

*Itinéraire VD 1*      *Lausanne - Morges (- Genève)*  
*Tracé 3*            *Route cantonale (1852-59)*  
*Cartes Nationales*    *1242, 1243*

**HISTOIRE**      *Etat Januar 2002 / FM, AF, ms*

VD 1.3 est la route cantonale établie au XIXe siècle. Son tracé est nouveau pour ce qui concerne la sortie de Lausanne. La création de l'ensemble avenue de Morges – avenue du Chablais a fait l'objet de deux décrets du Grand Conseil, datés des 14 décembre 1852 et 2 juin 1853. La pente trop forte du tracé par Montoie, à 6,5%, a décidé le Conseil d'Etat à faire construire un tracé par Malley (CRDTP 1854: 253). Après l'adjudication, les travaux ont commencé au printemps 1855. A la fin de l'automne 1856, la nouvelle route était ouverte au public (CRDTP 1857: 41). Les travaux coûtèrent 255'100 francs dont une part notable (44%) servit à payer des terrains «précieux», notamment des vergers (CRDTP 1859: 28). Ce parcours demeure la principale sortie de Lausanne en direction de Morges jusqu'à l'ouverture de l'avenue de Provence en 1959.

A partir de la Chamberonne, les ingénieurs ont repris, en le rectifiant et le modernisant, le tracé antérieur qui constitue également de très longue date la limite entre les territoires de Saint-Sulpice, de Chavannes et d'Ecublens. Si l'on ne peut déterminer avec exactitude le parcours de la voie romaine, puis du chemin médiéval, il n'est pas trop hasardeux d'affirmer qu'entre la Chamberonne et Préverenges, leur assiette ne devait pas être sensiblement différente de celle de la route cantonale. C'est le cas typique d'un tracé très stable, constamment repris, avec les modifications et les réparations nécessaires, qui a vraisemblablement perduré de l'époque romaine à nos jours.

On dispose de quelques indications sur l'état de cette route au tout début du XIXe siècle. Henri Exchaquet considère que la section entretenue par Saint-Sulpice est «passablement bonne», mais qu'elle doit être rechargée de graviers «vers la croisée des chemins d'Ecublens et de Saint-Sulpice». La section à la charge d'Ecublens est dite en «bon état» (ACV, KIX 105/1, 25.7.1803). En 1897, en revanche, le très mauvais état de la route suscite une interpellation et des débats au Grand Conseil : «La Commission a constaté que la route est déplorable; en plusieurs endroits, elle est défoncée et par places ressemblerait plutôt à un champ mal labouré qu'à une route cantonale. A part les muletiers, bien rares sont les chars qui osent encore s'aventurer sur cette chaussée. Dernièrement, dit-on, les batteries trois et quatre, craignant de passer dans ces parages ont préféré faire un long détour par Ecublens et Chavannes, et pourtant ces batteries allaient tenter le passage du Col des Mosses. Les gens de la contrée souffrent de ce mauvais entretien et soupirent après le moment où ces montagnes russes d'un nouveau genre auront disparu: aussi le roulage se fait par Ecublens et la gare de Renens, abîmant ainsi des routes non classées, ce qui occasionne encore des frais aux communes déjà si chargées.» (BGC, 1896/2, 13.2.1897: 171). Cette dégradation est le fait des tombereaux qui charrient les graviers de Saint-Sulpice à Lausanne.

Elle est suffisamment sérieuse pour entraîner une modification de la loi sur la police des routes.

Après le pont de la Venoge, la route longe Préverenges et entre dans Morges, après avoir traversé le pont du Bief et le pont Petau.

