

Zeitschrift: Le conteur vaudois : journal de la Suisse romande
Band: 4 (1866)
Heft: 3

Artikel: [Lausanne]
Autor: Balvignac, John
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-178770>

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: 08.02.2026

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

CONTEUR VAUDOIS

JOURNAL DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les Samedis

PRIX DE L'ABONNEMENT (franc de port):

Un an, 4 fr. — Six mois, 2 fr. — Trois mois, 1 fr.

Tarif pour les annonces: 15 centimes la ligne ou son espace.

Lausanne.

Résultats nouveaux et complètement inédits de quelques études sur les noms locaux, sur l'état passé et sur l'état présent de cette ville.

I.

LOUSONNE fut le premier nom de Lausanne. On sait que l'ancienne ville n'occupait point l'emplacement actuel, et qu'elle s'élevait sur la rive Lémanique. Lousonne fut d'abord une cité lacustre, aussi les traces des ruines murales y sont-elles plus rares que les pilotis. Après la conquête, les Romains établirent plusieurs édifices sur la grève, peut-être y transférèrent-ils la cité tout entière, si, à leur époque, elle se dressait encore sur les eaux, ce qui est difficile à prouver. Quoi qu'il en soit, bien des choses curieuses ont été découvertes là où la ville existait. On possède des bronzes, un certain nombre d'inscriptions lapidaires, quelques débris de monuments publics et de temples dont plus d'une colonne *porte* encore, c'est-à-dire sert toujours, soutient vigoureusement sa charge, dans la cathédrale chrétienne. Tout Lausannois connaît le marbre célèbre conservé à l'Hôtel-de-Ville, et qui nous révèle l'ancienne forme du nom de la vieille cité.

Ce nom ne paraît pas impossible à traduire. Facétieuses ou sérieuses, les étymologies n'ont pas manqué jusqu'à ce jour : pour les uns, c'était la *ville du Soleil*; pour les autres, c'est la *ville des Anes*. Leurs auteurs nous paraissent avoir, visant trop bas ou trop haut, manqué le but.

Essayons :

Dans l'ancienne langue du pays, appelez-la celtique si vous voulez, ON ou ONNE, signifiait eau; dans la même langue, SON ou SONNE avait la valeur de notre mot *lac*. L'allemand SÉE est le même mot, légèrement altéré ou modifié. Son pour *lac* est conservé dans le nom de Grandson, l'antique place forte qui hérita peut-être du nom de la grande ville lacustre dont les restes ont été retrouvés près de Concise.

Lou n'est pas sans analogie avec *locus*, qu'on prononçait probablement *loucus*, comme dans le moyen-âge, et, de nos jours encore, tant de noms de lieux écrits par o se prononçaient ou se prononcent comme s'il y avait ou ; témoins : le Val d'Aouste, le chemin des Roumieux, Genthoud, Moudon, Mounetier, Mournex, Ou-

On peut s'abonner aux Bureaux des Postes; — au Cabinet de lecture place de Saint-Laurent, à Lausanne; — ou en s'adressant par écrit à la Rédaction du *Conteur Vaudois*. — Toute lettre et tout envoi doivent être affranchis.

leyres, Oullon, Ouron, Roulle, etc. Lou, disons-nous, paraît être l'équivalent de *LIEU* de rassemblement, emplacement bâti, forteresse, ville, cité.

Ainsi LOUSONNE, cette reine des flots, cette antique Venise du Léman, c'était, d'après la signification de son nom, le lieu bâti sur l'eau, la ville riveraine par excellence, la *cité DU LAC*, comme Loudon, Loudoun, Loudun, et autres noms analogues, sont ceux de *lieux bâti*, voisins des *côtes arides*, des *falaises*, des *DUNES*, en un mot. Le mot *LOUVRE*, signifiait un *lieu bâti* avec soin, un château remarquable; on le retrouve ailleurs qu'à Paris.

La variante LON n'est pas rare : London, en Angleterre; Londres, près de Montpellier; Lon, dans le département du Gers; Lons, dans celui des Basses-Pyrénées et Lons-le-Saulnier, la ville des salines, sont des exemples de cette forme.

Plusieurs centaines de noms locaux de la France commencent par les radicales LO, LON, LOU ou LU, très souvent identiques.

