

Zeitschrift: Cahiers du Musée gruérien
Band: 2 (1999)

Artikel: Par monts et par routes
Autor: Dewarrat, Jean-Pierre / Margairaz, Laurence
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1048253>

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: 08.11.2024

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

Né en 1953 à Lucerne, **Jean-Pierre Dewarrat** est originaire d'Attalens et a fait ses classes primaires à Bulle. Licencié ès Lettres, il collabore depuis 1983 à l'IVS. En 1996, il a créé un bureau privé, ITINERA, qui allie mémoire patrimoniale et aménagement du territoire. Née en 1961 à Lausanne, **Laurence Margairaz** est originaire du canton de Vaud. Licenciée ès Lettres, elle collabore à l'IVS depuis 1983.

PAR MONTS ET PAR ROUTES

Marcher, convoier, commercer, intriguer, gagner, détrousser...

Les routes ne sont pas que de simples chemins, d'anodins tracés de terre, de pierres, de gravier ou de bitûme.

Elles parlent de notre vie, de nos habitudes, de nos mentalités aussi. Tantôt lassives, elles serpentent tranquillement. Elles deviennent plus rapides, précises, droites lorsqu'elles portent les espoirs économiques de ceux qui les empruntent quotidiennement.

Laissez-vous guider par deux historiens des routes, Laurence Margairaz et Jean-Pierre Dewarrat, sur les traces du gruyère.

Où en est la recherche au sujet des voies historiques dans le Sud fribourgeois?

Jean-Pierre Dewarrat: Pour le compte de l'Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS), Laurence Margairaz a dépouillé les archives cartographiques des Archives de l'Etat (AEF) et j'ai effectué un relevé morphologique sur le terrain dans les bassins versants de la Gruyère, de la Veveysse et de la Glâne. En revanche, nous n'avons que des connaissances sommaires du Pays-d'Enhaut.

Le gruyère a été depuis le XVI^e siècle un produit d'exportation. Que savons-nous des routes utilisées?

Laurence Margairaz: Le gruyère est un produit qui a un bassin d'exportation très large. Dès le début du XVI^e siècle, ce produit est vendu en Europe, principalement en France. Plus tard au XVIII^e siècle, on en trouvait dans les colonies françaises d'Amérique, en Angleterre ou encore dans l'Empire ottoman.

Durant l'âge d'or du gruyère, au XVIII^e siècle, la route principale était indiscutablement celle qui aboutissait à Lyon. Un autre débouché, l'Allemagne, avait périçlité après la guerre de Trente Ans (1618-1648). Il avait été remplacé

par l'Italie. Pour cette destination comme pour la France, les fromages étaient d'abord acheminés à Vevey. Si la route de Lyon est assez bien connue, celles vers l'Allemagne et l'Italie n'ont pas encore été étudiées.

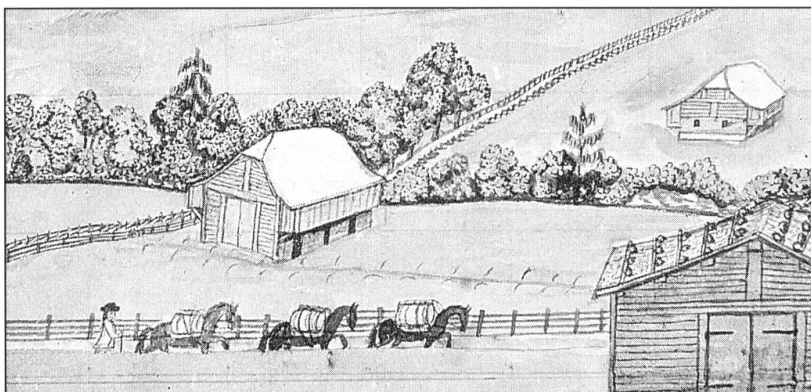
Une précision s'impose ici. Ce qu'on a appelé «routes du fromage» (voire chemins du gruyère) ne sont en aucun cas des routes spécifiques, ni construites à cet effet. Les fromages transitaient – comme le font de nos jours les camions par les autoroutes A 12, A 1 et A 9 – par les chemins suprarégionaux d'alors, à savoir les «Grands Chemins» ou «Charrières publiques» principales. Ainsi en était-il du transport par la route de Bâle via le Hauenstein ou des foires de Zurzach/AG vers le Nord ou de la route du Valais par le pont de Saint-Maurice et le col du Grand-Saint-Bernard pour le Sud.

