

Enrichir la carte archéologique : le trace d'une voie reliant Orbe à Yverdon

Autor(en): **Laurent, Cécile**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Archéologie vaudoise : chroniques**

Band (Jahr): - **(2017)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1047761>

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.

Enrichir la carte archéologique

Le tracé d'une voie reliant Orbe à Yverdon

Cécile Laurent

La connaissance et la sauvegarde de notre patrimoine reposent sur la mise à jour permanente des régions archéologiques. Ces périmètres protégés par la loi constituent un instrument fondamental pour l'Archéologie cantonale dans sa mission de protection et conservation. Toute nouvelle information susceptible de compléter l'inventaire archéologique du canton est précieuse.

« Protéger et conserver les monuments de la préhistoire, de l'histoire, de l'art ou de l'architecture et les antiquités immobilières ou mobilières situés ou trouvés dans le canton », telle est la mission fondamentale de l'Archéologie cantonale, selon la Loi sur la protection de la nature, des monuments et des sites (LPNMS). L'article 67 stipule que « le département en charge des monuments, sites et archéologie détermine les régions archéologiques dans lesquelles tous travaux dans le sol ou sous les eaux doivent faire l'objet d'une autorisation ».

La région archéologique, ça sert à quoi ?

Une région archéologique est un périmètre protégé par la loi, dans lequel des vestiges archéologiques ont été découverts ou sont susceptibles d'être encore enfouis. Depuis plus de 40 ans, l'Archéologie cantonale enrichit et modifie continuellement son inventaire des sites et des périmètres qui les protègent. Il se présente sous la forme d'un Système d'Information Géographique (SIG) qui

allie une base de données à des informations cartographiques¹. Cet outil inventorie à ce jour environ 1650 régions archéologiques. Dans ces périmètres protégés, les travaux affectant le sous-sol sont soumis à l'autorisation de l'Archéologie cantonale. La centrale des autorisations en matière d'autorisation de construire (CAMAC) détecte automatiquement les cas sensibles sur la base des coordonnées géographiques des projets. Les demandes de permis de construire concernées sont transmises à l'Archéologie cantonale. Les conservateurs du patrimoine archéologique doivent alors juger de la suite la plus adéquate à donner aux projets mis à l'enquête : surveillance, sondage ou fouille. La notion de région archéologique (ou RA) est donc primordiale pour le travail du conservateur du patrimoine archéologique, puisque ce périmètre d'alerte déclenche les mesures conservatoires qu'il convient de mettre en œuvre. Tout démarre de ces périmètres protégés. Il est de fait impératif de mettre régulièrement à jour la carte archéologique en traçant de nouvelles régions ou d'adapter leur surface lorsque de nouvelles informations apparaissent.

Ces régions circonscrivent des vestiges généralement bien localisés sur le territoire du canton (*villa* romaine, nécropole, bourg médiéval entre autres). Cependant, les tracés linéaires tels que les voies de communication² sont plus difficiles à appréhender. Le plus souvent, seuls des segments en sont connus. Il s'agit alors d'anticiper le tracé complet d'une route, sans disposer encore de vestiges matériels, ceci pour précisément garder un

droit de regard lors de travaux en sous-sol. Pour illustrer les difficultés à délimiter de tels périmètres, nous avons choisi de présenter l'entier de la démarche visant à définir le parcours d'une voie antique ou historique reliant Orbe à Yverdon (fig. 2). L'exercice met également en lumière la diversité des sources utilisées, à partir desquelles la carte archéologique s'est en grande partie construite depuis sa création en 1975.

Fig. 1

Vue aérienne d'un tronçon de voie qui se dessine entre Orbe, Method et Suscévaz. (© F. Droz, 2011).



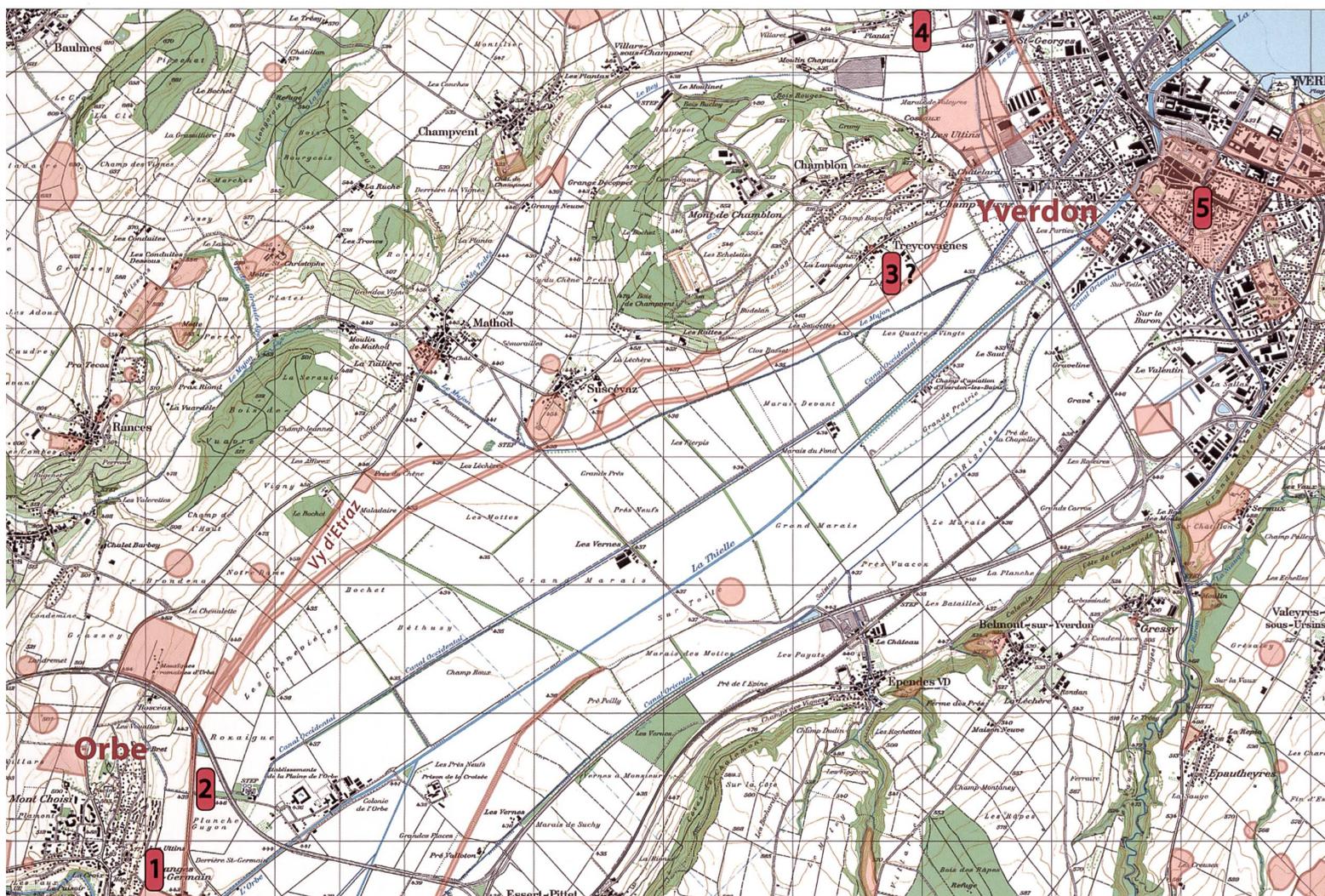


Fig. 2

En rose, les régions archéologiques entre Orbe et Yverdon-les-Bains, avec les tracés des différentes voies anciennes et en rouge les bornes itinéraires romaines (©Archéologie cantonale, Lausanne, C. Laurent).

Des anciennes cartes aux relevés numériques de terrain

La création ou la modification de RA dépend de sources de qualité variable. Les informations peuvent provenir de publications anciennes et récentes, de découvertes réalisées lors de campagnes de prospections ou de fouilles, mais aussi d'indices toponymiques ou topographiques.

De nombreux ouvrages – dictionnaires historiques ou d'anciennes « cartes archéologiques » – existent au moins depuis le début du 19^e siècle (fig. 3). Ils compilent les données archéologiques connues pour chaque commune³, en complément de textes d'archives. Les premières cartes topographiques officielles sont également d'une grande aide afin d'envisager l'organisation du territoire au 19^e siècle, soit avant les grandes modifications territoriales du 20^e siècle. Pour le canton de Vaud, les cartes Dufour⁴ et Siegfried⁵ sont les plus anciennes à disposition⁶, pour lesquelles les premiers levés de terrain réalisés dans les environs

d'Orbe et Yverdon remontent à 1849. Il est souvent utile d'étudier les anciens plans cadastraux, voire les terriers (registres fonciers de l'Ancien Régime). Bien que très chronophages, ces recherches permettent d'analyser les anomalies des cadastres anciens, en particulier les alignements d'éléments : haies, chemins, limites administratives, même limites parcellaires, qui peuvent être hérités d'anciens chemins ou avoir fossilisé un ancien état du paysage. Même le cadastre antique et les centuriations, qui témoignent d'une répartition et valorisation des terres, peuvent demeurer lisibles au travers des axes parallèles et perpendiculaires qui compartimentent certaines zones du territoire.

