

IVS

VD 5.3

INVENTAIRE DES VOIES
DE COMMUNICATION HISTORIQUES
DE LA SUISSE

Documentation IVS
Canton de Vaud

Importance Nationale

page 1

<i>Itinéraire VD 5</i>	<i>(Lausanne -) Vevey - Saint-Maurice, VS (- Martigny)</i>
<i>Tracé 3</i>	<i>Route du XIXe siècle</i>
<i>Cartes Nationales</i>	<i>1264, 1284, 1304, 1305</i>

HISTOIRE *Etat Juni 2003 / ms*

Sauf entre Veytaux et Villeneuve et à l'entrée d'Aigle, la route cantonale suit le tracé antérieur et traverse les territoires de Vevey, La Tour-de-Peilz, Clarens, Montreux, Veytaux, Villeneuve, Rennaz, Roche, Yverne, Aigle, Ollon et Bex.

De Vevey à Villeneuve, la chaussée longe le lac, exigeant force murs de protection contre les eaux et elle traverse, autrefois malaisément, les Bayes de Clarens et de Montreux, ainsi que le «torrent quinteux» de la Tinière aux brusques colères (VILLENEUVE 1991: 54). De Villeneuve à Saint-Maurice, c'est parfois le Rhône, ou ses affluents, l'Eau Froide, la Grande Eau, la Gryonne ou l'Avançon qui l'emportent dans leurs débordements, fréquents avant les endiguements des XVIIIe et surtout XIXe siècles.

À Vevey, ce tracé commence au fameux pont Saint-Antoine sur la Veveyse, qui a disparu sous les pavés de la place de la Gare. Déjà mentionné en 1147 comme pont de bois (DELACRETAZ 1991: 98-99), c'est probablement à lui que pense un chanoine lausannois qui prévoit en 1290 un legs de 60 sols pour «refaire le pont de Vevey» (PAYS ROMANDS 1997: 77). Le pont Saint-Antoine est reconstruit en pierre au XVIe siècle sur «12 petites arches supportées par des piliers massifs» et il s'effondre lors de la crue de 1659. Rebâti sur 7 arches, il succombe à nouveau en 1726. La rivière est alors bordée d'un mur de protection et le pont reconstruit en 1727, doté d'un fort dos d'âne qui en rend le passage malaisé (cf. fig. 1). En 1782, Vevey veut le reconstruire et demande l'aide de Berne: il est «si étroit que deux chars chargés ne peuvent s'y rencontrer sans un péril, qui est encore augmenté par la courbe que décrit le pont, et qui empêche de se voir à temps pour éviter les rencontres» (ACV, Bm 31, nov. 1782), en plus c'est «un monument absurde qui a fait pendant longtemps la honte de Vevey et l'effroi des voyageurs... » (RECORDON 1970: 352). Henri Exchaquet fait l'année suivante les plans d'un nouveau pont qui aboutirait à la place du Marché et qui suscite les protestations de la ville: on veut restaurer le pont et non le déplacer. En 1805, un pont à une seule arche est construit (ACV, K IX 120/4; ACKERMANN-GACHET 1995: 499-522), qui n'est déjà plus utilisable en 1846 et cède la place à un autre, à trois arches cette fois, en 1852 (DELACRETAZ 1991: 98-99).

IVS

INVENTAIRE DES VOIES
DE COMMUNICATION HISTORIQUES
DE LA SUISSE

Documentation IVS
Canton de Vaud

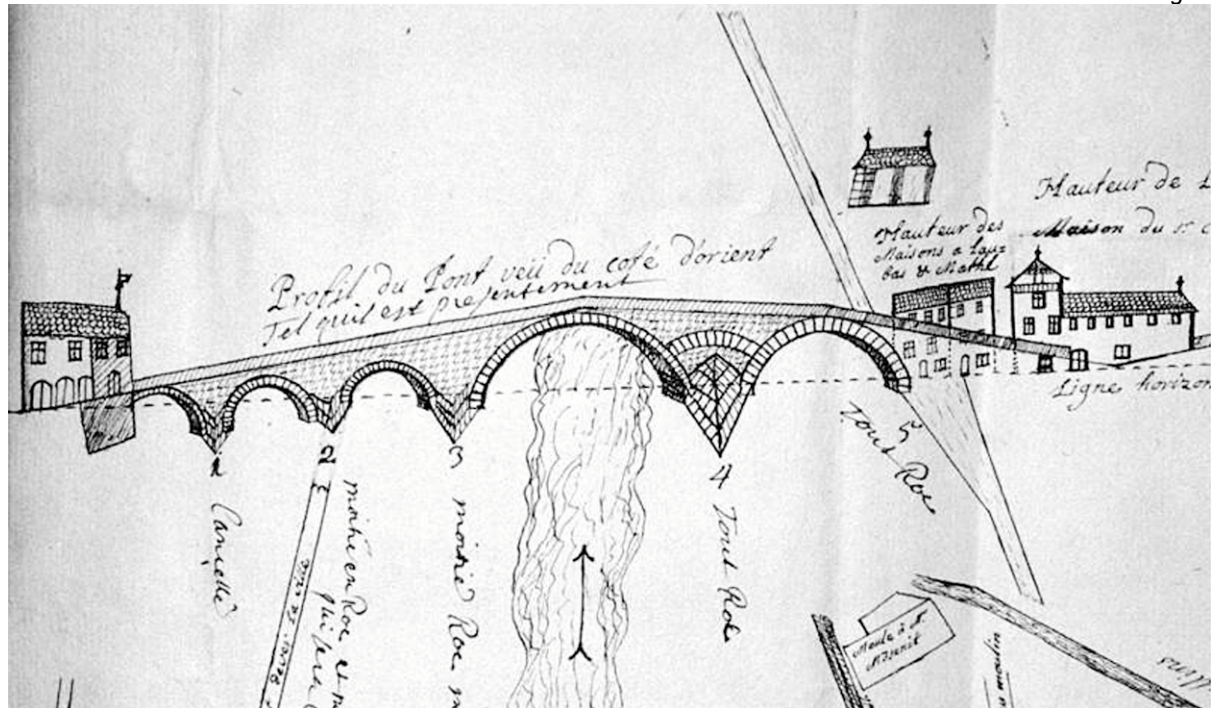
VD 5.3

Importance Nationale

page 2

Le pont Saint-Antoine de Vevey, construit en 1727-1728 (ACV, Bm 32)

Fig. 1



A l'intérieur de Vevey, la route de 1ère classe est élargie en 1860 (CRCE 1860: 29). A la sortie du territoire communal, c'est l'Ognona qu'on franchit au XVIIIe siècle sur un pont, en aval d'un autre pont de pierre servant à la route de Vevey à Blonay (VD 1600.2). Le péage se trouve à proximité (HILFIKER 1966: 81) et comme le pont sur la Veveyse, celui-ci résiste mal au torrent. Construit en pierre, il est emporté en 1726 et pendant plusieurs années la «grande route d'Italie» traversera l'Ognona sur une passerelle de planches. En 1742, Berne, Vevey et La Tour-de-Peilz le reconstruisent (RECORDON 1970: 353; ACV, K IX 120/5). L'accès au pont depuis La Tour-de-Peilz est aménagé en 1804 (ACV, K IX 120/5), la route élargie entre les deux villes en 1848 (CRCE 1848: 116) et l'entrée à Vevey corrigée en 1864 (CRDTP 1864: 17).

