

Zeitschrift: Archäologie der Schweiz : Mitteilungsblatt der SGUF = Archéologie suisse : bulletin de la SSPA = Archeologia svizzera : bollettino della SSPA

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Ur- und Frühgeschichte

Band: 9 (1986)

Heft: 3

Artikel: De la plaine de l'Orbe en Franche-Comté : voie romaine et chemin saunier

Autor: Mottas, François

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-8236>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.02.2026

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

De la plaine de l'Orbe en Franche-Comté: voie romaine et chemin saunier

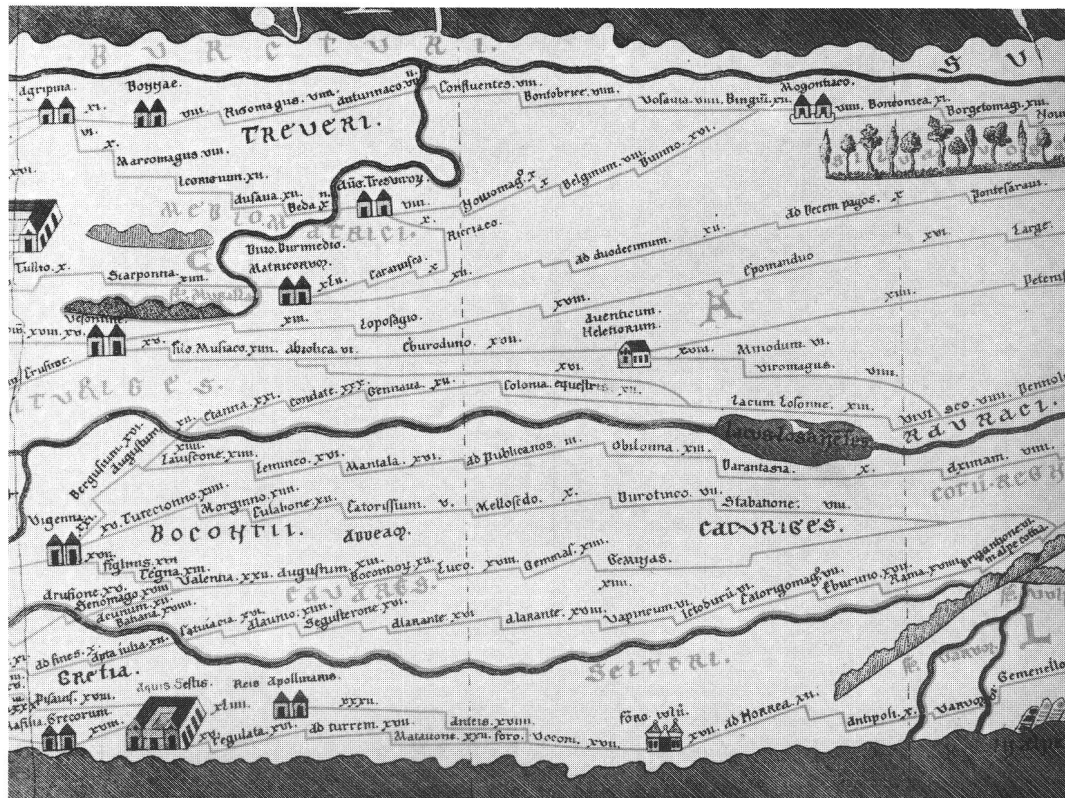


fig. 1
Table de Peutinger. Détail. D'après
K. Miller, Weltkarte des Castorius
(1888).
Detail der Peutingerschen Tafel, der
mittelalterlichen Abschrift einer
antiken Strassenkarte.
Dettaglio della tavola Peutinger,
copia medievale di una pianta
antica.

Les erreurs de la Table de Peutinger

Pour reconstituer le réseau des voies romaines dans le nord-ouest du canton de Vaud, l'historien dispose de deux sources privilégiées, la Table de Peutinger et les milliaires. La carte routière antique figure deux axes au travers de la région étudiée (fig. 1). Le premier relie Aventicum-Avenches à Eburodunum-Yverdon, distants de 17 lieues; les 37 km 3/4 que représente ce chiffre correspondent à la distance qui sépare effectivement les deux villes, que l'on passe par Montet et Payerne, ou par Estavayer et Grandcour¹. Au delà d'Eburodunum, la voie se poursuit vers l'ouest et gagne Abiolica (Pontarlier) en franchissant le Jura. Le second axe a pour point de départ une station routière lémanique, que la Table appelle Lacum Losonne, et aboutit lui aussi à Abiolica.

Il est apparu évident à la plupart des commentateurs que les deux axes figurés sur la Table de Peutinger coïncidaient avec les deux cheminements naturels qui traversent la chaîne du Jura au col des Etroits (Sainte-Croix) et au col de Jougne². Certaines singularités de la Table de Peutinger rendent cependant l'interprétation moins aisée qu'il n'y paraît de prime abord. Premièrement le trait qui unit Lacum Losonne à Abiolica présente un décrochement qui devrait correspondre, selon les conventions d'ordinaire appliquées sur la carte, à une station routière intermédiaire³. Celle-ci nous est connue par un document indépendant, l'Itinéraire d'Antonin (fin du 3^e siècle après J.-C.)⁴, qui place entre Lacu Lausonio et Arorica, à 18 mille pas de la première station et 15 lieues de la seconde, l'étape d'Urba⁵.

Autre singularité de la Table de Peutinger, les distances indiquées sur l'un et l'autre axes sont aberrantes. 6 lieues (environ 13 km) seulement séparent Eburodunum d'Abiolica, alors que la route actuelle du col des Etroits compte 41 km d'Yverdon à Pontarlier. De même, entre Lacum Losonne, une station qu'il convient de situer un peu à l'est de Morges⁶, et Abiolica, la Table indique 16 lieues (35 km 1/2) pour une distance réelle qui devrait être supérieure à 60 km⁷. Comment expliquer cette cascade d'erreurs? L'écart très important entre les distances réelles et les chiffres indiqués sur la carte exclut la banale faute de copie ou la coquille paléographique. C'est donc dans le dessin des routes, plutôt que dans les reports numériques, que doit se situer l'erreur du rédacteur. L'étude des milliaires le démontre, en mettant en évidence les différences en-

fig. 2
Milliaire d'Entreroches. Photo MHA.
Der Meilenstein von Entreroches.
La pietra miliare di Entreroches.



fig. 3
Milliaire de Treycovagnes. Photo
F. Mottas.
Der Meilenstein von Treycovagnes.
La pietra miliare di Treycovagnes.



fig. 4
Milliaire d'Orbe. Photo MHA.
Der Meilenstein von Orbe.
La pietra miliare di Orbe.



tre le réseau réel des voies romaines et la représentation qu'en offre la Table de Peutinger.

Les milliaires de la plaine de l'Orbe

Jusqu'à ce jour, 7 milliaires ont été découverts dans la plaine de l'Orbe et ses environs immédiats (fig. 5). Une seule pierre remonte au 2^e siècle de notre ère et mérite au sens propre le nom de milliaire puisqu'elle indique une distance calculée en milliers de pas (1000 pas = 1481,5 m); toutes les autres⁸ sont en réalité des pierres de lieues (1 lieue = 2222 m), érigées au 3^e ou au 4^e siècle. Voici, dans l'ordre chronologique, la liste de ces pierres:

1. Milliaire d'Entreroches (fig. 2), découvert à peu près au milieu de la gorge où fut installé le

canal. Au nom d'Hadrien, il signalait le 41^e mille à partir d'Avenches (CIL 17, 2, n° 500).

