

Itinéraire GE 1 *Genève - Nyon (- Lausanne)*
Cartes Nationales *1261, 1281, 1301*

HISTOIRE *Etat März 1996 / AF*

Itinéraire de la rive droite du lac Léman probablement en usage durant la préhistoire déjà, GE 1 est à l'époque romaine une voie impériale. L'itinéraire Antonin le signale comme une section de l'itinéraire de Milan à Strasbourg par le col du Petit-Saint-Bernard: "a Mediolano per Alpes graias Argentorato Genava, Equestribus [Nyon], lacu Lausonio, Urba [Orbe], Ariorica [Pontarlier] ..." (IA, 347, dans: DUPARC 1978: 521 note 1). Dans la Table de Peutinger du IV^{ème} siècle, elle est considérée comme un tronçon de l'itinéraire continental de Vienne à Lausanne par Seyssel: "Vigenna - Bergusium XXI millia p. - Augustum, XVI - Etanna, XII - Condate, XXI - Gennava, XXX - Colonia Equestris, XII - Lacum Losonne, XII" (TP, II, A, dans: DUPARC 1978: 539). Par Lausanne et Avenches, GE 1 permet de rallier Augst, Bâle et la vallée du Rhin. Pour le secteur de Genève à Nyon, on connaît une dizaine de milliaires, dont sept portent des indications de distance, comptée depuis la Colonia Julia Equestris; la plus ancienne donne le nom de l'empereur Trajan et date de 98-99 après J.-C. (WALSER 1967: 46-62). Sur cet itinéraire, Genève était une "statio" de la "quadregesima Galliarum", où était perçu le droit de 2,5% frappant avant tout les marchandises en provenance de la Vallis Poenina [Valais] et de Viviscus [Vevey] entrant dans la Narbonnaise (STAEHELIN 1948: 349-350; VAN BERCHEM 1982: 257; WALSER 1979/1: Nr.32).

Dès le XII^{ème} siècle, quand le Plateau suisse devient le grand carrefour du trafic européen, l'itinéraire GE 1 est l'axe privilégié reliant Genève aux grandes villes commerçantes helvétiques, Berne, Bâle, Zurich, Saint-Gall, et à l'Allemagne du sud, dont les foires constituent, surtout après 1450, un relais pour les Genevois. C'est aussi la voie directe reliant la Savoie au pays de Vaud acquis par les comtes au XIII^{ème} siècle (BROISE dans: HISTOIRE DE GENEVE 1974: 90). Au XIV^{ème} siècle, l'essor rapide des relations entre les pays du Rhin et du Danube d'une part et ceux du Rhône et des Pyrénées d'autre part renforce le rôle de l'itinéraire (BERGIER 1963: 125, 155). Une mesure ordonnée par le Conseil de Genève donne une idée de l'importance et de la nature de la circulation à la fin du XIV^{ème} siècle: "le trafic des charrettes sur la route d'Allemagne est une réalité quotidienne et encombrante; leur poids menace de rompre le tablier de bois du pont du Rhône" et le Conseil demande que les charretiers déchargent la moitié de leur cargaison à Saint-Gervais. Bientôt ce sont les habitants de la rue de Coutance qui se plaignent et on en interdit le passage aux véhicules sauf en cas de nécessité (BERGIER 1963: 193). Pour fréquentée qu'elle fût, la route n'était pas, semble-t-il, à l'abri des brigands et voleurs de grand chemin, comme en témoigne cette directive du Conseil de Fribourg de 1411 ordonnant à ses marchands qui s'étaient rendus à Genève pour la foire de novembre "d'en revenir groupés le jour ou le lendemain de la Toussaint, sous peine d'une forte amende (...) à qui se séparerait du convoi avant d'avoir atteint les terres de Fribourg." (BERGIER 1963: 188)

Au XVII^{ème} siècle, la route de la rive droite du lac reste un maillon indispensable du trafic entre Milan et Lyon, ainsi qu'avec l'Allemagne du sud, et offre "un bon exemple de la complémentarité d'un chemin de terre et d'une voie d'eau avec un service de barques organisé dès Villeneuve, Morges ou Genève, avec des correspondances par chariots et sommiers." (PIUZ 1964: 189 note 4). Une partie des grandes voitures de Lyon en Allemagne et aux Pays-Bas, celles qui n'empruntent pas la route concurrente de Bourgogne par l'est du Jura, passent par Genève et suivent GE 1 jusqu'à Morges. La présence genevoise est attestée aux foires de Francfort, de Strasbourg, de Leipzig et de Zurzach, le grand marché de la Suisse orientale, où les Genevois conduisaient une grande part de leurs importations de France et d'ailleurs, et qui constituent aussi un débouché pour leurs propres produits; ils s'y approvisionnent en produits d'Angleterre, de Hollande et d'Allemagne (PIUZ 1964: 333-337).