La toponymie a aussi été exploitée pour tirer des indices de la présence de vestiges viaires. Les « Etraz », « Etrez », « Chemins Ferraz », « Ferrajoz » et enfin les « Vy » ont souvent été tenus par certains chercheurs pour être d'origine antique. Cependant, les noms des chemins peuvent se déplacer avec eux au fil des siècles et certains de ces

toponymes qualifient alors de nouveaux chemins aménagés bien après l'Antiquité⁷.

L'atlas géologique de la Suisse au 1:25 000 est un autre document de base pour envisager les transitions de substrats sous-jacents et d'environnement qui pourraient être favorables ou non au passage d'une voie de communication.

Les photographies aériennes anciennes ou modernes, verticales ou obliques, prises par avion ou satellite, révèlent parfois des variations de couleurs dans les cultures. Ces anomalies laissent supposer que des vestiges subsistent en sous-sol. Le guichet cartographique de la Confédération met à disposition du public de nombreuses photos aériennes pouvant remonter jusqu'en 1930 pour le canton de Vaud. L'Archéologie cantonale possède également une importante collection provenant de campagnes de prospection aérienne réalisées par avion, dirigeable ou drone. Les orthophotos – assemblage et géoréférencement d'images aériennes dont les influences de l'inclinaison de la chambre de prise de vue et du relief du terrain sont neutralisées – existent depuis 1979 et sont utilisées quotidiennement par les conservateurs. Enfin, les images satellite disponibles sur Google Earth et Google Map complètent les données.

Le modèle numérique de terrain ou MNT (relevé numérique de terrain dont la version la plus récente de 2015 est disponible sur le géoportail du canton de Vaud) est une autre aide à la lecture topographique du territoire. La technologie LiDAR (laser aéroporté et géolocalisé) permet d'obtenir des modèles altimétriques à très haute résolution, faisant ressortir des variations topographiques très faibles, souvent masquées par la végétation et invisibles à l'œil nu.

Les vérifications au sol demeurent essentielles car elles seules peuvent apporter la preuve matérielle de l'existence d'un chemin et préciser son emplacement. On recourt alors à la prospection visuelle ou éventuellement au détecteur de métal. La place qu'occupe la fouille archéologique dans la connaissance des réseaux routiers anciens reste très restreinte. L'immense majorité des investigations archéologiques sont des opérations d'urgence imposées lors de travaux à réaliser en sous-sol (nouvelles constructions, canalisations, améliorations foncières). Les occasions de

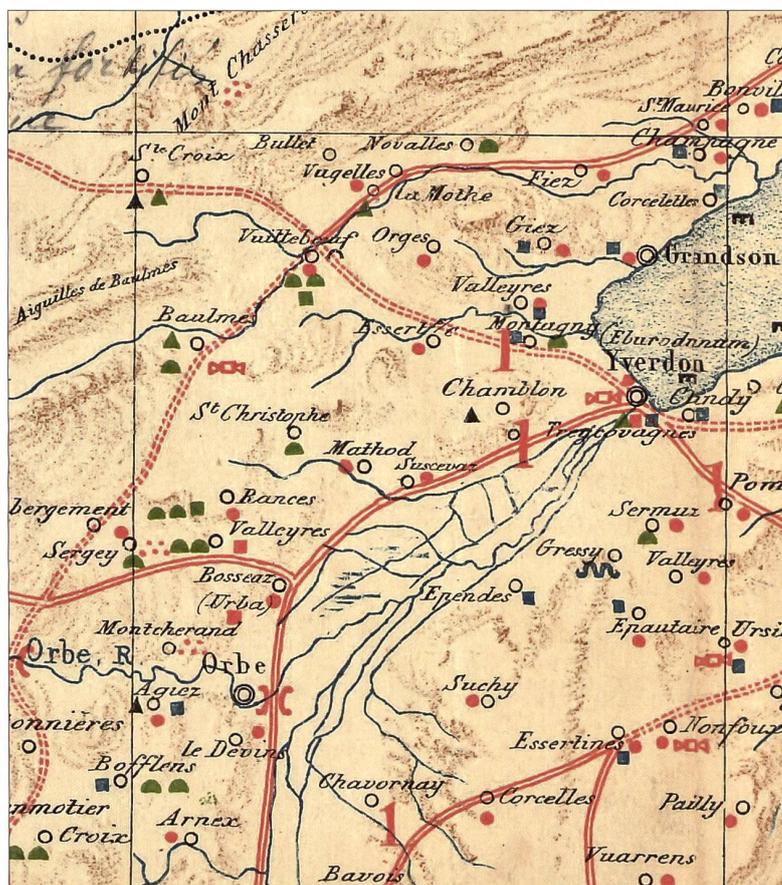


Fig. 3

Extrait de la Carte archéologique de Bonstetten (1874) dans la plaine de l'Orbe, avec en rouge les vestiges romains.

- Sépultures
- Ruines
- 1 Pierres milliaires
- Voies
- ☒ Inscriptions

toucher des structures appartenant à des routes anciennes sont plutôt rares ou alors très ponctuelles, du fait qu'elles se situent le plus souvent en zone agricole, par définition peu constructible. Elles restent néanmoins l'indice le plus fiable pour préciser le tracé d'une voie. Cependant, une datation précise est rarement possible, faute de trouvaille de matériel.

Afin de gérer la totalité de ces données, l'élaboration d'un SIG est incontournable. Cet outil informatique compile les documents utilisés en facilitant leur visualisation ainsi que leur confrontation. Il permet également de mettre en œuvre des analyses spatiales : calculs de pente, modélisations de couloirs de circulation et de chemins optimaux en fonction de la topographie⁸.

Au final, un paysage antérieur aux profondes modifications apportées par les aménagements du 20^e siècle, qui remonte même à l'Antiquité, peut parfois être reconstitué.

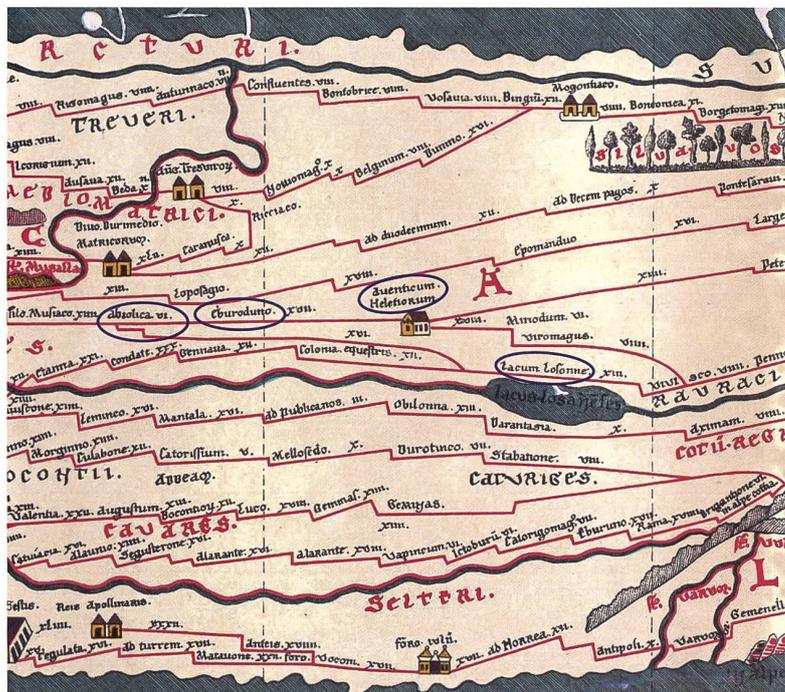


Fig. 4
Extrait de la table de Peutinger.
Région lémanique avec les
voies reliant Lausanne à
Pontarlier et Avenches à
Pontarlier (© Wikimedia
Commons).

Le réseau routier dans le Nord vaudois

Les sources les plus anciennes concernant les voies de communication en Pays de Vaud sont la table de Peutinger – carte routière du Bas-Empire (4^e siècle) transmise par une copie médiévale – et l’itinéraire d’Antonin – liste antique d’itinéraires routiers datant de la fin du 3^e siècle apr. J.-C.

Elles font référence à deux axes qui traversent le Nord vaudois, à savoir la route reliant Lausanne à Pontarlier en passant par Orbe et l’axe Avenches - Pontarlier via Yverdon (*Eburoduno*). La carte de Peutinger ne mentionne pas précisément Orbe – ou éventuellement par le biais d’un décrochement anonyme visible sur l’itinéraire Lausanne (*Lacum Losonne*) - Pontarlier (*Abiolica*) (fig. 4). L’itinéraire d’Antonin, quant à lui, omet l’agglomération d’Yverdon mais place entre *Lacu Lausonio* (Lausanne) et *Ariorica*⁹ (Pontarlier) l’étape d’*Urba* (Orbe).

La communauté scientifique se demande toujours si deux voies traversaient le Jura, comme le laisse supposer la carte de Peutinger, respectivement par le col de Jougne et le col des Etroits ou si elles se rejoignaient dans la région d’Orbe avant

de gravir ses contreforts. Des témoignages de fréquentation durant l’Antiquité sont aujourd’hui connus pour les deux itinéraires. Des prospections archéologiques récentes tendent à confirmer un passage usité pendant l’Antiquité dans la région de Sainte-Croix, au travers du col des Etroits et un peu plus loin sur la commune des Fourgs en France voisine¹⁰.