2. Pierre de lieues de Treycovagnes (fig. 3), au nom de Septime Sévère et de ses fils, érigée entre 202 et 204 après J.-C. et signalant la 21^e lieue à partir d'Avenches (CIL 17, 2, n° 673).

3. Pierre de lieues de Chavornay, au nom de Septime Sévère et de ses fils, érigée entre 202 et 204 après J.-C. et signalant la 23^e lieue à partir d'Avenches (CIL 17, 2, n° 672)⁹.

4. Pierre de lieues de Montagny, au nom de Caracalla, érigée en 213 après J.-C. et commémorant la remise en état des routes et des ponts écroulés de vieillesse¹⁰ (CIL 17, 2, n° 674).

5. Pierre de lieues de Planche-Guyon (Orbe), trouvée à l'endroit où la route du pénitencier de Bochuz, suivant le ruisseau des Vouattes, quitte à angle droit le chemin menant à Boscéaz¹¹. Au nom de Caracalla, elle commémorait la remise en état des routes et des ponts écroulés de vieillesse (CIL 17, 2, n° 501).

6. Pierre de lieues inédite, trouvée en 1983 à l'occasion de travaux de canalisation effectués près d'Orbe, au bas du Chemin de la Dame (CN 1202, coord. 531.000/175.660). Conservée au site archéologique de Boscéaz. Fragment de colonne avec moulure (remploi), en calcaire tendre de couleur blanche (fig. 4). Hauteur: 130 cm, diamètre: 51,5 cm. De l'inscription ne subsiste

que le début des deux dernières lignes (haut. lettres: 7 cm):

AVG [- - -]
L [- - -]

On reconnaît la fin d'une titulature impériale - Aug(usto) ou Aug(ustis) - et l'ébauche d'une indication de distance - L[eug(as) - - -]. Le compte en lieues date l'inscription au plus tôt de l'époque sévérienne, mais la position de l'Augustat en fin de titulature oriente vers une date plus récente, sans doute la fin du 3^e siècle ou le début du 4^e. Cette datation basse est confirmée par le fait que la colonne est un remploi. Ce n'est qu'à partir de l'invasion alamanne de 259/260 que les remplois se répandent dans les cités entre Alpes et Jura, et les premiers exemples paraissent remonter à l'époque de la première Tétrarchie¹². 7. Fragment inédit, repéré à l'époque des fouilles du castrum d'Yverdon (1906) dans le pré Piguet, où il se trouvait depuis longtemps¹³. Il se dresse aujourd'hui dans le square situé à l'intersection des rues des Philosophes, du Valentin et des Jordils. Ne subsiste que la partie inférieure de la colonne avec sa base cubique. Hauteur totale: 110 cm, diamètre: 50 cm; base haute de 34 cm et large de 54. Le cylindre, dont une moitié est très altérée, ne présente pas de traces d'inscription.

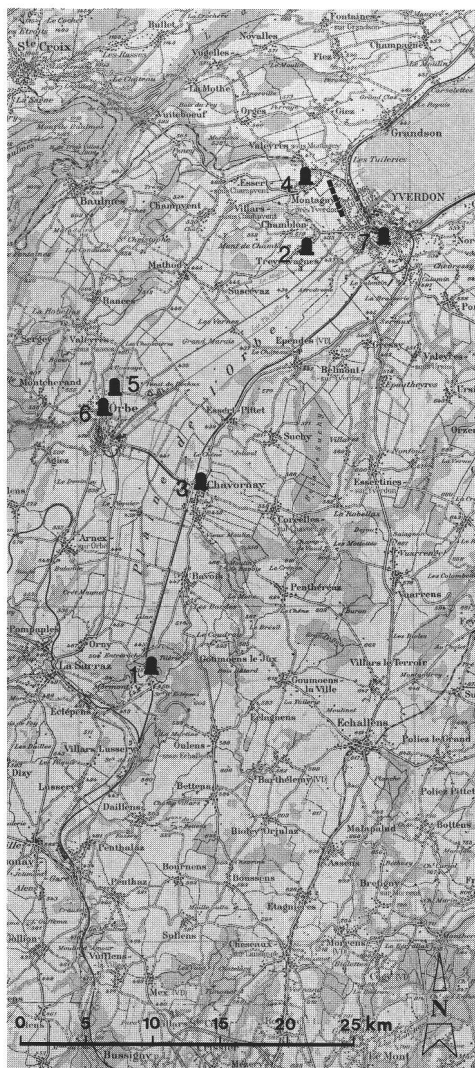


fig. 5
Carte des milliaires de la plaine
de l'Orbe. Dessin A. Rahman.
Reproduit avec l'autorisation de
l'Office fédéral de topographie du
24. 7. 1986.

■ 1 Milliaire.
---- 2 Trace de voie romaine (?).
Verbreitung der Meilensteine in der
Gegend von Orbe.
Distribuzione delle pietre miliari
nelle vicinanze di Orbe.



fig. 6
Trace d'une chaussée ancienne entre
Orny et Entreroches. Photo MHA.
Spuren einer alten Strasse zwischen
Orny und Entreroches.
Tracce di un'antica strada tra Orny e
Entreroches.

La voie Aventicum - Lacum Losonne

Des 7 milliaires de la plaine de l'Orbe, un seul paraît avoir été découvert in situ. Mis au jour lors des travaux de construction du canal d'Entreroches, il porte une indication de distance comptée à partir d'Avenches. Aussi ne peut-il être attribué qu'à une voie reliant cette cité au Léman, quelle que soit l'incertitude qui subsiste sur le point d'aboutissement de la route, Lacum Losonne, par Penthaz et la vallée de la Venoge, ou Colonia Equestris (Nyon) par Lavigny, 126 Aubonne et la route de l'Etraz¹⁴. Il

existait donc dans la plaine de l'Orbe une route ne se confondant pas avec les voies Eburodunum-Abiolica et Urba-Abiolica et gagnant à partir d'Yverdon la gorge d'Entreroches et le Léman. Bien qu'elle ne figure pas sur la Table de Peutinger, son existence est démontrée par une chaîne de milliaires (fig. 5) qui viennent confirmer l'information fournie par le milliaire d'Entreroches. Cette chaîne ne s'interrompt pas aux limites de la plaine de l'Orbe, mais elle possède des prolongements en direction de Nyon et de Soleure. Les pierres de lieues au nom de Caracalla, par

exemple, se rangent dans une série à laquelle appartiennent aussi les pierres de Saint-Prex et de Soleure et témoignent avec elles d'une réfection générale de l'importante voie militaire reliant Genève au Rhin par Avenches et Soleure, en l'an 213 après J.-C.¹⁵.

Quel était le tracé de cette voie dans la plaine de l'Orbe?

