

**Zeitschrift:** Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** - (1952)

**Heft:** 6

  

**Artikel:** Le Château de Glérolles

**Autor:** Baud, J.-P.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-775129>

### **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:** 04.04.2026

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

# LE CHATEAU DE GLÉROLLES

Le lac Léman est entouré de châteaux. Nyon, Rolle, Morges, plus loin Chillon sont comme les pierres précieuses de sa couronne. Parmi elles, il en est une qui brille d'un éclat particulier, le Château de Glérolles, entre Cully et Saint-Saphorin. Planté sur un étroit rocher au bord de l'eau et comme rejeté dans le lac par la montagne abrupte, par la large route du Simplon et la voie ferrée, Glérolles laisse pendre les branches de ses saules pleureurs dans l'onde claire de ses rivages. Juste Olivier l'appelaient «le Chillon de Lavaux», sans doute parce que sa situation est semblable au château voisin. Si Glérolles n'a pas la beauté sévère ni l'unité de Chillon, il n'en a pas moins, par la diversité même de ses styles, un très grand charme. L'aile ouest, avec ses façades massives percées de meurtrières, a conservé l'allure forteresse qui caractérisait Glérolles au moyen âge, tandis que l'aile est, ornée de fenêtres carrées et entourée de jardins ombrés, a un air de maison de maître où il fait bon vivre. Les propriétaires successifs de Glérolles y ont apporté chacun des transformations, sans pour cela altérer le visage de cette belle demeure. Château fort, maison vigneronne, maison d'agrément, Glérolles est tout cela à la fois, résumant ainsi sur une petite surface l'histoire, les travaux et les plaisirs du pays. Les origines du Château de Glérolles sont fort anciennes; on en attribue la fondation à Landry de Durnes, qui fut évêque de Lausanne au XII<sup>e</sup> siècle. Quoi qu'il en soit, aussi haut qu'on remonte dans nos archives, on constate que Glérolles appartient aux évêques de Lausanne qui, dès le début du XIV<sup>e</sup> siècle y placèrent un châtelain chargé en particulier d'exercer la justice au nom de l'évêque. La situation du château, en bordure de l'importante voie de communication qui relie l'Italie à la France, en faisait un excellent poste d'observation et de surveillance. Nombreux étaient

les marchands italiens et français qui passaient sous ses murs. La mission du châtelain était de les protéger contre les attaques des brigands postés dans les taillis et les vignes des alentours.

Le châtelain de Glérolles rendait sa justice avec l'assistance de jurés. Les accusés, détenus à Chexbres, étaient amenés au château par un étroit chemin, «le sentier des condamnés». A Glérolles, ils étaient enfermés dans les salles de la tour ronde ou du donjon. Certains même étaient mis dans une cage de bois renforcée de lames de fer et qui n'avait d'autre jour qu'un petit guichet muni de barreaux. C'était «la cage des sorciers».

Les derniers évêques de Lausanne vouèrent à Glérolles un soin tout particulier. Attirés sans doute par le charme de ces lieux et la douceur du climat, ils firent du château une de leurs résidences préférées pour eux-mêmes et les membres de leur famille. Aymon de Montfaucon restaura au début du XVI<sup>e</sup> siècle l'aile est du château, celle qui regarde vers Saint-Saphorin, tandis que son successeur, Sébastien de Montfaucon fit d'importantes transformations au corps du bâtiment adossé au donjon. L'un et l'autre scellèrent ces travaux en apposant aux façades les armes de leur maison et leur devise: si qua fat a sinant («si le sort le permet»). Mais le sort n'a pas permis aux évêques de Lausanne de rester longtemps encore au Château de Glérolles. En 1536, les Bernois envahirent le Pays de Vaud. Chassé de Lausanne, l'évêque Sébastien se réfugia à Glérolles. C'est de là que, le 25 janvier 1536, il envoya une lettre au bailli de Vevey pour lui demander son aide en vue de repousser l'envahisseur. Cette lettre fut interceptée par les Bernois qui, par la suite, occupèrent toutes les possessions de l'évêque de Lausanne. Les Bernois installèrent à Glérolles un nouveau châtelain puis, au début du XIX<sup>e</sup> siècle, le

château fut vendu à des particuliers. C'est l'un de ces propriétaires qui démolit la haute tour carrée qui dominait tout l'édifice... parce qu'elle faisait trop d'ombre sur ses vignes. L'ancien château fort, le redoutable poste de surveillance n'était plus à cette époque qu'un domaine de rapport.

Tous les voyageurs qui ont passé par Glérolles ont été frappés par sa beauté. Beaucoup s'y sont arrêtés et leur curiosité fut souvent récompensée. Ainsi on raconte qu'un beau jour de l'automne 1759, un voyageur couvert de poussière s'arrêta au pied du vieux château et s'assit sous un noyer près de ses murailles. Là, il se mit à écrire avec rapidité. Intrigué par cet inconnu, le banneret de Glérolles s'approche. Le voyageur lève alors les yeux et dit au banneret: «Vous avez de bien belles vignes, monsieur, et le vin doit être fort bon, à en juger par la chaleur qui frappe ces rochers.» «Mais, monsieur, répondit le banneret, pour juger de la qualité d'un vin, il faut le goûter. Descendez, s'il vous plaît, à la cave.»