La liaison entre le *vicus* d’Yverdon et la station d’*Urba* n’est pas exprimée sur ces documents antiques. Néanmoins, si les milliaires et pierres de lieues découvertes dans la plaine de l’Orbe (cf. encadré p. 75) font référence à la distance qui les séparent d’Avenches, le passage par Yverdon pour rejoindre la capitale est inévitable. Même s’il n’est sans doute fait mention que des voies principales revêtant vraisemblablement un usage militaire, un réseau secondaire servant à relier les espaces habités devaient assurément exister. Il semble probable qu’une ou plusieurs voies de communication garantissaient l’accès de la plaine de l’Orbe au lac de Neuchâtel et assuraient *de facto* la liaison d’Orbe à Yverdon.

Depuis la fin du 18^e siècle, de nombreux auteurs ont évoqué ou proposé des itinéraires entre Entreroches et Yverdon mais leur démonstration ne se rejoint pas toujours. D’aucuns ont vu passer une voie au sud-est de la plaine de l’Orbe, à savoir par Chavornay et Ependes¹¹ alors que d’autres l’imaginent par le nord-ouest¹² ou même sur la colline de Chamblon. Néanmoins la plupart tracent son itinéraire par Orbe et Treycovagnes ou proposent même un double itinéraire par le nord et le sud de la colline de Chamblon.

Il est aussi fort possible que tous ces itinéraires aient existé, qu’il y en ait eu deux différents (au nord et au sud de la plaine de l’Orbe par exemple¹³), voire une constellation. Des concurrences, des raccourcis, des captages, des modifications au fil du temps et selon les conditions climatiques ont dû marquer le paysage durant l’époque romaine et au-delà.

Pendant le Haut Moyen Âge, ce réseau antique a dû se maintenir et être partiellement entretenu, voire développé si l’utilité se faisait sentir. Cela était sans doute le cas dans la région d’Yverdon qui est un centre important presque sans interruption depuis la Préhistoire.



Pierres de lieues et milliaire

Cinq bornes itinéraires ont été mises au jour dans les environs immédiats du territoire qui nous intéresse (cf. fig. 2).

Il s'agit de la **Pierre de lieues** trouvée en 1983 au bas du **chemin de la Dame à Orbe** (n°1): fragment de colonne avec moulure (remploi); de l'inscription ne subsiste que le début des deux dernières lignes. On reconnaît la fin d'une titulature impériale – Aug(usto) ou Aug(ustis) – et l'ébauche d'une indication de distance – L[eug(as)---]. Le compte en lieues date l'inscription au plus tôt de l'époque sévérienne, mais la position de l'Augustat en fin de titulature oriente vers une date plus récente, sans doute la fin du 3^e et le début du 4^e siècle¹⁴.

La **Pierre de lieues de Planche-Guyon (Orbe)** (n°2), au nom de Caracalla qui régna de 211 à 217, commémorait la remise en état en 213 des routes et des ponts écroulés de vieillesse.

La **Pierre de lieues de Treycovagnes** (n°3), au nom de Septime Sévère et de ses fils, érigée entre 202 et 204 apr. J.-C., signalait la 21^e lieue à partir d'Avenches. Son emplacement originel est sujet à caution et de nombreux auteurs se disputent à ce sujet depuis deux siècles. Selon Levade (1824), elle aurait été trouvée à Treycovagnes, lorsque l'on creusait le canal d'Entre-roches. Le territoire de Treycovagnes ne s'étendant pas jusqu'au canal, cela prête à confusion. De plus, la distance exprimée sur cette pierre pour atteindre Avenches ne correspond pas à une réalité, ce qui laisse penser qu'au moment de sa découverte, elle n'était plus dans son environnement primaire.

La **Pierre de lieues de Montagny**, érigée en 213, nous indique que Caracalla a fait réparer les voies et ponts croulant de vieillesse (n°4).

Le **milliaire (?) d'Yverdon**, repéré à l'époque des fouilles du Castrum en 1906 dans le parc Piguët, où il se trouvait depuis longtemps. Ne subsiste que la partie inférieure de la colonne avec sa base cubique. Le cylindre ne présente pas de traces d'inscription (n°5).

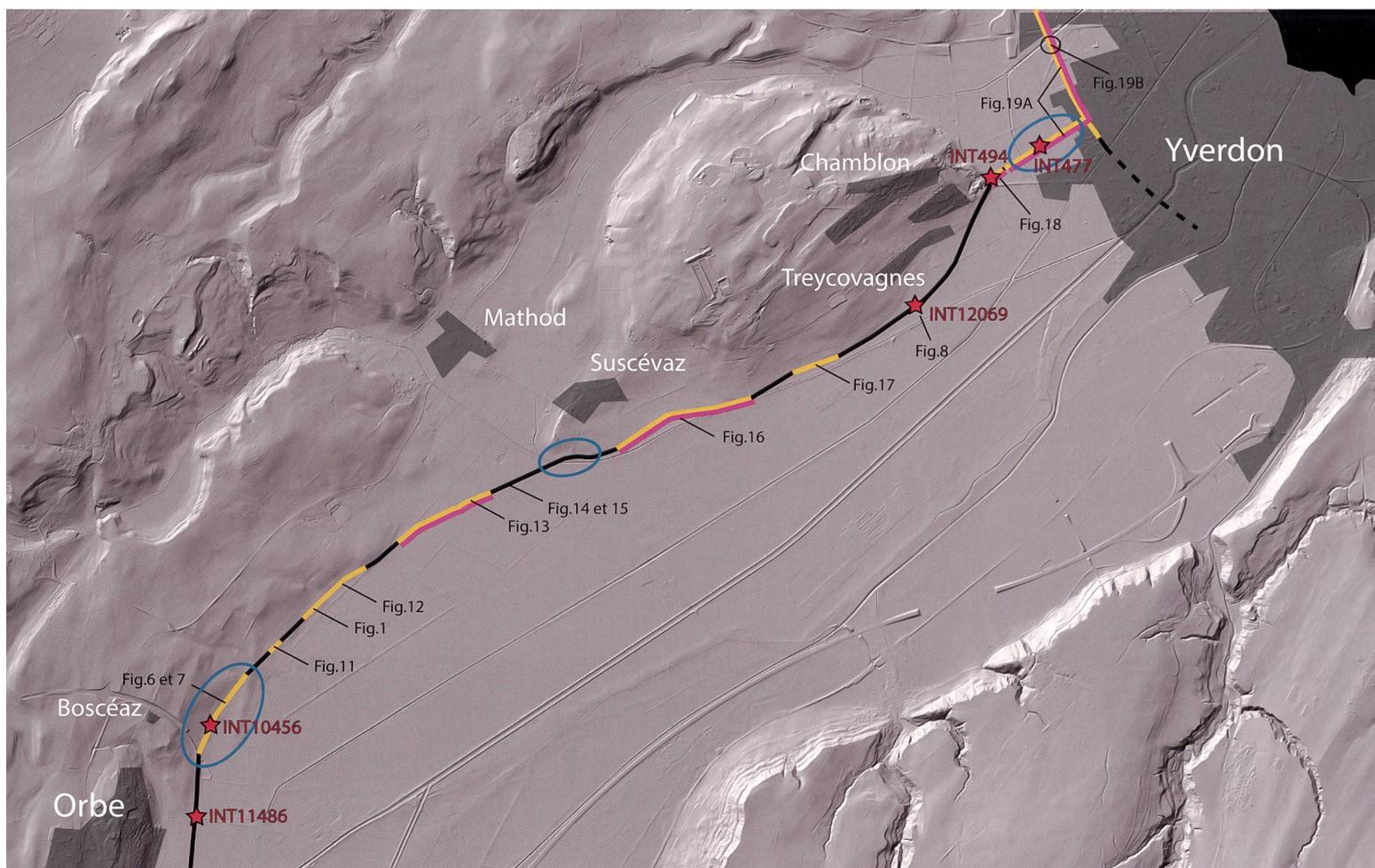


Fig. 5

Localisation des vestiges routiers repérés entre Orbe et Yverdon (© Archéologie cantonale, Lausanne, C. Laurent).

- ★ Interventions
- Tronçons repérés en photos aériennes
- Tronçons repérés en MNT
- Tronçons encore utilisés au 19^e siècle ou au début du 20^e siècle

Localiser un vestige routier et créer sa région archéologique

Pour revenir au tracé que nous souhaitons proposer, des vestiges routiers ont été documentés à plusieurs reprises entre Orbe et Yverdon (fig. 5).

Intervention 11486. Entre le printemps et l'automne 2015, François Menna, Archeodunum SA¹⁵, a surveillé les terrassements de la construction du giratoire des Pâquerets (RC 288b). Une structure située quelques mètres à l'est de la route cantonale a été mise en évidence. D'une largeur d'environ six mètres pour une épaisseur maximale conservée de 15 centimètres dans sa partie centrale, elle est constituée d'un niveau de graviers et de galets comportant quelques fragments de tuiles, d'ossements et de céramique. La très forte densité de petits déchets ferreux, de type limaille, provenant essentiellement de clous de chaussures est typique des voies de communications anciennes. Cette voie est attribuée à la période romaine sur la base des fragments de tuiles et de céramique mis au jour lors du décapage.

C'est d'ailleurs à quelques mètres de là que la pierre de lieues de Planche-Guyon (Orbe) (cf. fig. 2 n° 2) a été mise au jour en 1901.

