

La voie romaine des gorges de Covatannaz

Autor(en): **Bourgeois, Victor-H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue historique vaudoise**

Band (Jahr): **33 (1925)**

Heft 3

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-26418>

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.

REVUE

HISTORIQUE VAUDOISE

LA VOIE ROMAINE DES GORGES DE COVATANNAZ¹

Parmi toutes les œuvres laissées par les Romains et qui prouvent, de nos jours encore, la supériorité de leur organisation ainsi que de leur administration, les tracés des routes que l'on a découverts et qui permettent de se rendre compte du plan de leurs voies de communications sont certainement une des plus monumentales et des plus probantes. Le réseau des routes romaines est si admirablement conçu qu'il paraît le fruit d'un plan savamment étudié et exécuté de façon méthodique.

Pour le peuple romain la guerre était permanente, et les armées constamment en mouvement. Un pareil trafic militaire exigeait un service de renseignements très développé et fonctionnant de façon irréprochable. Les courriers portant les rapports et les ordres devaient pouvoir circuler avec la plus grande vitesse.

¹ Communication faite à la Société vaudoise d'histoire et d'archéologie le 2 novembre 1921 à Pully.

C'est particulièrement sous l'empereur Auguste que le service de renseignements fut développé et établi de façon magistrale, rapide et sûre. Il fallait marcher vite ; aussi les routes romaines évitaient-elles les contours inutiles, et, partout où la configuration du sol le permettait, conduisaient directement au but, sans plus de souci des montées escarpées que des descentes rapides.

Dans la plaine, les routes couraient en lignes droites tant que faire se pouvait, tandis que dans les pays montagneux elles évitaient les marécages, les ravins, les lieux exposés aux chutes de pierres et aux avalanches, et longeaient les monts à une certaine hauteur.

Outre les mouvements militaires qui s'effectuaient continuellement sur cet immense réseau de voies de communication, un véritable service de poste fut créé peu à peu, et les routes parcourues en tous sens jour et nuit, à l'allure la plus rapide, par les troupes, les courriers impériaux, les postes officielles, les marchands et les particuliers, rendaient le maximum des services qu'il était permis d'en attendre.

Pour résister à un trafic aussi intense, ces routes devaient être construites avec les plus grands soins. La structure la plus compliquée et la plus coûteuse était celle des grandes routes d'Italie, chose naturelle dans les contrées se rapprochant de la capitale. M. le professeur Maillefer, dans une intéressante étude sur les voies romaines, publiée il y a une vingtaine d'années, dit que la construction de ces grandes routes d'Italie consistait en cinq couches différentes qui se superposaient de la façon suivante :

Premièrement une couche de béton ; secondement, sur ce bétonnage, sont placées des dalles de pierres de 20 à 25 centimètres d'épaisseur. En troisième lieu vient, sur ces dalles, une assise de pierres fixées dans du mortier, d'à peu près la même épaisseur que les dalles. Quatrièmement, sur ce mor-

tier, un nouveau bétonnage, d'environ 9 à 10 centimètres, et enfin, comme couverture, dans les villes et sur les lignes principales, un revêtement de grandes dalles, remplacé dans les provinces et les campagnes par une couche de gravier mélangé à du sable.

Hors d'Italie, les routes romaines, sans être moins solides et résistantes, sont de construction plus simple. Chez nous l'on constate généralement une première assise inférieure d'environ 15 centimètres d'épaisseur faite de pierres posées de champ et serrées les unes contre les autres, formant un lit d'une très remarquable solidité. Ce pavage est établi sur du petit gravier reposant sur du sable. Sur cette assise de pierres venait une couche épaisse de gros gravier, puis en troisième lieu et comme couverture un mélange de gravier fin et de sable. De nos jours, si cette couche supérieure de gravier et de sable a disparu on retrouve presque intact le lit de pierres posées de champ, lequel prouve toujours sans conteste l'existence d'une voie romaine.

On peut ajouter ici que dans les centres peuplés et sur les grandes artères, les chaussées, réservées pour la circulation des véhicules, étaient bordées de trottoirs destinés aux piétons. La largeur des routes carrossables était d'environ deux mètres et demi, tandis que les chemins muletiers traversant les contrées montagneuses se réduisaient à un mètre cinquante à peu près.

