-électriques (W. Fisch, 1972) ont attesté la présence de vestiges sur le tracé prévu. La fouille méthodique (IAHA, 1993) en a révélé le plan. N9, Orbe-Boscéaz. Die geoelektrischen Sondierungen zeigten archäologische Strukturen auf dem geplanten Strassenabschnitt.  
N9, Orbe-Boscéaz. I sondaggi geoelettrici hanno attestato la presenza di vestigia sul tracciato previsto.

végétation naturelle avait complètement recouverts.

Le début des travaux de construction était prévu quelques années plus tard, mais on commençait à mesurer l'ampleur et la difficulté des investigations dans de tels sites, dont l'exploration débutait sur le tracé de la RN 5 à Auvier (NE). Les archéologues vaudois insistèrent donc pour que l'on entreprenne sans délai un programme de prospection et d'évaluation méthodique du tronçon littoral, long de plus de 10 km. La méthode choisie consista à pratiquer des sondages à l'aide d'une petite pelle mécanique, tous les 20-25 m de distance selon l'homogénéité du terrain. Ces courtes tranchées étaient creusées jusqu'au terrain dit naturel, c'est à dire les niveaux qui ne montraient plus aucune trace

d'influence humaine, situés dans ce secteur à une profondeur de l'ordre de 1 à 2 m. La saison hivernale a été choisie pour échapper à la période de végétation et bénéficier d'une faible hauteur de la nappe phréatique ainsi que, parfois, de sols gelés résistants mieux au passage de l'engin à chenilles.

Conduit par des archéologues et collaborateurs expérimentés, attentifs aux indices liés aux sites littoraux - fumiers lacustres, charbons de bois, céramique protohistorique, bois, matériel lithique et osseux, etc. -, ces sondages ont été rapidement documentés, mais sans une analyse fine des conditions sédimentaires et écologiques des terrains traversés. Il aurait été nécessaire à cet effet d'adjoindre à l'équipe des pédologues ou sédimentologues de for-

mation universitaire, pour enrichir l'information produite<sup>4</sup>.

430 sondages furent exécutés et relevés, qui permirent la localisation de cinq sites, avec une précision de quelques mètres<sup>5</sup>. Les sondages positifs étaient multipliés et densifiés dans chaque site découvert pour apprécier son extension approximative (fig. 2). La récolte de matériel archéologique dans les déblais du sondage ou dans les coupes ouvertes permit une première approche de la datation et de la qualité de conservation des niveaux archéologiques. Une seconde campagne d'évaluation des sites repérés fut entreprise à la suite, à la fin de l'hiver 1972/73. Elle consista à choisir l'emplacement de quelques caissons de sondages élargis, qui furent fouillés de manière détaillée, niveau par niveau, jusqu'aux terrains stériles. Leur but était d'évaluer, le plus précisément possible, la conservation, la chronologie, l'appartenance culturelle du site et d'avoir un aperçu de la nature archéologique et sédimentologique des niveaux rencontrés. Sans porter un préjudice important à des sites encore largement inexplorés, ces sondages devaient également donner des informations nécessaires pour évaluer les conditions, coûts et délais des fouilles de sauvetage qu'il serait nécessaire d'entreprendre dans les surfaces touchées. Dans ce cas particulier, les investigations préliminaires furent conduites dans quatre des sites localisés, et donnèrent lieu à des rapports publiés<sup>6</sup>.

Cette partie du tracé général de la RN 1 a été par la suite abandonnée au profit de la conservation du site naturel de la Grande Cariçaie. Ces investigations préliminaires sont donc restées sans suite autre qu'une augmentation notable des connaissances de cette partie de la rive sud du lac.

#### *RN 1: quelques nouveaux sites entre Lausanne et Yverdon*

Dès 1969, A. Bruckner, responsable du Service archéologique des routes nationales, avait consulté les données cantonales disponibles<sup>7</sup> et avait également reconnu le tracé par une inspection pédestre. Cette observation avait été complétée par des photographies aériennes effectuées par l'Office de l'aviation militaire. L'observation de tuiles romaines dans des champs de la commune de Bavois fut le seul résultat substantiel de cette campagne, qui justifia la commande de sondages géophysiques, effectués par l'Institut de géophysique de l'Université de Lausanne. Le résultat fut fort décevant et diffi-

cilement interprétable, le site étant complètement arasé et particulièrement pauvre en structures maçonnées.

