

# Voies romaines de la contrée Orbe-Yverdon-Ste Croix

Autor(en): **Poget, S.W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ur-Schweiz : Mitteilungen zur Ur- und Frühgeschichte der Schweiz  
= La Suisse primitive : notices sur la préhistoire et l'archéologie  
suisses**

Band (Jahr): **14 (1950)**

Heft 1: **\$**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1034592>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Voies romaines de la contrée Orbe-Yverdon-St<sup>e</sup> Croix.

Les nombreux vestiges de l'époque romaine qui existent dans notre pays<sup>1)</sup>, en Suisse romande en particulier, sont presque tous enfouis dans le sol sans que rien, à l'extérieur, n'en décèle l'existence.

Quelques centres favorisés mis à part, les voies romaines constituent en somme les témoins les mieux visibles de cette époque, grâce à leurs sillons caractéristiques, si bien et profondément marqués encore dans les parcours rocheux. A cet égard, la contrée ci-dessus mentionnée occupe une place privilégiée.

Dans la traversée du Jura, la voie romaine reliant Yverdon, Eburodunum, à Pontarlier, Ariorica<sup>2)</sup> ou Abiolica<sup>3)</sup>, par Ste-Croix, offre de ces routes un exemple typique.

De Vuiteboeuf, le dernier village de la plaine, immédiatement au pied de la montagne, à Villette, un hameau de Ste-Croix situé au haut de la forte pente, on peut en suivre le tracé sur un parcours de 3 km environ, marqué par les sillons qui se retrouvent ici et là tout au long de la montée, dans la partie supérieure notamment où, sur un parcours d'un kilomètre, on peut les observer presque sans interruption.

Cette route est intéressante à plus d'un titre et appelle diverses constatations.

1. Fidèles en cela à leur habitude, les Romains ont évité le fond de la gorge, tracé le plus direct qu'emprunte le chemin actuel, pour établir leur voie sur la pente ensoleillée du Jura.

2. Les ingénieurs de l'époque ne craignaient pas les fortes rampes. De Vuiteboeuf à Villette, pour une différence de niveau de 400 m. environ, la voie romaine ne fait qu'un unique lacet<sup>4)</sup> (alors que la route actuelle en compte neuf) ce qui donne une pente moyenne de 13 %, mais avec plusieurs tronçons d'une inclinaison supérieure.

Comme ce trajet s'effectuait entièrement sur le roc, pour éviter la glissade et assurer la stabilité des bêtes et des gens, on a taillé des marches dans toutes les parties où la pente est la plus forte. Ces marches mesurent de 4 à 15 cm de hauteur<sup>5)</sup>, pouvant ainsi fort bien convenir au pas d'un animal (cheval, mulet ou boeuf). Mentionnons ici que l'écartement des deux sillons mesure

---

<sup>1)</sup> Rappelons à ce propos que, pour le canton de Vaud, sur les 388 communes qu'il compte, 217 ont livré des restes plus ou moins importants de l'époque romaine et qu'en 1912 A. de Molin, alors Conservateur du médailler cantonal, évaluait à une centaine en moyenne le nombre des monnaies romaines trouvées annuellement sur le territoire du canton.

<sup>2)</sup> Itinéraire d'Antonin.

<sup>3)</sup> Table de Peutinger.

<sup>4)</sup> Il serait intéressant de pouvoir examiner la voie au point précis de son virage. Malheureusement cela n'est pas possible, le tracé antique coïncidant exactement à cet endroit avec la courbe d'une route plus récente, pourvue d'un gros mur de soutènement empêchant toute recherche.

<sup>5)</sup> Une d'entre elles va jusqu'à 0,20 m.

d'axe en axe 1,10 m. Ce système implique une largeur uniforme et constante des véhicules appelés à circuler sur la route.

Un chemin suit, encore aujourd'hui, à peu de chose près, régulièrement le tracé d'autrefois et sur presque toute sa longueur, servant de passage constant dans sa partie inférieure entre Vuiteboeuf et les maisons de Grange-la-Côte, vingt minutes plus haut, d'où il se mue en chemin forestier. Cette survivance du tracé antique montre la perennité quasi absolue de ces voies romaines.

A peu près à mi-chemin du tronçon supérieur, on peut observer les traces d'une réparation suggestive par comparaison avec les procédés modernes. Sur une longueur de 3 m le sillon extérieur a l'air d'être bouché. Un examen attentif montre qu'il est intentionnellement garni de pierres posées de champ, serrées les unes contre les autres et solidement enfoncées dans le sillon. L'explication saute aux yeux: le sillon aval était, sur ces quelques mètres, plus profondément usé que son compagnon, risquant de faire basculer le chariot dans le vide. Ces pierres, rehaussant le fond, rétablissaient le niveau de la route et l'équilibre du véhicule: réparation sommaire analogue à celles que l'on pratique sur nos routes cylindrées et goudronnées quand on se borne à remplir de gravier et de goudron les cuvettes causées par la circulation des autos en attendant de pouvoir refaire la couverture au complet. Remarquons en passant qu'il est possible que ce remplissage ne remonte pas aux Romains, mais date d'une époque postérieure, leurs routes ayant été utilisées sans changements notables des siècles après eux.

