

Itinéraire VD 10 *Lausanne - Yverdon*
Tracé 10 *Route du XIXe siècle Ouchy - Vaumarcus*
Cartes Nationales *1203, 1223, 1243*

HISTOIRE *Etat Dezember 2001 / AF, ms*

La route Lausanne – Yverdon, classée en 1811 dans la 2e classe, est entièrement reconstruite dès les années 1820.

VD 10.10 correspond à un tracé qui emprunte au sortir de Lausanne la route de la Sarraz par Prélaz, pour se diriger vers Cheseaux par Jouxten et Romanel. Ce tracé fort ancien, attesté en 1461 devant le bois de Cery («Ante Nemus de Sirier») comme menant de Lausanne à Romanel: «lter publicum tendens de Romanel versus Lausannam» (ACV, Ff 23, fol. 237v), a été revitalisé dès la constitution du canton de Vaud, avec d'importants travaux.

Au delà de Lausanne, de l'ancien cheminement, seuls quelques tronçons peuvent être mis en évidence. Ainsi, à Etagnières comme à Essertines-sur-Yverdon, la disposition spatiale des villages suggère un ancien tracé plus à l'ouest; entre Assens et Echallens, passant par Villaire, le tracé antérieur figure encore sur la carte d'Echallens de 1840 (ACV, GC 1085/2) comme une dévestiture.

Le tracé est décrit en 1767 au moment de la visite des chemins du bailliage d'Echallens comme «relevé en chaussée large de 20 pieds, bien ferrée et gravelée, alignée, pourvue de coulisses ouvertes pour écouler les eaux, tant en chêne qu'en pierre (...), en plus un grand pont de pierre à arcade» (MEMOIRES D'UN CHENE 1991: 63). Mais s'il est bon aux environs d'Echallens, il est mauvais ailleurs et mieux vaut ne pas l'emprunter quand il pleut... (ACV, K IX 124/1). En 1806, Yverdon se plaint que «depuis des siècles notre ville et ses environs sont presque sans communications avec Lausanne par le défaut de chemins praticables la majeure partie de l'année. L'ancien gouvernement loin de favoriser l'établissement d'une route ne l'a pas même voulu permettre par une spéculation qui n'avoit que son trésor en vue. Mais aujourd'hui que nous ne voulons de trésor que le bonheur et l'avantage de tous et que Lausanne est le chef lieu de notre Canton, et le siège du gouvernement [...], il n'est plus possible de différer de vous occuper de la confection d'une route directe dès Yverdon à notre capitale [...]» (ACV, K IX 124/1). La ville fait publier un prospectus deux ans plus tard, dans lequel «des citoyens désireux de faire avancer les choses ont fait le projet d'une route par Epautheyres, Essertines, Vuarrengel, Vuarrens et Echallens la plus courte, avec des matériaux à proximité [carrières près de Vuarrens et du Buron], qui continuerait par Assens et Cheseaux où la route est en partie construite» (ACV, K IX 124/1, 1808). Les communes d'Essertines, Villars-le-Terroir, Echallens et Yverdon s'engagent à participer au financement si la route suit le tracé recommandé par le prospectus.

En 1818, à la veille de sa reconstruction, on hésite cependant encore entre le tracé proposé par Yverdon et celui passant par Goumoens-la-Ville et Penthéraz. Ce dernier tracé, qui sert aussi à l'itinéraire Morges – Yverdon (VD 19.4), a été décrit lors de la visite de 1767 comme « non ferré, boueux et assez mauvais dans la

mauvaise saison » (ACV, Bm 4), on ajoute encore en 1818 que « de Penthéréaz à Belmont, la route traverse un bois solitaire sans habitations et se termine par une descente effroyable qui ne peut être améliorée » (ACV, K IX 124/1). Comme les deux tracés sont en usage, les communes riveraines abandonnent toute réparation sur les deux tant que le choix ne s'est pas porté sur l'un ou sur l'autre puisque le tracé retenu deviendra route de 2e classe avec une substantielle participation financière de l'Etat (ACV, K IX, 124/1). C'est en définitive le tracé par Echallens et Essertines qui sera retenu, comme étant en meilleur état, sauf sur Vuarrens. Le voyer regrettera partiellement ce choix qui oblige à franchir le Buron entre Epautheyres et Gressy, alors qu'un tracé par Valeyres-sous-Ursins (VD 10.6) aurait été plus commode et plus direct (ACV, K IX/16, 30.07.1819).