Les indications de distance portées sur les pierres de lieues de Treykovagnes (fig. 3) et de Chavornay, respectivement 21 et 23 lieues, n'aident guère à répondre à la question, quand elles n'ont



fig. 9
Le chemin Bourgeois et ses ornières.
Photo F. Mottas.
Der »chemin Bourgeois«, Radspuren.
Il »chemin Bourgeois«, con tracce di carro.



fig. 10
Le chemin Bourgeois: voie taillée avec banquette amont et marches.
Photo F. Mottas.
Der »chemin Bourgeois«, Strassen-trasse mit Abarbeitungsspuren.
Il »chemin Bourgeois«, la strada con tracce di lavorazione.

route changeait de direction et gagnait par le pied des collines Method, puis Rozaigue et les Granges-St-Germain. Entre celles-ci et les Granges-St-Martin, elle traversait l'Orbe pour continuer vers le sud, en passant sous Ar-nex, et obliquer finalement en direction d'Entreroches. Avant de pénétrer dans la gorge, elle coupait le marais d'Orny, où l'architecte Exchaquet vit au 18^e siècle une chaussée de 5 à 6 pieds de hauteur¹⁹. Était-elle d'origine romaine? Cet excellent connaisseur du monde antique qu'était l'Inspecteur des Ponts et Chaussées de Leurs Excellences²⁰ le considérait en tout cas, et l'on y aurait trouvé des tuiles et des briques romaines, ainsi que des vestiges de constructions²¹. Ici encore, on attendra des sondages archéologiques avant d'attribuer définitivement à l'époque romaine une chaussée également bien visible des airs (fig. 6).

La station routière d'Urba

Oubliée par le rédacteur de la Table de Peutinger, la station d'Urba ne pouvait se trouver qu'au voisinage du passage de la rivière qui lui a donné son nom. Le passage de l'Orbe s'effectuait dans la plaine²², en aval des ponts moderne et médiéval²³. C'est autour de lui que s'est développé, sur les deux rives de la rivière, l'habitat du Haut Moyen Age, 128 auprès de l'église St-Germain (rive gau-

che), paroissiale d'Orbe, et de la basilique St-Martin (rive droite), paroissiale du »vicus Tabernae«. Il est tentant de reconnaître dans le nom de l'un des plus vieux quartiers de la basse ville d'Orbe, attesté déjà au 10^e siècle²⁴, l'écho de la station routière romaine. L'appellatif Tabernae apparaît en tout cas comme caractéristique des relais routiers dans le domaine gallo-romain²⁵. Entre le passage de l'Orbe et le castrum d'Yverdon, on mesure sur la carte, en suivant l'itinéraire proposé pour la voie romaine, une distance de 13 km 1/2. La coïncidence avec les 6 lieues – 13 km 1/3 – qu'indique la Table de Peutinger au sortir d'Eburodunum est trop frappante pour être le fruit du hasard. L'erreur du rédacteur de la carte trouve ici une explication satisfaisante: au lieu de tirer un trait d'Eburodunum à Urba, en l'accompagnant de l'indication de distance exacte (6 lieues), il l'aura incliné directement vers Abiolica, par simple erreur ou par ignorance de l'endroit précis où s'effectuait la jonction entre les itinéraires Eburodunum – Abiolica et Lacum Losonne – Abiolica. Quant aux 16 lieues indiquées entre Lacum Losonne et Abiolica, on les rapportera à l'itinéraire Urba – Abiolica (Itinéraire d'Antonin: 15 lieues ou 24 mille pas) plutôt qu'à la liaison Léman – Orbe (Itinéraire d'Antonin: 18 mille pas), dont l'indication de distance aura disparu avec la chute de la station Urba.

Voie(s) transjurane(s)

Expliquer par une erreur de dessin les singularités de la Table de Peutinger, en faisant disparaître la liaison directe Eburodunum – Abiolica, soulève de nouvelles questions. Presque tous les historiens ont en effet admis, en se basant sur la représentation graphique de la Table (fig. 1), qu'il existait deux voies romaines franchissant le Jura dans le Nord vaudois, l'une reliant Orbe à Pontarlier par le col de Jougne, l'autre Yverdon à Pontarlier par Ste-Croix et le col des Etroits. Leur opinion a été confortée par la découverte, au début de ce siècle, de deux voies à ornières, tout à fait semblables, dans les bois de Ballaigues (route du col de Jougne)²⁶ et dans les bois de la Côte de Vuiteboeuf (route du col des Etroits)²⁷. Depuis lors, le caractère antique de ces installations rupestres n'a jamais été mis en doute, consacré qu'il était par les ouvrages de référence²⁸ et les nombreuses découvertes parallèles effectuées en divers points de la chaîne du Jura. S'il ne fait pas de doute que le col de Jougne a joué un rôle très important dans le réseau des voies impériales romaines, car il était placé sur l'axe direct qui reliait l'Italie à la Manche par le col du Grand-St-Bernard²⁹, on comprend mal la nécessité pour le pouvoir romain d'ouvrir, à moins de 12 kilomètres à vol d'oiseau, un second passage desservant le même itinéraire³⁰. L'objection, cependant, n'a pas été soulevée et la conviction de

fig. 11
Chemin creux près du domaine de la
Grange de la Côte. A gauche, borne
qui marquait autrefois la limite des
bois de LL.EE. Photo F. Mottas.
*Hohlweg beim Hof »La Grange de la
Côte«.*
*Via cava presso la fattoria »la
Grange de la Côte«.*



fig. 12
Tronçon de voie creusée d'une double
paire d'ornières et de marches
basses. Photo F. Mottas.
*Trassee mit zweifachen Karren-
geleisen und Stufen.*
*Via con carreggiata doppia e con
gradi.*



Bourgeois découvrant la «voie romaine» dans les pentes qui surplombent Vuiteboeuf a entraîné une adhésion unanime: »L'existence de la route traversant le Jura par les Gorges de Covattannaz³¹ en gravissant les pentes raides de Vuiteboeuf à Ste-Croix ne peut plus faire l'objet du moindre doute. Elle est parfaitement visible et chacun peut la parcourir.«³².

Le chemin Bourgeois et les plans anciens

Ce que Bourgeois, concentrant toute son attention sur les restes matériels qu'il avait sous les yeux, n'a pas remarqué, c'est que le chemin qu'il croyait découvrir était déjà connu et bien attesté par une série de documents d'époque moderne. Toute sa partie supérieure, avant qu'il ne rejoigne la route cantonale, figure encore sur les plans dressés par les géomètres de l'Etat de Vaud en 1850 et 1888³³. A cette époque, abstraction faite des chemins forestiers en cul-de-sac, trois voies de communication gravissent la Côte de Vuiteboeuf (fig. 8):

La route cantonale, établie en 1838, est la plus longue avec ses neuf virages en épingle à cheveux dont le dernier confine au territoire de Bullet; un deuxième chemin, segmenté, comporte aussi une série de lacets, plus courts et plus pentus; au sud enfin, le troisième chemin n'est autre que celui découvert par Bourgeois: le plus raide des trois, il n'est représenté que dans sa partie supérieure, sans lacets. La route cantonale disparaît des plans du début du 19^e siècle. En re-

vanche, le chemin en lacets n'y est plus segmenté et figure, par exemple, sur le plan cadastral de Ste-Croix, levé par Mayor entre 1811 et 1814³⁴, comme »route d'Yverdon à Ste-Croix«. Il comporte alors 10 lacets, dont les deux derniers dessinent un zig-zag très serré. Au 18^e siècle, on retrouve ce même chemin sur un plan non daté des bois de Leurs Excellences³⁵, accompagné d'une légende explicite: »Nouveau chemin de Ste-Croix«. Nous verrons plus loin qu'il s'agit du chemin construit par les gens de Ste-Croix autour de 1760. Sur le même plan est représenté, pour la première fois in extenso, le chemin Bourgeois, appelé »Grand chemin de Sainte-Croix«.