Intervention 10456. Au printemps 2011, lors de la surveillance de travaux de raccordement entre la station d'épuration de Valeyres-sous-Rances et celle d'Orbe, une surveillance a été réalisée par François Menna et Carole Blomjous, Archeodunum SA¹⁶, à 500 mètres de la villa romaine d'Orbe Boscéaz. Ces investigations ont localisé le tronçon d'une route d'une largeur d'environ sept mètres. La stratigraphie dévoile encore deux phases d'utilisation, malgré une forte érosion due aux labours. La sécheresse de cette année-là a révélé cette voie sur plus de 275 mètres dans les champs de blé (fig. 6). L'absence de mobilier et d'autres marqueurs chronologiques n'a pas permis de dater la fréquentation de cet axe routier. Cependant, un chemin apparemment encore en fonction est visible au même endroit sur la carte Siegfried et sur une orthophoto datant de 1934 (fig. 7), ce qui n'exclut évidemment pas une fréquentation plus ancienne.



Fig. 6

Vue aérienne de la villa de Boscéaz avec au premier plan la voie traversée par les travaux de raccordement entre les stations d'épuration d'Orbe et Valeyres-sous-Rances (© Archéologie cantonale, Lausanne, P. Nagy, 2011).

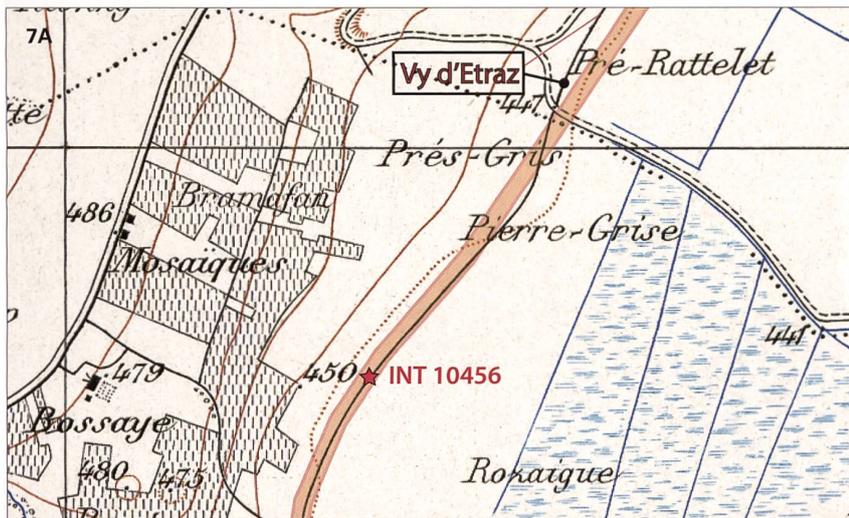


Fig. 7

On peut superposer le chemin encore utilisé à la fin du 19^e et au début du 20^e siècle au tracé supposé de l'ancienne voie.

A Extrait de la carte Siegfried, 1892.

B Vue aérienne de 1934 (Swisstopo n°19340370040817).





Intervention 12069. En février 2018, lors d'une journée de prospection pédestre, la soussignée a observé dans un champ labouré une anomalie rectiligne composée d'éclats de pierre de Chamblon. Il est possible qu'il s'agisse d'éléments du radier de la voie ramenés à la surface par la charrue (fig. 8).

Intervention 477. En 1947, André Kasser a fait une coupe transversale à travers une « ancienne chaussée » (fig. 9), mentionnée sur les plans du 17^e et du 18^e siècle (fig. 10). Il y a vu des couches successives très compactes de cailloux mêlés de sable et parfois de limon, formant un conglomérat extrêmement résistant. Elles reposent sur un fascinage (amas de branchages) d'environ 10 centimètres d'épaisseur qui empêche le gravier de s'enfoncer dans la tourbe. La voie a une largeur minimale de 4,5 mètres. Aucun matériel datant n'a été évoqué, cependant Mottas pense à une datation médiévale en raison de l'emploi de fascines¹⁷.

Intervention 494. En 1977, à proximité de l'intervention précédente, Rodolphe Kasser a observé une chaussée en dalles calcaires sur lits de sable et gravier.

Si l'on considère qu'il s'agit d'un même tracé, celui-ci est documenté à la sortie d'Orbe et en contrebas de la villa de Boscéaz ainsi qu'à l'est de la colline de Chamblon. L'intervalle n'a jusqu'ici pas été comblé par un parcours même supposé pour délimiter une région archéologique.

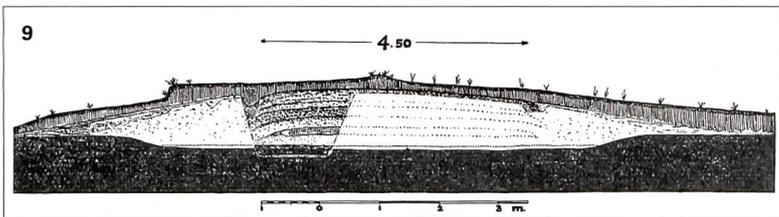
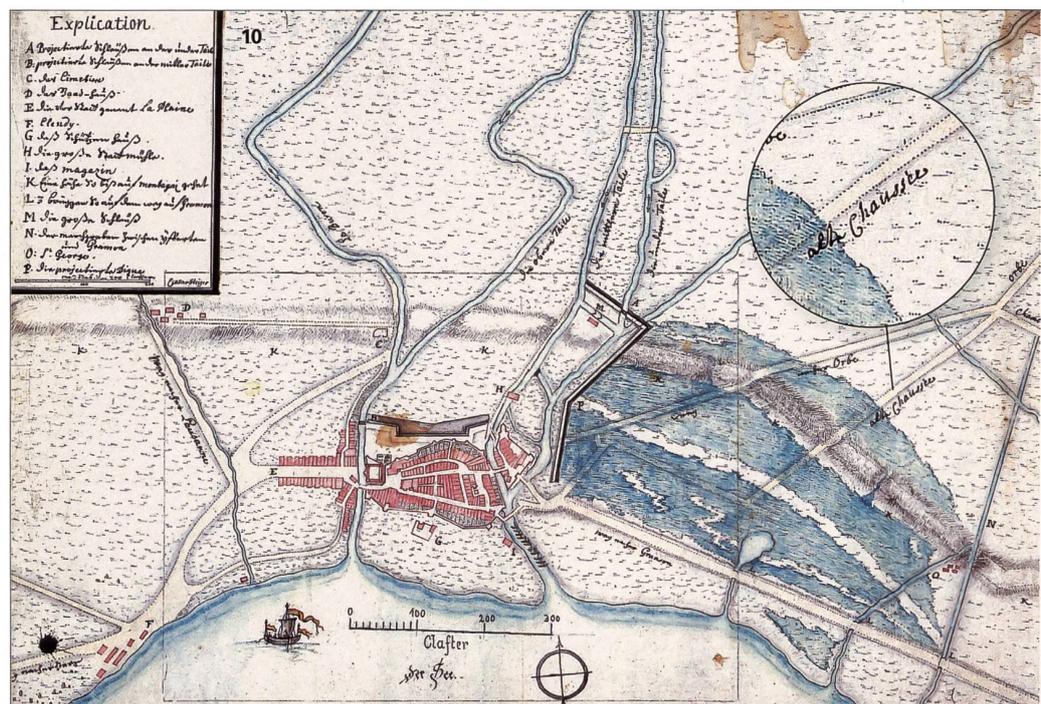


Fig. 8
Champ labouré où apparaissent des éclats de pierres qui forment une trace rectiligne (© Archéologie cantonale, Lausanne C. Laurent).

Fig. 9
Coupe de la « voie ancienne » repérée par A. Kasser en 1947 à la sortie d'Yverdon (d'après Kasser 1947, fig. 2, p. 101).

Fig. 10
Extrait d'un plan de César Steiger et André de Plessis-Gouret: projet de digue de la ville d'Yverdon datant approximativement de 1716. Il y figure une « alte Chaussée » qui file en direction d'Orbe et qui correspond à notre tracé supposé sur le territoire de la commune d'Yverdon. C'est vraisemblablement cette chaussée qui a été sondée par André et Rodolphe Kasser. Ce chemin croise une levée de terre (lettre K) qui semble correspondre au cordon littoral III sur lequel est à chercher une éventuelle autre voie antique (tiré de Daniel de Raemy et al., *Châteaux, donjons et grandes tours dans les Etats de Savoie (1230-1330)*. Un modèle: le château d'Yverdon, CAR, 98-99, 2004, fig. 722).



Les vues aériennes et les plans anciens

Toute une série de photographies aériennes s'offrent à nous pour remédier à cette situation. Hormis l'exemple précédent (Int. 10456, cf. fig. 6 et 7), qui reprend le tracé d'un chemin encore en usage au début du 20^e siècle, plusieurs anomalies rectilignes apparaissent régulièrement dans les cultures, qui ne s'expliquent pas par des interventions humaines récentes. Elles ne peuvent malheureusement pas toujours être mises bout à bout mais si l'on prolonge leur axe, un tracé peut raisonnablement être proposé pour presque l'ensemble du trajet.

Il convient néanmoins de rester prudent car dans la plaine de l'Orbe et ses abords, le terrain est de toutes parts sillonné de drainages, de fossés, voire de canaux, et tous ont laissé des traces qui restent apparentes aujourd'hui. Il est donc essentiel de vérifier sur tous les plans et documents à notre disposition qu'il ne s'agit pas de tels aménagements¹⁸.

