

*Itinéraire VD 33  
Cartes Nationales**Gex, F - Cossonay (- Orbe)  
1222, 1241, 1242, 1261***HISTOIRE***Etat Januar 2002 / sbo, ms*

Itinéraire conduisant de Gex, en France, à Orbe, par Bonmont, Trélex, Vich, Bursins, Mont-sur-Rolle, Féchy, Aubonne, Villars-sous-Yens, Bussy-Chardonney, Clarmont, Cottens, Grancy, Senarclens, Cossonay ou Dizy, connu sous le nom d'Etraz. Entre Cossonay et Orbe, il se confond avec l'itinéraire Lausanne – Jougne, VD 12. Jusqu'à la fin du XVIIIe siècle, début XIXe siècle, l'ancien Etraz évite la ville de Nyon et traverse le district plus au nord, au pied du Jura. A cette date, la ville de Nyon a confisqué la route et le nom: les anciens chemins menant de Nyon à Aubonne par Gland, attestés dès le XVIIe siècle, sont fondus en une route principale appelée dès lors «route de l'Etraz», ce tracé a été placé sous VD 33.2, le parcours ancien à partir de la frontière française sous VD 33.1.

Selon François MOTTAS (1982: 114) et d'autres avant lui (VIOLLIER 1927: 420–423; STAEHELIN 1948: 357), l'Etraz aurait une origine romaine et aurait servi à relier Nyon/Colonia Julia Equestris, fondée par Jules César vers 45/44 av. J.-C., à Augst/Augusta Raurica, toutes deux colonies militaires placées de part et d'autre de la remuante population helvète. «On peut être sûr qu'elles furent reliées l'une à l'autre par une voie militaire. Son tracé ne peut être reconstitué que par hypothèse. (...) On ne peut trouver de tracé qui corresponde mieux à ces conditions que la route de l'Etraz» passant par la plaine de l'Orbe puis le long du lac de Neuchâtel (MOTTAS 1982: 114). Cette affirmation est contestée par Nathalie PICHARD SARDET (1989/2: 49) qui ne remet pas en cause l'origine ancienne de cette route, mais qui, compte tenu de son départ dans le pays de Gex, de son évitement de Nyon et de sa rectitude géographique, considère que «ces caractéristiques topographiques induisent plutôt l'idée d'une route interrégionale, drainant un trafic à longue distance (Gaules – région genevoise – Rhin), sur laquelle Nyon est une étape, reliée par une voie de raccordement.» L'évitement de Nyon pourrait même suggérer «un cheminement plus ancien, antérieur à l'arrivée des Romains».

Les vestiges archéologiques jalonnent l'Etraz: deux milliaires du IIIe siècle ont été retrouvés à Vich et à Begnins, dont les archéologues ne connaissent cependant pas l'emplacement originel (PICHARD-SARDET 1989: 49). A Bursins, des fouilles ont exhumé des tombes et d'autres matériaux de l'époque romaine (RHV 1902: 372 ss; VIOLLIER 1927: 101; DHV I: 300; RHV 1960: 194; 1981: 169 ss), d'autres tombes et des restes de constructions romaines ont été retrouvés à Féchy (BONSTETTEN 1874: 22; DHV I: 722-723; II: 639; VIOLLIER 1927: 170; DEGEN 1957: 438). A Trévelin, premier site de la future ville d'Aubonne (BONSTETTEN 1874: 4), à Bussy-Chardonney des traces de vastes constructions le long de la Vy d'Etraz, à la Muraz (BONSTETTEN 1874: 16 ss; TROYON 1868: 517; DHV I: 308, 364; II: 828; VIOLLIER 1927: 102, 109; DEGEN 1957/1: 428; JBSGU 1991: 192), d'autres vestiges de constructions avec céramiques, peintures et nécropole à Grancy au nord du tracé passant par le village (BONSTETTEN 1874: 24; TROYON 1868:

516; DHV I: 783; VIOLLIER 1927: 179 ss; DEGEN 1957/1: 439), ou à Senarclens (BONSTETTEN 1874: 38; DHV II: 650; VIOLLIER 1927 : 311-312; DEGEN 1957/1: 453; RHV 1982: 191). De l'autre côté de la frontière nationale, l'Etraz traverse les territoires de Cessy, Segny et Versonnex, dont la centuriation romaine est bien conservée, mais dans lesquels manquent pareillement des vestiges archéologiques attestant le tracé (MALGOUVERNE, MELO 1986: 28).

