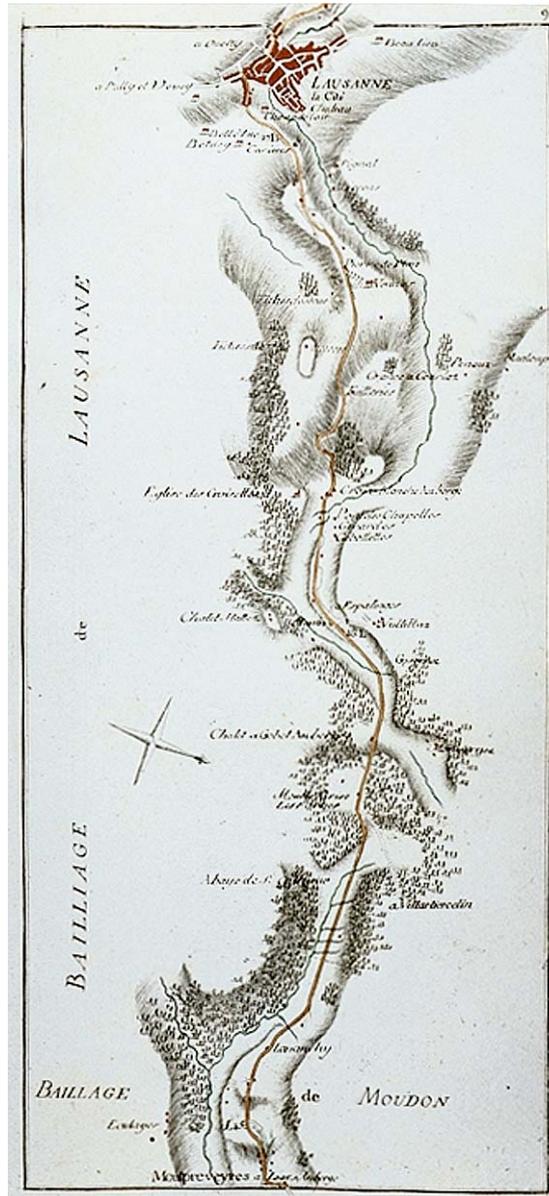


Itinéraire VD 7 *Lausanne - Moudon (- Berne /- Soleure)*
Tracé 4 *Tracé du XVIIIe siècle (1768-1775)*
Cartes Nationales *1223, 1224, 1243*

HISTOIRE *Etat Februar 2002 / AF, ms*

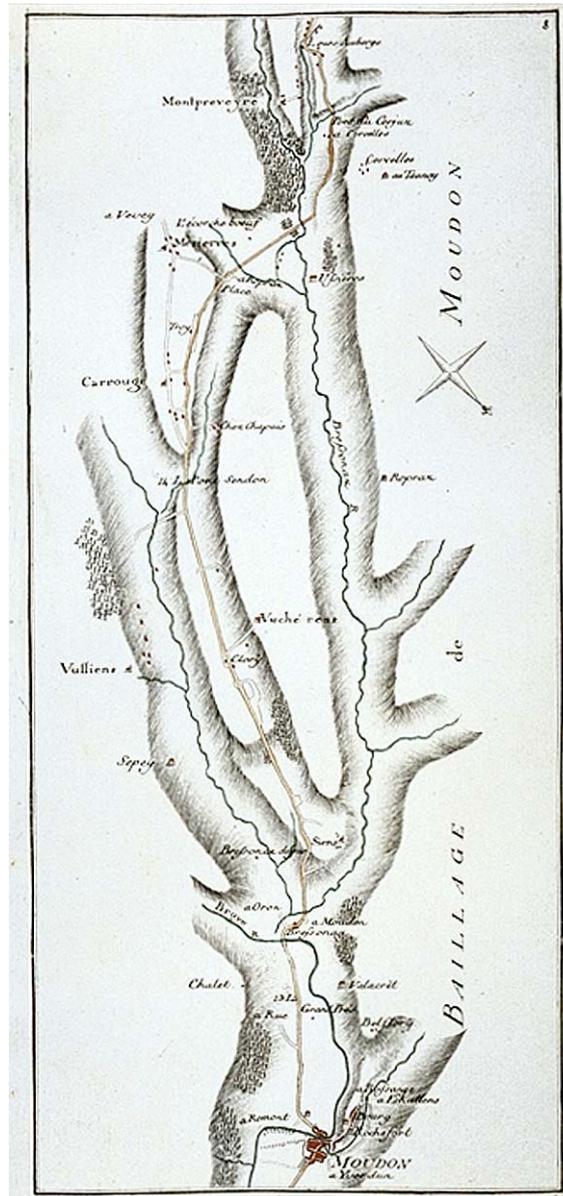
Malgré tous les efforts entrepris précédemment, vers le milieu du XVIIIe siècle, la route de Berne est à nouveau ruinée dans ses passages les plus délicats: au Bois des Dailles, elle «est tellement dérangée et enfoncée qu'aucune voiture n'y passe sans être en danger de se renverser par les creux qui s'y font tous les jours (...)» (DUPLAIN 1983: 38). En 1768 décision est prise de la reconstruire entre Lausanne et la Bressonnaz et les travaux dureront jusqu'en 1775. La route reprend en bonne partie le tracé médiéval par le faubourg du Marterey, La Sallaz, les Croisettes, le Chalet à Gobet, Montpreveyres. La Bressonne est désormais franchie à la hauteur de l'Usine à Moille puis la route descend sur Ecorche-Boeuf, Carrouge et Vucherens.