La prospection du tracé reprit en 1975, en faisant bénéficier le tracé terrestre de l'expérience acquise à Yverdon et Yvonand. Les travaux de construction avaient déjà été entrepris à partir de la région lausannoise; les données de la nouvelle carte archéologique permirent tout au moins de s'assurer qu'aucun site connu n'était touché par les travaux. La surveillance sporadique des terrassements n'apporta que peu d'autres indications entre Villars-St-Croix et Oulens.

A partir d'Oulens, la méthode des sondages systématiques à la pelle mécanique a été mise en oeuvre, avec une densité parfois plus forte que dans les milieux littoraux, où la sédimentation est relativement homogène.

Le site romain de Bavois, déjà repéré au préalable, a été recoupé et défini par des tranchées de sondage allongées au travers des zones explorées par la géophysique. Cela permit de vérifier que la quasi totalité du site était en dehors du tracé de l'autoroute et que les maçonneries gallo-romaines avaient été pour l'essentiel récupérées. Seul un puits maçonné a été recoupé fortuitement<sup>8</sup>.

Dans la même commune de Bavois, une ensellure comblée par des colluvions limoneux et sableux, pratiquement invisibles en surface du terrain naturel, contenait les restes de plusieurs phases d'un village de l'âge du Bronze. Le site se manifestait dans les sondages par des niveaux contenant des densités inhabituelles de charbon de bois, des traces de céramique préhistorique et des accumulations de galets. Un réseau de tranchées longitudinales et transversales, complété par la fouille d'un caisson d'évaluation, confirma l'intérêt du site et donna les informations nécessaires pour évaluer la fouille méthodique à entreprendre<sup>9</sup>.

#### *RN 9 b: Chavornay-Vallorbe, la convergence des méthodes pour le sauvetage des sites*

Le site d'Orbe-Boscéaz était bien connu dans les années soixante par ses mosaïques, mais son organisation et ses limites restaient très énigmatiques. Sa situation dans le faisceau des tracés projetés inquiéta le Service archéologique des routes nationales, qui commanda une exploration géophysique par résistivité électrique à W. Fisch. Les anomalies repérées dans les lignes de mesure - murs, sols, fossés, etc. -

ont été à chaque fois sondées manuellement et partiellement vérifiées, après avoir fait l'objet d'un relevé topographique au 1:1000 (fig. 3).

Ces données restèrent cependant peu interprétables et elles ne fondèrent aucune décision pour la suite des investigations. Par chance, les conditions hydrologiques du printemps 1976 permirent une observation aérienne exceptionnelle du site arasé et de son organisation architecturale<sup>10</sup>. Ces informations réunies en quelques jours permirent, sans sondages particuliers, de dresser un premier plan interprétatif du site incluant les données de la géophysique et des anciennes fouilles ponctuelles. Ces résultats furent suffisants pour déterminer un tracé de l'autoroute ménageant complètement le site.

Des sondages systématiques entre Orbe et Vallorbe furent malgré tout entrepris au voisinage du site réservé pour vérifier la position géométrique du mur de clôture et de divers points caractéristiques visibles sur les photographies. Il s'agissait également de s'assurer qu'aucun élément digne d'intérêt et non repéré sur les photographies aériennes n'existait à l'extérieur de la clôture.

En un second temps, l'étude du raccordement de la RN 9 b au réseau cantonal permit d'aborder le problème de la route cantonale traversant la *pars urbana* de la villa. Cette route et son giratoire d'accès purent être déplacés à l'extérieur du site, ce qui ouvrit la voie aux campagnes de fouilles méthodiques, menées dès 1986 par l'Institut d'Archéologie et d'Histoire Ancienne de l'Université de Lausanne.

La suite des sondages en direction de Vallorbe permit une conjugaison intéressante des méthodes de prospection: les sondages localisèrent en 1978 des accumulations de scories, de charbon de bois et des restes de fours attestant la présence d'une industrie sidérurgique antique. La prospection géophysique par gravimétrie et mesure du champ magnétique confirma l'extension des fours de réduction de minéraux de fer (fig. 4)<sup>11</sup>.