Jusqu'au début du XVII^{ème} siècle, Genève est séparée de ses alliés Bernois par la Savoie, puis, dès 1601, par la France; l'itinéraire GE 1 traverse plusieurs souverainetés, une source de profits et de conflits. Les Genevois perçoivent un droit au pont du Rhône, dont le péage était affermé par l'évêque. Lorsque les droits de l'évêque auront été repris par la Seigneurie, c'est le Maître des halles qui sera chargé d'assurer la perception du pontonage. "Sur le pont du Rhône, en 1515, chaque balle payait 9 deniers excepté les laines "que tirent en Bourgogne" qui en devaient 15 et celles "tirant en Allemagne et au Pays de Vaud" qui en devaient 10." (BERGIER 1963: 184)

Après le traité de Turin qui lui donne le pays de Gex, la France établit le péage de Versoix qui perçoit des droits sur les marchandises de passage; les Genevois, qui en avaient été exemptés en 1566 par le duc de Savoie, protestent; l'exemption de ce péage est en effet pour Genève une nécessité économique urgente, souligne PIUZ: "Le péage de la traverse constituait un obstacle au trafic de l'Allemagne, de l'Italie et de la Suisse avec Lyon, dont Genève était la clé. Même si le droit de péage était peu élevé, l'établissement d'un bureau représentait un contrôle indésirable d'un commerce qui ... avait besoin de la plus grande discrétion ... Avec le bureau de Versoix, Genève craint de voir se détourner, au profit de la Bourgogne, le grand commerce dont elle vit." (1964: 216) Une exemption est accordée, prolongée de trois mois en trois mois, les négociations durent. En 1681 enfin, une convention entre Genève et la douane de Lyon constitue un compromis entre les deux parties; les Genevois auront à payer pour chaque charge de cheval ou de mulet, mais sans avoir à préciser la nature des marchandises transportées (PIUZ 1964: 216-236).

LL. EE. de Berne tenaient l'important péage de Nyon. En 1525, c'est un Genevois, Pierre Mercier, qui en est le péager. Les marchands de Genève en sont dispensés; l'exemption des péages bernois, après la conquête du Pays de Vaud en 1536, sera l'un des principaux avantages pratiques de la combourgeoisie unissant Berne et Genève (BERGIER 1963: 180).

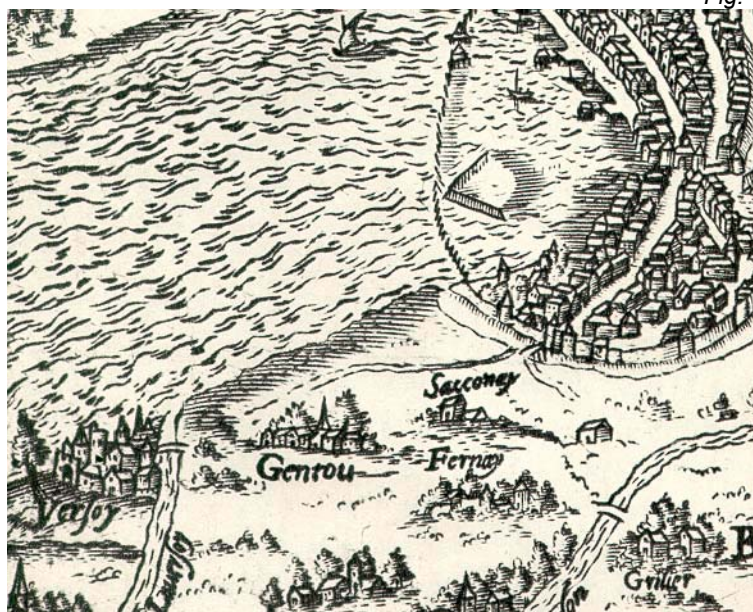
En 1814, l'acceptation de Genève comme canton suisse impliquait la cession par la France de Versoix, pour doter la République d'une frontière commune avec la Confédération. La France refusa, acceptant comme seule concession la neutralisation de la route du lac, dont l'usage devenait commun aux deux pays et que la Suisse pourrait utiliser notamment pour ses communications militaires avec

Genève. Une acceptation peu respectée dans les faits, comme en témoigne une note signalant les entraves mises aux relations commerciales; les difficultés sont telles qu'on doit utiliser la voie lacustre pour le transport des marchandises, une route impraticable en hiver et par gros temps; sur la route terrestre, le trafic est empêché par des formalités dispendieuses et prolongées: "cette route, déclarée commune par le traité de Paris, est au contraire exclusivement régie, au détriment de Genève, par les coutumes françaises. Soumettre à de telles entraves un transit de demi-lieue, c'est vouloir créer des vexations et des difficultés, sans profit pour soi-même et au plus grand dommage de ceux qui en sont l'objet. Si l'on ne porte pas les douanes en arrière de cette route, Genève sera, pour son commerce, à la merci de la France." Il faudra attendre les Cent-Jours et la défaite de Napoléon à Waterloo pour que la Suisse obtienne la cession nécessaire à la réunion physique de Genève à la Confédération, par le traité de Paris de novembre 1815, aux termes duquel GE 1 devient un itinéraire entièrement genevois (FERRIER 1962: 107-112).

