

*Itinéraire VD 4*      *Lausanne - Vevey (- Martigny)*  
*Tracé 4*            *Route cantonale*  
*Cartes Nationales*    *1243, 1244, 1264*

### **HISTOIRE**      *Etat Februar 2002 / EV, AF*

Depuis le déménagement de l'agglomération de Vidy à la Cité, VD 4.4 constitue le tracé principal de l'itinéraire reliant Lausanne à Vevey. Si on peut considérer que dans un premier temps, la ville du haut Moyen Age s'est raccordée au plus court sur la voie en provenance de Vidy (VD 4.3 et VD 4.1), elle a bientôt développé ses propres voies, qui se sont transformées au gré du développement urbain, en particulier au cours du XIXe siècle.

Un moment-clé de cette évolution, encore bien présent sur le terrain, est l'établissement de la route cantonale, construite dans la première moitié du XIXe siècle. La sortie de Lausanne par l'avenue du Léman (VD 4.4.2) a été établie en 1830-1832. Au-delà de la Vuachère, sur le territoire de Pully, le tracé moderne a été fixé en 1828-1829 et rejoint directement Lutry (DHV II: 506). Auparavant, le tracé VD 4.4 quittait Lausanne par l'actuelle rue d'Etraz. Les deux variantes coexistent encore sur la Carte de Lausanne de 1838 (AVL 71/5).

La sortie de Lausanne vers Vevey portait au Moyen Age le nom d'Etraz. Marcel GRANDJEAN (1981: 327) indique que le lieu-dit est attesté au XVIIIe siècle, mais que l'on ne connaît pas de maison dans le faubourg du même nom avant 1319. Il ajoute: «En 1769, ... on procédait déjà à l'élargissement de la rue, continué régulièrement dès lors, et qui a changé radicalement le visage de l'ancien faubourg .... En 1965, il ne restait plus qu'une seule maison ancienne dans cette rue. Les autres ayant cédé la place à de vastes immeubles locatifs établis au bord d'une artère plus vaste, comme la rangée nord qui date de 1938» (GRANDJEAN 1981: 327-328). Le chemin se poursuivait par l'actuelle avenue des Mousquines et rejoignait l'avenue de Lavaux après la Vuachère; un tronçon de ce parcours a été annulé en 1856 (GRANDJEAN 1981: 221). Ce tronçon est encore présent, avec une définition mineure, sur la Carte Dufour (CT 1848/XVI). Sur l'Atlas topographique de la Suisse (ATS 438 Lausanne 1873, 438bis Ouchy 1873), la partie initiale, jusqu'aux «Mousquines» est signalée comme «route de 3 à 5 m de largeur», se prolongeant en direction de Belmont; la partie finale n'existe plus.

Entre 1830 et 1832, l'avenue du Léman a, entre la ville et la Vuachère, remplacé l'ancien «Etraz».

Avec le développement de la place Saint-François comme nouveau centre au cours du XIXe siècle, la sortie de ville se déplace. La nouvelle sortie emprunte l'avenue du Théâtre, établie en 1866-67 pour rallier la gare, puis l'avenue de Rumine, ouverte entre 1872 et 1889 (GRANDJEAN 1981: 222), qui retrouve l'avenue du Léman.

La sortie par l'avenue de Montchoisi, ouverte en 1895 ainsi que celle par les quais – quai de Bellerive, quai de Belgique (1930), quai d'Ouchy (1895-1901) – constituent de nouvelles variantes, non retenues par l'inventaire.

Au-delà de Lausanne, sur le reste du tracé, les corrections et modernisations se succèdent au cours du XIXe siècle. La correction entre Glérolles et Saint-Saphorin est entreprise dès 1845 (décret du 19 juillet 1845); en 1846, «les maçonneries sont faites environ les deux tiers»; en 1847, les entrepreneurs, en avance sur le programme, obtiennent une indemnité de 2400 francs. «L'administration a eu égard à ce que les prix de soumission des ouvrages et notamment ceux de la maçonnerie étaient très bas». «La construction des murs est à peu près terminée». «Quoique les ouvrages en maçonnerie n'aient pas toujours été exécutés de la manière la plus satisfaisante, ils sont en somme recevables, à l'exception toutefois du grand mur d'aval sous le village qui, ayant subi un affaissement, devra être démolit et reconstruit». Le décret du 28 mai 1849 ordonne une correction sous le Désaley; la route est déportée vers l'amont ce qui permet d'économiser la construction de murs en aval; les travaux incluent la réalisation de «murs de soutènement». Le décret du 8 décembre 1853 prévoit une correction entre les Abbayes du Désaley et Rivaz; les travaux sont ordonnés afin de procurer du travail aux indigents du cercle de Saint-Saphorin, car la récolte a été mauvaise; en 1854, il est noté que «les ouvrages en maçonneries qui forment la plus grande partie des travaux de cette entreprise sont bien exécutés et présentent toute la solidité voulue»; en 1855, en revanche, «la quantité des maçonneries a notablement dépassé les indications du devis, à cause de la hauteur des murs à construire». Le compte est bouclé en 1858. Par décret du 14 décembre 1852, on effectue la correction de l'abord occidental de Lutry, un compte bouclé en 1859. L'année 1856 voit un élargissement en Courseboux sous Grandvaux. Par décret du 24 décembre 1859, c'est au tour de la correction à l'abord occidental de Cully (CRDTP 1859).

