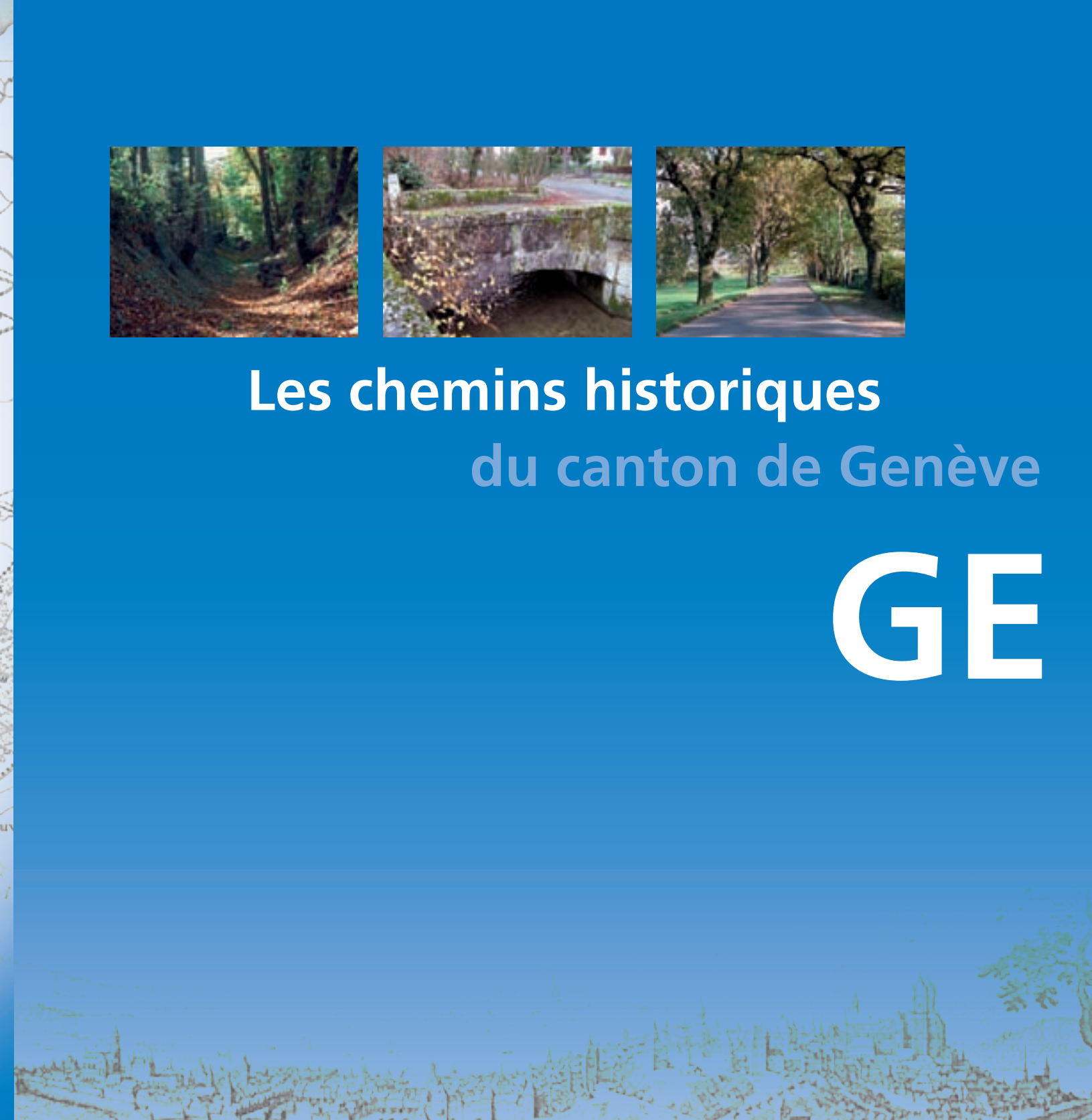


Tracé historique avec beaucoup de substance

[illegible][illegible]

GE



Page de couverture

Diversité des chemins historiques dans le canton de Genève: chemin creux d’origine romaine dans une propriété privée à Frontenex (à gauche; GE 6.2.1; cf. p. 10); pont de Fossard, construit en 1853 et portant la borne-frontière n° 100 (au milieu; GE 201.2.4); le «carrefour des Chênes», une allée de chênes centenaires à Puplinge (à droite; GE 326.1.3). L’illustration de fond est un détail d’une vue de Genève de Mathieu Merian, 1642 (Bibliothèque centrale, Zurich).

Dos

Détail de la carte Dufour, première édition, table XVI, 1846.

Sources des illustrations

Les photos du terrain sont de Yves Bischofberger. Les autres sources sont mentionnées dans les légendes. Reproduction des extraits des cartes nationales avec l’autorisation de Swisstopo, Berne (\$\$\$).

Impressum

Les chemins historiques du canton de Genève

Une publication de l’Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse IVS, éditée par l’Office fédéral des routes (OFROU) www.ivs.admin.ch

© OFROU, Berne 2007
\$\$\$

2^{ème} édition

Le contenu de cette publication correspond à l’état du travail à la parution de la première édition en 1997. Les chiffres entre parenthèses (par exemple GE 2.1) renvoient aux numéros des itinéraires IVS.

Rédaction

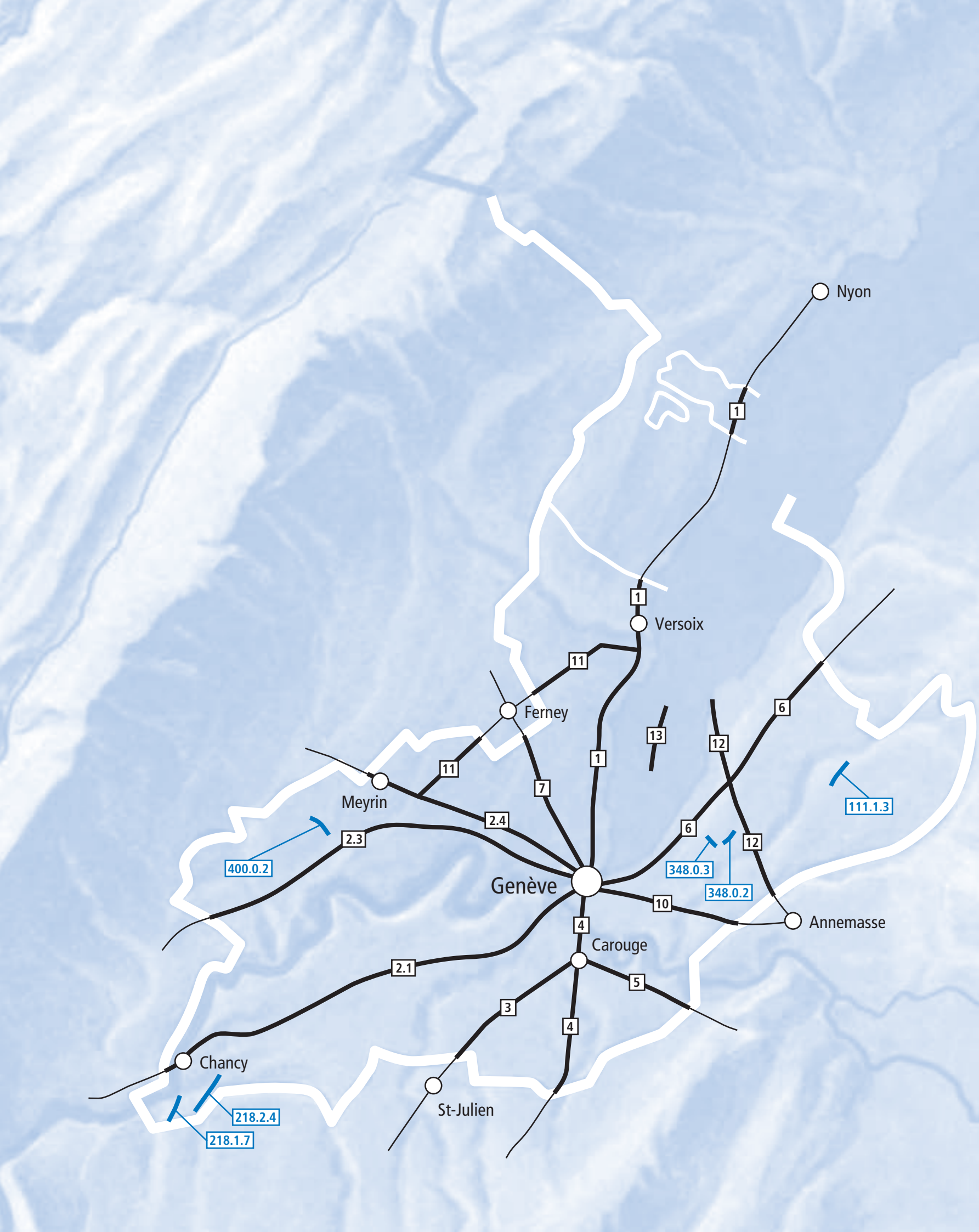
Anita Frey et Yves Bischofberger, anciens collaborateurs à l’IVS

Conception

Hans Schüpbach, ancien collaborateur à l’IVS

Mise en pages, cartographie, production

Andres Betschart, ViaStoria – Centre pour l’histoire du trafic, Université de Berne



Les chemins historiques d’importance nationale dans le canton de Genève

Numération selon l’IVS

- 1 Genève–Nyon (–Lausanne)
- 2 Genève–frontière nationale (–Fort-de-L’Ecluse, F)
- 3 Genève–Carouge–St-Julien-en-Genevois, F (–Seyssel, F)
- 4 Genève–Carouge–Croix-de-Rozon (–Annecy, F)
- 5 Genève–Veyrier (–Pas-de-l’Echelle, F /–Etrembières, F)
- 6 Genève–frontière nationale (–Thonon, F)
- 7 Genève–Le Grand-Saconnex (–Ferney, F /–Gex, F)
- 10 Genève–Moillesulaz (–Annemasse, F) (St-Genis, F–) Meyrin–Versoix
- 11 (Annemasse, F–) La Martinière–Léman (–Morges /–Villeneuve)
- 12
- 13 Lac Léman

111.1.3 Carrefour de Sionnet–La Gara

218.1.7 Bois de Fargout

218.2.4 Château de Champlong–Champ Coquet–Bois des Bouchet

348.0.2 chemin du Dori

348.0.3 chemin de la Blonde

400.0.2 La Vy Creuse

Les itinéraires en bleu ont une valeur nationale en raison de la substance historique préservée.

Avant-propos du canton de Genève

L'achèvement des travaux de l'Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS) pour le canton de Genève a rendu possible la parution du présent cahier. C'est pour moi l'occasion de saluer l'heureuse conjonction qui a conduit à ce résultat. Grâce à la collaboration active entretenue entre l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) à Berne et la Direction du patrimoine et des sites de mon département, qui ont co-piloté des travaux menés sur deux années consécutives, les «inventoriseurs» ont pu mener à terme un travail considérable de repérage, de notations et de recherches.

Si certaines visions de l'approche historique ont malheureusement parfois pour corollaire une démarche entachée d'immobilisme, l'inventaire des voies de communication est à l'opposé de telles conceptions. Il est dans son principe même dynamique. En effet, de tous temps, les voies de communication ont servi de support à des activités humaines. A ce titre, elles ont structuré le paysage. Elles nous ont légué non seulement des ouvrages d'art mais encore des ensembles végétaux qui font aujourd'hui référence. C'est donc à un nouveau regard sur le territoire et sur le patrimoine que nous invitent ces travaux.

Qu'il s'agisse de l'élaboration d'un réseau cantonal de chemins pédestres qui conjugue les activités de loisirs avec la redécouverte de notre territoire ou encore de la réactivation des chemins de Saint-Jacques de Compostelle – une initiative lancée par une poignée de passionnés –, les voies historiques continuent à susciter de l'intérêt. Dans certaines régions de notre pays, par exemple au Simplon, des voies de communication historiques sont remises en état avec le soutien des milieux touristiques régionaux et des communes.

Par ailleurs, j'espère que la dimension même de cet inventaire national permettra de mieux faire connaître non seulement à nos concitoyens, mais également à nos Confédérés, un visage caractéristique de notre canton. Dans cette optique, nous allons promouvoir la parution au cours des prochains mois d'un petit guide illustré qui donnera une vue élargie des travaux engagés ainsi que des réflexions qu'ils suscitent.

Je souhaite que tout un chacun puisse aujourd'hui partir à la découverte de cette dimension peu connue de notre patrimoine grâce à ces travaux instructifs à plus d'un titre.

Philippe Joye

Conseiller d'Etat chargé du Département
des travaux publics et de l'énergie 1993–1997

Table des matières

5 ROUTES ET CHEMINS

8 Les voies historiques de Genève

Un survol

17 Un image du paysage historique

Les cadastres

21 Ces chemins qui dessinent le territoire

Le paysage genevois

27 Ponts et gués à Genève

Passages clef du réseau des voies de communication

31 Du pont au bac et du bac au pont

Histoire compliquée d'une simplification

33 Les Vy Creuse

Cheminements, géologie et topographie

34 «Salut ô Croix, Notre unique espérance!»

A la croisée des chemins

36 A la claire fontaine ...

Plus qu'un simple abreuvoir

38 Les pierres

Diversité des formes et des fonctions

40 Eviter Genève, détourner le trafic

Tous les chemins ne mènent pas à Genève

43 L'INVENTAIRE

44 Le travail de l'IVS

Du château de Champlong au bois des Bouchets

46 L'IVS dans le canton de Genève

Un relevé avec des possibilités d'applications multiples

Routes et chemins

Chaque voie de communication, de la grande route commerciale au plus modeste sentier, est inscrite dans le paysage qu'elle a contribué dans une très large mesure à façonner. A l'instar des monuments élevés à la gloire des puissants, des villages classés ou des sites naturels protégés, les chemins historiques appartiennent à notre patrimoine culturel. Ils sont les témoins de notre passé, parmi les plus fragiles et les plus menacés par les mutations sans précédents intervenues au cours du XX^e siècle.

Ce bulletin cherche à éclairer les aspects les plus significatifs du riche paysage routier genevois. Il s'appuie sur les travaux de la documentation IVS pour le canton de Genève, achevés en 1996.





Facettes de l'histoire des voies de communication du canton de Genève:

Page de gauche, tout en haut à gauche: Banc des maraîchères de Dardagny. La planche en hauteur est destinée aux paniers et hottes (GE 220.1.1).

Page de gauche, en haut à gauche: Ancien panneau oublié sur une façade à Chouilly (GE 222.0.2).

Page de gauche, à droite en haut: Alignement des vieux chênes accompagnant une route entre Collonge et Corsier (GE 203.1.2).

Page de gauche, à droite en bas: Banc à Vandœuvre, un mobilier lié aux déplacements des piétons (GE 6.1.1/GE 317.1).

Page de droite, en haut: Les murs «en vagues» ou «à caissons» sont caractéristiques de l'architecture des routes de la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, notamment les rampes de Dardagny (GE 2.3.2), d'Avully (GE 216.2) et des Bailleys (GE 399.0.1).

Page de droite, en bas à gauche: Des escaliers autorisent l'accès aux vignes près de Jussy (GE 111.1.3).

Page de droite, en bas à droite: La tour, vestige du château médiéval des vidomnes épiscopaux, veille sur le trafic en l'Ile à Genève (GE 1).





Les voies historiques de Genève

Au débouché du Léman, une enceinte circulaire de montagnes, Jura, Vuache, Salève, Voirons, dessine un espace géographique unitaire dont le canton de Genève ne couvre que 282 km²; la ville de Genève, avec son pont enjambant le Rhône, en occupe le centre. L'image du réseau d'importance nationale de la région genevoise est celle d'une toile d'araignée dont la ville constitue le pôle d'attraction et, à quelques exceptions près, le passage obligé.

Dans ce territoire situé au croisement des courants européens, la structure profonde des voies de communication au long cours n'a guère varié au cours des siècles. La voie de la rive droite du lac (GE 1) se prolonge d'une part en direction du Plateau suisse et de la vallée du Rhin, d'autre part en direction du Valais et, par le Grand Saint-Bernard, vers l'Italie du Nord. Elle connaît un doublet par la rive gauche du lac, GE 6. La voie lacustre (GE 13) est d'une importance primordiale jusqu'au XIX^{ème} siècle. GE 7 traverse la barrière du Jura par Gex et le col de la Faucille pour rallier la Franche-Comté, la Bourgogne et Paris.

