

Itinéraire VD 2 (Lausanne -) Morges - Genève
Tracé 2 Route cantonale
Cartes Nationales 1242, 1261, 1262, 1281

HISTOIRE *Etat Januar 2002 / ms*

La route cantonale, réaménagée dans les années 1852-1859 principalement sur le territoire de Nyon, suit en grande partie le tracé retenu par les ingénieurs Mirani, Bel et Exchaquet pour le «chemin neuf» construit dès 1764, puis surtout entre 1775 et 1790, dans la foulée des grands travaux faits au milieu du siècle sur le tronçon Lausanne – Payerne (VD 7, VD 8 et VD 9). C'est donc le tracé «bernois» qui sera décrit ici, auquel on ajoutera les améliorations – essentiellement des élargissements et des rectifications ponctuelles – faites au XIXe siècle.

Le nouveau tracé choisi au XVIIIe siècle évite les villages de Saint-Prex, Buchillon et Perroy; il est éloigné du lac à sa sortie de Rolle, redressé au passage de la Dullive et gagne Nyon quasiment en droite ligne. De Nyon à la frontière genevoise, son tracé ne se démarque guère de l'ancien cheminement, VD 2.1. Fortement redressé par rapport au tracé antérieur, le parcours de la nouvelle route a été précisément dessiné par Mirani et Exchaquet entre 1775 et 1780 (ACV, GC 631, GC 645), avant que Bel n'en fasse un schéma complet, de Genève à Berne, en 1783 (ACV, Bm 5).

Les travaux entrepris, de Morges à La Lignière, coûteront plus de 160'000 livres à Berne et aux communes concernées (ACV, Bm 12). Les ingénieurs mettent tous leurs soins à la construction de «ce chemin ou route qui sera plus que jamais fréquentée par les grands chars d'Allemagne qui conduisent directement les marchandises à Nion, je ne saurois le proposer d'une moindre largeur de 24 pieds bernois ou 22 pieds de roy non compris les fossés et rigoles» et de la Lignière au pont sur la Venoge à l'entrée du bailliage de Lausanne, la route «aura en tout 8008 toises de longueur, ou environ cinq heures de marche pour un homme à pied, et à cheval environ 4 heures moins un quart» (ACV, Bm 12, 1776).

Si Berne et ses ingénieurs s'appliquent, les communes concernées par le paiement des frais renâclent, surtout Morges. Les travaux réalisés quelques années avant cette reconstruction avaient déjà suscité un tollé parmi les seigneurs de fiefs et les communautés appelés à fournir un état de leurs biens pour fixer leur quote-part à ces frais (ACV, Bm 16, 1746–47). Tous avaient protesté contre cette taxe, estimant que les péages imposés par l'Etat au trafic devaient servir à l'entretien des routes. C'est le même argument que reprend Morges en 1782 dans l'affaire du Grand Chemin, lorsqu'elle refuse de participer aux frais de la reconstruction de la route. Cette décision empoisonne les relations entre la ville et l'Etat pendant près d'une décennie et Morges, de guerre lasse mais tout en réservant ses droits, finit par payer. L'affaire du Grand chemin a tenu en haleine tout le pays de Vaud et a fourni à l'élite politique l'occasion de développer ses arguments sur les anciennes constitutions et libertés vaudoises (ACV, Bm 11/1; KÜPFER 1944/2).

Par le pays qu'elle traverse, son tracé au bord du lac, la nouvelle route de Genève à Lausanne suscite l'admiration de tous les voyageurs, particulièrement nombreux dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle: «on cherchoit en vain une route plus riante et plus belle que celle qui conduit de Genève à Lausanne» (CAMBRY 1800: 77), véritable «allée de jardins» pour Madame de La Briche (LA BRICHE 1935/1785-1788: 92).

