

*Itinéraire VD 12*      *Lausanne - Pontarlier, F; col de Jougne*  
*Tracé 5*              *Route du XIXe siècle*  
*Cartes Nationales*    *1202, 1222, 1242, 1243*

### **HISTOIRE**      *Etat Juli 2002 / FM, ms*

Tracé principal par Prilly, Crissier, Mex, Penthaz, Cossonay, La Sarraz, Pompaples, Arnex-sur-Orbe, Orbe, Montcherand, La Russille et Lignerolle. L'arrivée à la frontière se fait en suivant la route Yverdon – Jougne VD 25.3; les aménagements de cette route faits au milieu du XIXe siècle ont été décrits sous VD 12.6.

Route de Bourgogne ou route de Lausanne à Jougne ou Pontarlier, lorsqu'on restaure ce tracé au début du XIXe siècle, on l'oriente alors sur Orbe, plutôt que sur Romainmôtier ou Croy. Si la superposition de ce parcours à celui qu'on désigne parfois comme route de Morges à Neuchâtel entre Cossonay et Orbe permet d'économiser les investissements, le district délaissé proteste: «auparavant la route de Lausanne à Jougne passait sur leur territoire et [les communes du cercle de Romainmôtier] en profitaient. Depuis 1804, la route passe par Orbe, La Russille, Lignerolle et elle devrait encore passer par le territoire des Clées mais pas par le village» (ACV, K IX 123/2, 1813). Le choix d'Orbe, plutôt que de Romainmôtier, est sans doute imposé par le dynamisme économique de la cité, véritable centre régional depuis le XVIIIe siècle grâce notamment à son rôle de marché et de centre d'approvisionnement pour la Vallée de Joux (RADEFF 1996: 396-397). Que Vallorbe se développe à son tour, et la route s'inclinera vers l'ouest, comme le montreront les tracés VD 12.7 et 12.8.

Au début du XIXe siècle, la sortie de Lausanne se fait toujours par le chemin des Clochetons et l'avenue Recordon, puis les routes de Prilly et de Cossonay.

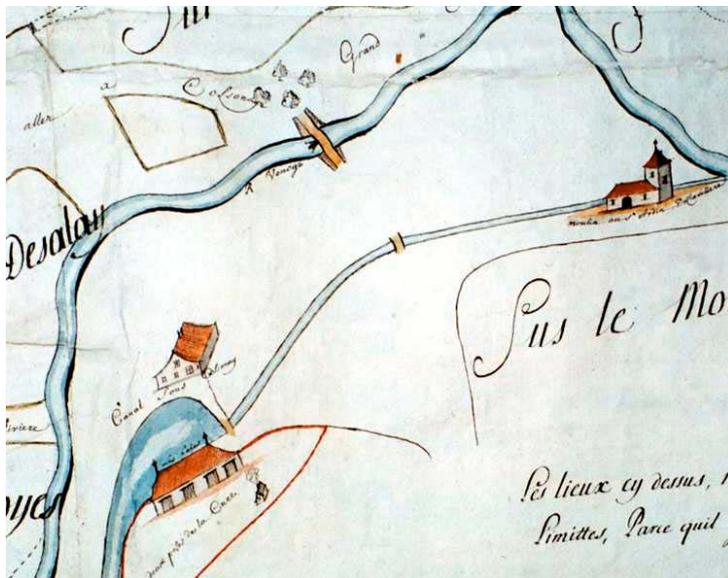
Attestée dès 1398 («viam publicam qua itur a Lausanne Cossoniacum» à Villars-Ste-Croix), la «carreria publica tendens a Lausanna apud Cossonay» passe «En Estra» près de Crissier en 1448. Appelée aussi «iter publicum» (Crissier 1448; Lausanne 1481; Bussigny 1498), elle quittait Lausanne par la porte de l'Ale, passait l'ancien pont de Chauderon (attesté en 1405 et réparé en 1429 et 1487-1488) et gagnait Prélaz et Prilly.