Jusqu'à Clarens la route longe le lac, franchissant la Maladaire sur un pont de pierre près de l'«Hôpital de Montreux» (Burier). Une carte du «chemin de Vevey à Villeneuve», dressée en 1729 (ACV, GC 599-610) montre le tracé parfois périlleux du chemin longeant de très près le lac, protégé par des murs de soutènement délabrés ou de «grandes murailles» récentes, notamment au Basset, interrompus par des barrières qui indiquent les «endroits où l'on jette le bois au lac», et recense même quelques accidents, ainsi sous le Merlet, l'«endroit où M. Graffenried est tombé avec son cheval» (cf. fig. 2)

IVS

INVENTAIRE DES VOIES
DE COMMUNICATION HISTORIQUES
DE LA SUISSE

Documentation IVS
Canton de Vaud

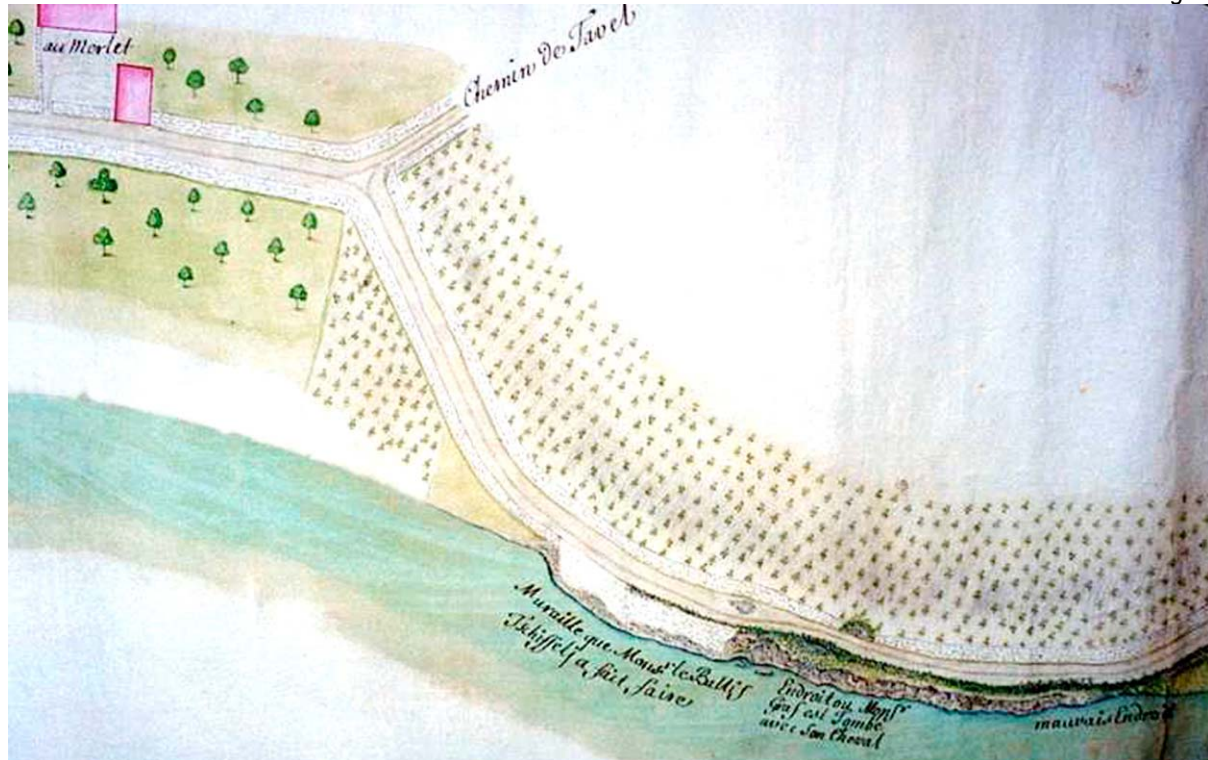
VD 5.3

Importance Nationale

page 3

Extrait de la Carte du chemin de Vevey à Villeneuve, de 1729, à
l'embranchement de la route de Tavel (VD 1618) (ACV, GC 600)

Fig. 2



Cette proximité lui vaut d'être souvent menacée, ou ses murs de soutènement, par les fortes eaux. Les conflits relatifs à ces indispensables murs de protection sont nombreux dans les documents: à la charge des propriétaires bordiers, leurs fréquentes restaurations sont coûteuses et il faut toute l'obstination des voyers pour les maintenir en état (nombreuses affaires début XIXe siècle dans ACV, K IX 120/5). On retrouve le même problème en Grandchamps, juste après Chillon, où le lac ruine la digue de la chaussée en 1807; reconstruite l'année suivante, elle pose à nouveau problème en 1816 quand le propriétaire du terrain voisin conteste les frais, précisant en outre que la route a été élargie à cet endroit par Berne entre 1747 et 1750 (ACV, K IX 120/6).

C'est aussi dans ces années qu'on restaure le tronçon Merlet – Maladaire et c'est à la suite de ces travaux qu'on note «l'apparition à Montreux en 1751 du premier char ayant effectué la traversée sans avoir pris de précautions spéciales» (RECORDON 1970: 351; MONTREUX 1950: 67). De nouveaux travaux y sont faits entre Basset et Burier, le Merlet et la Baye de Clarens en 1826 (CRDTP 1864: 56-60).

Le problème majeur que ce tracé doit affronter jusque vers le milieu du XIXe siècle est la traversée des Bayes de Clarens et de Montreux. La première surtout, telle que la représente la carte de 1729, présente un espace désolé où la route n'est plus qu'un sentier qui, depuis les fortes inondations de 1726, traverse la Baye tout simplement à gué (cf. fig. 3).

IVS

INVENTAIRE DES VOIES
DE COMMUNICATION HISTORIQUES
DE LA SUISSE

Documentation IVS
Canton de Vaud

VD 5.3

Importance Nationale

page 4

*VD 5.3 traversant le cône désolé de la Baye de Clarens, extrait du
dessin de l'ancien chemin de Clarens et Tavel à Baugy, Burier, etc.,
attribuable à J.-Ls Reinhardt, 1729 (ACV, GC 621 A)*
Fig. 3



En 1793, LL.EE. chargent l'ingénieur français Nicolas Céard de trouver une solution. Céard prévoit la construction d'un canal en direction du Basset et du lac qui déchargerait la Baye de Clarens et d'un pont en charpente pour la traversée (cf. fig. 4).

