

Zeitschrift: Cahiers d'archéologie romande
Herausgeber: Bibliothèque Historique Vaudoise
Band: 53 (1992)

Artikel: Echandens-La Tornallaz (VD, Suisse) : habitats protohistoriques et enceinte médiévale
Autor: Plumettaz, Nicole / Bliss, Dominique Robert / Porro, Marcello
Kapitel: VI: Moyen Age
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-835414>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

VI. MOYEN AGE

La dernière occupation du site se rapporte stratigraphiquement à la couche 2.

Le mobilier médiéval est rare et peu caractéristique. Un petit nombre de tessons de céramique à glaçure recueillis n'apportent aucun élément pour la chronologie car leur datation est très vague. Quelques objets en bronze, un anneau, une applique en tôle, une base de petit récipient ainsi qu'un fermoir de coffret recouvert d'une feuille d'or, appartiennent vraisemblablement aussi à cette période (pl. 49. 6-9).

Hormis le fossé, les vestiges architecturaux sont peu clairs. Néanmoins, plusieurs autres structures ont été associées à l'installation du Moyen Age telles que des alignements de pierres de drainage, un empierrement et une zone centrale excavée.

1. STRUCTURES

1. 1. Fossé

Le fossé a un diamètre de 41 m et forme un cercle quasi parfait (fig. 82). Bien qu'il n'ait pas été exploré de manière exhaustive, particulièrement en raison de sa destruction au sud-ouest par des constructions modernes et à l'ouest par une forte érosion, il est possible de le reconstituer.

Sa largeur était de 6 m pour une profondeur d'environ 1,40 m. Son profil (fig. 8), qui est en général plus abrupt dans sa partie interne, remonte de manière plus douce vers l'extérieur. Le fond du fossé suit le pendage naturel du terrain: 1 m de dénivellation du point le plus élevé au sud jusqu'au point le plus bas au nord.

Le fossé a été creusé à travers les divers limons de colluvion (couches 2-5), détruisant la couche archéologique inférieure (âge du Bronze), et il atteint le sable glacio-lacustre (couche 6), parfois très rapidement lorsque le dépôt de limon est faible.

Le sédiment de comblement consiste en un limon sableux jaune (oxydation) pouvant être gris (réduction) dans les niveaux plus profonds, entrecoupé de lits d'argile généralement gris (supra p. 25). Le matériel dégagé dans le fossé est hétéroclite: une ébauche de hache néolithique, des tessons de céramique de l'âge du Bronze et du Moyen Age, des pierres rubéfiées ou non, de nombreuses tuiles romaines et un tronc de chêne brut.

Le fossé ne présentait aucun aménagement interne et c'est la nappe phréatique qui devait assurer la présence constante d'eau. Actuellement, elle se situe autour de 396,00 m¹ avec des variations dues à la pluviosité, et s'écoule d'ouest en est en direction de la Venoge. Si nous observons les niveaux de réduction (gris) et spécialement les lits d'argile dans le remplissage du fossé, particulièrement nets au nord, nous remarquons qu'ils se situent entre 395,50 et 395,90 m, ce qui pourrait correspondre à la limite habituelle de la nappe phréatique.

Aucune levée de terre n'a été constatée, mais comme elle ne pouvait être constituée qu'en très grande partie de sable, celle-ci aurait pu rapidement disparaître et se mélanger au limon, ce qui a peut-être contribué à la formation du limon sableux présent dans toutes les structures médiévales. Il n'y a pas de trace de rempart ni de palissade.

La coupe de l'enceinte (fig. 82) montre que le sol à l'intérieur n'est pas surélevé.

La fonction du fossé était sans doute dissuasive, si ce n'est défensive, puisque le site est isolé et situé loin du village. Deux trous de poteau, un avec calage de pierres, pourraient témoigner de l'existence d'une porte au sud. Bien qu'une fois encore nous ne puissions confirmer cette hypothèse, vu le peu d'éléments disponibles, la position de ces trous orientés en direction du village, plaide en faveur de cette interprétation.

Les analyses C14 et dendrochronologique effectuées sur le tronc de chêne trouvé au fond du fossé ont permis de dater l'abattage entre les années 1238 et 1265. Cette fourchette nous fournit ainsi un terminus ante quem pour l'ouverture du fossé.

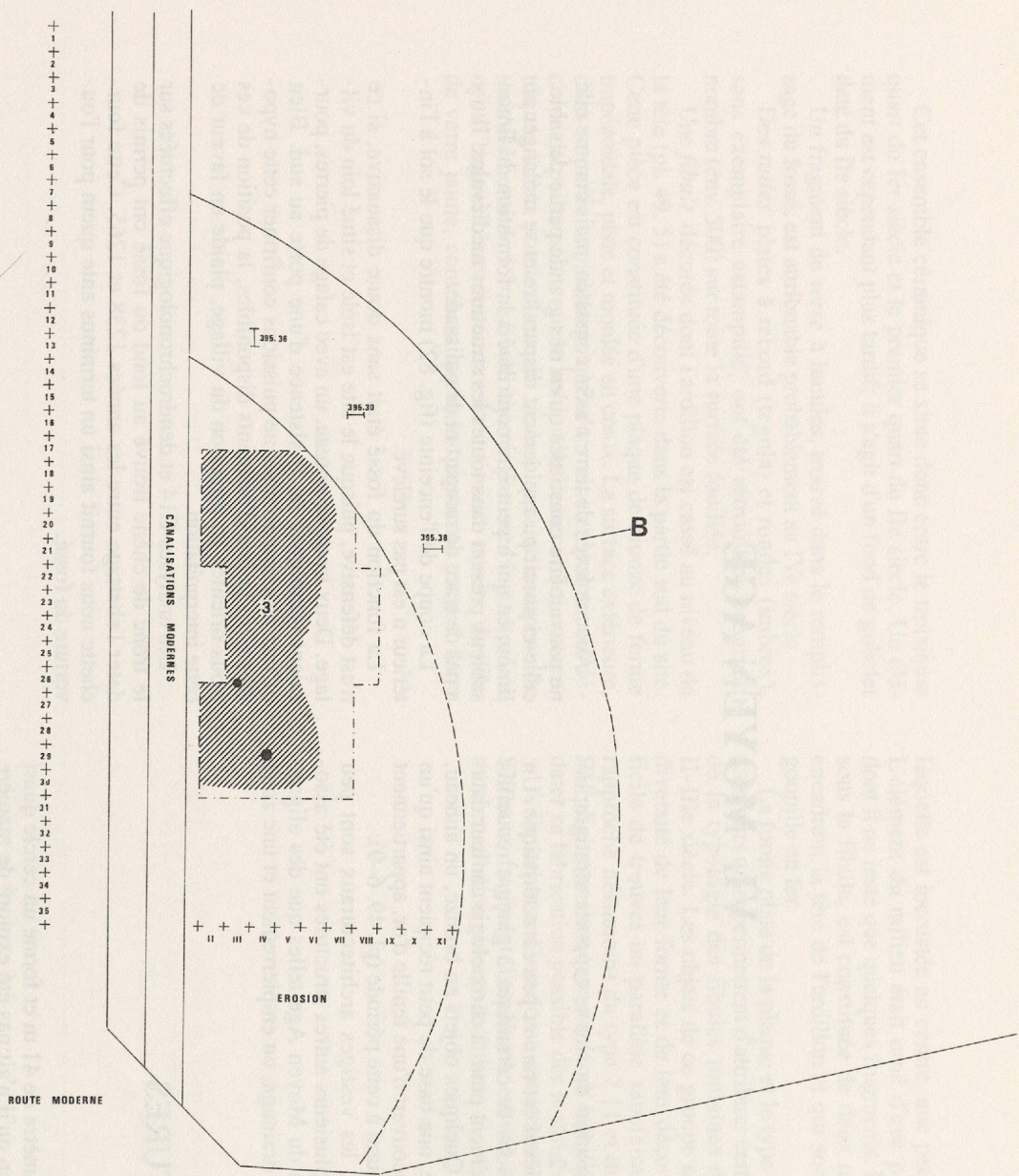
1.2. Alignements de pierres de drainage (fig. 83)

Neuf structures, linéaires et parallèles, ont été observées dans un axe est-ouest entre les niveaux appartenant au Bronze final et au Moyen Age. Les plus longues ont pu être suivies sur une trentaine de mètres et sur une largeur de 30 à 40 cm, leur profondeur variait de 10 à 15 cm. Elles étaient régulièrement placées à 2 m l'une de l'autre, sauf entre les lignes 3 et 4 où 6 m les séparent. Leur altitude générale suit les courbes de niveaux, ainsi, elle monte en direction de l'ouest et redescend au-delà du fossé. Elles sont alignées parallèlement du sud au nord et, de ce fait, placées selon l'axe de la pente la plus forte.

Ces alignements (fig. 84) étaient composés essentiellement de galets de petites dimensions, en moyenne de 6,3 sur 4,6 sur 2,3 cm (n=110) de granite, gneiss ou d'une autre roche provenant des moraines voisines. Lors du creusement de ces lignes, la couche archéologique du Bronze final a été transpercée, comme en témoignent quelques trouvailles (fragments de céramique, terre cuite et quelques pierres rubéfiées) parmi les pierres de drainage. Par endroit des morceaux de tuiles romaines y sont aussi mélangés. Le remplissage des lignes 4 à 9 qui se superposent à l'empierrement sud-est de l'âge du Bronze est différent: les pierres y sont plus grosses, cassées et parfois rubéfiées, ce qui indique que les travailleurs, en atteignant l'empierrement inférieur, ont simplement profité des pierres en place.

Les éléments de datations sont bien ténus. Si la présence de tuiles romaines dans les drains indique un terminus post quem, il est bien clair, puisque le fossé coupe deux alignements et que l'empierrement médiéval recouvre nettement les lignes 4 à 9, qu'ils sont plus anciens que l'installation médiévale, bien qu'il soit impossible de préciser leur antériorité.

¹ D'après le rapport géotechnique établi par le bureau Schopfer et Karakas, Lausanne.



COUPE

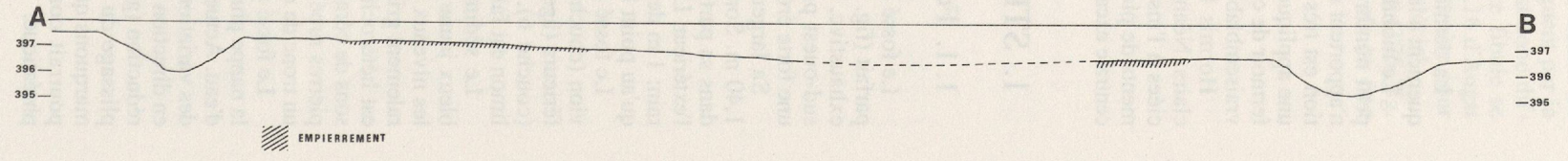


Figure 82: Plan a) et coupe b) de l'enceinte médiévale.