Existe-t-il des routes secondaires?

LM: Un trafic plus régional emprunte des transversales est-ouest, qui sont des routes moins importantes. Du gruyère est exporté en direction de Moudon par Vaulruz, qui est un véritable bassin collecteur. A ce sujet, nous avons trouvé sur un plan de la Glâne l'expression «chemin fromageot». Sur un autre plan de 1711, nous avons repéré des mentions telles que «charrière publique dite des Grueyerens» et «charrière publique dite de Gruyeres à Moudon». Un marché local et régional existait à Moudon qui se situait sur la route de la Broye, une porte d'entrée potentielle vers les marchés internationaux sur l'axe nord-sud.

Charmey était au cœur d'une grande zone de production. Comment se faisait le transport depuis la vallée de la Jogne jusqu'à Bulle?

JPD: Bulle a toujours eu un statut de carrefour. C'est pourquoi la plupart des routes du gruyère-



Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS): inventaire fédéral en cours depuis 1984, sous la direction scientifique de l'Université de Berne, mandaté par l'Office fédéral de l'environnement, de la forêt et du paysage (OFEFP).

Informations complémentaires:

DEWARRAT, Jean-Pierre; MARGAIRAZ, Laurence: *Archéologie et patrimoine routier fribourgeois. La Glâne; la Broye; La Veveyse; la Gruyère; La Sarine*, Fribourg, 1997-1998.

DEWARRAT, Jean-Pierre; MARGAIRAZ, Laurence: *Contributions in «Pro Fribourg»*, n° 117, novembre 1997, 700 ans Châtel-Saint-Denis.

STERCHI, Jacques, MARGAIRAZ, Laurence, DEWARRAT, Jean-Pierre: *Les douze chemins du sud. Randonnées sur les voies de communication historiques en Gruyère, Veveyse et Glâne*, Lausanne, 1998.

A la fin du XVIII^e siècle, convoi de mulets chargés de tonneaux qui contiennent probablement des fromages.

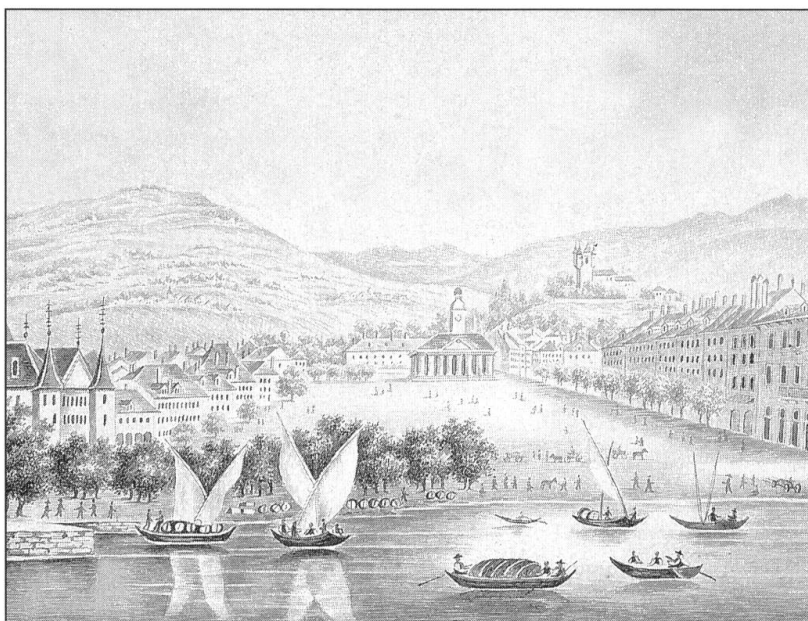
Détail d'un dessin aquarellé d'Abram Samuel David Pilet (1745-1810). Musée du Vieux Pays-d'Enhaut, Château-d'Œx

Jusqu'au début du XIX^e siècle, la plus grande partie des fromages exportés étaient acheminés à Vevey par la route de Châtel-Saint-Denis et le col de Jaman. Ils étaient ensuite transportés par barques jusqu'à Genève. Au port de Vevey, en 1736, on avait planté des marronniers le long du lac pour protéger du soleil les fromages qui attendaient leur embarquement.

La place du Marché et le port de Vevey.

Dessin aquarellé, anonyme, vers 1820-1840.