IVS

INVENTAIRE DES VOIES
DE COMMUNICATION HISTORIQUES
DE LA SUISSE

Documentation IVS
Canton de Vaud

VD 5.3

Importance Nationale

page 5

Projet de Nicolas Céard pour la maîtrise de la Baye de Clarens par la création d'un canal de dérivation de la rivière, avec construction d'un pont en charpente, 1793 (ACV, Bm 35)

Fig. 4



La Révolution survenant, le projet est abandonné. Il est repris en 1808 et Henri Exchaquet mène des travaux d'endiguement du torrent qui sont détruits peu après. En 1811 et en 1823, de nouvelles digues sont édifiées que la rivière emportera en 1825... En 1833 enfin, le Canton remet à l'ingénieur valaisan Ignace Venetz la charge de ces travaux, mais en 1846 Venetz abandonne. Entre 1847 et 1852, la construction d'un chenal de 7.5 m de large, d'un grand bassin de 20 m de large avant le passage du pont permet de maîtriser la rivière. A la fin du siècle, des travaux d'endiguement sont entrepris sur les hauts de la Baye et sur ses affluents afin de réguler le débit des eaux (MEMORIAL 1896: 130-136).

En 1793, Céard avait aussi fait un projet pour la domestication de la Baye de Montreux, moins malcommode cependant que celle de Clarens. Traversée aussi à gué au XVIIIe siècle, elle est progressivement endiguée et dotée d'un pont courant XIXe siècle (cf. fig. 5).

IVS

INVENTAIRE DES VOIES
DE COMMUNICATION HISTORIQUES
DE LA SUISSE

Documentation IVS
Canton de Vaud

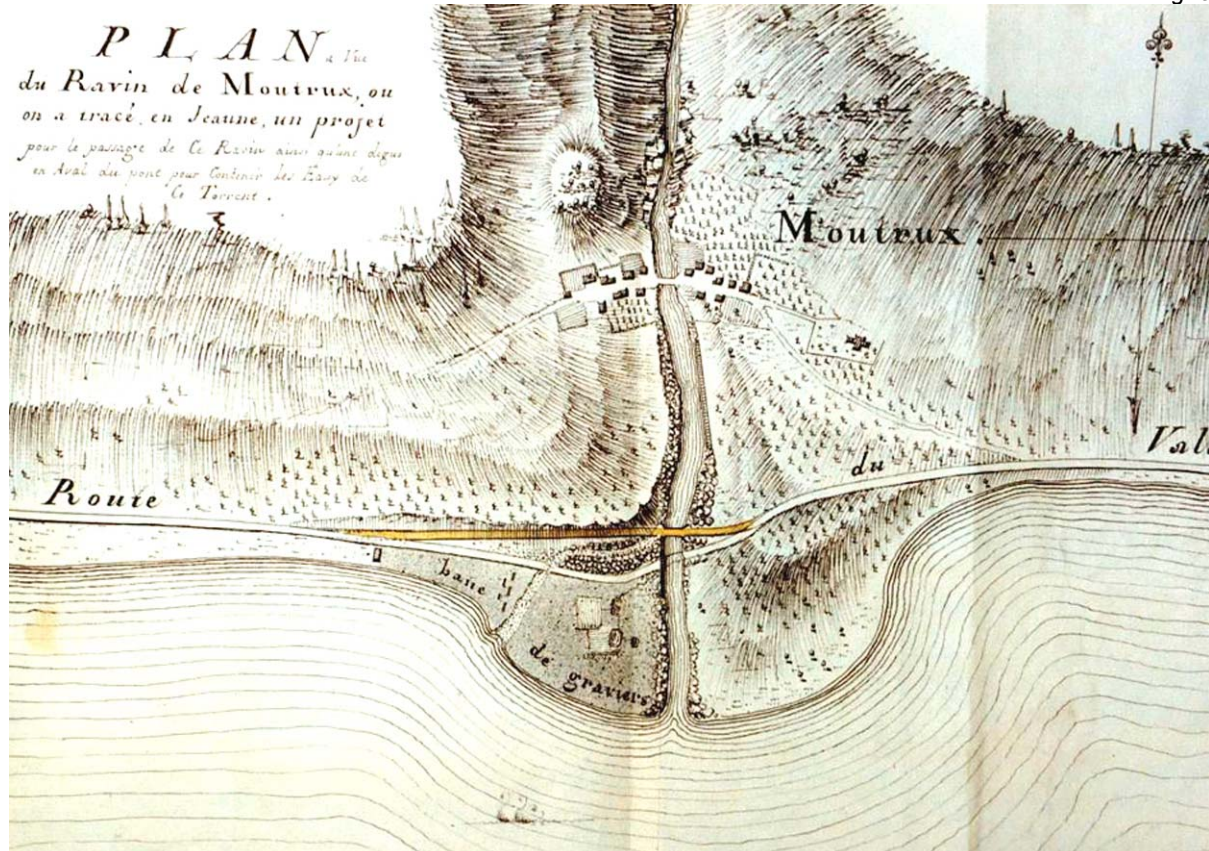
VD 5.3

Importance Nationale

page 6

Autre projet de Nicolas Céard pour le franchissement de la Baye de Montreux, avec digue et nouveau tracé, 1793 (ACV, Bm 35)

Fig. 5



Entre les deux Bayes, le tracé longe le lac au plus près. Un grand mur de soutènement est construit à Vernex vers le milieu du XVIIIe siècle (MONTREUX 1950: 68) et en 1816 le voyer exige que les barrières soient reconstruites côté lac à cause du danger du passage (ACV, K IX 120/5). Si l'on en croit BETTEX (1913: 35), la «route du lac» aurait évité tous ces obstacles, au moins jusqu'aux travaux du milieu du XVIIIe siècle: elle aurait en effet quitté la rive à la hauteur de Vernex, gagné Les Planches et rejoint Chillon par Collonge, le moulin de Territet, le pont de pierre sur la Veraye de Veytaux et de là serait redescendue sur Chillon, soit en partie le tronçon du vieux tracé retenu dans VD 5.2. Dans les années 1860, de gros travaux sont faits pour élargir et redresser la chaussée entre Clarens et Bon Port, à Montreux (CRCE 1861: 40; CRDTP 1863: 35; 1864: 35; 67-68; 1865: 39).