Le temps très mesuré mis à ma disposition aujourd'hui ne me permet pas de vous présenter un développement détaillé des voies de communication qui sillonnaient notre pays. Je vous rappellerai seulement en très grandes lignes que l'Helvétie romaine était traversée du Nord au Sud par deux grandes voies : 1^o La route qui de Milan conduisait à Mayence par Aoste, le Grand Saint-Bernard, Saint-Maurice, Vevey, Avenches et Augst ; et 2^o La route de Milan au

Danube, par les Alpes grisonnes, Coire et le lac de Constance.

Outre ces deux artères principales un réseau de routes secondaires reliait les diverses régions et parcourait notre pays en tous sens.

D'Italie on arrivait chez nous par le Grand Saint-Bernard qui fut déjà fréquenté avant l'époque romaine, ainsi que le prouvent les monnaies celtiques trouvées sur place.

Je ne vous parlerai pas du sanctuaire romain édifié au sommet du col, des trouvailles faites sur l'emplacement de ce temple et de la station militaire ; cela nous écarterait de notre sujet.

La route descendait par Bourg Saint-Pierre, Orsières, Sembrancher, passait à Martigny, Saint-Maurice, franchissait le Rhône à Massongex, puis, par Bex, Saint-Triphon et Aigle aboutissait au lac Léman, à Villeneuve. Longeant le lac par Chillon, le Châtelard et Baugy, la voie atteignait Vevey où une bifurcation avait lieu. Un embranchement montait par Palézieux et Oron pour arriver à Avenches, tandis que l'autre continuait directement sur Lausanne¹.

Ici, la grande voie de communication se séparait de nouveau en deux branches, dont l'une, très fréquentée, menait à Genève par Nyon, tandis que l'autre se dirigeait sur Yverdon. Je pourrais vous citer encore d'autres routes romaines de plus ou moins d'importance, et qui vous prouveraient jusqu'à quel point le réseau s'était ramifié et étendu dans notre contrée, mais cela nous mènerait trop loin. Il va sans dire qu'une pareille multiplicité de voies de communication n'était pas destinée uniquement au trajet des légions militaires et à leur ravitaillement, mais bien aussi au commerce très actif qui peu à peu s'était développé entre nos régions et les pays frontières.

¹ Maillefer, « Les Routes Romaines », *Rev. hist.* 1900.

La route de Lausanne à Yverdon passait par Crissier, Vufflens-la-Ville, Penthaz, Daillens et Entreroches où une bifurcation permettait d'atteindre Eburodunum (Yverdon), de deux façons, soit par Chavornay, Essert-Pittet et le pied des collines au sud de la plaine de l'Orbe, soit par Orbe et les collines au nord du marais.

Ainsi que vous le savez, Yverdon commença par être un simple « vicus », situé le long de la grève du lac qui, à cette époque, avançait jusqu'au quartier actuel des Jordils. Ce « vicus » primitif fut incendié par les Alémanes lors de leur invasion sous le règne de Gallien (253 à 258). Après cette destruction l'on reconstruisit le « vicus » avec les matériaux provenant des ruines, mais en le transformant en un camp fortifié, vers la fin du III^{me} siècle ; c'est ainsi que le « vicus » d'Eburodunum devint le Castrum Eburodunense.

En se basant sur les monnaies trouvées dans la couche d'incendie, Rochat fixe la destruction de ce Castrum aux premières années du V^{me} siècle, vers 405 ou 407, ce qui donnerait au camp une durée d'un peu plus d'un siècle.

L'Eburodunum des Romains avait une certaine importance militaire qu'explique sa situation géographique ; placée au croisement de plusieurs routes de 1^{er} rang, la cité était protégée d'un côté par le lac, d'un autre par l'immense et impraticable marais, puis enfin par une rivière. Une bonne garnison pouvait arrêter une armée ennemie s'avancant par la vallée des lacs de Bienne et de Neuchâtel dans la direction du Léman.

A cette époque la route arrivant d'Avenches pénétrait dans le camp par une porte située sur le côté oriental et dont les restes ont été mis à découvert pendant les fouilles exécutées au Castrum en 1906, et qu'on peut appeler comme celle d'Avenches, « la Porte de l'Est ». Elle traversait le camp et se dirigeait à l'ouest, en ligne droite, sortait de

l'enceinte fortifiée et passait la Thièle sur un pont de pierre dont RoCHAT dit que les restes se voyaient encore au fond de l'eau de son temps ; et Crottet mentionne qu'en 1788 on retira de la rivière, à cet endroit, trente-deux pierres de taille.