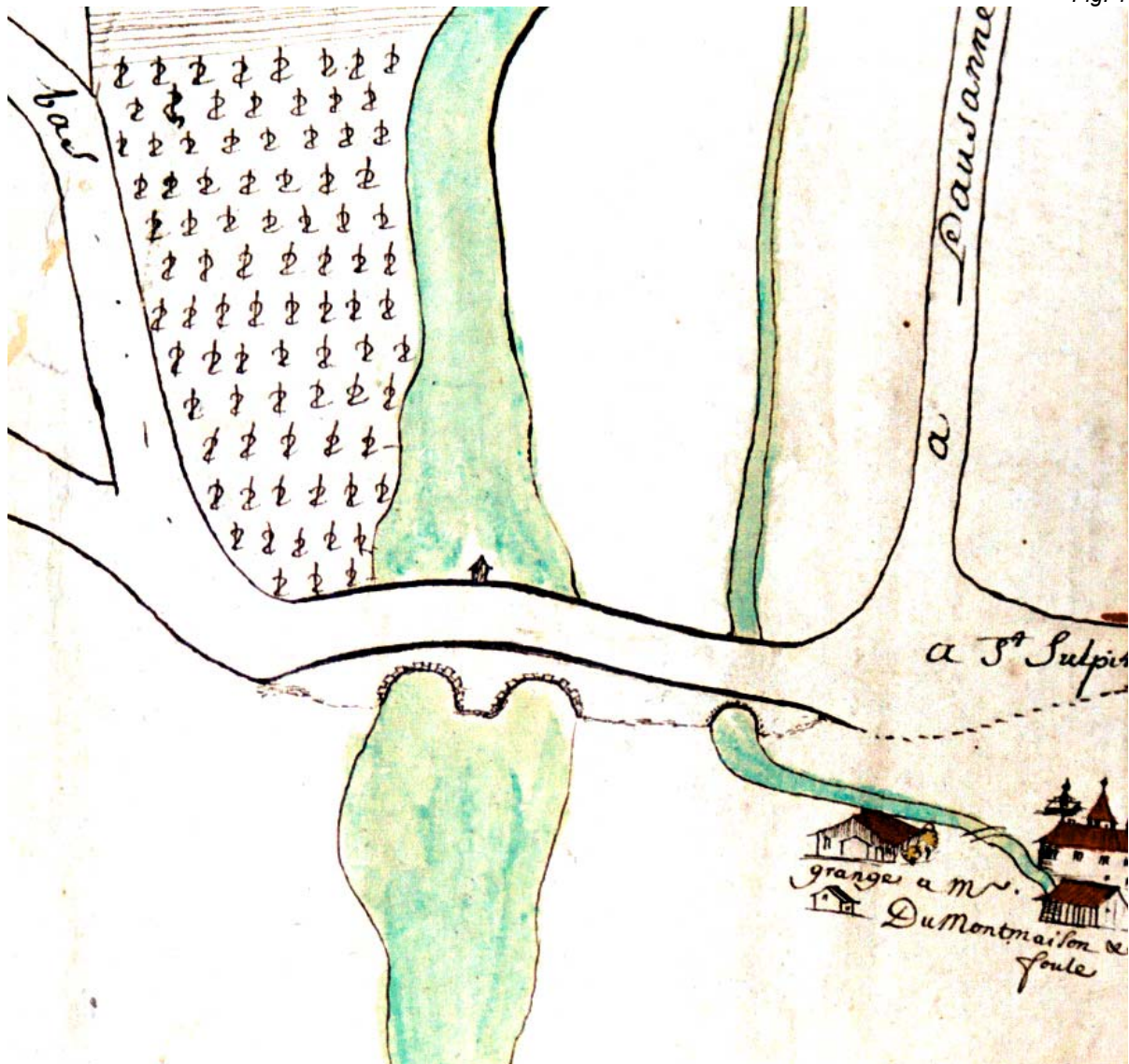
Dans les années 1770-1790, au moment de la reconstruction de la route, entre Nyon et Lausanne, Mirani et Exchaquet décrivent le chemin existant comme généralement boueux du pont de la Blancherie à celui de la Venoge, trop pentu et trop étroit avant et dans Préverenges, les ponts du Biez et de la Venoge en mauvais état et malcommodes (ACV, Bm 11, 1788; Bm 12, 1777). La restauration de la route entre Morges et la Venoge est menée dans les années 1780-1790 et devisée à 39000 livres en 1788 (ACV, Bm 12).

C'est à Préverenges que le tracé a subi les plus fortes modifications: capté par le village, il en a finalement été extrait par commodité au moment de la reconstruction du chemin à la fin du XVIIIe siècle. Il semble alors n'avoir que réintégré grosso modo son tracé le plus ancien. C'est en effet au bas du village que passait l'ancien chemin, comme le rappellent le plan de la dîmerie de Lonay de 1701 – «chemin public par où passent les chariots d'Allemagne pour aller dès Morges à Lausanne» (ACV, GC 2171) –, le plan du village de 1714, sur lequel le chemin en usage passe à l'intérieur du village et l'ancien chemin à l'extérieur – «icy estoit autrefois le grand chemin de Morges à Lausanne» (ACV, GB 176 b) –, enfin celui de 1766 – mentionnant le «pré de la commune de Preveranges ou passoit l'ancienne route» ou «ici passoit la plus ancienne route de Morges à Lausanne» (ACV, GB 176 c).

La commune proteste d'ailleurs en 1788 contre le tracé proposé par Exchaquet, souhaitant «que cette route passe par le village, comme ça elle rejoindrait la grande route d'Yverdon par le pont d'Echandens; si elle passait dans le village, elle servirait aussi à joindre celui-ci à cette route. Si ce n'est pas le cas, il faudra qu'en plus la commune entretienne un chemin pour aller au lac. Autrefois le chemin passait là à peu près où Exchaquet veut le remettre et la mauvaise nature du sol a fait qu'on l'a déplacé plus haut» (ACV, Bm 11). L'ingénieur renonce à modifier ses projets, jugeant la traversée du village trop étroite et impossible à élargir. La route du XIXe siècle confirmera ce choix.