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



Depuis Vucherens, le nouveau tracé reste dans la plaine, passant par le Closy. Trois ingénieurs ou architectes travailleront à ce tracé, Burnand, qui vient de faire les plans de la route des Gonelles, Mirani, qu'on retrouvera entre Avenches et Payerne, et enfin Exchaquet.

Montpreveyres – Moudon, extrait de
Pierre Bel, «Carte topographique de la
grande route de Genève à Berne», 1783
(ACV, Bm 5)
Fig. 2



L'Atlas suisse (AS 1798, f. 9) indique un parcours par «Vannes», «belle Vaux», «Croisettes», poursuivant par «Montpreveyres»; au nord de «Carouge», il se fond avec l'itinéraire en provenance de Vevey, et continue sur Moudon par «Vucherens». La Carte Dufour (CT 1848/XVI) indique une route de 1^{ère} classe par La Sallaz, Vennes, les Croisettes, Chalet à Gobet. La suite est attestée sans mention sur les cartes de Montpreveyres de 1824 et de Carrouge de 1841 (ACV, GC 1291 et 1281/1) et comme «route de Lausanne à Berne» sur le plan de Vucherens de 1823-24 (ACV, GB 221 a 1). Passant le pont de Bressonnaz (VD 7.4.1), le tracé est mentionné comme «le grand chemin tendant de Moudon à Lausanne» sur le plan de Moudon de 1703 (ACV, GB 207 a) et comme «grande route tendant dès Moudon à Lausanne» en 1809-1814 (ACV, GB 207 e). L'ATS 307 Corcelles-le-Jorat 1891, 305 Sottens 1892 et 356 Moudon 1890 la représente comme une route de 5 m et plus.

TERRAIN *Relevé 7 Februar 2002 / JPD, AF, nab*

Le tracé débute sur la place Saint-François où dès sa sortie orientale, il se dédouble: à l'est par la rue principale goudronnée faisant la large courbe puis une rue raide pavée de 5 m de large avec deux trottoirs, à l'ouest par une rue pavée qui rejoint la rue principale large de 10 m, avec deux trottoirs montant sur Epalinges. La partie de tracé quittant la place par l'occident, route de 10 à 15 m passant par le Tunnel (tunnel à une arche de pierre datant de la deuxième moitié du XIXe siècle) rejoint aussi les deux autres tracés à cet endroit. Cette large route à grand trafic est bordée par une allée d'arbres ou une haie de charmilles. A la hauteur du complexe du CHUV, contre le mur de soutènement de pierre de taille de 3 m on trouve une plaque indiquant la distance pour joindre Lausanne (0.2 km) et Berne (90.8 km); plus loin après un passage assez pentu, se dresse une pierre à sabot datée de 1812 (malheureusement couverte de graffiti). A Vennes, la route flanquée d'un mur de soutènement de pierre de taille de 2 m s'élargit à 12 m pour permettre l'accès à l'autoroute. Aux Croisettes, une route goudronnée large de 6 m bordée de haie et de jeunes arbres traverse la zone habitée (le virage contournant la colline a été construit en 1964), au centre du village, on trouve une borne kilométrique d'un côté de la rue, indiquant 5 km de Lausanne et 87 km de Berne, et de l'autre une pierre à sabot. Un segment en chemin creux a été relevé dans le Bois de Dailles et est décrit sous VD 7.1.1. Par la suite, la route principale qui s'était réduite à 8 m s'élargit à 10 m. Au col du Chalet à Gobet, on trouve une autre borne kilométrique indiquant la distance à Lausanne (8 km) et Berne (84 km).