Au moment de sa reconstruction, le principal obstacle que ce tracé rencontre est le pont d'Allaman sur l'Aubonne (fig. 1), pont qui figure avec celui de Saint-Sulpice sur la Venoge (VD 1.3) sur la carte de Thomas Schoepf de 1578. Propriété des barons d'Aubonne, ceux-ci y perçoivent un droit de pontonnage dont les habitants de Cossonay sont affranchis en 1369 (CHARRIERE 1847: 8–9), ainsi que les Bernois et les Fribourgeois (BAUMANN 1924: 35–37), et contre lequel les Genevois protestent au XVI^e siècle (BERGIER 1963: 182). Cette taxe est encore perçue au milieu du XIX^e siècle selon CHARRIERE (1847: 10 n. 8). Jusqu'à l'achat de la baronnie d'Aubonne par Berne au début du XVIII^e siècle, le pont d'Allaman fait l'objet de critiques répétées. Le voyer Antoine Dutoit se plaint à la fin du XVII^e siècle «du pitoyable et fâcheux état du pont d'Allaman que le baron d'Aubonne doit maintenir. Les continuelles et justes plaintes que les muletiers, messagers et postes m'en ont faites m'y ont fait aller trois fois pour obliger ledit baron de le faire mettre en bon état: encore n'y a-t-il fait mettre que de chétives planches et barrières qui ne vont durer que quelques jours à cause du continuel et fréquent passage qu'il y a là (...). Depuis une quinzaine d'années que le pont de pierre est tombé, lesdits barons n'ont entretenu qu'un chétif pont de bois (...). Il seroit très nécessaire d'ordonner souverainement qu'on rebastit ledit pont de pierre, car tous les muletiers, et surtout ceux qui mènent les soies d'Italie se plaignent du danger qu'il y a de passer sur ce pont de bois, qui doit d'autant plus estre bien assuré qu'il est le plus important du pays par sa situation» (ACV, Bm 16). Le pont est réparé ou refait en 1757 (ACV, Bm 16), à proximité se trouve la maison du péager (cf. fig. 1). Au moment de la réfection de la route Lausanne – Genève, le tracé sera modifié juste au delà du pont, côté Etoy, pour éviter «la forte pente et le précipice» (ACV, Bm 12, 1777).

Pont d'Allaman avec le droit de péage appartenant alors à Leurs Excellences et la maison du péager, extrait de la «Carte générale de la terre et seigneurie d'Allaman, Buchillon et Rochefort», dessinée en 1762 (ACV, GC 326 b).