Sur la commune de Valeyres-sous-Rances, une anomalie longiligne apparaît sur une photo satellite de 2009 (fig. 11). Elle suit le même axe que le tronçon précédent. Cependant elle ne correspond plus au chemin visible sur la carte Siegfried, qui dévie légèrement vers l'ouest pour rejoindre Mathod et qui est communément considéré comme le prolongement de la « Vy d'Etraz » menant à Neuchâtel par la rive nord du lac (cf. fig. 2 et 7)¹⁹.

Environ 300 mètres plus loin au nord-est, une photo prise d'avion en 2011 nous révèle un autre tronçon (cf. fig. 1) et les 250 mètres suivants (cette fois sur la commune de Mathod) figurent sur une orthophoto de 1998 (fig. 12A). L'étude des plans cadastraux de 1749 et 1834 dévoile des lanières foncières situées aux mêmes endroits et suivant le même axe que ces anomalies (fig. 12B et C), mais il n'est pas (ou déjà plus) question de chemin à ces endroits.

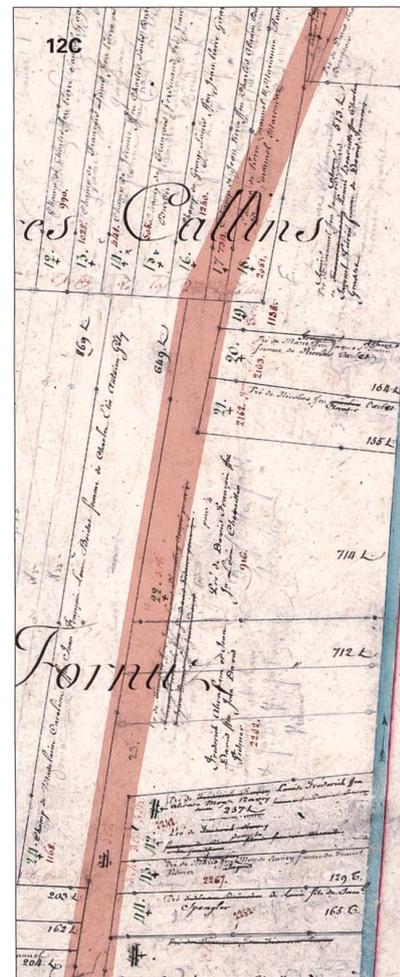
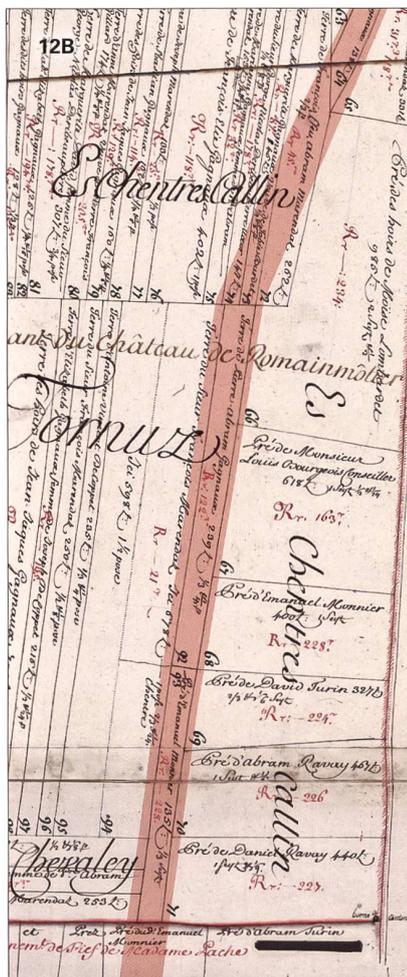
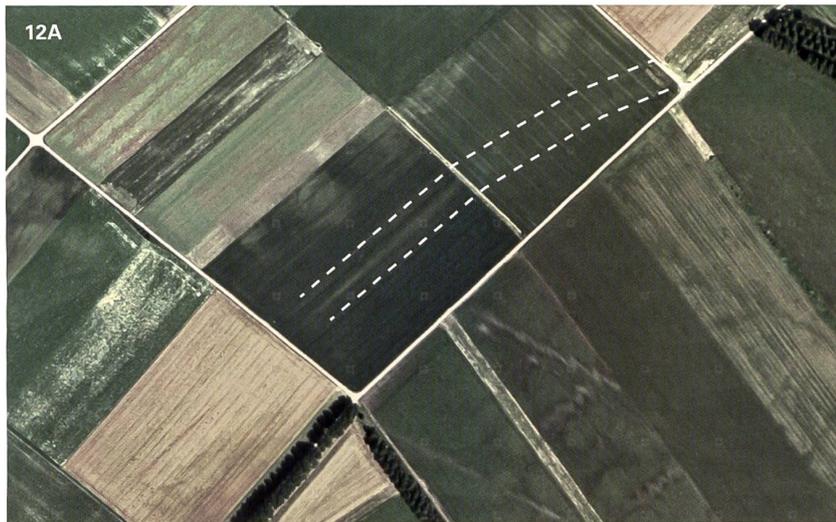
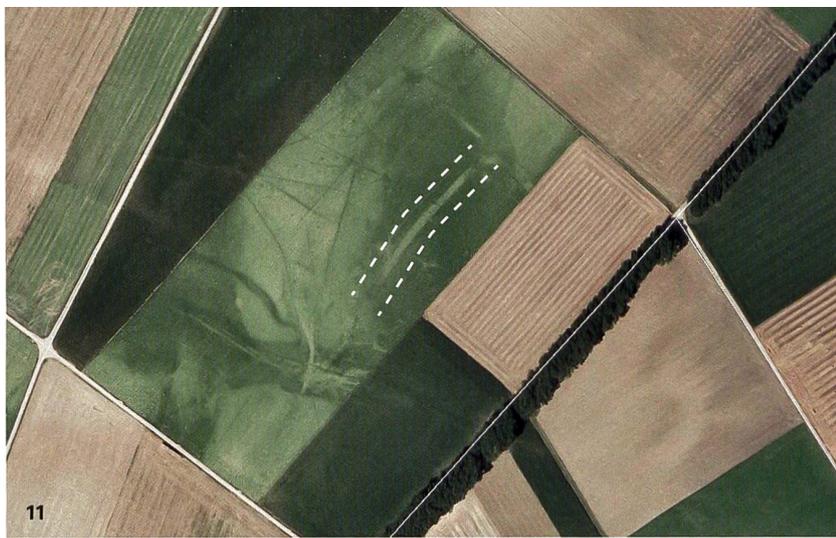


Fig. 11
Photo satellite sur laquelle un tracé rectiligne plus clair est visible dans les cultures (© Google earth, 2009).

Fig. 12
A Orthophoto où une anomalie linéaire plus claire apparaît dans le champ (Swisstopo 1998).
B, C Extraits des plans cadastraux de 1749 et 1834 avec superposition du tracé de la voie (en orange) (Archives cantonales vaudoises Gb 368/c folios 23 et 24 et Gb 368/f 2 folio 28).



La suite est visible sur de très nombreuses photos aériennes, la plus ancienne remontant à 1934 (fig. 13A, B, D). Ces images sont confirmées par le MNT qui montre très clairement une anomalie rectiligne en levée d'environ 15 mètres de largeur au même emplacement (fig. 13C).

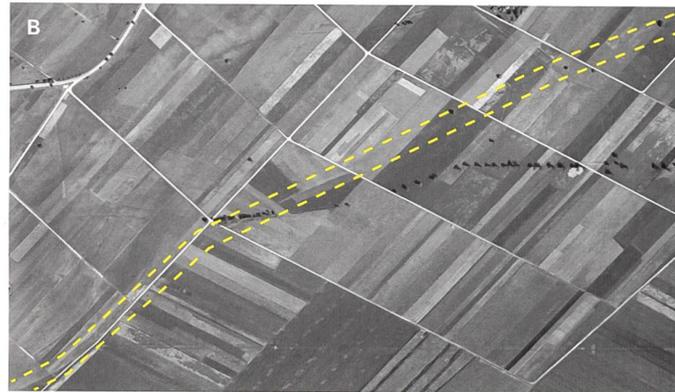


Fig. 13

A Vue aérienne du territoire entre Method et Boscéaz (vue en direction du sud-ouest), avec la voie visible au premier plan (© Archéologie cantonale, Lausanne, P. Nagy, 2005).

B Vue aérienne de 1934 (Swisstopo n°19340380170919).

C Vue de l'anomalie linéaire en levée (MNT 2015).

D Vue aérienne en direction de Method. La voie est visible au premier plan (© Archéologie cantonale, Lausanne, P. Nagy, 2011).