Plusieurs tranchées ont été faites par RoCHAT sur l'emplacement de la voie romaine traversant les Jordils, et ont donné comme construction la structure déjà mentionnée ; c'est-à-dire que la route se composait de : 1^o Et tout au fond d'un lit de sable sur lequel est étendu du gravier. Sur ce gravier vient le noyau résistant formé de cette couche de pierres posées de champ. A certains endroits, offrant probablement moins de solidité, on a trouvé deux et même trois rangées de ces pierres posées les unes sur les autres. Comme couverture, par-dessus ce lit de pierres, venait encore une couche de gravier non brisé mêlé à du sable. En deux mots, ces routes romaines chez nous sont formées d'un lit plus ou moins épais de cailloux entre deux couches de gravier lié par du sable.

Un réseau de route reliait Yverdon aux autres cités romaines. Outre les deux tronçons venant de Lausanne par Chavornay et par Orbe, une voie conduisait à Avenches par Clendy, Cheseaux, Villars-Epenay, la Mauguettaz, Yvonand, la Tour de la Molière et Payerne. Un autre embranchement arrivait également à Payerne en passant par Pomy, Donneloye et Combremont-le-Petit.

Le pied du Jura était longé depuis Orbe et Baulmes par un chemin passant à Saint-Maurice, Onnens et connu encore aujourd'hui sous le nom de « la Vy d'Etraz ».

La route indiquée par Bonstetten, d'Yverdon à Orbe par Treycovagnes et Suscévaz est contestée avec des arguments sérieux par RoCHAT, qui la fait passer par le pied des collines au nord de la plaine de l'Orbe. Ces différentes voies de

communications ont été constatées sur de nombreux points de leurs parcours, et divers milliaires ont été trouvés, notamment à Treycovagnes, Chavornay, Enteroches, Montagny, Boscéaz, etc.

Une voie romaine reliait Yverdon directement à Pontarlier et Besançon en traversant le Jura par les gorges de Covatannaz. C'est de cette dernière route que je désire vous entretenir particulièrement aujourd'hui, après vous y avoir amenés par ce petit aperçu général.

L'existence de cette route n'a pas toujours été reconnue de façon définitive par tous les historiens. M. le prof. Maillefer, dans son intéressante étude sur les voies romaines dans notre pays, écrivait : « Y a-t-il un tracé plus court d'Yverdon à Pontarlier en passant par la gorge de Covatannaz et Sainte-Croix ? Si oui, il faudrait rapporter à ce tronçon le milliaire découvert à Montagny en 1862 par M. Louis Rochat, et transporté ensuite à Yverdon. »

Il n'admettait donc pas sans réserve l'existence de cette route. Crottet, lui, dans son histoire d'Yverdon, fait passer avec Bonstetten la route par Treycovagnes, se basant pour cela sur le milliaire trouvé dans cette localité, et de là la dirige sur Orbe.

Bonstetten de son côté a tracé sur sa carte archéologique du canton de Vaud, la voie reliant Yverdon au Jura par Montagny ; de là il passe un peu à droite d'Essert, puis à Peney pour arriver à Vuitebœuf. Pour ma part, je suis absolument d'accord avec ce tracé, et il semble qu'il ne serait pas difficile de retrouver dans les environs de Montagny le passage de la route romaine. En effet, les Romains établissaient leurs chemins avec une si grande connaissance des réalités, un sens si parfait de l'utilité que, si leurs voies de communication ont pour la plupart disparu de nos jours, à la surface du sol, malgré cela le trajet d'un grand nombre

de leurs routes est actuellement reconnaissable par le fait que des chemins modernes, de plus ou moins d'importance, parfois simple sente de dévestiture, suivent aujourd'hui encore leur tracé primitif.

L'ancienne route qui de Montagny passe devant le cimetière et, longeant les hauteurs, rejoint la chaussée un peu en dessous d'Essert, doit indiquer à peu de chose près le tracé de la voie romaine d'Yverdon au pied du Jura.

Arrivée à Vuitebœuf, la route d'Yverdon rejoignait celle venant d'Orbe en longeant le pied du Jura, et qui continuait dans la direction de Saint-Maurice, Bonvillars et Onnens.

Rochat mentionne encore un chemin romain ardu qui, de Vuitebœuf montait directement aux pâturages de Crébillon pour passer le col entre le Suchet et l'Aiguillon, et rejoindre la route de Jougne. Ce sentier est connu encore sous le nom de « Chemin de César ».