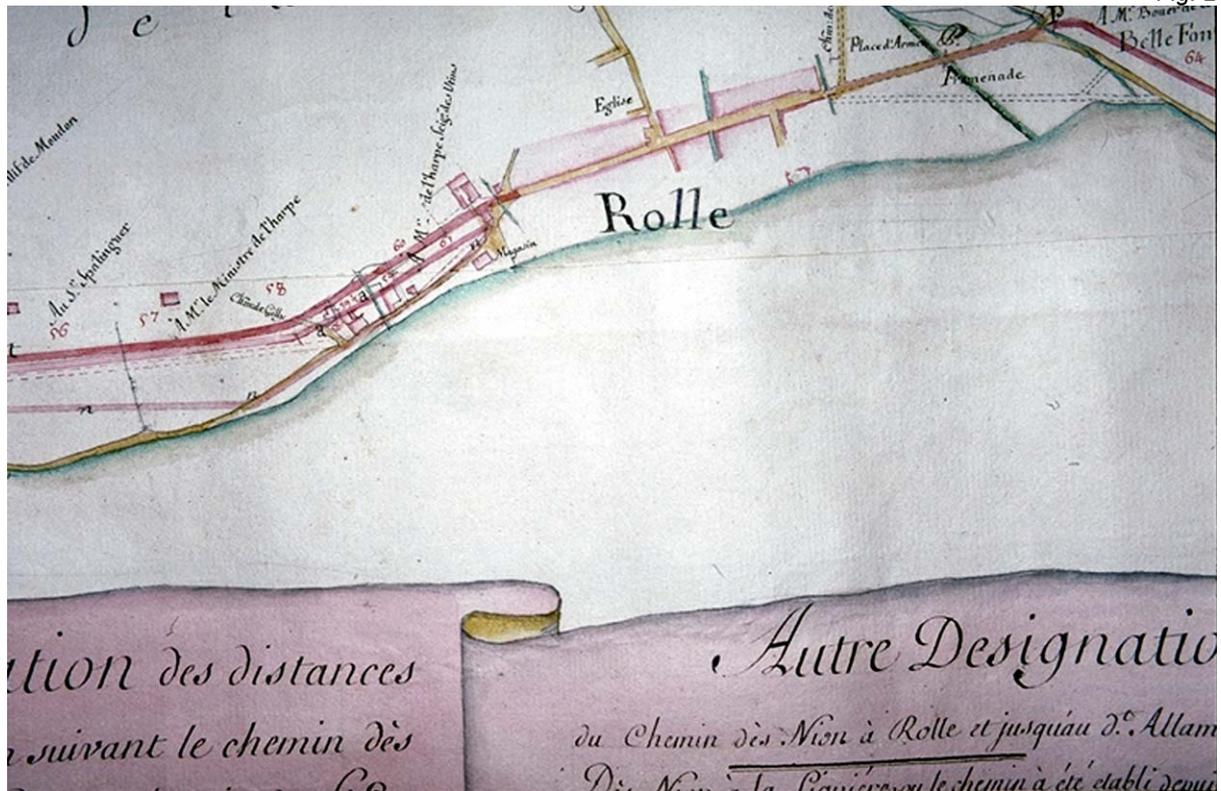
Fig. 1



Les autres ouvrages construits ou reconstruits avec le nouveau tracé sont le pont du Boiron, à Tolochenaz, édifié en maçonnerie (ACV, Bm 12, 1777 et restauré en 1808–1809, ACV, K IX 122, 1811) qui entraîne un léger déplacement de la route vers l'amont (cf. ACV, GC 646: «ancienne grande route» et «nouvelle grande route»), les ponts des Etaloges à Buchillon, de la Gordanne à Perroy, enfin sur Rolle, le pont à la jonction du chemin menant à Perroy (ACV, Bm 12 et 16). A Saint-Prex, le tracé évitant le village est rectifié et réaménagé dès 1763 (ACV, Bm 16). La traversée de Rolle n'est pas modifiée, mais son issue est redressée: la route continue en droite ligne en direction de Bursinel (cf. fig. 2).

Sortie de Rolle, extrait du «Plan du chemin de la Lignière à Rolle»,
portant le projet de Mirani et les corrections d'Exchaquet, 1781
(ACV, GC 631)

Fig. 2



Selon Exchaquet, les ponts de la Perraille et de Rolle, vers les Tuileries, ainsi que les coulisses de la Maladaire et de la Dolle sont construits entre 1782 et 1786 (ACV, H 383 a). Entièrement pavée alors, la chaussée doit être restaurée en 1808 (ACV, K IX 122). A Bursinel, le tracé est modifié et le «vieux grand chemin» vendu au propriétaire de l'Oujonet en 1786 (ACV, GC 633 b).

Ancien et nouveau tracés, le nouveau déplacé vers le lac à Bursinel et Dully, puis vers l'amont après le passage de la Dullive, extrait du «Plan du chemin de la Lignière à Rolle», portant le projet de Mirani et les corrections d'Exchaquet, 1781 (ACV, GC 631)

Fig. 3



Le plan de Gland de 1744 contient un ajout postérieur indiquant que le «nouveau chemin» passant près de la Lignière a été refait en 1764 déjà (ACV, GB 242 b) alors que le pont en pierre de taille est construit en 1781 (ACV, Bm 12) (cf. fig. 3).