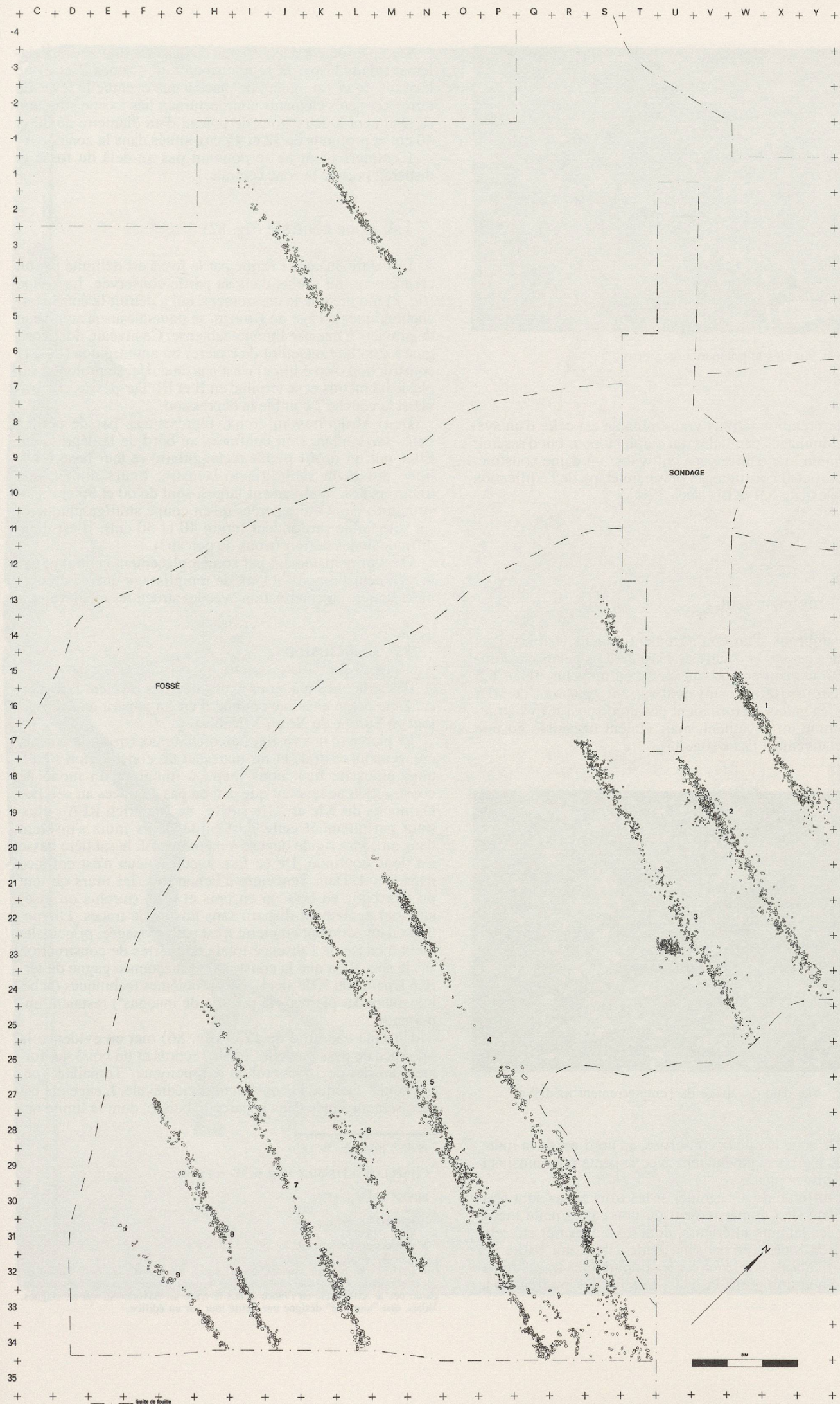


Figure 83: Plan général des alignements de pierres.

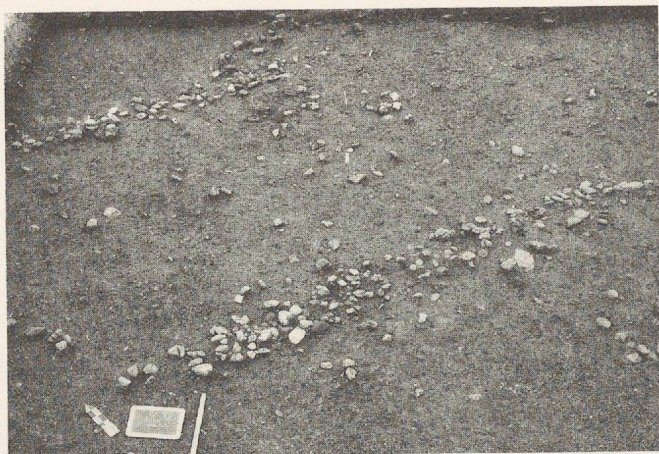


Figure 84: Vue des alignements de pierres.

L'interprétation la plus vraisemblable est celle d'un système de drainages parallèles qui aurait eu pour but d'assainir le terrain en vue d'un espace cultivable ou d'une construction. Pourrait-il constituer la première étape de l'édification du complexe du XII-XIII^e siècle?

1.3. Empierrement

Les lambeaux d'un empierrement étaient visibles dans trois zones de part et d'autre de la route. Les galets constitutifs, généralement entiers, mesurant en moyenne 9 sur 6,5 sur 4,2 cm (n=100), se suivaient sur une épaisseur de 10 à 50 cm. Ces galets ne formaient pas un dispositif très structuré, comme un pavement, mais étaient organisés en une nappe relativement lâche (fig. 85).

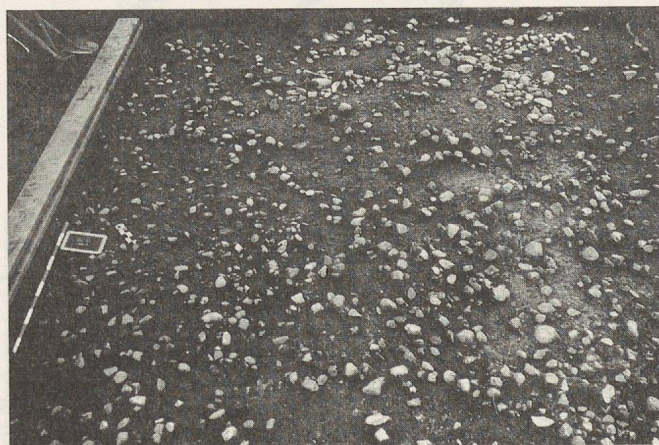


Figure 85: Vue d'un décapage de l'empierrement médiéval.

Dans la zone la mieux conservée, au nord-est de la route, les lits de pierres augmentaient avec la pente pour ainsi établir une surface plane.

Il est difficile de déterminer si les trois zones sont résiduelles d'un seul empierrement ou non car la pelle mécanique et les labours ultérieurs, dont les traces ont été relevées dans la zone 1, en ont sans doute détruit une partie. La seule particularité à relever est les importantes traces ferrugineuses que comporte la quasi-totalité des pierres de la zone 3.

L'empierrement débute à peu de distance du fossé, spécialement dans la partie septentrionale des zones 2 et 3, ne laissant, de ce fait, guère de place à une éventuelle levée de terre. Les seuls éléments architecturaux liés à cette structure se résument à deux trous de poteau d'un diamètre de 30 et 40 cm et profonds de 32 et 45 cm, situés dans la zone 3.

L'empierrement ne se poursuit pas au-delà du fossé et disparaît près de la zone centrale.

1.4. Zone centrale (fig. 82)

Le centre du cercle formé par le fossé est délimité par un creusement, du moins dans sa partie conservée. La coupe (fig. 8) montre que le creusement, qui a détruit la couche archéologique de l'âge du Bronze, se poursuit jusqu'au niveau de graviers à matrice limono-sableuse. Ce niveau, dont l'origine naturelle (ancien lit de rivière) ou anthropique (lié à la construction d'un édifice) n'est pas élucidée, se prolonge sur plusieurs mètres et se termine en II et III. Par-dessus ces graviers, la couche 2 comble la dépression.

Deux structures en creux, représentées par de petites stries sur le plan, sont confinées au bord de la dépression. Elles ont un profil plutôt rectangulaire et leur base rectiligne atteint le sable glacio-lacustre. Leurs dimensions transversales, relativement larges, sont de 60 et 90 cm. Ces structures n'ont été repérées qu'en coupe stratigraphique et sur une faible profondeur (entre 40 et 50 cm); il est donc difficile de les définir (trous de poteau?).

C'est principalement par son emplacement central et par le sédiment limono-sableux de remplissage que ce creusement semble être en relation avec les structures médiévales.

1.5. Conclusion

Les structures que nous avons décrites révèlent l'existence d'une petite enceinte comme il en est apparu un peu partout en Europe du Xe au XII^e siècles².

La pauvreté des vestiges architecturaux (trous de poteau, creusement central) et du matériau de construction (quelques clous de fer), nous incite à imaginer un mode de construction ne laissant que peu ou pas de traces au sol. Les bâtiments du XI^e et XII^e siècles de Buderich RFA³ illustrent parfaitement cette possibilité: leurs murs s'insèrent dans un cadre rigide déposé à même le sol, la sablière basse est donc continue. De ce fait, aucun poteau n'est enfoncé dans le sol. Dans l'enceinte d'Echandens, les murs qui ont pu être bâtis en bois ou en bois et terre (torchis ou pisé) auraient également disparu sans laisser de traces. L'hypothèse d'un bâtiment en pierre n'est pas envisagée, principalement à cause de l'absence totale de pierres de construction sur le site. Bien que la construction maçonnerie gagne du terrain à partir du XII^e siècle⁴, les problèmes techniques (acheminement des pierres⁵, la pénurie de maçons⁶) restaient importants.

Un plan cadastral de 1735 (fig. 86) met en évidence la présence de trois parcelles (deux records et un bois) qui forment un fief de 15 ha et dont le toponyme "Tornallaz" (petite tour)⁷ évoque la construction médiévale. L'enceinte est précisément située dans la parcelle boisée, dont la limite oc-

² PESEZ 1985, p. 159.

³ CHAPELOT et FOISSIER 1980, p. 257 et fig. 90.

⁴ PESEZ 1985, p. 159.

⁵ BOUARD de 1975, p. 52.

⁶ BOUARD de 1975, p. 49.

⁷ Précisions aimablement communiquées par M. Bossard (Lausanne): "Tornallaz" est un diminutif du mot tour, influencé par le verbe tourner; le mot "Tornelle" apparaît dès le XII^e siècle en France et dès le XIV^e en Savoie. Au val de Bagnes, Valais, une "tournille" désigne une petite tour sur un édifice.

cidentale rappelle le contour du fossé médiéval. Au XVIII^e siècle le fief est encore entouré de forêts à l'est, jusqu'à la Venoge ("bois de la commune") et au sud ("buissons communs"). Comme aujourd'hui, le coteau à l'ouest est couvert de vignes et des champs s'étendent au nord.

Son emplacement, à proximité d'une rivière (170 mètres), dans "des zones humides où l'approvisionnement en eau du fossé peut facilement être assuré"⁸, est courant pour ce type d'établissement. Son éloignement par rapport au village (700 mètres) est aussi caractéristique des enceintes qui s'inscrivent dans le contexte particulier du XI-XII^e siècle. C'est en effet une période d'anarchie, durant laquelle se succèdent les disputes pour le pouvoir; mais c'est aussi une époque d'expansion démographique, accompagnée d'une intensification dans la prise du territoire⁹.

2. UNE TOURNELLE DANS SON CONTEXTE ROUTIER

Eric Vion

2.1. L'association d'un site fortifié et d'une route

Deux logiques

Comment restituer l'environnement d'un site fortifié et lui donner ainsi toute sa signification? A chaque fois que cela est possible, le château-fort est établi sur un escarpement, un des premiers facteurs de sa sécurité. Mais s'il est un avantage militaire, cet isolement topographique est une gêne pour les activités quotidiennes. Il est plus difficile de disposer d'une eau abondante au sommet; les vivres et matériaux doivent être acheminés au prix de plus grands efforts; les marchandises en transit, enfin, sont montées inutilement puisqu'elles seront redescendues de l'autre côté de la fortification. La route tend à éviter les endroits accidentés; le château lui les recherche; ces deux logiques sont contradictoires. C'est à l'écart de la voie que Goumoens-le-Chastel (Saint-Barthélémy), Echallens, Saint-Martin-du-Chêne, La Molière, Bourjod et Bioley-Magnoux gardaient l'ancien chemin de Morges à Payerne.

En apparence, la Tornallaz d'Echandens (XII^e-XIII^e siècle) ne fait pas exception à la règle. A quelques 400 mètres de là passait un grand chemin de transit, tracé unique des deux itinéraires de *Morges à Yverdon* et de *Morges à Payerne*.

Yverdon et Morges, termes d'un des deux itinéraires, sont certes des fondations savoyardes de 1261 et 1285. La Tornallaz étant considérée comme antérieure, tout le problème est donc de savoir si un itinéraire interlacs joignait les deux villes neuves avant leurs créations. Des indices historiques et morphologiques l'indiquent; nous y reviendrons. A cette voie de transit s'ajoute encore le passage de la Venoge, à gué ou plus tard sur un pont. Notre tournelle est ainsi dotée d'un environnement routier doublement remarquable. Et un gibet viendra encore souligner l'importance du lieu (fig. 87): on sait qu'ils jalonnaient les grandes routes¹.

