



Les chemins historiques du canton de Vaud

VD



Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Office fédéral des routes (OFROU)
Ufficio federale delle strade (USTRA)
Uffizi federal das vias (UVIAS)

ivs

Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz
Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse
Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera
Inventari da las vias da comunicaziun istoricas da la Svizra



Page de couverture

Diversité des chemins historiques dans le canton de Vaud: un chemin agricole entre Corcelles et Penthéréaz (à gauche); le pont des Clées de 1764, élément-clé de la route de Lausanne à Jougne (au milieu); l'allée de platanes conduisant au château de Hauteville sur Vevey (à droite). L'illustration de fond est un détail d'une vue de Romainmôtier de Mathieu Merian, 1642.

Dos

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

Impressum

Les chemins historiques du canton de Vaud

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 2003

12.03 2000 103461

Textes

Marianne Stubenvoll et Nathalie Bretz, ViaStoria – Centre pour l'histoire du trafic, Université de Berne

Conception, mise en pages, cartographie, production

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

Relecture

Anita Frei, ViaStoria – Centre pour l'histoire du trafic, Université de Berne

Sources des illustrations

Les photos du terrain sont de Nathalie Bretz. Les autres sources sont mentionnées dans les légendes: ACV = Archives cantonales vaudoises, Lausanne; AVL = Archives de la ville de Lausanne. Reproduction des extraits des cartes nationales avec l'autorisation de Swisstopo, Berne (JA002008).

Avant-propos

Les spécialistes du patrimoine historique, de toutes catégories et qualités, conviennent en général que le territoire vaudois, volontiers élargi à la notion de Pays de Vaud, abrite largement le dixième du patrimoine national.

L'inventaire IVS de notre canton, en achèvement, devrait bientôt confirmer si cette évaluation s'étend également aux vestiges de l'histoire routière, qu'ils soient réels ou virtuels. Deux constats, l'un archéologique et l'autre historique, font pressentir la richesse de l'inventaire vaudois, au carrefour traditionnel d'itinéraires européens. Tout d'abord, c'est la présence significative dans le périmètre du Pays de Vaud de plus de la moitié du corpus des bornes milliaires romaines recensées en Suisse. Les routes qui en étaient jalonnées ont été recoupées à diverses reprises lors des investigations archéologiques de ces dernières années.

Plus tard dans l'histoire, aux XIII^e et XIV^e siècles, c'est le développement par la Maison de Savoie d'un ensemble exceptionnel de villes nouvelles et de bourgs, dont une bonne partie ex nihilo. Cette création implique l'établissement d'un réseau particulièrement dense de liaisons routières, profondément transformé et évolué au travers de l'époque bernoise, mais qui n'en a laissé que davantage de témoins.

Nous félicitons donc ceux qui achèvent l'inventaire vaudois, et qui ont eu à démêler un écheveau des plus complexes. Leur apport à la connaissance historique du Pays de Vaud est considérable. Il sera d'autant plus nécessaire pour la protection de ce qui subsiste de cet intéressant patrimoine.



Denis Weidmann
Archéologue cantonal

Table des matières

5 ROUTES ET CHEMINS

8 Routes et trafics: brève histoire du réseau vaudois

Entre Jura, Alpes et Léman (MS)

24 Nos ancêtres les Romains...

Faits historiques et légendes (MS)

28 Les instruments de l'historien

Vieux plans, belles cartes (MS)

32 Les ponts, maillons indispensables du réseau routier

Quand les ouvrages d'art racontent l'histoire (NB)

36 De la Mer du Nord à la Méditerranée

Routes liquides (MS)

39 Les chemins du Vignoble

Entre mont et lac (NB)

42 Les «autoroutes à betteraves»

Un paysage propre en ordre (MS)

45 Les éléments du paysage routier

Arbres, fontaines, bornes et autres pierres (NB)

49 L'INVENTAIRE

50 Un inventaire unique au monde

L'IVS dans le canton de Vaud

Les auteurs

MS Marianne Stubenvoll

NB Nathalie Bretz

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 vaudois. Il s'appuie sur les travaux de la documentation IVS pour le canton de Vaud, achevés en 2003.





Le paysage traditionnel du pays de Vaud conserve de nombreux témoins de l'histoire routière du canton.

Page de gauche: Entre Grandson et Lignerolle, un tronçon de la «route des sels» a gardé jusqu'à aujourd'hui son aspect traditionnel, sous la forme d'un exceptionnel chemin pavé (tout en haut; photo Claude Bodmer). La voie se resserre juste avant le petit pont de pierre près de Chavannes-le-Chêne, qui appartient à la liaison historique entre Morges et Payerne (en haut). Le chemin historique reliant Longirod et Gimel est bordé par une rangée de poiriers (à droite, en haut). Jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, le trafic commercial entre Berne et le Jura français emprunte les voies à rainures de la Côte de Vuiteboeuf (à droite, en bas; photo Guy Schneider).

Page de droite: Un pont de facture très soignée enjambe l'étang appartenant au château de l'Ile, datant du XVII^e siècle (en haut). Dans le vignoble du Lavaux, les chemins de vigne traditionnels sont bordés de hauts murs (en bas, à gauche). Les haies le long des chemins sont un élément caractéristique du paysage traditionnel du pays de Vaud (en bas, à droite).





Routes et trafics: brève histoire du réseau vaudois

Fort bien situé au débouché de plusieurs cols alpins et jurassiens, bordé de lacs facilitant le transport des marchandises, jouissant d'un accès aisé au plateau suisse par le Gros-de-Vaud ou par le couloir de la Broye, l'espace vaudois a toujours été un territoire stratégique et donc convoité. Romains, Burgondes, Francs, Bourguignons, Savoyards, Bernois enfin l'ont conquis tour à tour, maîtrisant ainsi un axe de circulation militaire et commerciale longtemps essentiel entre le sud et le nord de l'Europe. D'espace de transit dont les flux et les profits sont dirigés vers une métropole lointaine, Berne, Vaud, devenu canton suisse en 1803, réorganise et développe prestement son réseau routier pour lier toutes les parties de son territoire à sa nouvelle capitale, Lausanne.

En 1811, le canton de Vaud classe son réseau routier en trois catégories et règle son entretien dans une loi de 264 articles pas moins. La hiérarchie des routes est établie selon des critères autant politiques qu'économiques: des dix routes de première classe, les quatre premières ont Lausanne comme étape ou comme point de départ; les six autres conduisent à Fribourg, à Neuchâtel, en France ou d'une ville à l'autre du canton.

Dans la deuxième catégorie sont rangées des routes tout aussi fréquentées, tels l'Etraz de Nyon à Cossonay ou la route de Morges à Cossonay, dont le déclassement s'explique mal et sera contesté par les usagers. Ces choix sont imposés par l'héritage bernois autant que par le besoin du canton de se doter d'un centre. En effet, si le jeune canton de Vaud dispose d'un réseau routier largement rénové par Leurs Excellences (LL. EE.) de Berne depuis le milieu du XVIII^e siècle, ce réseau est celui d'un pays dominé. Ses lignes de fuite entraînent les circulations vers l'extérieur, vers Berne. La carte des routes de première classe de 1811 le montre bien (fig. 1), comme elle dessine sans ambiguïté le vide du centre, ce Gros-de-Vaud que Berne a toujours dû partager avec Fribourg. Certes, ni là ni ailleurs, il n'est question de désert routier: l'expansion économique du XVIII^e siècle a multiplié les améliorations de tracés, les ponts, les routes de montagnes et Berne y a souvent contribué. Il restera au canton à combler les trous, à relier les diverses parties de son territoire au centre politique qui lui a manqué jusqu'alors. Le canton y engloutira plus de 20 % de ses ressources annuelles pendant la première moitié du XIX^e siècle, c'est dire l'importance de la tâche (Tiercy 1978).

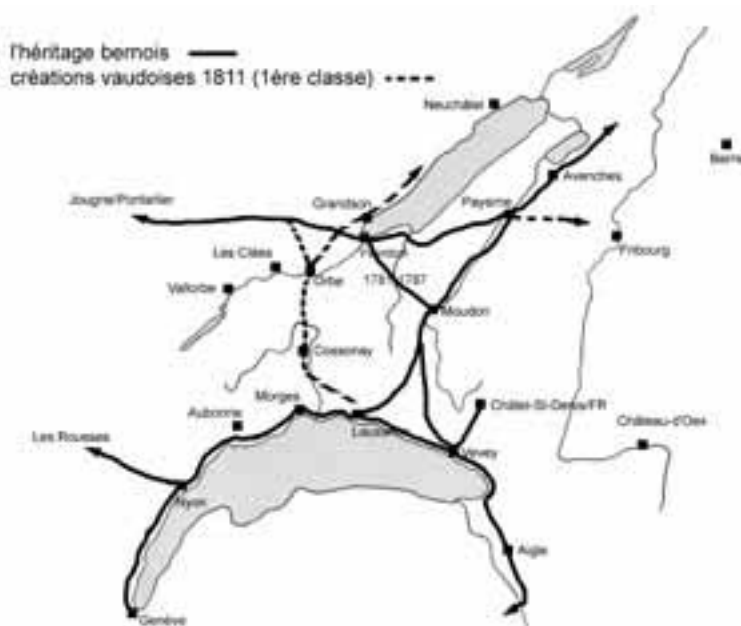


Fig. 1: Carte des routes de 1^{re} classe selon la loi de 1811



Fig. 2: Après la conquête du pays de Vaud en 1536 et jusqu'à la fin de l'Ancien Régime, le territoire de Berne s'étend du lac Léman jusqu'à la Reuss. «Ursus Nuithonicus», carte de l'Etat de Berne en forme d'ours, par F. L. Boizot 1684–1697 env. (Berne, Burgerbibliothek).

Le carrefour vaudois

L'espace vaudois est traversé par deux axes majeurs. Durant l'époque romaine déjà, Vaud joue le rôle de carrefour routier. Les sources antiques, l'Itinéraire Antonin du III^e siècle et la Table de Peutinger, copie médiévale d'une carte conçue entre le III^e et le V^e siècle, attestent les routes des Gaules et de Germanie qui, venant du Grand Saint-Bernard, se séparent à Vevey. La première continue sur Lausanne, monte sur Orbe et franchit la barrière jurassienne à Jougne pour rallier Besançon. La seconde continue de Vevey sur Moudon, Avenches, Soleure et à l'extrémité du plateau suisse, Augst ou Windisch, et plus loin Strasbourg. De Genève, étape sur la route de Milan à Pontarlier ou Besançon par le Petit Saint-Bernard, la voie romaine conduit à Lausanne et s'embranchement dans celle menant à Orbe. Sur ces deux axes, des routes sont construites, servant aux armées comme aux marchands ou aux voyageurs.

Dès le III^e siècle, la *pax romana* est brisée par les incursions des Alamans qui pillent les cités du plateau suisse. Avenches est détruite. Une longue période d'insécurité s'ensuit, peu favorable aux échanges.

C'est au XI^e siècle que les circulations se raniment dans la région, quand l'essor économique de l'Italie du Nord et des Flandres fera des foires de Champagne le centre commercial de l'Europe. Laines et draps grossiers de Flandres, de France et d'Angleterre s'y échangent contre les tissus précieux fabriqués en Italie, les épices,

les colorants et d'autres marchandises méditerranéennes et orientales. Ce circuit marchand emprunte alors les cols du Simplon ou du Grand Saint-Bernard, traverse le territoire vaudois par Lausanne et Orbe, franchit le Jura à Jougne et descend sur Pontarlier et Dijon. Savoyards et Bourguignons sont maîtres de cette route entre Aoste et Pontarlier, mais ils ne le sont pas des circulations qui les parcourent.

Au début du XIV^e siècle, les foires de Champagne marquent le pas, ruinées par la guerre de Cent Ans. De nouveaux acteurs apparaissent, principalement les villes d'Allemagne du sud, productrices de métaux précieux; les tanneurs bernois et les drapiers fribourgeois s'insèrent eux aussi dans le circuit international. Aux foires de Nuremberg, Augsbourg, Ulm ou Francfort, le Gothard, les cols grisons et autrichiens servent de boulevards, reléguant les passages valaisans à des circulations secondaires. Mais au bout du Rhône, l'Avignon pontificale rayonne ainsi que Marseille aux portes de l'Orient. A mi-chemin entre les deux, Genève émerge et devient entre 1400 et 1460 un centre européen d'échanges, avant que Lyon ne lui vole la primeur. Les quatre foires annuelles de Genève raniment les cols valaisans et par l'attrait qu'elles exercent sur les marchands allemands et suisses alimentent une circulation soutenue sur le plateau suisse. Aboutissant à Yverdon par les lacs ou à Payerne par la route, les convois traversent le Gros-de-Vaud pour aboutir à Morges, lieu d'embarquement des marchandises

pour Genève. Si dès la fin du XV^e siècle, le commerce international suit d'autres routes, maritimes surtout, organisées autour de nouveaux pôles – Londres, Amsterdam, Séville notamment – les foires de Zurzach, de Genève et de Lyon soutiendront pendant tout l'Ancien Régime un vif courant d'échanges sur le plateau suisse.

Dès 1536, cette route sera presque entièrement bernoise, de Brugg, aux portes de Zurzach, ou de Wiedlisbach au débouché de la route de Bâle, jusqu'à Mies, tout proche de Genève (fig. 2). Berne, la ville excentrée, ignorée par le trafic, dont la vocation commerciale ne dure guère plus longtemps que les foires de Genève, s'est montrée très vite soucieuse des circulations commerciales et de leurs profits, directs ou indirects. Quand le duc de Savoie taxe les marchands se rendant à Lyon plutôt qu'à Genève, Berne s'interpose, plaidant le maintien de la circulation commerciale plutôt que la revanche politique. Et pourtant, c'est LL. EE. qui imposent des tarifs prohibitifs aux marchands suivant la route directe entre Olten et Aarberg pour les obliger à se détourner sur Berne, manquant de peu une guerre avec son alliée soleuroise. C'est encore LL. EE. qui pour inciter ces mêmes marchands à suivre la route de la Haute-Argovie qui débouche droit sur Berne reconstruisent à grands frais la chaussée menant à Fribourg. En vain. Alors à défaut de gagner les marchands, Berne a conquis le territoire pour s'assurer les rentes du trafic, achevant dans le pays de Vaud ce qu'elle avait commencé en Argovie... Et l'affaire a été bonne. Si la disparition des comptes de péages empêche de connaître le détail des revenus tirés

du transit pendant toute la période bernoise, on sait qu'au lendemain de la conquête du pays de Vaud, le péage de Nyon, sur la route de Genève, de France et de Bourgogne par la Givrine, rapporte entre 1000 et 2000 livres, autant que tous les autres péages vaudois (Körner 1992). A la veille de la Révolution, ceux-ci rapportent au fisc bernois plus de 40 000 couronnes annuelles, quasiment le double de ceux du pays allemand (Beck 1923).

Deux axes principaux, mais quels tracés?

Si les grands rythmes et les destinations de ces courants commerciaux sont connus, plus ardue est l'identification des tracés empruntés entre les lieux servant d'étapes, disposant d'un hôpital, d'entrepôts, d'auberges, etc. L'identité entre itinéraire et tracé est moderne et découle de l'entretien régulier des routes. L'investissement nécessaire exige dès lors qu'on limite les travaux à un seul tracé. Avant on passe où l'on peut... Et surtout, tant qu'un pouvoir unique ne contrôle pas le territoire, la concurrence pour la saisie du trafic et de ses revenus est âpre. C'est la situation du pays de Vaud à l'époque féodale, avant la relative unité de la région réalisée par les comtes de Savoie. Les rivalités entre seigneurs locaux, laïcs ou ecclésiastiques, multiplient les chemins et les passages obligés, attirent les marchands ou les repoussent, et leurs effets sur la fréquentation de tel ou tel parcours sont bien plus importants que les contraintes topographiques locales, plutôt rares en pays de plaine, et de toute façon peu dissuasives quand la plupart des trafics se font à pied ou à dos de mulets. Les routes de France

Fig. 3: Les Clées, lieu stratégique sur la route du Col de Jougne. Le château est attesté depuis le XI^e siècle. Gravure, détail de Beat Fidel Antoine de Zurlauben, «Tableaux topographiques, pittoresques, physiques, historiques moraux politiques littéraires de la Suisse», Paris 1780–1788 (Zurich, bibliothèque centrale).





Fig. 4: Le pont des Clées sur l'Orbe, construit en 1764. Les sources témoignent d'un passage sur l'Orbe à la hauteur des Clées depuis le XI^e siècle.

et d'Allemagne illustrent bien le vagabondage des itinéraires entre plusieurs tracés.

En France par Jougne, par les Etroits, par les Verrières ou par la Givrine?

Ce sont là quelques-uns des passages qui permettent de franchir la barrière jurassienne; il en est d'autres, secondaires, par Vallorbe, Baulmes ou la Vallée de Joux. Aux XI–XII^e siècles, tout se joue autour de Jougne. La passe est fréquentée depuis l'Antiquité et la route qui y conduit depuis Lausanne traverse le Mormont par la Cluse d'Enteroches pour atteindre le relais routier d'Orbe. De là, elle continue probablement par Valeyres-sous-Rances après avoir longé la villa de Boscéaz.

Courant IX^e siècle, Orbe est une étape connue loin à la ronde et la résidence des souverains carolingiens dans leurs voyages entre France et Italie. En 862, le récit des pérégrinations des reliques de saint Urbain la décrit comme une «ville célèbre et fréquentée, fréquentée et célèbre» (Morerod 2000). Cependant, dès la fondation de Romainmôtier au V^e siècle, mais assurément dès la renaissance du monastère au IX^e siècle, les voyageurs peuvent éviter la ville impériale et filer droit vers ce nouvel asile.

Qu'on se dirige sur Orbe ou sur Romainmôtier, une forteresse désormais garde le défilé du Mormont, La Sarraz: dès la première moitié du XI^e siècle, le couvent de Romainmôtier qu'elle gêne et les seigneurs de Grandson qui l'ont bâtie se la disputeront. De Romainmôtier, on

chemine par Les Clées, puis Ballaigues et Jougne. On ne connaît pas avec certitude le constructeur de la forteresse des Clées, attestée, ainsi que le pont sur l'Orbe, vers le milieu du XI^e siècle déjà (fig. 3, 4), mais on l'attribue au seigneur d'Orbe, comte de Bourgogne. Serait-ce pour récupérer là ce qui s'est détourné d'Orbe?

