Zeitschrift: Archäologie der Schweiz : Mitteilungsblatt der Schweizerischen Gesellschaft für Ur- und Frühgeschichte = Archéologie suisse : bulletin de la Société suisse de préhistoire et d'archéologie = Archeologia svizzera : bollettino della Società svizzera di preist

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Ur- und Frühgeschichte

Band: 21 (1998)

Heft: 2

Artikel: Les autoroutes de l'archéologie : des petits sondages aux grands travaux

Autor: Weidmann, Denis

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-17129

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: 11.08.2025

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

Les autoroutes de l'archéologie: des petits sondages aux grands travaux

Denis Weidmann

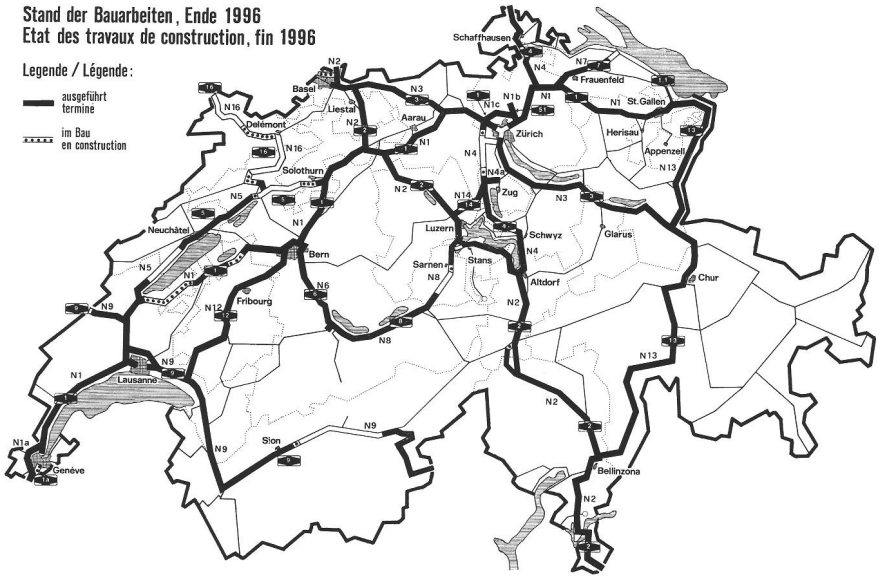

fig. 1
Le réseau des routes nationales suisses: 1856 km, dont près de 1600 km ont été réalisés entre 1959 et 1996. Document OFROU, Berne.
Das Nationalstrassennetz von insgesamt 1856 km Länge, von denen gegen 1600 km in den Jahren 1959 bis 1996 realisiert werden konnten.
La rete autostradale svizzera: 1856 km di tracciato, di cui quasi 1600 km realizzati tra il 1959 e il 1996.

Une tâche nationale aux bons soins des cantons

L'origine de l'entreprise

La recherche archéologique et la protection des sites sont traditionnellement - et constitutionnellement - l'affaire des cantons. En règle générale, les responsables régionaux que sont les archéologues cantonaux ont pour tâche d'organiser les interventions jugées indispensables, rendues nécessaires par les constructions ou par les travaux d'aménagement du territoire. L'ampleur, les méthodes et le niveau scientifique des fouilles dépendent également des standards et moyens cantonaux, qui étaient fort inégaux au début des années soixante.
Le projet de construction présenté alors pour le réseau des routes nationales impliquait des travaux d'une ampleur sans précédent dans le pays, par dessus les frontières cantonales (fig. 1). Il faisait craindre des destructions importantes pour le patrimoine archéologique. La plupart des cantons concernés par les premières réalisations ne disposaient pas de service archéologique apte à organiser les prospections et les fouilles. Aucun d'entre eux n'était doté de budgets permettant des recherches de grande ampleur.

Conscients de cette situation, et pressentant les problèmes à venir, un groupe d'archéologues[1], conseillé par des juristes avisés, proposa au nom de la SSP une organisation novatrice, en mettant les fouilles à la charge du maître de l'ouvrage fédéral. Les principes retenus alors régissent encore aujourd'hui l'exécution des fouilles requises par la construction des autoroutes, comme par leurs travaux annexes.
Bien avant la loi fédérale de 1966 qui définira les devoirs de la Confédération dans l'accomplissement de ses tâches[2] - la construction des autoroutes est une affaire nationale -, c'est un arrêté du Conseil Fédéral, daté du 13 mars 1961, qui a fixé le régime des interventions archéologiques:

- Les fouilles archéologiques à effectuer sur le tracé des autoroutes font partie des frais de construction du tronçon correspondant. Les montants sont pris en charge par la Confédération, avec une modeste participation des cantons, selon leur capacité financière.
- La conservation des trouvailles reste à la charge des cantons où on les découvre et qui en deviennent propriétaires, selon l'art. 724 du Code civil suisse. De même, la publication des résultats acquis leur incombe.