Au sud de la ville de Genève, l'itinéraire GE 2 et ses différents tracés rallient Lyon par le défilé de l'Ecluse et Nantua. GE 3 effectue la liaison entre Genève et Seyssel, le seuil de portage du Rhône, pour ensuite rejoindre la Méditerranée par la voie fluviale ou terrestre. GE 4 permet de rallier l'Italie par Annecy et le col du Petit Saint-Bernard ou celui du Mont-Cenis. GE 5 constitue une doublure de GE 4 par l'est du Mont Salève. Quant à GE 10, c'est l'itinéraire du Faucigny et de la vallée de l'Arve. Au-delà de l'actuelle frontière nationale, les chemins du pied du Jura, ceux du pied du Salève et des Voirons complètent cette énumération des grandes voies de communication qui ordonnent le bassin genevois.

Si la structure du réseau à grande échelle connaît dans ses grandes lignes une permanence séculaire remarquable, l'histoire s'est chargée de dicter la prééminence et les inflexions des différents itinéraires au gré des conflits et des rivalités qui ont marqué la région; elle a également contribué à en créer de nouveaux, tels GE 11 entre Meyrin et Versoix et GE 12 entre Annemasse et Bellerive.

Les premières pistes

L'occupation du site de Genève, considéré au sens large, remonte à l'époque magdalénienne, quand des groupes de chasseurs de rennes s'installent au pied du Salève, dans des abris sous blocs accumulés. Les stations dites de Veyrier, en réalité situées en Haute-Savoie sur la commune d'Etrembières, ont révélé des traces de leur passage, vers 8000 à 10000 avant J.-C. Le néolithique voit la colonisation des rives du Léman, dont le niveau était fortement descendu; de nombreuses stations lacustres s'y sont établies, pour certaines dès le néolithique moyen. Il faudra attendre le Bronze récent, pour trouver de nouveaux témoignages d'un important développement économique et culturel; les communautés rurales se succèdent sur les rives du lac; Genève bénéficie entre 1000 et 850–800 avant J.-C. de sa situation d'intermédiaire entre les grands centres du Plateau suisse, surtout ceux des lacs de Zurich, de Bienne, de Neuchâtel, de Morat et du Léman, avec Morges et Thonon, et ceux des lacs savoyards d'Annecy et du Bourget; on peut y imaginer un intense trafic commercial.

Lorsque les Allobroges au sud de Genève sont conquis et pacifiés par Rome, en 122–120 avant J.-C., Genève est intégrée administrativement dans l'Empire romain, avec la création de la Gaule transalpine. La ville est déjà riche d'un passé protohistorique qui en fait un centre économique et routier, reliant les oppida de la Tène; la présence d'un port gaulois, avec un grand ponton remontant à 123 avant J.-C., constitue la preuve d'un développement des échanges axé sur le lac. Au bord du Rhône qui sépare les Allobroges relevant de la province romaine des Helvètes encore indépendants, Genève est une ville-frontière qui garde le passage du fleuve. En



Dans cette carte dressée vers 1590, la position de tête de pont de Genève apparaît avec force. On notera aussi l'importance donnée aux autres ponts sur le Rhône et sur l'Arve. Luca Bertelli: Vero disegno del lago di Geneva con i luoghi chel circondano, détail. Bibliothèque publique et universitaire, Genève.

58 avant J.-C., Genève, «dernière ville des [Allobroges] et la plus voisine de l'Helvétie, avec laquelle elle communique par un pont» entre dans l'histoire par les Commentaires de César. A cette date, les Helvètes avaient décidé de gagner l'ouest atlantique de la Gaule; or, «il n'y avait absolument que deux chemins pour sortir de l'Helvétie: l'un entre le Rhône et le Jura, par le pays des Séquaniens, difficile, étroit, où les chariots auraient peine à défiler un à un, et de plus dominé par une très haute montagne, en sorte qu'une poignée d'hommes en défendrait aisément les passages»; la route la plus facile pour cet exode de 368 000 émigrants passe par le pont de Genève et le pays allobroge, Savoie et Dauphiné. Les Helvètes demandent le droit de passage; César ajourne sa réponse, fait couper le pont gaulois et édifier une fortification de campagne sur une distance de 19 milles le long de la rive gauche du Rhône. Après une tentative vaine de forcer le passage, les émigrants tentent la voie de l'Ecluse et de la cluse de Nantua, pour être battus au-delà de la Saône par César qui les contraint à rentrer en Suisse. Deux ans plus tard, en 56 avant J.-C., le lieutenant de César Servius Galba part de Genève pour aller sou-

mettre les Nantuates du Valais; ses troupes empruntent la voie de la rive gauche du lac, recensée sur territoire genevois sous GE 6.1.

L'époque romaine

Sous le règne d'Auguste, des voies impériales sont ouvertes: vers Vienne, la métropole, par Condate (Seyssel); vers Milan, centre de la Cisalpine, par Boutae (Annecy) et l'Alpis Graia, le col du Petit Saint-Bernard; vers Strasbourg, sur le limes, par Noviodunum (Nyon) et Augusta Raurica (Augst). Sous Vespasien, la voie vers le pays des Ceutrons a été aménagée, jusqu'à Passy face au Mont-Blanc, tout comme peut-être celle du Chablais par la rive sud du lac. Le port de Genève, bien équipé, où les «Nautae lacus Lemanni» assurent la traversée du lac, constitue le relais majeur entre la Narbonnaise et l'Helvétie, son importance témoignant de l'intensité du trafic lacustre.

Les principales routes romaines sont connues par la Table de Peutinger, copie médiévale d'une carte dont l'origine se situe entre le III^{ème} et le V^{ème} siècle, et par l'Itinéraire Antonin du début du III^{ème} siècle. Dans l'iti-

Dans une propriété privée à Frontenex subsiste le seul chemin creux d'origine romaine du canton attesté par l'archéologie (GE 6.2.1).



néraire Antonin, Genève est une étape de l'itinéraire de Milan à Strasbourg: «Item a Mediolano per Alpes graias Argentorato m. p. DLXXVI sic: ... Augusta praetoria [Aoste], Arebrigium, Bergintrum [Bourg-St-Maurice], Darantasia [Moutiers], Casuaria [Viuz], Bautas [Annecy], Genava, Equestribus [Nyon], lacu Lausanio, Urba [Orbe], Ariorica [Pontarlier] ...». La Table de Peutinger la signale sur l'itinéraire continental de Vienne à Lausanne par Seyssel: «Vigenna–Bergusium XXI millia p.–Augustum, XVI–Etanna, XII–Condate, XXI–Gennava, XXX–Colonia Equestris, XII–Lacum Losonne, XII».

La Genève romaine, station du quarantième des Gaules, apparaît essentiellement comme un centre commercial, un emporium de transit bien équipé dont le rôle économique paraît sans commune mesure avec la modestie de son rang administratif de vicus. Elle semble avoir dépassé en importance Nyon, pourtant cité coloniale, et Vidy-Lausanne, autre relais commercial et, durant le Bas-Empire, est promue au rang de cité. Un gros effort est accompli pour la réfection des routes, abandonnées sans entretien durant les invasions du III^{ème} siècle; le réseau est entièrement remis en état au IV^{ème} siècle, comme en témoignent les milliaires retrouvés. Au Bas-Empire, un vaste territoire dépend de Genève; entre le défilé de l'Ecluse, le Jura et l'Aubonne, la Colonia Iulia Equestris fondée par César sur la rive droite du lac et du Rhône a été rigoureusement cadastrée, une centuriation qui se repère encore dans le paysage. Certains historiens, dont Pierre Broise, identifient d'autres traces de cadastration sur la rive gauche du lac, entre Léman et Foron, et au sud entre Arve et Rhône. De part et d'autre des grandes voies, sur des chemins parallèles, les domaines fonciers ou fundi, cellules de la romanisation de la cam-

pagne, se répartissent très régulièrement sur l'ensemble des terroirs et sont souvent à l'origine des communes actuelles.

Le christianisme arrive à Genève par Lyon et les chemins du sillon rhodanien et l'Eglise de Genève prend forme au milieu du IV^{ème} siècle. Après les invasions barbares du début du V^{ème} siècle, Genève est la seule ville à assurer la continuité urbaine dans un rayon de près de cent kilomètres, ce qui lui confère une importance morale et politique accrue.

Le moyen âge genevois

Il est convenu de faire commencer le moyen âge genevois par l'installation au milieu du V^{ème} siècle dans la région d'une peuplade germanique, les Burgondes, qui font de Genève leur première capitale. L'histoire du royaume burgonde est brève, moins d'un siècle, mais son expansion est considérable; à son apogée, il s'étend de la Champagne aux Alpes et à la Durance. Les Burgondes, peu nombreux, colonisent en douceur les terres occupées, et se romanisent rapidement, n'éliminant ni les institutions ni la classe dirigeante gallo-romaine. L'axe nord-sud reliant le monde septentrional au monde méditerranéen, dont Genève est une étape obligée, n'est jamais délaissé, même au moment des plus graves dépressions, comme à partir de 534, quand la monarchie burgonde est annexée par les rois francs et que Genève dégringole dans la hiérarchie des villes. Toutefois, la présence de l'évêque et de son clergé contribue à contenir la baisse de la population et à maintenir une activité économique. Il est probable que le réseau routier hérité des Romains continue à être utilisé, mais qu'il n'est pas entretenu durant les premiers siècles du moyen âge,

pour lesquels les informations sont rares. Aux X^{ème} et XI^{ème} siècles on assiste à la renaissance urbaine de Genève; le Bourg-de-Four retrouve sa fonction très ancienne de marché; la reprise du commerce ranime le port de Genève; une nouvelle enceinte triple au milieu du XII^{ème} siècle la surface de la ville fortifiée. Les comtes de Genève et l'évêque se disputent la seigneurie urbaine; on s'affronte aussi à propos des possessions rurales de l'évêque, du couvent de Saint-Victor et du chapitre cathédral. L'évêque Arducus de Faucigny obtient en 1162 de Frédéric Barberousse l'indépendance de Genève, souveraineté impériale exceptée.

Les foires de Genève

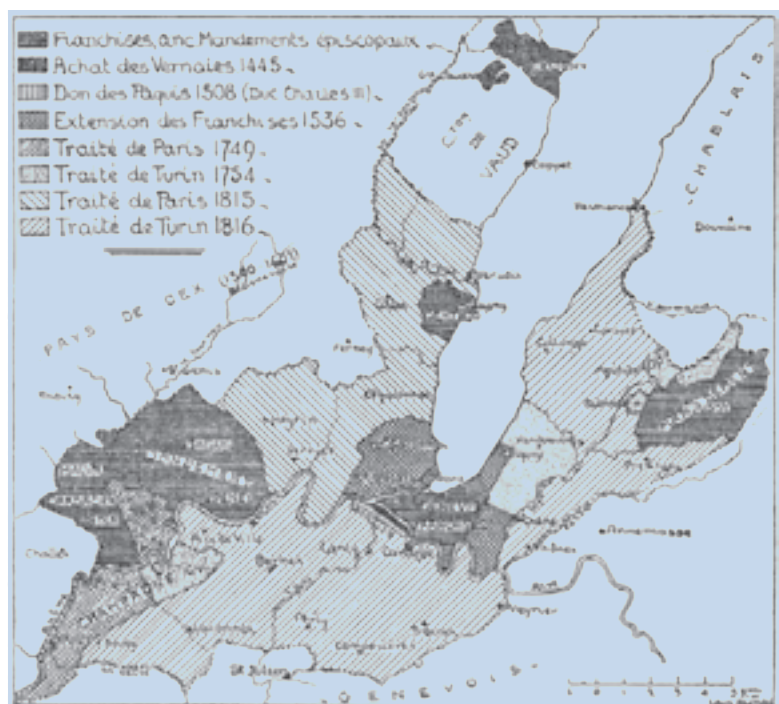
On ne connaît pas le moment de la transformation des foires de Genève de lieu d'échanges régionaux en un lieu de rencontres commerciales internationales; lorsqu'elles sont mentionnées pour la première fois, dans la seconde moitié du XIII^{ème} siècle, elles accueillent déjà une clientèle cosmopolite. Durant les deux siècles suivants, on peut affirmer que les grands itinéraires commerciaux de l'Europe convergent vers Genève; le réseau routier est renforcé et toute la bordure des Alpes connaît une grande animation. Le long des grands itinéraires se dressent les châteaux et se multiplient les lieux d'étape. Les routes vers le sud quittent Genève par le pont d'Arve, point de passage important avec perception d'un péage, où se trouvait aussi une maladière. Sur un des derniers contre-

forts du Salève et au passage de l'Aire, le château de Ternier et son voisin, la Poype de Ternier, surveillent le passage de GE 3. Sur la rive droite du Rhône, l'évêque a fait ériger le château de Peney, centre d'un mandement épiscopal, sur le passage de GE 2.3. Le comte de Savoie tient Versoix et son fort sur le chemin de la rive droite du lac, GE 1.

Le XV^{ème} siècle est pour Genève le plus brillant du moyen âge. En 1440, elle est encore une des premières places d'échanges commerciaux en Europe, grâce à ses quatre grandes foires annuelles qui déploient également une intense activité financière, avec la fondation d'établissements bancaires permanents, dont une succursale de la banque Medici. C'est vers 1500 que les privilèges accordés par Louis XI à Lyon entament sérieusement l'attrait de Genève; ses foires déclinent mais elles ont encore belle allure, accueillant moins d'Italiens et de Français mais plus d'Allemands et de Suisses, qui craignent de voir la route du Plateau abandonnée au profit de la route de la vallée de la Saône. D'ailleurs l'importance stratégique de Genève, porte sud-ouest du Plateau, n'a pas échappé aux cantons qui en font la «clé de la Suisse».

Genève, l'évêque et le duc

Accompagnant l'internationalisation des foires et le début de la fortune économique de Genève, deux autres éléments marquent l'histoire du XIII^{ème} au XV^{ème} siècle: le mouvement communal et la menace savoyarde contre



La formation du territoire genevois. Carte dressée par Louis Blondel, dans: Le développement urbain de Genève à travers les siècles, Genève 1946.

Ce détail de la «carte particulière des Pays de Bresse, Bugey et Gex», établie par Cassini en 1766, révèle la rigoureuse géométrie des routes royales françaises dans le Pays de Gex. Archives d'Etat de Genève.



l'indépendance de la ville. La classe moyenne urbaine née du progrès économique obtient en 1309 la reconnaissance par l'évêque de la commune et l'octroi d'une charte des franchises en 1387, confirmation «des coutumes, ordonnances, franchises et libertés de la noble et insigne cité de Genève». La Maison de Savoie, née au XI^{ème} siècle, est pour sa part en train de devenir une véritable puissance régionale. Occupant la charge de vicomte de l'évêque, dotée de vastes possessions sur les deux versants des Alpes, elle agrandit systématiquement son territoire jusqu'à encercler complètement Genève en 1401. De la Saône au Tessin, du lac de Neuchâtel à Nice, le comte Amédée VIII de Savoie règne sur un Etat qui vaut un royaume. Autour de Genève, le Chablais, le Pays de Vaud, le Pays de Gex, le Faucigny et le Genevois sont à la Savoie. Il ne lui manque plus que Genève, riche, peuplée, bien fortifiée, qui conviendrait parfaitement comme capitale de ce comté, érigé en duché en 1416, qui a évolué d'un Etat féodal à un Etat territorial, centralisé et unifié. Au début du XVI^{ème} siècle, Genève semble condamnée à être incorporée à l'Etat savoyard, qui contrôle toutes les voies internationales. Soutenue par la Ligue suisse, grande puissance militaire, partenaire commercial important, soucieuse de sa sécurité et de sa prospérité, la ville échappe à ce destin grâce à son mouvement d'indépendance politique mené dès 1513 contre le prince-évêque et le duc de Savoie. En 1536, à la suite d'une campagne éclair, les Bernois occupent les terres savoyardes; la Réforme est proclamée à Genève qui, malgré l'appétit de Berne, conserve son indépendance. Devant

la menace savoyarde, Genève s'était retranchée dans ses murs et avait détruit ses faubourgs, qui abritaient 1680 habitants. De la guerre de 1589, déclarée par Genève soutenue par Berne et la France, au coup de main de l'Escalade de 1602, les faits d'armes se succèdent, avec la destruction de la plupart des nombreuses places fortes de la région. Après le traité de Lyon de 1601 qui attribue le Pays de Gex à la France, le traité de Saint-Julien de 1603 marque une date clé: les deux parties se restituent mutuellement leurs conquêtes et l'indépendance de Genève est implicitement mais clairement reconnue. L'équilibre précaire du territoire se cristallise. La République de Genève, héritière des droits et terres de l'évêque, de Saint-Victor et de Chapitre, a désormais des frontières communes avec trois Etats puissants, la Savoie, la France et le canton de Berne, une situation de concurrence et de rivalité qui se traduit entre autres dans le domaine de la politique routière. A l'exception de la couronne des franchises, à proximité immédiate de la cité, le territoire rural genevois est enclavé en terres étrangères, en un éclatement des droits et des souverainetés qui constitue un véritable casse-tête juridique.