Dès le début du siècle suivant, une nouvelle donne politique bouleverse la région. Venus de Maurienne, solidement installés aux débouchés du Petit Saint-Bernard et du Mont-Cenis, les comtes de Savoie ont pris le contrôle de la route du Grand Saint-Bernard d'Aoste à Villeneuve, qu'ils fondent en 1214. Gagnant là le titre de «Portiers des Alpes» qu'on leur décernera plus tard, ils continuent leur progression dans le pays de Vaud. Quelques années plus tard, le château-fort de Chillon renforce leur main-mise sur le lac et sur la route conduisant à Vevey. A la même époque, ils s'installent à Moudon, à un jet de pierre de la résidence épiscopale de Lucens, et contrôlent ainsi la route de Suisse. A l'ouest, ils opèrent de même et créent à Morges une ville nouvelle qui flanque la cité épiscopale de Lausanne et ôte durablement au port malcommode d'Ouchy le trafic lémanique. Quelques années plus tard, recueillant le patrimoine des sires de Prangins, ils s'assurent de Nyon, dernière ville avant Genève.

Côté jurassien, les comtes de Savoie s'emparent en 1250 du bourg stratégique des Clées alors aux mains des comtes de Genève. Fin XIII^e siècle, alors que gonflent les échanges entre l'Italie et la France, Savoyards et Bour-

guignons s'affrontent pour le contrôle de la barrière jurassienne. Dès 1260, Pierre de Savoie fonde Yverdon qui bloque Orbe et enlève aux Bourguignons l'accès au lac de Neuchâtel. De l'autre côté du Jura, Jean de Chalon est maître de Jougne en 1276 et, soutenu par l'Empereur, étend son contrôle sur le flanc occidental du Jura, de Saint-Claude aux Verrières. Mais ni l'un ni l'autre ne parvient à bousculer son adversaire: Jougne restera bourguignon, les Clées savoyard, la frontière entre la Suisse et la France est fixée (Pays romands 1997). Le péage des Clées et celui de Villeneuve assurent aux comtes de Savoie les ressources fiscales les plus considérables perçues en pays de Vaud.

Si Jougne attire le trafic par sa commodité et la sécurité assurée par Jean de Chalon – mais le col ne sera pas carrossable avant le XV^e siècle – il n'est pas le seul passage. Le Jura peut aussi être franchi aux Verrières, aboutissant par le Val de Travers à Neuchâtel et de là par le pont de Thielle sur le plateau suisse. L'itinéraire est rapide et les marchands l'empruntent jusqu'à ce que la rapacité des comtes de Neuchâtel les en détournent: «depuis 1270 ou environ, les marchands d'Allemagne, de Milan et de Lyon évitoyent de passer par la comté de Neuchâtel à cause que les chemins n'estoyent pas assurés...» (Chomel, Ebersolt, 1951).

Proche voisin de Jougne aussi, le col des Etroits débouchant sur Yverdon par Sainte-Croix est contrôlé par les Grandson qui ont édifié un château à la Villette au début du XIV^e siècle. En riposte, les Bourguignons bâtissent le Franc-Chastel, de l'autre côté du col des Etroits, où ils lèvent le péage de Jougne sur les marchandises qui auraient tenté de le frauder. Le col des Etroits ne connaît plus dès lors qu'une circulation secondaire, consacrée surtout au sel.

Début XV^e siècle, un nouveau rival de Jougne surgit: le col de la Givrine, qui offre aux marchands venant de Dijon, de Chalon-sur-Saône ou de Lons-le-Saunier, une entrée directe sur Genève et ses foires par Saint-Cergue et Nyon (fig. 5).

Un siècle plus tard, une enquête de l'intendant du péage de Jougne révèle le détournement du trafic: «présentement et puis longtemps en ça, [les marchands] passent et ont passez leurs danrées et marchandises par ung chemin eslargy que ne souloit estre que ung sentier à pied, au lieu de Saint-Sorgue, puis XXVIII ans en ça, pour tirer à Saint-Oyan de Joux et dois ces lieux es pays de Savoye et Lombardie, au nom de quoy nos droits et peages sont grandement deterriorez et amoindrez» (Chomel,

Ebersolt 1951: 176–178). Si l'intendant ordonne alors la destruction du nouveau chemin, le nouvel équilibre des pouvoirs régionaux après la conquête bernoise maintiendra l'ouverture du passage et contribuera à l'essor de cette nouvelle «route de Bourgogne». Elle fera la fortune de Nyon au XVIII^e siècle et sera refaite à neuf dans les années 1770–1780 par LL. EE. Après la Révolution française et l'intégration de Genève dans la «Grande Nation», la nouvelle configuration politique de la région détournera le trafic sur le col voisin de la Givrine, La Faucille, grâce auquel, par la Vallée des Dappes, Gex et Genève, la France se procure une route pour l'Italie entièrement sur son territoire (Flouck 1993).

Au XVIII^e siècle, la route de France en Italie passe encore par Jougne, puis par Vallorbe ou par Les Clées, ignorant Orbe. Par Ballaigues et Valeyres-sous-Rances cheminent les convois de sel comtois amenés à Yverdon, principal entrepôt vaudois. C'est le sel surtout qui anime le col de Jougne, désormais voué au commerce local et régional. Cette «Salzstrasse» sera la première artère vaudoise entièrement reconstruite par Berne entre 1745 et 1760. Alors que la viabilité nouvelle de cette chaussée devait attirer d'autres trafics, la construction par la France d'une route entre Pontarlier et Neuchâtel par les Verrières plombe son devenir. En 1811, l'itinéraire Yverdon–Jougne ne figure pas parmi les routes de 1^{ère} ou de 2^e classe.

En 1811, la route de «Lausanne à Jougne» est ramenée sur Orbe, au grand dam des communes de Romarinmôtier et des Clées. Le choix du canton ne fait que respecter les équilibres locaux: depuis le milieu du XVIII^e siècle, Orbe est devenue, malgré sa situation défavorable de bailliage commun partagé avec Fribourg, un véritable centre régional stimulé par le développement économique de la Vallée de Joux. C'est la première route que le canton améliore: le tracé est rectifié, le revêtement refait, des ponts construits ou élargis. Orbe s'offre un nouvel accès par un magnifique pont de pierre, dont la construction entre 1828–1830, enflamme toute la région.

Triomphe provisoire. En 1848, le canton redéfinit son réseau: les deux routes qui prenaient Orbe pour étape s'en détournent. La route pour Neuchâtel, «route d'Ouchy à Vaumarcus», revient sur Yverdon, alors que celle de «Lausanne à Jougne» pivote sur Croy et Vallorbe. Vieille cité impériale, ville dynamique et entreprenante quand la route la traversait, Orbe n'est plus qu'un petit bourg rural, à l'écart des grands trafics.



Fig. 5 (à gauche): Les routes de la Faucille et de la Givrins de Saint-Claude ou de Morez sur Nyon par Saint-Cergue, selon une représentation de 1572 (ACV, GC 423).

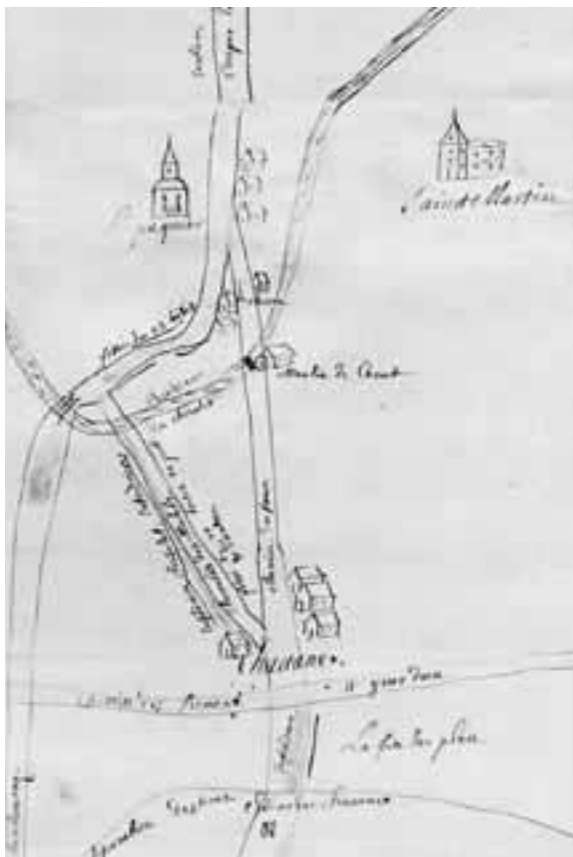


Fig. 6 (à droite): Extrait du plan du «grand chemin des Mulets» de 1698 attribué au voyer Antoine Dutoit (ACV, Bm 28). Ce plan est un instrument de travail pour le voyer qui indique les tronçons à graver, les fossés à creuser, les ponts à construire, etc. Il relève surtout les différents tracés alors en usage de cet itinéraire, par exemple entre Echallens et Donneloye soit par Fey ou par Pailly, entre Molondin et Murist, etc.

La route de Suisse, par le Gros-de-Vaud ou par la Broye?

Pour relier le Léman au plateau suisse, deux grands itinéraires, l'un par Morges ou Lausanne, Echallens et Payerne, l'autre par Lausanne et le couloir de la Broye par Moudon et Payerne. La construction du canal d'Entreroches au milieu du XVII^e siècle aurait pu bouleverser la donne s'il avait été entièrement réalisé: du port de Morges, les marchandises auraient été chargées sur le canal et amenées à Yverdon et de là à Soleure par les lacs et l'Aar. Tout se jouera entre le Gros-de-Vaud et la Broye fin XVII^e siècle.

Mis au nombre des grands chemins en 1663, le «chemin des mulets de Morges à Payerne» passe par Echallens, bailliage commun à Berne et à Fribourg, et plus au nord, traverse les terres de LL. EE. de Fribourg par les villages de Murist et de Cugy (fig. 6). Flanké de forteresses qui suggèrent son importance, telles Saint-Martin et La Molière, dénoncées au XIII^e siècle pour n'être que des «retraictes de volleurs», le «chemin des Mulets» anime encore fin XVII^e siècle quatre auberges dans le petit bourg de Donneloye, traversé aussi par la route de Moudon à Yverdon.

L'itinéraire concurrent de la Broye ne chemine pas dans un environnement plus aisé: il traverse les profondes forêts du Jorat, au-dessus de Lausanne, se heurte au franchissement de la Broye peu avant Moudon, puis divague sur l'une ou l'autre rive, bernoise ou fribourgeoise, entre Moudon et Payerne.

Fin XVII^e siècle, LL. EE. de Berne affinent leur administration en créant une Chambre du Commerce, puis une Chambre des Péages et un Grand Commis pour l'ensemble des péages romands qui s'installe à Morges. Elles sont plus soucieuses de leurs recettes fiscales et examinent les avantages respectifs du grand chemin des mulets vagabondant entre terres immédiates, médiates et

Fig. 7: Pierre Bel, Carte topographique de la Grande Route de Berne à Genève, 1783 (ACV, Bm 5). Véritable carte routière, l'œuvre de Pierre Bel mentionne tous les éléments bordant la route, gibets, maladaires, moulins, etc. Mais l'information est sélectionnée et limitée à ce seul itinéraire: les anciens tracés sur la rive gauche de la Broye, entre Lucens et Surpierre par exemple, ne sont plus évoqués. Les omissions sont aussi nombreuses sur la carte de la route de Berne à Zurich et Zurzach que Pierre Bel publie en 1787 et qui continue la première (Cranach 2000).

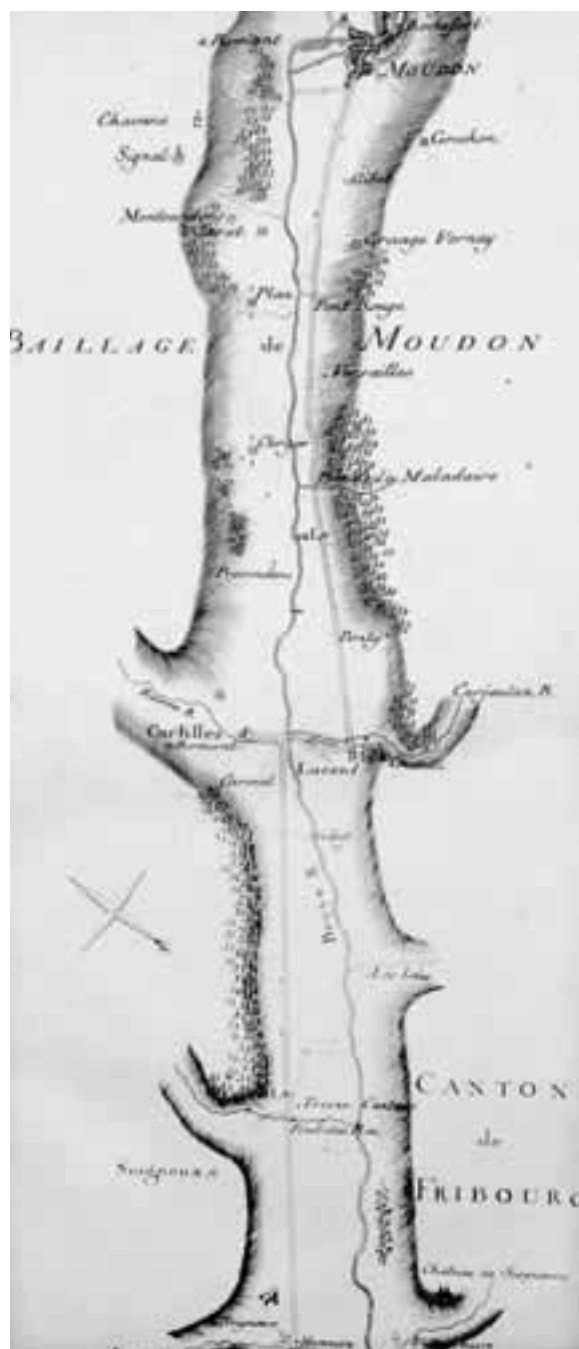
étrangères, et de la route de la Broye. Mesurant les avantages à attendre d'une route dont elle serait la seule à percevoir les péages, Berne fixe l'axe essentiel de communication entre sa «belle province» et la capitale sur le second tracé. Début XVIII^e siècle, l'itinéraire concurrent de Morges à Payerne est abandonné comme route principale et laissé aux communes riveraines.

Fréquemment rapiécée dans la première moitié du siècle, la route de Berne est entièrement reconstruite entre 1768 et 1775. A cette occasion, les anciens tracés courant entre Lucens et Payerne sur la rive gauche et fribourgeoise de la Broye sont déclassés: à l'exception d'un court tronçon entre Dompierre et Domdidier, la route est entièrement et uniquement bernoise jusqu'à Morat (fig. 7).

C'est sur cette route solide et bien équipée que galope la poste bernoise: à la fin du XVIII^e siècle, la diligence permet de relier Berne à Genève en 28 heures, quatre fois par semaine. Mais la mobilité est chère: il faut un louis d'or pour faire le voyage. Si l'on en croit l'historien de la poste bernoise, Johann Friedrich von Ryhiner, les piétons vaudois ont surtout contribué au succès des messageries Fischer. Alors que la partie allemande du canton est deux fois plus peuplée et beaucoup plus laborieuse –«seine Einwohner unstreitig industrioser und arbeitssamer» – elle rapporte pourtant la moitié de celle du pays romand. Différence que Ryhiner attribue à la position favorable des villes vaudoises pour le transit, mais aussi au caractère: les Vaudois aiment écrire, et d'ailleurs ils en ont le temps puisqu'ils travaillent moins... (Klöti 1990).

La Broye contre tous!

A la rivalité des souverains, Berne et Fribourg, ou à l'égoïsme bien compris d'un Etat en matière de fisc, répondent les concurrences urbaines. Les villes ne sont pas



moins intéressées à capter à leur profit et contre leurs consœurs les ressources directes et indirectes que génèrent de bonnes et solides chaussées. Favorisées par l'élection de la Broye comme axe principal, les villes de Moudon et Payerne s'opposent opiniâtement à la création d'une route moderne entre Morges et Yverdon. Juste retour des choses, Yverdon raille le projet bernois d'une route entre Moudon et Yverdon, censée faire le lien entre la Broye et la nouvelle «route des sels» de Ballaigues à Yverdon. Pour celle-ci, rayonnante de mauvaise foi, cette route ne sera jamais qu'un «chemin de traverse, écarté,

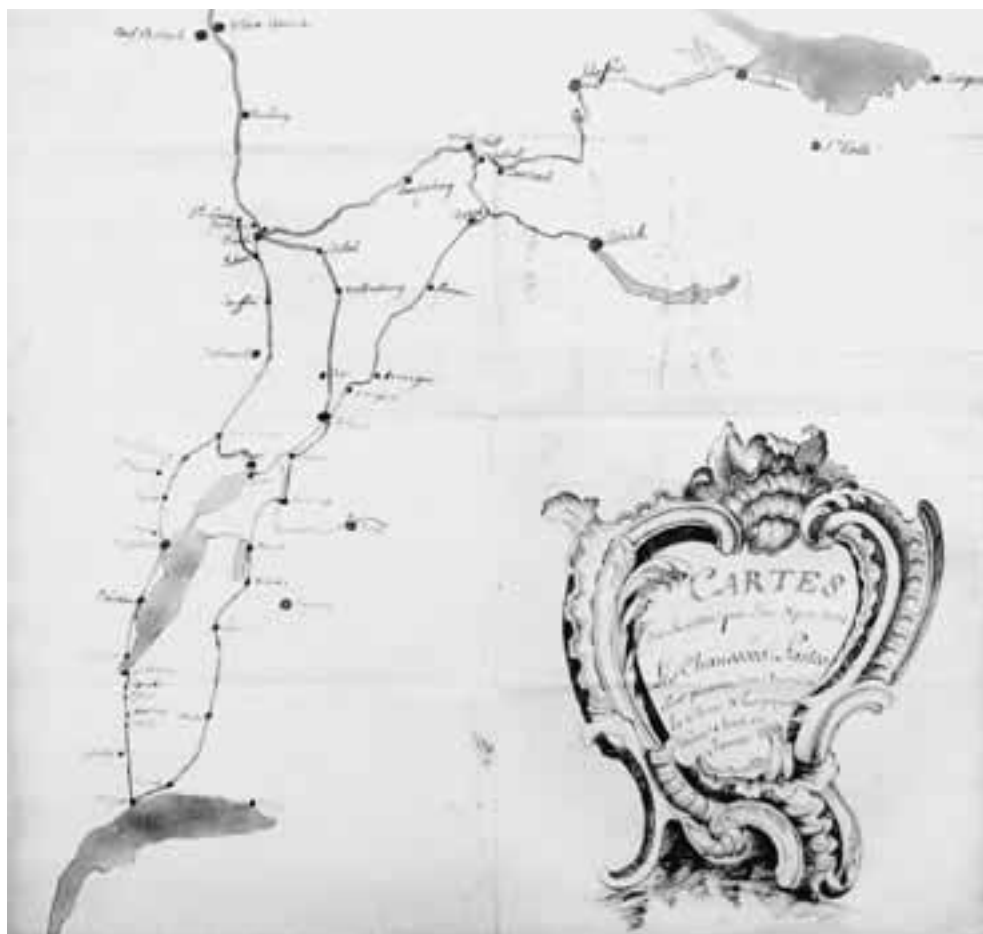


Fig. 8: «Carte des routes par eau et par terre», 1762 (ACV, Bm 15). A l'est, la route du plateau suisse par la Broye, à l'ouest la route demandée par Yverdon et Morges qui par voie de terre mène droit sur Neuchâtel, mais qui peut aussi depuis Yverdon par les Trois-Lacs conduire à Nidau, puis par l'Aar à Soleure.

peu fréquenté, qui passe par un pays sauvage, coupé de monts et de vaux, où il n'y a aucune des utilités sans nombre que l'on trouveroit dans d'autres routes qui sont encore à établir dans le pays». A peine cette route servira-t-elle au bois à brûler qu'on trouvera sur ses côtés et que d'ailleurs Yverdon se procure plus facilement par la nouvelle route d'Yvonand. La seule route qui contribuerait à ranimer le transit dans le pays est celle d'Yverdon à Morges et les deux villes la réclament périodiquement dans la seconde moitié du XVIII^e siècle (ACV, Bm 23). Et c'est la route dont ni Moudon ni Payerne ne veulent entendre parler, Berne non plus d'ailleurs qui laisse le conflit s'épanouir et s'enliser entre ses sujets... Pour les Broyards, une liaison commode entre Morges et Yverdon entraînerait le trafic de transit sur Neuchâtel et Bâle par la nouvelle route construite entre Saint-Louis et Bienne par l'évêque de Bâle. Elle coûterait en plus des sommes immenses pour le seul profit d'Yverdon, frustrerait LL. EE. «de la moitié de leurs péages» et porterait enfin «un préjudice irréparable à Lausanne, Vevey, Moudon, Avenches, Payerne et ainsi qu'à tous les villages qui avoisinent ces diverses villes» (Vion 1987: 93).