Enfin, sur les plans antérieurs à 1760, le chemin Bourgeois reste le seul figuré, avec une légende identique³⁶. Il se distingue des chemins postérieurs par le fait qu'il ne présente que deux virages en épingle à cheveux, le premier juste au-dessus du village de Vuiteboeuf, le second dans le haut du domaine de la Grange de la Côte, à la lisière de la forêt; il comporte en outre un zig-zag à l'emplacement où il quitte le territoire de Vuiteboeuf pour entrer dans celui de Ste-Croix. Ce tracé audacieux impose au chemin une pente moyenne d'environ 15%, alors que celle de la route cantonale est inférieure à 6%. Mais l'information essentielle fournie par la lecture des plans reste celle-ci: *le chemin Bourgeois était, dans la première moitié du 18^e siècle, le seul chemin de grande communication existant dans la Côte de Vuiteboeuf.*

Le chemin Bourgeois: structure et caractéristiques

Rien n'autorise, à première vue, à affirmer que le chemin pratiqué au 18^e siècle n'a pas pu être établi par les Romains. Au contraire, la nature des aménagements qu'il présente paraît corroborer une datation haute, puisqu'on a retrouvé des installations analogues sur d'autres routes présumées romaines du Jura³⁷. Ce qui caractérise d'abord le chemin Bourgeois, c'est la présence d'une paire d'ornières partout où le rocher affleure à sa surface (fig. 9). Distances d'environ 1 mètre, elles ont une voie (écartement axial) voisine de 110 cm³⁸. En certains points (fig. 8C), le couloir de circulation n'est large que de 120 cm et il était impossible au charretier de marcher à côté de son char. En d'autres endroits, une sorte de trottoir est aménagée dans le roc afin de faciliter le passage du charretier (fig. 10). L'espace de roc compris entre les ornières est grossièrement aplani et, dans les passages les plus abrupts, des marches ou des rainures transversales ont été taillées (fig. 12). Il est rare que la route excède 2 m de largeur et souvent elle borde immédiatement le précipice ou s'enfonce en chemin creux. Quelques soutènements apparaissent çà et là, toujours du côté du précipice, qui n'ont guère plus d'une ou deux assises de gros blocs. Certains tronçons, non signalés par Bourgeois, sont pavés et il arrive que le glissement d'une dalle ait rompu l'ali-

fig. 13

Voie retaillée: à droite, le chemin de 1712; à gauche (flèche), l'ornière amont de l'ancien chemin. Photo F. Mottas.

Trassee mit Abarbeitungsspuren.
Via con tracce di lavorazione.



fig. 14

Travaux de 1712: voie abaissée et élargie. Photo F. Mottas.

Im Jahre 1712 verbessertes Trassee.
Via migliorata nel 1712.



gnement de l'ornière. La pente enfin est très irrégulière et peut, dans les passages les plus scabreux, dépasser 20 %.

La réfection de 1712

Les aménagements du chemin Bourgeois sont-ils trop rustiques, ou, paradoxalement, trop importants et coûteux pour être attribués à une époque plus récente que l'époque romaine? Pour répondre à cette question, il faudrait connaître l'aspect de la route au début du 18^e siècle et la nature des travaux qui y furent entrepris du Moyen Âge à la fin de l'Ancien Régime. Or, une lettre du sieur Lambalet, Commis à la Voiture des Sels de Bourgogne, nous apprend qu'en 1711 la route de la Côte de Vuiteboeuf était devenue presque impraticable³⁹: «Je scay par moi même le mauvais état ou elle est, et l'impossibilité qu'il y a d'y faire passer des voitures; ceux des voituriers, que la nécessité force à le faire, rendent les bosses [les tonneaux de sel] si mal conditionnées qu'il n'y a plus absolument moyen de se servir de cette route, si vous n'avez agreable d'y apporter un prompt remède.» La réparation fut aussitôt décidée par Leurs Excellences et le capitaine von Diesbach chargé d'établir un projet. Ce n'est qu'en automne 1712 que débutèrent les travaux, et il fallut une intervention de l'ambassadeur de France à Soleure pour mettre fin aux tergiversations qui empêchaient leur prompt réalisation. Leurs Excellences n'apportèrent que des modifications de détail au projet von Diesbach; elles insistèrent cependant pour que soit ménagée, de place en place, une possibilité d'évitement pour les chars se rencontrant, tout en conservant au chemin sa largeur originelle, pour d'évidentes raisons de sécurité⁴⁰. Le chemin subit donc une réfection générale, à laquelle contribuèrent les communiens de Ste-Croix pour la main-d'oeuvre et les transports et Leurs Excellences pour les outils, la poudre et «les maîtres roqueteurs»⁴¹. Le projet de von Diesbach⁴² énumère les travaux à accomplir: élargir le chemin dans une quinzaine de passages trop étroits, comme ce tronçon où il s'agit de «faire sauter les deux cotés pour élargir le chemin, qui ne l'est que comme les deux roues du chariot peuvent passer», redresser trois coudes

en faisant sauter le rocher, paver une dizaine de passages et aplanir les inégalités du roc, creuser en deux points «des pas ou degrez pour les piez des chevaux, dans le roc».

Comme le plan qui accompagnait le projet soumis à Leurs Excellences semble perdu, et qu'on ignore à quel endroit précis commençaient les réparations, il est difficile de situer exactement dans le terrain les aménagements mentionnés, malgré le toisage qui les accompagne. Il apparaît cependant que la partie inférieure du chemin, sauf en deux endroits⁴³, n'a été que peu remaniée; 325 toises, soit environ 850 m de chemin, situées surtout aux limites du domaine de la Grange de la Côte (fig. 11), sont signalées comme des tronçons «ou le paysant peut faire de lui même ce qu'il y faut faire». Dans la région du coude principal du chemin débutaient les travaux plus conséquents, taille de marches et élargissement du chemin. Mais c'est surtout au delà de la route forestière et du point 826, là où le chemin doit couper plusieurs bancs de rocher, que les interventions des mineurs se multiplient. Or, c'est justement sur ce tronçon que l'on remarque aujourd'hui que le rocher a été attaqué. Sur deux points au moins la concordance entre les indications de von Diesbach et les observations que l'on peut faire sur le terrain est excellente. C'est d'abord un passage où la voie, marquée de deux paires d'ornières se chevauchant, est directement adossée au rocher (fig. 12). Sur celui-ci on distingue encore la marque d'un jeu d'ornières antérieur, tombé en désuétude. L'installation d'une nouvelle voie à un niveau inférieur est bien marquée par von Diesbach: «15 Toises, qui est un endroit dont il faut approfondir la voye du chariot, de dessus, en faisant sauter le roc avec le mineur.» Quelque 50 mètres plus haut, le chemin s'élargit pour former dans le roc une terrasse surplombant la gorge de l'Arnon (fig. 8F). De nouveau un état ancien du chemin est visible dans une ornière unique creusée au sommet de la banquette qui borde la voie, 90 cm au-dessus de la surface de circulation (fig. 13). Un important volume de rocher a été déblayé, sur une longueur de plusieurs mètres et une largeur de 2 mètres, pour créer la nouvelle voie qui dessine une courbe adoucie et suffisamment large pour que sa moitié sud puisse être utilisée comme place d'évitement (fig. 14). Le rapprochement s'impose avec le texte de von Diesbach: «12 Toises,

ou il faut faire sauter le roc de la largeur de 6 piez et rompre le roc en dessous du chemin la longueur de 20 piedz, afin de faciliter le détour rapide qu'il y a dans lesdits endroits».