En parlant du mot *eau*, Bridel dit que chaque village vaudois, que presque chaque fontaine, présente une prononciation différente; nous pourrions en dire autant des sons affectés au mot qui nous occupe parmi les innombrables nations des Gaules. L'ancien nom de Lyon : *LUGDUNUM*, ou mieux *LUGUDUNUM*, qu'on prononçait Log, Loug, Logo ou Lougoudunum est une curieuse variante. Mais, ne nous aventurons pas plus loin dans les brumes sombres...

Comme nous l'avons dit, nous pensons que, bien qu'elle soit indiquée sur le marbre de Vidy, la prononciation ou est un idiotisme; le véritable ancien nom de la ville dont nous nous occupons était probablement LOSONNE; la forme LOSÈNE se rencontre au moyen-âge, et il est bon de constater en passant qu'un village du Lyonnais porte le nom de LOZANNE.

Remarquons encore que, si l'antique cité prit son nom du lac sur lequel s'étendait son empire, le lac, à son tour, reçut celui de la ville, car, durant plusieurs siècles et presque jusqu'à nos jours, la dénomination de *LAC DE LOSANNE* prévalut dans l'usage.

Il est probable que LOUSONNE était une ville fort ancienne, car celle de Nyon, qui présente des sculptures architecturales où le galbe phocéen est aussi

reconnaissable qu'au temple de Vernègues en Provence, et que sur les monuments de l'Asie-Mineure, celle de Nyon, disons-nous, malgré son incontestable antiquité, porte un nom qui indique une origine relativement moderne, car *NoVIDUNUM* signifie à la lettre : Villeneuve-des-DUNES.

Lacustre et *terrestre*, tout l'antique LOUSONNE fut balayé en 563, par le flot amoncelé derrière le TAURE-TUNUM couché en travers du Rhône.

L'emplacement de la ville antique, plein d'attérissements marécageux, a pris le nom expressif de VIDY : *lieu humide, inondé, situé au bord de l'eau*; sa radicale IDE : *eau*, d'origine hellénique, est conservée dans plus d'un patois. Le VIDOURLE, rivière séparant le département du Gard de celui de l'Hérault, offre la même racine étymologique. La variante IVE ou YVE se voit dans VIVY, au bord de la Sarine, et dans YVOIRE, sur la rive du Léman ; comme EVE, autre variante, se montre dans EVIAN, ville peu éloignée d'Yvoire ; dans GENÈVE, à la queue du lac ; dans le torrent de ROUGÈVE et dans le nom de VEVEY, cette ville prospère qui semble devoir succéder un jour au Lausanne des Helvètes et de Romains.

(Reproduction interdite.)

John BLAVIGNAC.

Des chaussées en asphalte comprimé.

On emploie depuis très longtemps l'asphalte coulé pour former le sol des trottoirs, pour couvrir les terrasses, et, en général, pour former un sol imperméable. On trouve des gisements d'asphalte naturel sur toute la ligne du Jura ; les deux principales exploitations s'en font au Val-de-Travers, dans le canton de Neuchâtel, et à Seysset, dans le département de l'Ain. Cet asphalte est un calcaire imprégné, d'une manière très intime, d'une quantité de bitume qui varie entre six et dix pour cent de la masse totale. On sépare le bitume par la fusion, on le coule en pains et, au moment de l'employer, on le mélange à une certaine quantité de gravier.

Depuis quelques années, on utilise l'asphalte sous une autre forme, et l'on en construit des chaussées destinées à la circulation des voitures, et qui doivent présenter par conséquent une résistance que n'offre pas l'asphalte coulé de nos trottoirs. Au lieu de séparer le bitume de la roche dans laquelle il est disséminé, on brise cette roche en morceaux de la grosseur d'une noix, on porte ces fragments à une température de 100 à 140 degrés sur de grandes surfaces de tôle, analogues aux fourneaux d'évaporation des salines de Bex ; la masse se désagrège, se réduit en poussière et on la dépose sur le sol que l'on veut asphalter. On la comprime successivement au moyen de pilons en fonte, puis, au moyen de trois rouleaux, le premier de 200 kilogr., le second de 800 kilogr. et le troisième de 1800 kilogr., jusqu'à ce qu'elle soit réduite à une épaisseur de cinq à six centimètres. Deux ou trois heures après le passage du dernier rouleau la chaussée peut être livrée à la circulation. Ajoutons que la couche d'asphalte repose sur une couche de béton de dix centimètres d'épaisseur et bien desséché.