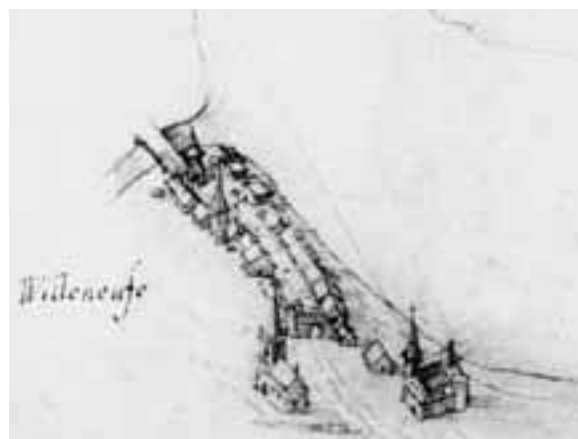
Ces concurrences urbaines ne sont pas simplement la conséquence de la domination bernoise, habile à dresser ses sujets les uns contre les autres, *divide et impera!* Au temps des ressources rares, la lutte pour leur saisie est de toute façon vive et la création du canton de Vaud ne mettra pas un terme à ces rivalités. Ainsi de celle qui oppose Lausanne, la nouvelle capitale, à sa voisine Morges et qui continue au XIX^e siècle la querelle autour de la construction d'une route moderne de Morges à Yverdon. La classification routière de 1811 a rangé la route de Morges à Cossonay, seul tronçon concédé à la route demandée et qui sert d'accès au canal d'Entreroches, dans la deuxième classe alors qu'elle est une des artères les plus fréquentées du canton. Les pétitions de toutes les communes concernées ont beau se multiplier, rien n'y fait. Il faudra attendre 1852 pour que l'initiative privée relie enfin Morges et Yverdon, mais pas avec une route, avec la première ligne des chemins de fer vaudois!

Alors qu'on lui refuse un accès à Morges, Yverdon obtient une route toute neuve pour Lausanne par Echallens. Mise à l'écart au moment de l'abandon de l'axe Morges–Payerne fin XVII^e siècle, la région d'Echallens ne

Fig. 9–11: Habitat et voies de communication: Bon nombre de villes et de bourgs ont été créés sur la route qui leur a donné la forme linéaire typique de ville ou village-rue, comme Villeneuve par exemple (Extrait du «Plan dessiné du cours du Rhône dès Saint-Maurice au lac», par Joseph Plepp, 1626; ACV, GC 724 B; en haut). D'autres, placés à l'écart, réussissent à attirer la route en lui imposant le détour, c'est peut-être le cas d'Echallens, ou, au contraire, se déplacent ou se dédoublent pour se mettre à sa portée, c'est ce que fera par exemple le petit village d'Etagnières sur la route de Morges à Payerne par Echallens (Atlas topographique de la Suisse, feuille 306, 1890; au milieu). D'autres encore organisent le réseau viaire en fonction de leur terroir, comme Pampigny, doté d'une structure rayonnante à partir du village (Plan sommaire de Pampigny, 1751; ACV, GB 51 b; en bas).

s'est pas pour autant transformée en désert routier. Elle est toujours traversée par un axe sud-nord, Léman–lac de Neuchâtel, qui est considéré par Berne comme une voie de transit du vin de Lutry, «la Vaux basse», en direction de la capitale.

En 1767, la route de Lausanne à Yverdon n'est en bon état que sur le territoire d'Echallens, où elle a 20 pieds de large, «bien ferrée et gravelée, alignée, pourvue de coulisses ouvertes pour écouler les eaux, tant en chêne qu'en pierre... [avec] en plus un grand pont de pierre à arcade» sur le Talent (Mémoire d'un chêne, 1991). Ailleurs, elle est exécrable et on n'y passe plus dès la première pluie: en janvier 1798, le courrier français qui doit aller à Yverdon depuis Lausanne passe par Moudon et se fait assassiner à Thierrens, et l'invasion française trouve là le prétexte qui lui manquait... Début XIX^e siècle, Yverdon en a assez: «depuis des siècles notre ville et ses environs sont presque sans communications avec Lausanne par le défaut de chemins praticables la majeure partie de l'année. L'ancien gouvernement loin de favoriser l'établissement d'une route ne l'a pas même voulu permettre par une spéculation qui n'avoit que son trésor en vue. Mais aujourd'hui que nous ne voulons de trésor que le bonheur et l'avantage de tous et que Lausanne est le chef lieu de notre canton, et le siège du gouvernement [...], il n'est plus possible de différer de vous occuper de la confection d'une route directe dès Yverdon à notre capitale» (ACV, K IX 124/1). La ville lance des souscriptions et les communes intéressées s'engagent à fournir des charretiers, des attelages, des matériaux pour autant que le tracé passe là où elles le souhaitent. Or en 1818,



à la veille de sa reconstruction, on hésite toujours entre un tracé passant par Vuarrens et Echallens et un autre parallèle par Goumoens-la-Ville et Penthérez. Un seul itinéraire donc, mais deux tracés qui sont encore en usage et que les communes riveraines refusent de réparer tant que le choix ne s'est pas porté sur l'un ou sur l'autre puisque le tracé retenu sera route de 2^e classe avec une substantielle participation financière de l'Etat. Finalement, le bourg gagne contre le village: la route passera par Echallens et pas par Goumoens-la-Ville.

A l'écart des routes de transit

Vaud n'est pas qu'un carrefour routier. A l'écart des grands axes de circulation, tout un réseau viaire a été créé très tôt, induit par le développement économique du pays et le favorisant en retour. Sa réalisation témoigne bien du processus d'intégration du pays de Vaud.

La plupart des localités vaudoises existent en 1300, lorsque s'essouffle l'expansion économique et démographique qui a marqué les XI^e et XII^e siècles. Mosaïque féodale, partagée entre de nombreux seigneurs qui rivalisent dans l'occupation du territoire par la création de villes et de bourgs, Vaud est un des territoires les plus densément urbanisés du plateau suisse.

Entre ces villes, villages, hameaux, bien évidemment des routes, à l'intérieur des terroirs des dévestitures pour les champs, des chemins pour les moulins et les petites industries installés le long des nombreux cours d'eau.

Près des routes, les couvents

Essentielles dans la multiplication des villages et des chemins, les nombreuses fondations religieuses créées ou encouragées par des seigneurs de la région, laïcs ou ecclésiastiques, pour la plupart au cours du XII^e siècle déjà. Les couvents assurent le défrichement de vastes parties du territoire, sa mise en culture et bientôt un courant d'échanges soutenus. Ces établissements sont rarement éloignés des voies de communication: Bonmont est à proximité de l'Etraz venant de Gex et filant sur Orbe, Montheron est sur la route reliant les possessions épiscopales des bords du Léman à celles situées près des lacs de Neuchâtel et de Morat par Cugy et Dommartin, Romainmôtier est proche de la route de Jougne et les terres de Hautcrêt sont bordées par le «sentier de Palézieux» et le «chemin d'Ecoteaux à Lausanne» selon l'acte de fondation de 1134. En outre, ces monastères sont richement dotés de terres souvent éloignées du centre principal: Romainmôtier, le plus ancien d'entre eux, possède des granges au pied du Jura et des vignes sur l'adret lémanique. Le petit village vigneron de Lonay, à côté de Morges, où l'Abbaye du Lac de Joux tient maison et parquets de vigne, est traversé par une «carrieram publicam tendentem a villa de Lonay versus Montrichier», au pied du Jura et à l'issue de la Vallée de Joux, attestée en 1347 déjà. Les couvents de Montheron, de Hautcrêt et de Hauterive travaillent à transformer les coteaux de Lavaux en vastes vignobles, non sans concurrence: Hautcrêt est condamné en 1230 par l'évêque de Lausanne à restaurer le chemin entre le Désaley et les Faverges, possession de

l'abbaye d'Hauterive. Très tôt, ces grands propriétaires fonciers sont au centre d'échanges économiques: Hautcrêt et Hauterive sont libérés de péage en 1157 par Berchtold IV de Zaehringen; Romainmôtier, Montheron, Oujon, Bonmont, qui reçoivent des sires de Salins des rentes de sel, sont pareillement exonérés de taxe pour cette marchandise, qu'ils débitent subrepticement dans la région. Début XIV^e siècle, Romainmôtier vend de grandes quantités de céréales au comte de Savoie qui doit envoyer plus de trente hommes pour acheminer cette récolte à Morges d'où elle sera transportée par bateaux à Villeneuve. La plupart des couvents ont d'ailleurs des maisons urbaines pour entreposer les marchandises vendues et achetées sur les marchés de la région: Montheron à Lausanne, Moudon et Yverdon, Bonmont à Nyon et Genève, Hautcrêt à Lausanne, Moudon, Rue, Vevey, Châtel-Saint-Denis, etc.

Pour le trafic, les foires

Foires et marchés jouent un rôle pareillement capital pour le développement des localités et celui du réseau viaire. Les villes fondées par les seigneurs et dotées de franchises bénéficient du droit de foire quasiment dès leur naissance, alors que les marchés hebdomadaires sont plus rares. Ce droit de foire est aussi concédé à des bourgs ruraux: le petit village de Brent, au-dessus de Montreux, jouit d'un droit de foire annuelle au bétail dès 1448, octroyé pour favoriser les échanges entre le coteau lémanique et le Pays d'Enhaut ou la Gruyère. Les montagnards viennent par le sentier muletier du col de Jaman vendre bétail et fromages et acheter vin et céréales. Le chemin prendra la marque de leurs trafics: «chemin des bottiers», il rappelle les lourdes hottes des hommes. Ces circulations feront aussi du village voisin de Chernex un petit bourg actif, mais qu'elles se détournent et c'est le déclin: «aujourd'hui que des routes praticables pour les chars sont établies le long du lac et par le canton de Fribourg, tout transport par les bêtes de somme a cessé, et les habitants de Chernex ont perdu entièrement cet écoulement de leurs vins...» (ACV, K IX 154, 1813).

Enclavés dans leurs profondes et lointaines vallées, les habitants du Pays d'Enhaut et des Ormonts jouissent aussi dès le XV^e siècle de foires qui attirent les marchands de bétail. Au XVIII^e siècle, ce sont les montagnards qui amènent leurs troupeaux aux marchands et c'est Bex, un simple bourg sur la route du Valais, qui se développe grâce à ce trafic.



Les routes du Mollendruz et du Marchairuz, témoins de l'essor économique de la Vallée de Joux

La Vallée de Joux, peut-être traversée très tôt puisqu'elle est entre les monastères de Saint-Claude et de Romainmôtier, fondés au V^e siècle, est colonisée dès l'établissement des petits couvents de l'Abbaye du Lac de Joux et du Lieu au XII^e siècle. L'issue la plus ancienne de la vallée vers la plaine traverse la passe de Châtel que contrôle le château de Montricher, possession des Grandson, fondateurs de l'Abbaye du Lac de Joux. Plus tard, c'est la route du Mollendruz par Pétra-Félix qui est ouverte et qui relie la Vallée de Joux, depuis L'Abbaye, à Morges par L'Isle et Colombier, ou à Orbe par Vaulion et Romainmôtier. Route difficile, coûteuse à entretenir, elle mène les montagnards à leurs marchés, Orbe, où ils se procurent blé, mercerie et autres produits, et Morges, où ils vendent leurs produits, bois et fer surtout. Leurs négoce sont assez importants pour que le seigneur de L'Isle prétende en 1769 leur imposer un péage, mais en vain.

Sur la route menant à Orbe, toute la région se mobilise pour obtenir une auberge à Vaulion: nécessaire aux montagnards qui se rendent souvent à Romainmôtier et à Orbe, elle abriterait les messagers qui assurent la liaison bi-hebdomadaire entre Orbe et La Vallée et servirait encore au transit des sels venant de Franche-Comté. LL. EE. se plient au souhait des montagnards et l'auberge est accordée en 1764 (Radeff 1996).

Fig. 12: Château de L'Isle construit à la fin du XVII^e siècle «à la française», sur des plans de Mansard, par Charles de Chandieu, colonel propriétaire du régiment bernois au service de France.

Au XVIII^e siècle, l'important trafic de bois en direction de la plaine et surtout de Genève, qui s'écoule en partie par la route de la Givrine, le développement de l'horlogerie et de la lapidairerie au profit de la Fabrique genevoise diversifient l'économie de la Vallée de Joux et rendent nécessaires des communications rapides avec Genève. Entre 1760 et 1770, on ouvre la route du Marchairuz (fig. 13) entre Le Brassus et Saint-George, qui relie la Vallée à Aubonne, Morges et surtout Nyon. La nouvelle route sème la bisbille dans la Vallée: le Lieu et l'Abbaye n'en veulent pas et ne veulent pas payer, la route de Pétra-Félix leur suffit. En 1817, c'est la plaine qui proteste: Aubonne ne veut plus contribuer à l'entretien de cette route puisqu'elle n'en profite plus: les voituriers se détournent sur Bière et Morges, ou descendent de Gimel sur Rolle, que Bière et Gimel paient puisqu'ils en tous les profits... (ACV, K IX 132, 1814–1817). La route d'Aubonne, ou «route du Pont d'Allaman à la Vallée de Joux», est pourtant classée dans la 2^e catégorie en 1811, avec celle de Morges à La Vallée de Joux par Pétra-Félix, alors que celle du Marchairuz est curieusement oubliée parmi les chemins vicinaux à la charge des communes.



Les routes: de la rusticité à l'élégance

Les routes sont affreuses: dès qu'il pleut, les chars s'embourbent, elles abordent si franchement les pentes qu'il faut souvent doubler les attelages pour en venir à bout... Les plaintes sont légion au XVIII^e siècle comme au siècle suivant. Et pourtant, on ne voit pas que le transit se soit arrêté et que les foires et marchés aient été désertés. On circule, péniblement, mais on passe: si un tracé est mauvais, on en prend un autre et longtemps les routes principales ne sont guère meilleures que les autres. Sur la route très passante de Genève à Lausanne, avant sa reconstruction entre 1760 et 1785, le voyer recommande de mettre des «mains» pour indiquer les chemins à prendre quand il pleut ou quand il fait beau, quand le lac monte couvrir la route ou quand il est paisible... Restaurée, cette route, «véritable allée de jardins baignés par le lac», fera le plaisir des nombreux touristes qui parcourent les rives du Léman sur les traces de Jean-Jacques Rousseau dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle.

La route du Valais, qui continue la précédente par Vevey et Villeneuve, longe aussi le Léman et se faufile difficilement entre lac et montagne. Elle est d'ailleurs à peine carrossable avant le milieu du XVIII^e siècle, époque où l'on voit le premier char aux Planches de Montreux. En 1706, quand Berne met sur pied la maréchaussée des grands chemins, le mandat précise que les

Fig. 13: La route du Marchairuz, typique avec ses murets de pierre. Elle se déroule dans une topographie peu tourmentée, ce qui explique qu'on ne l'aie construite que tardivement, au moment où les pesants transports de bois notamment exigent un revêtement plus solide.

patrouilleurs «entre Cully et Villeneuve iront à pied, car il est trop dangereux de se servir de chevaux dans ces lieux-là»! En 1729, Jean-Louis Reinhardt qui dresse le plan de ce chemin entre Lausanne et Villeneuve en mentionne toujours les endroits périlleux (cf. ACV, GC 574–585, 599–610).