XVII^{ème}–XVIII^{ème} siècles: le commerce de transit et la rivalité franco-savoyarde

Par l'intermédiaire des réfugiés, l'économie genevoise est relancée. Les capitalistes italiens, les marchands-banquiers français du premier refuge contribuent à ramener Genève dans les circuits économiques internationaux, et y introduisent une industrie travaillant pour



Les courbes réglées, un apport du XIX^{ème} siècle. Ici l'épingle du chemin du Jectus (GE 401.0.6), remontant depuis le val de l'Allondon vers Essertines, remplace un ancien tracé plus direct (GE 401.0.7).

l'exportation: l'imprimerie, puis la soierie, dont Genève est vers 1600 une des capitales, enfin l'horlogerie. Parallèlement, la ville est redevenue un centre commercial animé, avec un important rôle de relais, surtout dans le commerce du sel. Genève et ses grands marchands ont tenu longtemps et avec grand profit le rôle d'intermédiaires entre la France et les cantons suisses. C'est d'ailleurs le négoce qui fait l'originalité du capitalisme genevois aux XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles, une réussite à l'échelle de Genève, qui n'est ni Amsterdam, ni Lyon. Les échanges avec l'Italie sont des plus profitables: la route du Cenis et celle du Simplon se font concurrence et les Genevois, au grand dam du roi, y transportent la soie destinée à être réexportée en France sous une étiquette genevoise. Les marchands genevois sont présents aussi à Gênes et à Marseille où ils se ravitaillent en épices et en drogues du Levant ou des Indes occidentales. A la fin du XVII^{ème} siècle, le négoce s'infléchit vers le nord; dès 1680, c'est l'Allemagne, en pleine reconstruction après la guerre de Trente Ans, qui devient le premier marché des Genevois, par la vallée du Rhin, les produits exotiques arrivent d'Amsterdam: toiles, épices, drogues, sucre, café, thé, cacao, tabac.

Les voies commerciales convergeant vers Genève, toujours les mêmes, connaissent un trafic intense; la France et la Savoie s'y livrent une rude concurrence pour la captation du grand commerce de transit. Ainsi, au début du XVII^{ème} siècle, le trafic entre Milan et Lyon passe par la route du Simplon et Genève; à partir de Genève, les marchands ont le choix pour atteindre Lyon entre la

route française par le défilé de l'Ecluse (GE 2.3) et la route savoyarde (GE 3), que le duc Charles-Emmanuel de Savoie fait aménager à grands frais en 1635. La gloire négociante de Genève, dont le rayonnement est international, contraste fortement avec sa physionomie de ville assiégée, coincée entre la Savoie qui la convoite et la France dont la protection se fait souvent bien lourde. L'enceinte est renforcée, des bastions sont construits, mais hors les murs, la cité éclate en nouveaux quartiers. Autour de la ville, on entreprend de débrouiller l'enchevêtrement de souverainetés et de possessions héritées du moyen âge par un assainissement des frontières.

Les traités de limites

Le traité de Paris avec la France, du 15 août 1749, précise les limites du mandement épiscopal de Peney, enclavé dans le Pays de Gex, et assure à Genève la possession définitive de Chancy et Avully, importants points de passage sur le Rhône, ainsi que celle de Russin. Le traité de Turin du 30 mai 1754 règle le contentieux beaucoup plus épineux avec la Savoie: la République acquiert Cartigny, La Petite Grave, Epeisse, Grange-Canal, Vandœuvres, Gy et Sionnet. Cette clarification de la situation territoriale favorise à la fin du XVIII^{ème} siècle l'entreprise d'importants travaux routiers. La Savoie fait aménager ses grands chemins pour le roulage et fait établir de nouveaux tracés. Le projet de ville nouvelle à Carouge, aux portes de Genève, s'accompagne en effet d'une politique routière à grande échelle, dont la «chaussée du Chablais» (GE 6.4) établie dès 1756 sur la rive gauche du

Léman constitue un des exemples marquants. Dans le Pays de Gex, la France trace une série de routes rectilignes, dans le plus pur esprit des Ponts et Chaussées, vers Lyon par le défilé de l'Ecluse, vers Paris par le col de la Faucille, vers Genève par GE 2.4; la France caresse également un projet de ville nouvelle, sur le lac à Versoix. Cet élan est brisé par la Révolution, qui aboutit en 1798 à l'annexion du territoire à la République française; Genève devient le chef-lieu du département du Léman. Si la période impériale constitue une des périodes les plus sombres de l'histoire économique de Genève, avec la ruine du commerce d'entrepôt qui avait fait la fortune des marchands genevois et la désorganisation du réseau de relations dans lequel la Grande-Bretagne jouait un rôle déterminant, du point de vue des communications, les effets sont en revanche plutôt positifs, grâce aux équipements routiers du Jura, du Simplon et du Mont-Cenis.

Genève, canton suisse

L'accession de Genève au rang de canton suisse s'accompagne d'un «arrondissement» de la République, pour lui procurer un territoire continu, touchant à la Suisse. Avec les traités de Paris de 1814 et 1815 et de Turin de 1815, c'est la solution restreinte des conservateurs genevois qui triomphe, limitant l'extension du nouveau canton en direction de la Savoie et du Pays de Gex catholiques. Ainsi la frontière serpente à travers la campagne, séparant le canton de son Hinterland géographique. Genève gagne plus de 150 km² et 16 000 habitants. Le «recullement» des douanes françaises et sardes établit une zone franche de 540 km² correspondant à l'emprise du bassin genevois, élargie en «Grande zone» après le rattachement de la Savoie à la France en 1860.

De bonnes portions du réseau routier de la région, jusque là géré par la France ou par la Savoie, se trouvent soudain placées sous administration genevoise. Sous le régime de la Restauration, le paysage de la République reste celui d'Ancien Régime, avec la ville enfermée faiblement dans ses remparts et ses trois portes fermées à la nuit tombée. En 1846, la Révolution radicale représentera aussi une révolution de l'espace genevois. Tout d'abord pour la ville, avec le démantèlement des fortifications. Ensuite, dans le domaine des communications, par le «désenclavement» des communes rurales: dès le milieu du XIX^{ème} siècle, le canton investit dans la construction de routes nouvelles pour desservir convenablement l'ensemble du territoire cantonal. Les voies internationales sont quant à elles modernisées jusqu'aux frontières, élargies, rectifiées; on aménage quelques nouveaux tracés, GE 2.2 avec la construction du pont de Chancy, ou encore la nouvelle route de Thonon, GE 6.5.

Mais il semble bien que le rattachement de Genève à la Confédération, conjugué à la révolution du rail, ait radicalement changé le rôle du territoire dans la structure des communications à l'échelle européenne, la faisant passer d'une position de carrefour à celle de région marginale, tant par rapport à la Suisse que par rapport à la France. Malgré la création des lignes de chemin de fer Lausanne-Genève et Genève-Lyon en 1857-1858, le canton n'aura jamais du point de vue ferroviaire le rôle de nœud de communication régional et international que son héritage routier lui permettait d'espérer. Sur eau également, les désillusions se multiplient, avec l'échec du projet de canal Rhin-Rhône; l'utilisation du lac reste néanmoins assez intense jusqu'à la première guerre mondiale, quand les CFF obtiennent une augmentation du prix des

Vue hivernale de la route d'Annecy (GE 4) à la sortie de Drize: une des améliorations du réseau réalisée dans la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle.





La superposition du réseau ferré au réseau routier a donné naissance à de délicieux aménagements. Ici, à La Plaine, un petit passage sous voie aux lignes arrondies réalisé en appareil de pierre blanche.

transports par eau, qui ôte tout intérêt au trafic lacustre. Une nouvelle révolution des transports, celle des airs, et l'aménagement du premier aérodrome à Cointrin en 1920, qui coïncide avec le choix de Genève comme siège de la SDN, puis de l'ONU et de nombreuses autres organisations internationales, permet à la cité de retrouver une situation de pôle d'échanges internationaux, avec des voies sans inscription dans le terrain. Dans la seconde moitié du XX^{ème} siècle, le canton le plus occidental de la Confédération est relié au reste du pays par la première autoroute de Suisse, la N1 Genève–Lausanne inaugurée en 1964; au-delà de la frontière, le percement du tunnel du Mont-Blanc, commencé en 1959, crée un nouvel itinéraire direct reliant Genève à l'Italie du Nord. Entre les deux tracés, c'est longtemps le vide autoroutier, alimenté par un débat animé; le canton est encerclé d'autoroutes françaises; en 1993, le contournement de Genève, 13 kilomètres à peine, relie la Suisse à la France par Genève.

L'architecture des campagnes

Si l'histoire des voies de communication d'importance internationale et nationale se récite par rapport au pôle urbain, à l'échelle de la région elle se dessine par rapport au paysage du pays genevois.

La campagne genevoise, pays de bocage, est ponctuée de nombreux villages et hameaux; maisons et fermes des quarante-cinq villages et environ soixante-huit hameaux du canton appartiennent à la même tradition de l'architecture rurale; ils possèdent dans leur grande majorité une structure linéaire, formant un ensemble implanté le long d'une route rectiligne, souvent orientée nord-est/sud-ouest. Cette orientation dominante

du bassin genevois est induite par le relief: la bise soufflant du nord-est, le vent du sud-ouest, n'y rencontrent aucun obstacle; la direction de ces vents puissants détermine celle des bâtiments qui leur présentent leurs murs pignons, souvent aveugles. Quelques villages et hameaux s'étirent le long d'une route orientée nord-ouest/sud-est: dans ce cas les bâtiments sont disposés perpendiculairement à la rue, respectant l'orientation type. Le réseau des routes secondaires qui relient entre eux villages et hameaux présente en conséquence une structure en maille très lâche, avec des cheminements parallèles ou perpendiculaires à un axe lac–Rhône.

Histoire et substance

L'histoire a introduit dans le paysage genevois des inflexions et accents particuliers, très frappants lorsqu'on examine de près la forme des chemins. La campagne colonisée par la cité de Genève et les chemins qui la sillonnent présentent en effet des traits légèrement différents selon qu'on se trouve dans un territoire relevant de longue date de la Seigneurie ou sur des terres de Savoie ou de France. La colonisation de certaines parties de la campagne par les bourgeois de Genève y a apporté des caractères que l'on pourrait qualifier d'urbains, une «architecture» du paysage qui se démarque de la tradition rurale genevoise, d'une grande simplicité.

Dans les anciens mandements épiscopaux, du côté de Jussy, de Satigny et Dardagny, de Genthod et de Céligny, de vastes domaines bourgeois de 20 à 30 hectares rassemblés autour d'un imposant corps de ferme sont agrandis et embellis de génération en génération; les maisons de maître du XVII^{ème} siècle se caractérisent déjà par un souci d'esthétique et de représentation; au

Ce plan du domaine de La Gara à Jussy, dressé en 1788 par le géomètre Jean-Christophe Mayer, illustre à merveille le rôle joué par les grandes propriétés bourgeoises dans l'architecture des chemins qui les desservent. Cadastre B 87, plan 15, détail. Archives d'Etat de Genève.



XVIII^{ème} siècle, la vague de construction de «campagnes» par les patriciens genevois est à son apogée et accompagne souvent un réel engouement pour l'agronomie. Ce mouvement se traduit entre autres dans le soin particulier apporté aux chemins qui longent les propriétés, dotés de murs de pierre soigneusement appareillés ou bordés de lignes de chênes majestueux enchâssés dans d'épaisses haies.

Mentionnons, à titre d'exemple, GE 111.1.3 à Jussy dont le parcours au parfum presque méditerranéen délimite le domaine du château du Crest, une forteresse élevée par Agrippa d'Aubigné en 1620 sur les ruines de la maison forte médiévale, et celui de la Gara du XVII^{ème} siècle, transformé au XVIII^{ème}. De l'autre côté du lac, le territoire de Genthod recèle encore maintes propriétés patriciennes, dont la splendeur s'étend aux chemins alentours: GE 225.2.1, dit le chemin des Chênes, GE 328.0.1 qui présente le même accompagnement, ou encore GE 418.0.1, chemin de la Chênaie. Dans le mandement de Peney, à Bourdigny, Peissy, Chouilly, ce sont les murs soigneusement appareillés de pierre blanche du Jura qui inscrivent d'un trait vigoureux les cheminements dans le paysage.

Sur les terres relevant anciennement de Saint-Victor ou du Chapitre, soit tout ou partie des communes actuelles de Cologny, Vandœuvres, Gy, Cartigny, Avully, Chancy et Russin, il fallut souvent attendre les traités de Paris (1749) et de Turin (1754), qui en attribuaient la pleine souveraineté à Genève, pour voir s'élever des demeures patriciennes. Exception à cette «règle», quelques magnifiques propriétés du début du XVIII^{ème} ont

été bâties par des bourgeois de Genève en terres de Saint-Victor et Chapitre, à Landecy (GE 213.2.3), à Evordes (GE 213.1.3), à Villette (GE 201.2.3), toujours accompagnées d'aménagements routiers de qualité. GE 111.1.2, admirable chemin de Presinge en pleine terre savoyarde, est à rattacher au domaine de L'Abbaye, à la famille genevoise de la Rive depuis le XV^{ème} siècle.

Par contraste, le paysage des anciennes paroisses savoyardes, les quatorze communes réunies à Genève en 1816, présente dans l'ensemble un aspect plus austère, moins opulent. Les parcelles y sont plus petites, plus morcelées, les villages ont une architecture plus modeste, plus rurale, avec les fermes traditionnelles regroupant sous un même toit grange, écurie et habitation. Les maisons fortes médiévales, disparues ou transformées en châteaux de plaisance sur terres genevoises, marquent encore aujourd'hui le paysage d'Arare, Laconnex, Bardonnex, Troinex, Choulex, Corsinge, Vézenaz, Hermance. De surcroît, dans les plaines marécageuses de l'Aire et de la Seymaz, sur d'anciennes paroisses savoyardes, les remaniements parcellaires consécutifs au drainage a fait disparaître la quasi totalité du réseau historique.

Pour les anciennes terres françaises, le contraste est plus difficile à saisir: des communes telles que Versoix, Meyrin, le Grand-Saconnex ou Vernier ont subi une urbanisation très importante, Collex-Bossy la rurale a été profondément remaniée, tout comme les hauts de Versoix; sur la rive du lac, Pregny, Chambésy et Bellevue ont suivi l'exemple de Genthod et se sont dotées de belles maisons, qui pour la plupart datent du XIX^{ème} siècle seulement.

Un image du paysage historique

L'examen des cartes héritées du passé constitue la part la plus importante du travail historique de l'IVS. L'Inventaire du canton de Genève a pu s'appuyer sur un instrument précieux, unique en son genre: le report du Cadastre français ou napoléonien du début du XIX^{ème} siècle sur le plan d'ensemble actuel, remarquable travail réalisé par le Centre de recherche sur la rénovation urbaine de l'Ecole d'architecture de l'Université de Genève (CRR/EAUG), avec la collaboration du Service des monuments et sites du Département des travaux publics.

La superposition obtenue constitue la première des deux cartes de l'«Atlas du territoire genevois», la seconde proposant la collation entre cadastre napoléonien, la première édition du plan d'ensemble des années 1930–1950 et le plan d'ensemble actuel. La transcription de ce cadastre dressé entre 1806 et 1818 interprète les «lignes» du territoire, viaires, parcellaires, cours d'eau, en termes de permanences, persistances ou disparitions. Permanence lorsque le tracé est présent à l'identique, persistance lorsqu'il est perceptible, mais modifié, disparition lorsqu'il ne subsiste plus du tout. On imagine facilement la valeur d'un tel travail pour un inventaire tel que l'IVS. Les auteurs de la recherche ont mis à notre dis-

position l'ensemble des reports, soit 85 feuilles à l'échelle du 1:2500 couvrant tout le territoire cantonal. Qu'ils trouvent ici l'expression de notre reconnaissance!

Le travail de l'IVS prolonge cette recherche en révélant, par le terrain, la réalité et la qualité des persistances et permanences soulignées par l'Atlas.