Sous la Restauration, la "route de Suisse" est déclarée "la plus fatiguée de toutes", et exige de fréquentes réparations. On renonce à la méthode employée par le Génie français d'y étendre du gravier à périodes fixes, préférant former "hors de l'espace occupé par la route, des approvisionnements destinés à en faciliter la prompt réparation partout où le besoin s'en fait sentir." (RCE 1829). Tout au long du XIXème siècle, la route de Genève à Lausanne est élargie, secteur par secteur. Dès 1857, son tracé est doublé en amont par le chemin de fer. En 1901, le tramway arrive à Versoix.

Dans la chorographie de 1591 ("Chorographie ou description exacte des plus remarquables lieux es environs de la cité de Geneve"), la route franchit les fossés de la ville, passe sous "Sacconay" et "Gentou", franchit "La Versoy" par un pont.
(Détail, dans: CLOUZOT 1938: pl.II)

Fig. 1



GE 1 connaît un tracé unique, de Genève à Versoix, où il entre sur territoire vaudois, pour devenir genevois à nouveau sous Céligny. Ce tracé a, semble-t-il, peu varié au cours des siècles, et la route

actuelle, au gabarit imposant de voie de grande communication, recouvre largement la route historique, à quelques secteurs près. A l'époque romaine, l'itinéraire trouvait son origine au Bourg-de-Four, l'antique forum. Il traversait ensuite l'ancien oppidum gaulois, par les actuelles rue de l'Hôtel-de-Ville, Grand-Rue et rue de la Cité, pour aboutir au pont sur le Rhône.

Divisé par l'Ile en deux tronçons, le pont sur le Rhône était situé à la charnière de la "Geneva major" sur la rive gauche et de la "Geneva minor" sur la rive droite. César mentionne la présence d'un pont en 58 avant J.-C.. Blondel a pu relever des traces de pilotis dans le lit du bras droit du fleuve, qu'il attribua à un ouvrage romain, sur lesquels, pensait-il, auraient été fondées les piles d'un pont tardif - du Bas-Empire probablement - en maçonnerie. Dès les XIIème-XIIIème siècles, des moulins sont attestés dans le bras gauche du fleuve, et dès 1448, la construction de maisons fut planifiée sur le pont, contribuant au développement du quartier, et faisant de l'axe reliant les deux rives une importante artère marchande et artisanale. Vers 1540-1560, un deuxième pont était construit en amont du Grand-Pont, dans le but de faciliter le trafic. En 1670, un incendie détruisit la totalité du quartier "sur l'eau"; l'importance du pont était telle que la reconstruction d'un "Pont Neuf", toujours en bois, fut immédiatement entreprise (BROILLET, MELO dans: MAH 1994: 155-158). Après un nouvel incendie en 1867, l'ensemble des ouvrages fut reconstruit en métal, puis réuni par des plateformes cimentées et transformé en place du marché. Les derniers restes de maisons sur pilotis disparurent. La tour de l'Ile, ultime vestige du château des vidomnes épiscopaux construit au XIIIème siècle, ne dut sa survie qu'à un référendum populaire en 1897. Entre 1950 et 1960, les ponts furent reconstruits en béton armé (AMVCG 1993: 105).

Dans le prolongement du pont, GE 1 gagnait la porte de Cornavin par la rue de Coutance, principale artère marchande de Saint-Gervais dont le côté oriental conserve encore le parcellaire épiscopal de 1424, mais où la plupart des maisons furent reconstruites entre le XVIIème et le XXème siècle. Devant la porte de Cornavin, au faubourg de la Monnaie, au point où GE 1 se séparait de la route de Gex, GE 7, s'élevait la croix de Cornavin, qui indiquait la limite des Franchises, et devant laquelle le duc de Savoie faisait citer pour procédure les bourgeois de Genève (BLONDEL 1919: 93). Dans le triangle formé par les deux routes, le duc de Savoie avait fait élever en 1448 le bâtiment de la Monnaie pour concurrencer les ateliers monétaires de l'évêque.