La descente côté nord du Chalet à Gobet se présente sous forme d'une large chaussée goudronnée de 9 à 12 m de large avec des talus de 3 m au Pré de Bressonne, puis avec un talus unique côté champs de 1 à 3 m. La première courbe avant la Rêce est soulignée par un talus arboré de 3 m, puis côté amont, la route est délimitée par une paroi rocheuse (molasse) de 4 m. On notera aussi sur le bas côté, une borne de distance indiquant 11 km de Lausanne et 81 km de Berne. Après Les Balancés, on trouve une autre borne, celle-ci datant du XVIIIe siècle, cylindrique avec la distance en lieues: 2 lieues de Lausanne et 15 lieues de Berne (fig. 3). A cet endroit la route est une chaussée de 9 m de large avec des talus de 2.5 m à l'ouest et 1.5 m à l'est. Après 250 m, le tracé historique descend vers la vieille partie de Montpreveyres, passe sous la route moderne actuelle et ressort vers l'ouest, puis le tracé est interrompu pour reprendre à la bifurcation suivante (point 781). Sur 650 m, le tracé historique correspond à la route moderne de Lausanne-Moudon, puis bifurque à l'est en direction de Carrouge. La route de 6 m est bordée à droite puis à gauche de charmilles. A Ecorche Boeuf, la route a une partie en chaussée avec des talus de 2 m, à l'approche du ponceau à une arche de pierre largement agrandi (fig. 4); la route moderne a été rehaussée, car la borne de distance est enfoncée sur plusieurs dizaines de centimètres, on peut encore y lire: 15 km de Lausanne.

*Borne cylindrique du XVIIIe siècle où la distance entre Lausanne et Berne est indiquée en lieues.
Fig. 3 (nab, 2. 2. 2002)*



*Ecorche Boeuf: ponceau de pierre à une petite arche sous une structure de béton et métal moderne.
Fig. 4 (nab, 6. 6. 2000)*



Passé La Croix d'Or, on atteint la maison du Motte datée de 1826, derrière celle-ci une petite chaussée de 1 m se dessine sur 150 m. A la sortie de Carrouge, VD 7.4 est rejoint par VD 36.2. C'est alors une route de 8 m de large avec deux voies cyclables. Après le pont à une arche de pierre à Sendon, une borne de distance se dresse de chaque côté de la route: à l'ouest une borne cylindrique avec

l'indication (des lieues ?) effacée par le temps et les intempéries, à l'est une borne kilométrique indiquant 17 km de Lausanne et 75 km de Berne (fig 5). On retrouve cette borne pour les kilomètres 18 / 74 à l'entrée de Vucherens et 20 / 72 à la descente vers Syens. Le segment entre Carrouge et Syens est une route de 8 m se réduisant à 6 m, délimitée de-ci de-là par des petits talus de 0.5 à 1.5 m de hauteur (fig. 6). En bout de ligne droite, au lieu de rejoindre la route cantonale moderne, le tracé historique tourne à l'est en direction de Bressonnaz et correspond au chemin agricole.