De la Dullive à la frontière genevoise, à Mies, les travaux de réfection de la grand'route ont commencé dès les années 1760. En 1764, la chaussée est reconstruite entre Nyon et la Dullive et en 1764-65, un nouveau pont de pierre est construit sur la Promenthouse à la limite de Gland et de Prangins (ACV, Bm 13). Il remplace un pont de fortune, décrit comme tel en 1704, entretenu aux moindres coûts par les barons de Prangins qui refusent toute contribution à la reconstruction de l'édifice n'y ayant jamais perçu aucun droit de péage ou de pontonnage (ACV, Bm 16). Nyon avait déjà, un siècle auparavant, en 1605, demandé à Berne d'obliger les barons «de construire et entretenir un bon pont sur la Promenthouse» (GRENUS 1817: 374). La traversée du territoire de Nyon exige en 1763 la construction ou la réfection des anciens ponts sur l'Asse, le Cordon et le Boiron (ACV, H 383 a), attestés dès la fin du XIVe siècle au moins (ACV, Ai 1246, AC Nyon, Ag 18/1). Sur le territoire de Crans, deux ponts sont encore construits, le pont des Merles et le pont du Nant de Pry (ACV, H 383 a). Après l'enclave de Céligny, Exchaquet mentionne la construction ou la réfection d'autres ponts, notamment à Founex, à Coppet sur la Doye et à Tannay sur le Torry (ACV, H 383 a). Le pont sur la Doye à Coppet est attesté en 1660 au moins, réparé plusieurs fois au XVIIIe siècle, pavé en 1761 et ses murs recouverts de plaques de pierre en 1807 (COPPET 1998: 157). La route a été écartée du lac à la sortie est de Coppet et la carte de la commune de 1817 (ACV,

GC 1233/1) mentionne encore un peu plus bas de la route moderne la «vieille grande route».

De Nyon à Mies, la nouvelle route suit le tracé antérieur. En 1733, la visite du voyer du bailliage de Nyon décrit ce tronçon et relève les désagréments d'une chaussée placée si près du lac et sur un terrain instable. Comme pour le tronçon Nyon – Rolle (cf. VD 2.1), il existe ici aussi un tracé pour le beau temps et un autre pour la pluie... Sortant de Nyon, le chemin est «beau et large jusqu'à la pente de la Croisette, qui est en sable et qui s'éboule, resserré, de là jusqu'au delà du pont du Boiron le chemin est beau, puis il se divise en deux chemins: l'un dessus et l'autre dessous qui se rejoignent environ 400 pas au delà de la Tuilerie de Crans. Le chemin de dessous est impraticable pour les voitures, s'étant éboulé au dessous du gibet du château de Nyon, où il n'a plus que 5 pieds de large» et le lac y pénètre (via le ruisseau qui sépare Nyon et Crans). «Celuy de dessus est large tout le long et bon jusque vis à vis de la Tuillière de Crans où il passe sur une grosse terre blanche d'environ 150 pas ce qui le rend mauvais quand il pleut» – mais on peut arranger cela avec des pierres et du gravier – puis il rejoint celui de dessous. De là jusqu'au chemin qui monte à Crans la route est belle, mais pas assez large; bonne et large jusqu'à la borne de Céligny, mais il y a de l'eau partout qu'il faudrait assécher. Vers Founex, ce chemin est toujours détrempe et quasi inaccessible aux piétons quand le lac est haut (ACV, Bm 16). Aussi, comme le précise le voyer, quand les eaux recouvrent la chaussée, les transporteurs prennent une route supérieure depuis Versoix passant par Mies, Tannay et Founex, correspondant vraisemblablement à VD 1347 ou au «grand chemin de Nyon» figurant sur la carte d'Amy Delort de 1741 (cf. fig. 4).

Extrait de la «Carte topographique contenant la terre de Coppet et partie du ballifage de Nyon et Bonmont», par Amy Delort, après 1741 (Sammlung Schauenburg no 52)

Fig. 4



Au début du XIXe siècle, on pave ou on repave: ainsi à Rolle en 1808 (ACV, K IX 122) et à Nyon en 1809 – on en profite alors pour abattre deux portes, élargir la chaussée et transporter le cimetière

hors de la ville (ACV, K IX 122); à Coppet la même année, la municipalité demande en vain un subside pour paver sa «grand'rue» qui ne sert pas seulement aux particuliers mais qui est «la grande route de Genève en France, en Allemagne et pour une partie de l'Italie, [et] ce sont les voyageurs qui traversent la Suisse et particulièrement les énormes chars de marchandises, les diligences et les cochés qui fatiguent le plus le pavé de Coppet, [et] toutes ces choses produisent des revenus au gouvernement» et d'énormes charges à Coppet (ACV, K IX 122, même demande accordée en 1818, cf. K IX 122).