L'existence de la route traversant le Jura par les gorges de Covatannaz, en gravissant les pentes raides de Vuitebœuf à Sainte-Croix, ne peut plus faire l'objet du moindre doute. Elle est parfaitement visible et chacun peut la parcourir.

La table de Peutinger indique aussi clairement cette voie romaine conduisant directement d'Eborodunum à Abiolica, et j'ajoute que c'est même la seule figurant sur cette carte, qui d'Avenches et passant par Yverdon s'en va directement à Abiolica et Besançon.

La montée de Vuitebœuf à la Villette était roide, certes, et il fallut vaincre certaines difficultés pour longer sans danger les parois de rochers surplombant les précipices vertigineux des gorges de Covatannaz, mais ce n'était point pour effrayer des constructeurs de routes tels que les Romains.

Au sortir de Vuitebœuf, la route se dirigeait à droite, et se confond aujourd'hui avec le sentier conduisant à Grange-la-Côte. De là elle retournait sur la gauche, montait d'abord modérément, tout en se dirigeant vers les gorges mêmes, et peu à peu avec une pente accentuée, elle arrivait au-dessus

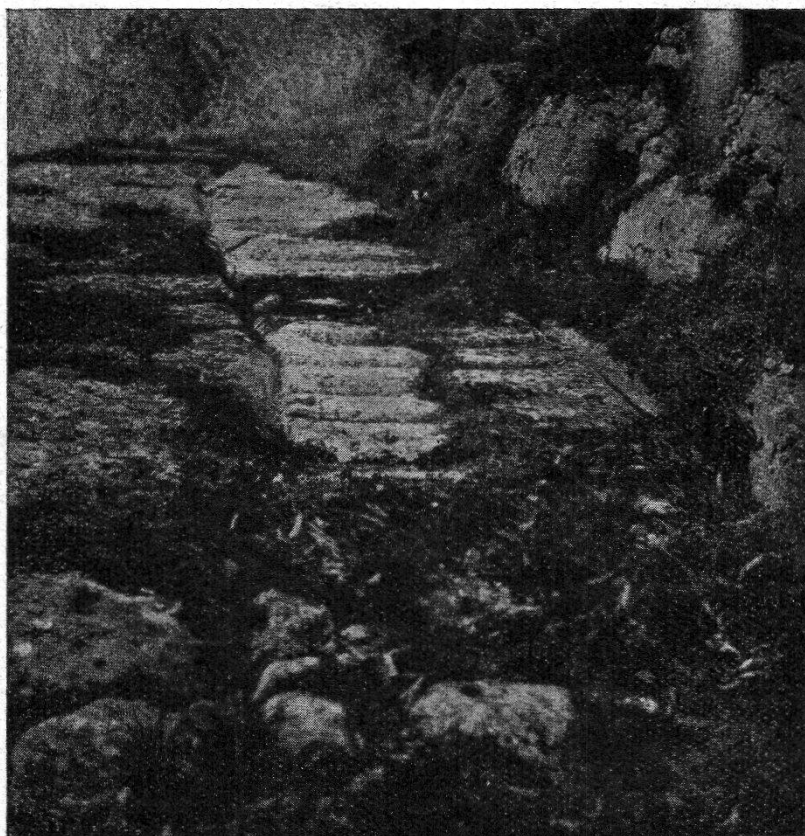


Figure 1. *

des grandes parois de rochers. C'est dans ce parcours-là que les restes de notre voie romaine sont encore visibles de la façon la plus probante et la plus intéressante. En effet, à chaque segment où la route passe sur le roc vif, on voit les

* Les vues qui illustrent le travail de M. Bourgeois ont été prises après qu'il eut déblayé le sol, et sur ses indications, par M. Alfr. Perret, photographe, à Yverdon. Les clichés ont été mis à notre disposition par la Direction du Musée National, que nous remercions de son obligeance.

sillons profonds dans lesquels roulaient les roues des chariots. Ces sillons sont éloignés de centre à centre de 1.08 à 1.10 mètre, et ont une profondeur atteignant 25 et même 30 centimètres. (Voir fig. 1.)

L'on a cru assez longtemps que ces sillons, constatés sur tant de routes romaines, étaient l'effet naturel de l'usure opérée par les roues des chars. Aujourd'hui il en est autrement, et l'on peut affirmer que ces profonds sillons ont bien été creusés par les constructeurs des routes dans le but évident d'empêcher les chariots de dévier aux endroits dangereux, et de régulariser le roulement des roues en évitant les heurts et les secousses par un sillage soigneusement égalisé.