Le deuxième point de la règle énoncée fait cependant défaut et doit attirer l'attention. Notre Tornallaz est établie au bas d'une pente plutôt molle. Dès lors, si tous les emplacements de plaine sont potentiellement semblables, pourquoi cette disjonction du chemin et du fort? Nous verrons que ce dernier ne surveille peut-être pas seulement le grand chemin. Il pourrait également contrôler le seul tracé concurrent de celui-ci.

Un refuge?

Aurions-nous aussi affaire à un refuge, au sens de la protection de populations voisines? En soi, la puissance des murailles aurait pu pallier à l'insuffisance de la topographie. Mais toponymie et fouille archéologique convergent et nous enseignent le contraire: *une tournelle ou petite tour est un ouvrage fortifié relativement faible*.

La Venoge, toute proche, a-t-elle été utilisée pour couvrir un des flancs du site ou pour alimenter un fossé? Nous l'ignorons, bien que cela soit peu probable puisque la nappe phréatique devait suffire à le remplir (cf. VI.1). Quant à la Venoge, son cours n'était pas fixe – les plans cadastraux du

⁸ VERHAEGHE 1986, p. 75.

⁹ SANTSCHI 1973, p. 43-49.

¹ Eric Vion, *Les maladières et les gibets des routes du Moyen Âge*, in: Chemins du Pays de Vaud, Gazette de Lausanne - IVS, Lausanne, 1987, pp. 54-57.

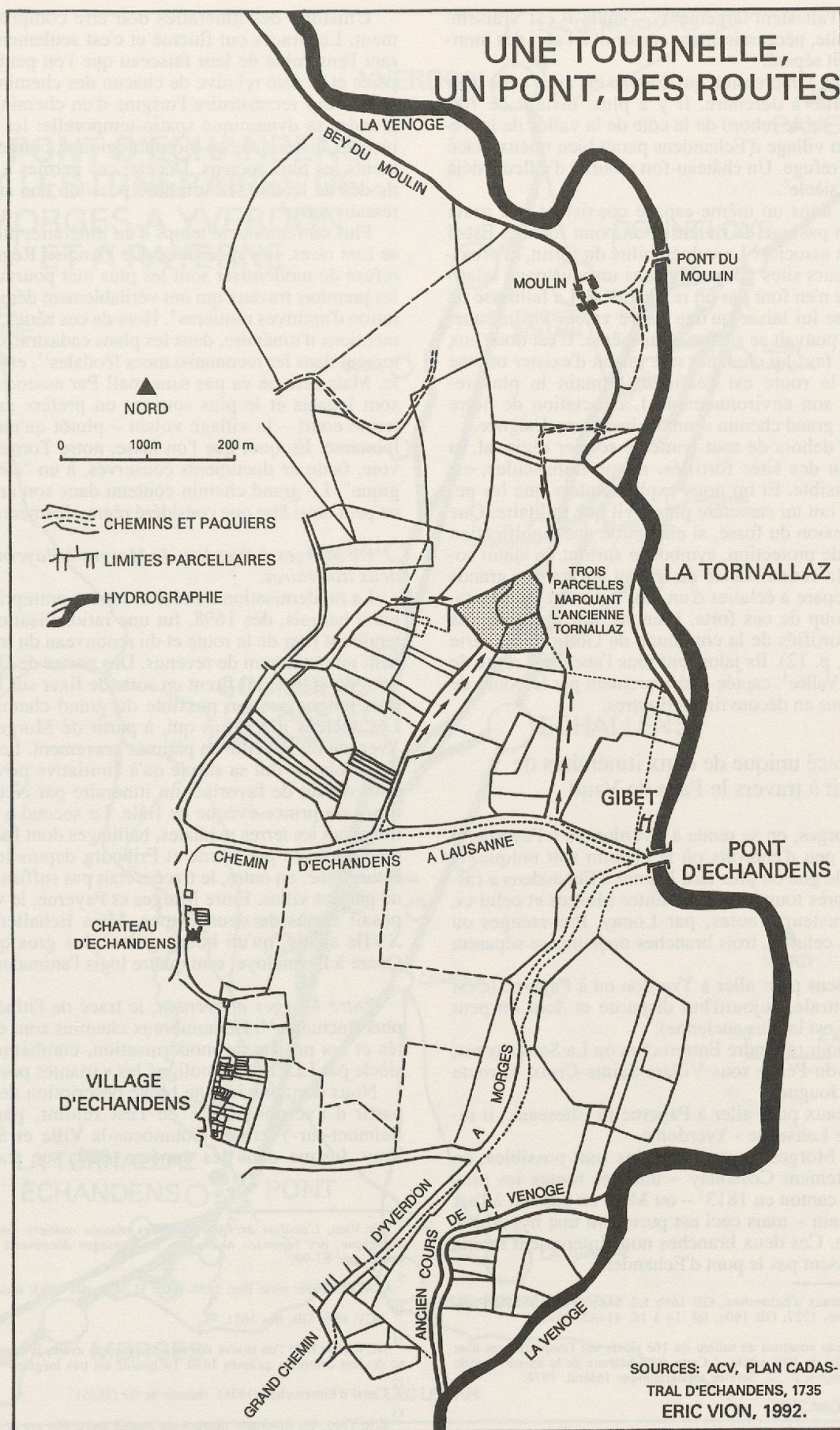


Figure 87: Une tournelle, un pont, des routes

En 1735, les formes du parcellaire agricole conservaient encore le souvenir de l'ancienne Tornallaz et de ses accès (soulignés par des flèches). Aux abords du Pont d'Echandens, la largeur du pâquier est telle qu'elle permet, en venant de Morges, de monter vers la Tornallaz, le Moulin ou Bussigny. Se dessine ainsi un itinéraire virtuellement concurrent du grand chemin de Morges à Yverdon et Payerne. (Source: folios du plan cadastral d'Echandens de 1735, ACV, GB 166b).

XVIII^e siècle l'attestent largement² – mais il est vraisemblable que le site, nécessairement construit à l'abri des inondations, en était séparé.

Globalement, l'impression qui domine est ainsi celle d'un ouvrage difficile à défendre. Il y a plus: distant de 700 mètres et posé sur le rebord de la côte de la vallée de la Venoge, le site du village d'Echandens paraît bien mieux placé pour servir de refuge. Un château-fort y aurait d'ailleurs déjà existé au XII^e siècle³.

Résumons: dans un même espace coexistent une route importante, un passage de rivière et un point fortifié. Est-il légitime de les associer? La vulnérabilité du fortin, la proximité de meilleurs sites potentiels dans un voisinage relativement proche n'en font pas un refuge idéal. La faiblesse de ses défenses ne lui laisse qu'une piètre valeur intrinsèque, comme s'il ne pouvait se suffire à lui-même. C'est donc aux alentours qu'il faut lui chercher une raison d'exister ou une fonction. Or la route est l'élément humain le plus remarquable de son environnement. L'association de notre tournelle et du grand chemin semble ainsi toute désignée.

Étudiée en dehors de tout contexte routier régional, la compréhension des sites fortifiés, même minuscules, est souvent impossible. Et on nous explique alors que les petites enceintes ont un caractère plus civil que militaire. Que la petite dimension du fossé, si elle garde une signification de défense et de protection, symbolise surtout un statut social⁴. En fait, la connaissance du réseau ancien des grands chemins se prépare à éclairer d'un jour nouveau l'implantation de beaucoup de ces forts. Prenons, par exemple, les quatre sites fortifiés de la commune de Gollion (cf. carte archéologique, p. 12). Ils jalonnent tous l'ancienne route de Lausanne à la Vallée⁵, captée ultérieurement par le bourg de Cossonay⁶. Nous en découvrirons d'autres.

2.2. Le tracé unique de deux itinéraires de transit à travers le Pays de Vaud

Que, de Morges, on se rende à Yverdon ou à Payerne, il n'y a que très peu d'endroits où le chemin soit unique. A vrai dire, seul le gué ou plus tard le pont d'Echandens a rassemblé à peu près tous les tracés. Entre Morges et celui-ci, il y a déjà plusieurs routes, par Lonay, Préverenges ou Denges. Après celui-ci, trois branches majeures se séparent (fig. 88):

- par Boussens pour aller à Yverdon ou à Payerne (c'est la branche centrale, aujourd'hui disparue et dont on peut avancer qu'elle est la plus ancienne);

- par Mex pour rejoindre Entreraches ou La Sarraz (c'est, après la Croix-du-Péage sous Villars-Sainte-Croix, la route de Lausanne à Jougne);

- par Cheseaux pour aller à Payerne (à Cheseaux, il rejoint l'itinéraire Lausanne - Yverdon);

A partir de Morges d'autres chemins sont possibles, en joignant directement Cossonay – une des routes les plus fréquentées du canton en 1813⁷ – ou Mex, en passant à l'est de Saint-Germain – mais ceci est purement une hypothèse morphologique. Ces deux branches nous intéressent moins car elles ne passent pas le pont d'Echandens.

² ACV, Plans cadastraux d'Echandens, GB 166b fol. 5+6, 27+28, 35+36; Plans cadastraux d'Ecublens, 1727, GB 160c, fol. 14 à 18, 41+42, 45+46.

³ "Echandens: Château construit au milieu du 16^e siècle sur l'emplacement d'un premier château féodal du XII^e siècle..." Carte des Châteaux de la Suisse, Feuille 3, Description des objets, p. 22, Service topographique fédéral, 1974.

⁴ Verhaeghe 1986, p. 80.

⁵ ACV, Plans des pièces du fief de LLEE. de Berne pour leur château de Morges, rière le territoire d'Echichens, second exemplaire suivi des plans de Cossonay et Alens, Gollion, Villars-Lussery, Lussery, 1744, GB 167b2, fol. 5/39.

⁶ Eric Vion, *Chemins historiques et paysages*, in: Aspects du patrimoine vaudois 1990, Société d'Art Public, Lausanne, 1990, cf. carte p. 24.

⁷ ACV, Rapport de Sterchi sur une pétition des communes de la route Morges – Cossonay, 2 janvier 1813, KIX 132, liasse 1 (sl1-d2).

L'histoire des itinéraires doit être comprise régressivement. Les tracés ont fluctué et c'est seulement en considérant l'ensemble de leur faisceau que l'on peut interroger la place et la date relative de chacun des chemins qui le compose. Pour reconstruire l'origine d'un chemin, il faut comprendre sa dynamique spatio-temporelle: les faits les plus récents, historiques ou morphologiques, contiennent les éléments les plus anciens. Déceler ces germes à l'aide de méthodes de lecture, c'est rendre possible une archéologie du réseau routier⁸.

Plus on remonte le temps d'un itinéraire, plus les sources se font rares. Les itinéraires que l'Ancien Régime bernois a refusé de moderniser sont les plus mal pourvus car ce sont les premiers travaux qui ont véritablement démarré la constitution d'archives routières⁹. Hors de ces séries, la récolte des mentions d'itinéraire, dans les plans cadastraux¹⁰ et antérieurement dans les reconnaissances féodales¹¹, est la voie royale. Mais cela ne va pas sans mal! Par essence, ces sources sont locales et le plus souvent on préfère mentionner un terme court – le village voisin – plutôt qu'une destination lointaine. Et, quoi que l'on fasse, notre Tornallaz nous renvoie, faute de documents conservés, à un "siècle archéologique". Le grand chemin contenu dans son environnement ne peut ainsi être que considéré régressivement.

De Morges à Yverdon, de Morges à Payerne: destins de deux itinéraires.