Dans le premier tiers du XIIe siècle, le monastère cistercien de Bonmont est fondé à quelques pas de l'Etraz, sur l'actuelle commune de Chésereux. Création probable des sires de Divonne, le monastère est rapidement doté de biens dans quasiment tous les villages de la région. Son activité agricole, mais aussi son intérêt pour la construction de moulins et de forges et la prospection minière (cf. PELET 1978: 83 ss), ont sans doute contribué à dynamiser la région et la route. Autre témoignage plus récent de cet itinéraire: le pont d'Aubonne sur la rivière du même nom attesté en 1365 déjà. Guillaume de Grandson, seigneur d'Aubonne, obtient alors le droit d'y construire un pont et d'y percevoir un péage. L'année suivante, les habitants de Mont-le-Grand, Rolle et Genolier sont exemptés de la taxe, puis les bourgeois de Cossonay (DELACRETAZ 1991: 54–55).

Jusqu'à Aubonne, l'Etraz est plus ou moins parallèle à la route du lac (VD 2): toutes deux canalisent le trafic en direction du plateau suisse. La création de Morges dès 1280 et l'attractivité de son port feront à l'Etraz une rude concurrence: le commerce de Genève en direction de la Suisse empruntera la voie lacustre jusqu'à Morges pour se diriger ensuite sur Yverdon (VD 19) et dans une moindre mesure sur Lausanne, Moudon et Payerne (VD 20, ou VD 7, VD 8, VD 9) (BERGIER 1965: 288). De plus, l'histoire tourmentée du pays de Gex au cours du XVIe (conquis par Berne en 1536, rendu à la Savoie en 1567, occupé par les Suisses à la fin du siècle et conquis par la France en 1600) n'est pas gage de dynamisme économique pour la région. La paix revenue avec l'intégration du pays de Gex dans le royaume de France, son économie est désormais toute entière tournée vers Genève. L'Etraz n'est plus alors qu'une route destinée au trafic local, transfrontalier ou non. Son évitement de Nyon, seule ville proche pour les communes du pied du Jura et qui leur sert de lieu de marchés et de foires, de centre administratif aussi, accélérera la désaffection de l'itinéraire. Côté français, ce sont les liaisons de la Faucille avec Gex, St-Genis, Collonges et Fort de l'Ecluse ou Versoix qu'on aménage au cours de la deuxième moitié du XVIIIe siècle. La route Gex – Divonne – Nyon appartient au réseau secondaire et l'Etraz, l'ancien «chemin de Gex» se dirigeant vers Bonmont, n'est même plus mentionné (MALGOUVERNE, MELO 1989: 33–35). C'est la création du canal d'Enteroches au milieu du XVIIe siècle, primitivement conçu entre Morges et Yverdon, mais effectivement construit entre Cossonay et Yverdon, qui apportera un nouveau dynamisme à la route de l'Etraz en facilitant l'exportation du vin de La Côte vers la capitale (PELET 1946: 178–179).

En 1811, lors du classement des routes cantonales, le nom d'Etraz est donné à la route allant de Nyon à Cossonay, rangée parmi les routes de 2e classe (RLV 1811: 192–194). La première partie de l'itinéraire, de la frontière française à Luins, est alors laissée parmi les chemins vicinaux. L'Etraz historique a donc été capté par Nyon et les communes du pied du Jura protestent contre ce détournement de tracé et de nom: elles n'ont plus de liaison commode avec les villages de La Côte et doivent faire le détour par