Les cantons gardent ainsi toutes leurs compétences pour le traitement de leur patrimoine touché par les autoroutes. Lors des procédures d'approbation des tracés, ils peuvent se déterminer sur la protection de sites archéologiques particulièrement importants, en adaptant le tracé ou les ouvrages, de manière à les ménager quand cela est possible (fig. 2). Il leur incombe en outre de localiser les sites inconnus par des prospections adéquates[3], de définir les fouilles nécessaires et leur coût. Enfin, ils ont à organiser et à contrôler les recherches requises.

Le rôle de la SSP

Si le problème du financement était dans son principe résolu, nous avons vu que les cantons en 1960 étaient très inégalement aptes à organiser des interventions très importantes. Les partenaires ont dès lors ressenti la nécessité d'une instance indépendante, pouvant évaluer des situations archéologiques et suppléer aux organisations cantonales déficientes ou inexistantes.
Le Comité de la SSP proposa donc de créer un Service archéologique des routes nationales, placé sous son contrôle scientifique, mais fonctionnant grâce aux moyens mis à disposition par l'Office fédé-

fig. 2
Les tracés de la route nationale A9 et de la route cantonale ont été fixés de manière à ménager le site de la villa romaine d'Orbe-Boscéaz. Photo MHAVD.
Die Strassenführungen der A9 und der kantonalen Strasse wurden so gelegt, dass die römische Villa von Orbe-Boscéaz VD nicht tangiert wurde.
I tracciati dell'autostrada A9 e della strada cantonale sono stati progettati rispettando il sito della villa romana di Orbe-Boscéaz.

fig. 3
Dégagement d'un dépôt d'amphores dans le site de Lausanne-Vidy (A1), sous la direction de H. Bögli, du Service archéologique des routes nationales, 1960-1961. Archives AZN.
Freilegen eines Amphoren-Depots in Lausanne-Vidy anlässlich des Baus der A1.
Scavo di un deposito di anfore nel sito di Losanna-Vidy (autostrada A1).

ral des routes, du Département fédéral de l'Intérieur. Le service avait pour tâche à l'origine de veiller à la bonne application de l'arrêté de 1961, en coordonnant les activités des diverses instances cantonales et fédérales concernées par les fouilles. Il devait lui-même engager les interventions nécessaires, quand il n'y avait pas de service archéologique cantonal (fig. 3). L'organe de contrôle du service est la Commission archéologique des routes nationales, où siègent les partenaires intéressés (Office fédéral des routes, SSPA, archéologues cantonaux concernés)[4]. Le service fut créé en 1960 et animé par les archéologues Hans Bögli, puis Auguste Bruckner. Il est aujourd'hui rattaché directement au secrétariat général de la SSPA, en la personne de son secrétaire général.

La situation actuelle

Entre les années soixante et quatre-vingt, de nombreux services archéologiques cantonaux se sont constitués et professionnalisés, prenant en charge eux-mêmes l'organisation des interventions dans leur territoire, qu'il s'agisse des fouilles du domaine cantonal ou des autoroutes. En Romandie notamment, cette évolution a été relativement tardive.

Dans les cantons de Fribourg, Neuchâtel et du Jura principalement, les investigations liées à la construction des routes nationales représentent une part très importante, si ce n'est même l'essentiel de l'activité des services archéologiques.
Le service et la commission créés en 1960 sous l'égide de la SSP poursuivent leur activité liée aux autoroutes, dans des tâches de coordination et d'information des partenaires, visant notamment à la diffusion des résultats des recherches conduites dans l'ensemble du pays, et ceci jusqu'à la fin de la réalisation du réseau national, soit vers 2010.