La modernisation du réseau routier entreprise sous le régime bernois, dès 1698, fut une rationalisation. LLEE entendirent tirer de la route et du renouveau du trafic qui l'animait un maximum de revenus. Des portes de Genève à celle des Allemagnes, il firent en sorte de fixer sur leurs terres la plus longue section possible du grand chemin de transit. Les anciens itinéraires qui, à partir de Morges, joignaient Yverdon ou Payerne en pâtirent gravement. Le premier, par deux fois, ne dut sa survie qu'à l'initiative privée¹²; il avait pour défaut de favoriser un itinéraire par Neuchâtel et les terres du prince-évêque de Bâle. Le second a été oublié; il traversait les terres médiates, bailliages dont l'administration était partagée par Berne et Fribourg depuis les guerres de Bourgogne; en outre, le tracé n'était pas suffisamment jalonné par des villes. Entre Morges et Payerne, le voyageur disposait certes de deux étapes. Mais Echallens n'était, au XVIII^e siècle, qu'un bourg guère plus gros qu'un village. Quant à Donneloye, seul quatre logis l'animaient un peu¹³.

Entre Morges et Yverdon, le tracé de l'itinéraire est des plus fluctuants¹⁴. De nombreux chemins sont en effet attestés et les projets de modernisation, combattus au XVIII^e siècle par LLEE, ont souligné les variantes possibles¹⁵.

Nous donnons ici une brève description des branches à partir d'Yverdon. Celle de l'est rejoint, par Gressy ou Belmont-sur-Yverdon, Goumoens-la Ville et Saint-Barthélemy. Jusque dans les années 1820, son tracé est aussi

⁸ Eric Vion, *L'analyse archéologique des réseaux routiers: une rupture méthodologique, des réponses nouvelles*, in: Paysages découverts n°1, 1989, Lausanne, pp. 67-99.

⁹ ACV, dès 1698: série Bm; 1798-1803: H 383a; dès 1803: série KIX.

¹⁰ ACV, série GB, dès 1651.

¹¹ ACV, série F. Si l'on trouve des reconnaissances avant, la couverture territoriale ne devient complète qu'après 1450. La qualité est très inégale.

¹² Canal d'Entreraches (1638), chemin de fer (1855).

¹³ Eric Vion, *Un itinéraire disparu du transit entre Morges et Payerne* in: Paysages découverts 2, GREAT, Lausanne, 1992.

¹⁴ Eric Vion, *Le contexte routier du canal, la place de la liaison Yverdon-Morges dans l'histoire des communications vaudoises*, in: Canal d'Entreraches, Cahiers d'archéologie romande n°33, 1987, pp. 83-98.

¹⁵ Ibidem, cf. figure 3, carte d'après un Mémoire concernant les routes à établir de puis Yverdon à Morges et à Lausanne (Attention: la légende a été rendue incompréhensible lors de la composition).

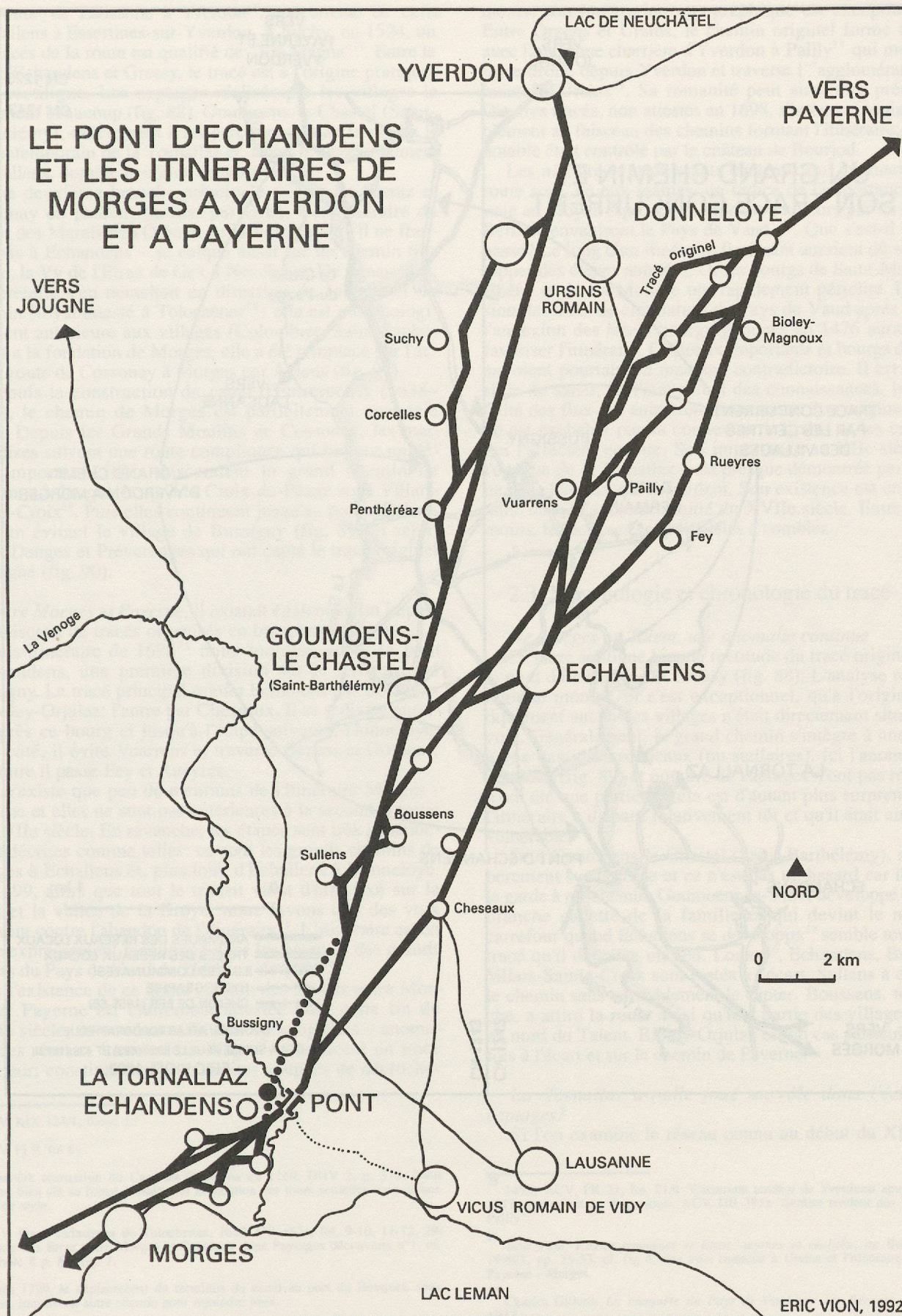


Figure 88: Le pont d'Echandens et les itinéraires de Morges à Yverdon et à Payerne

Le gué d'Echandens commandait, à partir de Morges, l'accès de deux très importants itinéraires de transit. C'est par Payerne, Echallens et Morges que les Bernois envahirent le Pays de Vaud en 1536. La Route de Terre de Payerne disparut avec la première modernisation du réseau entreprise en 1698. L'axe Morges - Yverdon ne fut pas favorisé par LLEE. Remarquablement rectilignes, les tracés les plus anciens ont été captés et déformés par le développement des villages. Leurs connections à Yverdon, Ursins et Vidy fait remonter leur origine à – au moins – l'époque romaine. A mi-parcours, Echallens a remplacé Goumoens-le-Châtel au cours du XIIe siècle. Les tracés ont été schématisés.

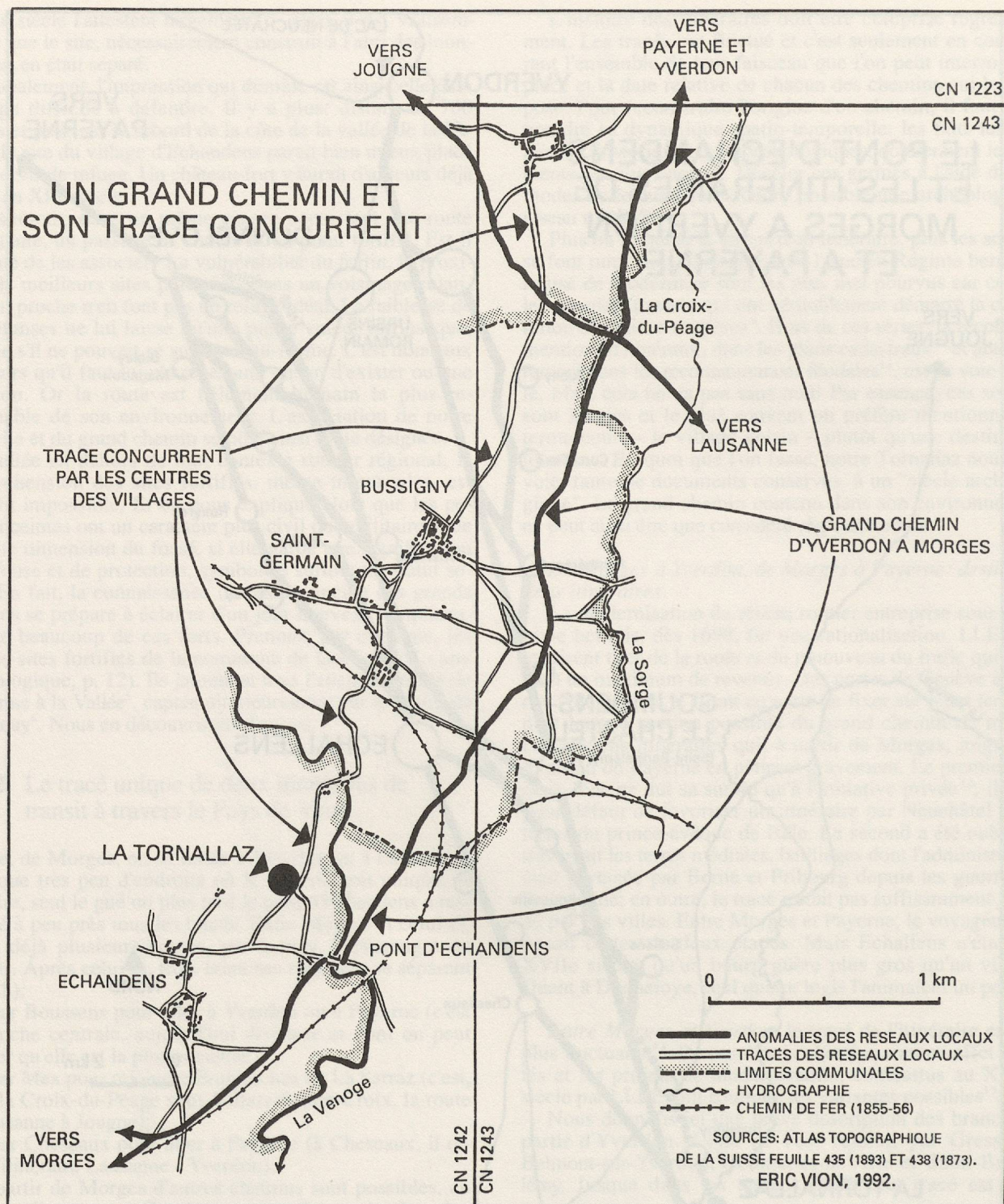


Figure 89: Un grand chemin et son tracé concurrent

Qu'elle pouvait être la fonction d'une tournelle topographiquement difficile à défendre? Une forte hypothèse surgit de l'analyse de la carte: elle surveillait un tracé potentiellement concurrent du grand chemin. Jalonné de villages, permettant éventuellement d'éviter le péage – pas attesté, en l'état des recherches, avant 1395 – et de se détourner vers Entreroches, ce tracé ne pouvait faire l'affaire des seigneurs de Goumoens établis plus au nord.

une route de Lausanne à Yverdon¹⁶, concurrente de celle d'Echallens à Essertines-sur-Yverdon. A Suchy, en 1524, un des tracés de la route est qualifié de "Via Magna"¹⁷. Entre le pont d'Echandens et Gressy, le tracé est à l'origine pratiquement rectiligne. Les captages réalisés par les villages le déforment beaucoup (fig. 88). Goumoens-le-Chastel (Saint-Barthélémy), exactement à mi-parcours, monte la garde. Il est contemporain de la Tornallaz et, avant le développement d'Echallens, domine la région de ses tours¹⁸.

