

La documentation décrit aussi des objets (itinéraire, tracé, segment) qui sont caractérisés par peu de ou sans aucune substance historique. Sur la carte d'inventaire ils sont indiqués par des lignes grises. Même si ces objets font partie des voies de communication historiques d'importance nationale, ils ne figurent pas dans l'inventaire fédéral. (art. 3 OIVS).

Lausanne - Morges (- Genève)
1242, 1243

HISTOIRE

Etat Januar 2002 / sbo, ms

L'itinéraire VD 1 appartient à la route Genève – Lausanne – Saint-Maurice, découpée par commodité en plusieurs tronçons (VD 2, 4 et 5).

L'itinéraire Lausanne – Morges est attesté à l'époque romaine comme partie d'un itinéraire menant de Lausanne à Genève, lui-même tronçon de l'itinéraire Milan – Strasbourg par le Petit Saint-Bernard, et dont les étapes sont Bautas/Annecy, Genava/Genève, Equestribus/Nyon, Lacu Lausonio/Vidy – Lausanne, Urba/Orbe et Ariolica/Pontarlier, tel que le décrit l'Itinéraire Antonin du III^e siècle. Sur la Table de Peutinger du IV^e siècle, il forme une partie de l'itinéraire de Vienne à Besançon par Condate/Seyssel, Genava/Genève, Colonia Equestris/Nyon, Lacum Losonne/Vidy – Lausanne, Abiolica/Pontarlier, Filo Musiaco/inconnu et Vesontione/Besançon. De Lausanne, l'itinéraire conduit aussi par Vevey, Saint-Maurice et Martigny en Italie par le Grand Saint-Bernard (HOWALD, MEYER 1940: 112 ss). Du tracé de la voie romaine entre Morges et Lausanne, il ne reste aucun vestige, pas même à Vidy. Selon VIOLLIER (1927: 398), la route devait passer par Tolochenaz, Joulens, Préverenges, Saint-Sulpice – le site a été durablement habité comme l'atteste la nécropole qui y été découverte et qui contient des tombes de La Tène, de l'époque romaine et du haut Moyen Age (VIOLLIER 1927: 318; RHV 1929: 55 ss, 1930: 315; JbSGU 21, 1929: 97, 31, 1939: 80) – et Vidy.

Le nom de Lousonna est mentionné dans les itinéraires antiques d'Antonin et de Peutinger, le vicus lui-même se développe dès les années 16-15 av. J.-C., au moment de l'intégration des terres helvètes dans l'empire romain (HOWALD, MEYER 1940: 242 ss; DRACK, FELLMANN 1988: 423 ss; LOUSONNA 1993; AS I, 1978: 79 ss; 18, 1995: 82 ss; JbSGU 83, 2000: 242 ss). Le vicus s'étendait alors sur 1 km environ le long de l'axe de communication, limité au sud par la rive du lac et au nord par le Bois de Vaux, où on a retrouvé une nécropole romaine. A l'est du vicus, du côté du Flon, se trouvaient encore quelques maisons et sur la route du Valais des poteries, des vestiges d'une autre nécropole et surtout un théâtre gallo-romain (1998) ont été découverts. Côté ouest, des ateliers d'artisans et un temple sont attestés le long de la route vers Nyon. A travers le vicus passaient deux routes parallèles au lac, reliées entre elles par des chemins secondaires. Si le développement de Vidy a profité de la route, il a surtout été stimulé par sa proximité avec le lac et les nombreux transports qui s'y pratiquaient. Vidy, comme Genève ou Yverdon, a sa corporation de navetiers, mentionnée par diverses inscriptions (HOWALD, MEYER 1940: 244 no 154; WALSER 1979/80 I: 112 no 52, 116 no 54; LOUSONNA 1993: 27).

Si la sécurité et la prospérité romaines avaient attiré les Helvètes au bord du lac, les invasions alémanes dès les III^e et IV^e siècles les renvoient dans leurs collines. Des constructions sont attestées dans ce qui deviendra la Cité dès les IV^e et V^e siècles (JbSGU 73, 1990: 210 ss). Le site devait être déjà assez développé pour que