Le passage de la Mèbre, à Crissier, se fait par un gué contre lequel les communes de Crissier, Daillens, Penthaz et même Le Lieu réclament en 1779. Elles demandent un pont pour cette route «qui tend à Lausanne dès la Bourgogne et au pais de Valey..., chemin très fréquenté pour mener les graines au marché de Lausanne et même des denrées ordinairement conduites par des chars de Bourgogne en Franche-Comté». C'est en outre le chemin emprunté par les habitants de la Vallée de Joux qui viennent commercer à Lausanne, Vevey et autres lieux. Des accidents ont eu lieu selon la déclaration de deux charretiers bourguignons: «ayant leurs chars chargés de marchandises en fer qu'ils conduisoient à Lausanne, sortirent dudit Crissier le matin à la pointe du jour traversèrent aisément le ruisseau de la Mèbre rière ledit Crissier et dès lors il tomba abondamment de pluie de sorte qu'à une après midy de là ces charetiens voulurent passer ce ruisseau, l'un des dits chars fut

renversé dans l'eau et gaté, une partie perdue avec du fruit qu'ils conduisoient en Bourgogne...» (ACV, Bm 5/4, 1779). Un pont en pierre, dit «pont neuf», est construit en 1788 et les accès au pont refaits (ACV, H 383 c).

La Mèbre franchie, le tracé se dirige sur la Sorge en évitant le village de Crissier, ce qui ne se remarque plus guère étant donné le développement de l'espace bâti: seule la position de l'église témoigne du caractère excentré de la route. A la sortie de Crissier, elle franchit la Sorge, où un pont est attesté en 1558, qui n'est plus en 1782 qu'une simple passerelle pour piétons et chevaux, qui n'existe même plus début XIXe siècle puisqu'entre 1808 et 1811, un nouveau pont est construit «à quelques toises en amont du gué actuel» et les accès routiers refaits (ACV, K IX 123/1). La route se dirige ensuite sur la Croix-du-Péage, qui fait référence à l'ancien péage épiscopal de Crissier, attesté en 1379 (DEGLON 1949: 156). Evitant ensuite Villars-Sainte-Croix, la route se dirige sur Mex. Entre Penthaz et Cossonay, la visite faite en 1767 de la «grand'route dès le Valais en Franche-Comté, de la Vallée et de presque tout le bailliage de Romainmôtier, d'une partie de celui de Morges, à Lausanne et au Valais» décrit ce tronçon comme étant en rampe continue et très forte, passant la Venoge sur un pont fait à neuf en 1747. La restauration de la chaussée est alors estimée à 13000 francs, LL.EE. «ayant pris connaissance de la nécessité absolue de la réparation des chemins de Cossonay à Lausanne» accordent 8000 francs pour les travaux (ACV, Bm 4).

*Pont de pierre sur la Venoge et moulins de Cossonay, extrait de «Carte générale de la dîmerie de Penthaz et environs», 1704 (ACV, GC 2071)  
Fig. 1*



Pour Exchaquet qui le contrôle au début du XIXe siècle, le chemin de Lausanne à Cossonay est plutôt en bon état: s'il est mauvais et boueux sur Prilly, Renens et Crissier où il faut construire un aqueduc sur la Sorge, il a été rechargé de gravier sur Mex, bien réparé à Penthaz et refait à neuf à Penthaz (ACV, H 383 a). Dans les années suivantes, les réparations sont fréquentes. En 1803, les communes de Mex, Vufflens-la-Ville, Penthaz, Gollion et Cossonay protestent ne pas avoir les moyens de faire les travaux demandés, étant donné «la faiblesse du bétail, qui a faim et ne peut être attelé» (ACV, K IX 123/2). Le tronçon Mex – Vufflens-la-Ville est aménagé entre 1801 et 1815: la montée du Creux du Vernay, à Mex, est refaite à neuf, un aqueduc y est posé en 1813, et un autre sur le territoire de Vufflens-la-Ville, dans le Marais-de-Vers en 1806-1807, la route est gravellée, elle devrait être pavée, mais elle ne l'est pas