Le problème des ornières

A l'énumération des travaux effectués en 1712, on ne peut manquer d'être frappé par le faisceau de concordances qu'ils présentent avec les traces visibles du chemin Bourgeois: encaissement de la voie, nivellement des aspérités, passages en escaliers, banquette pour le charretier, places d'évitement, pavages, pas un seul de ces aménagements n'est absent des quelque 2 kilomètres de chemin que l'on peut suivre aujourd'hui. Pour rustiques qu'ils soient, ils n'en sont pas romains pour autant. Une seule installation n'apparaît pas dans les textes, les ornières. Mais leur présence est démontrée de manière incontestable par l'injonction qui clôt le projet von Diesbach: «Ce chemin doit estre rétabli de la largeur de la voye ordinaire avec un sentier que le charitier puisse aller à costé de son char et attelage.» Le mot voie est pris ici dans son sens technique – écartement des roues d'un véhicule –, et le texte montre clairement que les responsables de la réfection entendaient conformer la structure de la voie à réparer au standard des véhicules en usage dans la région. Le fait qu'un double sillon s'observe sur les nouvelles surfaces de circulation aménagées en 1712, sans être mentionné

fig. 15
Voie taillée du Haut Hauenstein.
Photo F. Mottas.
Das Trasse am Oberen Hauenstein
mit Abarbeitungen.
La via del Hauenstein superiore con
tracce di lavorazione.



fig. 16
Bas de la Côte de Vuiteboeuf
(fig. 8C): chemin creux (prof. 3–4 m).
Photo F. Mottas.
Hohlweg bei Vuiteboeuf.
Via cava presso Vuiteboeuf.



dans le projet de construction, paraît conduire à la conclusion que les ornières ont été créées par l'usure plutôt que par la main de l'homme. Il n'y a pas lieu ici d'apporter une réponse définitive à un vieux problème non résolu: les ornières rupestres sont-elles artificielles, résultat du travail d'un outil, ou naturelles, produit du frottement des roues⁴⁴? En revanche, il faut trouver une explication au fait que la voie mesurée dans la Côte de Vuiteboeuf (écartement axial: 108–109 cm; interne: 99–100 cm; externe: 118–120 cm) est identique à celle mesurée sur la plupart des voies rupestres du Jura⁴⁵. La concordance des mesures prises sur les chemins du Bözberg, du Haut Hauenstein, de Vuiteboeuf et de Ballaigues, tous considérés comme romains, a conduit le monde savant à admettre implicitement une voie standardisée d'environ 110 cm valable pour l'époque romaine dans la chaîne du Jura, l'empire romain apparaissant logiquement comme le seul pouvoir à même d'imposer une mesure unificatrice sur une aussi vaste étendue. Toutefois, il n'a pas échappé aux spécialistes que la voie de 110 cm ne correspondait pas au standard romain, nettement supérieur⁴⁶, une observation qui a conduit certains à la considérer comme celtique⁴⁷. Le fait que cet écartement s'observe sur l'ancien chemin du Passwang, qu'on ne peut guère faire remonter au delà du Moyen Âge et qui ne prit de l'importance qu'au 16^e siècle, paraît diriger l'enquête vers une époque beaucoup plus

récente. Il ne faut pas oublier qu'au début du 18^e siècle la voie rupestre du Haut Hauenstein (fig. 15) voyait encore passer les attelages et que les véhicules y roulaient nécessairement dans les ornières de 110 cm⁴⁸. Au Bözberg, le rude chemin rupestre du Windischthal resta en usage au moins jusqu'au 16^e siècle, et il figure encore sur la carte dressée par Mirani en 1774 avec la mention »Ehemalige Strass«⁴⁹. Le sondage effectué en 1923 dans sa partie supérieure, qui révéla sur les traverses de bois compartimentant le pavage, ainsi que sur celui-ci, des ornières dont les bords intérieurs étaient écartés d'un mètre, permit la découverte, sous le pavage, d'un certain nombre de clous de fers à cheval⁵⁰. Ceux-ci datent la partie haute du chemin du Windischthal, ornières comprises, d'une époque plus récente que le 12^e siècle⁵¹.

Ornières et trafic: la Route du Sel

Aux observations qui précèdent, il faut ajouter le fait que la voie de 110 cm est adaptée à un type de véhicule qui, s'il n'est pas absent du monde romain, n'y a toutefois pas été utilisé pour le transport des marchandises pondéreuses: la charrette à brancards. L'étroitesse des voies rupestres, qui, par endroits, ne dépassent pas 120 cm de largeur, exclut le recours au mode de traction que les Romains vouaient au trafic lourd, l'attelage sous le joug. Or, il est incontestable que les ornières des voies rupestres,

leur profondeur le montre, ont été surcreusées par le passage répété de véhicules de charge. Entre Vuiteboeuf et Ste-Croix, nous savons ce que transportaient charrettes et haquets: la voie de la Côte de Vuiteboeuf était un chemin saunier, que les documents bernois des 17^e et 18^e siècles appellent, comme le chemin du col de Jougne, »Salzstrasse«. Les 1500 à 1600 bosses de sel bloquées au magasin de Ste-Croix par l'état déplorable du chemin laissent imaginer l'importance de ce trafic autour de 1711⁵². Plus sporadiquement, d'autres marchandises descendaient la Côte de Vuiteboeuf, comme un mandat de 1704 en témoigne: »... toute la nuit et à toute heure, il passe des chariots chargés de vin, que c'est les Bourguignons qui le voient fort avant dans les terres de Leurs Excellences«⁵³. Quant au trafic montant, on n'en entend pour ainsi dire pas parler: seuls les communiens de Ste-Croix ramenaient de leur moulin de Vuiteboeuf la farine qu'ils y avaient fait moudre.

Aux origines du chemin de la Côte de Vuiteboeuf

A quand remonte la création d'un chemin carrossable, corollaire du développement des transports transitant par Ste-Croix? Les restes matériels du chemin de la Côte de Vuiteboeuf témoignent d'une longue histoire. A une centaine de mètres du point 826 (fig. 8E), par exemple, on distingue dans le roc

fig. 17
Chemin de 1760: soutènement du 1er
lacet (fig. 8D). Photo F. Mottas.
Stützmauer am Weg von 1760.
Muricciolo di sopporto sulla via del
1760.

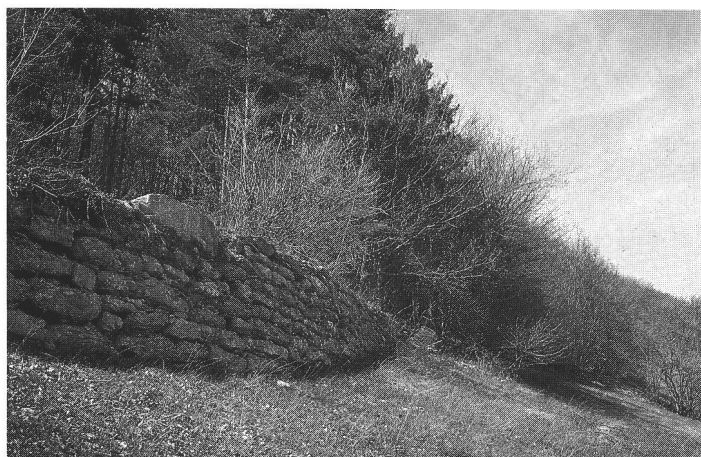


fig. 18
Bloc inscrit («1752») au départ du
chemin de 1760 (fig. 8G). Photo
F. Mottas.
Eingehauene Jahreszahl am Weg von
1760.
Data incisa sulla via del 1760.