Le pont de la Venoge est l'ouvrage le plus important du tronçon : la carte de la dîmerie de Préverenges (ACV, GC 176 b, 1701) le représente comme un pont de pierre à deux arches – il n'y en a réellement qu'une –, une troisième permettant le franchissement du bief du moulin de la Papeterie. La séparation des bailliages de Morges et de Lausanne se faisait pendant l'Ancien Régime au milieu du pont : son entretien relevait depuis 1706 de Berne et de Lausanne, en vertu d'un échange fait entre Berne et la ville (ACV, K IX 160). A cette date, le pont et la route sont restaurés par Berne (Bm 16, 1702-1703, 1707). Le pont de la Venoge est élargi en 1790 et le ponceau sur le bief du moulin en 1791 (ACV, H 383 a). En 1819, des travaux sont entrepris à l'orient du pont pour adoucir la pente de la route et aligner son tracé sur la Maison Blanche, à Saint-Sulpice (ACV, K IX 9/16, 23.12.1819).

Plan de Préverenges: pont sur la Venoge (ACV, GB 176 b, 1714)  
Fig. 1



À la frontière de Préverenges, la route traverse le ruisseau du Bief sur un pont reconstruit en 1608-1609, puis à nouveau en 1630 et en 1753. Exchaquet le reconstruit en 1789 en pierre de taille, formant un bel arc en plein cintre (BISSEGGGER 1998: 124). A l'entrée de la ville, le Pont Petau est mentionné en 1483 déjà et reconstruit plusieurs fois par la suite, notamment en 1750 et en 1832 (BISSEGGGER 1998: 125).

Ce tracé est attesté comme «chemin public tendant de Morges à Lausanne» sur le plan de Saint-Sulpice de 1728 (ACV, GB 181 b) et comme «grand chemin tendant dès Lausanne à Morges» sur celui de Préverenges de 1766 (ACV, GB 176 c) puis «grande route de Coppet à Faoug» en 1844-45 (ACV, GB 176 d 1). Il figure pareillement sur le plan de Morges de 1737 (ACV, GB 175 b) comme «grand chemin». L'ATS 438 Lausanne 1873, 438 bis Ouchy 1873, 435 Bussigny 1893 et 437 Morges 1891 l'atteste comme une route de 5 m et plus.

**TERRAIN** *Relevé 2 Februar 2002 / nab*

Ce tracé se détache de VD 12 à la place Chauderon, descend l'avenue de Morges, large de 10 à 12 m partiellement bordée de jeunes érables. Le tracé s'interrompt contre la rue de Genève et reprend après le pont ferroviaire à Malley, c'est alors une route de 3 à 4 voies, flanquée après les entrées de l'autoroute par un talus unique de 1 à 5 m et ce jusqu'à Saint-Sulpice; on notera une borne kilométrique indiquant les distances de Lausanne et Genève.

La traversée de Saint-Sulpice est une route de 6 à 10 m de large, en partie talutée en partie en chaussée de 1 à 1.5 m. Avant le carrefour précédent le pont sur la Venoge, on reconnaît sur le bord sud de la route une pierre à sabot datée de 1812, monument anachronique dans cette zone industrielle...

*Large pont de pierre à une arche sur la Venoge à la sortie de Saint-Sulpice.  
Fig. 2 (nab, 1. 6. 2000)*



Le pont sur la Venoge est un imposant ouvrage à une arche en pierre de taille dont le parapet est surmonté d'une glissière métallique (fig. 2). Passée la bifurcation pour Denges, une borne indiquant une distance de 8 km de Lausanne et 51 de Genève se dresse sur la droite; on en trouve cinq pareilles distantes d'un kilomètre jusqu'à Morges. Jusqu'à Préverenges, la route est généralement talutée en amont (1 m). A l'entrée du village, après la borne indiquant une distance de 9 km de Lausanne, deux tronçons de route sont délimités par un mur de pierre cimentée de 0.5 m de haut et 0.5 m de large. En face de la borne du XIXe siècle indiquant 10 km de lausanne et 49 km de Genève se dresse une borne cylindrique du XVIIIe siècle avec la mention " 2 lieues de Lausanne, 9 de Genève" (fig. 3). On notera un doublet pavé passant dans le village même de Préverenges. Dans Morges, passé le temple précédé de quelques bouteroues, le tracé se dédouble : un segment correspond à la rue pavée centrale, rue marchande de 7 m de large, et l'autre à la rue parallèle côté lac. Les deux se terminent devant le château.

*Pierre de distance du XVIIIe siècle à  
l'entrée est de Morges indiquant: 2  
lieues de Lausanne et 9 de Genève.  
Fig. 3 (nab, 1. 6. 2000)*



— Fin de la description —