Les voyers bernois

Et pourtant Berne s'est souciée de la viabilité des routes vaudoises dès le lendemain de la conquête. Dès 1565, elle en confie le soin à ses baillis et en 1575 nomme une commission ad hoc pour parcourir les chemins et dresser la liste des réparations à effectuer. Coûteux système pour une administration embryonnaire, la tâche est vite rendue aux baillis. C'est au milieu du XVII^e siècle que les premiers voyers sont nommés avec mission de contrôler les grands chemins en se payant, généralement fort mal et difficilement, sur les amendes imposées aux communes négligentes. En 1700, LL. EE. salarient un «grand-voyeur», mais vingt ans plus tard, elles rendront la tâche aux baillis. Les années 1740 marquent une rupture dans



Fig. 14: Magnifique «Plan planimétrique des St-Cergue jusqu'aux confins de la Bourgogne et de la paroisse des Rousses», dressé par Antonio Mirani en 1746 (ACV, GC 652). Le plan de Mirani indique l'ancien tracé avec ses fondrières, ses rocs encombrants, etc., et le nouveau qu'il faudrait construire et qui le sera dans les années 1770.

la politique routière de la république. Le *Memoriale über die Konstruktion, Reparation und Konservation der hohen Landstrassen* de Friedrich Gabriel Zehender, inspecteur des routes, qui démontre l'étroite relation entre viabilité routière et essor commercial, dynamise l'administration. En 1742, par le *Decret, wie die Landstrassen zu reparieren*, le Conseil des Deux Cent réserve une somme annuelle de 6000 thalers, prélevés sur les revenus des péages, pour la reconstruction des routes: dès 1758, le tiers de cette somme sera destiné aux routes vaudoises. L'amélioration du réseau est progressivement confiée à des hommes de métier, disposant d'une solide expérience de terrain, tels Abraham Burnand, Antonio Mirani, Pierre Bel, Jean-Samuel Guisan et surtout Henri Exchaquet, qui font les plans de la route des Gonelles, du «grand chemin de Bourgogne» par la Givrine, redressent

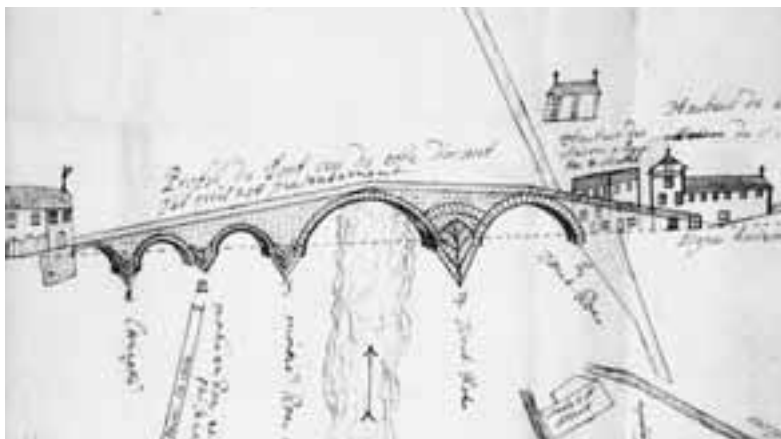
le tracé de la route de Genève à Berne, etc. (Bissegger 1995; fig. 14).

Si la parcimonieuse république de Berne a renoncé à se doter d'une administration des Ponts et Chaussées digne de ce nom, elle a investi dans la réfection du réseau des sommes importantes, dont Henri Exchaquet a fait un décompte partiel en 1800 (ACV, Bm 7):

- pour la route de Berne, de Lausanne à Avenches, large de 26 à 28 pieds, construite en plusieurs étapes entre 1768 et 1782: 171 200 livres,
- pour celle de Moudon à Vevey, route des Gonelles, large de 18 à 24 pieds et faite entre 1768 et 1775: 197 115 livres,
- pour la route de Moudon à Yverdon, large de 20 pieds, réalisée entre 1781 et 1787: 90 900 livres,
- pour celle de Genève à Lausanne, entre La Lignière, peu après Nyon, et le pont de la Venoge, marquant la limite des bailliages de Morges et de Lausanne, sur laquelle on travaille entre 1781 et 1791: 181 754 livres.

Investissements importants, auxquels les Vaudois ont participé à la hauteur de $\frac{2}{5}$ pour les routes principales et de la totalité pour les chemins secondaires, clé de répartition qui restera plus ou moins identique entre le canton et les communes au XIX^e siècle.

Fig. 15: Le pont Saint-Antoine à Vevey construit en 1727 par un «amateur» éclairé, le lieutenant baillival de Lausanne, Jean-Daniel de Crousaz. Il est reconstruit en 1805, puis à nouveau en 1852 avec trois arches (ACV, Bm 32).



Les Ponts et Chaussées vaudois

Ebauchée par Berne, la règle de l'entretien régulier par un service de pionniers salariés est immédiatement mise en place par la nouvelle administration cantonale. Responsables chacun d'un tronçon de route, ils sont placés sous le contrôle d'inspecteurs, salariés eux aussi. Ceux qui font les plans des nouvelles artères vaudoises et projettent des ponts audacieux sont des hommes formés à l'étranger, parfois à l'Ecole française des Ponts et Chaussées, comme Adrien Pichard ou William Fraisse. Hommes nouveaux, techniques nouvelles: la macadamisation est couramment employée dès les années 1830. Les ponts changent d'allure, finis les rudes dos d'âne qui faisaient dire à Vevey à propos de son pont Saint-Antoine, qu'il était un «monument absurde qui a fait pendant longtemps la honte de Vevey et l'effroi des voyageurs»...

La route n'est pas qu'un simple moyen de communication, elle est aussi la carte de visite d'un Etat. Ainsi la route de la Givrine n'est-elle vraiment achevée en 1834 que lorsque 600 arbres sont plantés et les bouteroues posés, autant pour la sécurité des voyageurs que pour le plaisir de l'œil. Les entrées dans le canton prennent de l'importance. Adrien Pichard qui fait les plans de la

maison de gendarmerie et de péage de l'Arzillier, entre Saint-Maurice et Bex, en est convaincu: «notre honneur et celui du canton sont intéressés à ce que ce bâtiment qui s'offre le premier [à la vue] en entrant sur notre territoire soit un modèle de perfection» (Bissegger 1989). Détruit en 1957 pour élargir la route sur laquelle il veillait depuis 1823, l'Arzillier était construit sur un modèle proche, mais plus élaboré, de celui de Faoug (fig. 16).

La route comme progrès

La question des routes fournit à l'historien un angle d'approche intéressant pour évaluer la relation des communes aux autorités cantonales. De leur Etat tout neuf, les communes attendent la prospérité et surtout l'égalité de traitement. En outre, c'est à lui à faire tout ce que Berne n'a pas fait, et bien davantage: villes et villages



Fig. 16: La maison du péage de Faoug, construite en 1827, sur les plans de François Recordon.



Fig. 17: Gravure du vieux pont du Larrevoin (collection privée). Magnifique ouvrage construit sur la Grande Eau en 1835–1840, abandonné quand le glissement de terrain à la Douve en 1861 obligera à construire un tracé plus en hauteur. Aujourd'hui un puissant viaduc (1964–1965) surmonte le pont du Larrevoin, laissé à l'abandon, dévoré par la végétation et près de s'effondrer...

en jouent effrontément, «Berne avait promis...», «Berne avait donné de l'argent pour...». canton et communes sont pris dans le tourbillon de la construction routière: chaque village est au centre d'une dynamique commerciale importante à ses yeux, chacun doit pouvoir aller aisément à la ville proche, ne plus perdre son temps sur les routes ni y épuiser ses bêtes. Déjà, le progrès exige

rapidité et commodité. Déjà, la route est porteuse de civilisation. Une fois passée la rancœur contre les montagnards qui ont résisté à la Révolution, l'isolement des Ormonts et du Pays d'Enhaut paraît inadmissible. Pour le Doyen Bridel, naguère pasteur à Château d'Œx, «le plus sûr moyen d'être utile à cette contrée la plus indigente de notre canton, c'est d'y faire une grande route qui partirait d'Aigle [...]: les communications ainsi ouvertes, ces montagnards porteraient leurs denrées dans la plaine et recevraient en retour ce qui leur manque [...]. Je le répète, rien n'est plus propre qu'un grand chemin à procurer la civilisation» (Trennes Helvétiques, 1813). Et la

Bibliographie

ACV: Archives cantonales vaudoises

Paul Anex et al.: La Vallée des Ormonts: Ormont-Dessus, Ormont-Dessous. Lutry 1994.

Max G. Beck: Das Bernische Zollwesen im XVIII. Jahrhundert. Bern 1923.

Paul Bissegger: Douanes, corps de garde et péages vaudois (1803–1848): un patrimoine en sursis, dans: Nos monuments d'art et d'histoire, 1989, 62–71.

Paul Bissegger: Le rouleau compresseur, une innovation du XIX^e siècle en génie civil, dans: Revue suisse d'histoire, 1990, 361–381.

Paul Bissegger: Du «Grand Voyeur» à l'ingénieur: l'administration des ponts et chaussées en Pays de Vaud sous l'Ancien Régime, dans: Des pierres et des hommes: hommage à Marcel Grandjean. Lausanne 1995, 523–549.

Vital Chomel, Jean Ebersolt: Cinq siècles de circulation internationale vue de Jougne: un péage jurassien du XIII^e au XVIII^e siècle. Paris 1951.

Philipp von Cranach: Alte Karten als Quellen, dans: Cartographica Helvetica 21, 2000, 31–42.

François Flouck: Nyon, Genève et le chemin de Bourgogne, dans: Paysages Découverts, 1993, 91–111.

Thomas Klöti: Die Post: ein «Geschäft» – für wen? Bern 1990.

Martin Körner: Les péages vaudois dans les comptes du Trésorier romand à Berne au XVI^e siècle, dans: La monnaie de sa pièce: hommage à Colin Martin. Lausanne 1992, 235–250.

De l'ours à la cocarde: régime bernois et révolution en pays de Vaud (1536–1798), publ. sous la dir. de François Flouck et al. Lausanne 1998.

Les pays romands au Moyen Age, publ. sous la dir. d'Agostino Paravicini-Bagliani et al. Lausanne 1997.

Anne Radeff: Du café dans le chaudron. Economie globale d'Ancien Régime (Suisse occidentale, Franche-Comté et Savoie). Lausanne 1996.

Eric Vion: Le contexte routier du canal. La place de la liaison Yverdon–Morges dans l'histoire des communications vaudoises, dans: Canal d'Entreroches: créer une voie navigable de la mer du Nord à la Méditerranée au XVII^e siècle (Cahiers d'archéologie romande 33). Lausanne 1987, 83–98.

Eric Vion: Le Grand Chemin des Mulets de Morges à Payerne: un itinéraire victime des premières modernisations, dans: Paysages Découverts, 1993, 113–146.

Jean-François Tiercy: Les routes vaudoises de 1803 à 1836: législation, dépenses, relations communes-Etat (mémoire de licence ès Lettres). Lausanne 1978.



Fig. 18: Un détail du réseau routier vaudois tel qu'il est représenté sur la carte Dufour (feuille 11, 1^{ère} édition 1849). Le chemin de fer n'est pas encore établi, en revanche le Canal d'Enteroches y est toujours inscrit, même s'il n'est plus en activité depuis 1829.

route sera construite, d'Aigle au Sépey dans les années 1830, puis jusqu'au Pays d'Enhaut par le col des Mosses (1870), et jusqu'à Gsteig, dans le Gessenay bernois par celui du Pillon (1885), sur un des terrains les plus instables des Alpes (fig. 17).

Certes, à parcourir l'énorme correspondance relative aux projets routiers des villes et villages vaudois, il faut faire la part de l'argumentation qui vise à grossir l'importance d'une route pour la faire changer de catégorie et rejeter tout ou partie des frais sur le canton. Si cet objectif se lit souvent entre les lignes, il n'en reste pas moins que le ton général est à l'enthousiasme. Sinon que penser de ces communes qui se bousculent dans les années 1840 pour pouvoir disposer quelques jours du premier rouleau compresseur jamais vu en terre vaudoise, vrai «phénomène de civilisation», selon son historien... (Bissegger 1990).

1826: l'explosion routière

En 1826, le Grand Conseil décide d'un plan d'amélioration générale du réseau sur douze ans qui engage plus d'un million de francs. Plus de la moitié de cette somme est consacrée aux routes de 2^e et 3^e classes. La réalisation de ce programme dessine une nouvelle carte du canton

qui souligne bien le niveau élevé d'intégration régionale atteint alors (fig. 18).

Au milieu du XIX^e siècle, parallèlement à la poursuite de la construction de son réseau routier, le canton de Vaud doit répondre au nouveau défi des chemins de fer. Deux lignes essentielles pour le canton sont créées dans la deuxième moitié du siècle, celle d'Italie par le Simplon, et celle de France par Vallorbe. Secondaires mais essentielles au développement du tourisme, de nombreuses lignes sont créées de la plaine à la montagne, Montreux–Gstaad, Aigle–Les Diablerets, Bex–Villars, etc.

Dans le canton de Vaud comme ailleurs, le XX^e siècle est celui de la motorisation: les 421 voitures recensées en 1917 sont près de 120 000 en 1970 et près de 330 000 en 2000. La première étape de la construction du réseau autoroutier suisse reliera Genève à Lausanne à l'occasion de l'exposition nationale de 1964. Les autoroutes réorganisent le paysage, favorisant de nouveaux centres et en ignorant d'autres. Leur construction a mis au jour des vestiges d'anciennes voies de communication, qui pour certaines remontent à l'époque romaine: une fenêtre sur le passé, brièvement ouverte jusqu'à ce que les machines de chantier entrent en action.

Nos ancêtres les Romains...

L'identification des principaux itinéraires utilisés à l'époque romaine est chose relativement aisée; le repérage des tracés effectivement pratiqués dépend en revanche des rares vestiges de chaussées retrouvés au hasard des fouilles archéologiques.

Au XVIII^e siècle, grâce à des érudits comme Abraham Ruchat ou Charles-Guillaume Loys de Bochat, les Vaudois redécouvrent leur histoire. Avenches, dont la localisation est un moment disputée, leur apparaît dans sa grandeur passée, capitale de la *gens helvetiorum*. Plus Helvètes donc que les autres, mais des Helvètes romanisés, civilisés, dont la cité est élevée au rang de colonie romaine en 70 après J.-C. C'est peut-être de là que vient l'immense sympathie des Vaudois pour les Romains: tout est romain dans le pays de Vaud, puisque tout est si ancien. Et les routes surtout sont particulièrement anciennes...

En 1787, dans son *Dictionnaire des Ponts et Chaussées*, l'ingénieur vaudois Henri Exchaquet consacre à l'article «chaussée romaine» un bon tiers de son livre. Méthodiquement, en bon érudit, il reconstitue le réseau viaire romain, rappelant que si seules les routes militaires sont connues par les sources antiques et les vestiges,

«l'on ne peut conclure de leur silence sur un chemin, qu'il n'existoit point encore sous l'Empire romain». Cette brèche ouverte, le réseau romain s'est densifié au fur et à mesure des «découvertes», à tel point que le temps passant et l'anticomanie persistant, des ouvrages construits par Exchaquet ont été attribués... à Rome, ainsi de «la voie et pont romains de Cronay» réalisés par lui en 1783 (Vion 1989).

L'antiquité des routes vaudoises n'est pas qu'une passion d'archéologue: les Vaudois la partagent et s'en servent au besoin. Lorsque les communes situées sur le tronçon désaffecté de l'Etraz entre la frontière française et Vich protestent contre le détournement de l'itinéraire sur Nyon, elles rappellent l'intérêt économique de cette route pour la région, mais aussi le fait que l'Etraz est «une des plus anciennes routes de l'Helvétie. Fondée ou réparée par les Romains, elle tendoit du Fort-de-L'Ecluse à l'intérieur du pays. Lors de la nouvelle classification de

Fig. 1: La villa romaine d'Orbe-Boscéaz a conservé de magnifiques mosaïques. L'une d'entre elles représente un chariot tiré par des bœufs.





nos routes, le chemin de l'Etraz fut laissé de côté, tandis qu'une route toute différente, usurpant un nom qui ne pouvait devenir le sien, fut élevée sous ce titre au rang de route de seconde classe.» (Bulletin du Grand Conseil 1830: 397–398). Dans le même temps, la lutte fait rage un peu plus loin sur ce même étraz entre Orbe et ses voisines. Etape de l'itinéraire Lausanne–Jougne, la ville veut se donner un large pont sur la rivière qui facilitera l'entrée des chars dans ses murs. Ce pont mobilise ses énergies et ses finances et Orbe ne veut pas entendre parler de restaurer le vieil étraz qui court le long des marais et qu'Orny et Pompaples veulent reconstruire. Pour les deux partis, l'antiquité du chemin est au cœur de l'argumentation: trop vieux pour être conservé, si vieux qu'il doit l'être... Selon Orbe et Arnex-sur-Orbe, «ce chemin qui n'a pu être créé et entretenu dans les marais qu'avec les immenses moyens d'un peuple vainqueur et dominateur des nations a bientôt disparu avec le pouvoir despotique et colossal qui lui avait donné l'existence. En 1536 et longtemps auparavant cette route n'existait plus.» Pour Orny, La Sarraz et Pompaples, c'est au contraire l'ancien gouvernement, Berne, qui a négligé cette «précieuse voie romaine», «quoique l'une des meilleures routes de premier ordre qui existassent en 1536», dédaignée aujourd'hui pour une route qui, au prix de rudes efforts, passe par Arnex-sur-Orbe où les voyageurs ne peuvent manquer de s'étonner «que dans notre siècle

Fig. 2 (à gauche): Le milliaire de Saint-Saphorin, daté de 47 après J.-C. sous l'empereur Claude, indiquant 37 milles de Saint-Saphorin au Forum Augusti/Martigny. Des 53 milliaires recensés en Suisse, 45 se trouvent en Suisse romande. Rarement retrouvés à l'endroit où ils ont été érigés, les milliaires témoignent de l'itinéraire plutôt que de son tracé précis.

Fig. 3 (à droite): Voie à ornières de Vuiteboeuf

de Lumières on ait exécuté tant d'ouvrages et fait une route si disgracieuse dans l'intérêt local d'un seul petit village»... (ACV, K IX/9–20).

Le plaidoyer de Vich et consorts laissait entendre que l'Etraz était peut-être plus ancien que Rome, qui ne l'aurait que réparé, celui d'Orbe rappelait que les voies romaines s'usent et disparaissent: combinés, ces arguments ne sont pas très éloignés des positions des archéologues et des historiens d'aujourd'hui. Les Romains ont construit des routes, empierrées pour les plus importantes seulement, en terre pour la plupart des autres, des ponts, des relais dans le pays, mais leurs routes ont exigé des réparations à leur époque déjà. La pierre de lieues de Montagny érigée en 213 après J.-C. au nom de Caracalla commémore par exemple la réfection des routes et ponts «croulant de vieillesse». Abandonnées, ces chaussées n'ont pas survécu aux invasions, à la féodalité, régimes incertains bien incapables d'assurer d'une quel-



Fig. 4 : Une des preuves avancées pour confirmer l'origine romaine de ces voies était leur écartement identique partout de 108 à 110 cm. Les mesures précises de Vuitebœuf effectuées par Guy Schneider montrent des variations plus importantes, de 103,4 à 110,4 cm. En outre, ces écartements ne correspondent pas à l'écart «standard» romain, plus élevé, soit d'après les vestiges retrouvés, 135 cm à Pompéï, 138 cm près de Pierre-Pertuis, 145 cm à Aix-en-Provence (photo Guy Schneider, ViaStoria).

conque manière l'entretien des routes, à peine capables de veiller localement à la sécurité des passants. Or sans entretien, pas de route, qu'elle soit romaine ou bernoise... En outre, Rome ne s'est pas installée dans un désert, mais dans une région habitée où existaient des routes et des ponts: l'immense exode des Helvètes emportant tous leurs biens ne s'est pas fait à pied, mais avec des chars et des bœufs, donc des chaussées, si élémentaires fussent-elles.