Considérations pour un bilan

Nos prédécesseurs ont découvert la méthode »helvétiquement correcte« pour réaliser une recherche archéologique de dimension nationale en confiant les moyens nécessaires aux instances régionales. Ils ont ainsi évité la création d'un service centralisé, dont la mise en oeuvre était fort peu concevable.
Il est bien entendu impossible de donner ici un bilan nuancé des centaines d'interventions et de recherches effectuées tout au long des quelque 1600 kilomètres de chantiers, au cours des 37 dernières années[5]. Le coût total comptabilisé par l'Office fédéral des routes (160 millions à fin 1996, montant non indexé) donne une idée de l'importance de cette immense entreprise, qui a mobilisé deux générations d'archéologues suisses, assistés de très nombreux collaborateurs et collègues étrangers.
Ces chiffres impressionnants sont relativisés quand on les rapporte au coût total de la construction: le sacrifice »scientifiquement contrôlé« des sites archéologiques sur les tracés n'aura coûté que le 3,5 pour mille des autoroutes elles-mêmes.
Cet ordre de grandeur se retrouve dans d'autres interventions analogues faites à l'étranger, dont les chiffres sont connus. Cela indique que les archéologues suisses, dans leur ensemble, ne font pas une archéologie luxueuse dans de telles circonstances.
Le bénéfice scientifique des recherches est considérable. Bien que le »menu« des archéologues leur ait été imposé par des tracés qu'ils n'ont pas choisi, l'apport des connaissances nouvelles a bouleversé maints domaines de l'archéologie suisse. En préhistoire et en protohistoire (près de la moitié des interventions), c'est la connaissance des sites d'habitat terrestre et en milieu humide qui a particulièrement progressé (fig. 4-6). L'occupation du terri-

fig. 4
La fouille A5 à Douanne (BE) dans une importante station littorale néolithique (1974-1976) était la première grande intervention archéologique pluridisciplinaire. Photo Service archéologique, Berne.
Forschungen auf dem Trassee der A5 bei Twann BE. Die Ausgrabung dieser neolithischen Seeufersiedlung (1974-1976) war das erste grosse interdisziplinäre Unternehmen im Bereich der Archäologie.
Lo scavo degli anni 1974-1976 dell'importante stazione litorale neolitica di Twann (BE), sul tracciato della A5, fu il primo intervento archeologico interdisciplinare svolto su grande scala.

fig. 5
Les immenses surfaces ouvertes pour les autoroutes ont révélé la densité et la diversité de l'occupation du territoire au cours de la préhistoire. Fouilles des habitats néolithiques (Campaniforme) et de l'âge du Fer à l'Alle-Noir Bois (A16, JU) en 1991. Photo F. Schifferdecker.
Die riesigen Flächen, welche zum Bau der Nationalstrassen geöffnet werden mussten, zeigen deutlich die Vielfältigkeit und Dichte der Besiedlung in prähistorischer Zeit.
Le immense superfici messe in luce nei cantieri autostradali hanno rivelato la densità e la diversità di occupazione del territorio nel corso della Preistoria.

toire aux différentes époques peut être dorénavant mieux décrite. La chronologie, grâce aux innombrables datations obtenues, augmente sans cesse en précision. L'époque gallo-romaine a été l'objet de près du tiers des investigations. Là également, les fouilles ont amené leurs moissons de résultats spectaculaires, alors que les sites principaux n'ont été qu'effleurés par les tracés (fig. 7).
Enfin, l'archéologie du Moyen Age a elle aussi bénéficié des routes nationales, révélant dans les campagnes actuelles les premiers villages mérovingiens et alémanes connus en Suisse, des installations sidérurgiques, des routes, des nécropoles inconnues...

Les fouilles des routes nationales ont influencé considérablement l'évolution de la pratique archéologique dans notre pays. La pression des délais, la nécessité d'explorer de vastes surfaces, l'abondance des récoltes d'objets de toute nature ont contraint les archéologues suisses à moderniser et à rationaliser très rapidement leurs méthodes de travail. Les moyens financiers mis à disposition ont également joué un grand rôle dans le développement rapide des équipements, des techniques et des collaborations interdisciplinaires, corollaires obligés d'une professionnalisation aujourd'hui aboutie.
Par son ampleur sans précédent, le programme de ces fouilles nationales requiert un engagement considérable de la part des archéologues suisses.
Il faut rappeler ici le rôle des archéologues étrangers, notamment français et allemands, venus nombreux pour suppléer au manque d'archéologues et de techniciens de fouilles suffisamment expérimentés en Suisse. Ils ont apporté et apportent encore une contribution essentielle à la réussite des interventions.
Ce bilan est donc largement positif pour les travaux de terrain. Certes, plusieurs tronçons d'autoroutes n'ont été ni prospectés ni fouillés, faute de volonté ou de savoir-faire de la part des archéologues responsables; ce fut le cas de la RN1 Lausanne-Genève en 1960-62, par exemple. Dans d'autres secteurs et époques, les interventions ont été au contraire jugées excessives, trop systématiques et onéreuses.
Ces attitudes disparates illustrent à la fois les avantages et les inconvénients du système fédéraliste, favorable pour la gestion de l'archéologie territoriale, mais déficient pour la cohérence scientifique des diffé-