encore sur la commune de Mex en 1830-1834. Elle reste en revanche dans un état déplorable sur le territoire de Villars-Sainte-Croix, la commune «ayant voituré dernièrement de la boue au lieu de petites pierres ou gravier sur le chemin ensorte que les pauvres piétons qui vont au marché à Lausanne ne peuvent plus s'en tirer...» (ACV, K IX 123/2). En 1827, la commune de Penthaz proteste contre le tracé prévu pour la reconstruction de la route Lausanne – Jougne qui rencontrerait un profond ravin sur lequel il faudrait construire un grand pont, et qui en plus, ferait perdre au château de sa valeur puisqu'elle ne passerait plus directement devant... Le Canton n'entre pas en matière sur les griefs de la commune et des particuliers (ACV, K IX 123/2). Sur Penthalaz, «au chemin neuf sous l'Haye» la route est reconstruite à la satisfaction du voyer en 1807 (ACV, K IX 123/2). Sur Cossonay, une coulisse est posée au «chemin des Côtes» en 1806, la sortie nord empierrée en 1804 déjà (ACV, K IX 123/2) et le pont de la Tannaz, à la sortie du bourg, réparé en 1818 (ACV; K IX 9/16).

«Route tendant dès Cossonay à La Sarraz», avec l'amorce de la bretelle pour Villars-Lussery (VD 59.2), extrait de la «Carte du territoire de Cossonay», XVIIIe siècle (ACV, GC 1051/2)

Fig. 2



Dès Cossonay, la route Lausanne – Jougne file en droite ligne sur la Venoge, où elle rejoint l'ancien chemin de l'étraz montant de Senarclens sur Dizy (VD 33.1): le pont sur la Venoge à l'entrée de La Sarraz est construit ou restauré en 1759 selon Exchaquet (ACV, H 383 a). L'entretien de la route sur le territoire de Villars-Lussery est une lourde charge pour la commune, traversée par un autre rayon de ce même itinéraire (VD 12.3). Des travaux doivent être faits fin XVIIIe siècle à l'extrémité du territoire communal sur une portion de route déjà «établie à neuf il y a quelques années, mais cette chaussée [a été] détruite par les voitures considérables et extraordinaires de sels et grains qui ont eu lieu ces trois dernières années, la plupart dans l'hiver, ce qui nécessite la reconstruction de

ce rayon». Comme Cossonay a refait à neuf la portion sur son territoire, que La Sarraz et Dizy vont s'y mettre aussi, Villars-Lussery demande une aide financière pour mener les travaux (ACV, Bm 12, s.d.). Examiné quelques années plus tard par Exchaquet lors de la visite du «chemin de Morges à Yverdon», ce tronçon est «dans le plus mauvais état», fangeux, impraticable dans les temps de pluies, l'empierrement serait indispensable, mais la grande pauvreté de cette commune l'empêche de faire de gros travaux. Il a en revanche été refait à neuf sur Dizy et La Sarraz, ainsi qu'à Pompaples où le chemin est pareillement bon sauf pour la forte montée au-dessus du village que la commune a commencé à paver. Pompaples qui a laissé une partie de ses capacités financières dans la restauration de l'étraz (VD 12.1) demande un subside pour le pavage et l'élargissement du pont sur le Nozon dans le village (ACV, K IX, 123/2, 1827). L'année suivante, on commence l'expropriation des terrains pour la construction de la nouvelle grand'route (ACV, K IX 123/2), en 1830 les devis sont prêts (ACV, K IX 9/27, 29.9.1830). Le coude de Pompaples doit être réalisé entre 1839 et 1852, date de la carte communale sur laquelle il figure (ACV, GC 1069/1).