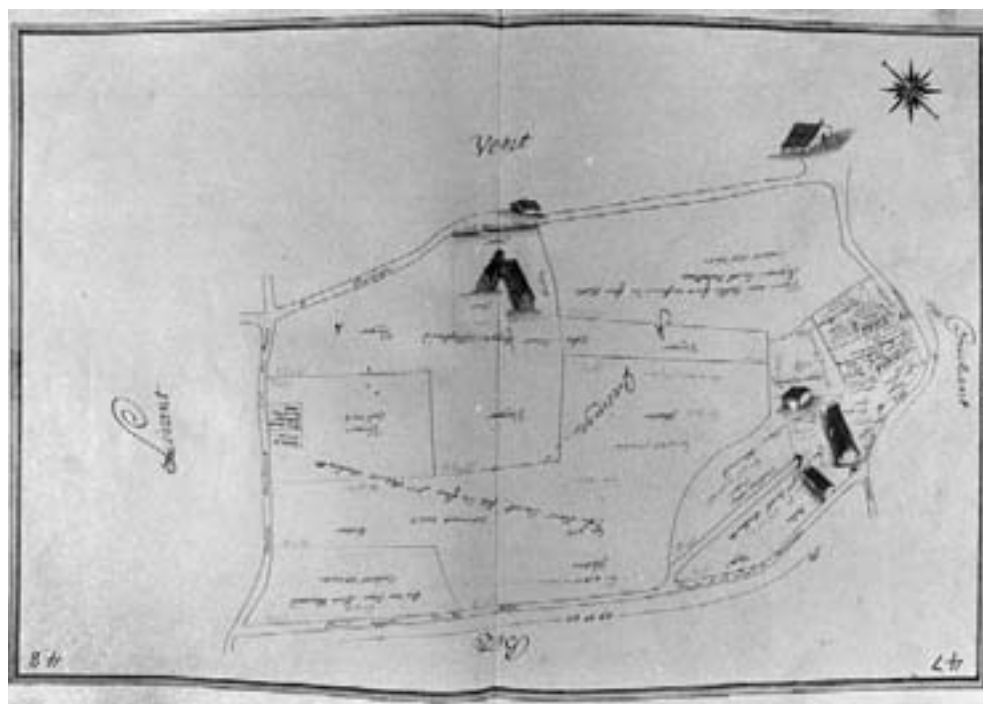
Le Cadastre français

Le Cadastre français est le premier document cadastral décrivant l'ensemble du territoire actuel du canton de Genève avec une même échelle, métrique, et une unité de facture. L'idée d'une cadastration générale de la France accompagne l'institution de la contribution foncière par



Dans un secteur du canton particulièrement touché par la modernisation du réseau, à proximité de l'aéroport et de l'autoroute, le report du Cadastre français de Saconnex-le-Grand de 1806 sur le plan d'ensemble actuel montre combien la persistance du réseau historique est grande. Atlas du territoire genevois. Carte n° 36. CRR / EAUG.

Ce remarquable relevé des chemins et des bâtiments de la région de Presinge a été effectué en 1714 sous la direction de Pierre Deharsu. Cadastre B 12, plans 47–48. Archives d'Etat de Genève.



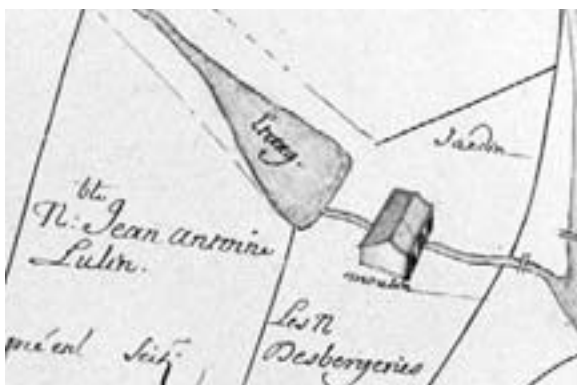
la Constituante à fin 1790; en 1807 une loi ordonne la confection du cadastre parcellaire général. Achievé autour de 1850, c'est, selon les mots de Paul Guichonnet, un «monument de l'administration impériale». Dans le Département du Léman, le service du cadastre est organisé dès l'été 1804. L'arpentage général du département

est rattaché au méridien de Paris par des points géodésiques de premier ordre, soigneusement déterminés et, pour chaque commune, une triangulation détaillée, à partir d'une base exactement mesurée. Le Cadastre français comporte des atlas complétés par des cartons de documents annexes (procès-verbaux de délimitation des communes, registres de calculs et de vérifications minutes des plans) et par une collection de matrices de la contribution foncière, de classements parcellaires et d'évaluations et surtout de bulletins de propriétés. L'Inventaire des voies de communication historiques du canton de Genève a eu recours systématiquement au Cadastre français, tant dans sa forme originale qu'au report du CRR.



Les cadastres genevois du XVIII^{ème} siècle

Les circonstances historiques ont fait qu'à Genève les anciennes séries cadastrales sont plus abondantes et plus précises qu'ailleurs. La République enserrée dans ses murailles règne sur des possessions lointaines, morcelées, enclavées, disséminées dans les terres de Savoie, de France et de Berne, véritable mosaïque féodale qui exige



En haut: Eglise à Presinge. Pierre Deharsu, 1714. Cadastre B 12, plans 47–48, détail. Archives d'Etat de Genève.

En bas: Un moulin entre Carouge et Lancy. Théodore Grenier, 1710. Cadastre B6, plans 19–20, détail. Archives d'Etat de Genève.



Les arpenteurs au service de la Savoie ont relevé le territoire de Collonge-Bellerive vers 1730. Mappe sarde de Collonge sur Bellerive, copie de 1755. Cadastre D 16. Archives d'Etat de Genève.

des délimitations exactes et une cartographie minutieuse. Pour les terres relevant de la Seigneurie de Genève, cela représente 84 atlas de plans levés entre 1670 et 1797, conservés aux Archives cantonales, soit deux, trois, parfois même quatre levés pour chacune des paroisses de l'ancien territoire. La cadastration des terres genevoises s'inscrit aussi dans le cadre d'une réorganisation de la fiscalité.

Le premier arpentage systématique du territoire genevois est effectué entre 1670 et 1710, avec les plans à vue de Jacques Deharsu et Théodore Grenier, donnant une vue cavalière des terres de la Seigneurie.

Dès 1711, par souci de précision et de durée, les plans sont tirés géométriquement à l'aide de la plan-

chette et du graphomètre; ils sont orientés et portent l'indication des nom et prénom du propriétaire, la superficie de la parcelle, la nature de la culture et, pour les bâtiments, leur affectation; pour l'appartenance du fief, le cadastre renvoie à la «grosse» de reconnaissance. Les premiers cadastres sont dotés de petites aquarelles pleines de grâce figurant des maisons rurales ou des paysages, qui disparaîtront à partir des années 1720, quand de nouvelles instructions exigent plus de rigueur et plus de retenue.

La première campagne de levés géométriques s'étend de 1711 à 1763; la confection des cadastres est souvent attribuée à des commissaires à terrier, le plus souvent des notaires comme Georges Grosjean ou Pierre Deharsu, mais il est probable que les levés aient été effectués par des géomètres. Pour établir l'Inventaire des voies de communication historiques du canton de Genève et compléter les indications du Cadastre français par des données plus anciennes, ces plans géométriques de la première génération ont été consultés de façon relativement systématique.

Dans la seconde moitié du siècle, la géométrie prend le pas sur le droit et les cadastres sont l'œuvre d'arpenteurs, Georges Christophe Mayer et son fils Pierre, qui effectuent une nouvelle cadastration entre 1778 et 1797. Le temps a manqué pour examiner de manière approfondie cette dernière série; nous y avons eu recours de façon ponctuelle.

Les indications écrites

Parfois difficiles à déchiffrer, les plans cadastraux abondent d'indications écrites. Celles liées au réseau routier mettent souvent, et avec force, en relief le quotidien d'une époque. Les planches que Notinger a consacrées à Dardagny en 1714 en fournissent une belle illustration:

«chemin de la Fontaine»

«chemin qui conduit le monde de Dardagny au Rhône»

«chemin qui conduit à la fontaine de Maladere gra(?)ve»

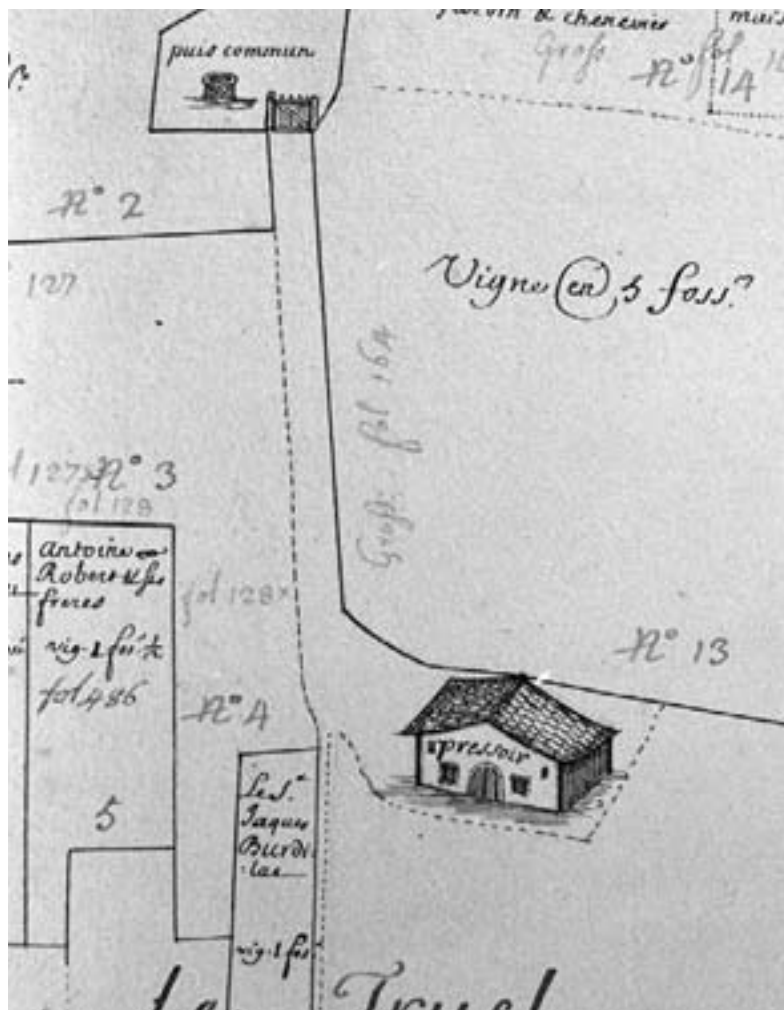
«ancien chemin des Mulets vacant tend à Chalex»

«chemin tendant à la planche de Russin»

«chemin tendant de Dardagny au Moulin du lieu»

«chemin publicq qui en descendant conduit tous ceux qui passent ou viennent depuis St-Jean soit des bois à Dardagny»

«chemin publicq qui conduit le monde et les bestes en Roulavaz et a St-Jean»



Puits et pressoir à Onex. Théodore Grenier, 1710. Cadastre B 7, plans 25–26, détail. Archives d'Etat de Genève.

Les mappes sardes

Du côté sarde, la mensuration de la Savoie fut décidée par le duc Victor-Amédée II en 1728, après la cadastration du Piémont entreprise dès 1700 dans le souci de consolider le pouvoir étatique central et pour les classiques raisons fiscales. Le cadastre de Savoie fut achevé en dix ans, grâce à un personnel déjà très expérimenté. Il s'agit d'un arpentage géométrique très détaillé, avec levés à la planchette assemblés en «mappe», et le plan des paroisses à l'échelle 1:2400. La mappe est accompagnée d'un livre de géométrie et d'un livre d'estime, de la table définitive qui contient toutes les indications recueillies servant à l'établissement de la taille; les mutations sont consignées dans des registres spéciaux. Pour chaque parcelle, le registre contient quinze informations

différentes servant à l'établissement de la taille, dont l'indication du degré de «bonté» de la terre.

On trouve dans ces différents cadastres, en plus du parcellaire, des limites paroissiales, des constructions et des cultures, l'ensemble des chemins avant les grands travaux routiers de la fin du XVIII^{ème} siècle. Les voies les plus anciennes servent de base au parcellaire et contribuent souvent à fixer une limite paroissiale; mais comme le précise Paul Dufournet pour la mappe sarde, lorsqu'un chemin n'est pas indiqué, cela ne signifie pas pour autant qu'il n'existait pas: les communes ne faisaient porter sur la mappe que les chemins qu'elles entretenaient, et elles n'entretenaient que ceux qui leur servaient; si un chemin n'est pas marqué jusqu'aux confins de la commune voisine, cela signifie bien souvent qu'il n'était pas entretenu; un chemin pouvait également être propriété privée, traverser un domaine tout en restant ouvert à tous, il n'avait dans ce cas pas à figurer sur la mappe.

Pour le XVIII^{ème} siècle, les paroisses genevoises et sardes possèdent donc une couverture cadastrale remarquable, une mine de renseignements qui recèle encore bien des trésors pour les chercheurs. Ce n'est malheureusement pas le cas pour les paroisses françaises du Pays de Gex pour lesquelles la première mensuration systématique est celle réalisée par le cadastre dit napoléonien.

Après la constitution de Genève en canton suisse et l'arrondissement du territoire de l'ancienne République, la loi genevoise sur le cadastre du 1^{er} février 1841 jette les bases d'une organisation qui prévaut encore aujourd'hui. Le «cadastre genevois» a été dressé sous la direction de Guillaume-Henri Dufour à l'échelle du 1:1000 (et 1:500), ce qui rend son utilisation pour l'Inventaire difficile.

A la conclusion de cette énumération des richesses cadastrales du territoire genevois, un regret: celui de ne pas avoir eu plus de temps à disposition pour examiner et confronter l'ensemble des levés, d'avoir dû opérer des choix, souvent de façon arbitraire. Mais aussi et surtout un émerveillement: celui de découvrir l'extraordinaire permanence du réseau des chemins historiques révélée par les anciens plans, où l'on peut souvent se promener sur les pas des arpenteurs et après eux reconnaître la beauté des routes et sentiers de Genève. Certes, le très dense réseau historique de Genève est en grande partie asphalté, souvent depuis les années 1950 déjà, mais il a conservé d'innombrables traits du passé, ceux qui font la substance historique.

Ces chemins qui dessinent le territoire

Ne courez pas sur les hauteurs du Salève, la «montagne des Genevois», pour découvrir l'éclat de ce pays! Il est trop frêle, trop délicat dans ses frontières de dentelle pour supporter le poids ne serait-ce que d'un coup d'œil venu de l'Olympe. Et ne croyez pas échapper au maléfice en gagnant les cimes jurassiennes, elles offrent, à peine plus distant, le même spectacle. Non, Genève ne se toise pas!

Fait d'une myriade de détails, le paysage se refuse à l'emporte-pièce du regard zénithal. Ses douces collines, que d'aucuns, optimistes, appellent coteaux, s'évanouissent en une vaste plaine, tout juste capable de retenir les eaux d'un lac lui aussi dénué de consistance. Ses dignes arrangements bocagers s'agglutinent en des masses sombres indifférenciées, çà et là pointillées de blanc, presque des forêts. Et les vignobles qui sont sa fierté? Seul l'automne tardif arrive à les révéler, à condition de bien pincer les paupières. C'est comme si, affaibli par la pression du regard, le pays entier s'aplatissait et se banalisait.

Ce terroir se nourrit du regard des hommes, de ce regard «à mi-hauteur» porteur des beautés du monde, dont Nietzsche fait l'éloge. Dès lors, les éblouissements que provoquent les cimes cintrées du Jura, les élans aériens des hautes Alpes coiffées de froid que, préten-

tieux, le Môle pastiche de bleu-vert en avant-plan, ne sont plus que l'écrin luxueux d'un chef-d'œuvre où la finesse côtoie l'exigu, où les formes de la nature font écho au travail des hommes.