Je parlais à l'instant de réfections partielles et provisoires et de réfections totales et définitives. On peut, sur notre voie, toucher du doigt une de ces réfections radicales.

Sur ce même tronçon supérieur, on constate sur divers points la présence, côté amont, d'un sillon unique, accompagnant le tracé de la voie, mais légèrement en retrait et à un niveau supérieur (de 0,50 à 0,80 m ou même davantage). C'est, ainsi que l'a fort judicieusement exposé Victor H. Bourgeois<sup>1)</sup>, le reste d'une route plus ancienne qui, par trop abîmée sans doute pour que l'on pût se contenter de simples palliatifs, a été radicalement supprimée pour faire place à une nouvelle, taillée un peu plus bas.

Sur un autre point, emplacement plus ouvert et peu incliné, vers le bas de ce tronçon supérieur<sup>2)</sup>, on remarque de nombreux sillons plus ou moins parallèles ou convergeant vers ceux de la route principale. Peut-être y avait-il là une bifurcation, mais en tous cas une place de croisement, car deux de ces

<sup>1)</sup> Voir Revue Historique Vaudoise de mars 1925, p. 76/77: „La voie romaine des Gorges de Covatannaz“, par Victor H. Bourgeois.

<sup>2)</sup> Pour les personnes qui aimeraient voir elles-mêmes cet intéressant parcours supérieur, le plus caractéristique et le mieux conservé, suivre en montant de Vuiteboeuf la route actuelle jusqu'au huitième et avant-dernier lacet, celui de gauche. Là s'ouvre une route forestière assez large; la suivre sur 200 à 300 mètres. Le premier chemin qui la coupe, obliquement, est le tracé de la voie romaine. D'emblée on y découvre des fragments de sillons.



Photo S. W. Poget.

Fig. 7. Voie romaine entre Vuiteboeuf et Sainte-Croix. Sillons et marches dans le roc.

sillons viennent s'emboîter exactement dans ceux de la voie, comme des rails à un aiguillage.

Ces travaux considérables d'établissement, d'entretien et de réfection montrent surabondamment l'intérêt de cette voie de communication aux yeux des contemporains, et l'importance qu'elle revêtait pour eux, ainsi que la durée de son utilisation.

En foulant aujourd'hui ces marches abandonnées, que la végétation envahit et recouvre peu à peu, on aimerait à faire revivre l'animation d'autrefois, les voyageurs, les légions, les courriers officiels, le trafic commercial qui circulaient

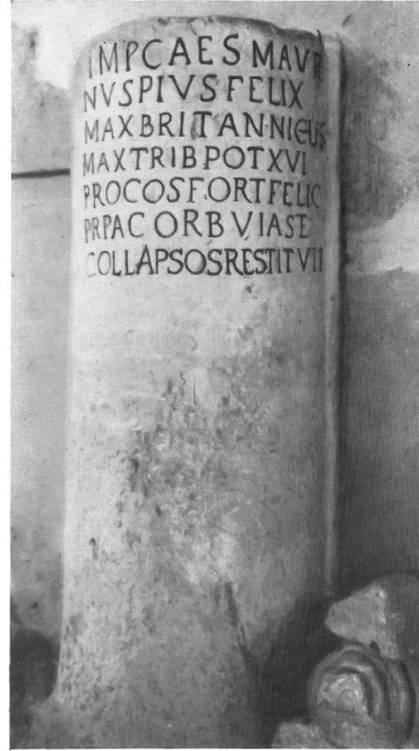
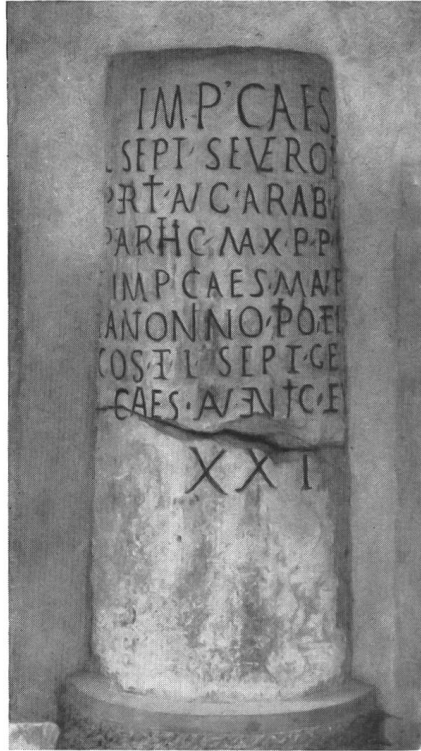


Photo S. W. Poget.