Les travaux s'échelonnent entre 1818 et 1831: à Lausanne, l'ancienne porte d'Ouchy est démolie et la chaussée élargie (ACV, K IX 124/2), entre Etagnières et Assens, le tronçon est refait en 1822 et en 1827 le voyer plaide en vain pour la vie d'un «beau chêne existant au bord de la route neuve construite en 1822 (...) auprès duquel il a fait établir un banc en gazon entouré de jolis sapelots»... (ACV, K IX 124/1). La route est refaite entre Echallens et Villars-le-Terroir entre 1828 et 1831 (ACV, K IX 124/1), puis entre Vuarrens et Essertines (ACV, K IX 124/1). Là Essertines et les communes des environs – Pailly, Rueyres, Fey, Naz, Sugnens, Penthéréaz – protestent contre le nouveau tracé qui passe derrière l'auberge et non plus devant... (ACV, K IX 124/1). Après l'évitement d'Epautheyres, le passage du Buron est entamé en 1821 (ACV, K IX 124/1). A la fin tout le monde se plaint des dépassements de devis, des ouvrages de luxe, des charges trop lourdes pour les communes, etc., mais Yverdon est enfin reliée à Lausanne (ACV, K IX 124/1).

La carte du bailliage d'Echallens de 1727 atteste le tracé actuel entre Assens et la Grange à Janin sur Villars-le-Terroir (ACV, GC 488). Le plan d'Assens de 1725 (ACV, GB 79 a) mentionne le «chemin public tendant dès Lausanne à Echallens» par le Merelet. Le plan de Vuarrens de 1708 (ACV, GB 106 b) le mentionne comme «chemin tendant dès Vuarrens à Vuarrengel soit dès Yverdon à Lausanne» et il figure sur celui d'Essertines comme «grand chemin dès Yverdon à Lausanne par Pauteyres» sur le plan de 1730-37 (ACV, Gb 132 g). Enfin, la carte d'Yverdon de 1838 (ACV, GC 1387/9) la désigne comme la «grande route tendant à Lausanne».

Le tracé apparaît sur la Carte Dufour (CT 1848/XVI). L'Atlas topographique de la Suisse l'enregistre comme «route de 5 m de largeur et au delà», doublé par le chemin de fer à voie étroite Lausanne – Echallens – Bercher, inauguré en 1874 (ATS 438 Lausanne 1873). Il est pareillement décrit sur l'ATS 306 Cheseaux 1890, 304 Echallens 1890, 295 Chavornay 1892 et 293 Yverdon 1892.

TERRAIN Relevé 23 Januar 2002 / nab

A la sortie de Lausanne, le tracé VD 10.10 se confond jusqu'à la hauteur de Montétan avec celui de la route menant à Cossonay et Jougne (sous VD 12), qui emprunte l'avenue d'Echallens, établie vers 1845. De Montétan à Romanel, sur près de 5 kilomètres, la route présente une belle unité, malgré une profonde modernisation.

Ce tracé se détache de VD 12 au point 498, à l'angle du Parc de Valency, par une route goudronnée de 6 à 8 m de large sur un tronçon sur lequel roule aussi le LEB avant d'avoir son propre site en contrebas. La première partie du tracé est bordée d'arbres, puis un mur de soutènement de pierre de taille de 1 à 3 m longe la route, alors qu'avant Fleur de Lys, une paroi rocheuse en alternance avec un soutènement de pierre de taille surplombe la route, surmontée d'arbres. A l'entrée du village de Romanel, on notera une série de bouteroues, trois énormes tilleuls pluri-centenaires et une vieille bâtisse, l' "Auberge de la Charrue".

Le tracé VD 10.10 correspond dans sa plus grande partie au tracé de la route moderne actuelle menant de Lausanne à Yverdon en passant par Echallens; c'est une ligne qui garde plus ou moins la direction du nord en épousant le plus possible la topographie afin d'éviter de grandes dénivellations. De-ci de-là, le tracé se dédouble à l'approche d'une agglomération. De nombreuses bornes standard du XIXe siècle indiquant les distances respectivement de Lausanne et Neuchâtel en kilomètres sont encore bien visibles sur le bas côté de la route, parfois englouties par le réhaussement de la chaussée.

A la sortie de Lausanne par la Blécherette, une route en grande ligne droite goudronnée large de 6 à 8 m mène à Cheseaux; l'entrée de Cheseaux a été réaménagée et un grand contour d'évitement par l'ouest a été récemment (1999-2001) ouvert à la circulation. Le tracé historique traverse le village et s'agrémente de monuments tels l'église et les deux fontaines couvertes de 1821 et 1839, ainsi que des bouteroues devant une maison datée de 1816. A la sortie du village, on trouve une borne indiquant 9 km de Lausanne et 60 km de Neuchâtel. Après le nouveau rond point nord, la route est bordée à l'ouest d'un énorme talus moderne de 6 m, puis la route goudronnée large de 6 m continue sur 300 m en semi-chaussée avec un talus de 2 m.

A l'entrée d'Etagnières une borne indique 10 km de Lausanne et 59 km de Neuchâtel. Ici le tracé se dédouble entre Les Brits et Bullet. Ce chemin goudronné, de 4 m de large, possède deux croix routières en fer forgé et une fontaine de 1899. Le tracé principal suit en direction d'Assens une route goudronnée de 6 m de large qui devient une semi-chaussée à l'approche du ruisseau. La route actuelle évite Assens, alors que le tracé historique le traverse. L'entrée du village est bien marquée par un grand et vieux tilleul suivi d'autres arbres bordant la route réduite à 4 m. Dans le village, on notera l'église en bordure de route et deux croix routières en fer forgé.