Une deuxième branche principale rejoint La Sarraz et Cossonay en passant ou non par Orbe. Cet itinéraire de l'ouest des Marais de l'Orbe et de la Venoge – qu'il ne franchit pas à Echandens – se calque aussi sur un chemin très ancien, la Vy de l'Etraz de Gex à Neuchâtel. De Senarclens, une bretelle s'en détachait en direction de Joulens et du Chemin Royal attesté à Tolochenaz¹⁹; elle est morphologiquement antérieure aux villages (Colombier, Saint-Saphorin) et à la fondation de Morges; elle a été remplacé par l'actuelle route de Cossonay à Morges par Aclens (fig. 91).

Depuis la construction du canal d'Entreroches (1638–1648), le chemin de Morges est partiellement une voie d'eau. Depuis les Grands Moulins de Cossonay, les marchandises suivent une route compliquée qui impose un détour important. Elles descendent le grand chemin de Lausanne à Jougne jusqu'à la Croix-du-Péage sous Villars-Sainte-Croix²⁰. Puis elles continuent jusqu'au pont d'Echandens en évitant le village de Bussigny (fig. 89) et rejoignent Denges et Préverenges qui ont capté le tracé originel rectiligne (fig. 90).

Entre Morges et Payerne, il existait également un important faisceau de tracés organisés en branches distinctes. Le croquis-itinéraire de 1698²¹ nous indique, après le pont d'Echandens, une première division sur le territoire de Bussigny. Le tracé principal rejoint Echallens par Boussens et Bioley-Orjulaz; l'autre par Cheseaux. Il se redivise aussitôt après ce bourg et jusqu'à l'étape suivante, Donneloye. D'un côté, il évite Vuarrens et traverse Orzens et Gossens; de l'autre il passe Fey et Rueyres.

Il n'existe que peu de mentions de l'itinéraire Morges – Payerne et elles ne sont pas antérieures à la seconde moitié du XVII^e siècle. En revanche, les étapes sont très généralement décrites comme telles: ce sont les grands chemins de Morges à Echallens et, plus loin, d'Echallens à Donneloye. En 1699, alors que tout le transit vient d'être fixé sur le Jorat et la vallée de la Broye, nous savons que des voix s'élèvent contre l'abandon de l'itinéraire²². L'itinéraire est en outre expressément mentionné dans les patentes des grands voyers du Pays de Vaud de 1663²³ et de 1691²⁴.

Si l'existence de ce grand chemin des Mulets entre Morges et Payerne est clairement attestée pour cette fin du XVII^e siècle, de nombreux faits morphologiques – anomalies des réseaux locaux des villages – annoncent un tracé antérieur; constitué de lignes droites coupées de décroche-

ments, son intégration topographique est exceptionnelle. Entre Orzens et Ursins, le chemin originel forme un tout avec l'ancienne charrière d'Yverdon à Pailly²⁵ qui monte en ligne droite depuis Yverdon et traverse l'"agglomération romaine" d'Ursins²⁶. Sa romanité peut ainsi être présumée. D'autres tracés, non attestés en 1698, s'intègrent vraisemblablement au faisceau des chemins formant l'itinéraire; le plus notable était contrôlé par le château de Bourjod.

Les nombreux et puissants châteaux qui jalonnent cette route sont, en eux-mêmes, un indice de l'importance de la voie au Moyen Age. En 1536, c'est d'ailleurs par ici que les Bernois envahirent le Pays de Vaud...²⁷. Que s'est-il ensuite passé? Le long d'un itinéraire florissant auraient dû se développer des étapes animées. Or les bourgs de Saint-Martin du Chêne et de La Molière ont rapidement périclité. L'inversion des axes de circulation du Pays de Vaud après 1350²⁸, l'annexion des terres bourguignonnes en 1476 auraient dû favoriser l'itinéraire. Châteaux importants et bourgs désertés envoient pourtant un message contradictoire. Il est impossible de saisir, en l'état actuel des connaissances, la continuité des flux qui animèrent cette route. Son origine romaine est probable par sa connexion à Ursins et les captages qui l'affectent ensuite. Son importance au XII^e siècle – à l'époque de la Tornallaz – est presque démontrée par l'origine des châteaux qui la gardent. Son existence est enfin certaine dans la seconde moitié du XVII^e siècle. Entre ces témoins, les éclipses sont difficiles à combler.

2.3. Morphologie et chronologie du tracé

De Morges au Talent, une anomalie continue

La carte souligne bien la rectitude du tracé originel entre le pont d'Echandens et Gressy (fig. 88). L'analyse morphologique montre, et c'est exceptionnel, qu'à l'origine, pratiquement aucun des villages n'était directement situé sur la voie. Généralement, le grand chemin s'intègre à une bonne partie des réseaux locaux (ou stellaires). Ici l'anomalie est continue (fig. 89) et nombre de captages n'ont pas réussi ou n'ont été que partiels. Cela est d'autant plus surprenant que l'itinéraire a disparu relativement tôt et qu'il était ainsi plus vulnérable.

Seul Goumoens-le-Chastel (Saint-Barthélémy), est délibérément sur la route et ce n'est pas un hasard car il monte la garde à mi-chemin. Goumoens-la-Ville, développé par une branche cadette de la famille et qui devint le nouveau carrefour quand Echallens se développa²⁹ semble toucher le tracé qu'il déforme un peu. Lonay³⁰, Echandens, Bussigny, Villars-Sainte-Croix sont restés à l'écart. Sullens a déformé le chemin sans véritablement le capter. Boussens, tout proche, a attiré la route ainsi qu'une partie des villages situés au nord du Talent. Bioley-Orjulaz est un cas particulier: à la fois à l'écart et sur le chemin de Payerne.

La Tornallaz a-t-elle joué un rôle dans l'échec des captages?

Si l'on examine le réseau connu au début du XIX^e siècle

¹⁶ ACV, KIX 124/1, liasse 1.

¹⁷ ACV, Fj 9, fol 8v.

¹⁸ Première attestation du Castrum Gomoens en 1160, DHV 2, p. 574. Nous ignorons bien sûr sa forme première et la mention des tours actuelles n'est qu'une figure de style.

¹⁹ ACV, Plans cadastraux de Tolochenaz, 1683, GB 182a, fol. 9-10, 11-12, 29-30. Carte des Etraz entre Morges et Cossonay dans Paysages découverts n°1, cf. supra note 8 p. 81, fig. 7.

²⁰ Après 1720, le déplacement du terminus du canal au port du Bouquet, sous Daillens, impose un autre chemin pour rejoindre Mex.

²¹ Cf. supra, note 13.

²² Cf supra, note 14.

²³ Christophe Babaianz, *L'organisation bernoise des transports en pays romand (XVIII^e siècle)*, Lausanne, Ed. Rencontre, 1961, p. 30.

²⁴ Charles Pasche, *La contrée d'Oron*, Lausanne, 1895 (rééd. Cabedita, 1988), p. 489.

²⁵ 1495, ACV, FK 21, fol. 21/6 "Carreriam tenden/ de Yverduno apud Pallier"; 1817, peu avant sa disparition, ACV, GB 381a "Sentier tendent des Yverdon à Pailly".

²⁶ Eric Vion, *Routes romaines et Etraz: mythes et réalités*, in: Bulletin IVS 1990/2, pp. 35-53. cf. fig 4: une voie romaine à Ursins et l'itinéraire de transit Payerne - Morges.

²⁷ Charles Gillard, *La conquête du Pays de Vaud par les Bernois*, Lausanne, 1935.

²⁸ Cf supra note 8.

²⁹ Eric Vion, *Espace. Voies de communications. Déplacements*, in: La Maison de Savoie en Pays de Vaud, publié sous la direction de Bernard Andenmatten et Daniel de Raemy, Payot, Lausanne, 1990.

³⁰ Le captage de Lonay a finalement échoué car la route est revenue aujourd'hui sur l'ancien tracé.

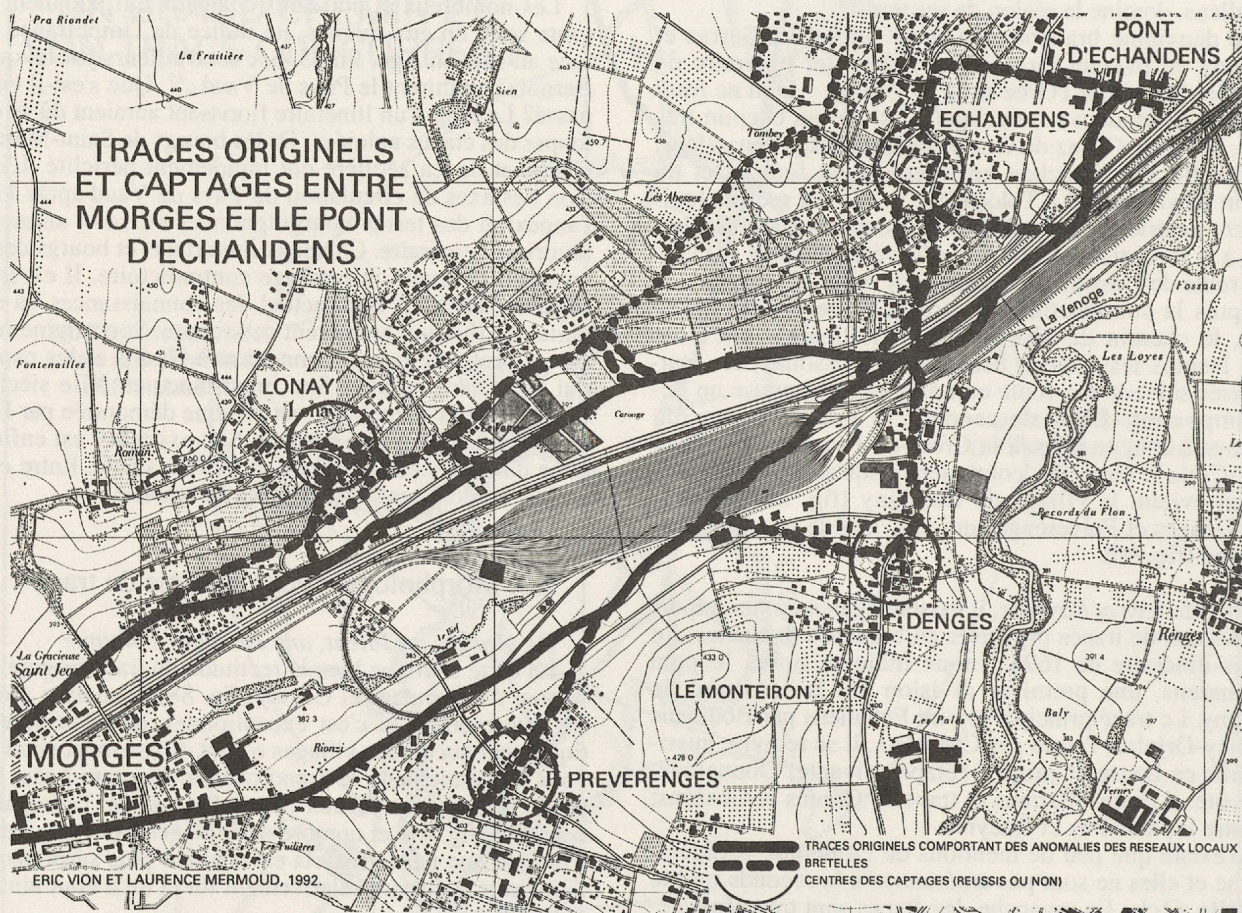


Figure 90: Tracés originels et captages entre Morges et le pont d'Echandens

Le relevé des plans cadastraux des communes entre Echandens et Morges permet de restituer deux tracés originels et leurs captages par les villages. Au XVIII^e siècle, cette évolution est achevée et les tracés rectilignes sont ruinés. Avec le temps, le tracé sud l'a emporté car il était plus naturellement dépendant de Morges fondé en 1285. Mais il serait imprudent d'en déduire que son origine est postérieure à l'Etraz de dessous Lonay: entre Echandens et Denges, on a peut-être une très ancienne bifurcation où se séparaient une route du bord du lac et une voie de l'intérieur.