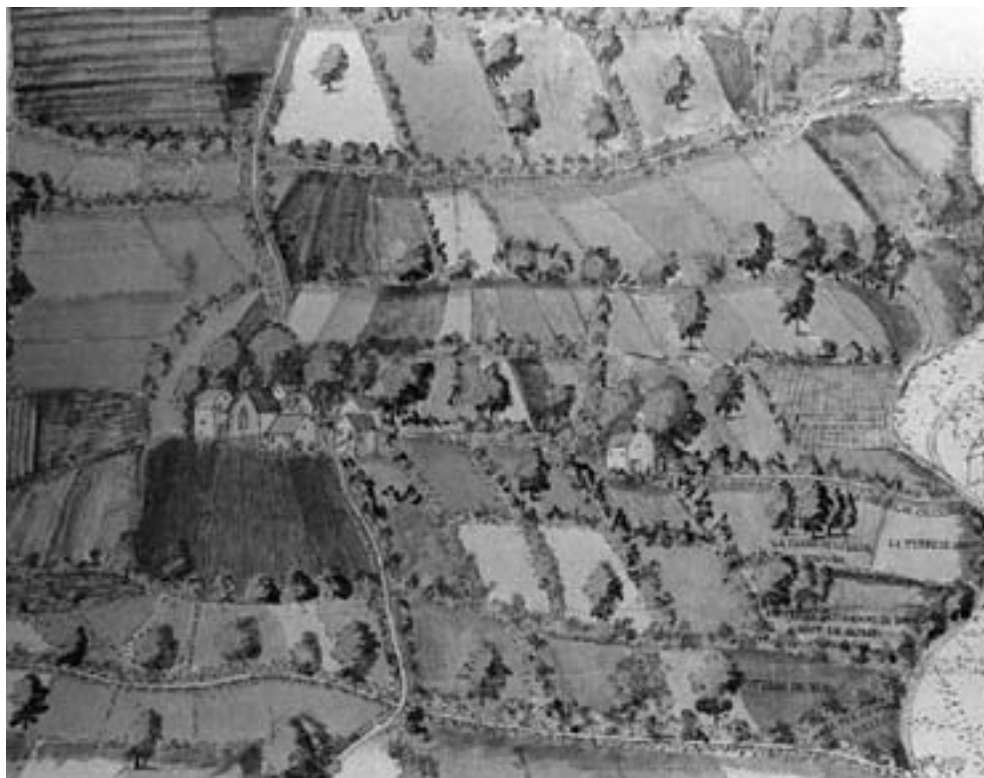
Un pays de bocage

De passage à Genève en 1595, Thomas Platter évoque sa «magnifique campagne formant comme un jardin de plaisir bien planté». Deux siècles plus tard, Voltaire lui fait écho, évoquant ce «paradis terrestre, un jardin entouré de montagnes». Dans les descriptions de ce pays, le terme de jardin revient sans cesse, reflétant l'image d'un paysage façonné par la main de l'homme, d'une nature ordonnée et domestiquée. Un pays de cocagne

Conrad Witz, «La pêche miraculeuse», 1444.
Détail. Musée d'art et d'histoire, Genève.



Céligny. Plan à vue. XVI^{ème} siècle, détail.
Archives d'Etat de Genève.



dont la richesse est liée non pas à la fertilité du sol mais au travail séculaire des hommes. «Cette plaine, précise l'agent forestier Lequinio en 1801, est cultivée soigneusement, coupée de milliers d'enclos formés par des haies vives, et [...] tous les genres de cultures y sont pratiqués».

L'espace genevois appartient à la frange la plus septentrionale des régions dominées par les influences méridionales. Il est sis au sud de la ligne de démarcation entre langue d'oïl et langue d'oc, entre pays de droit coutumier et pays de droit écrit, entre assolements triennal et biennal, entre pays d'openfield et pays de bocage. Avec ses parcelles délimitées par des haies, le bocage dessine un paysage bien particulier, une campagne sillonnée par d'innombrables chemins eux-mêmes encadrés de fortes haies, souvent rehaussées d'arbres.

L'origine du bocage genevois est difficile à dater, mais il semble délicat de lui attribuer une origine très ancienne, liée au peuplement celtique. On a pu observer dans le bassin genevois une superposition ou une juxtaposition entre structure bocagère et structure d'openfield, avec ses champs ouverts, aux parcelles étroites et allongées, peu à peu supplantés par le bocage. La multiplication des haies paraît liée au grand essartage médiéval des XIV^{ème} et XV^{ème} siècles; la «victoire» du bocage sur l'openfield est illustrée par le tableau de Conrad Witz de

1444, première représentation du paysage de la région et, au siècle suivant, dans un plan à vue de Céligny qui présente un bocage touffu. Au XVIII^{ème} siècle, à l'époque où l'on commence à cadastrer systématiquement la région, il est largement dominant, encouragé par les agronomes, tel le marquis Costa de Beauregard, qui y voit un moyen avantageux de garantir les terres et les récoltes contre les déprédations des animaux, le passage des chars ou des gens, et les ravages des intempéries. La fonction économique du bocage est soulignée: les haies fournissent du combustible pour le chauffage et les fours à pain, des liens pour la moisson et la «feuille» ou «feuil-lerin» pour l'alimentation du petit bétail en hiver. La séparation est nette entre le domaine des cultures et celui des animaux: les chemins encadrés de haies contrôlent le passage des troupeaux, se dilatant souvent en communs de «tattes» ou de «teppes», terres de broussailles où l'on amenait paître le bétail; et si la forêt de haute futaie est maigre, la campagne genevoise est néanmoins fort riche en arbres.

Le démantèlement des haies commence à la fin du XIX^{ème} siècle, d'abord tout doucement pour s'accélérer au XX^{ème} siècle avec la transformation des modes de culture et des techniques agricoles; il se traduit de façon très inégale dans le paysage: au-delà des frontières nationales, le pied des massifs encadrant le pays genevois of-



Dans la région de Chougny, on peut aujourd'hui retrouver de larges pans du bocage du XVIII^{ème} siècle, tel qu'il est représenté dans la «carte des environs de Genève» dressée par Micheli du Crest en 1726, détail. Le cadre bleu indique l'emplacement de la photo du bas. Photo Max Oettli pour le DTPE d'après un fac-simile de la carte originale conservée aux Archives d'Etat de Genève.

fre encore de larges pans de bocage. Dans l'actuel canton de Genève, la révolution agricole du XX^{ème} siècle, avec ses remaniements parcellaires, la concentration des exploitations, l'emprise de la technique, de la chimie et du machinisme, a profondément modifié le visage du paysage; cependant il convient de souligner ici que l'instauration en 1929 d'une large zone agricole a contribué de façon décisive à préserver la campagne genevoise d'une urbanisation insidieuse et à maintenir un paysage rural qui possède encore maints traits hérités de l'his-

toire; ainsi, dans une campagne très intensément exploitée, la structure bocagère persiste dans l'extrême densité du réseau historique, qui dessert le moindre hameau, la parcelle la plus éloignée, le commun le plus difficile d'accès, mais elle ne présente guère que des vestiges de cette splendeur passée, dans quelques exemples admirables.

Acceptons donc l'invite de Jacques Chenevière et laissons-nous «guider par un de ces chemins qui, la ville à peine quittée, deviennent rustiques»; par certains de



Sous-Chougny, jonction des chemins de la Blonde et du Dori (cadre bleu dans la carte du haut).



Les chemins du paysage genevois:

- 1 A Bernex, le chemin de Borbaz (GE 367.0.1)
- 2 Le chemin de Champlong à l'approche de Chancy (GE 2.1.1)
- 3 Satigny, le chemin d'accès au Château-des-Bois (GE 407.0.1)
- 4 Soral, le chemin des Ecoliers (GE 374.0.1)
- 5 A travers le vignoble de Peissy (GE 401.0.3)
- 6 Le chemin des Grands-Hutins (GE 425)
- 7 Le chemin de la Fouillée (GE 115.2.4)

leur traits au moins, s'empresse-t-on de préciser aujourd'hui. Il nous permettra de vivre l'un ou l'autre de ces caractères qui, assemblés, donnent naissance au paysage.

Le bocage à chênes

Quittant la ville par les Eaux-Vives, enjambant les grands parcs, la route de Frontenex mène tout droit au pays des chênes. Celui-ci débute dès le plateau de Frontenex et s'étend à l'ensemble de la pente sud-ouest du coteau de Cologny, jusqu'aux Carre, d'Amont et d'Aval. A plusieurs reprises, en ordre dispersé d'abord, puis en courts alignements, soutenus parfois dans leurs manœuvres par des cordons de charmilles coupés au carré, les chênes tentent de s'emparer des bordures de la chaussée. L'opération ne réussit vraiment qu'au-delà de Vandœuvres en pointant sur Meinier. Avant, il faut se glisser sous Chougny, de préférence par le chemin de la Blonde (GE 348.0.3) pour rejoindre le chemin du Dori (GE 348.0.2) ou alors consentir un effort en direction de la crête par les chemins Jacques-Rutty ou Fol (GE 317.0.1 et GE 317.0.2). Là, on pénètre dans l'intime, où la présence des arbres devient prépondérante; leurs lourdes ramures tortueuses offrent un toit à la voie et les troncs limitent latéralement les espaces, créant au rythme des

ouvertures des tableaux toujours renouvelés. Par leur développement extraordinaire, ces géants vénérables, regroupés en allées ou en alignements simples, inscrivaient avec force chaque parcelle dans le puzzle du territoire et remplissaient une fonction économique primordiale, fournissant bois de chauffage et de construction, et glands pour les porcs.

La modernisation de l'agriculture a fait voler en éclats les parois intermédiaires de la structure bocagère; souvent, le redressement des voies a coupé les aligne-



ments. Aujourd'hui, les lignes de chênes ne survivent guère que comme accompagnement de la route, où l'espace vital leur est jalousement disputé par les usagers actuels des voies et par les propriétaires des parcelles attenantes.

Si le versant sud-ouest du coteau de Cologny présente actuellement une concentration particulièrement saisissante de ces formations de chênes, leur présence s'impose sur l'ensemble du territoire genevois, des abords de la plaine de la Seymaz aux hauts de Peissy, où ils ont toutefois perdu une grande partie de leur impact paysager originel. Là où les chênes ont persisté avec une certaine vigueur, soit à Collonge, Genthod, Landecy, Troinex ou Presinge, les parcours ont gardé leurs irrégularités. Leurs évasement et goulots d'étranglements sont marqués par les respirations des bordures herbeuses ou des accotements terreux lorsqu'ils n'ont pas été banalisés.

Les arbres de rente

Dans certaines parties du canton, les arbres de rente ont connu une importance paysagère comparable à celle du chêne, sans jamais, bien sûr, pouvoir rivaliser avec lui, ni en épaisseur, ni en opacité.

Ainsi, la Champagne fut le domaine des noyers. Décimés par la rudesse de l'hiver 1956, ces arbres qui fournissaient une huile précieuse n'ont pas été remplacés; il n'en reste aujourd'hui que des reliquats, clairsemés, comme égarés le long des routes et des chemins entre Soral, Sézegnin (GE 376.0.2), Laconnex et Cartigny. Par bonheur les épaisses brumes hivernales, noyant les fonds de gris, leur redonnent prestance et recréent par intermittence, au rythme de leur apparition, un espace à leur mesure, énigmatique et silencieux.

Les rares alignements ou allées d'une certaine ampleur subsistant dans le canton se trouvent ailleurs: le bien nommé chemin des Noyers fait partie de l'ancienne liaison qui menait, par les Confins, de Villette à Conches (GE 350.0.3); plus imposante encore est l'allée qui enserme l'entrée sud-ouest du château des Bois à Vernier (GE 407.0.1), qui signe de jaune et noir l'arrivée de l'automne.

Que dire des fruitiers qui avant la moitié de notre siècle hérissaient nos campagnes et bordaient nos chemins? Disparus aussi, en masse. Seul témoin rescapé, un dernier alignement double s'étire encore sur 400 mètres de part et d'autre de la route de Bardonnex (GE 302.0.2).





A gauche: Allée de peupliers à Chancy, route de Passeiry (GE 387).

A droite: En marge de la plaine agricole de l'Aire, complètement remaniée, quelques chênes centenaires indiquent la permanence d'un ancien chemin. Bernex, chemin des Prés-Berthet (GE 15.1.7).



Les peupliers

Chêne, noyer ou fruitier, l'arbre entre dans la composition de l'espace routier, offrant son ombre au passant, le protégeant des intempéries, mais sa fonction première n'est pas immédiatement et exclusivement liée à la route ou au chemin. A cet égard, le XIX^{ème} siècle présente des exemples où l'arbre entre dans le dessin de la voie de communication. Parmi les essences choisies, le peuplier se taille la part du lion. Ses caractéristiques de croissance peut-être, ses facultés de drainage sans doute, ont été prises en considération; mais c'est avant tout son port élancé qui a dû séduire: la stature longiligne du peuplier s'intègre admirablement aux dessins tendus de ces voies d'ingénieur, dont elle répercute l'esprit dans la verticalité.

La route d'Annecy au sortir de Drize (GE 4), la route de Passeiry (GE 387), ainsi que la rampe de Dardagny (GE 2.3.2) en sont les exemples les plus convaincants.

L'inscription de ces nouvelles formes dans le paysage genevois ne passa pas inaperçue. Dans une toile conservée au Musée d'Art et d'Histoire de Genève, Ferdinand Hodler immortalisa en 1900 la route d'Annecy, 33 ans après sa rectification, soit juste le temps nécessaire à l'épanouissement de son allée de peupliers.

La voie de communication un élément du dessin du paysage

Même nues, surtout nues peut-être, les voies de communication contribuent au dessin du paysage. Dans les campagnes ouvertes, traînes rousses ou grises, elles soulignent de leurs ondulations les douceurs de la morphologie genevoise. Elles révèlent les creux et préviennent des élévations. Leurs infimes hésitations animent les plaines.

Lorsque le tracé est heurté, les haies latérales donnent aux chemins des allures de labyrinthe. Taillées basses, elles les inscrivent dans le paysage avec une finesse stricte, mais les cordons qu'elles dessinent, ourlets de verdure, laissent les vues ouvertes et leurs interruptions permettent l'accès aux parcelles; laissées à leur développement naturel, les haies culminent en des rideaux arbustifs d'allure plus ou moins échevelée.

Ponts et gués à Genève

Genève est entrée dans l'histoire grâce à son pont, détruit par César en 58 avant J.-C. Divisé par l'Île en deux tronçons, premier passage du nord au sud en aval du Léman, le pont sur le Rhône joue un rôle clé dans l'histoire des voies de communication de la région.

Mais si nul ne songe à lui voler la vedette, il ne faut pas oublier les autres traversées qui marquent, en majeur ou en mineur, le paysage routier genevois. Le Rhône et l'Arve forment des barrières imposantes, dont les rares passages possibles font l'objet de préoccupations constantes. A l'opposé, les innombrables ruisseaux qui irriguent la campagne offrent une certaine perméabilité, tout en imposant leurs caprices à la circulation.

Des gués aux ponts

Ainsi, au XVIII^{ème} siècle, entre Sézégny et le Rhône, soit sur une distance de trois kilomètres à vol d'oiseau, le cours de la Laire n'offrait pas moins de sept zones guéables. A l'époque, les cours d'eau mineurs ne connaissaient guère de traversées permanentes «à sec», à l'exception de quelques «planches», constructions fragiles, qui risquaient d'être emportées à chaque crue. Perdue

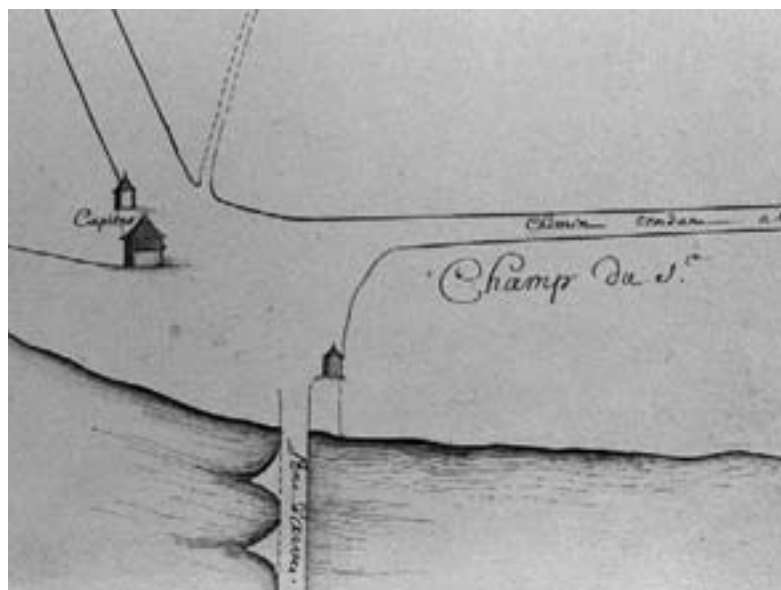
sous les couverts forestiers, souvent confondus avec des ruisseaux, de nombreux vestiges de cheminements nous rappellent ces passages quotidiens; les berges de la Versoix et de ses affluents fourmillent de ces accès, des rampes parfois inscrites avec vigueur dans la pente (GE 123.0.8, GE 123.0.10, GE 225.2.3, GE 228.1.1, GE 330.0.1 ou GE 338.0.2), tout comme celles du nant de Roulave à Dardagny (GE 220.1.4) ou celles du Vengeron au Grand-Saconnex (GE 123.0.2).

Aujourd'hui, les traces de gués se trouvent en nombre sur les rivières frontalières, traversées discrètes délaissées au profit de routes plus importantes et mieux aménagées. Ce sont des témoins de communications fréquentes et intenses, tout comme ces modestes ponts à la facture remarquable jetés sur les cours d'eau au courant du XIX^{ème} siècle, dans le grand élan de modernisation du réseau du nouveau canton. Un effort considérable est consenti par les autorités et par la population pour as-



Le pont des Granges sur l'Allondon, daté de 1842 (GE 400.0.6).