Musée historique du Vieux-Vevey



re y transitaient. Celle de Charmey est un bon exemple. Jusqu'à la construction de la route Dufour, il n'y avait pas de route carrossable entre Bellegarde et Broc. On se contentait d'un chemin muletier dont le tracé n'était pas celui de la route cantonale actuelle. Par exemple, on le retrouve sur la hauteur entre Châtel-sur-Montsalvens et Crésuz. Un autre tronçon conservé peut être observé en aval de Bellegarde sur la rive gauche de la Jogne.

Que savons-nous de la route reliant l'Intyamon à Bulle?

JPD: Sur chaque rive de la Sarine, on trouve une route. A partir de Montbovon, l'itinéraire principal est sur la rive gauche, comme la route cantonale actuelle, du troisième quart du XIX^e siècle, qui est une amélioration du grand chemin du XVIII^e siècle. Du fait de la superposition (par élargissement) de la grand'route de l'Intyamon, il ne reste que peu de chose du chemin d'origine. On peut en trouver quelques vestiges au-dessous de Gruyères, à Saussivue, ainsi qu'entre Villars-sous-Mont et Neirivue, juste au-dessus des falaises de la route cantonale.

En fait, les chemins historiques les mieux conservés sont ceux qui reliaient les villages aux alpages où était produit le fromage. Ce réseau historique a malheureusement souffert de la construction des routes alpêtres modernes (chemins AF) établies en larges lacets au cours des trente dernières années. De nombreux sentiers et chemins muletiers existent encore cependant un peu partout; ils mériteraient d'être revitalisés en particulier au plan du tourisme pédestre à vocation culturelle.

Que peut-on dire du trajet Bulle–Vevey?

JPD: Ce trajet était alors de première importance pour le canton. Cette route était un prolongement de l'axe Neuenegg–Fribourg. Elle devait concurrencer la route de la Broye. Les plans nous apprennent qu'elle était très proche de la route cantonale actuelle. Dès le début du XVIII^e siècle, les grands chemins deviennent l'affaire des ingénieurs; c'est la naissance des Ponts et chaussées modernes. Les plans de rénovation de la route Bulle–Châtel–Saint-Denis datent de 1747.

LM: La route construite et réaménagée par les Bernois entre Vevey et Châtel, profitait aux marchands de fromages fribourgeois mais également aux Bernois qui touchaient les droits. Cette route a été construite presque en même temps que son pendant nord entre Fribourg et Neuenegg. Il y a une concertation dans la construction des routes entre Bernois et Fribourgeois.

Les fromages du Pays-d'Enhaut et du Gesseney empruntaient-ils le col de Jaman?

JPD: Jaman est un cas à part. Le col capte probablement une partie du trafic du Pays-d'Enhaut. La route de Bulle représentait un grand détour. Elle n'était pas forcément en bon état, mais praticable presque toute l'année. Jaman est aujourd'hui une porte oubliée, mais c'était autrefois un itinéraire très tentant, car le plus court vers le Léman. Depuis Château-d'Œx, la route ancienne passait sur la rive droite de la Sarine par le col de la petite Chia (refuges de pierre le long du chemin muletier), le pont sur la Sarine – effondré au printemps 1990 – du Creux de l'Enfer, vers les Pichon/Montbovon où se trouvait un péage. On rejoignait ensuite la route d'Allières (ancien cabaret) via le pont récemment restauré du Pontet (Action Ecu d'Or/IVS 1993). Depuis là, on suivait par une montée abrupte et presque verticale le chemin muletier du col de Jaman (entièrement balisé depuis 1996 sur territoire fribourgeois aux couleurs brunes des «sentiers culturels»). Dès le milieu du XVIII^e siècle, une route carrossable longeait la rive gauche de la Sarine depuis les Moulins, franchissait la Tine et rejoignait Montbovon.