On passe sur Territet-Veytaux sans problème, la Veraye est aisément franchie à gué ou sur des planches, puis le tracé s'enfile dans le détroit de Chillon. Actuellement, entre la promenade, la voie de chemin de fer et la route cantonale, la comparaison avec les anciens plans n'est pas aisée. Les plans et gravures du XVIIIe siècle montrent que le grand chemin passait près du lac (cf. ill. de VD 5), sans doute en partie sur le tracé repris par la voie de chemin de fer. Il en reste un court tronçon à Chillon (cf. VD 5.2). La route cantonale est reconstruite entre Grandchamp et Territet en 1826 (CRDTP 1864: 56) et entre Veytaux et Villeneuve dans les années 1850 (pour les plans cf. ACV, K IX 211/7) et une carte dressée en

IVS

INVENTAIRE DES VOIES
DE COMMUNICATION HISTORIQUES
DE LA SUISSE

Documentation IVS
Canton de Vaud

VD 5.3

Importance Nationale

page 7

1851 montre l'ancien et le nouveau tracés (cf. fig. 6). La construction de la voie ferrée Lausanne – Villeneuve entre 1856 et 1861 – le tronçon Villeneuve – Saint-Maurice est réalisé en 1856-1857 – provoque le déplacement de la route en amont à Chillon ainsi qu'entre la Tinière et l'embranchement pour l'Hôtel Byron (VILLENEUVE 1991: 223-224). En 1864, la colonie disciplinaire de Chillon procède au nivellement des remblais de terre devant Chillon, résultat de la construction du chemin de fer (CRDTP 1864: 43).

*Extrait de la Carte de la route Lausanne – Saint-Maurice entre la Baye de Clarens et Villeneuve, 1851 (ACV, K IX 1149/357.1)
Fig. 6*



Peu avant Villeneuve, le tracé franchit le ruisseau de la Tinière à gué avec une passerelle pour les piétons. En 1766, Berne y fait construire un cassis, sorte de rigole empierrée, pour faciliter le passage, mais l'ouvrage quelques années plus tard «est creusé par les eaux et presque miné», un pont devient indispensable. En

IVS

INVENTAIRE DES VOIES
DE COMMUNICATION HISTORIQUES
DE LA SUISSE

Documentation IVS
Canton de Vaud

VD 5.3

Importance Nationale

page 8

attendant, le passage est renforcé par un pavé de grosses pierres, travaux qui semblent autoriser Villeneuve à percevoir encore en 1809 un droit de pontonnage pour se rembourser... (ACV, H 383 a; K IX 120/6, 1.7.1803; VILLENEUVE 1991: 212). Les choses en restent là jusqu'en 1844 où un pont est construit, que le torrent emporte deux ans plus tard...

L'aménagement de la «grande route d'Italie» impose le démantèlement des portes de Villeneuve en 1838, pourtant à cette époque, une bonne partie du lourd trafic est déjà dirigé sur la route longeant le bord du lac, hors du bourg lui-même, où s'installera au XXe siècle la route cantonale (VILLENEUVE 1991: 208-209).

Pont de Villeneuve sur VD 5.3 à côté du pont de la Faraz (VD 1539.1), extrait du plan de Villeneuve de 1766 (ACV, GB 14 c)

Fig. 7



A la sortie du bourg, la route passe l'Eau Froide sur un pont à trois arches, fortement arqué, aussi esthétique – il a inspiré de nombreux peintres (cf. VILLENEUVE 1991: 56, 205, 208, 242, 290) – que malcommode, au bout duquel Berne a planté dès 1476 un pilier carré de pierre au sommet duquel «flottait» un fanion de tôle portant ses armes (cf. fig. 7). Ce pont, attesté en 1347 déjà, n'est plus compatible avec le trafic routier croissant du XIXe siècle: selon Adrien Pichard, il «pourrait subsister encore fort longtemps, si sa solidité était la seule circonstance où on doit avoir égard. Mais le peu de largeur et les pentes de la voie me paraissent exiger qu'on le reconstruise, dès que le temps de cette amélioration sera venu». Avec l'endiguement de l'Eau Froide de Roche à son embouchure dans le Léman entrepris en 1868, le vieux pont est démoli et un nouveau construit (VILLENEUVE 1991: 209-210). Avant ces

IVS

INVENTAIRE DES VOIES
DE COMMUNICATION HISTORIQUES
DE LA SUISSE

VD 5.3

Documentation IVS
Canton de Vaud

Importance Nationale

page 9

travaux, la route a souvent, entre Villeneuve et Rennaz, les pieds dans l'eau... Ainsi par exemple en été 1816, Noville doit désigner un «batelier chargé de [faire] traverser les piétons sur la partie de la grande route submergée par les eaux du lac» (ACV K IX 9/14-80). Placée sur un terrain marécageux, la route est en outre soumise à des charges – sel, gypse, marbre – qui la défoncent sans cesse: des travaux de rehaussement de la «route de la Monnéaz» – selon un lieu-dit «La Mounie», dite aussi «route de la Monnaie» (cf. VD 5) – sont entrepris en 1817-1818 (ACV, K IX 9/15 et 16; K IX 120/6).

Le tracé atteint Rennaz par la Grange des Tilles et traverse le village – qui doit paver sa rue en 1812 (ACV, K IX 120/6). De Rennaz à Roche, la chaussée est notoirement dégradée en 1800 (ACV, H 383) et 30 ans plus tard 2000 caisses de matériaux de recharge à prendre en partie dans le bassin de flottage de Roche seront nécessaires pour la stabiliser entre Rennaz et Villeneuve (ACV, K IX 120/6, 20.6.1832). Mieux assis dès Roche, le tracé n'en est pas moins «infiniment fatigué par les transports de blocs de marbre, des sels et des gips» (ACV, K IX 120/6, 17.8.1810).

De Roche à Bex, la chaussée est bornée vers le milieu du XVIIIe siècle: à l'occasion de cette visite, on a relevé les nombreuses anticipations de bordiers qui rendent «ces chemins trop étroits pour que deux chars puissent croiser» et on signale les dépenses considérables qui ont été faites pour les rétablir, ainsi que les bornes (ACV, Bm 34).

Sous Yverne, la route traverse le torrent du même nom sur un ponceau en 1812, détruit l'année suivante par «les grosses eaux qui ont en outre changé de parcours» (ACV, K IX 120/6, 6.8.1813).