Le plan dressé en 1710 par Théodore Grenier montre un pont de Carouge solidement gardé par des capites. Cadastre B 6, plans 11–12, détail. Archives d'Etat de Genève.



sur le franchissement confortable des rivières. Ainsi, plusieurs propriétaires des hameaux d'Essertines, de Malval et des Granges, las de devoir faire le détour par Dardagny pour franchir l'impétueux Allondon, demandent par voie de pétition au gouvernement qu'il les aide à construire un pont carrossable, qui permettraient à leurs chars de rallier la route du Mandement par le hameau de Peissy, et de gagner une heure et demi sur leurs déplacements à Genève. Ils ont déjà obtenu 6000 francs par une souscription publique et s'engagent à élargir et à graveler le chemin qui mène de Peissy à l'Allondon. Le Grand Conseil octroie 6000 francs supplémentaires pour la construction d'un pont à une voie «aux Granges» (GE 400.0.6); ce remarquable ouvrage, en appareil de pierre blanche, daté de 1842, possède une arche en «anse de panier» qui en fait une exception parmi les ponts genevois. Le pont des Granges remplace un gué séculaire, vers lequel convergeait en un faisceau très fourni des générations de cheminements qui ont patiemment buriné l'ensemble de la berge de la rive gauche de l'Allondon (GE 400.0.4 et GE 400.0.5). Le mouvement se répète dans de nombreuses communes et les ponts se multiplient sur les rivières du canton, avec des formes aussi variées que les exécutions.

Sur les plus modestes ruisseaux on trouve de simples ponceaux; certains, comme celui d'Evordes (GE 213.1.5), sont de facture vernaculaire; une dalle grossière jetée entre deux culées improvisées suffit à franchir l'obstacle.

Sur les routes les plus importantes, les ponts en dur sont plus précoces. Les plans cadastraux de Georges Grosjean signalent en 1728 la présence d'un pont sur le

nant du Châtelet, sur le tracé de la route de Genève à Lyon par le Mandement (GE 2.3). A l'endroit indiqué, caché au regard par un important cordon boisé, sur un vestige oublié du «chemin tendant de Russin à Genève», subsiste un bel ouvrage de pierre, à l'aspect massif et à l'appareil grossier, peut-être celui-là même qu'indique Grosjean. Son exécution rustique le distingue des ponts construits dans le canton au XIX^{ème} siècle; ses hautes margelles et son tablier gardé par quatre pierres blanches sont parfaitement conservés; ses dimensions considérables et son étroite voûte plein cintre largement retroussé lui permettent d'effacer le fond très encaissé du vallon du Châtelet.

Plus loin sur GE 2.3, le délicat passage de l'Allondon entre Russin et Dardagny causera bien du souci aux autorités; on ne compte plus les ouvrages emportés, et il faudra attendre 1871 pour qu'enfin le pont s'impose à la rivière: ses deux arches sont construites en béton, imitant la pierre, et la pile centrale est protégée par de puissants becs chaperonnés.

De l'autre côté du Rhône, le ruisseau de l'Eaumorte, qui se transforme en nant des Crues à l'approche du fleuve, connaît trois passages successifs entre Cartigny et Dardagny: le plus facile, à proximité de la grande route, GE 2.1, oblige à un important détour (GE 315.0.1); plus en aval, un ponceau (GE 315.0.2), auquel on accède par une rampe impressionnante, permet d'enjamber le nant, mais n'a certainement jamais permis le roulage. Enfin, le passage le plus direct date de 1873: le viaduc du nant des Crues (GE 315.0.3), revêtu de granit, avec ses cinq arches s'élevant à 43 mètres au-dessus du ravin, est sans



En haut: Le pont de Chancy, dernier du nom. Une belle composition de pierre blanche ajustée et de métal (GE 2.2.1).

En bas: La mappe sarde d'Aire-la-Ville de 1762 illustre de façon charmante l'importance du bac qui effectuait la liaison avec Peney. Cadastre D 1, détail. Archives d'Etat de Genève.

nul doute l'un des plus beaux ouvrages d'art du canton, en plus d'être une merveille technique.

Passages obligés sur le Rhône et l'Arve

Jusqu'au XX^{ème} siècle, qui multiplie les passages, le franchissement du Rhône et de l'Arve ne se faisait qu'en quelques points bien précis, toujours les mêmes ou presque. Ces puissants cours d'eau imposent les lieux de passage, qui à leur tour deviennent des enjeux stratégiques sur la carte des territoires, structurant l'ensemble du réseau. Nous avons déjà évoqué l'importance du pont du Rhône à Genève; de l'ouvrage gaulois détruit par César au pont romain, du pont de bois «habité» de la fin du moyen âge, doublé en amont au XVI^{ème} siècle tant le trafic était intense, jusqu'aux très anodins ponts de béton

armé construits entre 1950 et 1960, la liaison entre la Geneva maior et la Geneva minor, entre le sud et le nord de l'Europe, a certes connu des formes variées mais toujours au même endroit.

En aval de la cité, la traversée de l'Arve à la hauteur de Carouge joue un rôle de premier plan, livrant passage aux routes vers la Méditerranée et l'Italie (GE 2.1, GE 3, GE 4 et GE 5). Contrairement au pont de Genève sur le Rhône, dont l'emplacement est remarquablement stable, le pont sur l'Arve a suivi les divagations de la rivière, dont la rive gauche se trouvait au XV^{ème} siècle apparemment là où est aujourd'hui la rive droite. La première mention d'un pont de bois remonte à 1265; à la fin du XVI^{ème} siècle, l'ouvrage est démonté et reconstruit plus près de la ville, à la hauteur de l'actuel pont des Acacias. Le pont de Carouge que nous connaissons aujourd'hui fut créé comme Pont-Neuf par le gouvernement impérial français, sous la direction de l'ingénieur Nicolas Céard et achevé en 1811. C'est l'un des seuls ponts historiques importants du canton à ne pas avoir subi une modernisation destructrice, et l'on peut encore admirer son élégante silhouette, avec ses trois arches en anse de panier, et son très bel appareillage de pierres de taille; la balustrade de pierre d'origine fut toutefois remplacée par une barrière en ferronnerie et le tablier élargi par un léger encorbellement, pour permettre dès 1862 le passage du tramway; les dalles originelles de la chaussée, en granit, furent recouvertes d'asphalte en 1967.

En amont, le pont d'Etrembières, aux mains du duc de Savoie, était le premier point de traversée après Carouge, et connut une existence mouvementée; quand il





Ponceau sur le ruisseau des Palatières
(GE 401.0.9).

était emporté par la rivière, ce qui arrivait assez fréquemment, on passait entre Sierne et Villette, sur un bac; jusqu'à la fin du XVIII^{ème} siècle, les Genevois s'étaient opposés à ce que le souverain savoyard établisse un pont à cet endroit, jugé trop proche de la ville. Ce n'est qu'en 1782 qu'un ouvrage en bois fut jeté sur l'Arve à Sierne, comme maillon essentiel d'une route de contournement entre la ville nouvelle de Carouge, le port de Bellerive, Evian et Thonon, qui évitait Genève et ses droits de transit. Le pont de Sierne, dans ses versions successives, subit les assauts incessants de la rivière, avant d'être complètement reconstruit dès 1978.

En aval de Genève, le Rhône possède lui aussi des points de passage obligés. A l'extrême limite occidentale du canton, et de la Suisse, Chancy présente de tous temps le point de passage le plus aisé entre Genève et le défilé de l'Ecluse, sur le tracé d'une des grandes routes de Lyon, GE 2.1. Jusqu'en 1858, le fleuve y était franchi par un bac, brièvement entre 1424 et 1589 par un pont en bois tenu par les seigneurs de Rossillon. Au XVIII^{ème} siècle, les accès au bac sont en piteux état, et le bac lui-même, considéré comme dangereux, n'est plus utilisé que par les cavaliers et les gens à pied. Après la création du canton de Genève, la construction d'un pont à Chancy est ardemment souhaitée, pour stimuler le développement dans les communes genevoises de l'ouest, ignorées par le chemin de fer; un premier pont de bois est achevé

en 1849; mal réalisé, il est reconstruit plus en aval et en fer, en 1875; la vie de ce deuxième ouvrage ne sera guère plus longue; mis à rude épreuve par la nature difficile du terrain, il est à son tour remplacé par un nouvel ouvrage en fer livré à la circulation en 1907, encore en usage aujourd'hui (GE 2.2.1).

Entre Genève et Chancy, l'histoire nous a légué deux autres points de passages. A la hauteur de Peney, dont le château épiscopal commandait le port, et d'Aire-la-Ville, enclave française sur la rive gauche du Rhône de 1601 à 1760, les berges du fleuve présentent un abaissement suffisant pour permettre un passage régulier; dès le moyen âge au moins, un bac y effectuait la traversée, remplacé en 1852-1853 par un pont suspendu qui connut un début tragique: lors d'un essai de charge, l'ouvrage s'écroula, faisant 27 victimes; le pont actuel date de 1942, quand les grands travaux pour le barrage de l'usine hydro-électrique de Verbois élevèrent le niveau du fleuve. Un autre passage séculaire existait entre Avully et La Plaine, reliant la Champagne et le Mandement; en aval du pont actuel, un pont reliait au moyen âge La Corbière à Epeisses, tous deux gardés par un château fort. Après la Réforme, on utilise un bac entre Avully et La Plaine. Dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, comme ailleurs, le bac est remplacé par un pont, qui provoque l'ouverture d'une nouvelle route vers le village d'Avully.

On le constate, il y avait sur le territoire genevois deux passages vitaux, celui de l'Ile sur le Rhône et celui de l'Arve à Carouge, où des ponts ont existé depuis «la nuit des temps», maintenus, entretenus et reconstruits siècle après siècle avec le plus grand soin, et dans l'intérêt de tous. A côté de cela, un certain nombre de points de passage du Rhône et de l'Arve s'affirment sur le long terme, mais leur forme est plus fragile, leur existence moins impérative, car il existe des alternatives. Ce n'est que dans la seconde moitié du XIX^{ème} que la constitution du canton de Genève, conjuguée au développement de la technique et au goût des grands gestes, crée les conditions d'une véritable floraison de ponts. Il n'est plus question de se mouiller les pieds, il faut pouvoir circuler avec des chariots, un impératif de confort et d'efficacité qui ira s'amplifiant au siècle suivant; la plupart des grands ponts seront alors reconstruits pour satisfaire aux règles de la modernité. Mais les petits ponts de la campagne genevoise, sur des cheminements jadis fréquentés, aujourd'hui supplantés par des routes plus directes, sont restés et offrent encore leur gracieuse architecture au promeneur attentif.

Histoire compliquée d'une simplification

Du pont au bac et du bac au pont

La traversée du Rhône entre la Plaine et Avully est un maillon clef du réseau routier genevois. Il régit en particulier une importante liaison transversale, constituée des itinéraires GE 216 et GE 220, connectée sur les grandes voies historiques à longue portée, qui longent, par le pied, Salève et Jura.

Cela fait belle lurette que l'on passe le Rhône sous Avully. Après le pont médiéval de La Corbière, il y eut le bac, qui, des siècles durant, effectua la traversée du fleuve. En 1685, il facilita, après la Révocation de l'Edit de Nantes, l'exode des réformés du pays de Gex. Supprimé quelque temps à la Révolution, il fut rétabli en 1820, avant d'être remplacé par un pont. Cet ouvrage, couvert et construit en bois, prenait appui sur deux piles de pierre et fut ouvert à la circulation en 1858. Il fut l'aboutissement de toute une série de projets, dont l'un signé en 1845 par Guillaume-Henri Dufour.

En 1880, le tablier du pont est reconstruit en fer. Sa largeur totale atteint dix mètres. Il est recouvert de ma-

cadam et doté de trottoirs. L'opération est rendue difficile par «la nécessité de laisser toujours libre passage pour les piétons, par la grande portée des travées et aussi par le mauvais état et le genre de l'ancien pont».

Pour joindre Avully depuis le Rhône, la montée est sévère. Il faut venir à bout des rudes terrasses alluvionnaires qui forment sa haute rive gauche, résultats du long et patient affouillement du fleuve dans d'épais dépôts quaternaires. Des anciennes et intenses fréquen-

Dans les prairies de la grande terrasse, on lit encore aisément l'ancien passage muletier (GE 216.1.1).



Un revêtement naturel, fortement empierré, ajoute au caractère de ce tronçon, mais aussi à la difficulté de l'ascension (GE 216.1.2).

tations qu'elles ont supportées, les terrasses d'Avully gardent un vif souvenir, inscrit dans leur sol meuble, mais aussi lancé vers le ciel en de noueuses ramures.

Du chemin muletier à la rampe moderne

Ainsi, le chemin muletier (GE 216.1.1), qui de Chalet du Bac remontait en un parcours très direct pour atteindre le village sous l'église, a laissé, malgré une désaffection ancienne déjà, son empreinte. A chaque raidissement de la pente, on retrouve cette trace, coup de gouge plus ou moins accentué, entaillant les couches délicates que recouvrent les prairies de la grande terrasse. Le chemin du Beulaz, engoncé dans ses murs, constitue sans doute son ancien débouché dans le village même.

Deux tracés alternatifs, ouverts au roulage, s'offraient à cette ascension directe. Ils se développaient en éventail depuis la bordure supérieure de la terrasse du Rachet, de part et d'autre du parcours muletier. L'une, qui subsiste dans son intégralité, pointait plein sud sur Gennecy (GE 218.1.3) par une longue rampe sinueuse, dont la partie initiale est fortement inscrite dans le flanc de la pente. L'autre (GE 216.1.2), comme le tracé muletier, reliait aussi Avully. Des cordons boisés structurés en majorité par des alignements de chênes, ancrent encore l'ensemble de son parcours dans le paysage, même si elle n'est plus entièrement praticable. Sa partie encore en usage affronte la côte finale menant au village par la ligne la plus directe.



D'abord très douce, la pente de la «Vy de Brand» dépasse les 20 pour cent au plus fort de l'ascension. Peut-être vit-elle souffler ces contrebandiers qui, en 1766, venus avec leurs dix-sept chevaux chargés de balots de tabac du pays de Gex français par le bac, l'ont empruntée. Cette raideur vaudra à la Vy-de-Brand de faire, en 1833, l'objet d'un arrêté du Conseil d'Etat qui stipule que tout véhicule empruntant le chemin d'Avully au bac devra être muni d'un sabot de frein.

La construction du pont entraîna la création d'une nouvelle route menant à Avully. Son tracé, repris par la route actuelle, négociait la forte élévation en deux longues boucles. Pour répartir la déclivité sur l'ensemble de l'ascension, il fallut procéder à d'importants travaux de nivellement, visibles aux importants talus qui bordent la voie. Dans la partie élevée, ils sont renforcés par de hauts murs de soutènement, dont la structure «en vague» est caractéristique des «nouvelles routes genevoises» nées en cette deuxième moitié du XIX^{ème} siècle.



Avant la construction de la route cantonale, GE 216 se prolongeait à l'amont de celle-ci en direction de la place St-Gervais. Le passage est toujours possible, par l'intermédiaire d'une petite rampe soutenue par un mur de béton.

Les Vy Creuse

A Genève, il existe deux «Vy Creuse», recensées par l'inventaire sous les numéros GE 202.2.5 et GE 400.0.2. La première dévale en une ondulation le coteau de Choulex sous l'église Saint-André, la seconde le coteau de Peissy, en un parcours plus heurté qui mène au cimetière et, au-delà, jusqu'à la route du Mandement.

Fidèles à leur dénomination commune, elles exhibent un profil analogue, très enfoncé. Mais, par ses dimensions exceptionnelles, la Vy Creuse de Peissy est sans nul doute la plus spectaculaire.

Maillon d'une voie d'importance locale reliant Peney sur le Rhône aux bois de l'Allondon, GE 400.0.2 est présent dans les plans de Notinger de 1721 comme «la vy du pré» ou encore «chemin tendant des le village de Peicy a Penay» et dans la «carte des chemins du Mandement de Peney avec Dardagny et Russin», de 1792, comme «chemin du Cret». Aujourd'hui connue sous le nom de Vy Creuse, le chemin offre sur les 650 mètres de sa montée vers Peissy une pente moyenne proche de 7,5 pour cent, avec un gain d'altitude de près de 50 mètres. Peu après le passage du cimetière, la Vy Creuse décrit un décrochement résolu vers le nord, offrant un répit bienvenu dans l'ascension et évitant la zone de plus forte pente du coteau. Comme la plupart des chemins historiques de Genève, la Vy Creuse possède une chaussée goudronnée sur une largeur variant entre 2,50 et 3 mètres. La spécificité du segment émerge de

la nature particulière du sol, des dépôts périglaciaires dont la structure meuble a favorisé l'enfoncement exceptionnel de la voie.