La route monte ensuite sur Arnex-sur-Orbe: le tracé est ancien et selon Arnex il a été ouvert lorsqu'on n'a plus pu maintenir l'étraz (VD 12.1) situé à la lisière de la plaine de l'Orbe et de ses marais: «obligés dès lors de céder à la force des éléments, on a ouvert et amélioré plus haut une autre route plus solide et plus sûre» (ACV, K IX 131, 1825). Les défenseurs de l'étraz considèrent en revanche le tracé du haut de manière moins positive: «de quelque manière qu'on s'y prenne le tracé supérieur présentera toujours une pente et une contrepente choquantes pour les voyageurs qui ne trouveront au point culminant qu'un hameau tel qu'Arnex... et qui s'étonneront que dans notre siècle de Lumières on ait exécuté tant d'ouvrage et fait une route si disgracieuse dans l'intérêt local d'un seul petit village...» (ACV, K IX 9/20, 1822). D'Arnex, la route descend en pente douce sur Orbe qui améliore ses accès: la route est redressée au Devin en 1810 (ACV, K IX 123/2).

L'entrée dans la ville même est délicat à cause du franchissement de l'Orbe: les premiers projets prévoient de passer par les Granges et sur son pont de bois, où arrivent l'étraz (VD 12.1) et la route de Moudon ou d'Echallens (VD 484), ainsi que «toute la communication du Jorat» et où devrait aboutir la route projetée pour Yverdon (VD 35). L'entrée dans la ville par le pont de pierre du Moulinet (à droite du point 476) est impossible: le pont est trop étroit pour les chars d'Allemagne, la rue qui le continue trop étroite aussi et trop raide (ACV, K IX 123/2, 1812). Le pont de bois des Granges lui est antérieur et est attesté au début du XIIe siècle déjà: on y perçoit un pontonnage et il porte alors le nom de Pont-du-Vua, indiquant qu'auparavant on passait l'Orbe par un gué (GINGINS-LA SARRA 1855: 23). Devant ces difficultés, Orbe lance l'idée d'un nouveau pont sur l'Orbe, à gauche du pont du Moulinet: le grand pont de pierre sera construit dans les années 1826-1830, non sans avoir enflammé tout le district. Orbe prépare un dossier solide: pour prouver l'importance du trafic, en mai 1823, les passages sur le vieux pont de pierre sont enregistrés: on dénote ainsi «pour 13 jours, 891 chars, 1578 chevaux attelés, 536 chevaux non attelés, 47 chars à boeufs, 170 boeufs et vaches non attelés». Les communes voisines s'offusquent à l'idée des frais de construction et surtout du droit de pontonnage que réclame Orbe pour rentrer dans ses investissements. Elles jouent toutes le vieil étraz contre le pont neuf et, avec la «voie romaine», l'assèchement des marais, le peuplement de la région, etc. Seules les communes de la Vallée de

Joux sont unanimes à soutenir la ville. Orbe lance la souscription pour son nouveau pont en 1823 (ACV, K IX 9/20, 1823 dossier pont d'Orbe).