Reproduit avec l'autorisation de la Direction du Cadastre de Lausanne du 25.02.1992.

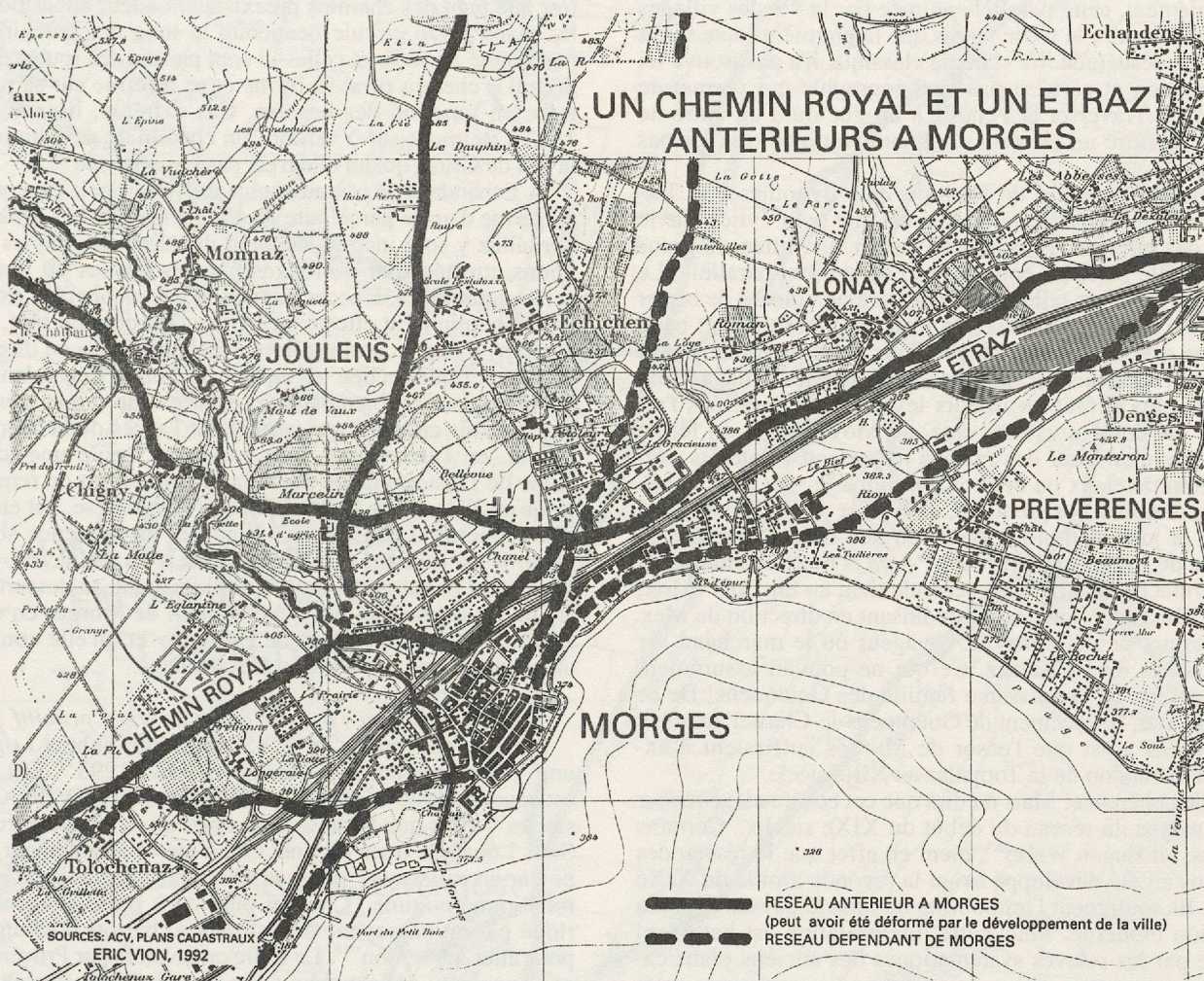


Figure 91: Un chemin royal et un étraz antérieurs à Morges

Le Chemin Royal repéré dans les plans cadastraux de Tolochenaz et Morges se raccorde à un itinéraire montant vers La Sarraz par Joulens et aussi – bien que déformé par la ville – à l'Etraz de dessous Lonay. On aurait ainsi restitué le réseau antérieur à la fondation de la ville de Morges. Notez également la position de Vufflens-le-Château. Le terme de Chemin Royal renvoie-t-il en Suisse romande au Royaume de Bourgogne? Strata (Etraz) n'est pas encore un mot fossile au XIII^e siècle. Néanmoins, l'un comme l'autre sont attachés, aux XVII^e et XVIII^e siècles, aux tracés les plus désuets. Leur remplacement par d'autres chemins est un indice de leur ancienneté. On retrouve actuellement les voies antérieures à beaucoup de bourgs. A l'autre bout de l'itinéraire, celles de Payerne sont parfaitement lisibles.

Reproduit avec l'autorisation de la Direction du Cadastre de Lausanne du 25.02.1992.

cle³¹, il est frappant de constater que la Tornallaz est située à une bifurcation (fig. 89). Un des chemins vient d'Echandens et se dirige vers Bussigny, l'autre tend également vers Bussigny mais à partir du grand chemin de Morges à Yverdon ou à Payerne. Ce dernier constitue une anomalie dans le réseau local d'Echandens. L'ensemble du tracé se développant vers le nord par les villages de Bussigny et de Villars-Sainte-Croix est donc un doublet du grand chemin. Normalement, cette parallèle animée par la vie des villages aurait dû prendre le trafic tandis que la première route serait entrée en désuétude. Ce schéma classique n'a pas trouvé ici d'application et ce n'est pas la topographie qui permet de l'expliquer. Traverser la Venoge à un gué ou à un autre ne semble pas être un élément dominant tant qu'il n'existe pas de pont.

Il est alors tentant de formuler une hypothèse: la Tornallaz n'est-elle placée là où elle est que pour éviter que le "tracé des villages" l'emporte? Tout en surveillant le grand chemin, elle barre ou contrôle son concurrent parallèle. Le problème n'est pas tellement d'attester une volonté de barrer une route ou, au contraire, de n'en autoriser qu'une: cette pratique est courante au Moyen Age; il est plutôt de savoir pourquoi! Les raisons objectives d'éviter les villages font d'autant plus défaut qu'ailleurs les captages n'ont pas l'air d'avoir été combattus! Lorsque, au Moyen Age, on ferme une route, c'est pour des raisons importantes: intérêts péagers, commerciaux ou urbains. Dès lors, je vois deux explications possibles: la première, c'est celle de l'existence d'un péage; or justement nous avons un lieu-dit au carrefour de la route de Jougne, la *Croix-du-Péage* et notre chemin parallèle permet de l'éviter!³² La seconde tient au fait qu'il existe, depuis Bussigny, une route conduisant en direction de Mex. Elle permet de détourner le voyageur ou le marchand sur Entreraches ou La Sarraz. Ce qui ne pouvait assurément faire l'affaire de la puissante famille des Goumoens! De ce point de vue, l'effacement de Goumoens-le-Chastel au profit d'Echallens ainsi que l'essor de Morges suffiraient à expliquer l'abandon de la Tornallaz au XIII^e siècle.

Belle cohérence! Mais on dira que cet échafaudage repose sur l'analyse du réseau du début du XIX^e siècle... Certains auteurs, tel Eugen Weber³³, nient en effet que le réseau des chemins ait été développé avant la seconde moitié du XIX^e siècle. Ils soulignent l'immobilité du monde paysan avant la mutation moderne. Mais cette interprétation est battue en brèche par les relevés systématiques des anciens plans cadastraux et par ceux effectués dans les reconnaissances antérieures. *Ils montrent que du XVe au XXe siècle, la densité du réseau n'a guère changé.* Nombre de liaisons intervillages sont mêmes tombées en désuétude depuis 150 ans parce que l'échelle des communications a changé.

Reste que les plans cadastraux d'Echandens de 1735 n'attestent pas la continuité des chemins (fig. 87). Il faut alors souligner un fait d'importance encore peu exploré. Les anciens plans cadastraux enregistrent la propriété ou la tenure et elles seules. Il n'est pas rare de voir un chemin, même important, disparaître à l'orée d'un bois ou d'un pâquier commun; on ne retrouve son attestation que de l'autre côté. Les droits de passages ne sont ainsi que très irrégulièrement notés. C'est manifestement ce qui explique les différences de densité reconnues d'une commune à l'autre alors que les besoins d'accès aux champs sont les mêmes.

Une "carte des servitudes à radier" de Dizy, conservée au Service cantonal des améliorations foncières et dressée à l'occasion du remaniement parcellaire de 1961, montre bien que les vieux droits de passage ne sont pas enregistrés sur les anciens plans cadastraux. Cette carte a permis la décou-

verte de plusieurs des tracés déclassés de la Vy d'Etraz sur cette commune. Le plan de 1736 a confirmé: une des servitudes de 1961, simple fracture parcellaire, est notée comme "ici fut chemin public, buissons à l'honorable commune"³⁴. La Révolution a sonné le glas de l'ancien statut des chemins: dès lors, domaines public et privé ont été de mieux en mieux séparés et leur attestation cartographique a enflé. Globalement, les preuves s'accumulent aujourd'hui pour démontrer que bien des chemins préexistaient à leur apparition sur les plans³⁵. On circule beaucoup le long des fractures du parcellaire agricole et celles-ci sont parfois des routes dégradées. Le chemin rural se forme et se reforme sur sa propre trace en fonction des besoins. Cas extrême, il existait en 1813 à Belmont-sur-Yverdon "un chemin de dévestiture par la Fin de Grava quand elle n'est pas ensemencée"³⁶.

A Echandens, le réseau connu au XIX^e siècle est contenu en germe dans le parcellaire de 1735 (fig. 87). Les accès à la Tornallaz y sont incomplètement développés mais les moignons attestés sont prolongés par des limites ou des parcelles communes. L'accès au moulin est encore plus explicite: le chemin n'est attesté qu'à l'ouest du pont du bief. Pour circuler, il faut le prolonger vers Echandens ou en direction du pâquier qui occupe les abords du Pont d'Echandens. Au XIX^e siècle, c'est bien dans ces espaces que seront mentionnés les trois chemins qui permettent l'accès de la Tornallaz. Il faut, en l'état actuel, s'en contenter: seule une longue étude de l'histoire de ce parcellaire permettrait de remonter jusqu'au XVe siècle et de confirmer l'hypothèse... et encore, il manquerait 3 à 4 siècles! Bien que la prudence soit de mise, il est évident que la Tornallaz a eu des accès. Il est également certain que, morphologiquement, sa desserte sud est un prolongement du grand chemin de Morges en direction de la Chocolatière et de Bussigny et qu'elle constitue une anomalie du réseau local d'Echandens.

La ville de Morges a-t-elle capté un tracé primitif ?

Morges est fondée en 1285 alors que "subtus Lognay" une "strata publica" est attestée en 1282-1293³⁷. Cet Etraz est encore attesté à Lonay et à Echandens aux XVII^e-XVIII^e siècles³⁸ alors que la route nous apparaît comme fort ruinée. Sous Lonay, le tracé originel est en effet partiellement occupé par un ruisseau - "ruisseau alias chemin public"³⁹ et est mentionné comme "Chemin public à présent vaccant et ruiné par où passoyent autrefois les chariots d'Allemagne pour aller à Yverdon"⁴⁰. Le trafic passe alors par Préverenges et Denges qui ont capté un autre tracé originel (fig. 90). En 1759, c'est par ces deux villages que transitent les marchandises du canal d'Entreraches⁴¹.

L'existence de ces deux tracés originels n'est pas simple à comprendre. La route captée par Préverenges et Denges est-elle aussi ancienne que le laisse supposer l'évolution morphologique? Elle pourrait aussi dater de la fondation de Morges bien que nous n'en n'ayons actuellement aucune

³⁴ ACV, Plans cadastraux de Dizy, 1736, GB 55a, fol. 17-18.