Dans les années 1830, l'accès à Aigle ne satisfait plus personne. On en discute au moment de la construction de la route des Ormonts (cf. VD 1520). Le projet de l'Etat prévoit que cette route partira de la rive droite de la Grande Eau dès le pont de pierre à l'entrée d'Aigle: elle s'embrancherait ainsi dans la route du Valais. La ville veut un nouveau pont plus en amont, sous la Revoutaz, qui entrerait dans le bourg directement par le haut. Ce tracé éviterait de charger de nouvelles circulations la «route de Lausanne à Saint-Maurice ou de France en Italie [qui] est étroite, sineuse, humide, encombrée» à l'intérieur d'Aigle et qu'on ne pourrait améliorer sans de très lourds investissements, autant vaudrait alors construire un tracé neuf dans la plaine. Pour donner plus de poids à ses intérêts, Aigle se fait l'écho des protestations «universelles» contre le mauvais accès d'Aigle et d'Yverne à la grande route: «depuis longtemps le pont en pierre au sortir d'Aigle, ainsi que la grande route, dès là jusques à l'endroit appelé la Tannaz sous Yverne, ont été l'objet de maintes observations de la part des voyageurs étrangers, des plaintes des Vaudois qui sont appelés à trafiquer dans ces contrées, et en particulier des habitants qui la composent. En effet si on considère les énormes charges qui sont transportées par cette route, venant d'Italie en Valais, ce qui se voit du pays même, tels sont les marbres de St-Tryphon, les gyps bruts et fabriqués, les bois de hêtres et sapins pour chauffages provenant en grande partie des forêts cantonales, les sels, les bois de constructions, etc. Il est impossible de ne voir qu'avec peine graver les attelages sur un pont d'une hauteur démesurée ..., suivre ensuite une route où existent nombre de remontées et de courbes, d'un entretien très coûteux, à cause des fréquents débordements du torrent d'Yverne, quelques fois même forçant les diligences et messenger à donner le tour par le village d'Yverne» (ACV, K IX 9/7, 1836). On demande une route «plus en rapport avec l'aisance

IVS

INVENTAIRE DES VOIES
DE COMMUNICATION HISTORIQUES
DE LA SUISSE

VD 5.3

Documentation IVS
Canton de Vaud

Importance Nationale

page 10

commerciale» et le tracé proposé longerait la route des anciennes salines d'Aigle (cf. VD 40.7), passerait la Grande Eau et rejoindrait la grande route vers les Tannes ou Vers Furet (ACV, K IX 9/7, 1836). Ce projet est abandonné et les nouveaux raccord et pont à l'entrée d'Aigle sont construits dès 1852 (ACV, K IX 103), laissant heureusement subsister le vieux pont Napoléon. En 1880 encore, on trouve la route «souvent boueuse» entre Yvorne et Aigle, ainsi qu'à la sortie d'Aigle sous Chalex (CRDTP 1880: 5).

D'Aigle à la frontière valaisanne, le tracé fait peu parler de lui sinon au passage de la Gryonne, entre Ollon et Bex, et de l'Avançon, à Bex, dont les ponts sont attestés sur les plans du début du XVIIIe siècle (ACV, GB 2 b, 1704). Fin XVIIe ou début XVIIIe siècle, la Gryonne se fraye un nouveau chemin à son arrivée dans la plaine, à la hauteur des Glareys et le «grand chemin royal» patauge entre ancien et nouveau lits. Les travaux d'endiguement, de curage, de maintien de la route occupent des cartons de correspondance entre les communes d'Ollon et de Bex (ACV, PP 213, A 21, A 23-25). Ces crues ont peut-être endommagé ou détruit le pont attesté en 1704 puisqu'en 1749, lors de travaux ordonnés par le gouverneur du bailliage d'Aigle, le pont de la Gryonne est dit «nouvellement construit» (ACV, PP 213 A 21: 79). Plus tard, c'est l'exploitation intensive des forêts dans les vallées de ces rivières, principalement pour l'alimentation des salines du Bévieux et des Dévens entre 1729 et 1757, qui dévaste les rives et rend les crues très dangereuses. Plus d'une fois au cours du XIXe siècle encore, les petites usines, des scieries surtout et quelques moulins, installées sur leurs cours sont emportées par les eaux et parfois même la route dans la plaine, comme à Bex en 1870, en 1880, en 1910, etc. (OLLON – VILLARS 1987: 130-132). Gryonne et Avançon sont entièrement endiguées fin XIXe début XXe siècle.

A Bex, le pavé est refait en 1824 et le tracé amélioré dans la traversée du bourg en 1826; les abords du pont du Cottard sont refaits en 1834 (ACV, K IX 120/6). Le pont de Saint-Maurice appartient à l'Etat du Valais (MEMORIAL 1896: 35), Berne puis Vaud y entretiennent un corps de garde, permanent depuis 1656, dont les habitants du gouvernement d'Aigle se plaignent des frais en 1737. Coincé entre Rhône et montagne, l'accès au pont est mauvais et le bailli exige des réparations en 1716: «à la montée et descente du grand chemin en deça et desla du corp de garde, il y a diverses pierres glissantes qui pourroyent causer de grands accidents à gens et à bestes» (ACV, PP 213 A 21: 102-103). En 1805, le «chemin est très rampant soit du côté de Bex soit du côté du pont de St-Maurice», les pentes y sont trop fortes et pas assez larges, le «passage de la porte est dangereux, construit sur une aire de roc vif très glissante, où les chevaux s'abattent». De nouvelles plaintes se font entendre en 1810: «le passage est tellement mauvais qu'à chaque mouvement les chevaux tombent» et des travaux sont alors faits et continués en 1829 (ACV, K IX 120/6). Le tronçon Bex – Saint-Maurice est reconstruit dans les années 1826-1833 et les abords du pont refaits (CRDTP 1864: 56).

En février 1798, Frédéric-César de La Harpe fournit au général français Brune une description complète du parcours qui en souligne sommairement les qualités et les défauts: «de Vevey partent plusieurs grande routes. De Vevey à Villeneuve, deux lieues. C'est l'extrémité du lac. Chemin difficile en plusieurs endroits. On traverse La Tour et Clarens, puis deux mauvais torrents appelés l'un la Baye de Clarens et l'autre la Baye de Montreux. Dans le lieu où la route est resserrée entre le lac et les rochers, est bâti dans le lac le château de Chillon, bastille du Pays

IVS

INVENTAIRE DES VOIES
DE COMMUNICATION HISTORIQUES
DE LA SUISSE

Documentation IVS
Canton de Vaud

VD 5.3

Importance Nationale

page 11

de Vaud, que les Veveysans ont surpris et gardent. Sa possession rend maître de la grande route d'Italie et est très importante sous ce point de vue. Il est commandé, mais un ennemi devrait en être délogé par force. De Villeneuve à Aigle, résidence d'un bailli qui habite un ancien château-fort, deux lieues. Belle route. On passe le torrent de l'Eau-Froide. ... D'Aigle à Bex, deux lieues, belle route. On passe sur des ponts la Gryonne et la Grande Eau; pays assez ouvert, mais qui devient un peu fourré en approchant de Bex. ... De Bex à Saint-Maurice, une lieue. Belle route mais pays fourré. Le pont du Rhône fait la limite des deux Etats.» (LA HARPE 1982: 395-396)