De Cornavin à Sécheron, l'itinéraire longeait les Pâquis, terres marécageuses dont l'occupation ancienne est attestée par les traces d'une station lacustre et la découverte d'outils du néolithique jusqu'à l'âge de Bronze. Au moyen âge, on y trouvait des pâturages en partie inondés, d'où le nom donné à ces terres, ainsi qu'une tuilerie, tous deux exploités par la communauté. Le grand communal des Pâquis fut donné par le duc de Savoie à Genève en 1508. Dès la Réforme, ils furent intégrés au territoire de la République, comme revenu de l'Hôpital général. A la fin du XVIème siècle, les terres furent morcelées et mises en vente (BLONDEL 1937: 65; AMVCG 1993: 194). Après la démolition des fortifications, le quartier entre GE 1 et lac connaît une urbanisation dense.

Au-delà de Château-Banquet, premier domaine avec maison de maître constitué vers 1650 aux Pâquis, l'itinéraire traverse le territoire de Sécheron qui correspondrait à un ancien fundus, avec

une villa située sous la route impériale, dont les thermes luxueux ont été découverts et fouillés en 1926. A la fin du XVIIIème siècle, on trouvait au bord de la route l'auberge de Sécheron, plus tard hôtel d'Angleterre, ouverte en 1765, qui accueillit des hôtes célèbres, tels que Chateaubriand, Ruskin, Lord Byron, l'empereur Joseph II et la reine Hortense, et que le guide d'Ebel considérait au début du XIXème siècle comme l'une des meilleures de Suisse; le 120, rue de Lausanne en conserve les derniers vestiges (AMVCG 1993: 201).

Entre Sécheron et le Reposoir, la voie romaine suivait d'après BLONDEL un autre parcours que la route actuelle, à plus grande distance du lac; en trois rectilignes, elle aurait traversé l'actuel Jardin Botanique, où l'archéologue cantonal a retrouvé des traces d'empierrement, pour retrouver le tracé actuel au Reposoir, où des fouilles ont révélé des restes de la chaussée antique, d'une largeur d'environ 5 mètres dans sa partie supérieure; la coupe a montré une couche de 0,55 m. de gravier, sur des boulets de grosseur moyenne reposant directement sur un banc naturel de molasse, avec quelques cailloux plus importants sur les bords. BLONDEL (1937: 67, 71-72) avance l'hypothèse que le déplacement du chemin dans son "lit" actuel aurait eu lieu autour de 1500.

Au XVIIIème siècle, le passage de GE 1 sous le Jardin Botanique, au plus près du lac, est marqué par la présence d'une borne qui porte une demi-lieue bernoise à partir de Genève. Peu après, l'itinéraire sortait du territoire des Franchises genevoises de 1536 pour entrer dans celui de Pregny-Chambésy, une limite séculaire marquée par l'actuel chemin de l'Impératrice (GE 123.0.6).

Le territoire de Pregny-Chambésy a livré des traces éparses d'une occupation ancienne: une hache en pierre néolithique, des restes très fragmentaires de construction romaine à Chambésy-dessus, quinze tombes en dalles de molasse, probablement d'époque burgonde. L'étymologie de Pregny, de Priniacum, fundus priniacum, évoque un passé romain. Le nom de Sybon de Pregny apparaît en 1113; celui d'Hugues de Chambésy en 1277. Au moyen âge, le territoire paroissial faisait partie de la seigneurie de Gex dépendant du comté de Genève, puis de la Savoie dès 1355. Plusieurs maisons fortes commandaient cette frontière de Genève, toutes mises à mal par la Réforme et l'occupation bernoise. En 1601, les terres passèrent à la France avec l'ensemble du pays de Gex. Cependant, en qualité d'héritière du Chapitre, la République conserva des dîmes à Pregny et les terres du Vengeron et de la Pierrière. Ces dernières étaient d'autant plus précieuses qu'elles bordaient les gravières et les gisements de molasse du lac, entre le Reposoir et le Vengeron. En 1749, le traité de Paris assura à la France la pleine souveraineté du territoire. En 1816, le territoire de Pregny et de Chambésy devient commune genevoise et forme une paroisse avec le Grand-Saconnex. Il fut rapidement occupé par de riches banquiers et rentiers, désireux de jouir de la vue exceptionnelle sur le lac et le Mont-Blanc sur le versant sud-est du coteau, les domaines se développèrent comme autant de fenêtres, balcons et belvédères (AMVCG 1993: 381-382).