qui borde le chemin, côté montagne, 5 ornières qui s'ajoutent à celles du chemin en usage dans la première moitié du 18^e siècle. Ces ornières, toutes uniques, et chacune placée plus haut que la précédente, attestent l'existence de 5 chemins antérieurs aux dernières réfections du 18^e siècle. L'un après l'autre, ils ont été condamnés par la création d'un cheminement nouveau, aménagé à un niveau inférieur. Partout dans la pente des doublets viennent confirmer la profondeur historique du chemin. Ainsi, dans sa partie inférieure (fig. 8C), ce ne sont pas moins de 7 chemins en faisceau, plus ou moins enfoncés dans le terrain (profondeur max. : 4 m), que distingue un oeil exercé (fig. 16). Est-ce à dire que l'origine du chemin est romaine? Bourgeois le pensait, qui ajoutait à ses observations des arguments d'ordre toponymique et archéologique. Les uns comme les autres soulèvent d'importantes objections. Caduque l'hypothèse qui voulait voir dans le nom du col des Etroits une déformation du toponyme routier Etraz. Comme l'a démontré Ernest Muret⁵⁴, l'appellation locale, les Etrêr, n'est que la forme patoise de l'expression «les étroits», couramment employée pour désigner un défilé. Contestable aussi l'affirmation que l'on a trouvé dans les environs de Ste-Croix «une quantité de preuves de la présence des Romains, objets, tuiles, monnaies, etc.».

A-t-il même existé un habitat romain sur le plateau de Ste-Croix? On peut sé-

rieusement en douter, puisque les mentions par Viollier d'une villa romaine près de Ste-Croix et par Paillard de tuiles romaines et de quelques mosaïques aux environs de Vers chez la Besse font toutes deux référence à une notice de Troyon où il n'est question d'aucune de ces trois trouvailles⁵⁵. Et il faut encore soustraire des vestiges attribués à Ste-Croix les découvertes faites au Chasseiron, dans un sanctuaire de hauteur qui n'a rien à voir avec le chemin de la Côte de Vuiteboeuf⁵⁶. Restent un certain nombre de monnaies⁵⁷ qui, si elles montrent qu'un sentier a existé sur le plateau de Ste-Croix, n'autorisent pourtant pas à y restituer l'infrastructure qui aurait été nécessaire au passage des légions et du cursus publicus sur ces hauteurs désertes.

Il ne semble donc pas que le chemin de la Côte de Vuiteboeuf ait été rendu carrossable avant que les Grandson ne créent un habitat permanent au voisinage de leur château de Ste-Croix, bâti en 1317⁵⁸. Leur intérêt était d'attirer le trafic du col de Jougne sur leurs terres. Mais l'installation d'un péage au Franc Castel, aux frontières de leur seigneurie, vint contrecarrer ce projet. Il fallut près d'un siècle pour que s'établisse un *modus vivendi* et que les gens de Ste-Croix se débarrassent de leur réputation bien établie de brigands. La confirmation répétée des franchises de péage dont jouissaient les gens de Ste-Croix et Bullet d'un côté, d'Yverdon de l'autre⁵⁹, et la création d'un péage à Vuite-

boeuf⁶⁰ montrent que les conditions requises pour un développement des communications sont réunies dès le milieu du 15^e siècle. Dès lors, et jusqu'à la réfection de 1712, on n'enregistre plus que des témoignages marquant un progrès continu du trafic:

- 1536: démantèlement du Franc Castel⁶¹;
- 1560: signature d'un traité entre Leurs Excellences et Claude Franchet fixant un forfait douanier pour tout le sel de Bourgogne destiné à Berne et passant au péage de Vuiteboeuf⁶²;
- 1646: construction à Yverdon d'un magasin pour le sel et le vin (Salzhush)⁶³;
- 1664: établissement d'un logis public à Ste-Croix⁶⁴.

Ruine et abandon du chemin de 1712

Lorsqu'au printemps 1713, le lieutenant Lutz parcourt la Côte de Vuiteboeuf, où le chemin vient d'être remis à neuf, il peut consigner dans sa relation de voyage⁶⁵ la réussite des travaux ordonnés par Leurs Excellences: «Des Witeboeuf à Ste Croix, ou il y a une grande Montée, et ou c'est qu'on a travaillé, on peut assurer qu'il n'y a pas un meschant Pas (...); jamais d'Homme vivant on n'y a vu un plus beau et meilleur chemin; on peut monter et descendre la Coste à cheval sans crainte.» Pourtant, une trentaine d'années plus tard, un mémoire dénonce l'ina-

daptation du chemin aux conditions modernes du trafic et propose de l'abandonner pour un nouveau tracé par la gorge de Covatannaz⁶⁶. Berne consentira seulement à quelques réparations, fournissant la poudre nécessaire. Mais la décision de Leurs Excellences est prise: c'est le chemin de Ballaigues qui sera corrigé et complètement restauré (1745-1747). Dès lors, déserté par le trafic, le chemin de la Côte de Vuiteboeuf tombe rapidement dans un état d'abandon si avancé qu'une partie de la population de Ste-Croix, habituée à tirer sa subsistance du charriage des marchandises, se trouve soudain plongée dans la misère⁶⁷. Les appels à l'aide de la commune restent toutefois lettre morte, jusqu'à cette ultime supplique du 1^{er} février 1760, évoquant la déplorable condition du chemin: »Dans la Route qui conduit de Vuiteboeuf à Ste Croix, il y a une côte attenante au Château de Ste Croix, en haut laquelle est un chemin d'environ 1200 Toises, dont au centre est un espace d'environ 340 Toises qui se trouve extrêmement mauvais et gaté, un chemin étroit de 5 pieds, siz sur Pierres lisses, et d'une rapidité afreuse, bien scabreux, raboteux et bordé de précipices, sa pente étant par plusieurs espaces d'un pied de chute sur 4 de longueur, d'autres d'un sur 4 1/2 et d'autres d'un sur 5; d'où il est aisé de concevoir qu'il est bien difficile et très dangereux d'y passer, soit en descendant, soit en montant, et que la maintenance en est très onnereuse.«⁶⁸. Le 13 février 1760, la Chambre des Péages du Pays romand consent enfin à donner un préavis favorable à la construction par les communiars de Ste-Croix et de Bullet d'un tronçon nouveau de route, »zwar in Ihren eigenen Kösten«⁶⁹. »En rendant praticable la Coste de Voiteboeuf a toutes sortes de voitures«, comme le demandait le subdélégué Blondeau de Pontarlier⁷⁰, les deux communes allaient réaliser le tour de force de créer sur les hauteurs de Vuiteboeuf la première route moderne ouverte à tous les types de véhicules.

Pourvue de lacets, qui réduisaient enfin le pourcentage des pentes à des valeurs décentes, la nouvelle route, d'une largeur constante de 4 m, suscite l'admiration par la puissance de ses soutènements de gros blocs (fig. 17 et 8D), et l'on reste confondu devant la qualité générale de l'ouvrage qui sert aujourd'hui de base à un chemin forestier d'une viabilité excellente. Témoin de la

détermination des habitants de Ste-Croix, un bloc daté de 1752 – c'est à cette date que fut ébauchée la nouvelle route par l'aménagement d'un long mur de soutènement au pied d'une carrière – rappelle encore au promeneur le

souvenir de cette hardie réalisation (fig. 18 et 8G). Quant à l'ancien chemin, laissé à l'abandon, il continua à faire office de sentier et de raccourci, jusqu'au jour de sa redécouverte par Bourgeois.