Ce tracé est bien attesté par les plans des villes et bourgs traversés. A Vevey, il est désigné comme «grand chemin public de Vevey à la Tour» dans le plan communal de 1763-1766 (ACV, GB 348 c), «rue du Simplon» puis «grande route d'Italie» sur la carte communale de 1840 (ACV, GC 1348/6). Le plan de La Tour-de-Peilz de 1697 (ACV, GB 347 a) le mentionne comme «chemin public tendant de Vevey à Chillon» ou «à Villeneuve» ou «grand chemin» sur celui de 1767-68 (ACV, GB 347 b). En 1695, il apparaît sur le plan du Châtelard (ACV, GB 341 a) comme «grand chemin tendant à Chillon», entièrement représenté sur la carte communale de 1822-25 (ACV, GC 1341/1), ainsi que sur celles des Planches de 1763 (ACV, GC 14 b) et de 1842-44, alors «grande route d'Italie» (ACV, GC 1345/20). A Veytaux en 1764, il traverse la commune comme «grand chemin tendant à Chillon» (ACV, GB 349 b) et arrive à Villeneuve comme «grand chemin de Chillon à Villeneuve» fin XVIII^e siècle (ACV, GB 14 a) pour en sortir comme «grand chemin d'Aigle» sur la carte des Planches de 1763 (ACV, GC 14 b). «Grand chemin tendant de Villeneuve à Roche» sur le plan de Rennaz de 1718 (ACV, GB 12 a), «grande route» passant derrière la Grange des Tilles en 1770 (ACV, GB 12 b), il arrive à Roche et passe devant la saline comme «grand chemin tendant dès Villeneuve à Roche et dès là à Aigle» (ACV, GB 13 b, 1767). Le plan d'Yvorne de 1660-61 l'atteste aussi comme «grand chemin publicq tendant d'Aigle à la Ville Neuve» (ACV, GB 14 a), celui d'Aigle du XVIII^e siècle comme «chemin publicq tendant à Bex» longeant le lieu-dit Maladeyraz (cf. ATS 476, sous Plantour) (ACV, GB 1 a) et celui de 1820 (ACV, GB 1 d) comme «grand route tendant dès Aigle à Bex». Le plan d'Ollon de 1708-1710 (ACV, GB 9 a) le désigne entrant sur la commune comme «chemin tendant d'Aigle à Bex» et sous Villy comme «lestraux publicq tendant à Bex», passant la Gryonne sur un pont comme «chemin publicq tendant d'Aigle à St-Mauris». Au début du siècle suivant, il apparaît sur le plan communal comme «grande route d'Aigle à Bex et St-Maurice», toute mention d'«étraz» disparue. A Bex, il est attesté en 1742 comme «grand chemin tendant de S. Mauris à Bex» (ACV, GC 2002), «chemin public tendant à St-Maurice» sur celui de 1808-1810 (ACV, GB 2 h).

L'ATS 464 Vevey 1889, 465 Montreux 1890, 467 Villeneuve 1891, 475 Aigle 1890, 476 Bex 1892, 483 Saint-Maurice 1886 l'atteste comme une route de 5 m et plus.

On a joint à ce tracé une bretelle reliant Bex à Massongex et à VS 18. Longeant l'Avençon jusqu'au Rhône, elle desservait au XVIII^e siècle la saline du Rhône en activité entre 1719 et 1730 seulement (MINES ET SALINES 1986: 19). Cette saline a été placée à proximité du Rhône et de l'Avençon pour être aisément alimentée par le bois flotté. Ce tracé n'est pas mentionné sur le plan de Bex du début du XVIII^e (ACV, GB 2 a-d) et est à peine esquissé sur celui de 1808-1810 (ACV, GB 2 h) comme un sentier menant à un

IVS

INVENTAIRE DES VOIES
DE COMMUNICATION HISTORIQUES
DE LA SUISSE

Documentation IVS
Canton de Vaud

VD 5.3

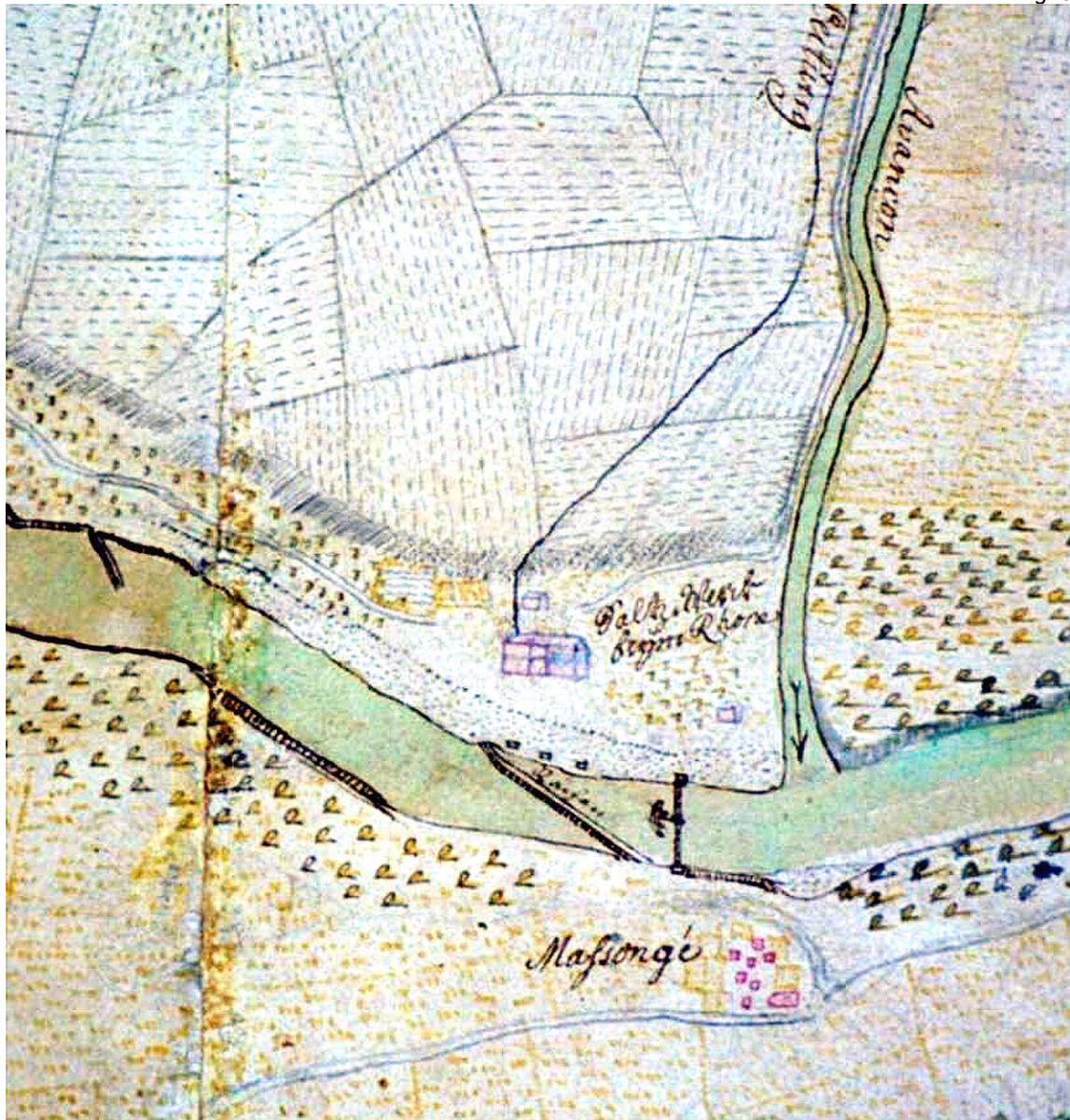
Importance Nationale

page 12

corps de garde au confluent de l'Avençon et du Rhône, en face duquel une corde est tendue en travers du Rhône, servant probablement au bac. Le pont de Massongex est construit en 1873.