LM: Il fallait environ six heures pour aller à pied de Montbovon à Vevey. Avec des fromages sur le dos et des mulets, ça devait prendre encore plus de temps. C'était aussi une route de secours intéressante pour les fromagers. Ainsi, au cours du XVIII^e siècle, par intervalles, ces derniers menaçaient de boycotter le péage de Semsales, dont les tarifs avaient été augmentés, et de passer par Jaman. Ce col présentait un autre avanta-

LA ROUTE DU GÉNÉRAL

«Dès 1821, le général Dufour emmène une section de l'Ecole militaire de Thoun pour une première reconnaissance de la vallée de la Jogne et du Simmental. Il caresse l'idée de construire une route stratégique, nécessaire liaison directe entre la Gruyère et le Simmental. Le plan d'ensemble en sera établi en 1869. Trois ans plus tard, la Confédération accorde ses subventions et les travaux durent dix ans. Le col du Jaun est carrossable dès 1875, alors que les chantiers entre Broc et Charmey sont étalés de 1874 à 1878. Dès 1880, les diligences font leur apparition, remplaçant le service postal à pied. Mais la liaison routière sera véritablement ouverte entre Bulle et Boltigen avec la construction du pont métallique du Javroz à Crésuz. Cette route Dufour traverse Bouleyres jusqu'à Broc, débouchant à la Salette face au pont. Depuis la Tuilière à La Tour-de-Trême, on aperçoit l'ancien tracé,

«charrière publique» attestée au XVIII^e mais cheminement remontant certainement au Moyen Age. Ce fut sans doute un segment de la route du fromage entre la vallée de la Jogne et Bulle, en tout cas la seule liaison Bulle-Broc au XVIII^e siècle, évitant le village de La Tour-de-Trême. La route militaire serpente dans les bois, tantôt en légère chaussée surélevée, tantôt à flanc de coteau, tantôt encore en chemin creux. Il garde (mais pour combien de temps...) un empiècement régulier avec, notamment dans la descente vers Broc, un beau tronçon à galets ronds bien damés (1947-49). Ainsi dans une forêt récréative et pédestre, un charmant chemin trahit des origines militaires. Pour la suite de l'histoire nous allons passer la colline brocoise par le pont en pierre, prendre à gauche de l'Hôtel-de-Ville, et au fond redescendre par un petit sentier jusqu'à la Fabrique. Or, d'un pont moyenâgeux à un complexe industriel, tout se tient! Broc,

ge. On pouvait redescendre soit vers Vevey, pour le marché français, soit vers Villeneuve, pour le marché italien. On ne sait pas si du fromage du Pays-d'Enhaut passait par le col des Mosses ou le Pillon.

Est-ce qu'une partie du transport vers Genève se faisait par les routes terrestres?

LM: C'est possible, mais ça devait être marginal. La route longeant le Léman était presque impraticable à la hauteur de Lavaux jusqu'au milieu du XVIII^e siècle. Même si le transport par barque n'était pas très rapide, il restait le plus économique. Et l'un des plus dangereux. Les récits de naufrages et de pertes humaines et matérielles sont nombreux.

Comment se présentaient ces routes du fromage? Qui les construisaient, qui les entretenaient?

LM: Dans le courant du XVI^e siècle, on réparait les routes et chemins ponctuellement, dans l'urgence; elles étaient entretenues par les bordiers suivant le système des corvées. Les réparations étaient partielles et inégales. Mais, dès 1750, on se donne les moyens de les entretenir et de les améliorer. Leurs Excellences gèrent les travaux. Elles s'intéressent à la rentabilité du réseau routier par la perception de péages. Elles imposent des constructions. On a créé une Chambre des Ponts et chaussées à la fin du XVII^e siècle. Des voyers sont nommés pour administrer le tout. L'Etat donne aussi l'ordre aux baillis de faire respecter les mandats souverains. Sur les grandes routes, le contrôle de l'état des chemins est plus régulier. La maréchaussée intervient également.

JPD: C'est un phénomène européen, qui débute en France. Au milieu du XVII^e siècle, Colbert, ministre des finances de Louis XIV, commande une carte des routes de France afin d'établir un état des lieux du réseau des voies de communication du royaume. Prenant acte de la présence en certains points du territoire de doublons, il choisit alors les routes-clés (ainsi l'axe Paris-Marseille, la future Nationale 7) qui deviendront prioritaires, établissant ainsi une hiérarchisation du réseau et partant du poids des investissements à prévoir. Comme souvent, les cantons suisses imitent la France. La route devient synonyme de progrès pour certains, de dangers pour d'autres. Elles amènent les «mauvaises idées» comme l'affirma vers 1770 un membre du Petit Conseil de Fribourg pour refuser l'amélioration de la route reliant Rue à Oron (et Lausanne). Dans la route, on retrouve également l'opposition ville-campagne. Les routes sont des liens entre les villes. C'est un élément d'urbanité. Les campagnards n'en veulent

pas ou alors ils en veulent d'autres plus adaptées à leur vie de tous les jours. Ils ne veulent pas non plus s'occuper de l'entretien des grandes routes. De plus, les cadastrations, souvent synonymes de taxes supplémentaires, gênent les paysans. La milice va arriver par la route, les impôts vont partir par le chemin. Il va améliorer le contrôle de l'Etat sur les gens.