### **Les années quatre-vingt: une organisation intégrée**

Les différentes expériences décrites ci-dessus ont progressivement permis de mettre sur pied une stratégie désormais appliquée pour toute intervention sur un tronçon de route nationale. La première étape consiste, après examen des données cantonales disponibles - carte archéologique, photographies aériennes -, à



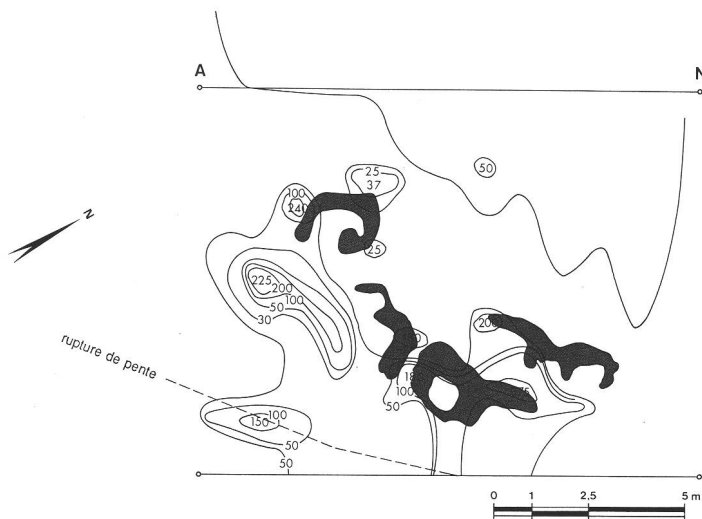


fig. 4  
RN 9, Montcherand, installation  
sidérurgique. Relevé géo-  
magnétique par gradiométrie  
superposé au résultat de l'interven-  
tion archéologique ultérieure.  
Dessin I.G. Hedley/IAHA.  
N9, Montcherand. Metallurgische  
Werkstatt. Geomagnetische  
Aufnahme, darunter die durch die  
archäologischen Untersuchungen  
zutage geförderten Strukturen.  
N9, Montcherand, installazioni  
siderurgiche. Rilievo geo-  
magnetico ottenuto per gradio-  
metria, sovrapposto al successivo  
intervento archeologico.

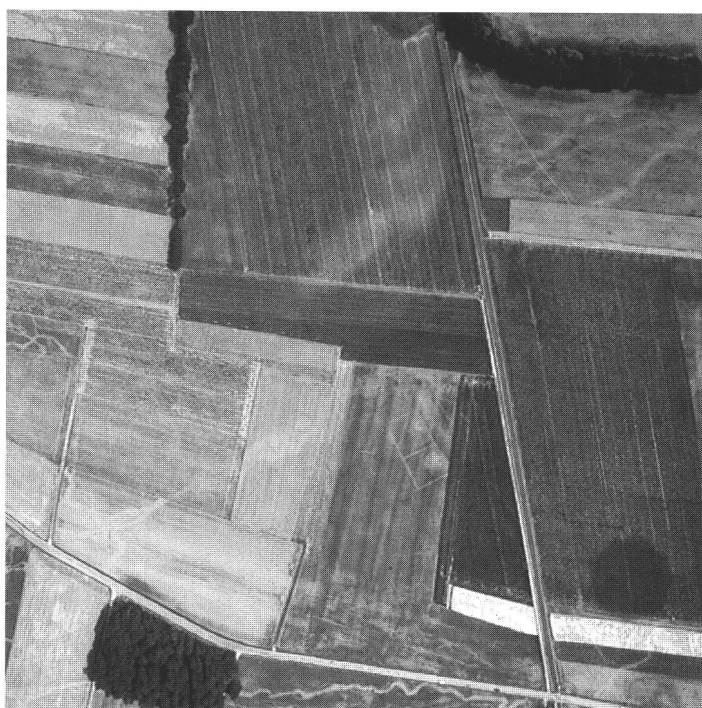


fig. 5  
RN 1, Avenches-En Chaplix. Vue  
aérienne prise durant l'été 1976.  
On distingue nettement une im-  
portante structure rectangulaire,  
interprétée initialement comme  
un entrepôt. Les fouilles  
révèleront deux mausolées  
romains. Photo MHAVD.  
N1, Avenches-En Chaplix. Luftbild,  
aufgenommen im Sommer 1976.  
Gut sichtbar ist eine rechtwinklige  
Anlage, die sich bei den  
Ausgrabungen als zwei römische  
Grabbauten entpuppt hat.  
N1, Avenches-En Chaplix.  
Fotografia aerea scattata durante  
l'estate del 1976. Si distingue  
nettamente un'importante  
struttura rettangolare, inizialmente  
interpretata come magazzino. Gli  
scavi rivelarono due mausolei  
romani.

documenter l'ensemble du tracé par une série de sondages exploratoires de dimensions standards. A la suite de ce travail dont les résultats sont détaillés dans un rapport, les responsables de l'archéologie cantonale établissent un projet de fouille où sont définies les zones nécessitant une exploration plus poussée, en tenant compte du résultat des sondages préliminaires, d'éventuelles fouilles menées à proximité et d'autres apports comme la photographie aérienne.