La cartographie historique, entre autres le Cadastre français (CF Saconnex-le-Petit 1812 et Pregny 1807), permet de constater qu'entre la Perle du Lac et le Vengeron, les courbes du tracé ont été rectifiées, réalignées, selon BLONDEL après 1838 (1937: 68). Dans la seconde moitié du XXème siècle, la modification a été encore plus radicale, quand la route fut aménagée pour accueillir le

trafic tant de la route du lac que de l'autoroute Lausanne - Genève, aboutissant au Vengeron. Juste avant le passage du nant du Vengeron, la route antique devait, écrit BLONDEL (1937: 68-69), s'incurver pour passer le gué. Au XVII^{ème} siècle, on y trouve un pont de bois, dont la réparation est signalée en 1652. Il ne semble pas qu'il y ait eu un pont de pierre avant le XIX^{ème} siècle. Au moyen âge, le château du Vengeron, construit peu avant 1341 à l'embouchure du nant, contrôlait la route et servit de point d'appui de la conquête savoyarde du pays de Gex; il fut détruit en 1589-1590.

Au-delà du Vengeron, l'itinéraire GE 1 traverse le territoire de Bellevue, qui a révélé quelques traces d'occupation préhistorique et romaine: une station de l'âge du Bronze dans le lac, un cippe funéraire romain au Vengeron, des trouvailles isolées à Bellevue et aux Tuileries. Au moyen âge, les terres appartiennent à une seigneurie inféodée aux sires de Gex, un fief qui passa en 1354, lors de la réunion du pays de Gex à la Savoie, aux seigneurs de la Bâtie-Beauregard. Mais Bellevue, dont le nom est emprunté au premier domaine installé sur ses rives, est essentiellement une création du XIX^{ème} siècle: entre 1776 et 1784, la correction par les Ponts et Chaussées de la route de Lausanne à Bellevue, où elle longeait jusque-là le rivage, provoqua la formation d'un premier hameau, halte d'auberges (AMVCG 1993: 392-393).

Après Bellevue, le tracé historique traversait l'enclave genevoise de Genthod. La baie du Creux-de-Genthod posséda sans doute des implantations palafittes néolithiques; des trouvailles archéologiques isolées dans le lac, sur la grève et le long du chemin de crête du coteau attestent un peuplement de l'âge du Bronze à l'époque romaine. Le village de Genthod semble issu d'une villa établie durant les premiers siècles de notre ère au-dessus de la route impériale, qui se serait maintenue à l'époque burgonde, comme en témoigne la vaste nécropole, avec plusieurs niveaux de tombes (III^{ème}-VII^{ème} siècles) trouvée au Creux-de-Genthod, au lieu-dit La Maladière. Plus tard, une léproserie se serait implantée sur ce lieu de passage. Sur le rivage, des carrières étaient exploitées. Les droits de la famille noble de Genthod, éteinte, passèrent en 1541 à la République de Genève, qui réunit ce territoire au mandement de Peney. Après 1601, l'enclave de Genthod se trouva entourée de terres françaises et devint une sorte de bastion avancé de Genève, avec d'importants investissements en domaines et en maisons de maître. Le hameau de Malagny disparut, entièrement racheté par les Saladin d'Onex. Dans la seconde moitié du XVIII^{ème} siècle, Genthod devint un centre intellectuel et scientifique autour des naturalistes et physiciens Charles Bonnet et Horace-Bénédict de Saussure (AMVCG 1993: 392-393).

De Bellevue à la Versoix, le "chemin tendant de Versoex à Geneve" passe des patibules érigées côté lac, encore signalées dans le plan de Pierre DEHARSU (1720/B19) et dont le souvenir s'est perpétué dans le lieu-dit L'Echafaud (Genève, plan d'ensemble, feuille 47, 1939). La maladière dépendant de Versoix se trouvait, selon BLONDEL, au-dessous de Malagny, près du lieu-dit Le Mailly, à la limite des communaux dépendant de la paroisse de Versoix. "Sans aucun doute, précise BLONDEL (1937: 70), c'est l'emplacement d'un milliaire, qui correspondrait au 10^{ème} mille compté de Nyon. Sur la carte Dufour de 1838, il y aussi un milliaire marqué à peu près au même emplacement, mais il s'agit probablement d'une borne indiquant des lieues bernoises".

Le passage de la Versoix, dont le lit a fréquemment changé, devait se faire à gué à l'époque romaine, suggère BLONDEL. Une gravure de 1590 illustrant la prise du fort de Versoix (FERRIER 1962: 24) montre un pont; en 1652, la réparation du pont de la Versoix est signalée; hors service en 1732, il est remplacé par une passerelle, puis par un pont de pierre (37). En 1856, une pétition est envoyée au Conseil d'Etat au sujet des méfaits de la rivière qui sort de son lit à la moindre crue: "Les habitants sont obligés dans ces circonstances, pour donner l'écoulement aux eaux, de couper la grande route de Genève à Lausanne, soit d'ouvrir de grands fossés, ce qui empêche la circulation des diligences et des chars ainsi que des personnes que les habitants sont obligés de passer sur leur dos jusqu'au rétablissement de la libre circulation au moyen de ponts provisoires, et de faire passer les chevaux en les tenant par la bride pour éviter les accidents." A défaut de régulariser le cours de la Versoix, le canton établit un aqueduc de décharge qui améliore un peu la situation (158).