Cette partie de notre tracé est conservé de façon tout à fait remarquable, au-dessus des précipices de Covatannaz. Il est permis de se demander si cet état de conservation exceptionnel est peut-être dû au fait qu'au moyen âge cette route fut abandonnée en faveur de celle des Clées à Jougne, changement qui fut provoqué peu à peu par les seigneurs de ces lieux qui avaient intérêt à faire transiter les voyageurs le plus longtemps possible sur leurs territoires en raison des avantages qu'ils en tiraient par les rançons, les droits de passage, les pillages même. Outre l'usure réelle, il est admissible aussi que l'eau de pluie, coulant précipitamment dans les ornières existantes, vu la pente rapide, aura contribué, de son côté, à les approfondir quelque peu. C'est ce qui expliquerait le fait qu'en bien des endroits le fond du sillon, dans sa coupe transversale, est arrondi en cuvette, ou, si l'on préfère, accuse la forme d'un tuyau coupé par la moitié dans le sens de la longueur.

Pour ceux qui douteraient encore du travail voulu et exécuté à la main, je citerai et leur montrerai sur place une autre preuve attestant bien la volonté de l'homme. En effet,

aux endroits où les sillons grimpent la pente rocheuse, des marches ou rainures transversales relient les deux ornières l'une à l'autre, offrant ainsi un plan à peu près horizontal aux pieds des mulets, ce qui leur donnait plus de sécurité sur le roc vif. Bien que les arêtes en soient émoussées par l'usage et le temps, ces marches sont encore parfaitement nettes et reconnaissables. (Voir fig. 2.)

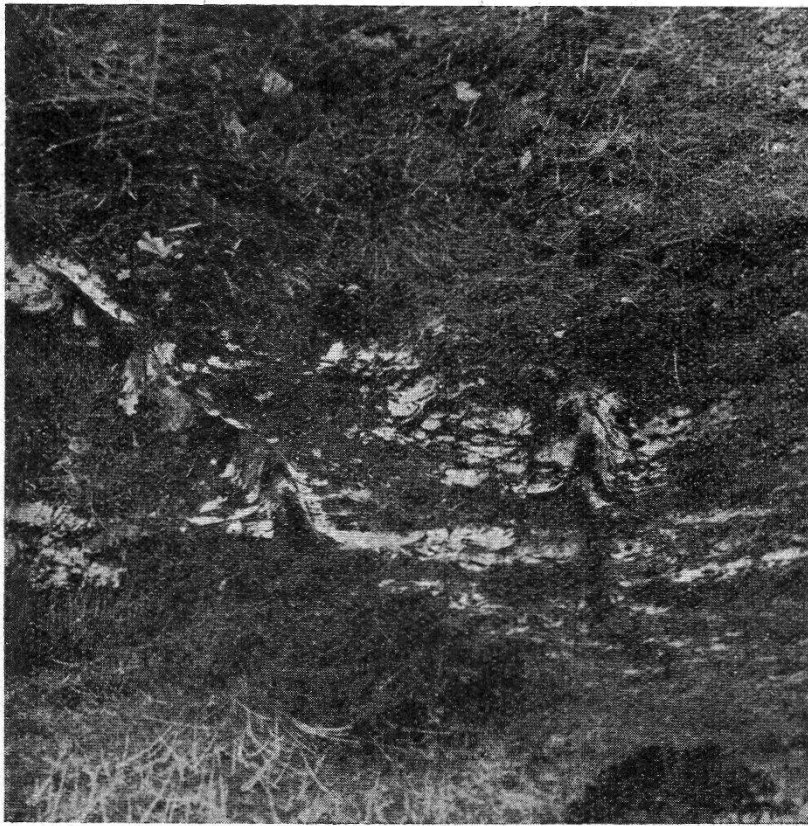


Figure 2.

L'on s'explique ainsi sur place aisément comment il se faisait que les routes romaines longeaient des précipices vertigineux sans danger. On creusait des sillons, dans lesquels les roues des chariots roulaient, évitant ainsi des déviations, et l'on taillait des marches transversales pour que les mulets puissent poser les pieds à peu près horizontalement, afin de les empêcher, eux aussi, de glisser. Aujourd'hui, nous faisons circuler nos véhicules, trains, tramways, etc.,

sur des rails sortant de terre. Les Romains, eux, n'avaient pas de rails posés sur le sol, mais ils les remplaçaient et assuraient la sécurité de leurs chariots par des sillons creusés profondément dans le roc. Simple et ingénieux, le moyen atteignait parfaitement son but.