Le tracé VD 4.4, sans distinction à la sortie de Lausanne, est représenté schématiquement sur l'Atlas Suisse (AS f.9 1798), par «Pully», «Paude», «Lutri», «Cuilli», «Gleroles» et «St. Saphorin». Au XIXe siècle, il est détrôné par le tracé VD 4.4 par Lausanne. Il est présent sur la Carte Dufour (CT 1848/XVI) comme «route cantonale de 1ère classe». L'Atlas topographique de la Suisse (ATS 438 Lausanne 1873, 438bis Ouchy 1873) le signale comme «route de 5 m de largeur et au delà».

Les archives cartographiques du XVIIIe siècle citent la route du lac avec les mentions suivantes: «Grand chemin tendant dès Lausanne et Saint Saphorin à Vevey» (ACV, GB 343 d, 1776).

Au point 374.9 entre la Plage de Vevey-Corseaux et Les Gonelles, un petit diverticule porte le nom de «Vieux Grand chemin tendant de Lausanne à Vevey» (ACV, GB 343 d, 1776): actuellement disparu, ce petit tronçon témoigne des fluctuations que le tracé a subi au cours des siècles.

Un plan partiel datant de 1705 figure la route du lac avec la mention «Le Grand Chemin tendant des St Saphorin à Vevey» (ACV, GB 343 a).

A Saint-Saphorin, on sait que le chemin – qui passait par le centre du village et non par le bord du lac comme la route cantonale – était pavé en tout ou partie dès 1577 (PAQUIER 1981: 50, 52, 54). A la sortie du bourg en direction de Vevey, le «grand chemin» aboutissait au port, situé à peu près au même emplacement qu'actuellement (PAQUIER 1981: 59).

En 1732, le pont sur la Salenche fut emporté par les eaux, dut être repêché et replacé sur la rivière pour rétablir la circulation avec Vevey (PAQUIER 1981: 60).

En ce qui concerne la route du lac au XIXe siècle, elle est attestée dans les documents cartographiques avec la mention de «Grande route de Lausanne à Vevey» (ACV, GB 151 e, 1828-1830 et GB 343 e, 1833-1835). Elle figure bien entendu sur l'Atlas topographique de la Suisse (ATS 456 Chardonne 1891), avec le signe «route de 5 m de largeur et au-delà».

**TERRAIN** Relevé 2 Februar 2002 / nab

Au départ, à Saint-François, le tracé est dédoublé: sous forme de deux rues goudronnées de 6 m de large avec deux trottoirs et bordées de part et d'autres par des arbres (variétés d'érables). A partir du croisement, ces deux rues ne forment plus qu'une avenue qui descend vers Lutry.

A Lutry, le tracé historique traverse le centre du village où l'on trouve comme revêtement traditionnel des pavés carrés dans une rue large de 4 à 5 m. En sortant du village à l'est, on notera sur le mur d'une maison une plaque en pierre avec une main accompagnée d'un texte indiquant la direction de Vevey (Fig. 1), puis les deux murs de pierre délabrés et en partie couverts de ciment de 2 m de haut.

Lutry: plaque en pierre indiquant «Grand chemin de Vevey. 1736.»  
Fig. 1 (nab, 4. 1. 2002)



Entre Lutry et Cully, la structure de la route goudronnée de 6 à 8 m est peu marquée par des éléments traditionnels, on y trouve cependant des murs de soutènement de pierre cimentée et des talus meubles en amont. Dans la courbe à l'entrée de Cully se dresse un marronnier, puis le virage est souligné par un mur de soutènement moderne de pierres polygonales de 1.5 m de haut. Dans le village, la route de 5 m est principalement bordée en alternance amont/aval par un mur de pierre de 1.5 m de haut. A la sortie est du village, on notera une borne de la fin du XIXe mentionnant une distance de 9 km de Lausanne et 45 de Saint-Maurice. Là, le tracé historique s'interrompt à cause de l'aménagement d'une bretelle d'accès à la route cantonale qu'il avait quitté pour la traversée de Cully. Jusqu'à La Pichette, la structure de la route est bien marquée par des murs de soutènement de pierre cimentée de 2 à 7 m (le plus haut étant vers Les Abbayes); plus le mur est récemment restauré plus la section des pierres augmente (fig. 2). Le caractère de cette route au magnifique paysage est une combinaison de douceur des courbes

du vignoble épousant la topographie et de rigidité des murs de soutènement de pierre.

Au port de La Pichette, VD 4.4 ne suit plus le tracé de la route cantonale, mais longe le lac en parallèle, c'est alors une route goudronnée de 3 à 4 m. A l'approche de Vevey, au point 374.9, le tracé historique reprend celui de la route principale, large de 6 m augmenté d'un trottoir. La traversée de la ville de Vevey, jusqu'au pont Saint-Antoine (plus visible) est une route rectiligne, large de 6 à 10 m avec deux trottoirs, et sans éléments du paysage routier.

*Treytorrens: murs de soutènement  
amont et aval  
Fig. 2 (nab, 4. 1. 2002)*



— Fin de la description —