En 1833 et 1834, le tronçon entre les ponts du Cordon et celui du Boiron, sur Nyon, est refait – élargi et la pente adoucie – puis réaménagé ainsi que les ponts dans les années 1852–1856 (ACV, K IX 1040/1). En 1846, la route est élargie sous Crans, ainsi que le ponceau sur le Nant de Pry (CRCE 1846: 97). L'année suivante, c'est la traversée de Rolle qui est améliorée (CRCE 1847: 94)

Outre les plans qui le dessinent partiellement (ACV, GC 631, GC 645) ou totalement (ACV, Bm 5), le tracé est bien attesté par les cadastres et les cartes des communes traversées. «Grand chemin de Morges à Genève» ou «grand chemin de Morges à Rolle» sur le plan de Morges de 1737 (ACV, GB 175 b), il est dit «pâquier commun soit chemin» sur le plan de Tolochenaz de 1683 (ACV, GB 182 a 1), «grand chemin de St-Prex à Morges» ou «chemin public de Morges à Rolle» sur celui de 1737–1740 (ACV, GB 182 b). La carte de Saint-Prex de 1827 (ACV, GC 1179/1) le désigne comme la «grande route de Genève à Lausanne» et celle d'Allaman de 1838 (ACV, GC 1326/1) comme «le grand chemin public de Rolle à Morges et à Lausanne». Il est décrit comme «route de Genève à Lausanne» sur les cartes de Perroy de 1836 (ACV, GC 1335/1) et de Rolle de 1840 (ACV, GC 1336/1). «Grand chemin de l'Estraz» sur le plan de Dully de 1699 (ACV, GB 330 b) ou «chemin public de Nyon à Rolle» sur celui de 1763 (ACV, GB 330 c), il est désigné comme «grand chemin tendant de Nyon à Rolle» et «nouveau chemin fait en 1764» sur celui de Gland de 1744 (ACV, GB 242 b). «Route de Coppet à Faoug» sur la carte de Nyon de 1811 (ACV, GC 1246/2), il est attesté comme «grand chemin» passant à proximité de la maladière et du gibet de Nyon sur une carte de Crans de 1551 (copie XVIIIe siècle, ACV, GC 1234/3). «Chemin de Genève» et «chemin de Coppet» sur le plan de Coppet de 1700 (COPPET 1998: 146), il est dit «grande route de Genève à Lausanne par Coppet et Nyon» sur le plan de Mies de 1817–1818 (ACV, GB 245 a). Au XIXe siècle, la route est généralement désignée sous le nom de «grande route de Coppet à Faoug» (RLV 1811: 192–194).

L'ATS 437 Morges 1891, 436 Aubonne 1895, 436 bis Rolle 1895, 443 Begnins 1895, 445 Nyon 1891, 444 Crassier 1894 et 446 Coppet 1892 l'atteste comme une route de 5 m et plus.

TERRAIN Relevé 9 November 2001 / nab

Le tracé de la route cantonale historique (construction entre 1852 et 1859) VD 2.2 n'a pratiquement pas été modifié et correspond donc à la route cantonale actuelle. Le parcours VD 2.2 est jalonné de bornes de la fin du XIXe siècle indiquant la distance en kilomètres entre Lausanne et Genève.