- 1 L'itinéraire passant par Payerne est reconstitué par D. Viollier, Carte archéologique du canton de Vaud (1926) 408s.
- 2 Viollier (note 1) 410-415. F. Staehelin, Die Schweiz in römischer Zeit (3. Aufl. 1948) 356 s. G. Walser, Die römischen Strassen in der Schweiz. 1. Teil: Die Meilensteine (1967) Carte. E. Meyer et al., Ur- und frühgeschichtliche Archäologie der Schweiz. 5: Die römische Epoche (1975) Cartes 1-2. F. Mottas, Les voies romaines en terre vaudoise. Strasse und Verkehr 68, 1982, 112 ss. Corpus Inscriptionum Latinarum (CIL) 17, 2 (1986) 185 ss. et 254.
- 3 Viollier (note 1) 410.
- 4 O. Cuntz, Itineraria Romana I (1929) 348, 2-4.
- 5 D. van Berchem, Les routes et l'histoire (1982) 63: »Le nom [d'Urba] manque dans la Table de Peutinger, mais la station correspondante y est bien indiquée, entre Pontarlier (Ariolica) et Lausanne.«
- 6 Sur l'emplacement de cette station, cf. Mottas (note 2) 115.
- 7 On compte actuellement 68 km de Morges à Pontarlier par Orbe; l'itinéraire d'Antonin suggère une distance un peu plus courte: 18 milles entre le Léman et Orbe et 15 lieues (ou 24 milles, selon les manuscrits) entre Orbe et Pontarlier, ce qui donne un total de 60 à 63 km.
- 8 Sauf peut-être la colonne anépigraphe d'Yverdon.
- 9 La partie inférieure de l'inscription, considérée comme perdue (CIL 17, 2, 257), a été retrouvée dans le dépôt lapidaire du Musée cantonal d'archéologie à Lausanne.
- 10 Vias et pontes vetustate collapsos restituit.
- 11 S.W. Poget, Le milliaire romain de Boscéaz près Orbe (1932) 27, n.6.
- 12 Cf. F. Mottas, Milliaires et vestiges des voies romaines du canton de Vaud, AS 3, 1980, 162.
- 13 Journal de fouilles du docteur Paul Jomini, conservé aux Archives cantonales vaudoises (ACV), AMH D 21, p. 27 (photo) et 32.
- 14 Sur ces deux voies concurrentes, l'une pratiquée surtout en temps de paix, l'autre à valeur stratégique, voir Mottas (note 2) 114 s. Le milliaire d'Enteroches ne saurait appartenir à la voie reliant Lausanne à Pontarlier (Walser, CIL 17, 2, 188), car dans cette hypothèse il ne devrait en aucun cas porter une distance comptée à partir d'Avenches, qui n'est pas sur cet itinéraire.
- 15 G. Walser, Festschrift für Artur Betz (1985) 644. Mottas (note 12) 166. Milliaires de St-Prex et de Soleure: CIL 17, 2, no 126 et 666.

Sur la même route, une seconde série paraît constituée par les pierres de lieues de Messey et de Crans (CIL 17, 2, no 136 et 137), datées de 201, et celles de Penthaz (CIL 17, 2, no 499), Chavornay et Treyconvignes, de 202-204 après J.-C.

16 Pour A. Kasser (Où la voie romaine d'Yverdon à Orbe traversait-elle le marais? Rev. hist. vaud. 55, 1947, 99-103), la voie romaine passait justement par Treyconvignes et Suscévaz. La preuve en serait donnée par l'existence dans le Petit Marais d'une ancienne chaussée sur laquelle un sondage a été effectué. Il a révélé une série de couches de gravier reposant sur un fascinage de branchages. Cette technique de construction ne correspond pas à ce qui a été observé sur les voies romaines des Grands Marais du Seeland: cf. Burckhardt-Biedermann (note 37) 7. H. Schwab, Le passé du Seeland sous un jour nouveau (1973) 104 s.; en revanche les documents médiévaux d'Yverdon attestent l'emploi de fascines de branchages dans les travaux d'entretien des chemins (cf. R. Déglon, Yverdon au moyen âge, 1949, 259). Romaine ou non, la chaussée découverte par A. Kasser pourrait d'ailleurs n'avoir eu qu'un intérêt local (exploitation de la pierre de Chamblon?).

17 Cf. G. Kasser, Notes hydrographiques sur la région d'Yverdon au XIII^e siècle, Rev. hist. vaud. 67, 1959, 77. R. Kasser, Eburodunum I (1975) 24 ss. et fig. 11. B. Wohlfarth, Die »cordons littoraux« von Yverdon-les-Bains VD, AS 8, 1985, 241-244.

18 Bourgeois, ASA N.F. 29, 1927, 150.

19 Viollier (note 1) 416 s. Cf. Plan d'Orny de 1784 (ACV GB 69b 2), pl. 46: »Ancienne Chaussée Romaine tendant dès Orbe à Entre Roches«.

20 Cf. Walser (note 15) 645.

21 Fr. de Gingins-La-Sarra, Histoire de la Ville d'Orbe et de son château dans le Moyen-Age (1855) 6.

22 Peut-être à gué: Fr. de Gingins-La-Sarra (note 21) 23.

23 Sur les ponts d'Orbe, cf. Fr. Barbey, in E. Mottaz, Dictionnaire historique, géographique et statistique du Canton de Vaud, t. 2 (1921) 353 s.

24 Diplomata Helvetica varia (Beil. zu Hidber, Schw. Urkundenregister, 1923), no 11: in fine Tabernis siue Urba.

25 Tab. Peut. et It. Ant. 355: Rheinzabern (Pfalz); Ausone Mos. 8: station sur la voie Bingen-Trèves; Ammien Marc. 16, 11, 11 et 17, 1, 1: Saverne (Alsace).