LM: Mais, dans le même temps, la campagne a profité de l'amélioration du réseau routier. Elle l'a désenclavé. De nouveaux marchés et foires apparaissent ainsi au cours du XVIII^e siècle.

Et les péages?

LM: Ils ne se trouvent pas forcément à la frontière, mais plutôt sur un passage obligé. Les marchandises étaient taxées à Semsales dans un premier temps, à Châtel-Saint-Denis dans un second temps pour la canton de Fribourg, puis à Vevey, point de rupture de charges, pour Berne.

Le commerce du fromage a-t-il influencé le développement du réseau routier?

LM: Oui et non. Il y a convergence. Le commerce du fromage connaît un grand essor dans la première moitié du XVIII^e siècle. Il devient un pilier de l'économie fribourgeoise. Les pâturages deviennent des placements intéressants pour la bourgeoisie de Fribourg. C'est aussi à ce moment que l'on s'inquiète de l'amélioration du réseau routier, ne serait-ce que pour concurrencer les routes bernoises de la Broye.

JPD: Au XVIII^e siècle, quand les Bernois refont la route de Corsier au-dessus de Vevey, ils demandent aux Fribourgeois de ne pas passer tant que la route n'est pas stabilisée. Les Fribourgeois ne peuvent pas attendre. Ils passent quand même. Le commerce du fromage l'exige. Ils paient les dégâts. Dans ce cas, le trafic commande la route.

LM: En 1748, la route du Pays-d'Enhaut est rendue carrossable par Leurs Excellences de Berne. Il y a alors soit concertation soit âpre marchandage entre Bernois et Fribourgeois pour l'amélioration des axes vitaux. Reste que Fribourg a toujours été plus lent que Berne. Question de moyens financiers et peut-être aussi de volonté politique.

Que sait-on de la densité du transport?

LM: On connaît plus ou moins les quantités de fromage transportées grâce aux travaux de Bod-

c'est d'abord le passage obligé vers Bulle pour les troupeaux, les fromages. Flux d'or blanc: le lait. A l'ouest de la colline brochoise, nous avons donc un témoin indirect de l'âge d'or du gruyère. Grosso modo, nous parlons d'une période entre 1620 et 1800. Et non, comme on le croit régulièrement du siècle passé! Le XIX^e, c'est déjà une crise pour le fromage.»

(STERCHI, Jacques;

MARGAIRAZ, Laurence;

DEWARRAT, Jean-Pierre;

Les douze chemins du Sud,

Lausanne, 1998, p. 19-20)

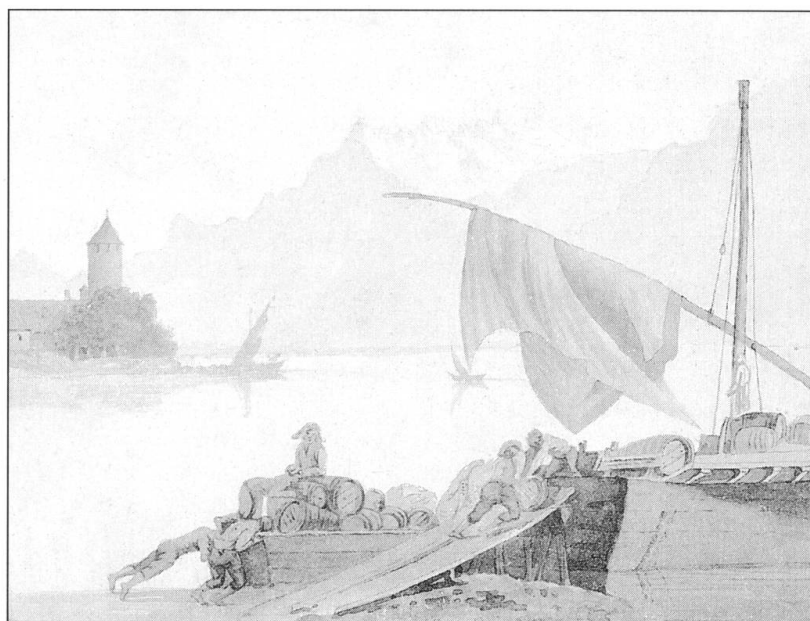
mer et Ruffieux, mais on ne sait pas exactement combien de meules transitaient. Les fromages étaient véhiculés sur des chars et à dos de mulets. Nous avons pu déterminer un cas particulier entre Châtel-Saint-Denis et Vevey. En raison de la pente très forte du terrain et du mauvais état du chemin dû au grand trafic, la circulation a été dédoublée dans le sens montant et descendant au cours du XVIII^e siècle.