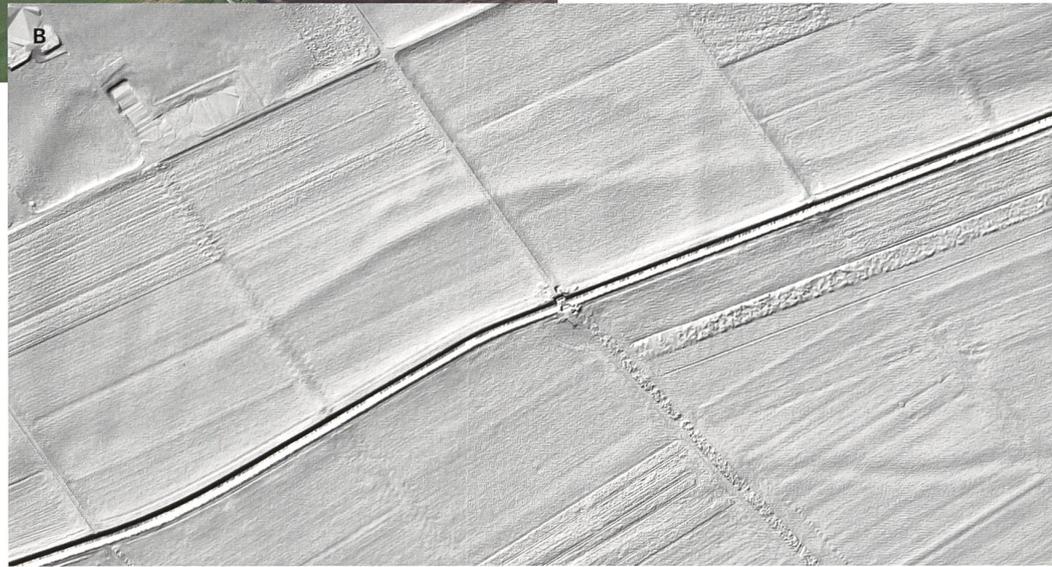
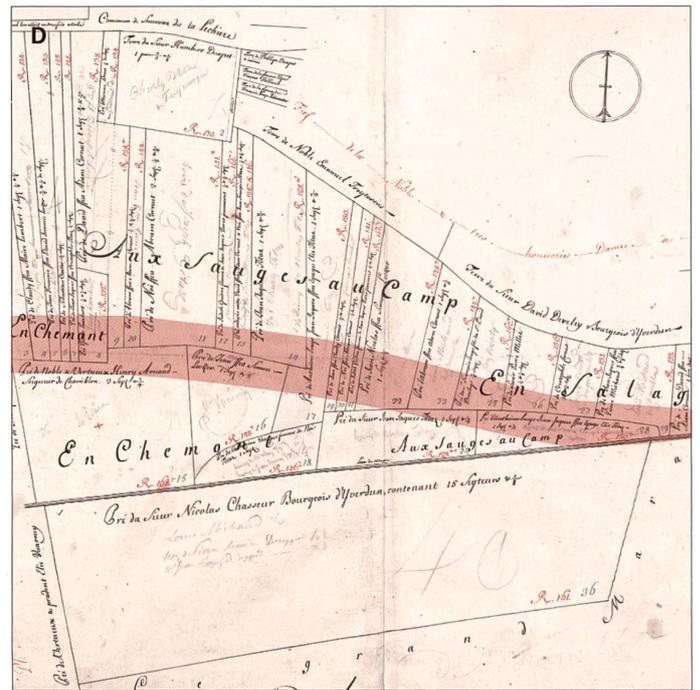
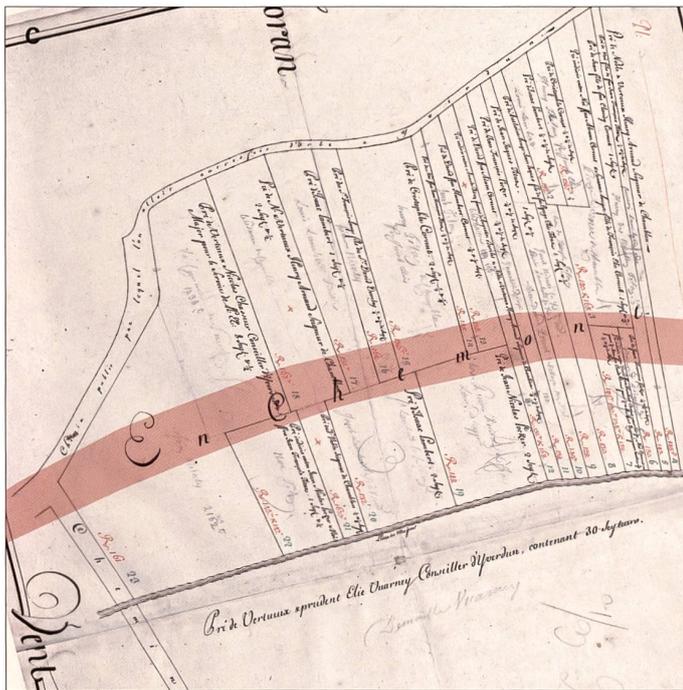


Fig. 16
A Orthophoto de la commune de Suscévaz montrant une anomalie linéaire dans les champs (Swisstopo 2017).
B Extrait du MNT 2015 au même endroit montrant un relief en levée correspondant à l'orthophoto précédente.
C Extrait du plan cadastral de la commune de Treycovagnes de 1719 (Archives cantonales vaudoises Gb 380/a 2 folios 15 et 16).
D Extrait du plan cadastral de la commune de Treycovagnes de 1719 (Archives cantonales vaudoises Gb 380/a 2 folios 17 et 18).



La situation est similaire sur le versant est du village de Suscévaz. La photo aérienne montrant ce qui ressemble à un vestige routier est confirmée par un relief en levée sur le MNT (fig. 16A et B). Les plans cadastraux de 1719 révèlent également des limites de parcelles s'alignant sur ces anomalies (fig. 16C et D). Elles sont d'ailleurs qualifiées de « dévestiture » sur un plan de 1910²¹. Ce plan indique pour la première fois un fossé drainant

à quelques mètres au nord-ouest de notre itinéraire, ce qui peut éventuellement brouiller un peu notre lecture du terrain. Un autre chemin qualifié de « chemin public par lequel on se rendait autrefois d'Yverdon à Orbe » est visible sur ces plans cadastraux. Celui-ci a également été protégé par une région archéologique. Il s'agit sans doute d'une variante plus tardive du trajet qui nous intéresse.



Fig. 17

A Photo satellite sur la commune de Treycovagnes (tirée de Google earth, 2016). Un tracé rectiligne plus clair est visible dans les cultures.

B Vue aérienne de 1934 montrant le sud-ouest du territoire de Treycovagnes (Swisstopo n° 19340380160909).

Si le tracé de la voie est assez clair à Method et Suscévaz, il l'est un peu moins sur la commune de Treycovagnes. La suite logique voudrait qu'elle passe par le bas du territoire de cette localité, mais les indices sont moins évidents. Seule une photographie aérienne de 2016 peut être éventuellement retenue (fig. 17A). Elle montre une anomalie rectiligne qui correspond à un chemin agricole

encore usité en 1934 (fig. 17B). Ce sont les observations faites en février dernier (cf. *supra* Intervention 12069, fig. 8) et les anciens chemins de dévestiture qui nous renseignent sur la suite possible à donner au tracé. Mais il est aussi probable que la voie rejoignait quelque part la route qui traverse le village de Treycovagnes encore aujourd'hui.

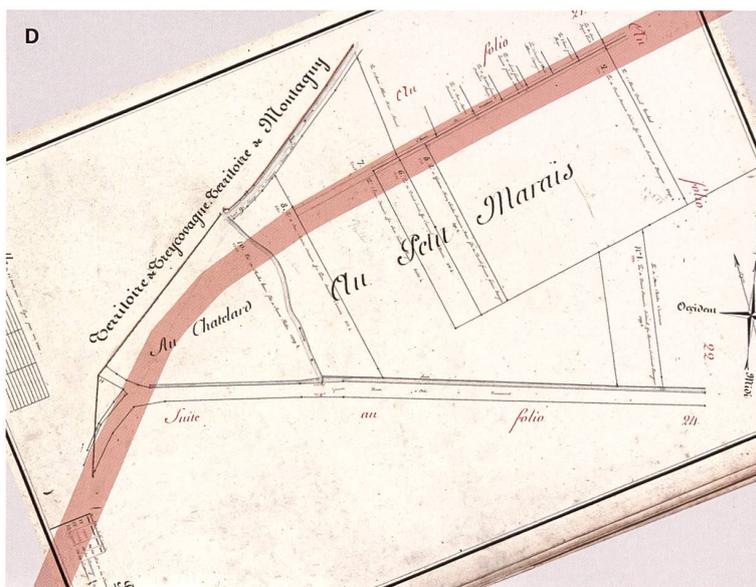
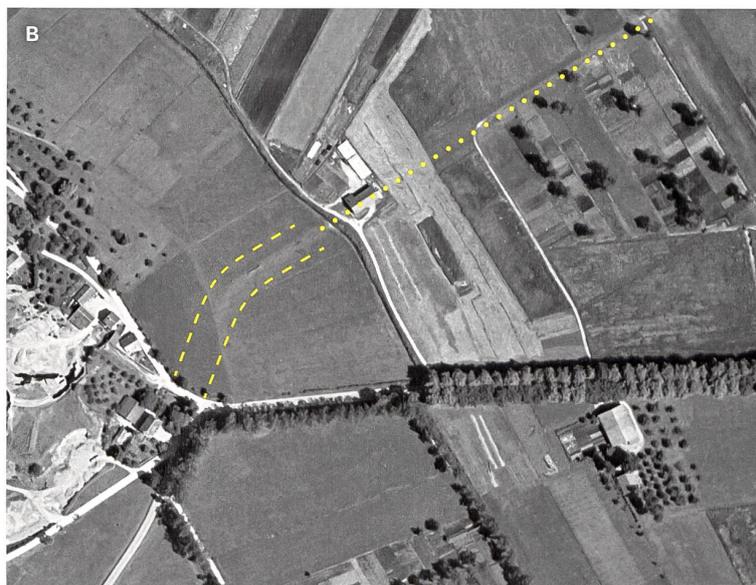
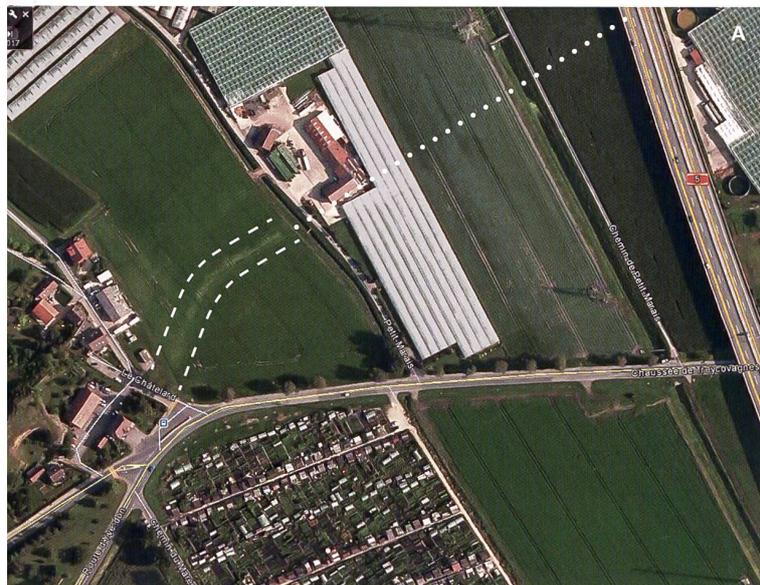