Versoix constitue la première agglomération de quelque importance sur l'itinéraire GE 1 à la sortie de Genève.

Le cours abondant de la Versoix et la baie formée à son embouchure expliquent l'occupation continue du site de Versoix depuis l'âge de Bronze, attestée par de nombreuses découvertes. A l'époque romaine, plusieurs villas occupent cette région de la Colonia Julia Equestris: le long de la voie impériale, au bourg de Versoix et à l'embranchement de la route de Mies, sur les hauteurs de Saint-Loup et d'Ecogia; un grand aqueduc repéré à Ecogia, de petits aqueducs retrouvés à proximité des villae attestent d'un système de distribution de l'eau raffiné. La première mention médiévale de Versoix apparaît dans un acte de 1022, qui concède à Pierre, sire de Gex, le domaine royal d'Ecogia ("villa dicitur Adesgogia") et le château de Versoix ("castrum quod vocatur Versoi"). Au XIII^{ème} siècle, le territoire est passé à la Savoie; entre 1258 et 1268 un bourg neuf doté de franchises et d'un château est créé, maillon de la chaîne des villes neuves savoyardes autour du Léman, dont on peut encore observer, à l'entrée sud de l'agglomération, entre le rivage et le bief des moulins, des traces. A la fin du XIV^{ème} siècle, Versoix était un bourg portuaire et industriel prospère, bénéficiant de l'intense trafic sur route et sur eau engendré par les foires de Genève. On y trouvait, entre autres, quatre tanneries utilisant les eaux de la Versoix et 18 tavernes, ainsi qu'une importante communauté juive avec son cimetière hors les murs. Au XV^{ème} siècle, il s'y élevait un hôpital avec une chapelle Notre-Dame, tandis que des moulins tournaient sur la rivière, ceux d'un polisseur de pierres précieuses sur le cours de la Petite Versoie, entre Saint-Loup et le lac, celui d'un papetier à Saint-Loup, appartenant au seigneur de Versoix. Après la Réforme, en 1589, le fort de Versoix fut pris et détruit par les Genevois, qui firent également abattre les fortifications et toutes les maisons de la partie basse du bourg. En 1601 Versoix passait à la France avec tout le pays de Gex. La ville nouvelle de Versoix fut mise en chantier dès 1768 (GE 1.0.1). La commune de Versoix, annexée à Genève en 1817, devint l'élément de soudure du canton avec le reste de la Confédération. La création de domaines de plaisance sur l'eau, commencée sous le régime révolutionnaire, se poursuivit durant tout le XIX^{ème} siècle. L'industrie s'étendit sur les biefs de la Versoix et aux abords de la voie ferrée: confiserie, chocolaterie, taillerie de pierres fines, papeterie, meunerie, scieries, tourneurs sur bois, etc... (AMVCG 1993: 398-402).

A huit kilomètres de la frontière genevoise, l'itinéraire GE 1 traverse le territoire de Céligny formé de deux enclaves dans le canton de Vaud, qui perpétuent de façon exceptionnelle l'extraordinaire éclatement de l'ancienne seigneurie épiscopale. Des objets de l'âge du Bronze ont été retrouvés dans le lac et dans des tombeaux du plateau à l'ouest du village. Entre la voie impériale du bord du lac et le chemin de crête conduisant à Crans, d'importants vestiges d'un établissement romain ont été retrouvés, dont des fragments d'aqueduc et de mosaïques, des monnaies, inscriptions, poteries, outils, etc... La présence de tombeaux burgondes en contrebas de cette villa atteste la continuité de ce territoire du comté Equestre. On ignore quand ces terres furent inféodées à l'évêque de Genève. La première mention de la famille noble de Céligny remonte à 1163. Ces mestraux de l'évêque occupaient une maison forte au bord du plateau. Les droits genevois, contestés par Berne, furent reconnus en 1554 et en 1568, les deux enclaves genevoises de Céligny et des Coudres furent rattachées au mandement de Jussy. La bourgeoisie genevoise y développa des domaines, concentra autour du noyau villageois et du temple. Les descendants des seigneurs de Céligny conservèrent jusqu'en 1602 la propriété de la maison forte et du moulin installé en 1461 sur le canal du Brassus, mais l'Hôpital de Genève avait acquis la plus grande partie des droits attachés à la seigneurie; la République racheta le fief en 1769 (AMVCG 1993: 407-408).