*Borne de la fin du XIXe siècle où la distance entre Lausanne et Berne est indiquée en kilomètres.
Fig. 5 (nab, 2. 2. 2002)*



*Tracé rectiligne entre Vucherens et Syens.
Fig. 6 (nab, 2. 2. 2002)*



L'arrivée à Bressonnaz est la partie la plus modernisée et donc la moins intéressante. De nos jours, l'ancien tracé de la route de Lausanne via Mézières débouche avant Moudon à la hauteur de l'actuelle route cantonale. En effet, à cet endroit, deux routes se joutent et prêtent à confusion: à l'ouest, c'est la route cantonale modifiée en 1964; à l'est, accolée à cette dernière, on trouve une

*Erigé en 1699-1701 quelque 160 m à l'est du viaduc routier de l'actuelle route cantonale, le vieux pont de Bressonnaz est surtout connu des cammionneurs fréquentant toujours le relais du lieu.
Fig. 7 (JPD, 3. 8. 1992)*

dévestiture à usage agricole, asphaltée. Elle est séparée de la route cantonale par un talus herbeux haut de 1 à 3 m. De l'ancien "Pont Morin ou Morand" franchissant ici la Bressonne, il ne subsiste rien.

Un instant disparu sous un pré, le vieux tracé réapparaît à l'est d'un groupe de maisons agricoles; il est asphalté et délimité au nord par un haut talus d'herbe. Après un virage en direction du nord, la route franchit la Broye par l'ancien pont toujours existant (fig. 7) et arrive à la petite halte CFF de Bressonnaz.



Le tracé est de nos jours ici coupé par la voie de chemin de fer CFF Lausanne-Lyss (la ligne de la Broye). Au-delà du chemin de fer, en direction du nord, le tracé subsiste toujours sous forme d'une petite route asphaltée longeant la voie ferrée. L'essentiel du chemin est bordé d'arbres alignés du côté occidental; à l'approche de la route descendant de Rue et Oron (VD 16.2), une petite zone industrielle a vu le jour ces dernières années.

On franchit de nos jours la route cantonale par un viaduc routier et poursuit son chemin plein nord; on approche dès lors des premières maisons de la ville de Moudon. Seule une borne kilométrique du XIXe siècle (fig. 8 et 9) constitue encore un témoignage de l'ancien paysage routier du vieux grand chemin bernois.

*A l'entrée de la ville, la vieille borne du siècle passé borde aujourd'hui encore l'ancien tracé bernois en usage jusqu'en 1964. A l'arrière-plan, l'actuelle route cantonale Lausanne - Berne.
Fig. 8 (JPD, 3. 8. 1992)*



*Avec ses dimensions (0.7 m de haut; 0.35 m de large et 0.25 m d'épaisseur), ce témoin appartient à un autre âge où la lecture, chemin faisant, de ses indications était encore possible.
Fig. 9 (JPD, 3. 8. 1992)*



Au bout de 500 m, l'entrée dans le noyau historique de Moudon est tout de suite sensible. Le décor change, le cadre urbain devient attractif. Tout d'abord, la route tourne en direction du nord-ouest en passant devant un grand manoir du XVIIIe siècle, appelé "Château d'Estavayer" (la bâtisse figure sur la carte de 1783 de Bel).

Par la rue principale, on arrive après un second virage au pont (moderne) franchissant la Broye. Le long de la route, on relèvera en particulier le "Café du Pont" (fig. 10) et sa belle fontaine. Tout à côté de cette auberge rappelant le souvenir de l'ancien pont (fig. 11) fortifié de Saint-Eloi (partiellement détruit par la crue de 1898 et reconstruit en métal) se trouvait jadis un autre bâtiment intimement lié à une grande artère routière: l'ancien hôpital ("hostellerie" citée dès 1228) de Saint-Jean de Jérusalem, aujourd'hui disparu.

*Le "Café du Pont" conserve le souvenir du vieux pont fortifié de Saint-Eloi, démoli en 1898. A gauche, derrière la fontaine, le bâtiment du XVIIIe siècle qui prit la place d'une ancienne "hostellerie" de Saint-Jean de Jérusalem (XIIIe siècle).
Fig. 10 (JPD, 3. 8. 1992)*



*C'est depuis l'actuel pont métallique
ayant succédé à l'ancien pont fortifié de
Saint-Eloi qu'on peut le mieux saisir la
configuration de la ville de Moudon, en
particulier la vue qu'on peut y avoir sur
le vieux bourg de hauteur.
Fig. 11 (JPD, 3. 8. 1992)*



— Fin de la description —