26 P. Maillefer, Rev. hist. vaud. 8, 1900, 130 s.

27 V.-H. Bourgeois, La voie romaine des Gorges 133

- de Covatannaz sur Yverdon, ASA N.F. 25, 1924, 185-192; 29, 1927, 149-154; Rev. hist. vaud. 33, 1925, 65-79 et 108-117; 35, 1927, 332-343.
- ²⁸ A. Grenier, in J. Déchelette, Manuel d'archéologie préhistorique, celtique et gallo-romaine 6, 2 (1934) 368 ss. H. Bulle, Geleisstrassen des Altertums. Sitzungsber. der Bayer. Akad. der Wiss., 1947, Heft 2, 1-133.
- ²⁹ Avant les règnes de Tibère et de Claude, il est même possible que le col de Jougne ait été le seul passage couramment pratiqué entre Genève et le confluent de l'Aar et du Rhin; cf. D. van Berchem (note 5) 59.
- ³⁰ La nécessité d'un double passage n'apparaîtra qu'avec le partage des souverainetés ou, plus tard, la divergence des intérêts communaux.
- ³¹ En réalité la route n'emprunte pas les gorges de l'Arnon, trop encaissées, mais les contourne par la Côte de Vuiteboeuf.
- ³² Bourgeois, Rev. hist. vaud. 33, 1925, 72.
- ³³ ACV GC 1549 (Ch. Pillichody); GC 1578 (C. Bourgeois).
- ³⁴ ACV GB 124a 2.
- ³⁵ ACV GC 279.
- ³⁶ ACV GC 663: Plan de la Route des Vuiteboeuf à la Borne de Souveraineté de la Franche Comte (de Traytorrens, 1746); GC 666: Plan géométrique du vieux chemin des Vuiteboeuf vers chés les Jaccard et du Nouveau à faire en passant par Covatannaz (Haldimand, 1745); GC 667: Plan de nivellement des Vuiteboeuf vers chés les Jaccards (Haldimand, 1745); GB 67b: Plans des Bois que LL.EE. possèdent rièr le Balliage d'Yverdon (1742); GB 279a 2: Plan de Vuiteboeuf (Rod, 1719). Ce dernier plan ne figure que la partie inférieure du chemin, avec la légende «Chemin public tendant des Vuiteboeuf à Ste.Croix».
- ³⁷ Cf. R. Laur-Belart, Untersuchungen an der alten Bözbergstrasse. ASA N.F. 25, 1923, 13-24. Id., Zwei alte Strassen über den Bözberg. Ur-Schweiz 32, 1968, 30-52. Th. Burckhardt-Biedermann, Die Strasse über den oberen Hauenstein am Basler Jura. Basler Zeitschr. für Gesch. und Altertumskunde 1, 1901, 1-52 et 153-201 (voir en partic. p. 9 ss.). W. Reber, Zur Verkehrsgeographie und Geschichte der Pässe im östlichen Jura (1970).
- ³⁸ Nos propres mesures varient de 107 à 109 cm.
- ³⁹ ACV Bm 17¹. L'orthographe d'époque a été respectée dans les textes cités.
- ⁴⁰ ACV Bn 1, vol. 5, p. 321: »... in betrachtung aber gemelte Strass ein pass und zugang in Ihr. Gn. Land, keines wegs erweiteret noch breiter gemacht werden sollte, als sie bissher gewesen ...«.
- ⁴¹ Ibid.: »vier steinbrecher und zwey beschieser«.
- ⁴² ACV Bm 17¹: Détail et Sepecification [sic] des ouvrages qui sont à faire au chemin de la Coste du dessus de Vuiteboeuf.
- ⁴³ Dans la zone du 1er lacet, au sortir de Vuiteboeuf, et dans celle du zig-zag à cheval sur la frontière communale (fig. 8 A et B).
- ⁴⁴ Laur-Belart (note 37, 1968) 33 penche pour le résultat du frottement, incriminant le système de freinage par blocage des roues, mais il a contre lui les ouvrages de référence: Grenier (note 28) 370 et Bulle (note 28) 8 ss.
- ⁴⁵ Ecartement externe de 120 cm à Ballaigues (P. Maillefer, Rev. hist. vaud. 8, 1900, 130); interne de 100 cm environ au Bas Hauenstein; interne de 100 cm et externe de 120 cm environ au Bözberg, au Haut Hauenstein et au Passwang; interne de 100 cm et externe de 124 cm environ à la Schafmatt (Reber, note 37, 101, 24, 132, 167 et 67).
- ⁴⁶ 135 cm à Pompéi, 138 cm près de Pierre-Perthus, de Besançon et au Mont-de-Lans (Isère), 145 cm à Aix-en-Provence, d'après Bulle (note 28) 125.
- ⁴⁷ Bulle (note 28) 120-124.
- ⁴⁸ Burckhardt-Biedermann (note 37) 10 et 153; le tracé de la route sera corrigé entre 1738 et 1748.
- ⁴⁹ Laur-Belart (note 37, 1968) 44. Reber (note 37) 25-28 et fig. 3.
- ⁵⁰ Laur-Belart (note 37, 1923) 19 s. (note 37, 1968) 30.
- ⁵¹ Laur-Belart (note 37, 1968) 36 s.
- ⁵² Voir note 39.
- ⁵³ ACV Ba 30, vol. 6, fol. 4.
- ⁵⁴ Zeitschr. für schw. Gesch. 11, 1931, 422.
- ⁵⁵ Viollier (note 1) 142. E.-L. Paillard, Sainte-Croix (1943) 61. Troyon, Mémoires et doc. de la Soc. d'hist. de la Suisse romande 25, 1868, 514 s.
- ⁵⁶ Cf. P. Aebischer, Zeitschr. für schw. Gesch. 14, 1934, 300.
- ⁵⁷ Voir par ex. L. Rochat, Mitth. antiqu. Ges. Zürich 14, 1862, 79.
- ⁵⁸ Sur l'histoire de Ste-Croix, voir Mottaz (note 23) 587-597.
- ⁵⁹ ACV Bb 1, vol. 9, 299 s. Cf. Déglon (note 16) 307.
- ⁶⁰ Attesté au milieu du 15e siècle par le Tarif général pour les Péages rièr le Pays de Vaud (Arch. comm. Lausanne, C V, Y 20).
- ⁶¹ Mottaz (note 23) 591.
- ⁶² ACV Bb 58, fol. 90 s.
- ⁶³ ACV Bb 1, vol. 7, 54-61.
- ⁶⁴ Mottaz (note 23) 592.
- ⁶⁵ ACV Bm 17¹.
- ⁶⁶ ACV Bm 17¹, liasse 1745.
- ⁶⁷ ACV Bb 41, vol. 6, 879 s.
- ⁶⁸ ACV Bb 41, vol. 7, 331.
- ⁶⁹ ACV Bb 41, vol. 7, 335.
- ⁷⁰ ACV Bb 41, vol. 6, 883 (2. 5. 1758).

Von der Orbe-Ebene in die Franche-Comté: Römerstrasse und Saumpfad

Auf der Peutingerschen Tafel sind zwei Strassen von der »plaine de l'Orbe« in die Franche-Comté eingezeichnet. Beide besitzen falsche Distanzangaben, die nicht auf Abschreibfehler, sondern eher auf einen falschen Eintrag der Routen zurückzuführen sind. Darauf weisen auch die bis heute in diesem Gebiet gefundenen 7 Meilensteine hin. Sie zeigen, dass durch die Orbe-Ebene eine Strasse führte, die von Yverdon durch die Schlucht von Entreroches den Genfersee erreichte.

Auf der Peutingerschen Tafel fehlt ausserdem die Station Urba/Orbe, ein wichtiger Etappenort auf dem Weg vom Genfersee nach Ostgallien.

Während die römische Strasse von Orbe nach Pontarlier über den Col de Jougne eine wichtige Verbindung nach Ostgallien bildete, war die erst in Mittelalter und Neuzeit ausgebaute Strasse über den Col des Etroits in römischer Zeit höchstens ein Saumpfad.

Dalla pianura dell'Orbe alla Franche-Comté: strada romana e sentiero

Sulla tavola Peutinger sono indicate due vie di collegamento tra la »plaine de l'Orbe« e la Franche-Comté. Le distanze segnate sono sbagliate per ambedue le vie e l'errore non è dovuto alla trascrizione ma piuttosto al percorso erraneo. Lo indicherebbero le sette pietre miliari trovate in questa regione. Esse dimostrano che esisteva una via attraverso la pianura dell'Orbe, da Yverdon traversava la gola di Entreroches e raggiungeva il lago Lemanno.

Manca inoltre sulla tavola Peutinger la stazione Urba/Orbe, tappa importante sulla via dal lago Lemanno in Gallia orientale. La strada romana da Orbe a Pontarlier per il colle di Jougne era un collegamento importante con la Gallia orientale, mentre la via per il colle des Etroits, ingrandita nel medioevo e in tempi recenti, all'epoca romana era tutt'al più un sentiero. S.S.