³⁵ Exemple: le triple tracé de l'itinéraire Morges - Yverdon attesté cartographiquement en 1697-98 à la limite de Villars-Sainte-Croix (ACV GB 184a) n'est plus qu'un chemin et deux limites parcellaires en 1726 sur les plans de Mex (ACV, GB 65a).

³⁶ ACV, Plans cadastraux de Belmont, 1813, GB 351 b 1, fol. 39-40.

³⁷ François-Olivier Dubuis, *Lonay, paroisse rurale du diocèse de Lausanne avant 1536*, Bibliothèque Historique Vaudoise n° 37, Lausanne, 1963, p. 17, note 13.

³⁸ ACV, Plan de la Dimerie de Lonay, 1700-01, GB 171b; et Plans cadastraux d'Echandens, 1735, GB 166b.

³⁹ 1680, ACV, GB 171a1 fol. 25-26; "Ruisseau du Flon questoit autrefois chemin", ib., fol. 29, etc. Les relevés sur les communes de Lonay, Préverenges, Tolochenaz et (partiellement) Morges ont été effectués pour l'IVS par Laurence Mermoud et Eric Vion. En février 1990, les résultats ont fait l'objet d'un rapport de l'IVS rédigé en collaboration. Merci à Laurence Mermoud de me laisser reprendre ces recherches.

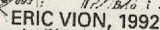
⁴⁰ ACV, Plans de la Dimerie de Lonay, 1700-01, GB 171b, fol. 1.

⁴¹ "Carte du canal et pour le chemin dès Entrerache à Morges", mai 1759, ACV, GC 734a.

³¹ Assemblage IVS au 1:10'000 des cartes communales de la série GC, elles-mêmes réduites des plans cadastraux.

³² Ce péage qui dépend de l'Evêque de Lausanne, apparaît dans les sources en 1395. SDS VD B1, pp. 505-506 n° 294.

³³ Eugen Weber, *La fin des terroirs, la modernisation de la France rurale 1870-1914*, éd. fr. Fayard, Paris, 1983, chap. 4, pp. 71-83.



La motte de Vuarrens (Champ Mottaux en 1690, Ouz Chastellard en 1551), dont nous ne savons rien, a peut-être précédé le château de Bourjod tout proche. Elle contrôle le carrefour d'un tracé de l'itinéraire Payerne-Morges par Pailly et de la voie Moudon - Orbe. Le premier, qualifié de sentier en 1480 est probablement désuet avant la fin du Moyen Age. Le site est aussi difficile à défendre que celui de la Tornallaz: reste la mission de surveillance. Il ne faut cependant pas mettre en relation la motte et la désuétude du chemin: Bourjod a eu besoin du trafic et on voit mal une concurrence entre ces deux ouvrages d'aspect très différent.

trace. Peut-être a-t-on aussi affaire, à l'origine, à un raccord entre la route de Lausanne à Genève et celle d'Yverdon ou de Payerne. Sa prééminence tardive est en tous cas liée à l'existence de Morges vers laquelle elle se dirige naturellement (fig. 91).

2.4. Un gué, un pont

A quand remonte, à Echandens, le remplacement du gué par un pont? Il est repéré pour la première fois à Lutry en 1574: "Certain pont de Boys... fait sur la Venoge auprès Eschandens"⁴². Il fut probablement construit par Louis Mercier, bourgeois et charpentier à Lausanne⁴³. Nouvelle construction ou reconstruction? Question difficile à trancher en l'absence de dépouillements exhaustifs. En 1461, les reconnaissances annoncent "l'eau de la Venoge" comme terme d'itinéraire, ce qui postule plutôt un gué. "En la Fullatieriz", trois poses de vignes jouxtent ainsi la "carreriam publicam tendentem ab aqua Venopie a parte Lonay seu Morgiam"⁴⁴.

Cette date de 1574 est intéressante parce qu'elle suit de peu la conquête bernoise et parce que les travaux connus pour cette époque ne sont pas encore légion⁴⁵. Le grand chemin de la conquête du Pays de Vaud en 1536 avait ainsi probablement gardé son importance.

Quatre ans après, ce pont figure déjà sur la carte du Pays de Vaud de Thomas Schepf⁴⁶. Le symbole utilisé est celui d'un pont en bois (fig. 93). Nouveau croquis en 1698⁴⁷ (fig. 94) et véritable dessin en perspective en 1700-01⁴⁸ et 1727⁴⁹: assurément, il est rare de disposer d'autant de représentations d'un pont en bois; la construction semble classique (fig. 95).

C'est en 1752 que le pont fut reconstruit en pierre. Henri Exchaquet, dans son tableau de 1798, affirme que son entretien est à la charge de l'Etat⁵⁰. L'architecte genevois Jean-Michel Billon y travaille encore en mars 1753⁵¹. Aujourd'hui, seules quelques pierres – sur la rive droite, entre le nouveau viaduc en béton et la passerelle en bois – témoignent encore de cette construction.

2.5. D'autres postes de surveillance inédits en Pays de Vaud

Il n'est pas inutile de présenter ici deux petites fortifications inédites qui, dépourvues de contexte routier, resteraient incompréhensibles. Deux exemples ne suffisent évidemment pas à étayer une théorie de l'implantation des petites fortifications. Mais il faut les considérer comme des témoins d'une direction de recherche qui promet des résultats féconds.

Entre Morges et Payerne, la Motte de Vuarrens.

Sur l'itinéraire de Payerne à Morges déjà rencontré à Echandens, on trouve à Vuarrens en 1690 des "Champs

Mottaux"⁵². Cet indice est connu depuis longtemps et est inscrit à la Carte archéologique. En 1551, une autre mention est venue le confirmer: "au lieu appelé ouz Chastellard soit ouz Champs Marest"⁵³. Ce dernier jouxte en effet, sur les plans de 1690, les "Champs Mottaux". Si les courbes de niveau de la carte soulignent encore l'endroit⁵⁴, la motte, arasée par les labours, n'est plus reconnaissable sur le terrain. Origine, période d'utilisation et date d'abandon nous sont totalement inconnues. Il est néanmoins vraisemblable que la motte de Vuarrens est antérieure à l'essor du château de Bourjod tout proche (fig. 92). Le second ne saurait permettre l'existence du premier.

Sa position est, comme à Echandens, des plus intéressantes. La motte de Vuarrens était située au carrefour de trois chemins. Le premier participe d'un ancien alignement que l'on suit du Ruisseau du Coppi⁵⁵ à Vuarrengel et au Sauteru par l'ancien chemin du Rez et par notre motte; on a probablement affaire à un axe de cadastration romaine⁵⁶. Les deux derniers menaient respectivement de Moudon à Orbe et de Morges à Payerne: le croisement est remarquable. Mais nous ne sommes pas ici sur l'un des deux tracés principaux de l'itinéraire Morges – Payerne! L'un passe plus près de Vuarrens et rejoint Orzens, l'autre passe par Fey. En 1480 – et faut-il déjà y voir l'indice d'une désuétude? – le chemin attesté entre Villars-le-Terroir et Pailly n'est qu'un sentier et n'indique que les villages comme termes: "semita tendente a villa de Villar ad Palie"⁵⁷.

On ne peut s'empêcher de trouver quelques similitudes avec Echandens: surveillance d'une voie importante – Moudon-Orbe – au passage du Sauteru et au croisement d'un second axe – Payerne-Morges –; désuétude de ce dernier par rapport aux branches vivantes de l'itinéraire par Orzens ou Fey. Comme si des concurrences – que nous cernons ici certes très mal – avaient ici aussi canalisé ailleurs la circulation. Bourjod n'y a pas survécu!⁵⁸.

Entre Orbe et Sainte-Croix, le châtilon de Bossicon.

Un plan "de la conteste entre les territoires et dimeries de Baume, Champvent et St.-Christophle", daté du 14 mai 1744⁵⁹, livre la figure d'un petit fort inédit de plan quadrangulaire. Dans l'espace circonscrit par les fossés, on lit: "Ancienne mesure de Bossicon". En 1716, un autre plan, à l'origine du premier, présentait le même dessin mais sans la mention⁶⁰. A proximité immédiate, deux lieux-dits confirment l'interprétation: "Sous Chatillon" et "Fin de Sous Chatillon".

A quelque 150 m, un tracé est attesté comme "Chemin public tendant des Rances a Vuitteboeuf". On y reconnaît sans peine la liaison entre Orbe et le passage du Jura par Sainte-Croix (fig. 97). Sa forme, qui la distingue dans les réseaux locaux de Valeyres et de Baulmes, confirme sa fonction de grand chemin. Voici à nouveau une petite fortification dépourvue de contexte et perdue dans la campagne mais qui semble surveiller une grande route! Mais ici, il n'y a pas de carrefour apparent, sinon un chemin qui relie Baulmes à Champvent⁶¹ et il est difficile d'y voir un grand chemin reliant Yverdon au col de l'Aiguillon.

⁵² ACV, Plans cadastraux de Vuarrens, 1690, GB 106a.

⁵³ ACV, Fk 367, fol. 40v.

⁵⁴ CN 1203, 540,640 / 170,350.

⁵⁵ CN 1203, 538,600 / 172,900.

⁵⁶ A Vuarrens comme à Echallens, des carrés de 710 m de côtés sont encore perceptibles dans le réseau des chemins du XVIII^e siècle.

⁵⁷ ACV, Fk 15, fol 68 n°144.

⁵⁸ En 1414, le château de Bourjod menace ruine, DHV 1, p. 275.

⁵⁹ ACV, GC 258b.

⁶⁰ ACV, GC 258a.

⁶¹ Attesté comme tel en 1809-1810, ACV, GB 258 a2, fol. 45-52.

⁴² AC Lutry bleu A4/2 51v manaux, fin août 1574. Mention très aimablement communiquée par Isabelle Ackermann (Voir également Lutry, arts et monuments: du XI^e au début du XX^e siècle (1^{ère} partie) sous la direction de Marcel Grandjean, commune de Lutry, 1990, p. 62).

⁴³ Selon indication de Marcel Grandjean transmise par Isabelle Ackermann.

⁴⁴ ACV, Ff 23, fol 22v.

⁴⁵ Cf. note 8, 3^e partie: Tracer les grandes lignes de l'histoire du réseau routier du Pays de Vaud, pp. 89-97.

⁴⁶ Carte de Thomas Schepf, relevé par la Direction du Cadastre, Lausanne, sd.

⁴⁷ ACV, Bm 28, cf. note 13.

⁴⁸ ACV, Plans de la Dimerie de Lonay, GB 171b.

⁴⁹ ACV, GB 160c.

⁵⁰ ACV, H 383a, liasse 1798.

⁵¹ Monique Fontannaz, *Les cures vaudoises*, BHV 84, Lausanne, 1986, p. 174.

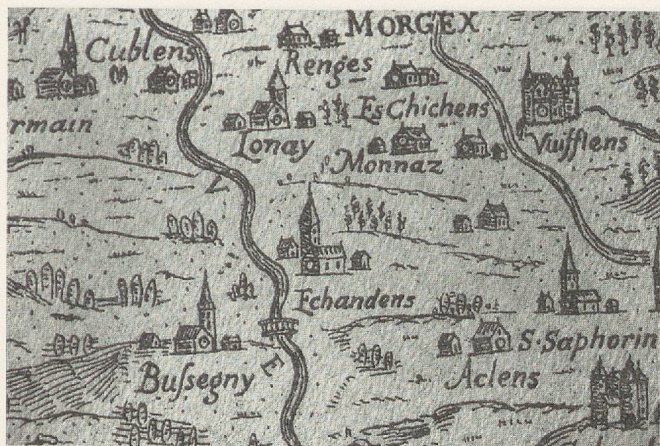


Figure 93
En 1578, le dessin est stéréotypé: c'est celui d'un pont en bois.