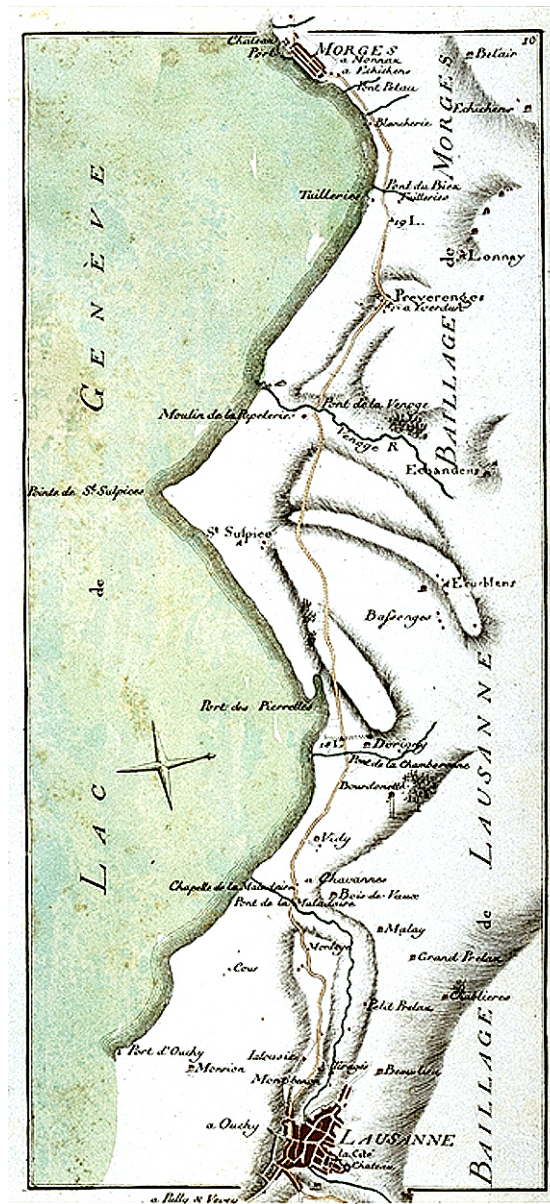
l'évêque en fasse au cours du VI^e siècle le centre de son territoire et effectivement, au moment de son déplacement d'Avenches à Lausanne – après une brève présence à Windisch – trois édifices religieux, soit l'église de Notre-Dame, l'abbaye Saint-Thyrse et Saint-Etienne sont déjà attestés dans le périmètre de la Cité (MOREROD 2000: 48). Siège d'un évêché, Lausanne devient un centre politique dès la fondation du royaume de Bourgogne et profite alors autant de sa place dans le réseau routier que de sa proximité avec Orbe, où les Carolingiens, qui passent désormais les Alpes de préférence par le Grand Saint-Bernard plutôt que par le Mont-Cenis, séjournent régulièrement au cours du IX^e siècle. Par ailleurs, les donations que l'évêque de Lausanne reçoit de l'empereur Louis le Pieux concernent des territoires proches des deux voies d'accès au col alpin, soit par exemple le domaine d'Eclépens sur la route de France, ou les droits de pêche sur la Thièle à Bürglen, près de la route d'Allemagne. Avec ses terres dans la vallée de la Broye, ses possessions dans le Lavaux, l'évêque est bien placé pour veiller au trafic et en assurer la sécurité (MOREROD 2000: 51-55).

Le développement de Lausanne est très rapide: le savant arabe Idrissi la juge digne de figurer dans sa géographie du début du XII^e siècle, étant une cité « très peuplée, (...) très bien bâtie sur les bords d'un grand lac » et jouissant d'un « commerce très étendu » (BIAUDET 1982: 127). Au début du siècle suivant, la ville compterait environ 8 à 9000 âmes selon les estimations données par Conon d'Estavayer, prévôt du Chapitre, à l'occasion de l'incendie de la cité (BIAUDET 1982: 127). La cour de l'évêque, le chapitre et les fonctionnaires ont attiré la population et le commerce à Lausanne : la ville a ses marchés attestés au IX^e siècle et ses foires annuelles, celles-ci n'ont cependant qu'un rayonnement régional. La ville se développe physiquement en fonction des axes routiers qui la traversent: le premier faubourg qui est attesté au cours du IX^e siècle est celui du Bourg, « sur la route d'Allemagne, d'Italie, de France et de Provence », puis courant XIII^e siècle, apparaissent les faubourgs du Marterey sur la route de Berne, de l'Etraz sur la route de Vevey, du Chêne sur celle de Genève, et de Saint-Laurent sur la route de France et d'Allemagne (BIAUDET 1982: 123-129).

Le développement de la ville est contré dès le XIII^e siècle par l'hégémonie savoyarde en pays de Vaud : l'évêque est bloqué dans ses ambitions et son territoire ne s'agrandira plus. En outre, le détournement du trafic Sud – Nord par le Gothard et par conséquent le moindre rôle désormais joué par le Grand Saint-Bernard ou le Simplon accentuent la tendance à la stagnation de la ville. Si le trafic ne se détourne pas entièrement du plateau suisse, puisqu'aux foires de Champagne succèdent celles de Genève et que Lausanne est théoriquement toujours bien placée, les principaux flux marchands s'orientent cependant différemment : c'est le commerce entre l'Allemagne du Sud et la France méditerranéenne par le plateau suisse qui fait la bonne fortune de Genève – comme de Zurzach à l'extrémité de la Suisse. Mais il y a Morges : fondée à la fin XIII^e siècle par le comte de Savoie pour bloquer l'expansion épiscopale, la nouvelle cité ravit à Lausanne une bonne part de ces nouveaux trafics. « Les routes qui, à travers le plateau suisse alémanique portent vers Genève, aboutissent à Morges, où elles trouvent un port lacustre bien supérieur à celui de Lausanne. Une tendance plus marquée à utiliser la voie du Léman y trouve son compte et Lausanne devait être, en fait, la victime de ce développement du trafic lacustre » (BIAUDET 1982: 132). En outre, selon Jean-François BERGIER (1976: 211), cette tendance à