Le carrefour de La Croix à la sortie d'Orbe où arrivent les routes de Lausanne à Jougne, d'Orbe au Val-de-Travers (VD 1219) et d'Yverdon à Orbe (VD 35) est aménagé en plusieurs étapes: la porte de la ville est détruite dans les années 1840, les routes élargies et redressées (ACV, K IX 123/2, BGC 1847/2: 97; CRDTP 1866: 61). D'Orbe, la route bifurque sur Montcherand et gagne Lignerolle en passant par la Russille et non plus par les Clées (VD 12.1). Exchaquet visite en 1804 le terrain de «cette route à construire aux frais d'Orbe, d'Arnex, de Montcherand et de Lignerolle»: il en ordonne l'élargissement entre Montcherand et la Russille, le pavage à neuf du canal du moulin à Montcherand et son déplacement au sud-est. La montée des Planches sur Montcherand devra être adoucie, le chemin passera en ligne droite dans le bis de Montcherand, puis dans la forêt de Chassagne. Elle sera pareillement adoucie dans le bois du Voisin après la Russille et le tracé coupera la colline de la Vieillemorte en écharpe, sur Lignerolle, «les descentes de la vis d'Orbe et du creux du Palure» seront aussi aménagées. La «route neuve de Lignerolle à Orbe» est achevée en 1809 (ACV, K IX 123/2). Les communes du district de Romaimôtier et Orbe s'entendent sur l'entretien de cette route à travers la forêt de Chassagne (ACV, K IX 123/2, 1813): «Orbe se charge de la route sur toute l'étendue de la forêt de Chassagne, Les Clées entretient la route sur son territoire sauf dans ladite forêt. Mais depuis la loi de 1811, Orbe se considère libérée de ses engagements, elle ne veut pas qu'il soit ouvert des mines à gravier sur cette forêt, et a demandé à Romainmôtier de participer à des charois coûteux».

De Lignerolle à la frontière, la route de Lausanne à Jougne suit le tracé de la route des sels refaite au XVIIIe siècle (VD 25.3).

Le tracé est présent sur la carte routière du canton de 1839 (ACV, GC 512 a) et bien attesté dans les plans et cartes des communes traversées: «route de Lausanne à Cossonay» sur la carte de Renens, Prilly, Jouxens-Mézery et Romanel de 1840 (ACV, GC 1131/1), «chemin tendant de Crissier à Vuflens» sur le plan de Villars-Sainte-Croix de la fin du XVIIe siècle (ACV, GB 184 a) ou «chemin tendant dès Cossonay à Lausanne» sur celui de 1729 (ACV, GB 184 b), «chemin public tendant dès Cossonay à Lausanne» sur le plan de Bussigny de 1765 (ACV, GB 157 c), «chemin de Mex à Lausanne» et «chemin de Mex à Daillens» sur le plan de Mex de 1726 (ACV, GB 65/2), le tracé est figuré sans mention de Montilier à Longet sur la carte communale de 1837-38 (ACV, GC 1065/1). «Chemin tendant dès Cossonay à Lausanne» sur le plan de Penthalaz de 1676 (ACV, GB 72 a), il est mentionné sur le plan de Penthalaz de 1674-76 (ACV, GB 71 a) comme «chemin tendant de Cossonay à Lausanne» et en 1739, franchissant le bief du moulin et la Venoge sur Penthalaz, comme le «chemin public de Cossonay à Penthalaz» (ACV, GC 71 b). Un plan partiel de Cossonay de 1729 (ACV, GB 51 a) le désigne comme «chauchy commun et chemin public tendant dès Cossonay à la Sarraz» longeant Grand Verney et Les Pâquis. Sur la carte communale de 1840-41 (ACV, GC 1051/1), il est désigné comme «route de Lausanne à Jougne», ainsi que sur le plan de La Sarraz de 1822-28 (ACV, GB 61 c), alors que la carte de Villars-Lussery de 1836-37 (ACV, GC 1063/1) l'atteste comme «route de Lausanne à Orbe» ou «route de 1ère classe de Jougne à Saint-Maurice» sur celle de Pompaples de 1852-55 faisant le large contour au-dessus

du village (ACV, GC 1069/1). La carte d'Arnex-sur-Orbe de 1756 (ACV, GC 1256/1) le désigne comme «chemin de La Sarraz à Arnex et à Orbe» et celle d'Orbe de 1756 (ACV, GC 255) comme «chemin public tendant dès La Sarraz par Arnex à Orbe», devenant «route de Lausanne» et «route de Jougne» sur la carte d'Orbe de 1840 (ACV, GC 1271/1). «Chemin tendant de Montcherand à Orbe» sur le plan de Montcherand de 1685 (ACV, GB 70 a), le tracé se scinde en deux, une branche passant dans le village devant l'église, l'autre l'évitant, et se reforme au delà du village pour filer droit sur la Russille par Planches-Neuves sur la carte communale de 1833 (ACV, GC 1270/1). Par La Russille, le tracé est attesté sur la carte des Clées de 1822 (ACV, GC 1263/2) comme «grande route de France à Orbe».