Fig. 18
A Photo satellite (© Google earth, 2009).

B Vue aérienne 1934 (Swisstopo n° 19340380120900).

C Extrait de la zone sur le MNT 2015, le relief de la voie est encore bien visible.

D Plan 1838 où apparaît le chemin qualifié de dévestiture (Archives cantonales vaudoises Gb 387/b 1/1 folio 23).

Dès que l'itinéraire rejoint le territoire de la commune d'Yverdon, des prises de vues aériennes nous dévoilent à nouveau des structures dans les champs, confirmées par le MNT (fig. 18). Elles correspondent à la «alte Chaussée» visible sur

le plan d'Yverdon de 1716 (cf. fig. 10), sondée par André et Rodolphe Kasser respectivement en 1947 et en 1977. On la retrouve d'ailleurs sur des plans de 1838 qualifiée alors de «dévestiture» (fig. 18D).

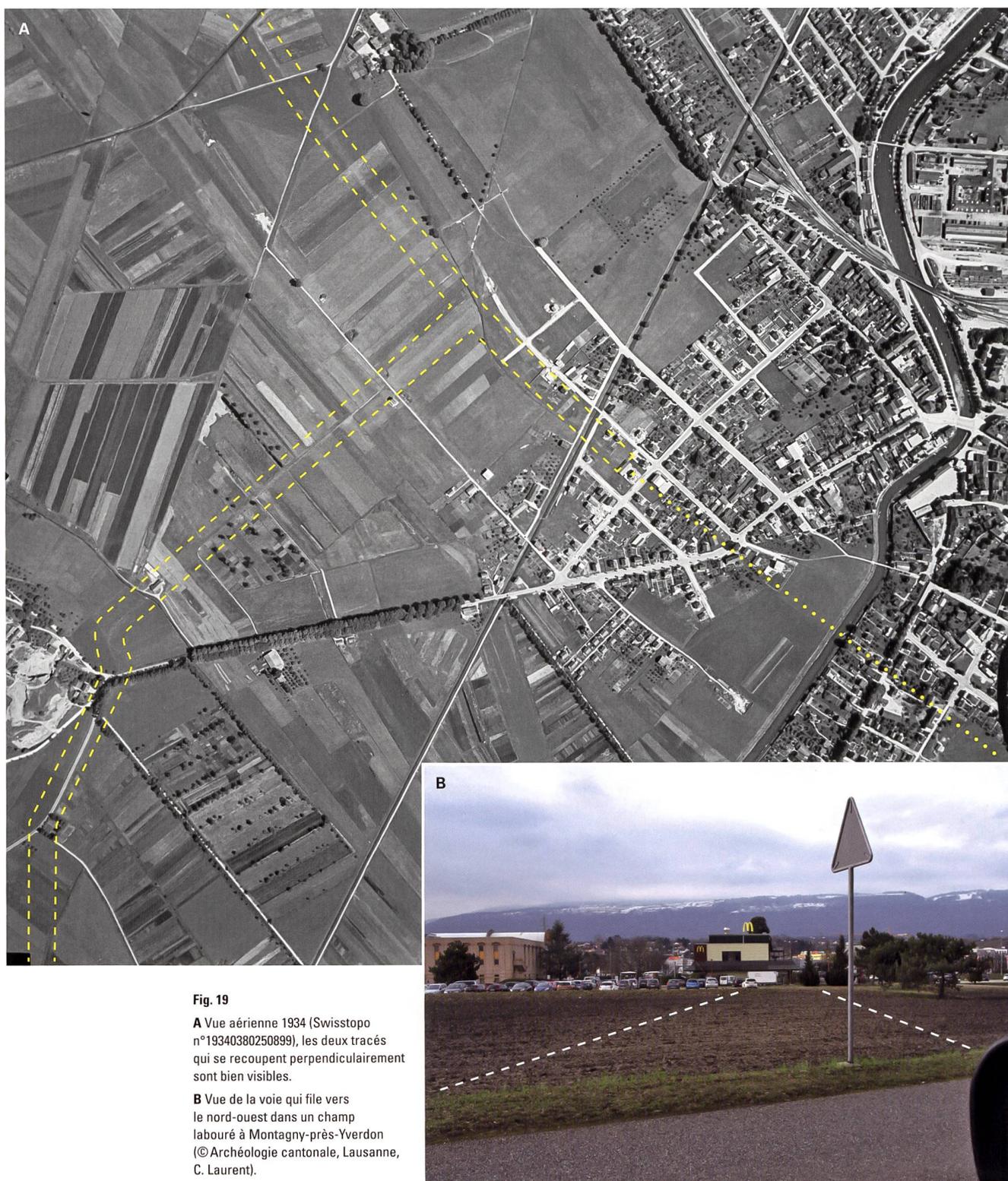


Fig. 19

A Vue aérienne 1934 (Swisstopo n°19340380250899), les deux tracés qui se recoupent perpendiculairement sont bien visibles.

B Vue de la voie qui file vers le nord-ouest dans un champ labouré à Montagny-près-Yverdon (© Archéologie cantonale, Lausanne, C. Laurent).

Elle file de manière rectiligne au nord-est avant de rejoindre perpendiculairement un autre axe qui s'échappe de la ville antique d'Yverdon vers le nord-ouest, en direction de Valeyrès-sous-Montagny (fig. 19A). Ce tracé perpendiculaire correspond d'ailleurs à la levée de terre que l'on voit sur le plan de 1716 (fig. 10, lettre K) et qui

symbolise le cordon littoral III, légère éminence naturelle allongée qui assurait un passage à sec à l'époque romaine et qui permettait de relier le Plateau aux cols du Jura²². C'est d'ailleurs sur ce monticule qu'apparaît encore par endroits une levée de terre rectiligne accompagnée parfois d'un dense cailloutis (fig. 19B).



Fig. 20

Un segment de la voie entre Orbe, Method et Suscévaz (© F. Droz, 2011).

Une voie à protéger, qu'elle soit romaine ou médiévale

Un tracé rectiligne faisant fi des contraintes naturelles est une caractéristique qui trahit une création ancienne, peut-être romaine. Cet axe, qui ne touche pas les villages alentours (Method, Suscévaz, peut-être Treycovagnes) semble ainsi antérieur à la création de ces localités d'origine médiévale et qui ont par la suite capté l'itinéraire.

Le contexte romain très présent, comme l'existence des bornes itinéraires, la *villa* de Boscéaz, les sites romains à Suscévaz Sur le Muret et dans le village de Treycovagnes, incite à dater cette voie de la même époque. Le principal point d'achoppement qui contre-indiquerait le passage de la voie par le bas de Suscévaz et Treycovagnes est la présence des marais à ces endroits comme l'indique l'atlas géologique. Ces zones humides rendent toute construction peu stable, peu praticable par grande eau et gourmande en énergie lors de sa création et son entretien. Cependant, des épisodes climatiques plus chauds sont connus pendant l'époque romaine et le Moyen Âge et notre impression actuelle d'une zone très marécageuse est peut-être à relativiser. Il est aussi possible que cet itinéraire ait servi ponctuellement, puis ait été abandonné une fois transformé

en borbier et creusé de fondrières. En effet, « considéré dans sa durée, un itinéraire est toujours composé de plusieurs tracés. Il y a bien sûr la route active que nous utilisons. Mais il y a aussi des segments déclassés devenus chemins, sentiers ou au stade d'évolution ultime haie ou limite parcellaire » (Vion 1992).

Par ailleurs, il est tout à fait plausible que cette voie ne soit pas d'origine romaine, malgré le contexte antique de cette région. Cependant, nous avons là les vestiges d'une route ou d'une structure linéaire qui semble déjà désuète lors de l'établissement de plans cadastraux au 18^e siècle. S'il ne s'agit pas de la voie romaine qui reliait Orbe à Yverdon, il s'agit pour le moins d'une voie de communication ancienne, peut-être médiévale, qui mérite qu'on la surveille, c'est-à-dire qu'on l'inventorie comme région archéologique. Car seules les vérifications sur le terrain pourront confirmer ou infirmer (cruels peuvent être les faits), la nature, la précision du tracé, voire l'existence de ce parcours²³.