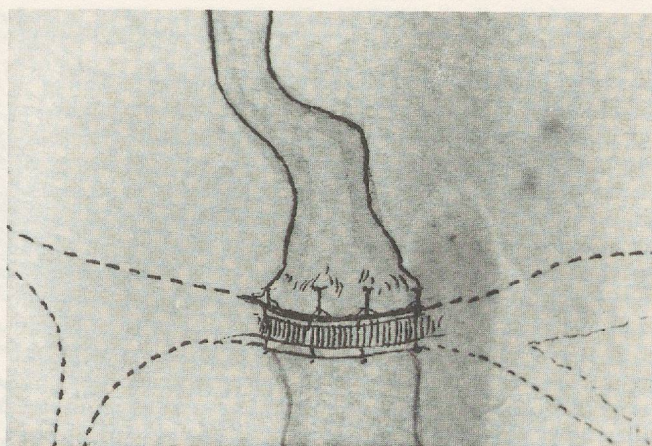


Figure 95
En 1700, les plans cadastraux montrent un ouvrage bâti sur des pilotis et doté de rambardes.

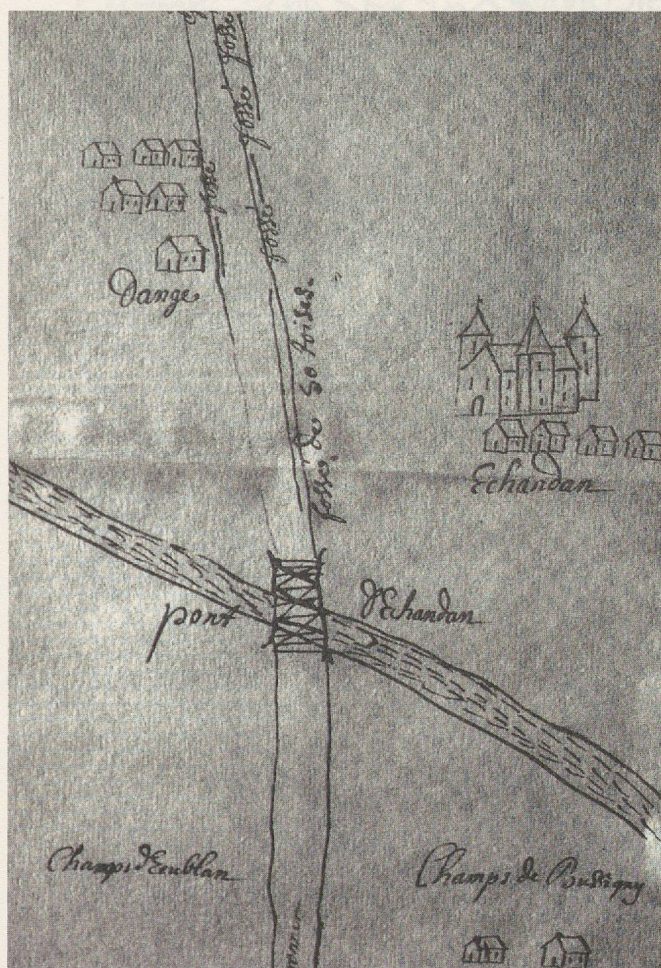


Figure 94
En 1698, le pont en bois est vu du dessus. Le dessin est probablement d'Antoine Dutoit, qui deviendra Grand Voyer du Pays Romand de leurs Excellences de Berne le 14 février 1700.

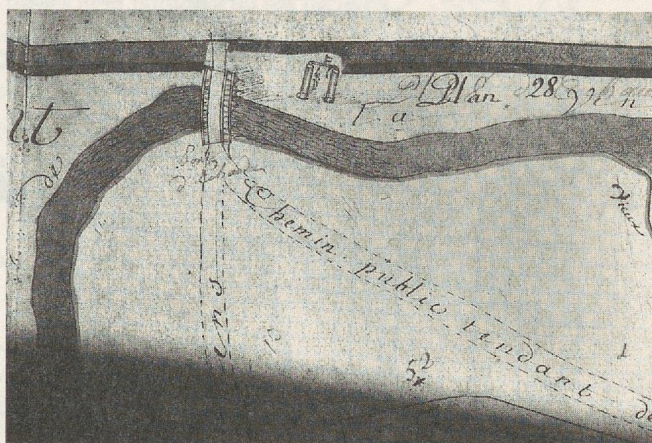


Figure 96
En 1727, le dessin est encore plus précis. Notez, à proximité, le gibet.

Figures 93–96: Quatre anciennes représentations du pont d'Echandens

Il est exceptionnel de disposer de plusieurs représentations anciennes d'un pont de bois construit en 1574. Avec le temps qui passait, l'image est devenue de plus en plus précise. En 1578 (fig. 93), le dessin est stéréotypé. En 1698, le pont est vu du dessus (fig. 94). En 1700 (fig. 95) et en 1727 (fig. 96) surtout, les plans cadastraux montrent un ouvrage bâti sur des pilotis et doté de rambardes. Sources: fig 93, Carte de Thomas Schepf de 1578, relevé Direction du Cadastre, Lausanne, sd; fig. 94, ACV Bm 28; fig. 95, ACV, GB 171b; fig. 96, ACV, GB 160c. Photographies E. Vion et E. Vion-IVS (95).

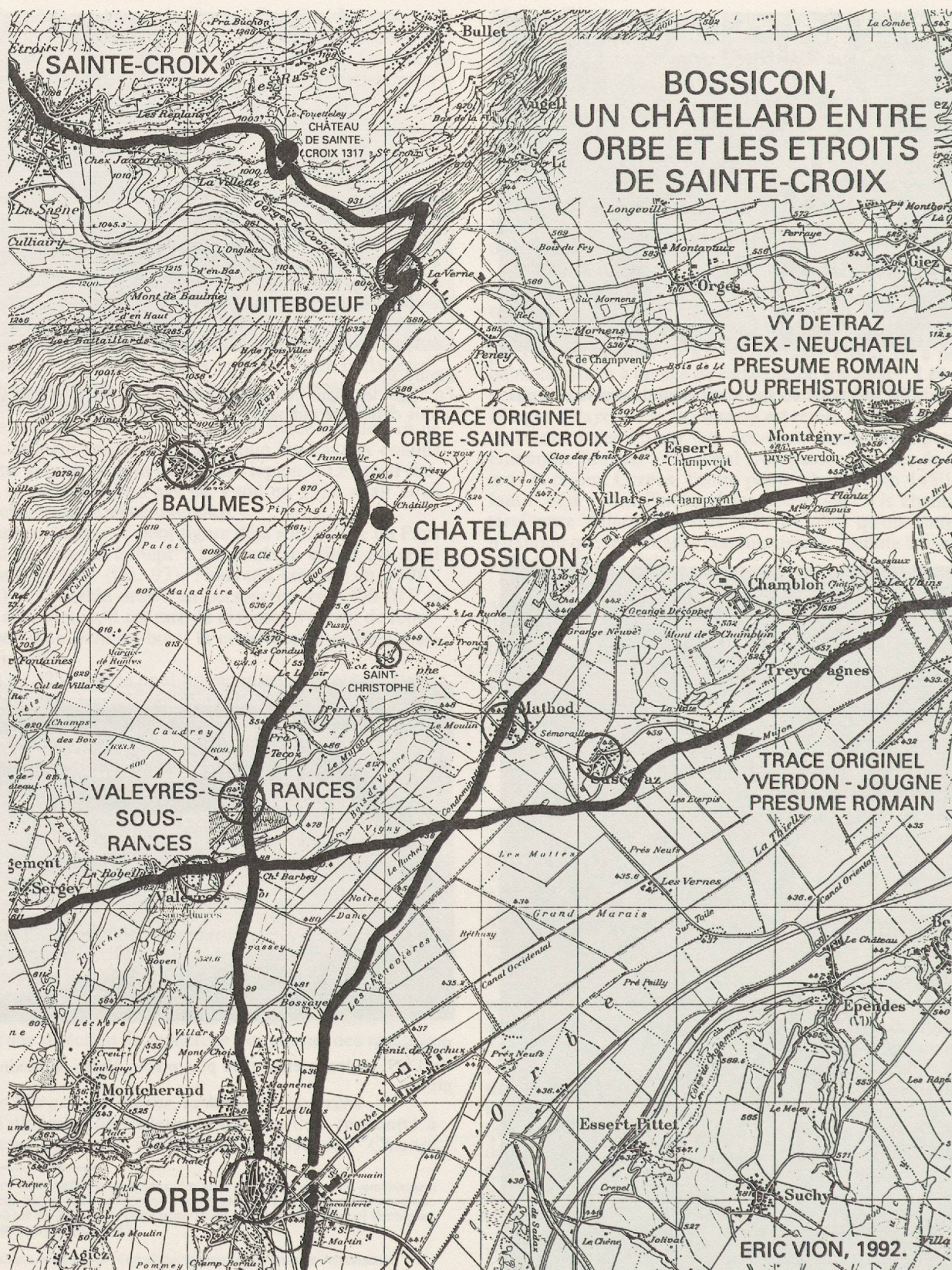


Figure 97: Bossicon, un châtelard entre Orbe et les Etroits de Sainte-Croix

Voici un dernier exemple de fortin inédit. Isolé en pleine campagne, topographiquement mal protégé, il ne prend son sens que replacé dans le contexte d'une voie ancienne montant d'Orbe au Jura. En 1744 (fig. 98), ce petit ouvrage se présente comme un fossé de forme quadrangulaire dans lequel est inscrit "ancienne mesure de Bossicon". La ferme toute proche porte encore le nom de Châtillon. (Source de la fig. 98: ACV, GC 258b, photographie E. Vion).

Reproduit avec l'autorisation de l'Office fédéral de topographie du 13.02.1992.

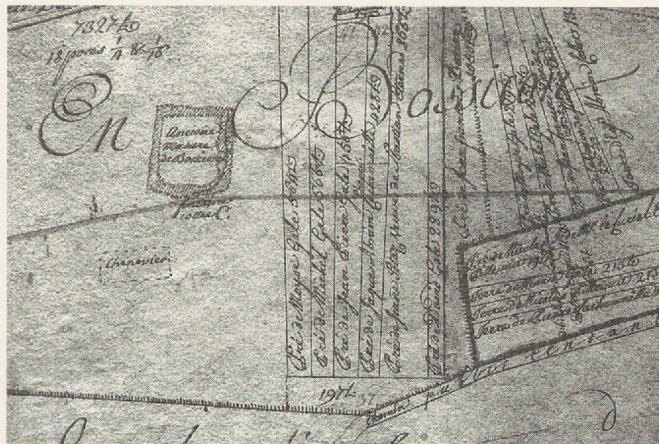


Figure 98: Voir légende fig. 97.

2.6. Conclusion

Schéma spatial cohérent et dynamique: la position et la puissance de notre tournelle correspondent bien plus à celles d'un poste de surveillance qu'à celles d'un refuge. La garde du passage de la Venoge s'impose presque d'elle-même. La possible interdiction d'aller passer cette même rivière sous Bussigny pour éviter le développement d'un itinéraire d'évitement du péage donne une dimension régionale supplémentaire à la Tornallaz d'Echandens; elle explique peut-être aussi l'écart entre la fortification et le grand chemin, distance que la topographie ne peut justifier. Sa fonction trouverait ainsi un éclairage concurrentiel! Est-ce si inattendu quand on sait à quel point les luttes pour capter le trafic furent âpres? D'autant plus que l'obligation de passage au gué ou au pont d'Echandens impliquait – fait capital – que la circulation ne s'éparpillerait pas en direction de Mex et d'Entreroches.

Voici donc une circulation canalisée, probablement au bénéfice des Goumoens. D'où une seconde cohérence, chronologique celle-là: à l'effacement des Goumoens supplantés, à Echallens, par des seigneurs bourguignons correspond celui de la Tornallaz. Cette disparition est aussi – pour autant que l'on puisse en juger – contemporaine de l'édification de Morges. Cela ne saurait nous étonner: la naissance d'une ville redistribue forcément les cartes régionales.

Le problème est de savoir si la cohérence de ce schéma spatio-temporel est suffisante pour pallier aux inévitables difficultés: les indices restent ténus. Toute archéologie routière est fondée sur une lecture régressive de faits historiques postérieurs, ce qui fait à la fois la force de ses hypothèses et la faiblesse de ses preuves.