Le secteur genevois de GE 1 sous Céligny connaît de fréquents aménagements; il est élargi en 1834, un élargissement "d'autant plus convenable que le canton de Vaud avait lui-même rélargi sur son territoire la portion de route contiguë" (RCE 1834); la rectification réalisée en 1910 est radicale, elle "supprime plusieurs tournants brusques et très dangereux par une artère en ligne droite de 10 mètres de largeur, [qui] a été très favorablement accueillie par les nombreux touristes qui circulent en automobile sur cette voie principale qui nous relie au Canton de Vaud." (RCE 1910)

L'itinéraire GE 1 est présent dans la carte de Fornazeris de 1589 ("Vero disegno del lago di Geneva con i luoghi che l circondano"), qui indique la route, sortant de la porte de Cornavin à "Borgo S Gervasio", passe par "Versois" et rallie "Copet" par un pont surdimensionné au-dessus du nant de Braille, tout comme dans la chorographie de 1591. Il est mentionné à sa sortie de Genève comme "chemin de Suisse" dans le plan manuscrit de l'ingénieur Du Chatelard de 1707, tout comme dans celui de Pierre Martel (1743). Le Cadastre français le désigne tour à tour comme "route de Suisse", "route de Genève à Lausanne" ou encore "grande route de Genève en Suisse" (CF Sacconex-le-Petit 1812, Pregny 1807, Genthod 1812, Versoix 1806). Pour l'Atlas Mayer, c'est la "route de Lausanne" (AM Petit-Sacconex et Versoix 1830). L'Atlas topographique de la Suisse l'enregistre comme "route de 5m de largeur et au-delà" (ATS 451 Genève 1899, 447 Versoix 1896, 446 Coppet 1892, 444 Crassier 1894).

TERRAIN Relevé 28 März 1996 / YB

GE 1 trouve son origine au Bourg-de-Four. Deux fontaines, dont l'une au monumental bassin elliptique porte la date de 1817 sur son obélisque, marquent l'endroit en son centre. La convergence de multiples rues et ruelles caractérise cette place triangulaire: les rues de la Fontaine et Verdaine émergent de la Basse-Ville, la rue des

Chaudronniers ouvre sur le quartier des Tranchées, comme la rue Etienne Dumont, et la rue St-Léger plonge, du sud de la place, en une rampe sinueuse en direction des Philosophes. Pour compenser cette différence de niveau entre la place et la rampe, un aménagement en terrasse a été nécessaire. C'est sur son mur supérieur, surmonté d'un garde-corps métallique enchassé entre des piles de pierre blanche, que GE 1 prend appui pour quitter le Bourg-de-Four par son issue ouest. De là, c'est en enfilant la rue de l'Hôtel-de-Ville, la Grand-Rue, puis la rue de la Cité, ces deux dernières étant pavées de granit, qu'il traverse dans sa longueur la ville haute, puis atteint la ville basse. Un grand nombre de pierres et bouteroues en tous genres protège angles et façades, escaliers et portes cochères et atteste de l'intensité passée de la circulation. Les bancs de pierre blanche ou de molasse constituent une autre caractéristique de cet axe.

Genève, rue de l'Hôtel-de-Ville: ce banc de pierre blanche s'étend, interrompu seulement par les portes cochères de l'Hôtel de ville, sur toute la longueur du bâtiment.
Fig. 2 (YB, 29. 3. 1996)



*Sise au bas de la rue de la Cité, lien symbolique entre la ville haute et la ville basse, la fontaine de l'Escalade, oeuvre du sculpteur munichois Johannes Leeb, fut érigée en 1857 (AMVCG 1993: 106).
Fig. 3 (YB, 29. 3. 1996)*



Après avoir croisé la rue de la Confédération, anciennement rue Basse des Allemands, rappel de la présence des marchands germaniques sur les marchés de la ville, GE 1 touche et passe le Rhône en l'île.

*Genève, en l'île : la tour, vestige du château médiéval des vidomnes épiscopaux, veille encore sur l'île.
Fig. 4 (YB, 29. 3. 1996)*



Place St-Gervais, il prend pied sur la rive droite du Rhône.

*Place St-Gervais: cette fontaine monumentale a trouvé refuge sur l'îlot central du carrefour. Reconstituée une première fois en 1810, sa configuration actuelle date de 1906, quand elle a été réparée et déplacée pour la dernière fois (AMVCG 1993: 108).
Fig. 5 (YB, 29. 3. 1996)*



La sortie de la ville actuelle s'effectue par la rue de Lausanne qui traverse les quartiers des Pâquis et Sécheron, en un parcours simple et plat, formé d'un enchaînement de rectilignes. Au-delà, son évolution est intimement liée à celle de la rive du lac.