fig. 6
Le décapage de vastes surfaces de cailloutis est une constante des fouilles en milieu terrestre, et la seule méthode pour mettre en évidence les vestiges d'occupations. Site de l'âge du Fer dans la Broye fribourgeoise, tracé A1 en 1997. Photo Service archéologique cantonal, Fribourg.
Um Siedlungsspuren überhaupt feststellen zu können, müssen grosse Flächen freigelegt werden. Hier eine 1997 erforschte eisenzeitliche Siedlung auf dem Trassee der A1 im Kanton Freiburg.
Lo sterro di vaste superfici di ciottoli è una costante degli scavi in terreni asciutti e l'unico metodo per rilevare i resti dell'antica occupazione. Sito dell'età del Ferro nella Broye friborghese, sul tracciato della A1, esplorato nel 1997.

fig. 7
Les autoroutes recoupent souvent les voies antiques et leurs annexes: griffon et néréïde: décor du mausolée sud d'Avenches-en Chaplix. Vers 40 après J.-C. Photo Fibbi-Aeppli.
Oft stossen die Nationalstrassen auf ältere Wege. Hier trifft die A1 bei Avenches-En Chaplix auf einen römischen Gräberbezirk entlang einer Ausfallstrasse Aventicums. 1987-1995 konnten zwei Mausoleen ausgegraben werden. Meeresgreif und Nereide bilden den Skulpturenschmuck des südlichen Grabmonumentes, das um 40 n. Chr. datiert wird (Länge 147 cm).
Le autostrade intersecano non di rado le antiche strade e le strutture ad esse annesse: Grifone e nereide: rilievo del mausoleo sud di Avenches-En Chaplix (ca. 40 d.C.).

rentes investigations. Les résultats se marquent dans la qualité et le nombre des publications scientifiques que ces travaux doivent impérativement produire, pour rendre compte des efforts et des moyens investis.

Une fois passés les succès médiatiques, l'engouement populaire, voire l'intérêt politique que peuvent susciter les fouilles liées aux grands travaux, c'est dans la difficile élaboration des résultats et dans la rédaction des rapports publiables et des études que l'on constate le plus d'échecs et d'atermoiements. Les fouilles d'autoroutes bénéficient pourtant de financements exceptionnellement favorables, pour garantir de bonnes conditions de travail aux responsables, chargés de préparer les publications. Ces problèmes trouvent souvent leur origine dans l'organisation même des investigations et ils sont malheureusement une constante des opérations de grande envergure, où l'abondance des données et du matériel dépasse trop souvent les capacités des chercheurs, en dépit des progrès de l'informatisation.

Le programme de fouilles des autoroutes se sera étendu sur cinquante années au moins quand il s'achèvera (et le sera-t-il effectivement ?...). Ses initiateurs inspirés n'imaginaient sans doute pas l'ampleur qu'allait prendre l'entreprise, ni ce qu'elle allait apporter à l'archéologie suisse et européenne. Elle constitue depuis longtemps un modèle fort envié à l'extérieur, mais qui ne semble pas être reproductible. Pour les archéologues de nombreux cantons suisses, l'ouvrage est encore sur le métier, et ils doivent déjà s'attaquer à d'autres exercices sur le même thème, notamment pour les chemins de fer (fig. 8). Il leur appartient de tirer parti de la précieuse expérience acquise dans le domaine des grands travaux et d'en faire toujours mieux bénéficier l'archéologie.

1 Il s'agissait des Prof. H.-G. Bandi, R. Laur-Belart, M.-R. Sauter, E. Vogt, et du Dr F. Endtner, juriste à l'office fédéral des routes.

2 Si les fouilles archéologiques étaient réglées par des lois cantonales, les art. 702 et 724 du Code civil suisse étaient les seuls textes nationaux traitant de l'archéologie (antiquités). Ils avaient essentiellement pour effet d'en conférer la compétence aux cantons. La répartition des tâches en la matière a été précisée par l'art. 24 sexies de la Constitution fédérale et par la loi fédérale du 1er juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN). La Confédération n'intervient dans ce domaine que dans le cadre de l'exécution de ses tâches (constructions fédérales, autoroutes, chemins de fer, etc...) ou par voie subsidiaire, pour soutenir les efforts des cantons.

3 Pour quelques exemples, voir D. Weidmann et C. May Castella, Autoroutes vaudoises et prospection: développement historique et méthodologie. AS 17, 1994, 18-24.