Les routes étaient-elles sûres?

JPD: Dès que la pression économique de type mercantiliste se fait plus grande, au début du XVIII^e siècle, la nécessité d'améliorer les structures de transport se fait sentir. Les routes doivent notamment supporter les nouveaux chars d'Allemagne, lourdement chargés. Elles sont refaites. Les gouvernements cantonaux construisent du solide. Dans le même temps, on sécurise les chemins. Le dernier brigand du Jorat est pendu par les Bernois en 1701. Il y avait eu peut-être quelque chose de semblable dans le Gibloux à cette époque. Mais cela doit être vérifié. Les zones de forêt étaient de véritables coupe-gorge jusqu'au XVIII^e siècle. Le brigandage est un phénomène moins fréquent que les accidents. Ainsi, de nombreux voyageurs se tuent à cause de la médiocre qualité des chemins, les ponts volants, les routes qui s'écroulent à cause de l'eau, les chars qui versent...

LM: A cause du brigandage, les marchands étaient tenus de se déplacer à plusieurs. Ils pouvaient mieux se défendre.

*Chargement de barques à Vevey.
Les fromages étaient exportés
dans des tonneaux contenant une
dizaine de pièces. Malgré un trafic
de marchandises assez important,
Vevey n'avait pas de port bien aména-
gé. Les barques à fond plat accos-
taient soit au bas de la place
du Marché, soit à l'est, comme ici,
du côté de la Tour-de-Peilz.
Aquarelle de Michel Vincent Brandoin
(1733-1790).
Musée historique du Vieux-Vevey*



L'impact de cette économie fromagère n'est-il pas plus large?

LM et JPD: Traiter des routes du gruyère amène en tant qu'historiens à se poser d'autres questions que celles des routes seules. Par exemple, à propos de l'impact sur le paysage d'une économie hautement centrée sur la production laitière. Cette époque de gruyère d'exportation (entre 1650 et 1800) a contribué à former l'actuel paysage de pâturages, la «verte Gruyère» des prospectus touristiques. Elle forge une identité proche du cliché, telle qu'entretenue par la rituelle «Poya d'Estavannens» ou la forte présence de l'armailli à la Fête des Vignerons de Vevey. Or, le paysage gruérien n'a pas toujours – et de loin – été celui des verts pâturages et des armaillis, ces «paysans du ciel». Cette période est plus proche de nous et plus courte que ne le fut celle de la formation de l'ancien comté de Gruyère, époque aussi vivace dans la mémoire collective. Époque aussi cumulée, voire confondue avec celle d'un pays de lait et de fromage. Peut-être y a-t-il dans cette confusion la source de certains malentendus sur l'identité régionale, un thème cher à nos politiciens comme à nos promoteurs touristiques.

Plus près de nous se pose également la question des mutations industrielles. L'histoire du gruyère est on ne peut plus actuelle. Voyez par exemple les cas douloureux de production de lait au noir ou l'épineux dossier des AOC. Une nouvelle crise est là et perdue pour l'instant. La grave crise du lait du siècle passé avait trouvé des réponses avec l'invention du lait condensé, du lait en poudre et du chocolat au lait. L'actuelle crise à son tour trouvera de nouvelles solutions.

Propos recueillis par Denis Buchs
et Patrick Vallélian

*La place du Molard à Genève.
Venant de Vevey, les bateaux déchargeaient les tonneaux de fromages au port du Molard que l'on aperçoit à travers la porte. Les marchandises devaient être entreposées dans les grandes halles de 1693 que l'on voit à gauche. Les fromages destinés à Lyon étaient à nouveau chargés sur des chars qui prenaient la route jusqu'à Seyssel où ils étaient transbordés sur des bateaux qui descendaient le Rhône jusqu'à Lyon, voire jusqu'à la Méditerranée.
Détail d'une aquarelle de C.-G. Geissler de 1794.*

Centre d'iconographie genevoise