Après le passage de transition où la chaussée se retrouve presque au niveau du terrain, la deuxième partie de la montée de la Vy Creuse laisse apparaître un profil en creux d'une netteté et d'une ampleur peu commune. Gravée à même le vignoble, la nudité des abords crée une ambiance de désolation qui exacerbe l'extravagance du creusement. La régularité des talus latéraux, qui dépassent les 3,50 mètres, fait songer à un énorme coup de gouge. C'est par un élément construit que s'achève la Vy Creuse: à son débouché sur la route de Peissy, une fontaine couverte occupe l'angle droit de la croisée.

Les Vy Creuse, et en particulier celle de Peissy, mettent en évidence les liens intimes unissant chemineurs, supports géologiques et circonstances topographiques. En l'absence de revêtement dur et imperméable, un substrat meuble, fouillé par le pied des bêtes ou entaillé par les roues des chars, aura tendance au fil des passages à s'enfoncer. Chacun connaît les sentes creusées par les animaux sauvages ou les cavaliers dans le sol tendre des sous-bois. Lorsque de surcroît il y a de la pente, le phénomène d'érosion s'amplifie et s'accélère. Il n'est guère possible d'attribuer un âge précis à nos Vy Creuse, mais il ne fait aucun doute qu'elles sont le résultat d'un tel processus d'affouillement, auquel le récent asphaltage des surfaces de roulement a cependant mis fin.



Peissy, la Vy Creuse: à l'entrée inférieure du chemin, un mur de pierre à couronne plate se prolonge jusqu'au cimetière et soutient de ses deux mètres de hauteur le talus de gauche. En face le talus naturel est en partie laissé à la végétation.

A la croisée des chemins

«Salut ô Croix, Notre unique espérance!»

Sur l'ensemble du canton, la croix routière marque de sa haute présence plus d'une quarantaine de croisées. Elle est un élément important du paysage routier genevois, non seulement par sa fréquence ou sa taille, souvent imposante (plus de 3 mètres), mais aussi par sa signification. A elle seule, elle résume, en la replaçant dans son contexte religieux, une des périodes clef de l'histoire genevoise, à savoir l'intégration finale de son territoire.

En effet, au-delà de leur diversité de formes, les croix routières sont autant d'affirmations, aux portes de la Genève protestante, d'une catholicité, identité religieuse et communautaire, qui se sent menacée par le rattachement de paroisses entières à la République. Leur nombre et leur concentration en certaines régions, comme à Bernex-Confignon, donne la mesure de cette appréhension, mais aussi d'une ferveur à laquelle le «Que votre règne arrive» qu'on peut lire sur la croix de Veyrier donne toute sa résonance.

Aussi les croix routières sont-elles l'apanage des communes catholiques, autrefois françaises ou sardes. Il serait vain d'en chercher une dans la cité de Genève ou dans l'un de ses mandements.

Toutes différentes, rarement datées, on peut cependant attribuer la majorité d'entre elles à cette période historique déterminée, véritable «âge d'or de la croix routière genevoise» que sont les décennies 1840 à 1870, quand s'affirment les revendications des communautés catholiques face au pouvoir protestant.

Ainsi, les croix routières genevoises se distinguent de leurs sœurs de genre, souvent beaucoup plus anciennes, disséminées sur tout le pays et qui servaient de repères au pèlerin. Peut-être les rares croix de chemin antérieures à cette période, dont la cartographie ancienne fait mention, s'apparentaient-elles à ces dernières. Pierre Deharsu en 1714 relève la présence d'une croix au Grand-Cara. Jean-Théodore Grenier, en 1729, en fait figurer une à Veyrier qui, à l'instar de l'ancienne croix du Grand-Cara, devait être en bois. Toutes deux ont été remplacées par des croix de facture plus monumentale.

Une affirmation d'appartenance religieuse

Souvent placées aux portes des villages, elles lèvent le doute du voyageur quant à l'appartenance confessionnelle de la localité, même lorsque celle-ci ne dispose pas de lieu de culte en ses murs. Plus rarement elles se trouvent en pleine campagne. C'est qu'alors la position choisie offre une opportunité particulière. Le cas de Bernex est exemplaire. On a mis à profit la position dominante du Signal pour suggérer la préséance de l'ordre catholique sur la contrée avoisinante, mais aussi démontrer sa force, sa puissance.



Les qualités morphologiques de l'endroit ajoutent une couleur particulière à chacun de ces messages. Ainsi, si d'une manière générale, «être à la croisée des chemins» évoque dans le langage populaire la symbolique du choix, une articulation «triangulaire», aiguë de surcroît, renforcera cette évocation, alors qu'une intersection à «angle droit» suggérera, écho de l'architecture de la croix, une opposition plus duale, plus tranchée. Dans ce dernier cas de figure, les cheminements ne divergent pas, ils se coupent, ou même s'opposent.

Les exceptions à cette thématique sont tardives, ou plus simplement anachroniques. La croix de Sézegnin, commémoration de la naissance à cent ans d'intervalle de deux couples de jumeaux, en est un exemple.

La blancheur de la roche du Jura, signe de pureté

Les matériaux employés pour leur édification sont fort divers, mais on remarque une préférence pour le calcaire du Jura. Sa blancheur a dû séduire, par ses qualités visuelles et symboliques aussi. Elle permet la réalisation d'objets massifs et monumentaux tout en gardant une certaine légèreté. Est-ce un hasard si les rares croix de pierre grise que compte le canton, celles de Charrot ou d'Athenaz l'attestent, sont de taille sensiblement inférieure?

Parfois, on marie le métal à la pierre blanche. Des croix forgées, simples ou richement ornées viennent couronner des socles monumentaux de calcaire, cylindriques

ou quadrangulaires. Ces compositions de roche et de métal orientent aussi la lecture. La croix métallique se nourrit de contrastes. Les références terrestres ne lui suffisent pas. Pour apparaître avec netteté, elle réclame la clarté céleste en arrière-plan.

Le mouvement joue ici un rôle important. C'est en effet en s'approchant de l'objet que le passant saisit pleinement ce renvoi. C'est dans la proximité qu'il perçoit la plénitude du message divin. Sa force s'impose par le jeu des lumières.

Parfois, comme au Grand-Saconnex où une inscription désigne la croix comme le «Signe de Notre Rédemption», on a voulu soutenir le symbolisme par le mot.

Le bois n'a été que très rarement choisi pour la réalisation des croix et celles de Confignon et d'Hermance (croix de Bailly) constituent de réelles exceptions. Son caractère périssable a-t-il, en cette période, été jugé trop contraire à l'affirmation d'une puissance incorruptible ou à la symbolique de l'éternité?

Dernier venu dans la palette des matériaux mis en œuvre pour la fabrication des croix, le béton ne présente pas cet inconvénient, mais n'a guère trouvé de place dans l'inventaire.

Forme, matière et situation font de la croix routière un thème à variations infinies: les croix de Charrot (à gauche; GE 113.0.3), de Vernier (au milieu; GE 2.3) et de Bernex (à droite; GE 2.1).



Plus qu'un simple abreuvoir

A la claire fontaine ...

Situées dans ou à proximité des regroupements villageois, les fontaines de Genève ont leur histoire propre. Une histoire qui a débouché sur des constructions complexes, parfois hétéroclites, mais jamais banales. Certaines l'affirment, comme la fontaine de Peissy, qui a gardé souvenir de chaque étape de sa constitution. A un premier bassin de calcaire blanc, daté de 1769, un second sera accolé en 1796, le tout étant complété en 1857 par l'adjonction d'une chèvre massive de même nature.

D'autres, moins explicites la laissent deviner, par la diversité de nature et de forme de leurs éléments.

Sans eau, pas de vie, mais pas de linge propre non plus!

Objet utilitaire par essence, la fontaine a été, jusqu'à ce que «l'eau de la ville» inonde les campagnes, un élément central de la vie rurale genevoise. Central, parce que, paradoxalement, dans une contrée striée par un dense réseau fluvial, les eaux de surface peuvent se faire rares. A Dardagny par exemple, il faut attendre 1870 et le captage d'une source vaclusienne à St-Jean-de-Gon-

ville (France) pour voir couler l'eau en suffisance. La même année, trois fontaines publiques sont installées dans le village. Le particulier, lorsqu'il n'a pas la chance d'avoir de puits chez soi, allait y puiser son eau de consommation courante. On y menait aussi le bétail et les chevaux pour les abreuver. Station-service avant la lettre, la fontaine occupe souvent, hors ou dans les localités, l'angle d'une croisée de chemins. Enfin, la fontaine se fait aussi lavoir et, en tant que tel, lieu social s'animant au rythme annuel ou semestriel. Elle prend alors des dimensions considérables. Le couvert dont elle est parfois dotée, ou les murs qui l'entourent, gardaient des intempéries les lavandières occupées des jours durant.

A Gy, cette fontaine au bassin semi-circulaire doit beaucoup de son allure à la haie taillée qui lui a été adossée (GE 111.2).





Les matériaux

Les bassins de bois, peu onéreux, ont aujourd'hui disparu. Dès le XVIII^{ème} siècle, si l'on se fie aux trop rares dates portées par les objets eux-mêmes, ils ont été remplacés par la pierre blanche qui tient aussi une place de choix parmi les matériaux mis en œuvre pour la confec-

tion des chèvres ainsi que des socles des piles du couvert. Ce calcaire, souvent originaire du Jura, se marie de manière très heureuse avec le gris changeant et rebondi du traditionnel pavage de boulet qui entoure la fontaine et compose ses rigoles, régulatrices de l'évacuation des eaux usées. La pierre grise ne se rencontre qu'exceptionnellement, et il faut attendre le tournant du XX^{ème} siècle pour voir, peu à peu, le béton s'imposer.



Les formes

Ces caractères généraux se conjuguent à la diversité infinie des formes et des agencements et il faudra attendre les années 1870 pour voir les premiers signes d'une standardisation qui, à l'échelle du canton, restera pourtant toujours marginale.

Pour l'observateur d'aujourd'hui, la fontaine ancienne est un objet d'émerveillement toujours renouvelé: couverte ou non, de la plus simple à la plus grandiose, chacune a son caractère, son charme. Certaines, dans leur miroir toujours animé, reflètent une aisance cossue, d'autres nous séduisent par la finesse de leur bassin et l'équilibre de leur composition. Les autorités genevoises ne s'y sont pas trompées: elles ont classé neuf fontaines. Neuf seulement, serait-on tenté de dire.



Diversité des matériaux et des formes: fontaine dans le domaine de Bel-Air (en haut à gauche; GE 332.0.1), à Dardagny (au milieu; GE 2.3), à Soral (à droite; GE 115.1), la fontaine des Tanquons à Avully (au milieu de la page; GE 315.0.1); bassin circulaire à Troinex (en bas; GE 112.2.2).

Diversité des formes et des fonctions

Les pierres

Nombre de pierres jalonnent nos chemins et nos routes. Brutes ou sculptées, gravées ou non, elles nous parlent d'habitudes passées et d'intentions parfois oubliées ou désuètes. Elles nous rappellent aussi les puissances qui se sont affrontées ou entendues pour établir leur souveraineté sur cette terre.

Des diverses fonctions dont on les a investies, la plupart nous sont encore familières, même si elles prennent aujourd'hui des formes quelque peu différentes.

Les pousse-roues – une protection universelle

La rampe de Pressy à Vandœuvres (GE 6.2.6), une voie fort ancienne, est dotée depuis le XIX^{ème} siècle d'un impressionnant alignement de pousse-roues. Le chemin est taillé à flanc de coteau et effectue une ascension décidée vers la crête du coteau de Cologny. Jusqu'alors, nullement protégé, l'endroit était rendu dangereux par la forte déclivité qui le bordait en aval.

Dès 1829, le Conseil municipal souhaite remédier à cette situation de danger qui affecte la circulation des

voitures. Mur, haie ou barrière? Divers aménagements sont envisagés. Après deux années d'études et de consultation, le Conseil d'Etat se prononce pour la mise en place d'un alignement de cent bouteroues (ou pousse-roues). Le coût de réalisation est estimé à quelque 3800 florins, somme considérable à l'époque.

Ces bouteroues coniques seront réalisés en roche blanche du Jura, qui, souligne le Conseil municipal, «conserve sa blancheur et [ils] pourront ainsi servir de fanal». Aujourd'hui, près de la moitié des pierres originales sont encore en place.

Moins spectaculaires par leur ampleur, d'autres installations analogues ont vu le jour. La rampe nord du Château-du-Crest à Jussy (GE 203.1.4), par exemple, est équipée de 15 pierres qui gardent un fort talus. De taille plus modeste que celles de Pressy, elles disparaissent aujourd'hui en partie dans le foisonnement végétal de la bordure.

Si le chasse-roue est au XIX^{ème} siècle souvent mis en place pour assurer la sécurité des voitures, son utilisation

Un chasse-roue imposant garde l'angle d'un bâtiment à Veyrier (GE 5.1; à gauche).
Une série des bouteroutes protège le côté aval d'une rampe à La Capite près de Vézenaz (GE 202.1.1; à droite).





est beaucoup plus variée. Il garde l'angle des bâtiments, la base des murs ou les montants des portes cochères. Mais il protège aussi le piéton lorsque, sortant d'une habitation, il débouche à même la chaussée.

La monumentale colonne milliaire du Reposoir, datant du XVIII^{ème} siècle (GE 1; à gauche); borne kilométrique au Grand-Saconnex, route de Ferney (GE 7; au milieu), borne à l'aigle de Savoie au Petit-Cara (GE 202.1.4; à droite).

Des distances, mais aussi des frontières

L'étalonnage des routes n'est pas une idée nouvelle. Les romains le pratiquaient déjà dans nos régions, mais, tous déplacés, souvent réutilisés, aucun des milliaires qu'on leur doit n'occupe encore sa place d'origine. Quelques-uns sont exposés au Musée d'art et d'histoire de Genève. D'autres se rencontrent dans des lieux plus inattendus. Ainsi, le porche de l'église de Prévessin, près de Ferney (France), est soutenu par deux milliaires de la route de la rive droite du lac (GE 1), marquant tous deux le III^{ème} mille de la route Nyon-Genève, une distance qui situe l'emplacement d'origine des pierres près de Céligny et met aussi en évidence l'importance respective dont alors on investissait les deux cités.

La monumentale borne du Reposoir date du XVIII^{ème} siècle. Elle révèle l'utilisation d'une unité de mesure qui tranche avec le pas romain: la lieue bernoise. Elle rappelle les rapports séculaires privilégiés que la République entretenait avec son puissant voisin. Particularité, les distances à Genève et à Lausanne, gravées dans la pierre blanche indiquent ½ et 11 lieues respectivement.

Le XIX^{ème} siècle, intégration territoriale oblige, fixera la cité comme point de référence unique pour l'étalonnage, en kilomètres cette fois, de l'ensemble des routes cantonales. Où que l'on se trouve, on sera dès lors éloigné de Genève et de nulle part ailleurs. De petite taille, exécutées en pierre blanche, les bornes se reconnaissent

encore çà et là, à leur place d'origine ou non, adossées à un mur, bousculées dans une bordure herbeuse ou alors enchâssées dans la clôture d'une propriété individuelle.

Les chemins passent aussi les frontières. D'autres pierres les signalent. L'histoire tourmentée du territoire genevois en fourmille. Elles inscrivent dans le terrain des appartenances et sont les traces de puissances souveraines dont elles portent souvent les armoiries. Le traité de Paris de 1749, qui clarifia les limites entre la France et Genève, et celui de Turin de 1754, entre Genève et la Savoie, inaugurent le bornage systématique des territoires. La Révolution française créant le Département du Léman a détruit tous ces témoins de souverainetés révolues, avant que la création du canton de Genève par l'absorption de communes françaises et sardes ne vienne encore une fois inscrire les limites avec des pierres. La clef de la République et son aigle sont alors adossé à l'aigle, à peine moins terrifiant de la Savoie et à la fleur de lys française. Les dates inscrites dans la pierre indiquent l'étape de la constitution du territoire, le traité international auquel elles renvoient.

Si les dates trompent rarement, on se méfiera avec raison de l'emplacement de certaines pierres de démarcation. Ainsi, cette borne, datée de 1818 qui, à Jussy-l'Eglise, arbore fièrement sa fleur de lys ... ou cette autre, bien trop proche de la ferme de la Vieille-Bâtie près Bossy.