La première application de ce système a été faite en 1849, par M. l'ingénieur Mérian, sur la partie de la route de 1^{re} classe qui traverse le village de Travers, et malgré quelques imperfections, inhérentes à un premier essai, cette chaussée est encore aujourd'hui en parfait état. C'est le hasard qui a conduit à ce mode d'application de l'asphalte. Les chariots qui conduisent la roche de la mine de Travers à l'usine où se fait la séparation du bitume

laissaient tomber sur la route des fragments d'asphalte qui, chauffés par le soleil et comprimés par le passage des voitures, formèrent bientôt une surface résistante. On essaya alors d'exécuter régulièrement ce qui se faisait ainsi d'une manière accidentelle, et les chaussées en asphalte comprimé étaient inventées.

C'est en 1854 que la première chaussée en asphalte comprimé fut établie à Paris ; la surface construite cette année-là s'éleva de 7 à 800 mètres carrés ; quatre ans plus tard, cette surface était de 8000 mètres et, au commencement de 1865, elle était de plus de 150,000 mètres. Un grand nombre d'autres villes ont suivi l'exemple de Paris : Lyon, Rouen, Lille, Marseille, Bruxelles, Londres, possèdent aujourd'hui des surfaces considérables de rues ou places recouvertes d'asphalte.

On voit donc que ce nouveau mode de construction des rues et routes a pris une grande faveur qu'il doit à plusieurs avantages qui lui sont particuliers. Le tirage des voitures est très sensiblement diminué, comparativement à ce qu'il est sur le pavé ou sur le macadam ; ensuite la chaussée est peu sonore, ce qui est un grand avantage pour les rues voisines des hôpitaux, des églises, des administrations, etc. Enfin, l'asphalte ne produit pas de boue, car son usure est insensible. L'épaisseur de la chaussée diminue un peu dans la première année de son établissement, par la suite du tassement que subit la première couche bitumineuse, elle reste ensuite sensiblement la même, comme le prouvent certaines chaussées construites à Paris depuis plus de dix ans et qui sont aujourd'hui en aussi bon état qu'au premier jour.

Le nettoyage des rues est des plus faciles ; un simple arrosage suffit pour faire disparaître la boue que les voitures et les piétons apportent des portions de rues qui ne sont pas encore asphaltées.

On pourrait craindre que les chevaux ne glissent plus facilement sur l'asphalte que sur le pavé ; l'expérience a démontré que, pour les rues qui ne présentent pas une forte pente, les chevaux avaient le pied aussi ferme sur l'une des chaussées que sur l'autre. Des relevés officiels faits à Paris pendant plusieurs mois consécutifs ont fourni les résultats suivants : dans une rue pavée en blocs de grès cubiques, il y a eu un cheval abattu sur 1508 circulants, et, dans une rue dont la chaussée est en asphalte comprimé, un cheval abattu par 1409 circulants. Le macadam seul présente des avantages sur l'asphalte au point de vue du glissement, surtout pour les chevaux de luxe, courant à grande vitesse ; mais les inconvénients du macadam compensent, et au delà, cet avantage spécial.

Le glissement de l'asphalte serait bien moindre si n'était la boue apportée de rues pavées, boue grasse et savonneuse, bien plus glissante que celle qui provient des routes en macadam. Mais cette boue peut être si facilement enlevée par le lavage que cette cause de glissement peut être considérablement atténuée.

Dans les rues qui présentent une certaine pente, on peut donner prise aux pieds des chevaux en traçant sur la chaussée, pendant que l'asphalte est encore chaude, des lignes croisées, figurant les joints du pavé et n'offrant pas, comme ceux-ci, l'inconvénient de retenir les débris organiques qui nuisent à la salubrité des villes.

L'asphalte du Val-de-Travers est celui qui paraît le mieux convenir à l'usage que nous venons d'indiquer. L'établissement des chaussées coûte en France 15 fr. le mètre carré, mais les frais d'entretien sont presque nuls ; du reste, on remet une pièce neuve à la chaussée aussi facilement qu'à un habit, et sans nuire à la circulation générale ; c'est l'affaire de deux ou trois heures.

La ville de Lausanne paraît peu susceptible d'utiliser l'asphalte comprimé pour la construction de ses rues, à cause de leur pente. Nous croyons cependant qu'on pourrait tenter avec avantage cette application à la chaussée du Grand-Pont ; l'insuffisance de la largeur des trottoirs est aujourd'hui notable ; la circulation des piétons augmente cependant sans cesse sur ce boulevard de Lausanne, et la chaussée toute entière, si elle était praticable en