Les voies à ornières, des ouvrages «modernes»?

Les plus connus des vestiges romains du canton de Vaud sont les fameuses voies à ornières de la Côte de Vuitebœuf, sur le chemin d'Yverdon à Pontarlier par le col des Etroits (fig. 3–5). Ces voies à ornières sont formées par deux sillons parallèles, creusés dans la roche et servant à conduire les roues des chars; sitôt que l'usure due au frot-

tement les rend impraticables, on les abandonne pour évider à côté de nouvelles rigoles. Semblables à celles retrouvées sur d'autres itinéraires jurassiens attribués à l'antiquité – au Bözberg et au Haut Hauenstein – les voies à ornières de Vuitebœuf ont aussi été données aux Romains. Cette origine paraît moins sûre depuis les travaux menés sur le terrain par Guy Schneider et dans les archives par François Mottas.

Sceptique sur l'intérêt des Romains à ouvrir au prix de gros efforts une voie parallèle et si proche de celle de Jougne, François Mottas s'est plongé dans les archives pour découvrir que le tracé le plus récent des ornières de la Côte de Vuitebœuf datait probablement de... 1712. A cette date, pressées par les fermiers des sels comtois qui menacent de ne plus livrer leur marchandise tant la route est scabreuse, LL. EE. la font restaurer. Les plans et devis n'ayant pas été conservés, rien ne permet d'affirmer que des ornières sont creusées à cette date, mais les traces sur le terrain et dans les documents sont si concordantes que tout y incite. Les lieux où les «maîtres roqueteurs» ont fait sauter le rocher sont encore bien visibles et les notices retrouvées dans la correspondance indiquent qu'il y a bien eu forage (Mottas 1987). Mais trente ans plus tard à peine, le chemin est complètement défoncé, impraticable aux lourds chariots de sel... Les habitants de Sainte-Croix entreprennent entre 1752 et 1760 la construction d'une route moderne, abandonnant le système des ornières. Ils la construisent seuls,

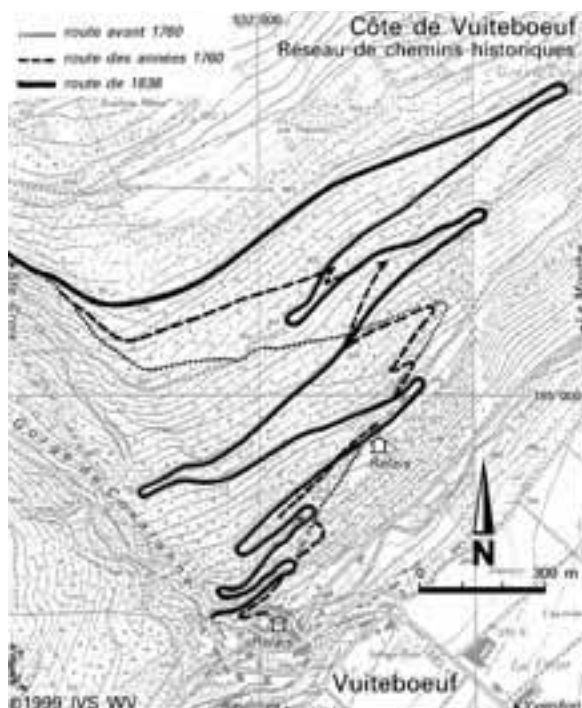


Fig. 5 (à gauche): Trois générations de routes qui prennent la pente de la Côte de Vuiteboeuf à la mode de leur époque, franchement pour les tracés les plus anciens, tranquillement pour le tracé moderne de 1830–1840.

Fig. 6 (à droite): Tronçon d'une route à Onnens en bon état de conservation, composée de galets calibrés et montrant des traces d'ornières. Les archéologues sont en train de le dater, mais peuvent déjà l'attribuer à la période romaine, toujours utilisé au Moyen Age (photo F. Tournelle, Archéodunum SA, Gollion).



châtel, offre une liaison idéale et rapide. Le problème est que la Vy d'Etraz évite la Cité des Equestres, ce qui suggère un emprunt romain plutôt qu'une création, et qu'aucun vestige de tronçon de chaussée ne vient confirmer cette hypothèse. Or, en 2002, grâce aux fouilles générées par la construction de l'autoroute A5, un tronçon de voie romaine a été exhumé à Onnens, au lieu-dit La Fléchère (fig. 6).

Cette découverte longtemps espérée apporte un peu de consistance à la thèse de l'existence d'une route romaine entre Nyon et Augst. Des travaux sont en cours actuellement pour localiser précisément le tracé de la Vy d'Etraz et de la nécropole romaine qui la bordait à Boscéaz, près d'Orbe.

Berne ayant tout misé sur la route d'Yverdon à Bal-laigues. Si la voie à ornière creusée en 1712 est impraticable en 1739, que penser des voies creusées par les terrassiers romains...?

Çà et là, des vestiges ou comment une autoroute peut en cacher une autre...

L'Etraz qui déchaîne les passions au XIX^e siècle est une route bien attestée dès le Moyen Age. Pour l'époque romaine, il en va différemment. Considérant les deux colonies romaines, Nyon et Augst, fondées dans la deuxième moitié du I^{er} siècle avant J.-C. à chaque extrémité du plateau suisse, les historiens ont souvent pensé qu'une relation directe devait exister entre ces deux positions stratégiques. La route du plateau suisse par Moudon et Avenches impose un large détour, alors que l'Etraz, courant au pied du Jura et sur la rive nord du lac de Neu-

Bibliographie

- François Mottas:** De la plaine de l'Orbe en Franche-Comté: voie romaine et chemin saunier, dans: Bulletin IVS 1987/1, 12–27.
- Onnens VD, La Léchère,** dans: Annuaire de la Société Suisse de Préhistoire et d'Archéologie 86, 2003, 243.
- Nathalie Pichard Sardet:** Voies anciennes et Etraz: recherches sur le réseau routier de Nyon, dans: Paysages Découverts 1989, 39–54.
- Guy Schneider, Werner Vogel:** Karrgeleise. Einige allgemeine Überlegungen und der Versuch, die Geleislandschaft von Vuiteboeuf/Ste-Croix, VD, zeitlich einzuordnen, dans: Bulletin IVS 1995/1, 25–34.
- Denis Van Berchem:** Les routes et l'histoire: études sur les Helvètes et leurs voisins dans l'empire romain. Genève 1982.
- Eric Vion:** L'analyse archéologique des réseaux routiers: une rupture méthodologique, des réponses nouvelles, dans: Paysages Découverts 1989, 67–99.

Les instruments de l'historien

Aux vestiges découverts dans le terrain répondent les informations collectées dans les documents d'archives, prolixes pour les époques moderne et contemporaine, plus rares et surtout peu exploitées encore pour le Moyen Âge.

L'histoire routière, telle que l'IVS l'a entreprise (cf. p. 50), est construite selon une méthode régressive, partant du réseau de communication attesté par l'Atlas topographique de la Suisse dans la deuxième moitié du XIX^e siècle et remontant le temps pour en établir la continuité, les transformations et autant que faire se peut les usages. Cette démarche repose sur l'étude de sources complexes et variées, allant des sollicitations pour la construction d'un chemin, décrivant des circulations réelles ou imaginaires, à la mention aride d'un «chemin public» dans un terrier du XV^e siècle. Les Archives cantonales vaudoises offrent une vaste documentation, dont le dépouillement dépasse de loin les possibilités d'un chercheur.

La documentation privilégiée est celle qui décrit un espace, tels les cartes et les plans cadastraux qui permettent de localiser les chemins. Les premières sont rares avant le XVIII^e siècle où apparaissent les premières cartes des seigneuries et quelques cartes régionales.

Dès la première moitié du XIX^e siècle, la grande majorité des communes vaudoises disposent d'une carte de leur territoire, tirée des plans cadastraux. Plus riches d'informations, ces plans constituent le matériau de base de la recherche. Dressés à l'origine pour fixer les revenus fonciers d'un patrimoine, ces documents contiennent la représentation des parcelles, les noms des tenanciers et le montant des cens dus.

Les plus anciens plans terriers conservés datent du milieu du XVII^e siècle: Denens, Villars-sous-Yens et Denges, dans les environs de Morges, sont les premières seigneuries rénovées en 1651 et 1658. C'est principalement la région viticole de la Côte, le plateau céréaliier et le Chablais qui font l'objet des plans du XVII^e siècle. Lausanne sera la première ville suisse à se doter d'un plan parcellaire en 1665–1670: riche, mais dominée par Berne qui y possède de nombreux biens, la ville est soucieuse de circonscrire précisément son patrimoine et ses droits (Radeff 1980: 64).

L'intérêt du plan parcellaire – visuel, ou mieux géométrique comme ils le deviennent au XVIII^e siècle grâce aux progrès de l'arpentage – consiste en la définition des confins indiqués pour les parcelles, tels les chemins, ou encore les haies, les arbres isolés, les innombrables toponymes, etc. Eléments du patrimoine seigneurial, souvent concédés à la communauté des habitants qui en assume l'entretien, repères stables du paysage très utiles à l'arpenteur, les chemins sont en général soigneusement relevés, à défaut d'être précisément tracés pour les plans à vue. Patiemment recopiées et mises bout à bout, les planches



Fig. 1: Extrait de la Carte de la Suisse romande qui comprend le Pays de Vaud et le gouvernement d'Aigle [...], réalisée par Henri Mallet, ingénieur géographe, en 1781. Cette carte, la première construite sur l'observation directe, sera complétée et rééditée au XIX^e siècle.



d'un plan cadastral permettent de reconstituer un terroir, la structure d'un village et la densité de son réseau viaire.

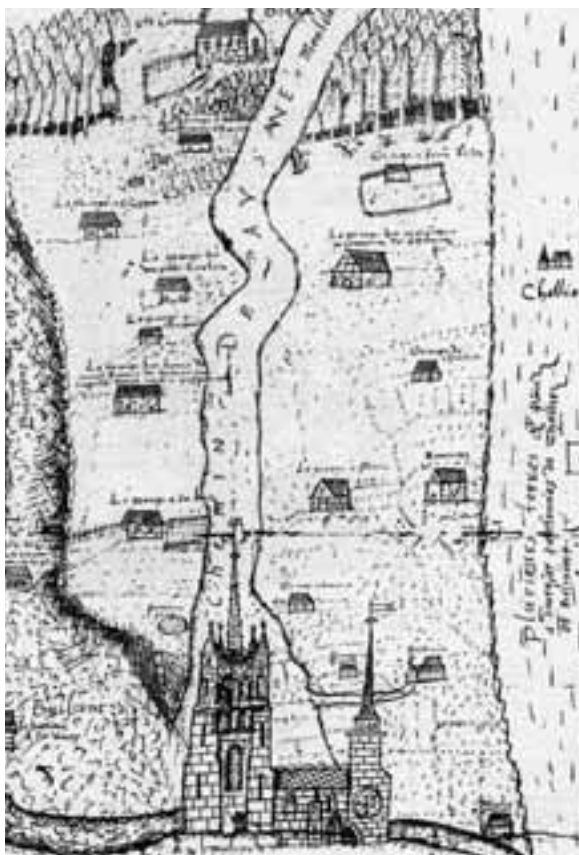
Outre la localisation dans l'espace communal, les plans fournissent des informations sur les usages des chemins. Certaines soulignent leur importance: «chemin royal», «grand chemin» ou encore «étraz», terme dérivé du latin *via strata*, désignant souvent un chemin empierré, parfois important comme la Vy d'Etraz de Nyon à Cossonay, ou rappelant peut-être une splendeur passée, tel le «chemin public de l'Etraz» entre Cheiry et Ménières servant de limite communale à Sassel et à Granges.

A l'intérieur du terroir villageois, le réseau est composé de chemins, ou charrières, publics, à la charge des communes, de «dévestitures servant à investir et dévestir les champs» ou de chemins portant des indications d'itinéraire. D'autres mentions rappellent leur utilisation, comme le «chemin des bottiers» du plan des Planches de 1768, le «chemin des charrettes» longeant la frontière d'Orbe et de Montcherand en 1756, les «sentiers où on peut en

Fig. 2 (en haut): Le château de Denens, tiré du plan cadastral de Denens dressé en 1651. Sur ce petit extrait, trois mentions de chemins: au nord du château, «le chemin tendant des Dignens à Vufflens a present non usitté», devant, «le chemin soit sentier publicq tendant des Dignens a Morges», à l'ouest, «le grand chemin publicq de la Riaz tendant a Tolochenaz» (ACV, GB 164 a).

Fig. 3 (en bas, à gauche): «chemin de Lausanne à Moudon» sur la Carte des côtes de Sauvabelin dressée en 1617 (AVL, Corps de ville, V 42).

Fig. 4 (en bas, à droite): Le «chemin de Moudon» passant devant l'auberge de la Croix Blanche selon le plan d'Epalinges du XVIII^e siècle (ACV, GB 130 b).



tous temps conduire le bétail avec le licol à la main» sur celui d'Ormont-Dessus de 1771, et autres «chemin du moulin», «chemin de la scie», «chemin des morts», ou le curieux «chemyn des coquyn» retrouvé par Eric Vion dans le terrier de Syens de 1551 ... En outre, dressé grâce à la connaissance des habitants, le plan porte la trace des états antérieurs: comme le tenancier inscrit dans une lignée de propriétaires, le chemin est inséré dans son histoire, il est «vieux», «abandonné», «ruiné» ou «nouveau».

Les plans parcellaires sont accompagnés de livres de reconnaissances, donnant une version écrite de la représentation spatiale. Pour le repérage des chemins historiques, ce sont les seuls documents, avec les cartulaires des fondations religieuses, dont on dispose pour le Moyen Âge. Rares et lacunaires avant le XV^e siècle, ce sont de lourds volumes, où les notaires énumèrent, avec une proximité admirable et rentable puisqu'ils sont payés à la ligne, les parcelles, les tenanciers, les cens et toujours les confins des terres et parmi eux les chemins.

De la mention au plan

Certaines situations documentaires sont favorables, d'autres moins. La partie vaudoise de l'axe du plateau suisse, entre Lausanne et Moudon, fait partie des privilégiées.

Toute en raideurs entre Lausanne, Epalinges et Montpreveyres, la future route de Berne traverse les grands bois du Jorat, obstacle autant que richesse. En 1228, le chemin est balisé par le petit hôpital de Sainte Catherine, il l'est déjà depuis le milieu du XI^e siècle à Montpreveyres, où le monastère du Grand Saint-Bernard, toujours soucieux de l'assistance aux passants, a construit un prieuré. Le cartulaire de Lausanne indique que ce chemin passait alors au Flon Morand, au sud du Bois de la Chapelle, sous Epalinges, vers 1200 déjà – «ad transitum Fluminis Morandi in strata». Il est dès le XIV^e siècle couramment désigné comme itinéraire menant de Lausanne à Moudon, «ultra hospitale Joreti... iter publicum tendens apud Meldunum» (1398).

Il n'est pas possible de restituer tous les tracés successivement empruntés par l'itinéraire pour monter de Lausanne à Sainte-Catherine: le chemin se faufile comme il peut dans une topographie tourmentée, entre rivières, ravins et forêts. Sur le territoire d'Epalinges, un nouveau tracé est construit dans les années 1670: Lausanne a besoin d'un chemin commode pour voiturier des bois «vendus pour la construction de quelques navires à des Français» et s'accorde avec Epalinges sur un tracé. Un «chemin neuf» est donc construit entre la Girarde, à

proximité de la Croix Blanche, et le Chalet à Gobet par la Vulliette. C'est sur le «vieux chemin» traversant le Flon Morand que reviendra la route de Berne du XX^e siècle.

Dès la fin du XVII^e siècle, quand Berne a fait le choix définitif de la Broye comme axe principal de communication entre la capitale et la province, de gros travaux sont entrepris. La route, défoncée par le trafic, est périodiquement renforcée de traverses de bois, les «baudérons», idéalement des madriers de chêne. Posés sur un sol instable, ces étais assurent à peine une viabilité minimale, témoin ce voiturier excédé dont le voyer relate la mésaventure en avril 1699: «un charetier de Schafouze ayant fait des efforts et bataillé toute la journée pour sortir du Jurat allant du costé de Moudon, abandonne son chariot, jette son écourgée (fouet) loin, et faisoit des iurements effroyables [...] et juroit qu'il ne payeroit plus le peage [...]» (Duplain 1983: 19).

Inutiles mais très coûteuses, surtout pour la pauvre commune d'Epalinges, ces corvées d'entretien gênent même la riche Lausanne qui ne veut plus délier sa bourse pour ce chemin dont elle tire pourtant profit. La ville propose d'interdire aux gros «chars d'Allemagne» de l'emprunter et de les obliger à décharger à Moudon, où les marchandises seraient réparties entre les Joratois qui les achemineraient à Lausanne par petites quantités avec de légers chariots. Les commerçants morgiens tremblent à l'idée de voir les balles s'égarer dans les forêts où sévissent des bandes de pauvres paysans-brigands. Berne ne retient pas l'idée lausannoise et ordonne des restaurations périodiques de la chaussée.

En 1746, le bailli de Lausanne, Johann Friedrich Ryhiner, futur historien des postes bernoises, fait dresser les plans du «grand chemin du Jurat rière Epalinges, tendant de Lausanne à Berne» et projette un nouveau tracé. Il ne sera pas exécuté, mais il fournit une belle carte coloriée de la route et de son environnement.