Le tracé débute donc devant le temple de Morges, emprunte la Grande Rue pavée de 5 m de large, traverse le pont de pierre de taille à une arche basse sur la Morges, qui a été élargi par la pose d'une dalle en béton, et se prolonge vers le sud-ouest. C'est ici, à la sortie de la ville où un rond point a été aménagé, que la route asphaltée atteint ses plus grandes dimensions, à savoir 12 m, réduites à 9 puis à 6 m. Elle est d'abord bordée d'une simple ligne d'arbres (platanes) puis d'une double (fig. 5). Côté lac, le long du cimetière, elle s'accompagne d'un mur de pierre cimentée de 1.5 m de haut, alors que de l'autre côté se dresse une borne du XIXe siècle indiquant 13 km de Lausanne et 46 de Genève. Passé le pont de pierre à une arche qui a aussi été élargi sur le Boiron, la route devient sur 500 m une chaussée avec des talus de 1 à 3 m. Après le Pré au Moine, une borne cylindrique du XVIIIe siècle se dresse en amont avec pour indication la distance de Lausanne (3) et Genève (8) en lieues.

*Sortie ouest de Morges: bel alignement
de grands arbres ombrageant VD 2.2
Fig. 5 (nab, 1. 6. 2000)*



Au point de bifurcation 382, VD 2.2 continue plus ou moins parallèlement à la voie de chemin de fer, évitant le bourg de Saint-Prex. A la sortie du village se dresse une borne portant la mention "17 km Lausanne, 42 km Genève". La route se poursuit sans grand intérêt jusqu'au lieu dit Le Coutet, mis à part le tronçon en chaussée entre les deux bras du ruisseau des Chenaux. Vers le Coutet, au point 410, on trouve une borne de distance du XIXe siècle et une pierre à sabot datée de 1812 (fig. 6). Avant le pont d'Allaman sur l'Aubonne (fig. 7), la route est construite en chaussée formée de hauts talus (10 m), après ce n'est plus qu'une semi-chaussée avec des talus réduits à 5 m. A l'entrée est d'Allaman, un mur de pierre cimentée de 1 m de haut suit la route et délimite les vignes. Après Allaman, la route se poursuit en un tracé rectiligne jusqu'à l'entrée est de Rolle. Entre Allaman et En Gordanne, c'est une semi-chaussée de 6 m de large. En Gordanne, la route enjambe l'Eau Noire par un pont de pierre à une arche. Parallèle à celui-ci, dix mètres plus haut, on trouve un petit pont de pierre à moitié délabré sous une abondante végétation et visiblement plus utilisé qui devait permettre l'accès au château.

*Pierre à sabot de 1812 bien conservée,
située en bordure nord de VD 2.2 au
lieu-dit Le Coulet
Fig. 6 (nab, 1. 6. 2000)*



*Pont d'Allaman sur l'Aubonne à une
arche de pierre de taille, élargi par une
structure moderne en béton
Fig. 7 (nab, 1. 6. 2002)*



La route est aussi construite en chaussée à l'entrée de Rolle, au passage sur la rivière. Les abords de VD 2.2 longeant le lac dans la ville de Rolle sont marqués par un alignement d'arbres. De même, on peut encore admirer en haut de la place deux gigantesques séquoias et une borne cylindrique indiquant en lieues la distance entre Lausanne (5) et Genève (6).

A partir de Rolle en direction de Genève, le tracé correspond dans sa majeure partie au tracé de la route cantonale du bord du lac. Il est visible en continu sur le territoire vaudois exception faite de trois segments modernisés: Colovrex, La Marjolaine, Les Châtillons. A ces lieux-dits mêmes où apparaît, plus au bord du lac que la route moderne, le tracé sinueux de VD 2.1.