Entre Assens et Echallens, le tracé se dédouble à nouveau. Par l'ouest, une route goudronnée de 3 m sillonne la campagne. L'autre correspondant au tracé de la route actuelle goudronnée large de 4, puis 6 m, se présente sous forme d'une chaussée avec des talus de 2 m, arborés de tilleuls à l'entrée de la ville. Dans l'agglomération, VD 10.10 se dédouble: on notera deux croix routières et aux jonctions, des arbres.

Dédoulement de VD 10.10 entre Assens et Echallens; c'est une simple route agricole qui sillonne à travers champs.

Fig. 1 (nab, 6. 6. 2000)



Entrée sud d'Echallens: le dernier tronçon de la route non talutée est bordé de tilleuls.

Fig. 2 (nab, 6. 6. 2000)



Entre Echallens et Vuarrens, VD 10.10 a l'aspect typique d'une route du XIXe siècle: une alternance en fonction de la topographie de route goudronnée de 6 à 7 m de large sans ouvrages et de chaussée avec des talus de 1 à 3 m. Avant Vuarrens, deux bornes de distance sont à relever: la première indiquant 19 km de Lausanne et 50 km de Neuchâtel et l'autre, un kilomètre plus loin, avec la mention 20 km de Lausanne et 49 km de Neuchâtel. A Vuarrens, le tracé historique traverse le village par une route goudronnée de 6 m de large additionnée d'un, puis de deux trottoirs de 1.5 m à Vuarrengel. On remarquera la fontaine de 1899.

A la sortie du hameau de Vuarrengel, le tracé de VD10.10 rejoint celui de la route moderne actuelle, mais sur 100 m la route goudronnée de 6 m de large est réduite à 3 m et ce tronçon n'est d'ailleurs plus en fonction, une déviation par un "céder le passage" a été mise en place. C'est ainsi que le tracé historique suit en direction du nord la route actuelle, flanquée de talus modernes de 3 à 6 m. Au sortir du bois, on notera une borne indiquant 23 km de Lausanne et 46 km de Neuchâtel. Puis la route jusqu'à Essertines est marquée par des petits talus de 1 m. Dans Essertines, le tracé se dédouble sur quelques mètres: un tracé traverse l'ancienne partie du village par une route goudronnée de 6 m qui passe devant l'église et aboutit devant une vieille bâtisse datant de 1771, l'autre tracé correspond à la route actuelle, goudronnée de 6 m de large

additionnée de deux trottoirs qui passe devant l'Hôtel de la Balance datant de 1847 pour poursuivre son chemin en direction du nord en une chaussée bordée de talus de 1 à 2 m.

A la sortie d'Essertines, la route est une chaussée avec des talus de 1 à 2 m qui perd ses talus amont et devient une semi-chaussée. Entre Essertines et Epautheyres, on trouve encore deux bornes de distance. A Epautheyres, le tracé se dédouble, l'un, une route de 4 m, traverse le village, l'autre, de 6 m, l'évite et correspond à la route moderne actuelle. A la sortie nord du village d' Epautheyres, la route s'élargit jusqu'à 10 m, puis le tracé de la route actuelle, au passage du Buron, ne suit plus précisément le tracé historique que l'on retrouve 500 mètres plus loin. VD 10.10 suit le cours de la rivière et au coude, est rejoint à l'ouest par l'itinéraire régional VD 592. La route toujours large de 6 m est maintenant bordée d'une belle ligne d'érables et d'ormes, on y trouve une borne de distance en granit indiquant 29 km de Lausanne et 40 km de Neuchâtel, un kilomètre plus loin la suivante. Puis la route bifurque à l'ouest, passée la voie de chemin de fer, elle est bordée à droite par une ligne de jeunes érables et à gauche par un mur de pierre couvert de ciment de 1 m de hauteur. On rejoint enfin la rue centrale d'Yverdon: route de 8 à 20 m de large avec trottoirs, et sur 500 mètres une belle allée de jeunes érables et de tilleuls qui ombragent la rue. Après avoir passé le pont de pierre recouvert d'une dalle de béton sur le Canal Oriental, VD 10.10 se rétrécit à 5 m et se couvre de pavés pour traverser le centre historique avec son château et ses vieilles bâtisses et s'achève au pont métallique sur la Thielle redimensionné par des structures en béton.

Yverdon, pont sur la Thielle: construit en 1880, pont à une arche métallique. Long de 32 m et large de 12 m, il a été redimensionné par des structures en béton pour atteindre 21 m de large et absorber ainsi la circulation croissante (DELACRETAZ, 1991) Fig. 3 (nab, 6. 6. 2001)



— Fin de la description —