Fig. 8. a) Milliaire de Treycovagne (Howald et Meyer 389) 202–5 après J.-C.; b) Milliaire de Montagny (Howald et Meyer 394) 213 après J.-C.

en ces lieux il y a quinze à dix-huit siècles; mais ce serait quitter le domaine de l'archéologie pour entrer dans celui de la fantaisie.

Outre la voie dont nous venons de nous occuper, d'Yverdon à Pontarlier, il en existait une autre traversant aussi le Jura d'Orbe à ce même Pontarlier par les villages actuels de Ballaigues et de Jougne. Les traces en sont encore nettement visibles dans la forêt de sapins au-dessus de Ballaigues sur quelques centaines de mètres. Là aussi, les sillons sont creusés dans le roc et leur écartement est identique (1,10 m).

Le complément normal d'une voie romaine importante est la présence de milliaires. Ils ne manquaient pas dans la contrée.

D'Entreroche à Yverdon, sur une distance de 16 km s'étend la plaine jadis marécageuse de l'Orbe. En gens prudents et habiles les Romains avaient fait passer leur route à quelques mètres au-dessus du niveau des marais, toujours à plat, réalisant un profil beaucoup plus rationnel que leurs successeurs qui, sur la rive nord en particulier, au bord de ce terrain absolument plat, nous ont légué jusqu'à ce jour une chaussée chevauchant toutes les boursoufflures du sol, passant sans cesse de colline en colline!

De chaque côté de la plaine existait une route dénommée chemin de l'Etraz (= via strata, appellation désignant toujours une ancienne voie romaine); ses vestiges ont été retrouvés à maint endroit, entre autres en 1935 à l'est d'Orbe, lors des travaux effectués pour un remaniement parcellaire<sup>1)</sup>.

Toutes deux, ces routes ont fourni des pierres milliaires: une à Entreroche, une deuxième à Chavornay, déposées à Lausanne au musée lapidaire, une troisième à Boscéaz, l'antique Urba, simple fragment celui-là, déposé sur place, une quatrième à Treycovagne et une cinquième à Montagny, ces deux dernières transportées au musée d'Yverdon, dans la cour du château.

Détail curieux, de ces cinq pierres milliaires trois portent le nom de l'empereur Caracalla (198-217 après J.-C.), deux seul (Boscéaz et Montagny), la troisième (Chavornay), accompagné des noms de Septime Sévère et de Géta, père et frère du précédent.

Selon toute probabilité, le milliaire de Montagny se rapporte à la route d'Yverdon-St<sup>e</sup>-Croix. D'après le recoupement des diverses dignités impériales qui se trouvent dans l'inscription on peut le dater avec certitude de l'an 213 après J.-C. Fort probablement est-ce aussi la date de la grande réfection mentionnée plus haut.

Remarquons en terminant que sur une cinquantaine de milliaires retrouvés sur le territoire helvétique, huit portent le nom de Caracalla, seul ou en compagnie de son père et de son frère. Le souvenir de cet empereur, tout fantasque et peu sympathique qu'il soit, reste donc lié à notre pays et à la contrée d'Orbe-Yverdon en particulier, par des travaux d'utilité publique importants exécutés sous son règne<sup>2)</sup>.  
S. W. Poget.

## Où est Mercure?

Dans l'ASA<sup>3)</sup> de 1861, est publiée la découverte à Trélex près de Nyon d'une statuette de Mercure.

Elle fut offerte pour frs. 40 au musée d'Yverdon (à l'époque, le Musée de Nyon n'existait pas encore).

Frédéric Roux raconte ceci à son sujet: avant que le Musée d'Yverdon „eut pris une décision à son sujet, un Juif intervint auquel on la vendit pour 50 frs. On n'a pas appris dès lors ce que cette statuette est devenue“.

La correspondance de M. RoCHAT, conservateur à Yverdon, révèle en effet qu'il eut connaissance du Mercure.<sup>4)</sup>

<sup>1)</sup> Les ouvriers occupés alors à des travaux de route ont mis à jour, sous la terre de la surface, l'empiérement antique d'une largeur de 3,50 m sur 0,35 m environ d'épaisseur.

<sup>2)</sup> Une étude complète de cette route demanderait à ajouter bien des choses. Pour plus de détails, voir l'article déjà cité de Victor H. Bourgeois dans la Revue historique vaudoise, de mars et avril 1925.

<sup>3)</sup> Anzeiger, 1861, No 4, page 1.

<sup>4)</sup> Archiv der Antiquar. Ges. Zürich, vol. 18, No 1, Nos 46, 47 à 50.