#### RN 1: Yverdon-Morat, le tronçon des grandes découvertes

Les sondages préliminaires sur le tracé de l'autoroute Yverdon-Morat marquèrent le début d'une série de campagnes de fouille qui, une fois achevées, se seront étalées sur plus de dix ans. Outre la région d'Avenches, dont on devinait qu'elle serait riche en découvertes, d'autres sites - Faoug et Payerne - ont ménagé des surprises aux archéologues.

A Avenches-En Chaplix, des vues aé-

riennes avaient révélé en 1976 l'existence de ce qui était alors interprété comme un entrepôt rattaché au canal et la route romaine du nord-ouest (fig. 5).

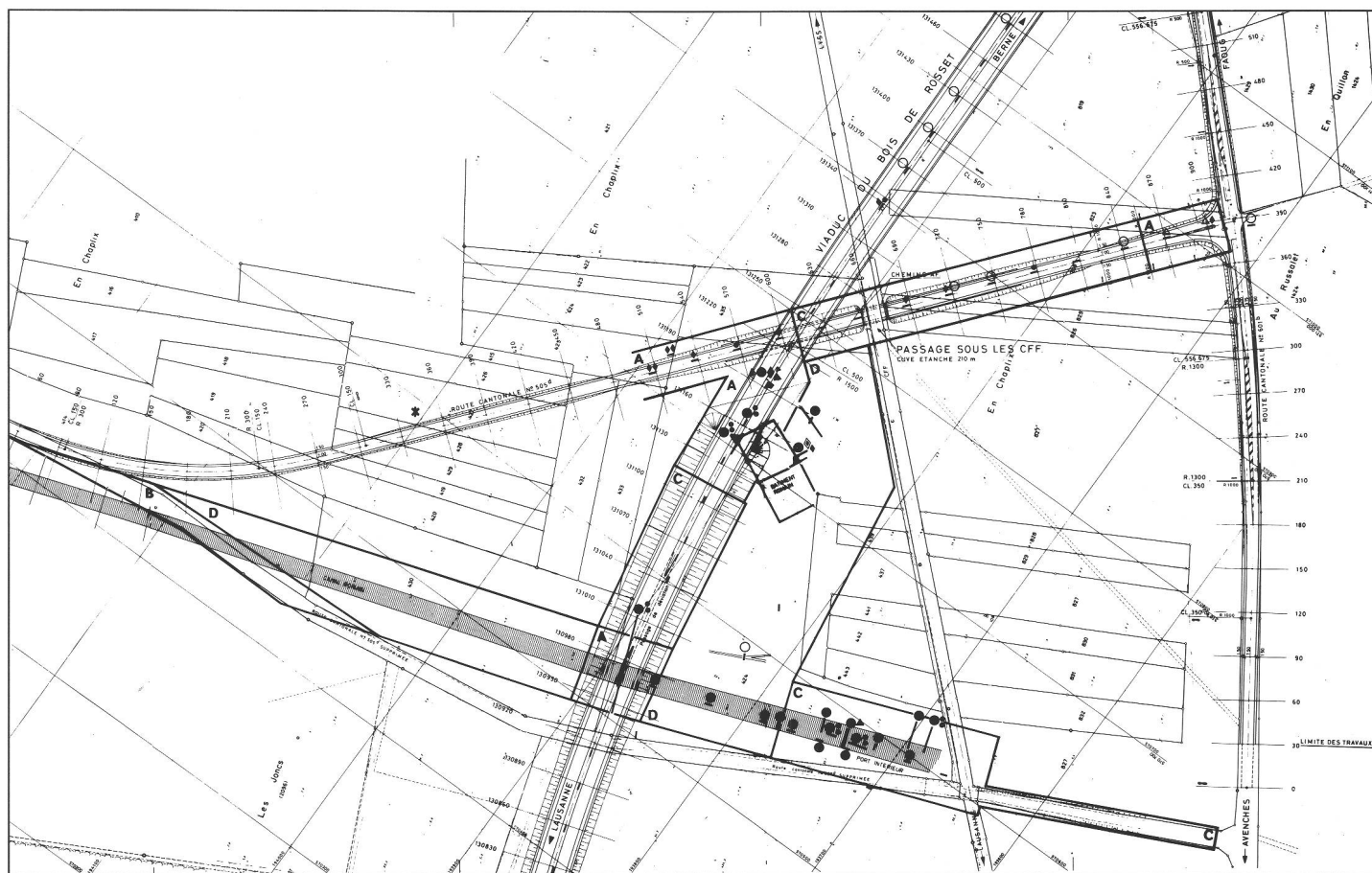
Une fois connu le tracé définitif de l'autoroute, F. Bonnet a été mandatée en 1986 pour mener une campagne de sondages systématiques sur l'ensemble du tracé Avenches-Faoug. Au vu des coupes stratigraphiques et du mobilier archéologique récolté, les résultats des sondages ont été reportés sur les plans du tracé (fig. 6).