Nyon. On propose de restaurer l'ancien tracé, mais en le détournant de Vendôme-Bonmont sur Crassier, ce que l'Etat refuse (ACV, K IX 131, 1812). L'intérêt de l'itinéraire est rappelé par Vich en 1826: «personne n'ignore que les habitants de la Côte soutiennent des relations journalières avec ceux de la partie septentrionale du district de Nyon..., en abandonnant cette route, on entraverait les communications, paraliserait l'industrie et on porterait atteinte aux progrès de l'agriculture. La Côte tire annuellement des grains, des foin et des pailles de la partie supérieure du District de Nyon, le mauvais état de la route de l'Etraz rend le transport de ces denrées difficiles [...] Il en va de même pour les vins que La Côte écoule dans cette partie du district de Nyon, pour les bois de construction et autres, qu'elle tire de Saint-Cergue, le roc des carrières de Givrins et Genollier, et les planches et autres marchandises des usines de ces environs» (ACV, K IX 131). L'affaire est encore défendue devant le Grand Conseil: chacun sait qu'entre les communes de La Côte et celles du haut du district de Nyon et du pays de Gex, «il se fait un commerce denrées assez considérables [...] De tous temps, le besoin de cette route s'est fait sentir; aussi est-elle une des plus anciennes de l'Helvétie. Fondée ou réparée par les Romains, elle tenoit du Fort-de-L'Ecluse à l'intérieur du pays [...]. Lors de la nouvelle classification de nos routes, le chemin de l'Etraz fut laissé de côté, tandis qu'une route toute différente, usurpant un nom qui ne pouvait devenir le sien, fut élevée sous ce titre au rang de route de seconde classe [...]» (BGC 1830: 397–398). Il faut relever la confusion volontaire entre ancienneté d'un itinéraire et permanence des circulations marchandes qui l'empruntent: la lutte des communes pour «leur» Etraz est aussi une lutte de la campagne contre la ville envahissante, Nyon, qui s'empare des trafics et d'une histoire qui ne lui reviennent pas de droit. Le même conflit éclatera dans les années 1820 entre la ville d'Orbe et les communes voisines au sujet de la réparation d'un tronçon de cet Etraz (VD 12.1): les villages du district de La Sarraz seront pour l'Etraz, qui a toujours été là, la ville contre pour des raisons de modernisme et surtout d'intérêt bien compris.

Toutes les communes longeant l'itinéraire se mobiliseront en 1835 quand il s'agira de refaire le tracé entre Féchy et Lavigny et de faciliter le passage de l'Aubonne. Même Yverdon plaidera pour «le chemin de l'Etraz (ancienne voie romaine comme on sait) [qui] traverse le canton» et sur lequel «aboutissent les communications d'un grand nombre de districts [et qui] est la route des vins de La Côte qui viennent s'embarquer à Yverdon et de là se rendre dans la Suisse allemande» (ACV, K IX 9/5, 13.5.1835).

Malgré les demandes répétées des communes, l'Etraz restera inscrit dans la deuxième classe lors de la révision de la loi sur les routes en 1848 (RLV 1848: 568) comme «route de Nyon à Cossonay par Aubonne», après avoir été désigné comme «chemin de l'Etraz» ou «chemin de Gex à la Côte».

**TERRAIN** Relevé 29 November 2001 / nab

L'itinéraire de l'Etraz, part de la frontière française au nord de La Rippe, longe le pied du Jura et du vignoble, puis à partir de Rolle, traverse celui-ci jusqu'à Aubonne. Il franchit les eaux abondantes de la rivière du même nom et parcourt une bonne partie du canton en prenant une direction septentrionale pour atteindre Cossonay. Puis,

l'itinéraire VD 33 est relayé par VD 12 au nord de Cossonay, juste avant La Sarraz.

L'itinéraire VD 33 est composé de VD 33.2 entre Nyon et Cossonay et d'un tracé plus ancien, VD 33.1 entre la frontière nationale et Vich, entre Féchy et Aubonne et entre Secarclens et la Sarraz. Ce dernier tronçon est dédoublé, mais garde le même numéro.

— *Fin de la description* —