privilégier la voie lacustre est une nécessité : « la route ne semble pas avoir été ouverte aux voitures et aux charrettes avant la fin du XVe ou le début du XVIe siècle ». La création du canal d'Entreroches en 1638, puis d'un port mieux équipé en 1691, accentueront le rôle de Morges comme lieu de transit et point de rupture de charge (cf. VD 19.5 et VD 59). La ville deviendra au début du siècle suivant le centre des péages du pays romand. A la fin du XVIIe siècle, le trafic pour le plateau suisse emprunte trois tracés : par Morges et le canal d'Entreroches (VD 19 et VD 59), par le chemin des Mulets entre Morges et Payerne (VD 20) ou par la route de la Broye (VD 7, VD 8 et VD 9) entre Payerne et Lausanne. Berne fera le choix de la route de la Broye et la reconstruira à neuf au milieu du XVIIIe siècle: les deux axes concurrents par le canal d'Entreroches et par le Gros de Vaud ne s'en remettront pas. Lausanne bénéficiera de l'amélioration du réseau routier: la route Lausanne – Genève sera à son tour reconstruite dans le dernier tiers du XVIIIe siècle, mais la nouvelle capitale vaudoise devra cependant attendre la fin du siècle pour disposer d'un véritable port à Ouchy.

Pierre Bel, « Carte topographique de la
grande route de Genève à Berne »,
1783 (ACV, Bm 5)
Fig. 1



Le transit des marchandises ne fait pas la fortune de Lausanne – beaucoup moins en tout cas dès le milieu du XVIII^e siècle que les allers et venues des touristes européens attirés par la beauté consacrée du paysage lémanique, la réputation du docteur Tissot et l'Académie protestante. Le « Dictionnaire universel du commerce » de Savary des Bruslons le relevait déjà en 1723: Lausanne, «ville capitale du pays de Vaud, est plus célèbre par la noblesse qui y habite et par les savants qui [l']illustrent» que par l'étendue de son commerce.» (LO RUSSO 1987: II, 19). Certes, le trafic n'ignore pas la ville : les Lausannois se plaignent à l'extrême fin du XVII^e siècle que les «grands chariots d'Allemagne qui présentement ont pris cette route» de Moudon à Lausanne détruisent sans cesse la chaussée (VION 1993 : 117) et la ville songe à construire de nouvelles halles à Ouchy en 1713, constatant «qu'on a commencé à faire passer par Ouchy une partie des marchandises qui sont accoutumées de tomber à Morges» (LO RUSSO 1987: II, 14-15). La comparaison des recettes des péages perçus entre 1720 et

1725 place cependant Lausanne (3300 florins) et Ouchy (5500 florins) bien loin derrière Morges (40000 florins), Nyon (21500 florins), Yverdon (20000 florins) ou Vevey (14000 florins) (LO RUSSO 1987: II, 19).

L'itinéraire est désigné en 1663 comme «chemin de Genève à Saint Mauris» dans la patente du voyer (BABAIAANTZ 1961 : 30), puis comme «grande route de Genève à Lausanne» au XVIIIe siècle. L'itinéraire est demeuré relativement stable. Du côté de Lausanne, les variations de tracés sont à mettre en relation avec le déplacement du centre de la localité de Vidy à la Cité, puis avec le développement de Lausanne. VD 1.2 décrit le tracé ancien entre la Cité et Vidy, qui se prolongeait le long du lac en direction de Morges. Ce parcours par Vidy a été supplanté dès 1856 par une nouvelle sortie de Lausanne, par les avenues de Morges et du Chablais, qui reprend à la hauteur du ruisseau de la Chamberonne l'ancien tracé. Ce tracé correspondant à la route cantonale du XIXe siècle est décrit sous VD 1.3. La route cantonale constituera au XIXe siècle un tronçon de la «grande route de Coppet à Faoug».

TERRAIN *Relevé 1 Juli 1991 / AF*

Sur le terrain, l'itinéraire VD 1 compte deux tracés, VD 1.2 qui rassemble les parcours empruntés avant la construction de la route cantonale, et VD 1.3, qui correspond à la route cantonale.

—— Fin de la description ——