Un aménagement local est entrepris entre 1751 et 1754 et le tracé déplacé entre la Croix Blanche et en Marin: il revient en partie sur l'ancien chemin abandonné dans les années 1670. A cette occasion, le logis de la Croix Blanche est déplacé. Entre 1757 et 1764, c'est l'architecte Abraham Burnand, le concepteur de la route des Gonelles, qui dresse le plan d'un nouveau tracé. Le «surinspecteur des chemins du Jurat» fait l'état des «corvées nécessaires pour la construction de la nouvelle route rière Epalinges: 4676 corvées ou journées de 10 heures de travail, d'un attelage de 6 chevaux à 60 batz la corvée [...]» (Duplain 1983: 40).



Fig. 5: Extrait de la série de plans aquarellés réalisés en 1746 pour le projet Ryhiner, dressés probablement par le géomètre payernois Pierre Willomet (ACV, GC 537 ss).

En 1768, quand est enfin prise la décision de reconstruire entièrement à neuf la route de Berne, LL.EE. décident d'y investir 49 000 livres et Lausanne 16 000; c'est près de 80 000 livres qui y seront dépensées jusqu'en 1773. Antonio Mirani prendra la relève de Burnand dès 1771 et mènera la reconstruction à son terme en 1775. En 1783, ce tronçon sera intégré dans la

«Carte topographique de la Grande Route de Berne à Genève» dressée par un autre Payernois, Pierre Bel.

Cet itinéraire, communément désigné comme *la* route de Berne, sera modernisé à l'occasion de l'Exposition nationale de 1964. Il reviendra alors çà et là sur le plus ancien de ses tracés. Cependant, lorsqu'il s'agira de construire l'autoroute entre le Léman et la capitale, c'est l'ancien axe passant par Vevey et Fribourg qui sera préféré, isolant ainsi durablement la Broye.

La route de Berne jouit d'une situation documentaire exceptionnelle qui découle de la situation politique du pays de Vaud. Cette profusion de plans et de cartes ne se retrouve pas pour les autres itinéraires: leur histoire ne peut s'écrire qu'à l'aide du lent dépouillement d'une multitude de sources diverses, à peine ébauché à ce jour.

Bibliographie

Georges Duplain: Epalinges et la route de Berne. Lausanne 1983.

Anne Radeff: Vie et survie des forêts du Jorat du Moyen Age au 19^e siècle (Cahiers de la forêt lausannoise 6). Lausanne 1991.

Eric Vion: Le Grand Chemin des Mulets de Morges à Payerne: un itinéraire victime des premières modernisations, dans: Paysages Découverts 1993, 113–146.

Les ponts, maillons indispensables du réseau routier

Grâce à sa situation géographique entre les Alpes et le Jura, le canton de Vaud possède un réseau hydrographique important. De tous temps, routes de transit et chemins locaux ont dû affronter ces obstacles. Aujourd'hui, les cours d'eau vaudois sont traversés par d'innombrables ouvrages d'art, certains très anciens, d'autres résolument modernes, qui constituent une remarquable collection.

Notons que le canton de Vaud est coupé en deux par la ligne de partage des eaux: au nord du territoire cantonal, les cours d'eau tels que l'Orbe, la Thièle, le Talent, la Menthue, la Broye et encore la Sarine, font partie du bassin hydrographique du Rhin qui coule vers la mer du Nord; les cours d'eau du sud – Grande-Eau, Veveyse, Venoge, Morges, Boiron, Aubonne et Promenthouse – appartiennent au bassin hydrographique du Rhône qui va se jeter dans la Méditerranée (fig. 1).

Les ponts sont des ouvrages coûteux à construire et à entretenir, et la plupart des rivières étaient traversées à gué. Près de Crissier, la Mèbre n'a été enjambée par un pont que très tard, à la fin du XIX^e siècle. Dans le Bois de la Chasse, la desserte forestière, qui correspond à l'ancien itinéraire de Morges à Payerne, passe aujourd'hui encore par le lit de la Sorge, alors qu'une passerelle en bois permet aux piétons de la franchir à pieds secs (fig. 2).

Des Romains au Moyen Age

Des ponts romains, il ne reste pas grand-chose. Seuls quelques pieux de bois ferrés à la Sauge et les butées du pont en pierre sur le Rhône qui conduisait de Massongex à Bex ont été retrouvés. Le plus ancien pont de pierre encore en usage dans le canton est celui d'Orbe (fig. 3). Ce «vieux» pont à dos d'âne date de 1424; une plaquette côté bourg raconte qu'au XV^e siècle, l'ermite Girard récolta assez d'argent pour la construction de l'ouvrage.

Cuves possède également un magnifique pont à dos d'âne, un ouvrage vertigineux qui depuis 1785 lance son arche de pierre sur la Sarine (fig. 4). Le Pays d'Enhaut recèle de nombreux ponts en pierre; malheureusement certains, comme le pont en Chaudanne ou le pont de pierre des Moulins, ont dû céder à la pression du trafic routier de la deuxième moitié du XX^e siècle et ont été remplacés par des ouvrages modernes.

D'autres, tel le pont de Bressonnaz sur la Broye, ont été adaptés. Construit en 1686, comme le mentionne le



Fig. 1: Dans le canton de Vaud, construire des routes, c'est bâtir des ponts: Carte du réseau hydrographique principal du canton de Vaud.



Fig. 2 (en haut): Passage à gué sur la Sorge, jadis la façon habituelle de traverser un ruisseau.



Fig. 3 (au milieu): Le plus ancien pont avec une arche de pierre du canton de Vaud a été construit en 1424 à Orbe. L'ouvrage présente un caractère «dos d'âne».



Fig. 4 (en bas): Pont de la Tine sur la Sarine: magnifique ouvrage à deux arches construit en 1785

chronogramme qui se dresse à l'entrée ouest du pont, cet imposant ouvrage d'art a été modifié pour les besoins du trafic routier en 1902: son dos d'âne a été supprimé et ses parapets massifs remplacés; le tram Lausanne–Moudon y circula jusqu'en 1962. Depuis 1964, quand fut ouvert le nouveau tracé de la route cantonale à l'occasion de l'Exposition nationale, le bus des transports publics traverse la Broye en peu plus en aval sur un pont en béton de facture moderne. Le «Grand-pont» de Bressonnaz possède trois arches de pierre reposant sur des piles consolidées par des avant-becs pour résister aux flots abondants de la Broye lors de la fonte des neiges au printemps. Dans la même zone, on trouve un des plus anciens ponts du canton. En effet, sur le Flon de Carrouge, affluent de la Broye, un pont subsiste dans son intégralité, remarquable par l'appareillage des pierres et par sa stèle qui se dresse au sommet du dos d'âne, sur le parapet. Cet ouvrage, portant la date de 1701, a été en partie consolidé en 1988 (fig. 5, 6).

Des ponts, des routes carrossables et de l'entretien

Au milieu du XVIII^e siècle, le réseau de routes carrossables est déjà dense et les ouvrages en pierre se sont multipliés. Les techniques évoluent, se perfectionnent, notamment par la mise en œuvre d'ouvrages à voûte surbaissée auxquels on accède par une rampe en chaussée. De cette époque, nous avons retenu le pont de Yens et le vieux pont des Vaux, près de Chêne-Pâquier.

Ce dernier, construit par Berne en 1757 sur la route de Morges à Payerne et restauré en 1835, est un défi au vide; malheur à celui qui manque son entrée, la chute dans la profonde gorge est fatale. C'est un rare exemple où le tablier est encore revêtu de l'empierrement traditionnel. Le pont sur le Boiron sous Yens date de 1770–1773. Récemment dégagé et restauré, il est mis en valeur par l'aménagement en gravier des alentours. Ce petit ouvrage de pierre en calcaire blond possède un remplissage en moellons (fig. 7).



Fig. 5–6 (en haut): Le petit pont de Bressonnaz sur le Carrouge, ouvrage en dos d'âne avec une stèle. En 1700, le bailli bernois propose d'utiliser les matériaux restant du nouveau pont de Bressonnaz pour construire une arche sur le Carrouge et faire passer la route des Gonnelles en dehors des terres fribourgeoises (à gauche). Plan des ponts de Bressonnaz datant du début XVIII^e siècle (à droite).



Fig. 7 (au milieu): Pont près de Yens sur l'itinéraire reliant Gex, en France, à Orbe via Cossonay. Comme une bague au doigt, le Boiron porte fidèlement ce bijou depuis deux siècles et demi.

Fig. 8 (en bas): Le Grand-Pont d'Orbe, construit en 1826–1830 comme un maillon essentiel de l'itinéraire de Lausanne à Jougne, est le premier ouvrage à niveau du canton de Vaud.



Les grands travaux

Au XIX^e siècle, le territoire vaudois voit son réseau routier s'améliorer grâce notamment à la construction de nouveaux et imposants ponts. C'est ainsi que débute en 1826 la construction du Grand-Pont d'Orbe (fig. 8). Les travaux durent cinq ans et, en 1830, on peut enfin emprunter le premier pont à niveau, c'est-à-dire à la hauteur de la ville, maillon indispensable de l'itinéraire Lausanne–Jougne. Cet impressionnant ouvrage perché haut sur l'Orbe contient pour sa voûte un volume de pierres de 732 m³, toutes extraites de la carrière du Grand-Chanay, au sud de Croy, d'où proviennent nombre de bassins de fontaines du canton.

Le Grand-Pont d'Orbe fit des émules: en 1838, Lausanne obtient son Grand-Pont et en 1847, Aubonne se dote aussi d'un pont à niveau, permettant d'accéder à la ville sans descendre vers la rivière du même nom, connue pour ses eaux abondantes et tumultueuses. L'ancien itinéraire Gex (F)–Cossonay–Orbe franchissait l'Aubonne par le bas, et on peut encore aperce-

voir, dans un cadre de verdure, un magnifique pont en pierre à deux arches, dont la pile centrale est renforcée par un avant-bec. Des documents d'archives laissent supposer que ce passage est emprunté depuis les années 1365.



Fig. 9 (en haut): Le pont sur la Broye près de Salavaux a été bâti en 1897. La structure de type bow-string à poutres triangulées est typique des ouvrages métalliques de cette époque.

Fig. 10 (en bas): Le pont des Planches près de Le Sépey, établi en 1913, est un des rares ouvrages en béton construit selon le principe de Melan: une structure en acier habillée de béton (photo E. Mandelmann, Pully).

Le métal et le béton, de nouveaux matériaux

Apparue dans la deuxième partie du XIX^e, la construction des ponts métalliques se confirme au tournant du siècle suivant: 1847, Dommartin, 1897, Salavaux, 1900, Granges (Orbe). A partir de la construction en bois, ces ouvrages développent leur propre technique et leur propre langage esthétique, et affirment leurs qualités face aux ouvrages en pierre, tout particulièrement lorsqu'il s'agit de franchir des cours d'eau d'une certaine importance. De plus, il est possible de fabriquer industriellement leurs différents éléments, ce qui simplifie grandement la mise en œuvre et réduit les coûts (fig. 9). Au XX^e siècle, c'est le béton armé qui s'impose (fig. 10).

Les nombreux ponts en béton de qualité très moyenne qui marquent aujourd'hui le paysage nous font parfois oublier que ce matériau a aussi permis de construire des ouvrages exceptionnels.

Les ponts reflètent l'ingéniosité et le goût artistique de leur époque et sont comme des pages d'histoire de l'architecture semées dans le paysage.

Bibliographie

Pierre Delacrétaz: Vieux ponts du Pays de Vaud. Chapelle-sur-Moudon 1991.

Routes liquides

De la Mer du Nord à la Méditerranée

Pays bordé de lacs, le canton de Vaud a longtemps combiné les transports par terre et par eau, système particulièrement profitable aux villes situées aux points de rupture de charge entre itinéraires terrestres et itinéraires lacustres. Pour remplacer le fleuve intérieur qui manquait entre Léman et lac de Neuchâtel, le canal d'Entreroches a été creusé.

Voyager de la Mer du Nord à la Méditerranée sans jamais devoir poser le pied sur la terre ferme? Selon nos critères actuels, ce souhait peut sembler étrange, mais aux débuts de l'époque moderne, quand les voies d'eau jouent un rôle majeur dans le transport de marchandises, cette idée ouvre des perspectives tout à fait intéressantes. Les clés pour la réalisation d'un tel projet se trouvent dans le pays de Vaud.

Le canal d'Entreroches

L'idée en revient à un noble breton exilé en Hollande qui découvre dans les années 1630 le pays de Vaud et la plaine de l'Orbe. Elie Duplessis-Gouret conçoit le projet d'un canal entre Léman et lac de Neuchâtel qui emprunterait dès Morges la Venoge, franchirait le Mormont dans la cluse d'Entreroches, atteindrait Orbe et descendrait dans le lac de Neuchâtel par la Thièle, assainissant au passage une bonne partie de la plaine de l'Orbe. La deuxième étape du projet aurait été la création d'un canal dès Seyssel à Genève pour supprimer l'obstacle de la Perte du Rhône. Rotterdam aurait ainsi été à la portée de Marseille en suivant le Rhin, les rivières et les lacs du plateau suisse, le canal d'Entreroches, le Léman et enfin le Rhône. L'idée d'une voie terrestre évitant les corsaires barbaresques comme les ennemis espagnols – Pays-Bas et Franche-Comté – séduit quelques Hollandais qui participent financièrement à l'entreprise. Des conseillers bernois se lancent aussi dans l'aventure et la République donne son accord, posant comme condition principale que le canal évite le bailliage commun d'Orbe-Echallens.

Dirigés par des spécialistes hollandais, les travaux démarrent en 1638: d'Yverdon à Orbe, comme le canal emprunte le lit de la rivière, on se contente de tracer un chemin de halage. Le creusement commence à la limite d'Orbe jusqu'à Entreroches que les ouvriers atteignent en été 1640 déjà. Les grosses difficultés apparaissent avec la traversée de la cluse du Mormont qu'il faut creuser et dont il faut solidement étayer les parois.



Fig. 1: Souvenir du canal d'Entreroches, entre Orbe et Yverdon

Fig. 2: La Cluse d'Entreroches. Le canal à l'abandon peut aujourd'hui être parcouru comme un sentier de randonnée.



Sorti du rocher, le canal atteint la Venoge et rejoint Cossonay par le bay des Grands Moulins en 1648. L'argent manque alors aux canalistes pour affronter les méandres et la pente de la Venoge – une dénivellation de 59 mètres à compenser par une quarantaine d'écluses – qu'ils pensaient suivre jusqu'à Morges. Le canal ne sera jamais achevé.

Prouesse technique, selon son historien Paul-Louis Pelet, le canal creusé fait un peu moins de 18 kilomètres, il est bordé de quatre ports, alimenté par 14 biefs et la pente maîtrisée par neuf écluses. Tronqué, il jouera un certain rôle pour le trafic local et régional – vin et sel principalement – bien plus modeste cependant que celui dont rêvait Elie Duplessis.

Dès les années 1750, le canal d'Entreroches comme les autres voies d'eau souffre de la concurrence terrestre et il sera définitivement abandonné en 1829.

Circulations lacustres

Sur les lacs qui bordent le territoire vaudois, les circulations sont anciennes, bien antérieures à l'époque romaine. Dans la région des Trois-Lacs – Neuchâtel, Bienne et Morat – des pirogues monoxyles construites par les premiers lacustres et datant du 39^e siècle avant J.-C. ont été retrouvées. Du Bronze final, la moitié des barques recensées en Europe proviennent de cette région.

Toujours avantageuse au transport de marchandises lourdes, la voie lacustre reste un moyen de communication privilégié pendant la période romaine. *Lousonna*, au bord du Léman, sert d'entrepôt aux marchandises venant de Genève ou du port de Massongex sur le Rhône et qui sont acheminées sur le plateau suisse. Cette activité en fait un des plus importants vicus de l'Helvétie romaine. Autre point de rupture de charge, *Eburodunum*, sur le lac de Neuchâtel, d'où le trafic peut être dirigé sur l'Aar ou sur Avenches par la Broye et le lac de Morat. La capitale helvète a d'ailleurs son port sur le lac et un canal pour conduire les barques aux portes de la cité. Chaque port a ses corporations de navetiers bien attestées par diverses inscriptions. A Yverdon, deux barques gallo-romaines datant des II^e et III-IV^e siècles ap. J.-C. ont été retrouvées en 1971 et 1984: supportant un chargement d'une dizaine de tonnes, elles témoignent bien de la vigueur des circulations commerciales sur le lac.

Les invasions barbares seront fatales à *Vidy-Lousonna*: le vicus est abandonné et la population se réfugie dans les collines de la Cité. Ouchy, éloigné, ne jouera pas un rôle important avant la fin du XVIII^e siècle. C'est Morges et Yverdon, toutes deux créations savoyardes du XIII^e siècle, qui seront les nœuds de la circulation lacustre pendant le Moyen Age et l'Ancien Régime. Sur le Léman, Morges deviendra très vite le «port d'embarquement de toutes les marchandises venues de Suisse ou de Bourgogne à destination de Genève, et, grâce à l'abri qu'offre sa rade, l'étape habituelle des barques entre Genève et Villeneuve» (Bergier 1976). Ce n'est pas Morges pourtant qui donnera son nom au lac, mais Genève: le *lacus lausonnus* des itinéraires romains, ou le *Losner See* des marchands suisses et allemands, fait place au «lac de Genève», fréquent dans les documents dès le XVII^e siècle. Et toute importante qu'elle soit, la place de Morges ne dispose pas d'infrastructures portuaires avant 1690–1695. Jusque là, faute d'abri, le Grand Ours et le Petit Ours, les galères bernoises, sont hébergés dans la rade de Genève. Partout ailleurs, à Nyon, Ouchy, Vevey ou Villeneuve, les barques sont amenées au plus près de la rive et les marchandises déchargées à l'aide de quelques planches.

L'activité du port de Morges s'affaiblit au cours du XVIII^e siècle, alors qu'augmente celle de Vevey, Nyon et Ouchy. Ce dernier, malgré son aménagement rudimentaire et son éloignement de la ville, profite de la réfection de la route de Berne pour le transit des marchandises lourdes venant d'«Allemagne» en direction de Genève. Vevey est devenu le port d'exportation des fromages de la Gruyère et du Pays d'Enhaut. Ce commerce international – des dizaines de milliers de quintaux de fromages



Fig. 3: De lourds galions chargés d'or et d'épices dans la baie de Prévêres, un rêve ... Extrait de la Carte de Prévêres de 1773 (ACV, GC 176 A).

sont exportés vers Genève à destination de l'armée et de la marine française – a entraîné la reconstruction de la route Vevey – Châtel-Saint-Denis au milieu du XVIII^e siècle qui sert aussi dans l'autre sens au trafic du vin vaudois. Autre port encore actif au XIX^e siècle sur le Haut-Lac, Villeneuve où aboutissent les lourds convois de sel de Bex et de marbre de Saint-Triphon. A l'autre extrémité, prospère aussi, le port de Nyon est, comme celui de Vevey, lié à un trafic, celui des bois jurassiens à destination de Genève. Au débouché de la «route de Bourgogne», entièrement reconstruite dans les années 1770, Nyon voit arriver au port 6000 à 7000 chars de bois par an, soit 40 à 50 attelages par jour ouvrable ... La nécessité de protéger les forêts jurassiennes provoquera une diminution de ce trafic dans le dernier tiers du siècle, semant la panique à Nyon qui gémit à l'idée de voir «pousser l'herbe dans ses rûes» (Flouck 1993).