L'ATS 438 Lausanne 1874, 303 Cossonay 1894, 301 La Sarraz 1892, 292 Orbe 1892 décrit le tracé comme une route de 5 m et plus; il est attesté comme une route de 3 à 5 m de Montcherand à Lignerolle sur l'ATS 290 Lignerolles 1893.

**TERRAIN** Relevé 3 Mai 2002 / nab

Ce tracé est bien continu dans sa partie reliant Lausanne à Orbe par Cossonay, il emprunte d'ailleurs le plus souvent la route cantonale. Dans la deuxième partie, reliant Orbe à la frontière nationale près de Vallorbe, le tracé est tronçonné.

A Lausanne, il correspond au chemin des Clochetons et à l'avenue Recordon: ce sont des rues goudronnées larges de 5 à 6 m bordées de un, puis deux trottoirs. A Valency, le tracé continue avec son allée d'arbres sur Prilly, puis il n'apparaît que par tronçons avec des talus uniques de 1 m, puis des talus modernes de 4 à 5 m. A la Croix du Péage, on trouve une borne kilométrique en calcaire taillé indiquant les distances de 7 km à Lausanne et 39 km à Jougne.

Après le passage de l'autoroute, le tracé se poursuit en direction du nord-ouest. C'est une route goudronnée de 6 m avec avant Mex un talus amont de 1.5 m et après Mex un talus aval de 1.5 à 2 m, puis des talus latéraux de 1.5 à 2.5 m dont une partie (avant le ruisseau) est boisée. La montée vers Penthaz est aussi marquée par des talus latéraux de, mais plus élevés, de 2 à 4 m. Vers le sommet de la pente se dresse une pierre à sabot en pierre calcaire datée de 1812 avec l'inscription suivante: "La loi défend d'enrayer sans garde-roue et de mener des bois en traîne".

A Penthaz, le tracé, dédoublé sur 300 m, poursuit en direction de Cossonay Gare avec une interruption générée par l'aménagement d'un carrefour et d'un giratoire. Traversée la Venoge, le tracé monte dans la côte de Cossonay, bordé d'un talus amont de 2 m, en effectuant un virage en épingle. En aval, on trouve deux bornes kilométriques: la première indique 15 km de Lausanne et 31 km de Jougne, la suivante est à un kilomètre. Un bras du tracé coupe ce virage et est décrit sous le segment VD 12.5.1.

A l'entrée de Cossonay se dresse un long mur de pierre cimentée de 1 m de haut dans lequel est encastrée la deuxième borne kilométrique indiquant 16 km de Lausanne et 30 km de Jougne.

Le chemin entre Cossonay et La Sarraz est une route goudronnée en semi-chaussée avec des talus uniques de 1 à 2 m et d'une

largeur de 6 m. A la hauteur des Pâquis se trouve une borne kilométrique indiquant 19 km de Lausanne et 27 km de Jougne, alors qu'à l'entrée de la Sarraz le même type de borne indique respectivement 21 et 25 km. Un long pont (fig. 3) enjambe la Venoge, puis la route est, dans la première partie du village, flanquée d'un mur de soutènement de pierre cimentée de 2.5 m dont 1 m de mur libre, suivi d'un simple mur libre de taille identique.

*La Sarraz, entrée sud: pont sur La Venoge à une arche en voussoir  
Fig. 3 (nab, 3. 3. 2002)*



A La Sarraz, à la jonction avec VD 1326.3, on notera une pierre à sabot dont l'inscription est en partie illisible, datée de 18??. Le tracé passe devant une vieille auberge, l'église et contourne le château de la Sarraz, traverse la cluse et atteint Pompaples. On notera contre la paroi rocheuse, à la jonction avec VD 12.3, une fontaine datée de 1826 et une borne kilométrique indiquant 22 km de Lausanne et 24 km de Jougne. Faisant face à cette dernière, on trouve des pierres bordières.