Une question se pose à l'esprit en songeant aux chars grim pant et descendant ces pentes rapides dans leurs sillons. Comment se faisaient les croisements ? La réponse n'est pas bien éloignée et, avec des administrateurs tels que les Romains, il est permis de se représenter un service bien réglé pour le passage de ces tronçons creusés dans le rocher, soit en admettant que la montée se fisse à certaines heures, et les descentes de même, soit que l'on suppose des gardiens, postés de lieu en lieu et donnant des signaux aux conducteurs de chars.

Sur le parcours qui nous intéresse, de Vuitebœuf à la Villette, il ne serait pas difficile de préciser certains endroits où les croisements devaient se faire, soit sur des replats, soit là où l'espace entre la montagne et le précipice le permettait. Pour ces lieux de croisements on choisissait généralement des points où le sol était dépourvu de roc vif¹.

Un autre détail intéressant frappe l'observateur attentif qui monte notre route romaine de Vuitebœuf à la Villette. Sur plusieurs points du parcours l'on remarquera un autre sillon, creusé exactement de la même manière dans le roc, mais à environ 50 à 80 centimètres plus haut que la route elle-même, et de plus, seul, sans son inséparable compagnon.

Que signifie ce sillon isolé, dans cette position élevée ?

La réponse est très simple. A mes yeux il indique une première route, plus ancienne encore, et, qui, soit pour usure soit pour tout autre motif, aura exigé une réparation com-

¹ J'ai retrouvé, depuis, le lieu exact des croisements, reconnaissable à la bifurcation de trois paires de sillons.

plète. On aura alors creusé la nouvelle voie dans le roc, à environ 50 centimètres plus bas, travail qui aurait fait disparaître le sillon du côté du précipice, tout en épargnant celui du côté de la montagne en raison de l'augmentation de largeur acquise par la pente sur la coupe transversale. (Voir fig. 3.)