A Yverdon aussi, l'activité portuaire stimule l'économie urbaine. La corporation des bateliers, une centaine de membres en 1648, jouit du monopole du transport des marchandises en transit par la ville, d'Orbe à Soleure et sur les Trois-Lacs.

Dès la deuxième moitié du XVIII^e siècle, les voies lacustres et fluviales sont détrônées par les routes. En bonne partie reconstruites, celles-ci sont désormais plus solides et supportent mieux les charges, empierrées, elles sont aussi plus rapides.

C'est en 1823 qu'est lancé sur le Léman le premier bateau à vapeur, le Guillaume-Tell. Bateaux et compagnies se multiplient et contribuent au développement du tourisme sur la Riviera. Curieusement, il faut attendre une trentaine d'années pour que des débarcadères

soient construits, évitant aux passagers les transbordements par barque pour atteindre la rive ... Montreux a les siens en 1860.

A la même époque, les vapeurs apparaissent sur le lac de Neuchâtel: L'«Union» est lancé en 1826, l'«Industriel» en 1834. Des noms bien différents de ceux donnés aux vapeurs lémaniques ancrés dans la mythologie helvétique, qui suggèrent que ce lac n'est pas un espace touristique comparable à celui du Léman. Mais la construction des premières voies ferroviaires dans les années 1850–1860 leur vaudra le même destin et détournera définitivement la circulation marchande de la voie lacustre. Désormais, les lacs seront laissés à la navigation de plaisance; naguère espaces utilitaires, ils sont désormais des objets de contemplation.

«Allez à Vevey, visitez le pays, examinez les sites, promenez-vous sur le lac, et dites si la nature n'a pas fait ce beau pays pour une Julie, pour une Claire et pour un St. Preux; mais ne les y cherchez pas» (J.-J. Rousseau, *Les Confessions*, 1782).

Bibliographie

Beat Arnold: Batellerie gallo-romaine sur le lac de Neuchâtel, dans: *Archéologie neuchâteloise* 1992.

Jean-François Bergier et al.: *Le Léman un lac à découvrir*. Fribourg 1976.

Canal d'Entreroches: créer une voie navigable de la Mer du Nord à la Méditerranée au XVII^e siècle (Cahiers d'archéologie romande 33). Lausanne 1987.

François Flouck: Nyon, Genève et le chemin de Bourgogne, dans: *Paysages Découverts* 1993, 91–111.

Paul-Louis Pelet: *Le Canal d'Entreroches: histoire d'une idée*. Lausanne 1946.

Les chemins du vignoble

Les coteaux plantés de vignes comptent parmi les plus anciens paysages ruraux de Suisse. Depuis que les Romains ont apporté, il y a 2000 ans, la vigne aux Helvètes, l'homme cultive les précieux raisins là où le climat le permet. Lavaux a été exploité dès le XII^e siècle, quand les prieurs des abbayes de Hautcrêt, Montheron et Hauterive ont envoyé leurs frères défricher les pentes encore en grande partie vierges de Lavaux.

Paysage de carte postale, Lavaux se situe sur le bord oriental du Léman, où le plateau molassique du Moyen-Pays occidental plonge vers le lac. La pente est raide, avec un dénivelé de 400 mètres entre le lac à 372 mètres et le sommet du coteau aux environs des 800 mètres, une altitude qui correspond souvent en hiver à la limite du brouillard. Au sommet du coteau s'étalent les prés, les champs et les forêts; sur le mont, on trouve le «Signal». Ce toponyme se retrouve sur tout l'arc lémanique, plus ou moins au même niveau, et vient des feux allumés comme signal d'alarme pour les communes lors d'incendies ou en cas de danger. Ce système de communication a fonctionné durant tout l'Ancien Régime et on disait autrefois que lorsque tous les feux brûlaient, LL. EE. de Berne pouvaient voir le contour du lac depuis la capitale.

Les terrasses

Dès que la déclivité du plateau augmente, le paysage de Lavaux change, la vigne devient reine et son royaume s'étend jusqu'aux extrêmes limites lacustres. En raison de la pente, la vigne est cultivée en terrasses, une structure traditionnelle qui s'est heureusement maintenue jusqu'à nos jours. Le terrain local, par exemple celui du Dézaley, a favorisé ce mode de culture.

En effet, la structure géologique y est composée d'une alternance de roches tendres, marnes et grès, recouvertes d'une strate morainique, et de roches dures, les poudingues ou conglomérats. Formant naturellement des parois rocheuses et des replats, cette morphologie a été admirablement exploitée par les vignerons, qui y ont apporté leurs éléments anthropiques: murs, chemins, escaliers.



Fig. 1: Sur les bords du Léman, Lavaux étale sa couverture d'été verte. L'établissement des terrasses a été favorisé par la structure géologique du terrain.



Fig. 2: Les escaliers d'accès aux vignes sont parfois fermés par un petit portail ou par une simple porte en fer sur son sommet.



Fig. 5: Cette liaison locale entre Cully et Corne de Cerf, attestée sur les plans du XVIII^e siècle, a gardé un aspect traditionnel.

Les murs, soutien et abri

Soutenant les surfaces aplanies des terrasses, entourant les parcelles, les murs de vigne contribuent à la couleur locale: pierre jaune sur les flancs du lac de Neuchâtel et calcaire gris sur les versants du Léman.

Se superposant parfois sur trente ou quarante niveaux, les terrasses du vignoble vaudois composent un paysage unique. La hauteur des murs varie entre 0.5 et 3 mètres, atteignant occasionnellement plus de 4 mètres, pour une épaisseur moyenne de 40–50 centimètres. Aux endroits les plus raides, les terrasses ont à peine 2 à 3 mètres de largeur. De nombreux escaliers de pierre, formant comme un décrochement dans le mur de soutènement, donnent accès aux parcelles de vigne.

Traditionnellement, les murs de soutènement étaient en pierre sèche. Aujourd'hui, de plus en plus, ils sont consolidés avec un joint de ciment ou même reconstruits

en béton, des matériaux malheureusement de plus en plus utilisés, car les murs de pierre sèche, soumis à une pression constante, exigent un entretien régulier.

Nécessaires et utiles, les murs – surtout les murs de pierre sèche – constituent autant de biotopes pour les animaux et les plantes rares. Ces petites structures linéaires servent d'abri à des plantes pionnières et rudérales, à des reptiles, des insectes et des araignées, par exemple dans les interstices laissés entre les pierres et les fentes naturelles des rochers. Elles ont également un rôle important de couloirs ou ponts écologiques, permettant l'expansion et la migration de certaines espèces.

Un ensemble harmonieux

Dans le vignoble, chaque bout de terre est sacré. Pour économiser du terrain, les habitations sont regroupées soit sur un replat du coteau soit au bord du lac. Avec le calcaire gris de leurs maisons qui fait écho aux murs qui quadrillent les versants du vignoble, les villages vigneron s'intègrent parfaitement au paysage. Bénéficiant d'une vue admirable sur le lac et les Alpes, l'ensemble des coteaux qui surplombent le Léman sont un but d'excursion très apprécié des touristes, et forment un inestimable patrimoine.



Fig. 4: Plan du vignoble de Villette de 1710. Ici le village de Cully traversé d'ouest en est par la route du lac, reliant Lausanne à Saint-Maurice (ACV, GC 2153).

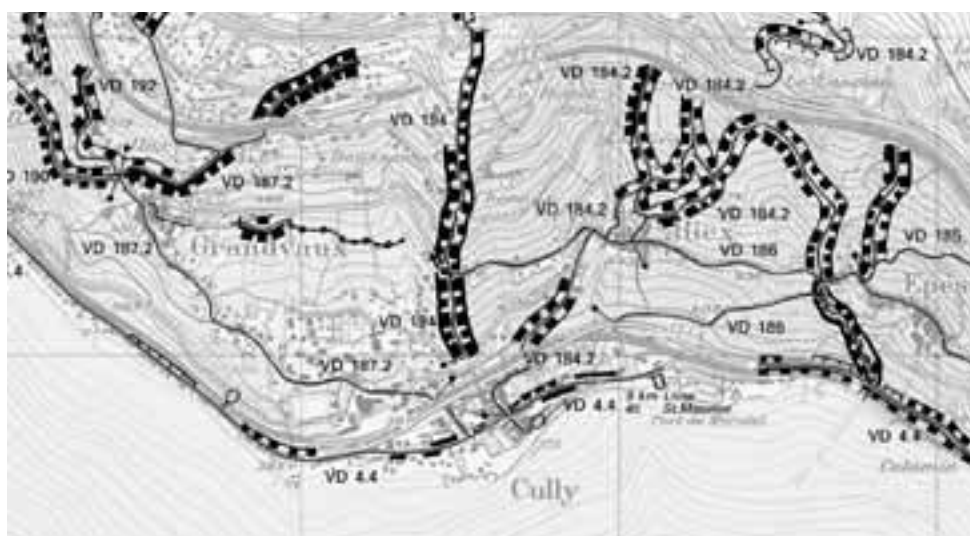


Fig. 5: Extrait de la carte de terrain IVS représentant le réseau historique de Lavaux. Pour la légende, se reporter à la dernière page.

Au cœur des villages du vignoble, la fontaine était utilisée pour faire «goger» seilles et tonneaux avant la vendange. C'est pourquoi, contrairement aux bassins du pied du Jura, généralement allongés pour permettre au bétail de s'abreuver, ceux du vignoble sont souvent d'une largeur remarquable. La plupart des fontaines de Lavaux sont en marbre de St-Triphon, un calcaire dur noir.

Le réseau

Les villages sont reliés entre eux par un réseau de chemins simples. En dehors de la «Corniche», rares sont les routes de transit traversant Lavaux. Dans le vignoble, la terre est trop précieuse pour la perdre en chemins et le vigneron se contente de sentiers étroits et d'escaliers. Sans compter les lignes entre les rangées de ceps et les murets que l'on peut longer, le réseau de chemins est peu dense et surtout très raide dès qu'il s'agit

d'affronter la pente. Les améliorations foncières des années 1960 et 1970 ont augmenté la densité de ce réseau, en élargissant les chemins existants ou en créant des tracés de facture moderne, chemins goudronnés ou en béton.

Si la modernisation du vignoble du coteau permet une exploitation plus efficace et confortable de ce terrain difficile, les grignotages progressifs de la structure traditionnelle risquent un jour d'altérer définitivement ce paysage exceptionnel. Pour l'heure, il conserve encore tout son charme.

Bibliographie

Martin Schwarze: La préservation des paysages ruraux traditionnels. Fondation Suisse pour la protection et l'aménagement du paysage. Berne 1986.

Le paysage sous pression (1-3), OFAT et OFEFP, Berne 1991–2001.

Les «autoroutes à betteraves»

Le pays de Vaud agricole présentait autrefois un paysage finement modulé. Un réseau de vieux chemins desservait les nombreux domaines isolés. Les haies et les petits cours d'eau encadraient les parcelles agricoles. Un demi-siècle de bétonnage intensif a toutefois considérablement modifié l'organisation du territoire vaudois et son réseau de chemins historiques.

Le pays de Vaud a longtemps été une terre de petite propriété, la coutume de l'égalité entre les héritiers favorisant le morcellement des exploitations agricoles. Il n'y a qu'à lire les reconnaissances féodales du XVIII^e siècle pour découvrir ces quarts de tiers de demi-pose frappés d'un cens d'un douzième de chapon et d'un vingt-quatrième de quarteron de froment pour s'en rappeler... Si au XVIII^e siècle, le mouvement de concentration des terres – prés et vignes principalement, les cultures les plus rentables – au profit des gros propriétaires est important à l'échelle vaudoise, il n'a pas débouché au XIX^e siècle sur une nouvelle répartition de la propriété foncière, au détriment des petits et moyens domaines.

En 1907, le canton de Vaud se dote d'une loi sur les améliorations foncières, favorisant remaniements ou réu-

nions parcellaires, les premiers remodelant l'organisation du terroir, les seconds rassemblant par échange des parcelles. Ces travaux n'ont pas pour but de modifier la taille des domaines, mais de rationaliser leur exploitation. La mécanisation croissante de l'activité agricole rendra plus impérieuse encore la réorganisation des terroirs.

La crise de la Deuxième guerre mondiale dynamise l'agriculture: il faut étendre les cultures et produire plus pour assurer le ravitaillement des habitants. La «bataille des champs» que livrent citadins et paysans pour réaliser le plan Wahlen double la surface cultivée, sans parvenir à assurer la totale autarcie alimentaire du pays.

Mais l'effort de productivité ne s'arrête pas après la guerre: l'agriculture suisse, et vaudoise, s'oriente vers un développement intensif, encouragé par l'Etat, et débouchant dès les années 1970 sur des crises répétées de surproduction.

Les améliorations foncières

Les améliorations foncières visent la simplification des pratiques agricoles: cultiver une exploitation divisée en 30 parcelles disséminées dans les quatre coins du terroir, dont le centre est une ferme au milieu du village, est évidemment malcommode. Avec l'aval des autorités cantonales et fédérales concernées et l'octroi, le cas échéant, d'importants subsides financiers, le Syndicat local d'amélioration foncière organise une redistribution des terres entre les propriétaires volontaires et ce remodelage s'accompagne de travaux d'équipement, comme le déplacement des exploitations hors des villages, la construction de chemins en dur, le redressement des rivières et ruisseaux ensuite canalisés et



Fig. 1: A BousSENS, changement d'idées...

Avant et après le remaniement parcellaire: l'exemple de Corcelles-sur-Chavornay

Reconstruit par Annette Combe, le plan cadastral de 1844 montre l'importance du territoire forestier communal et les micro-parcelles des paysans. Ce plan porte encore le vieux chemin de Morges à Yverdon venant de Penthéraz et montant sur Belmont en suivant la lisière du Bois de Suchy. Y figure aussi le vieux chemin de Moudon à Orbe venant de Vuarrenge par le bois des Alloux et se dirigeant sur Chavornay par En Vaux.

Corcelles-sur-Chavornay a procédé à son remaniement parcellaire entre 1959 et 1964. Le plan parcellaire actuel montre les modifications subies par le paysage rural: uniformisation et quadrillage de l'espace rural par la formation de grandes parcelles et la construction de dessertes rurales larges et rectilignes, élimination de la plupart des anciennes dévestitures et redressement au cordeau de celles qui ont été maintenues, enfin création de routes forestières pour l'exploitation du Grand Bois et des Alloux.

Fig. 3 (en haut): Plan de Corcelles, 1844, dans: Annette Combe, «Corcelles-sur-Chavornay, une terre, des paysans et des seigneurs», 2003 (avec l'aimable autorisation de l'auteur). Plan numérisé par Huette Mariller.

Fig. 4 (en bas): Le territoire de Corcelles-sur-Chavornay, établi sur la base des données cadastrales (avec l'autorisation du Service de l'information sur le territoire – Vaud n° 33/2003).

500 m



enterrés, l'assainissement des marécages, l'abattage des haies, des arbres isolés, le grignotage des lisières, etc.

Le résultat est un paysage nouveau où les terres sont soigneusement alignées et bordées de routes bétonnées, toutes vertes ou toutes jaunes en même temps, et où le moindre chêne oublié fait figure de naufragé pathétique...

Uniformisés, banalisés, ces espaces souffrent de surcroît d'un appauvrissement dramatique de la faune et de la flore. Mais le monde paysan n'est pas seul en cause: les exigences de la mobilité contemporaine, les pratiques sportives, le reflux de la population urbaine vers la campagne-dortoir et la construction de lotissements, de routes, etc., ne sont pas plus favorable à la préservation de l'environnement.

En ce qui concerne les voies de communication, une étude demandée en 1991 par la Confédération révèle l'extension, la densification et souvent le déplacement du réseau des routes agricoles et forestières, particulièrement sur le plateau, dont le Gros-de-Vaud. Les régions de montagne ne sont pas mieux loties puisque les voies carrossables ont augmenté entre 1972 et 1983 de 600 kilomètres par an, dont 200 kilomètres provenant de la transformation de petits chemins en routes carrossables (Koeppel 1991).

Le canton de Vaud peut s'enorgueillir d'être un pionnier en matière de chemins agricoles solides: en 1949

déjà, la première route agricole bétonnée voit le jour. Cinquante ans plus tard, la Société vaudoise des améliorations foncières plaide toujours la cause du bétonnage, avec une profondeur d'analyse sidérante: «réduire la densité des chemins? D'accord, mais faisons-les en dur! Les écologistes les veulent courbes et en gravier, les paysans les veulent droits et en béton», et les mamans pensent comme les paysans car «les jeunes mamans avec une poussette ne choisissent-[elles] pas toujours les chemins revêtus?» (Jubilé 1994).

Le paysage est un bien difficile à définir et sans doute le chemin droit, solide et dégagé, a-t-il du charme et incarne-t-il l'ordre, la propreté et l'efficacité, en un mot la modernité. Mais le paysage est aussi un patrimoine collectif, porteur d'une mémoire: sa diversité témoigne des modes d'exploitation des sols, ses chemins des relations des habitants avec leur terroir et leurs voisins. L'oublier, c'est détruire des archives.

Bibliographie

1944–1994: jubilé de la Société vaudoise des améliorations foncières. S. I. 1994.

H.-D. Koeppel et al: Le paysage sous pression: transformation du paysage suisse: chiffres et interdépendances. 3 vol., Berne 1991–1995.

Le sol. L'équiper. L'organiser. Les améliorations foncières dans le canton de Vaud. S. I. 1985.

Jean-François Tiercy, Eric Vion: Entretiens sur la mutation du paysage, dans: Paysages Découverts 1993, 191–229.

Fig. 2: Un chemin tracé au cordeau à travers champs. De Goumoens-la-Ville à Saint-Barthélemy.