Entre Pompaples et Orbe, le tracé se dédouble. Pour des raisons de lisibilité de la carte, le doublet est décrit sous VD 12.5.2.

Dans Pompaples même, la route goudronnée de 6 m est en partie en semi-chaussée. On notera à droite en montant, une borne kilométrique indiquant le milieu de l'itinéraire Lausanne - Jougne, soit 23 km, et une fontaine datée de 1865. Un court tronçon de 200 m double le tracé en coupant le large virage; c'est une route de 3 m flanquée d'un talus puis d'un mur de pierre. Là où ce tronçon rejoint la route qui a pris le virage, un mur de soutènement de pierre souligne la courbe de la route.

A la jonction avec VD 12.8, VD 12.5 oblique vers le nord en direction d'Arnex. C'est une route goudronnée de 6 m de large avec quelques talus de 1 m (fig. 4). A Arnex, on notera une fontaine datée de 1887. Là le tracé se dédouble: à l'ouest une route de 4 m, à l'est la route principale actuelle de 6 m menant jusqu'au pont d'Orbe. Ce grand "monument élevé par le peuple vaudois à l'utilité publique", tel qu'il est inscrit dans l'écusson au centre du parapet, est un ouvrage en pierre de taille à une arche principale en demi-cercle et deux arches secondaires (fig. 5).

*Tracé entre Arnex et Orbe  
Fig. 4 (nab, 3. 3. 2002)*



*Orbe: grand pont érigé entre 1826 et  
1830  
Fig. 5 (nab, 3. 3. 2002)*



A Orbe, avant de traverser ce grand pont, un bras de VD 12.5 oblique à l'est et descend abruptement vers l'Orbe où il rejoint VD 12.1. En haut de la pente, on relevera la pierre à sabot interdisant aux voituriers "[...]d'enreyer sans sabot et de mener des bois en traîne" (fig. 6).

Le bras principal qui enjambe l'Orbe par le pont décrit ci-dessus, se dédouble et embrasse la ville. On notera au centre du bourg d'Orbe une fontaine au bassin octogonal datant de 1753. Le tracé continue ensuite en direction du nord, bordé à l'ouest par un alignement de jeunes arbres, passe devant une église et une fontaine datée de 1822, avant d'obliquer à l'est et de remonter la vallée de l'Orbe.

D'Orbe à Montcherand, le tracé coïncide avec la route cantonale goudronnée de 6 m de large, soutenue vers Les Vaux par un mur de pierre cimentée de deux mètres dont un mètre est libre puis de talus latéraux de 1 à 3 m.

Orbe: pierre à sabot  
Fig. 6 (nab, 3. 3. 2002)



A Montcherand, VD 12.5 se dédouble et encercle le village alors que VD 12.6 l'évite en montant à l'ouest par la forêt. Le tracé traverse le village, on notera en montant à droite l'église (réputée pour ses vitraux) et la fontaine couverte portant les dates de 1829 et 1990, puis à gauche la fontaine à deux bassins datés de 1840 et 1870. La traversée du village est caractérisée par une route de 4 m de large qui est rejointe à l'orée de la forêt par le doublet, chemin de 2.5 m dont une partie est flanquée d'un talus boisé.

A la sortie de Montcherand, le tracé suit la lisière de la forêt puis se confond avec VD 12.6. Il reprend au point 624: c'est alors un chemin forestier de 2.5 m qui passe sous La Russille. Le chemin, élargi à 3.5 m, est taluté en amont sur quelque 300 m, puis à nouveau vers Condémine où le talus de 3 m est boisé. A l'entrée est de Lignerolle, VD 12.5 rejoint VD 12.6 qui se fond ensuite dans VD 25.3.

— Fin de la description —