4 L'Office fédéral des routes veille en permanence au bon déroulement du processus, en accordant aux cantons les crédits requis pour les recherches. Il délègue ses représentants auprès des commissions archéologiques locales ainsi qu'à la commission de surveillance. Après F. Endtner, membre d'honneur SSPA, c'est aujourd'hui M. A. Gantenbein, ingénieur, qui assure cette indispensable fonction de coordination. Enfin, au niveau régional, les archéologues cantonaux collaborent en permanence, dès le début de leur travaux, avec leur collègues ingénieurs, techniciens et administratifs des services routiers constructeurs.

5 Pour le bilan des fouilles effectuées sur les routes nationales, voir les rapports du Service archéologique des routes nationales:

fig. 8
Les grandes interventions de sauvetages programmées ne concernent pas que les autoroutes: la construction de la nouvelle voie ferrée Rail 2000 à Concise (VD) nécessite la fouille d'une grande partie d'un site littoral Néolithique-Bronze ancien. Photo MHAVD.
Die programmierten Grossgrabungen betreffen nicht nur die Autobahnen, auch beim Bau der »Bahn 2000« wird ähnlich verfahren. In Concise VD muss deswegen eine grosse Seeufersiedlung (Neolithikum-Frühbronzezeit) ausgegraben werden.
I grandi interventi di salvataggio programmati non sono causati unicamente dalla costruzione delle autostrade: i cantieri del progetto Ferrovia 2000 hanno reso necessario a Concise (VD) lo scavo di una grande porzione di un sito litorale, risalente al Neolitico e all'età del Bronzo antico.

Nationalstrassenbau und Archäologie - Von der Sondierung zur Grossgrabung

Bis etwa ins Jahr 2010 wird, nach etwa 50 Jahren Dauer, der Bau von Nationalstrassen in der Schweiz abgeschlossen sein.
Ein Bundesratsbeschluss vom 13. März 1961 hat es in dieser Zeit ermöglicht, die sich durch den Bau von Autobahnen ergebenden archäologischen Ausgrabungen auf innovative und exemplarische Art und Weise durchführen zu können: Die Kosten der Ausgrabungen werden vom Nationalstrassenbau, d.h. vom Bund, übernommen. Die Kantone hingegen sind für die daraus folgenden Forschungsarbeiten und Publikationen verantwortlich.
Diese einfache Aufteilung von Aufgaben und Kompetenzen hat eine in der Schweiz noch nie dagewesene Fülle von Ausgrabungen ermöglicht. Es gibt keinen Bereich und keine Epoche in der Ur- und Frühgeschichte in der Schweiz, die nicht von den Autobahnausgrabungen profitiert hätten. Es wird aber noch Jahre dauern, um diese Fülle von neuen Daten zu verarbeiten und zu publizieren.
Die Schweizerische Gesellschaft für Ur- und Frühgeschichte, in den 60iger Jahren die einzige gesamtschweizerische Institution, welche die Interessen der Archäologie zu wahren imstande war, spielte damals eine entscheidende Rolle in der Vorbereitung und Durchführung dieses Unternehmens.

Autostrade e archeologia - Piccoli sondaggi e grandi lavori

La costruzione delle autostrade svizzere sarà portata a compimento verso l'anno 2010, a circa cinquant'anni dal suo inizio. La questione degli scavi archeologici, che si poneva durante i lavori, fu risolta in maniera esemplare con il decreto federale del 13 marzo 1961. Si decise che i costi degli scavi sarebbero stati finanziati dalla Confederazione, mentre lo svolgimento dei sondaggi ed il lavoro di ricerca archeologica sarebbero stati a carico dei cantoni.
Grazie a questa chiara ripartizione dei compiti si sono potuti realizzare nel nostro paese importanti progetti di scavo con un'efficacia senza precedenti. Gli scavi autostradali hanno favorito lo sviluppo delle attività archeologiche e la conoscenza della preistoria svizzera. Tuttavia saranno necessari ancora diversi anni di lavoro per l'elaborazione quindi la pubblicazione dei dati acquisiti.
La Società svizzera di preistoria, che nel 1960 era l'unico ente rappresentativo svizzero degli interessi legati all'archeologia, ha svolto un ruolo decisivo nella preparazione e nell'attuazione di questa iniziativa.
E.F.

- 20 Jahre. Archäologie und Nationalstrassenbau (20 ans. Archéologie et routes nationales). Ein Rechenschaftsbericht der archäologischen Zentralstelle für Nationalstrassenbau.
- En bref: une longue histoire. 1500 km d'autoroutes et 50 000 ans d'histoire. Rapport interne du service archéologique pour la construction des routes nationales. SSPA (Bâle s.d.).