Les éléments du paysage routier

Autrefois, les cartes routières à l'usage des particuliers n'existaient pas, et le voyageur devait s'orienter grâce aux pierres indicatrices et aux bornes de distance, et s'aider des éléments du paysage visibles de loin. Souvent placés sur un promontoire naturel, les châteaux, tours, églises ou chapelles étaient repérables à distance, d'autant plus que les constructions massives étaient rares.

On imagine sans peine que la cathédrale de Lausanne se voyait loin à la ronde pour ceux qui arrivaient du Gros-de-Vaud ou des bords du lac. L'église des Planches à Montreux, représentée sur toutes les gravures de la région, est un repère sur l'itinéraire du Valais, qui rassemble les routes en provenance d'Italie (fig. 1). Dans la vallée de la Broye, le château de Lucens marque l'itinéraire de Lausanne à Berne via Moudon et Payerne, alors que dans la plaine de l'Orbe, le château de Champvent se dresse sur la route de Jougne.

Élément important du paysage routier en terres catholiques, les croix routières sont très rares en pays de Vaud; seul le district d'Echallens, bailliage commun à Berne et à Fribourg, en possède quelques exemplaires.

Bornes et autres pierres

Autres repères plus proches du voyageur, les bornes ont plusieurs fonctions: les bornes-frontière sont des mar-

queurs politiques, ceinturant le territoire cantonal ou communal, les bornes routières conduisent les voyageurs de tous horizons, enfin, les «bornes rappel» intiment un ordre ou une interdiction.

Parmi les bornes jalonnant la frontière entre le pays de Vaud et la France, nombreuses sont celles qui se trouvent sur des itinéraires historiques. Les dates et les symboles qu'elles portent rappellent les grandes étapes de l'histoire du territoire vaudois: sur la face tournée vers la France, on trouve la fleur de lys, l'aigle impérial ou un «F» républicain, sur la face suisse, l'ours de Berne, l'écusson vaudois ou simplement la lettre «V» (fig. 2).

Alors que les bornes-frontière marquent une limite et dressent une barrière virtuelle, les bornes routières invitent aux échanges. Elles balisent les grands itinéraires, orientent le voyageur, indiquent la bonne voie au pèlerin, guident le commerçant, conduisent les armées ou simplement rassurent le promeneur.



Fig. 1: Le clocher de l'église des Planches de Montreux est un important signal sur l'itinéraire du Valais. Vue du village de Clarens près Vevey sur le Lac de Genève, dans: Tableaux topographiques, pittoresques, physiques, moraux, politiques, littéraires de la Suisse, de Laborde et Zurlauben, Paris, 1780–1788 (Zurich, bibliothèque centrale).



Les plus anciennes balises connues sur territoire vaudois sont les milliaires que les Romains dressaient le long de leurs routes. Plusieurs de ces belles colonnes élancées, qui tous les mille pas jalonnaient les voies de l'Empire romain, ont été retrouvées dans le canton. Aujourd'hui, soit elles reposent dans un musée, soit elles ont été réutilisées à d'autres fins, mais plus aucune ne se trouve sur son emplacement d'origine.

Au début du XIX^e siècle, les deux grands axes de transit du nouveau canton de Vaud, la route de Lausanne à Berne par la Broye et celle de Lausanne à Genève, ont été dotés de bornes routières de pierre cylindriques, que l'on a appelées des «milliaires», par analogie avec les routes romaines, même si la distance entre les villes y est exprimée en lieues et non en milles, une lieue vaudoise correspondant à cinq kilomètres environ (fig. 3).

Environ un siècle plus tard, d'autres bornes, beaucoup plus nombreuses, viennent animer le réseau vaudois. En forme de parallélépipède arrondi en son sommet, ces pierres posées tous les deux kilomètres jalonnent au départ de Lausanne, le chef-lieu, les itinéraires en direction de Saint-Maurice, Bulle, Estavayer-le-lac, Neuchâtel, Jougne et Mouthe, sans oublier les deux grands axes déjà mentionnés.

Deux autres bornes, datant du XVIII^e siècle, se font remarquer par leur rareté et leur originalité: d'une part, la «main de pierre de Lutry», qui indique au voyageur depuis 1736 «le grand chemin de Wevey» (fig. 6), d'autre part, à la croisée de trois routes, la borne pyramidale de Bretonnières, qui mentionne les directions d'Orbe, de Vallorbe et de Jougne (fig. 4).

Fig. 2 (à gauche): Cette borne-frontière porte sur une face l'écusson vaudois, sur l'autre le lys français.

Fig. 3 (au milieu): Borne sur l'itinéraire Lausanne–Genève avec la distance en lieues

Fig. 4 (à droite): Borne pyramidale de Bretonnières indiquant trois directions: Orbe, Vallorbe et Jougne

D'autres pierres se dressent encore fièrement ou avec autorité: les pierres à sabot, qui font partie du groupe des «bornes rappel». Ces grands parallélépipèdes en pierre calcaire sont placés en bordure de route, en haut d'une forte pente. L'inscription gravée sur la face rappelle aux charretiers que la loi leur interdit de freiner leur char en





bloquant les roues ou de traîner des bois. Le texte est accompagné du dessin d'une roue avec un sabot, comme on nomme la pièce utilisée pour enrayer ou freiner un véhicule, et parfois de la date 1812 (fig. 5).

Le long des chemins historiques, on trouve encore de nombreuses pierres bordières et bouteroues, qui servaient à protéger les gens et les bâtiments, et dont les glissières de sécurité sont la version la plus moderne, sinon la plus esthétique.

Les fontaines

A l'approche du village ou au cœur de la ville, la fontaine est un élément important des voies de communication, un lieu de rencontre et d'échange autant qu'un espace fonctionnel. Chacune d'elles a son histoire et nul doute qu'elles en ont entendu beaucoup...



Fig. 5 (à gauche): Pierre à sabot portant l'inscription suivante: «La loi défend d'enrayer sans garde-roue et de mener des bois en traîne.»

Fig. 6 (à droite): Inscription sur pierre à Lutry du chemin de Vevey, avec la direction donnée par une main

La manufacture des fontaines a bien sûr évolué dans le temps. Les bassins en bois des fontaines anciennes ont peu à peu été remplacés par des bassins en pierre, tout d'abord formés de quatre plaques fixées les unes aux autres, puis taillés dans un seul bloc de pierre. Plus lourds, plus malcommodes à transporter, ces bassins offrent cependant une plus grande liberté de forme et sont plus propres, plus solides et plus étanches. Le bassin peut être rectangulaire, rond, ovale, hexagonal ou octogonal. Les chèvres, qui contiennent les colonnes d'adduction d'eau, sont de plus en plus ouvragées. En fonction de la provenance de la pierre et de sa dureté, il est possible au fontenier de sculpter des détails dans la cartouche.

Objet de prestige d'abord dans les villes, les fontaines en pierre apparaissent dans la campagne vaudoise au

Fig. 7 (tout à gauche): Fontaine couverte à l'approche de Vufflens-la-Ville portant sur les bassins les dates de 1825 et 1852

Fig. 8 (à gauche): Bière, au carrefour des itinéraires Morges—Le Brassus et Saint-Cergue—Romainmôtier, fontaine avec un bassin octogonal daté de 1893

Fig. 9: Allée de platanes conduisant au château de Hauteville sur Vevey



XVIII^e siècle. La plupart de celles relevées par l'inventaire datent du XIX^e siècle; nombreuses sont celles dont le couvert a été reconstruit.

Les arbres

La végétation constitue également une dimension marquante du réseau historique. Les arbres isolés sont des repères dans le paysage, ou marquent les carrefours.

Les essences les plus fréquentes sont, au coin des champs ou à l'orée de la forêt, le chêne, aux carrefours, le marronnier ou le tilleul, ce dernier étant un symbole apprécié de liberté et de paix. La plupart des arbres isolés relevés sont séculaires.

Les arbres se rencontrent aussi en alignements, à l'approche des villes, comme à Morges ou à Echallens. En allées, ils ombragent les rues urbaines, à Lausanne ou à Yverdon, par exemple. Les plus belles allées, les plus invitantes aussi, sont celles qui, libres de constructions écrasantes aux alentours, mènent à des châteaux ou maisons de maître. Alignements et allées sont le plus fréquemment composés d'érables ou de platanes.

En dehors des villes, à part quelques toujours plus rares alignements d'arbres fruitiers, la campagne vaudoise est pauvre en petites structures végétales. Dans un esprit de rationalité, les travaux d'amélioration foncière ont déshabillé le paysage agricole, lui ôtant sa troisième dimension, celle de l'arbre qui s'élève vers le ciel, et lui ont donné le vêtement sobre d'un désert fonctionnel.

Quelques zones traditionnelles subsistent toutefois. Les plus intéressantes se situent au pied du Jura. Au

nord-est de Mont-la-Ville, tout un réseau de haies et haies vives accompagne l'itinéraire local de Montricher à Romainmôtier. Longirod et Le Vaud ont également su préserver leurs haies.

Soulignant d'une part les tracés historiques parallèles, les reliant d'autre part entre eux, ces cordons végétaux forment de précieux réseaux d'une grande valeur environnementale, offrant un abri aux espèces, animales et végétales, les plus diverses, et permettant le déplacement de la petite faune, par exemple entre les quartiers d'hiver et les frayères ou entre les nichoirs et les lieux d'approvisionnement.

Chaque année en Suisse, y compris dans le canton de Vaud, des kilomètres de haies sont arrachés. Certes, de nouvelles haies sont plantées, mais elles sont reléguées en bordure de route à grand trafic ou le long de cours d'eau rectifiés. Non reliées entre elles, ces petites structures perdent dès lors leur fonction écologique.

Les structures végétales ou minérales qui accompagnent les voies de communication historiques leur confèrent une épaisseur particulière et un supplément d'âme. Elles sont à préserver et, dans le cas des arbres et des haies, à reconstituer, pour ne pas définitivement lisser et aseptiser le paysage traditionnel.

Bibliographie

Paul Bonnard: Fontaines des campagnes vaudoises. Lausanne 1977.
Le paysage sous pression (1–3), OFAT et OFEFP. Berne 1991–2001.
Jean-François Robert: Vieilles bornes en pays de Vaud, dans: Conservatoire rural, 1980, 21–24.

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.



Un inventaire unique au monde

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. Au-delà du rôle que lui confère la loi, il offre de multiples possibilités d'application dans les domaines les plus divers: aménagement du territoire, protection du patrimoine, sauvegarde du paysage, tourisme et recherche.

L'IVS a été élaboré sur mandat de la confédération. Le travail complet d'inventorisation de l'ensemble de la Suisse a été achevé fin 2003, après vingt ans d'efforts. Après la consultation dans les cantons, le Conseil fédéral mettra en vigueur l'IVS. L'IVS poursuit différents objectifs:

- Il constitue pour les services de la Confédération un instrument contraignant et est à la disposition des cantons et des communes comme aide à la décision pour les questions de 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.
- Il constitue la base d'une large activité de recherche scientifique dans des domaines tels que l'histoire du trafic et l'étude de la mobilité.

La méthode et le produit

Pour les inventaires établis selon l'art. 5 LPN, la loi fédérale pour 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^e 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.

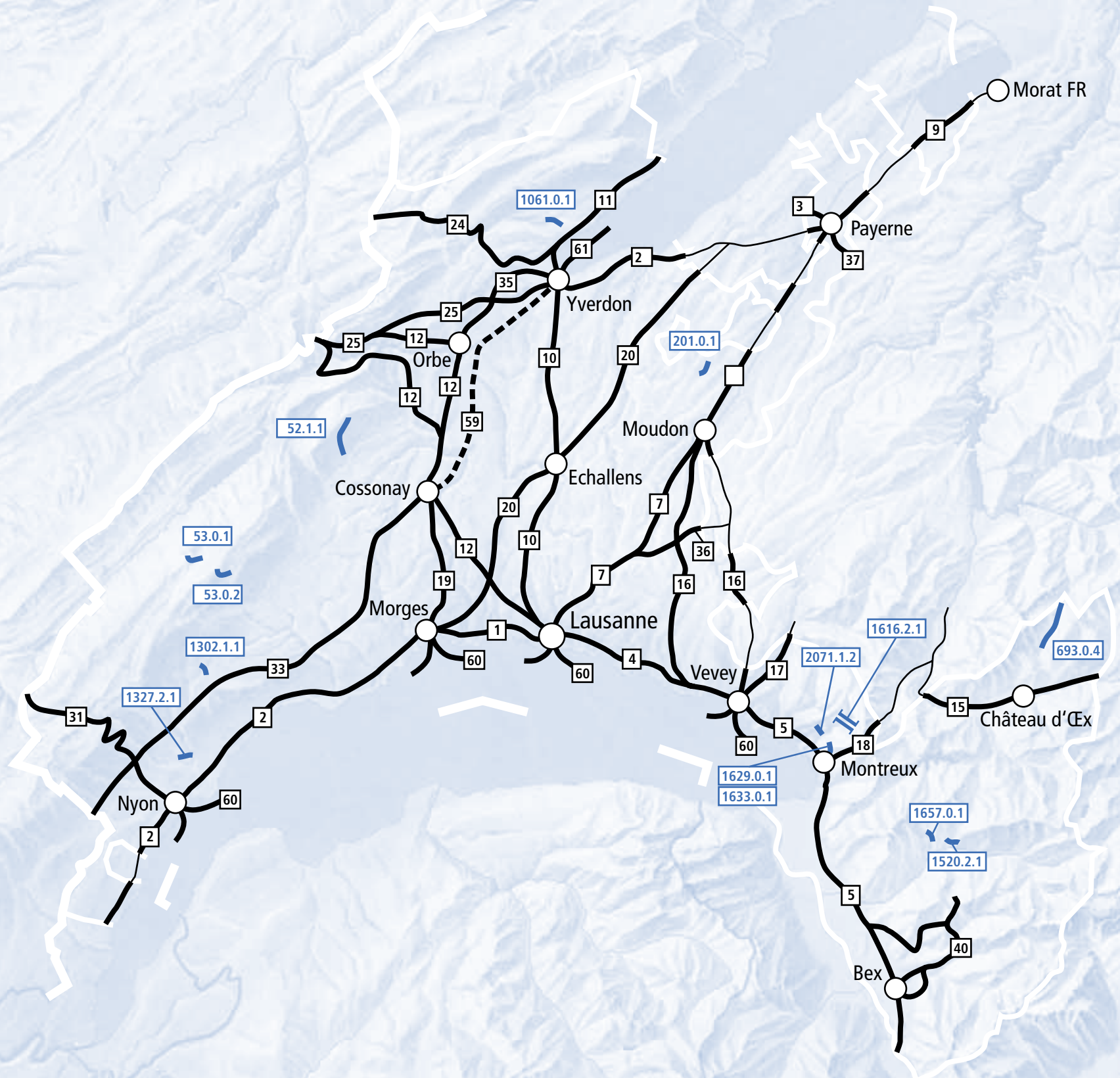
Ce relevé constitue la base de la *carte de terrain*, qui forme une partie de la documentation IVS. A l'aide de travaux historiques, de cartes anciennes et de documents iconographiques, la fonction de communication de chaque voie est documentée et évaluée.

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*.

L'IVS dans le canton de Vaud

Les travaux de documentation pour l'Inventaire des voies de communication historiques du canton de Vaud ont été achevés en été 2003 pour ce qui concerne les voies d'importance nationale.

L'Inventaire du canton de Vaud a été élaboré par Marianne Stubenvoll, historienne, qui s'est occupée de la recherche historique de la documentation, et de Nathalie Bretz, géographe, qui a récolté les données du terrain. Elles ont bénéficié du précieux soutien des Archives cantonales vaudoises et de l'archéologie cantonale vaudoise. En outre, Claude Bodmer, Anita Frei, Alexandre Scheurer, Laurence Margairaz et Jean-Pierre Dewarrat ont participé à l'élaboration de certaines parties de la documentation.



**Les chemins historiques d'importance nationale
dans le canton de Vaud**

Numération selon l'IVS

- | | | | |
|-----------|---|-----------------|--|
| 1 | Lausanne–Morges (–Genève) | 201.0.1 | Sud de Marnand |
| 2 | (Lausanne –) Morges–Genève | 693.0.4 | Ciernes Picat nord–Frontière cantonale |
| 4 | Lausanne–Vevey (–Martigny) | 852.1.1 | Côtes de Mont-la-Ville |
| 5 | (Lausanne–) Vevey–Saint-Maurice VS (–Martigny) | 853.0.1 | Col du Marchairuz |
| 7 | Lausanne–Moudon (–Berne/–Soleure) | 853.0.2 | Contour des Lâpes, Marchairuz |
| 8 | (Lausanne–) Moudon–Payerne (–Berne/–Soleure) | 1061.0.1 | Revelin |
| 9 | (Lausanne–) Payerne–Morat (–Berne/–Soleure) | 1302.1.1 | Pré Martin, Longirod-sud |
| 10 | Lausanne–Yverdon | 1327.2.1 | Duillier |
| 11 | Yverdon–Neuchâtel | 1520.2.1 | Les Evoëttes |
| 12 | Lausanne–Pontarlier F; col de Jougne | 1616.2.1 | Pont de Brent |
| 15 | Saenen–Montbovon (–Bulle/–Vevey) | 1629.0.1 | Chemin du Culet |
| 16 | Vevey–Moudon | 1633.0.1 | Pallens: chemin pavé |
| 17 | Vevey–Bulle (–Fribourg) | 1657.0.1 | Le Sépey–Audon |
| 18 | Montreux/Vevey–Montbovon FR; col de Jaman | 2071.1.2 | Brison |
| 19 | Morges–Cossonay (–Yverdon) | | |
| 20 | Morges–Payerne | | |
| 24 | Yverdon–Les Fourgs F; col des Etroits | | |
| 25 | Yverdon–Pontarlier F | | |
| 28 | Yverdon–Payerne (–Fribourg) | | |
| 31 | Nyon–Les Rousses ; col de la Givrine | | |
| 33 | Gex F–Cossonay (–Orbe) | | |
| 35 | Orbe–Grandson | | |
| 36 | (Lausanne –) Mézières VD/- Carrouge–Ecublens, FR (–Romont FR) | | |
| 37 | (Yverdon–/ Estavayer-le-Lac–) Payerne–Fribourg | | |
| 38 | (Fribourg–) Payerne–Estavayer-le-Lac | | |
| 40 | Réseau des salines de Bex-Ollon | | |
| 59 | Yverdon–Cossonay; Canal d'Entreroches | | |
| 60 | Lac Léman | | |
| 61 | Lac de Neuchâtel | | |

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

- Tracé historique
- Tracé historique avec substance
- Tracé historique avec beaucoup de substance