Conduite descendant à la saline du Rhône, avec longeant l'Avençon, un chemin à peine tracé (ACV, GC 1959, XVIIIe siècle)

Fig. 8



En 1886 l'ATS 483 Saint-Maurice atteste ce tracé comme une route de 3 à 5 m.

TERRAIN Relevé 7 März 2003 / nab, SA

Ce long tracé entre Vevey et Saint-Maurice correspond généralement au tracé de la route cantonale moderne. La route

IVS

INVENTAIRE DES VOIES
DE COMMUNICATION HISTORIQUES
DE LA SUISSE

VD 5.3

Documentation IVS
Canton de Vaud

Importance Nationale

page 13

goudronnée longe le bord du Léman, large de 5 à 12 m, puis parcourt la plaine du Rhône, large de 3 à 10 m.

Le tracé débute à la place de la gare de Vevey et traverse la ville en direction de l'est. C'est une route goudronnée de 6 m de large avec deux trottoirs. Au rond point de La Tour-de-Peilz, la route s'élargit à 10-12 m. Après La Tour-de-Peilz, vers le pt 386, elle est bordée en amont par des murs de soutènement de pierre cimentée de 1 à 1.5 m de haut dont les 0.5 m derniers sont libres, et 0.5 m de large, et en aval par un mur de pierre souvent recouvert de ciment, de même largeur et de 1 m de haut. Une borne se dresse côté lac avec la mention 22 km de Lausanne et 32 km de Saint-Maurice

A la hauteur de Burier, la route contourne un éperon rocheux dont une partie est consolidée par des murs de soutènement de pierre cimentée atteignant 10 m de haut (fig. 9). Côté lac, la route élargie de 2 m en surplomb de l'eau est soutenue par des murs de pierre cimentée de 6 m. A La Maladaire, on trouve une borne indiquant une distance de 23 km de Lausanne et 31 de Saint-Maurice. A noter encore une petite fontaine nichée dans le soutènement de pierre. Le contournement du Mont-Gibert est marqué côté lac par un mur de soutènement de pierre cimentée de 3 m.

*Sud de Burier, La Maladaire:
impressionnant mur de soutènement.
Fig. 9 (nab, 11. 11. 2000)*



Un alignement d'arbres côté lac, puis une fontaine datant de 1867 à la hauteur du parc, invitent à pénétrer dans Clarens. De Clarens à Territet, à part quelques murs de soutènement de pierre cimentée à Bon Port, le tracé ne comporte pas d'ouvrages d'art. L'entrée du village de Veytaux est marquée par l'enjambement de la Veraye. En fait il y a deux ponts: l'un de facture traditionnelle avec une arche de pierre cimentée (VD 5.2), et un deuxième en contrebas de celui-ci, aussi à une arche de pierre, large de 6 m, mais largement modernisé. En effet, pour permettre une plus forte circulation, l'ouvrage a été recouvert d'un tablier de béton et élargi par une structure d'une fois sa largeur (fig. 10).

IVS

INVENTAIRE DES VOIES
DE COMMUNICATION HISTORIQUES
DE LA SUISSE

VD 5.3

Documentation IVS
Canton de Vaud

Importance Nationale

page 14

*Veytaux: pont à une arche de pierre
recouvert et élargi par une structure en
béton, sur le tracé de la route moderne
actuelle*

Fig. 10 (nab, 11. 11. 2000)



De Veytaux à Villeneuve, un long mur de soutènement de pierre cimentée de 2 à 4 m borde le côté amont de la route pratiquement sans interruption. Côté lac, un mur de soutènement de 4 m retient la route jusqu'à la sortie de Veytaux, de là, le talus de la voie ferrée sert en partie à la chaussée. On trouve une borne indiquant la distance de 29 km de Lausanne et 25 de Saint-Maurice Au Clos du Moulin, le tracé historique est interrompu et ne reprend qu'après le passage de la Tinière, à l'entrée nord de Villeneuve. Sur ce tronçon, le tracé de la route moderne actuelle a été rectifié par rapport au parcours historique.

La traversée de Villeneuve est caractérisée par des murs de pierre cimentée bordant la route goudronnée large de 6 m. Dans le bourg, le front bâti délimite la route où le goudron est remplacé par des pavés de pierre rectangulaire. Au début des ruelles transversales, on remarque des paires de bouteroues en pierre.

De la sortie de la ville jusqu'à Rennaz, le tracé présente peu d'intérêt; vu la proximité des accès autoroutiers, la route passe de 6 à 15 m de largeur. A la hauteur du Pré des Fourches, le tracé se détache de la route cantonale actuelle qu'il suivait jusque là. A l'entrée du village de Rennaz, la route est large de 10 m et flanquée à l'ouest sur 500 m d'un talus herbeux de 1 m et sur 300 m à l'est. A l'intérieur du village, la route réduite à 7 m est bétonnée sur 200 m, puis à nouveau goudronnée et se réduit encore à 6 m. Avant le virage du pont enjambant l'autoroute, le tracé continue tout droit dans la campagne sur 150 m. Ce tronçon large de 5 m est délimité à l'ouest par un talus de 1 m suivi de quelques arbrisseaux.

VD 5.3 s'interrompt contre l'autoroute et réapparaît au Mottex, après la voie ferrée, en une chaussée de 1 à 2 m de haut et de 3 m de large, puis de 5 m. En contrebas, du côté du bois, on peut noter un alignement de pierres bordières (fig. 11). Il semblerait que la route ait été rehaussée de quelques dizaines de centimètres. Le tracé traverse ensuite Roche et correspond à nouveau à la route cantonale actuelle, large de 6 m. A la sortie du village, la route s'élargit encore à 8 m, bordée d'abord à l'ouest par un talus de 1.5 m, puis des deux côtés.