L'avenir de la carte archéologique

Une telle étude argumentée ne peut de toute évidence pas être réalisée pour les 1650 régions archéologiques existantes à l'heure actuelle. Si ce travail a l'avantage de présenter les différents documents auxquels nous pouvons recourir et les questions auxquelles ils nous confrontent, il ne peut s'appliquer systématiquement quand les nécessités de protéger des périmètres sont nombreuses et souvent urgentes.

Même si ce constat est connu depuis longtemps, il en ressort également que de nombreux éléments méritant une protection légale ne sont pas encore inventoriés faute de temps et de connaissances.

La création et l'entretien des régions archéologiques du canton de Vaud est un travail de longue haleine. Les vérifications à faire sont innombrables, les acquisitions de connaissances nécessaires et les lacunes à combler considérables.

Qu'il soit ainsi dit et compris que toutes les informations à même d'enrichir ou d'améliorer l'inventaire archéologique de notre canton sont accueillies avec beaucoup de reconnaissance !

Reproduit avec l'autorisation de swisstopo (BA18032): Fig. 7B, 12A, 13B, 16A, 17B, 18B, 19A

NOTES

- 1 Voir Nicole Pousaz in *AVd. Chroniques 2014*, p. 8-9.
- 2 Mais aussi les aqueducs: voir Yannick Della et Christophe Henny, « De Divonne à Nyon. À la recherche de l'aqueduc perdu », *AVd. Chroniques 2013*, p. 46-53.
- 3 Notamment Louis Levade, *Dictionnaire géographique, statistique et historique du canton de Vaud*, Lausanne, 1824; Gustave de Bonstetten, *Carte archéologique du Canton de Vaud*, Toulon, 1874; David Viollier, *Carte archéologique du Canton de Vaud des origines à l'époque de Charlemagne*, Lausanne, 1927.
- 4 La carte Dufour a été levée pour la première fois en 1849 au 1:100'000 sur la zone qui nous intéresse (feuille 11). Elle est la première série de cartes officielles de la Suisse.
- 5 L'Atlas Siegfried a été levé dans les années 1850 à 1890, à l'échelle de 1:25 000 et publiée en 1892 pour la zone traitée ici.
- 6 Un « Voyage dans le temps » est disponible sur le guichet cartographique de la confédération (www.map.geo.admin.ch). Il permet de voir l'évolution des relevés cartographiques de manière animée des premières éditions de la carte Dufour à nos jours.
- 7 Voir Vion 1989 et 1993.
- 8 La nouvelle technique des CostPaths sur SIG (chemins optimaux) a d'ailleurs été utilisée pour proposer des tracés entre Besançon et la Suisse et dans la Broye romaine, respectivement par Arthur Barbier, *La voie romaine de l'Italie entre Besançon et la Suisse. Reconnaissance du tracé et des occupations jalonnant son parcours*, Mémoire de Master 2, Université de Franche-Comté, 2015-2016 et Romain Pilloud, *Aménagement du territoire dans la Broye romaine: approche méthodologique*, mémoire de Master, UNIL, Lausanne, 2015.
- 9 L'orthographe du nom latin de la station routière - qui devait se trouver entre Lausanne et Morges - et de Pontarlier varie d'un document à l'autre: *Lacum Losonnel/Lacu Lausonio et Abiolic/Ariorica*.
- 10 06/2014, #107_Via Salina - Voies historiques de la Côte de Vuiteboeuf-Sainte-Croix, plaquette éditée par le SIPAL; Matthieu Demierre, Thierry Luginbühl, Murielle Montandon, « Militaria tardo-républicains au Col des Etroits (Jura vaudois, Suisse). Données et essai d'analyse », in Gustav Adolf Lehmann, Rainer Wiegels (éd.), "Über die Alpen und über den Rhein...". *Beiträge zu den Anfängen und zum Verlauf der römischen Expansion nach Mitteleuropa*, Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften zu Göttingen. Neue Folge, Bd. 37, Berlin, 2015, p. 283-298; Vincent Bichet et Hervé Richard, *Rapport d'opérations archéologiques - année 2016, Secteur des Fourgs et des Hôpitaux-Vieux (Doubs - France)*, Programme ARCHEOPAL haut Jura central, Université de Bourgogne Franche-Comté, 2017 et Vincent Bichet, Valentin Chevassu et Hervé Richard, *Rapport d'opérations archéologiques - année 2017, Secteur de Pontarlier, la Cluse-et-Mijoux, les Fourgs et les Hôpitaux-Vieux (Doubs - France)*, Programme ARCHEOPAL haut Jura central, Université de Bourgogne Franche-Comté, 2018.
- 11 Notamment en raison de la découverte d'une pierre de lieues à Chavornay, au nom de Septime Sévère et de ses fils, érigée en 202 et 204 après J.-C. et signalant la 23^e lieue à partir d'Avenches.
- 12 Mottas 1986.
- 13 Même s'il est vrai que la découverte en 2013 d'un milliaire en place à Pompaples - Pré Girard (cf. Mottas 2016) plaide plutôt pour le passage d'une voie principale par le nord-ouest de la plaine de l'Orbe.
- 14 Mottas 1986.
- 15 Menna 2016.
- 16 Menna et Blomjous 2011.
- 17 Mottas 1986, note 16.
- 18 Un très grand nombre de mesures d'assainissement de la Plaine de l'Orbe ont été réalisées dès les 18^e et 19^e siècles pour tenter de rendre cette région moins inondable. Elles sont visibles dans Louis Gonin, *Mémoire sur le dessèchement de la Plaine de l'Orbe et sur les projets et travaux exécutés dès l'année 1773 à l'année 1862*, Lausanne, 1862.
- 19 Pichard Sardet 2016.
- 20 Pichard Sardet, Paratte 1991 et Vion 1992.
- 21 Archives cantonales vaudoises Gb 379c folio 15.
- 22 Interprétation de Daniel de Raemy in *Les fortifications d'Yverdon: 1667-1717: projets et réalisations: présentation de la collection de plans conservés aux Archives de l'Etat de Berne: exposition présentée au Musée d'Yverdon-les-Bains, du 28 mai au 26 septembre 1999*, Yverdon-les-Bains: Musée d'Yverdon-les-Bains, 1999.
- 23 Quelques vérifications en prospection avec détecteur à métaux ont déjà été réalisées en 2018 par Olivier Collet sans encore donner de résultats, mais le travail ne fait que commencer.

BIBLIOGRAPHIE

- Henri Exchaquet**, *Dictionnaire des ponts et chaussées, contenant les règles de la construction, les usages, les ordonnances de police, & les arrêts qui concernent l'entretien des grands chemins: un tableau des chaussées que les Romains ont construites dans l'Helvétie, avec les autorités & les preuves, tirées des monuments de l'antiquité*, Lausanne, Mourer, 1787.
- André Kasser**, « Où la voie romaine d'Yverdon à Orbe traversait-elle le marais? », *RHV*, 1947, p. 99-103.
- François Menna et Carole Blomjous**, *Rapport de fouilles archéologiques concernant les travaux de raccordement entre la station d'épuration de Valeyres-sous-Rances à celle d'Orbe par l'AIVM*, rapport inédit, Archeodunum SA, Gollion, septembre 2011.
- François Menna**, *Rapport sur la surveillance archéologiques des terrassements liés à la réfection du Chemin du Coteau et à la création du giratoire des Pâquerets (Orbe, RC 288b)*, rapport inédit, Archeodunum SA, Gollion, janvier 2016.
- François Mottas**, « Milliaires et vestiges des voies romaines du canton de Vaud », *AS*, 3, 1980, 3, p. 154-168.
- François Mottas**, « Les voies romaines en terre vaudoise », in *Route et Trafic*, 5, mai 1982, p. 112-115.
- François Mottas**, « De la plaine de l'Orbe en Franche-Comté: voie romaine et chemin saunier », *AS*, 9, 1986, 3, p. 124-134.
- François Mottas**, « Le milliaire de Pompaples. Un nouveau jalon sur la voie romaine Léman-Avenches », *AVd. Chroniques 2015*, 2016, p. 58-67.
- Nathalie Pichard Sardet**, « Vers une image de l'occupation du sol autour de Boscéaz », in *URBA I*, vol. 1, CAR, 161, Lausanne, 2016 (chapitre écrit en 2000), p. 55-61.
- Nathalie Pichard Sardet et Claude-Alain Paratte**, *La villa gallo-romaine de Orbe-Boscéaz, Rapport sur les campagnes de fouilles 1988/1989*, rapport inédit, Institut d'archéologie et d'histoire ancienne de l'Université de Lausanne, Lausanne, 1991.
- Éric Vion**, « L'analyse archéologique des réseaux routiers: une rupture méthodologique, des réponses nouvelles », in *Paysages découverts, histoire, géographie et archéologie du territoire en Suisse romande*, Groupe romande d'études en archéologie du territoire, 1989, I, p. 67-99.
- Éric Vion**, *Chemin du Nord-vaudois*, tiré à part des articles parus dans le journal du Nord-vaudois, juillet à novembre 1992.
- Éric Vion**, « Aubonne, Cossonay, Orbe et la Vy d'Etraz », in *Les Villes de la région lémanique de l'Antiquité à nos jours*, Rencontres régionales d'Histoire et d'Archéologie, Office culturel municipal de Gex, Gex, les 15 et 16 octobre 1993, p. 25-38.