Le tracé continue donc au château de Rolle, c'est une route goudronnée large de 6 m augmentée en ville de deux trottoirs de 1 à 1.5 m. A la sortie du bourg, la route est flanquée de part et d'autre par un mur de pierre parfois cimenté de 1.5 à 2 m. La route est ensuite bordée de part et d'autre par une haie de charmilles, puis uniquement en aval, surmontant un léger talus de 1 m. Après quelques mètres d'interruption où se dresse une borne indiquant 28 km de Lausanne et 31 km de Genève, on retrouve un léger talus surmonté d'une haie; ce cas de figure morphologique se répète plusieurs fois jusqu'à Dully. A l'entrée du village, la route s'élargit à 7 m avec en plus deux larges trottoirs. Au passage du pont de pierre à une arche sur le Lavasson, la route se réduit à 4 m pour reprendre sa largeur initiale de 6 à 8 m. A La Lignière, la route est flanquée en amont par un mur de pierre cimentée de 1 m de haut et en aval par un profond talus de 3 à 4 m; on notera une borne avec la mention 32 km Lausanne et 17 km Genève. A La Bergerie, sous Gland, on trouve d'un côté une borne indiquant les distances de 33 km de Lausanne et 16 de Genève et de l'autre un talus suivi d'un mur de pierre cimentée de 1 m, puis à nouveau un mur et, en vis à vis, une borne indiquant les distances de 34 km de Lausanne et 25 km Genève, avant de passer le pont à une arche de pierre large de 5 m élargi à 10 m par une structure en béton. Jusqu'à l'entrée de l'agglomération de Prangins, le tracé est marqué de part et d'autre par de légers talus de 1 m de profond; c'est une large route de 8 m, largeur à laquelle il faut ajouter une puis deux voies cyclables et un, puis deux trottoirs au fur à mesure que l'on s'approche de Nyon (Fig. 8). Au sommet de la descente vers Prangins-Morges, on notera une pierre à sabot datée de 1812 qui défendait aux voyageurs d'enrayer sans garde-roue.

*Descente sur Prangins
Fig. 8 (nab, 3. 5. 2002)*



Le long des propriétés, on trouve des murs de pierre cimentée de 1 m de haut. L'entrée nord-est de Nyon est marquée par le passage sur l'Asse; il se fait par un pont à une arche de pierre de 6 m de large accolé d'une passerelle pour piétons; sur le parapet on peut lire sur un écusson vaudois la date de 1830 (fig. 10).

Borne de distance en lieues
Fig. 9 (nab, 3. 3. 2002)



Après le pont, des pierres bordières se dressent côté lac. Sur le mur de soutènement contre le lac, on trouve gravé dans la pierre la date de 1764. Mais le tracé historique en fait passait à l'intérieur de la localité, la route large de 5 à 6 m est en partie pavée et réservée aux piétons. Devant le port, la route est bordée par une magnifique lignée de cerisiers japonais; de l'autre côté se dresse une borne indiquant les kilomètres à parcourir en direction de Lausanne, (38) et de Genève (21). A la sortie sud-ouest de Nyon, le pont sur le Boiron est à une arche de pierre, prolongé de part et d'autre par un mur de soutènement en pierre de taille, agrandi par une structure moderne (fig 11). La route prend des ensuite dimensions énormes, environ 20 m dont 3 m de voies cyclables. Avant le passage de la limite cantonale par le ponceau à une arche de pierre (1 m de diamètre), deux bornes de distance se font face: en amont une borne kilométrique (Lausanne, 41 et Genève, 18) et en aval devant une haie de charmilles une borne en lieues: Lausanne (8) et Genève (3).

*Pont sur le Boiron à la sortie ouest de
Nyon
Fig. 10 (nab, 2. 12. 2002)*



*Vers Colovrex: borne de distance
donnée en kilomètres
Fig. 11 (nab, 3. 3. 2002)*



Après interruption par l'enclave genevoise, le tracé reprend en territoire vaudois. C'est à nouveau une route goudronnée large de 8 m avec un ou deux trottoirs et jalonnée par 3 bornes de distances exprimées en kilomètres et une en lieues. A la traversée de Coppet, la route se retrécit de 2 m (fig. 12).

Coppet: passage entre les fronts bâtis
Fig. 12 (nab, 10. 10. 2002)



On relèvera encore la date 1832 et l'écusson de Vaud sur le parapet du pont plus visible sur le Torry (fig. 13). Ce long tracé suivant la côte, termine sa course à la frontière genevoise à la hauteur du Nant de la Braille.

*Écusson sur le parapet encore visible du
pont sur le Torry*
Fig. 13 (nab, 3. 3. 2002)