Un premier chantier fut ouvert en 1987 au

De 1988 à 1990, à raison de 9 à 10 mois de fouilles annuelles, les archéologues eurent la chance de dégager une immense zone d'une richesse inouïe: deux mausolées,

En 1989 eut lieu l'investigation des sites protohistoriques de la commune de Faoug - Derrière le Chaney, La Grangette et Clavaleyres - détectés en 1986 par les sondages exploratoires. Comme ce fut le cas à Avenches, c'est au cours de la fouille des vestiges préhistoriques que fut révélée l'existence d'une nécropole en relation avec la route romaine passant à cet endroit. 600 mètres carrés de ce cimetière furent dégagés en juillet 1990. Quelques sépul-

fig. 6  
RN 1, Avenches-En Chaplix. Plan  
des sondages préliminaires. Les  
différents ronds, losanges et  
triangles désignent la nature et la  
période des vestiges rencontrés.  
N1, Avenches-En Chaplix.  
Sondierungsplan. Die ver-  
schiedenen Symbole zeigen Art  
und Zeitstellung der entdeckten  
Fundstellen an.  
N1, Avenches-En Chaplix. Pianta  
dei sondaggi preliminari. Cerchi,  
losanghe e triangoli indicano la  
natura dei resti rinvenuti ed il  
periodo cui essi appartengono.



tures furent fouillées en 1991 dans le cadre d'une campagne complémentaire menée de part et d'autre de la zone précédemment fouillée<sup>14</sup>.

Les opérations qui sont actuellement en cours entre Payerne et Yverdon reprennent le même schéma de fonctionnement. Après des sondages exploratoires qui se sont révélés stériles entre Avenches et Payerne, la prospection des environs de Payerne, dont on sait par la carte archéologique qu'ils recèlent plusieurs sites, a fait l'objet d'investigations plus poussées, tout d'abord sous forme de tranchées aléatoires, puis de sondages complémentaires, enfin de fouilles en *open area*.

L'ensemble des découvertes faites entre Faoug et Avenches, et tout particulièrement en Chaplix, illustre de façon frappante le caractère aléatoire d'une exploration par sondages qui, pour méthodique qu'elle soit, n'en reste pas moins très ponctuelle. La fréquence des trous, tous les 30 m environ, est la principale raison de la précarité des résultats obtenus. Mais la technique utilisée peut aussi être mise en cause: la pelle mécanique bute contre des murs maçonnés, mais peut passer au travers d'une tombe, d'un trou de poteau, sans en manifester la moindre trace. Si cette méthode reste la seule rentable pour sonder des sections vierges de la carte archéologique, elle n'est en aucun cas suffisante pour des tronçons «à risques», c'est-à-dire proches de sites connus, qui nécessitent une exploration densifiée.

Avant de clore ce survol consacré à l'archéologie autoroutière en Pays de Vaud, il convient de se féliciter de ce que les Routes nationales aient débloqué, au milieu des années quatre-vingt, des crédits destinés à l'exploitation des fouilles anciennes effectuées sur le réseau des autoroutes de Suisse dont les conditions financières n'avaient pas permis une élaboration digne de ce nom: c'est ainsi que *Lousonna*, jusque là victime d'avoir été un champ d'expérimentation, bénéficie d'un crédit qui permet, trente ans plus tard, de trier, analyser, classer, en un mot exploiter ce qui peut encore l'être de la documentation et de l'abondant mobilier amassé au cours des fouilles de 1960/61.

nature des propriétés: la quasi totalité du tracé prévu traversait des forêts et prairies humides, propriété de l'Etat ou des communes riveraines. Il n'a fallu négocier des sondages que dans quelques parcelles privées seulement.