IVS

INVENTAIRE DES VOIES
DE COMMUNICATION HISTORIQUES
DE LA SUISSE

VD 5.3

Documentation IVS
Canton de Vaud

Importance Nationale

page 15

*Mottex, nord de Roche: pierres
bordières en contrebas de la route
actuelle, couvertes par la végétation
Fig. 11 (nab, 11. 11. 2000)*



Depuis Roche, VD 5.3 rallie Saint-Maurice (VS) en passant par Aigle et Bex. Le parcours décrit également une bretelle entre Bex et Massongex (VS). Du nord-ouest au sud-est, VD 5.3 suit généralement la bordure orientale de la plaine du Rhône (sauf lorsqu'il bifurque sur Massongex puis Saint-Maurice). Il évolue à une altitude constante de 400 m environ.

Sur cette portion, son tracé coïncide le plus souvent avec celui de la route principale cantonale, large de 8 à 12 m (sauf dans les villes traversées). Parfois, il s'agit d'une route secondaire large de 3 à 4 m (notamment entre Les Glareys et Bellin au nord de Bex). Son revêtement est asphalté, hormis dans le bourg d'Aigle qui présente un pavage récent avec des motifs fantaisistes, et à Sous-Vent au nord de Saint-Maurice, où il s'agit d'un revêtement artificiel.

De fréquents talus amont et aval, hauts de 0.5 à 3 m, accompagnent le tracé, et le surélèvent parfois sur une chaussée.

De Roche au centre d'Aigle, VD 5.3 suit la bordure orientale de la plaine du Rhône sans s'éloigner du bas-coteau. Concernant les éléments de délimitation, cette portion comprend une ou deux haies ou vestiges de haies de feuillus à la hauteur de Versvey. Elle conserve aussi, le long des vignes, quelques murs de soutènement amont, en pierre sèche consolidée avec du ciment ou en moellons cimentés, hauts de 1 à 2 m. A l'entrée nord d'Aigle, l'un d'eux, haut d'environ 8 m, est coiffé d'un parapet à arcanes (fig. 12).

IVS

INVENTAIRE DES VOIES
DE COMMUNICATION HISTORIQUES
DE LA SUISSE

VD 5.3

Documentation IVS
Canton de Vaud

Importance Nationale

page 16

*Imposant mur en moellons cimentés
coiffé d'un parapet à arcanes
Fig. 12 (SA, 3. 10. 2002)*



Quant aux éléments du paysage routier, signalons deux pierres: la première, au sud de Roche, paraît plus ancienne et porte une inscription énigmatique qui, vu son emplacement, pourrait se référer à des limites communales (fig. 13).

*Borne d'aspect ancien portant sur deux
faces opposées les
inscriptions suivantes: «AIGLE 2279» et
«VILENEUVE» avec un «I»
Fig. 13 (SA, 14. 5. 2003)*



La seconde, à Yverne, indique les distances jusqu'à Lausanne et Saint-Maurice («39 KM LAUSANNE - ST-MAURICE fl 15 KM»). Le centre-ville d'Aigle abrite aussi deux églises, l'ancienne chapelle du Cloître devenue paroissiale, comportant une ancienne structure romane, et l'Eglise St-Jacques, dédiée au culte allemand et où Guillaume Farel a prêché la Réforme (DHV I: 49-50). A proximité immédiate, relevons la présence d'une fontaine en calcaire de 1865 (fig. 14).

IVS

INVENTAIRE DES VOIES
DE COMMUNICATION HISTORIQUES
DE LA SUISSE

VD 5.3

Documentation IVS
Canton de Vaud

Importance Nationale

page 17

*Fontaine de 1865 portant un aigle gravé,
le symbole de la ville
Fig. 14 (SA, 20. 2. 2003)*



Du sud d'Aigle au centre de Bex, VD 5.3 s'écarte quelque peu du bas-coteau pour traverser la plaine. Cette portion présente davantage d'éléments de délimitation: parapets en pierre sèche consolidée avec du ciment, voire en moellons cimentés, ou murs en pierre sèche consolidée avec du ciment, hauts de 0.5 à 2.5 m, situés entre le sud d'Aigle et Ollon ainsi qu'au centre de Bex (fig. 15); haies ou vestiges de haies de noyers au nord de Bex; et pierres de barrière percées à Bex (fig. 16).

*A l'ouest de Chatoney entre Aigle et
Ollon, VD 5.3 est délimité à l'amont par
un mur et à l'aval par un parapet muni
de trous permettant l'écoulement des
eaux
Fig. 15 (SA, 20. 2. 2003)*



IVS

INVENTAIRE DES VOIES
DE COMMUNICATION HISTORIQUES
DE LA SUISSE

Documentation IVS
Canton de Vaud

VD 5.3

Importance Nationale

page 18

*Bex conserve sur quelques mètres une
barrière faite de pierres percées
Fig. 16 (SA, 12. 5. 2003)*



Parmi les éléments du paysage routier, signalons trois nouvelles pierres: la première, au sud d'Aigle, indiquait jadis les distances mais, pour toute inscription, n'arbore plus qu'un laconique «12 KM»; la seconde, avant Ollon, porte à nouveau une inscription énigmatique du type déjà décrit («OLLON 1518» et «AIGLE») qui, vu son emplacement, pourrait évoquer des limites communales; enfin, la troisième, à Bex, indique les distances pour Lausanne et Saint-Maurice (fig. 17).

*Intégrée à un parapet, cette pierre
arbore l'inscription suivante: «50 KM
LAUSANNE - ST-MAURICE fl 4 KM»)
Fig. 17 (SA, 12. 5. 2003)*



Le centre de Bex abrite deux églises: la première possède un clocher-porche construit entre 1501 et 1513; la seconde est une église évangélique libre. Entre Aigle et Bex, signalons aussi deux fontaines non datées en calcaire.

Les portions Bex – Saint-Maurice et Bex – Massongex présentent peu d'éléments traditionnels.

Le principal est, parmi les ouvrages d'art, le pont à arche sur le Rhône situé en face du château de Saint-Maurice. En pierre sèche consolidée avec du ciment, sa longueur de quelque 35 m et sa largeur de 4 à 5 m en font un ouvrage remarquable (fig.18).

IVS

INVENTAIRE DES VOIES
DE COMMUNICATION HISTORIQUES
DE LA SUISSE

Documentation IVS
Canton de Vaud

VD 5.3

Importance Nationale

page 19

*Pont situé en face du château de Saint-
Maurice
Fig. 18 (SA, 12. 5. 2003)*



Du côté valaisan, Massongex conserve un vestige de culées de pont sous la forme de gros blocs de pierre sèche taillés et entassés. Sur ces deux portions, signalons quelques rares murs et parapets en pierre sèche consolidée avec du ciment ou en moellons cimentés, quelques arbres isolés ainsi qu'une haie de feuillus.

—— Fin de la description ——