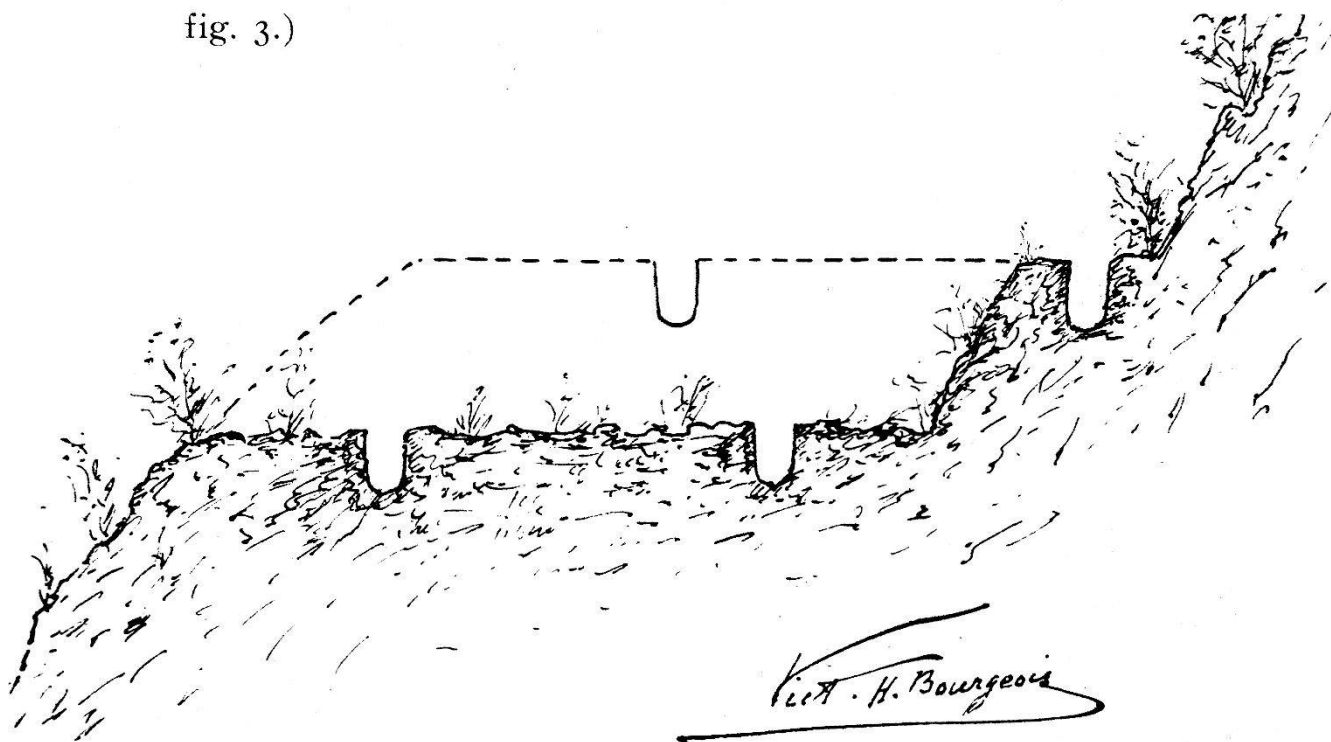


Figure 3.

Un fait important semble confirmer mon hypothèse ; c'est le milliaire romain trouvé à Montagny par Rochat et transporté ensuite à Yverdon.

Ce milliaire porte l'inscription suivante, très importante au point de vue qui nous occupe. J'en donne ici la traduction complète :

« L'Empereur César Marc Aurèle Antonin (Caracalla) Pieux, Heureux, Parthique très grand, Britanique très grand, souverain Pontife, revêtu pour la seizième fois de la puissance tribunice, impéreur pour la deuxième fois, consul pour la troisième fois, proconsul, très puissant, très heu-

reux Prince Pacificateur du monde, a restauré les routes et les ponts dégradés par le temps. »

Et maintenant essayons de déterminer à quelle époque ce milliaire fait allusion. L'Empereur Caracalla régna de 198 à 217. Les divers titres honorifiques dont il fut revêtu au cours de son règne, comparés à ceux mentionnés sur le milliaire de Montagny, nous permettent de fixer à quelques mois près la date de cette inscription.

Caracalla reçut le titre de Félix en 213, année où il prit également la seizième puissance tribunice. Nous pouvons donc par ces titres affirmer que l'inscription du milliaire de Montagny mentionnant la restauration des routes romaines et des ponts, est de l'année 213. De plus le fait qu'elle indique encore le troisième consulat, tandis qu'à la fin de cette année 213 il portait le Cos. IIII, nous permet de supposer que notre inscription est du commencement de l'année.

Ce milliaire semble donc confirmer en tous points l'hypothèse que je vous ai présentée au sujet du troisième sillon, isolé et plus élevé que les deux autres, constaté sur plusieurs points de notre parcours.

Il est intéressant de comparer cette inscription de Montagny avec un autre milliaire de Soleure, se rapportant au tracé d'Avenches à Windisch, et disant que : « Marc Aurélius Antoninus, etc. (donc Caracalla avec tous ses titres), a restauré les routes et les ponts dégradés par le temps ».

Nous avons donc là identiquement la même inscription que sur le milliaire de Montagny. Un troisième milliaire, trouvé à Saint-Prex, porte également une inscription relative à Caracalla, ce qui prouve bien que cet empereur a fait des travaux considérables aux routes de notre pays. Les lieux habités se trouvaient naturellement à proximité des voies de communication. Dans notre contrée on connaît

les trouvailles faites à Orbe, entre autres les mosaïques de Boscéaz ; Baulmes a également fourni des murs romains, des tuiles à rebord, des monnaies des Césars, et une inscription sur marbre dont les lettres ont plus de 20 centimètres de hauteur. Près d'Essert sous Champvent j'ai recueilli moi-même des petits cubes de mosaïques formant le pavé d'une villa. Plus loin, au pied du Jura, j'ai également récolté, à quelque distance du village de Saint-Maurice, des fragments de mosaïques, de verres irisés, etc. Les localités de Peney et de Vuiteboeuf ont fourni, elles aussi, des trouvailles semblables, et près de ce dernier village, dans le bois des Tours, l'on a découvert une statuette de Mercure. Des monnaies romaines ont été trouvées près de la Vilette, au-dessus des gorges de Covatannaz, et des restes romains ont été mis au jour dans les environs de Sainte-Croix.

(*A suivre.*)

Victor-H. BOURGEOIS.