- <sup>5</sup> Les seules références topographiques dans ces terrains humides étaient celles de la voie ferrée, sise parfois à plusieurs centaines de mètres de distance des lignes de sondage.
- <sup>6</sup> G. Kaenel, Le site néolithique de Châble-Peron VD (station I et II). ASSPA 59, 1976, 7-30; G. Kaenel, La station néolithique d'Yvonand III. Ibid., 43-58; J.-L. Voruz, L'industrie lithique de la station littorale d'Yvonand (exemple d'étude de typologie analytique). CAR 10 (Lausanne 1977).
- <sup>7</sup> D. Viollier, Carte archéologique du canton de Vaud des origines à l'époque de Charlemagne (Lausanne 1927).
- <sup>8</sup> D. Paunier et S. Amstad, L'établissement gallo-romain de Bavois (VD). Sondages 1973. CAR 40 (Lausanne 1984).
- <sup>9</sup> J. Vital et J.-L. Voruz, L'habitat protohistorique de Bavois-En-Raillon (Vaud). CAR 28 (Lausanne 1984).
- <sup>10</sup> Voir note 3.
- <sup>11</sup> E. Abetel, L'établissement sidérurgique de Montcherand. CAR 54 (Lausanne 1992).
- <sup>12</sup> S. Doiteau, Le site pré-protohistorique «En Chaplix» (Avenches, VD). Premiers résultats. ASSPA 72, 1989, 245-252.
- <sup>13</sup> D. Castella et L. Flutsch, La nécropole romaine d'Avenches VD-En Chaplix. Premiers résultats. ASSPA 72, 1989, 272-280; D. Castella et L. Flutsch, Sanctuaires et monuments funéraires à Avenches-En Chaplix VD. AS 13, 1990, 2-30.
- <sup>14</sup> D. Castella et alii, La nécropole gallo-romaine du Marais de Faoug (VD), Fouilles 1989-1991. Bulletin de l'Association Pro Aventico 33, 1991, 45-125.

## Prospektion und Nationalstrassenbau im Kanton Waadt - Allgemeiner Überblick und historische Entwicklung

Schon sehr früh war der Kanton Waadt mit Problemen im Zusammenhang mit dem Bau der Nationalstrassen konfrontiert, der hier bereits 1959 begonnen hatte. Im Laufe der Zeit entwickelte die Kantonsarchäologie eine Strategie, die es erlaubte, bereits vor der eigentlichen Projektphase des Strassenbaues zu intervenieren, damit der für eine archäologische Untersuchung nötige Zeitraum gewährleistet werden konnte.

Zusammen mit den durch Archivstudien gewonnenen Informationen zeigten dann die vorgenommenen Sondierschnitte diejenigen Gebiete an, bei welchen eine archäologische Untersuchung angezeigt war. Gezielte Sondierungen gaben anschliessend eine Präzisierung von Ausdehnung und Art der entdeckten Fundstelle. Erst die archäologische Ausgrabung schliesslich erlaubte das genaue Erfassen und Dokumentieren der Strukturen, die in einem letzten Akt durch den Bau der Nationalstrasse zerstört wurden.

## Strade Nazionali e prospezioni nel Canton Vaud - Sintesi e sviluppo storico

Il Canton Vaud s'è trovato confrontato molto presto ai problemi legati alla realizzazione della rete autostradale svizzera, i primi lavori della quale iniziarono nel 1959. Nel corso degli anni l'archeologia cantonale vodese ha sviluppato una strategia che le permette d'intervenire già a livello dei progetti preliminari di costruzione e di pianificare gli scavi con sufficiente anticipo ed in funzione della natura e dell'importanza del sito. Sondaggi esplorativi, combinati ai risultati forniti dalla carta archeologica, consentono di identificare le zone in cui si renderà necessario un intervento. Sondaggi complementari precisano in seguito la natura del sito. Infine, lo scavo propriamente detto permette una documentazione esaustiva dei siti minacciati dal tracciato autostradale nonché delle strutture annesse.

M.L. B.-B.

<sup>1</sup> C. Martin et alii. Lousonna. Bibl. Hist. Vaudoise 42 (Lausanne 1969).

<sup>2</sup> Loi du 10 décembre 1969 sur la protection de la nature des monuments et des sites.

<sup>3</sup> F. Francillon et D. Weidmann, Photographie aérienne et archéologie vaudoise. AS 6, 1983, 2-14.

<sup>4</sup> Si le terrain s'avéra parfois difficile à aborder du fait de son caractère humide et broussaillieux, l'organisation se trouva simplifiée par la