Véritable cordon ombilical vers la Confédération, GE 1 est le seul itinéraire genevois "à longue portée" à vraiment mériter sa qualification nationale, les autres étant tournés vers la France. A la sortie de Genève, une borne cylindrique de pierre blanche rappelle ce lien.

Genève, route du Lac: juste avant le Reposoir, on peut encore voir, côté lac de la route, à moitié enfoncée dans une haie, cette haute borne libellée en lieues bernoises. Les distances à Genève et à Lausanne, gravées dans la pierre blanche, indiquent ½ et 11 lieues respectivement.

Fig. 6 (YB, 28. 3. 1996)



Nivellements, corrections, élargissements, toute la panoplie des améliorations a été mise en oeuvre pour faire de GE 1 la voie à grand débit qu'elle est aujourd'hui.

Son cheminement, très lié autrefois au dessin de la côte, s'en est peu à peu affranchi, si bien que la "route du lac" n'entretient aujourd'hui avec l'élément liquide qu'un rapport relativement distant, réservant toutefois encore çà et là certains coups d'oeil saisissants sur le Petit Lac.

Il est aussi possible de retrouver des bribes de ces anciens méandres, côté lac en général, souvent réaffectés en dessertes pour l'habitat individuel.

Le tracé actuel se présente donc sous la forme d'une route moderne, très large, au sage parcours fait principalement de très douces oscillations dans le plan horizontal comme vertical.

Sur territoire genevois, GE 1 se développe selon un axe général nord-sud, sur lequel il ne rencontre que deux localités d'importance bien différente, à savoir le village de Bellevue et l'agglomération versoisienne formée de Versoix-le-Bourg et Versoix-la-Ville. Ainsi, GE 1 se résume-t-il à la dizaine de kilomètres qui, depuis la sortie de la ville, suffit à mener en terre vaudoise, à laquelle il faudrait ajouter les quelques centaines de mètres de la traversée de l'enclave de Céligny.

Si jusqu'à Versoix il possède quatre pistes, GE 1 se réduit ensuite à deux dont la largeur cumulée ne descend toutefois en aucun endroit au-dessous des 8 mètres, auxquels il convient d'ajouter encore les deux pistes cyclables. Seuls quelques éléments d'accompagnement (murs de délimitation) ou du paysage routier rappellent l'origine ancienne de cette importante voie de circulation. Parmi ceux-ci, signalons la belle fontaine couverte de Bellevue,

*Bellevue: un beau couvert joliment
ouvragé, aux pans très inclinés pour
cette fontaine. On notera la position
particulière de la chèvre métallique, sise
entre les deux bassins de pierre
blanche.*

Fig. 7 (YB, 2. 10. 1995)



A l'entrée du bourg de Versoix, GE 1 reçoit, en provenance de Ferney, GE 11 par la gauche.

Quelques mètres plus loin s'effectue le passage de la rivière Versoix par un pont modernisé, dont l'arche en anse de panier subsiste, auquel est accolé un autre ouvrage de pierre, jeté sur l'effluent du moulin (encore existant côté gauche de la route).

Versoix-le-Bourg: une petite arche plein cintre, perdue dans d'importants ouvrages annexes d'endiguement des eaux de rejet du moulin et de soutien de la voie.

Fig. 8 (YB, 29. 9. 1995)



Versoix-le-Bourg, le moulin: l'ancienne roue du moulin, ici prise depuis la rue du Vieux-Moulin, est encore visible aujourd'hui.

Fig. 9 (YB, 9. 10. 1995)



Versoix offre une grande concentration de fontaines. Elles marquent les principales articulations de GE 1 avec les voies d'importance moindre. La générosité de celle sise au pied de la petite rampe de la Gare la distingue cependant nettement des autres, plus modestes.

Versoix-le-Bourg: une fontaine au bassin de pierre blanche dont le léger évasement de la paroi frontale donne encore plus d'ampleur à ses généreuses proportions.

Fig. 10 (YB, 9. 10. 1995)



Depuis cet endroit, s'extrayant de l'emprise du bâti ancien, GE 1 gagne un peu d'altitude et voit de hauts talus se lever, d'abord à gauche - faisant apparaître l'église St-Loup en terrasse -, puis à droite.

Moins de 150 mètres plus loin, au carrefour anguleux avec la route de Sauverny, débute la traversée de Versoix-la-Ville dont le visage aurait dû être entièrement remodelé à la fin du XVIIIème siècle. Symétriquement, la convergence de la route de Monfleury sur GE 1 signifie la fin de la traversée. De nombreux éléments attestent encore de cette entreprise avortée (GE 1.0.1).

Quatre cents mètres d'une voie excessivement large et sans intérêt aucun suffisent alors pour atteindre la frontière cantonale.

— Fin de la description —