Tous les chemins ne mènent pas à Genève

Eviter Genève, détourner le trafic

La prospérité arrogante de Genève, minuscule ville-Etat qui profitait de ses frontières communes avec trois Etats puissants, la Savoie, la France et Berne, pour développer une habile politique d'équilibre tout à son avantage commercial, ne pouvait manquer de susciter des projets rivaux.

Ainsi, si la plupart des voies de communication d'importance nationale du canton trouvent leur origine et leur aboutissement à Genève, il en est deux qui évitent délibérément le territoire de la République. La première, GE 12, se dessinait en terre savoyarde, la seconde, GE 11, en Pays de Gex français.

GE 12: la voie du sel du duc de Savoie

Dès le début du XVII^{ème} siècle, Genève fonctionnait officiellement comme «introduceur» du sel du Languedoc; les fermiers du sel de France y avaient établi le dépôt du sel qu'ils vendaient aux Valaisans, aux Suisses, à leurs alliés et aux Savoyards proches de Genève. Ce trafic de transit procurait à Genève un revenu substantiel sous forme d'un droit de passage, que la Seigneurie augmenta

à plusieurs reprises. En 1665, le duc de Savoie, se saisissant du prétexte d'un nouveau droit sur le passage du sel à destination du Chablais, décida que la précieuse denrée ne passerait plus par Genève, mais qu'elle serait portée dans un port savoyard, par Seyssel, le pont d'Etrembières sur l'Arve et Annemasse. La cour de Turin entreprit à Bellerive la construction d'un port, d'un entrepôt, puis d'un château, destinés au passage des sels de France pour Fribourg et Berne et, en sens inverse, des fromages de Suisse, une initiative accueillie avec intérêt par les cantons. Les Savoyards font aménager le très ancien «chemin des Princes» (GE 12.1) reliant le carrefour routier d'Annemasse à la grande route de Thonon (GE 6.3), ainsi que l'accès au port de Bellerive (GE 12.2). Ils en vantent les qualités: contrairement à la route française par le

Le chemin des Princes (GE 12.1.2): Des haies vives soulignent encore le tracé du chemin tout le long de cette rectiligne.





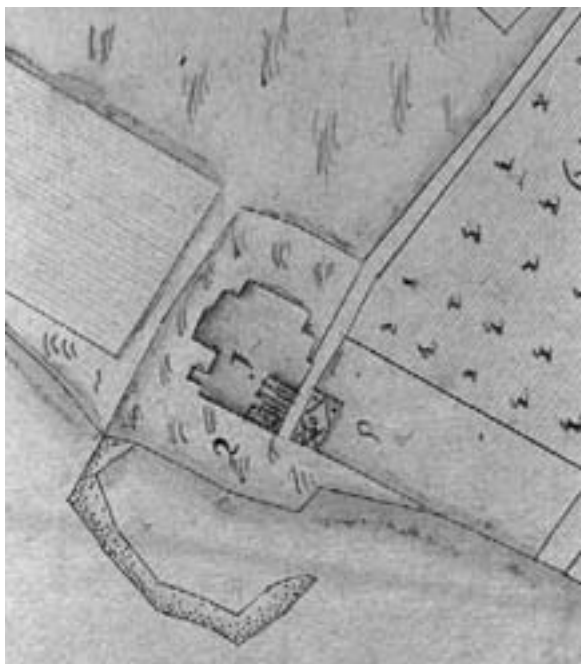
En haut: Le chemin des Princes (GE 12.1.2) vu depuis son intersection avec la route de Meinier (GE 6.1.3).

En bas: Le port de Bellerive dans la mappe sarde de Collonge sur Bellerive de 1755. Cadastre D 16, détail. Archives d'Etat de Genève.

défilé de l'Ecluse, disent-ils, le chemin est beau, accessible aux chariots et praticable par tous les temps. Les Genevois protestèrent vivement auprès de leurs alliés et auprès de la France contre ce qu'ils estimaient être une

rupture du traité de Saint-Julien de 1603, qui instituait autour de Genève une zone dans laquelle on ne pouvait élever de construction militaire. Le projet de Bellerive, de toute façon, ne connut guère de succès, la route entre Saint-Julien et le lac est vite dans un piètre état, le port a tendance à se combler; mais en dépit de la «méchante route», le passage par Bellerive subsista et fut même repris au XVIII^{ème} siècle.

Aujourd'hui, GE 12 nous offre une des plus charmantes routes du canton, en particulier dans la région de Vandœuvres et de Choulex; le chemin des Princes s'y attaque, par Miolan, à la douce montée du versant sud-ouest du coteau de Cologny; son tracé suit alors au plus près la limite des terres sous pleine souveraineté savoyarde. Parce qu'elle est une voie de contournement, dont le parcours ne s'inscrit pas du tout dans la logique du développement moderne du réseau routier genevois, GE 12 a pu préserver beaucoup de sa substance historique, en particulier un tracé souple et sinueux s'intégrant parfaitement à la topographie, une chaussée au gabarit fort modeste bordée de fossés, de chênes, de haies arborisées et de murets, tout à fait remarquables. Sa croisée avec la route de Meinier (GE 6.1.3), ancrée par de superbes chênes centenaires, forme un des hauts-lieux de son parcours.



GE 11: une rocade française du XVIII^{ème} siècle

Environ un siècle plus tard, de l'autre côté du lac, la France envisage elle aussi de faire concurrence à Genève, avec une opération de grande envergure. Depuis 1601, la France disposait à Versoix d'un accès au lac Léman. Richelieu avait déjà suggéré d'y établir «une grande citadelle». En 1766, l'idée renaît, à l'initiative, semble-t-il, de Voltaire, alors châtelain de Ferney et Pregny, qui y voyait le moyen à la fois de contrarier Genève et d'assurer l'essor économique du Pays de Gex.

La première mesure prise par la France fut de détourner de Genève le trafic de Lyon vers les cantons suisses par une nouvelle route directe de Meyrin à Versoix par Mategnin et Ferney. Elle complète les routes royales



Détail de la «carte de la partie ouest du canton de Genève» de 1817 avec la route royale menant de Meyrin à Versoix. Archives d'Etat de Genève.

établies dès 1755 dans le Pays de Gex, et en possède le tracé géométrique rigoureux. C'est un des témoins dans le bassin genevois de la patiente et très profonde transformation des grandes routes françaises entreprise sous le règne de Louis XV; par économie, et parce qu'il fallait faire vite, GE 11 fut construite dès 1767 par les soldats des régiments de Condé et de Conti qui avaient été envoyés dans le Pays de Gex pour faire le blocus de Genève.

Les instructions aux ingénieurs responsables fixaient l'emprise de la route, considérable pour l'époque. La voie, qui devait être bordée d'arbres, emprunte le plus court chemin, tracé au cordeau sans égard pour les pentes, en deux rectilignes avec un coude abrupt pour

contourner les terres genevoises de Genthod avant de rejoindre le lac.

Le projet ambitieux pour Versoix-la-Ville, implanté à un kilomètre au nord du bourg, fut quant à lui mis en œuvre dès 1768. Le seul port engloutit des moyens considérables, mais la ville ne progressa guère et la Révolution française lui porta un coup fatal. L'annexion à Genève de Versoix, qui devait devenir l'élément de soudure du nouveau canton avec le reste de la Confédération, ne fut effective qu'en 1817, en raison de l'opposition de la France qui se voyait privée de tout accès au Léman. Le rattachement de Meyrin, de Collex-Bossy et de Versoix à Genève désamorce considérablement le rôle de la rocade française, dont seul le tronçon traversant le territoire de Ferney-Voltaire est resté français.

Aujourd'hui, GE 11 se présente comme une voie totalement adaptée au trafic moderne; son tracé ne présente guère d'intérêt du point de vue paysager, si ce n'est son dessin tendu, seul souvenir de la route royale du XVIII^{ème} siècle.

L'inventaire

Depuis les années soixante du XX^e siècle, notre paysage culturel est soumis à des transformations extrêmes. Les constructions, publiques et privées, ainsi que les infrastructures mises en place pour satisfaire les besoins de mobilité toujours plus grands de notre société ont tout particulièrement touché les dimensions les plus fines du paysage, et fait disparaître de nombreux chemins historiques.

C'est dans ce contexte que la Confédération a décidé de faire établir l'Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse IVS. Les objectifs de l'IVS ne se limitent toutefois pas à des tâches d'aménagement du territoire au sens strict.



Le travail de l'IVS

L'inventaire repose sur deux volets, le terrain et l'histoire. Le travail de terrain relève les traces encore visibles de voies historiques; la recherche historique cherche à en documenter le passé, à travers notamment la cartographie historique.

L'ensemble des informations récoltées permet une évaluation de l'importance d'un chemin historique. La démarche est parfois tortueuse et pleine de surprises, comme le montre l'exemple suivant.

Les indications de l'histoire

GE 218.2.4 est un segment d'un tracé de l'itinéraire reliant le Rhône à la hauteur d'Avully au village aujourd'hui français de Valleiry, d'où il était possible de rejoindre les grandes voies du sud, dont la route de Seyssel (GE 3). Le

tracé emprunte le territoire jadis savoyard d'Avusy, dont les relations séculaires avec Valleiry, au-delà de la Laire, se maintiennent en dépit de la frontière politique établie en 1815.

GE 218.2.4 trouve son origine sous la maison forte des seigneurs de La Grave à Champlong (commune d'Avusy), qui domine le cours de la Laire et ses moulins; il se prolonge au-delà de la rivière dans les bois des Bouchets. La cartographie historique examinée comporte des plans géométriques de 1729 signés Georges Grosjean, la mappe sarde de Viry (autour de 1730), ainsi que le Cadastre français (Avusy-Laconnex et Chancy) de 1815. Elle fait apparaître cette longue liaison sous deux aspects très distincts, une opposition articulée autour du gué sur la Laire, point bas du segment.

Bois des Bouchets, Chancy: Cadastre B 37, plan de vérification signé Georges Grosjean 1729, détail. Archives d'Etat de Genève (à gauche); relevé de terrain, IVS 1996 (à droite).



La première partie du cheminement, de Champlong à la rivière, possède un tracé unique d'une très grande constance, depuis le début du XVIII^{ème} siècle tout au moins. Cette stabilité s'explique sans doute par le caractère agricole de la zone traversée, où les impératifs de la production semblent avoir contenu l'emprise de la voie.

La seconde partie du parcours, qui traverse une zone de bois sur la berge sud du vallon de la Laire, apparaît plus mouvante, si l'on examine les relevés cadastraux successifs. Les tracés indiqués y sont nombreux et, surtout, ne coïncident pas d'une génération de plans à l'autre. Les plans de Grosjean de 1729 indiquent, au-delà de l'«Aire», une série de chemins: un chemin sans dénomination, le «chemin ruiné dit la voye de la Crote tendant à La Joux», puis le «chemin dit la voye d'Etallaz tendant des Lajoux a Chanci»; le fait que certains de ces chemins sont désignés par un nom est en soi remarquable et apparaît comme le signe d'un usage intensif; le chemin «ruiné» évoque soit la nature difficile du terrain, soit le souvenir d'une voie ancienne non entretenue. Le Cadastre français, près d'un siècle plus tard, donne également un faisceau de chemins, sans indications supplémentaires.

La confirmation du terrain

Le terrain a tout à fait confirmé l'évolution contrastée de GE 218.2.4 révélée par l'analyse des cartes historiques.



La descente du coteau d'Avusy jusqu'à la rivière est inscrite dans le terrain de manière aussi profonde que dans la cartographie, en particulier dans sa partie initiale, sous le château de Champlong, où le chemin exhibe un spectaculaire passage en creux, qui dépasse par endroits trois mètres de profondeur.

Avec son abondant accompagnement végétal, c'est un des plus beaux chemins creux du canton encore en utilisation, dans un site d'un charme tout particulier.

Le gué sur la Laire est aujourd'hui doublé par une passerelle métallique. Au-delà de la rivière, l'investigation, quelque peu compliquée par l'effondrement partiel de la base du versant sud du vallon, a permis de recenser une arborescence de traces en creux. Comme le montre l'extrait de la carte de terrain de ce bulletin, le faisceau compte à son point d'élargissement maximal, situé autour de la cote d'altitude de 395 mètres, au moins neuf traces parallèles, dont les plus profondes avoisinent les trois mètres. Ravinées ou non par le ruissellement, plus ou moins nettes ou libres de végétation, elles sont toutes aujourd'hui hors d'usage, et font penser aux lits de modestes cours d'eau à l'écoulement intermittent. Toutes ces traces indiquent une convergence vers la borne frontière no 18, à partir de laquelle la pente s'efface presque totalement. Trois cents mètres suffisent alors pour rejoindre l'actuelle route de Valleiry.

Evaluation du segment

Si du point de vue historique GE 218.2.4 appartient à une liaison d'importance régionale, ses particularités morphologiques en font un objet exceptionnel pour Genève. Le segment présente une grande diversité des types de cheminements; il possède une longueur extraordinaire, un revêtement entièrement naturel, par endroits abondamment empierré, un gabarit modeste et des profils variés. Souligné par de riches accompagnements végétaux, il dessine sa belle organisation autour de l'éperon de Néry et du gué de la Laire, dans un paysage remarquable, marqué par le château de Champlong et le moulin de la Grave. Toutes ces qualités ont permis de lui reconnaître une valeur d'importance nationale.

Caché derrière le château, on retrouve un des plus beaux exemples de chemin creux du canton encore en usage (en haut). Le chemin bénéficie d'abondants accompagnements végétaux. Par endroit, il en est séparé par un fossé naturel (en bas).

L'IVS dans le canton de Genève

L'IVS établit un état des lieux des voies de communication historiques de la Suisse dignes de protection, et de leurs éléments d'accompagnement. Cet inventaire fédéral au sens de l'art. 5 de la loi fédérale sur la protection de la nature et du patrimoine (LPN) est unique au monde. L'IVS sera le troisième inventaire au sens de l'art. 5 de la LPN, en plus de l'inventaire fédéral des paysages, des sites et des monuments naturels (IFP) et de l'inventaire des sites construits à protéger en Suisse (ISOS).

L'IVS a été élaboré sur mandat de la confédération entre 1983 et 2003. Il poursuit différents objectifs:

- Il constitue pour les services de la Confédération un instrument contraignant pour la protection, l'entretien et la conservation des voies de communication historiques.
- Il offre aux cantons et aux communes une aide à la décision pour les activités liées à la planification.
- Il offre de précieuses bases pour le développement du tourisme doux. Les chemins historiques sont aussi amenés à jouer un rôle particulier dans le réseau des chemins pédestres et de randonnée.

La méthode et le produit

Pour les inventaires établis selon l'art. 5 LPN, la loi fédérale sur la protection de la nature et du patrimoine prescrit la classification des objets dans l'une des trois catégories d'importance nationale, régionale et locale. Cette classification est effectuée d'une part en fonction du rôle historique de communication d'une voie, d'autre part d'après sa substance morphologique, c'est-à-dire les traces historiques encore visibles dans le terrain. Seules les voies de communication historiques d'importance nationale trouvent place dans l'inventaire fédéral.

L'Atlas topographique de la Suisse, plus connu sous le nom de «carte Siegfried», établi à la fin du XIX^{ème} siècle, sert de limite temporelle pour la définition des voies prises en considération par l'inventaire.

Après une analyse sélective, tout à fait distincte de la classification LPN qui intervient plus tard, le réseau de voies historiques répertorié par cet ensemble de

cartes est parcouru sur le terrain et il est procédé à un relevé systématique de la substance historique encore présente.

Ce relevé constitue la base de la carte de terrain, qui forme une partie de la documentation IVS. A l'aide de travaux historiques, de cartes anciennes et de documents iconographiques, la fonction de communication de chaque voie est documentée et évaluée. La recherche historique et les résultats du relevé de terrain sont consignés dans la partie descriptive de la documentation IVS. Ensemble, ils permettent d'établir la classification LPN de chaque voie de communication, qui est répertoriée cartographiquement dans la carte d'inventaire. Des extraits des cartes d'inventaire et de terrain sont reproduits sur le rabat à la fin de cette publication.

L'IVS dans le canton de Genève

L'inventaire des voies de communication historique du canton de Genève a été réalisé entre 1994 et 1996. Il a été élaboré par les collaborateurs de ViaStoria (Université de Berne) Anita Frei, historienne et architecte, qui s'est occupée de la recherche historique de la documentation, et de Yves Bischofberger, géographe, qui a récolté les données du terrain. Grâce au financement du canton de Genève, non seulement les itinéraires d'importance nationale ont pu être documentés, mais aussi ceux d'importance régionale et locale.

La majorité des informations se base sur les sources historiques. La recherche a intégré l'Atlas topographique établi pour Genève entre 1892 et 1899 et partout où c'était possible au moins une série de plans cadastraux du XIII^e siècle ainsi que les plans établis sous l'occupation française.