Tous deux descendent et, au cours de la conversation, le banneret demande le nom de son hôte. Celui-ci se présente: Rousseau.

«Rousseau! Monsieur Jean-Jacques! s'écrie le banneret. Eh! Monsieur, excusez-moi de vous avoir reçu ainsi. Et moi qui vous donnais du nouveau!»

Le banneret met aussitôt en perce un tonneau d'une bonne année et se fait apporter une solide collation.

Et le banneret raconta que lorsque Rousseau reprit le chemin de Vevey, il était bien un peu gai et chantait de tout son cœur les couplets du «Devin du village».

Voyageurs qui passez par Glérolles, souvenez-vous de Rousseau. Arrêtez-vous en ces lieux et peut-être goûterez-vous vous aussi le vin vieux qui vous fera reprendre votre chemin en chantant. J.-P. Baud.

## LES NOUVEAUX SERVICES DE CLASSE TOURISTE SUR L'ATLANTIQUE NORD

Une grande expérience de transports de masse vient de commencer le 1<sup>er</sup> mai avec l'introduction de la classe touristique dans les transports aériens au dessus de l'Atlantique Nord. Les onze compagnies aériennes, membres de l'IATA (International Air Transport Association), qui assurent les services réguliers entre l'Amérique du Nord et l'Europe, se sont en effet mises d'accord pour tenter cette expérience qui doit mettre le transport aérien à la portée de milliers de gens qui jusqu'à présent n'avaient pas pu, pour des raisons financières, voyager par avion.

Cette décision marque un tournant non seulement dans l'histoire du transport aérien, mais aussi dans celle des relations touristiques entre les Etats-Unis et l'Europe. L'application des nouveaux tarifs, que nous indiquons plus loin, incitera un beaucoup plus grand nombre d'Américains à se rendre dans l'ancien monde. Selon les prévisions de Sir William Hildred, directeur général de l'IATA, quelque 500 000 personnes utiliseront l'avion cette année, pour venir en Europe.

On ne saurait assez se réjouir. Espérons seulement qu'aucune nouvelle tension internationale ne viendra troubler cette évolution, souhaitable en tous points. En venant nombreux sur notre vieux continent les Américains n'apporteront pas seulement leurs dollars — qui aideront les économies vacillantes de certains pays à se redresser — mais ils apprendront à mieux connaître les Européens, leur mentalité, leurs difficultés, leurs soucis. Un contact plus étroit s'établira de la sorte qui ne pourra être que profitable au nouveau et à l'ancien monde.

En trouvant un terrain d'entente, malgré les profondes divergences qui les séparaient, les compagnies aériennes intéressées au trafic Nord Atlantique ont donné l'exemple de ce qui peut être obtenu lorsque la bonne volonté anime chacun. Cet exemple mérite d'être relevé, car il pourrait servir utilement dans d'autres domaines et relations internationales. L'introduction de la classe touristique intéresse également la Suisse puisque deux compagnies, la SWISSAIR et la TWA assurent dès maintenant des services réguliers de classe touristique entre New-York et notre pays. Il est donc facile, pour les Américains, de venir directement en Suisse pour un prix relativement modeste. Le tarif de la classe touristique est, en effet, nettement inférieur à celui de la classe standard: fr. 1356.— simple course contre fr. 1897.— et fr. 2441.— pour le passage aller et retour en haute saison (frs. 3415.— en classe standard). Hors saison, le prix du billet aller et retour sera de fr. 2142.— au lieu de fr. 2978.— pour la classe standard.

Les nouveaux services sont offerts parallèlement au service de classe standard ou plus communément appelé de première classe, de sorte que les passagers ont le choix entre des traversées avec un maximum de confort et de luxe et des voyages dont tout le superflu est banni, mais qui n'en demeurent pas moins relativement confortables.

Les principales différences entre la première classe et la classe touristique résident dans le fait que les avions de classe touristique emportent environ 50% de passagers de plus que ceux de première classe, que les repas, plus simples,

sont servis contre paiement et que le transport en autocar de la ville à l'aéroport ou vice versa, doit être payé par le voyageur. Celui-ci, de plus, n'a droit qu'à 20 kg de franchise de bagages au lieu de 30 kg.

Les services de classe touristique sont assurés par les mêmes types d'avions et les mêmes équipages que ceux de la classe standard. L'entretien, la revision et le contrôle des appareils sont aussi méticuleux et les mêmes mesures de sécurité sont appliquées.

Les nouveaux services sont en tous points rapides, sûrs et confortables. Ils savent répondre aux besoins de ceux qui veulent voyager sans superconfort, sans luxe.

Les services standard continuent d'attirer ceux qui désirent et peuvent s'offrir plus de confort, tels que l'homme d'affaires, le diplomate, l'homme politique, qui veulent pouvoir travailler en cours de route ou qui désirent se reposer pour être frais et dispos à l'arrivée ou, enfin, qui emportent une grande quantité de bagages.

Les services aériens transatlantiques ont permis à de nombreux Américains, n'ayant que deux ou trois semaines de vacances, de passer celles-ci en Europe. La classe touristique doit étendre cette possibilité à tous ceux qui, jusqu'à présent, ne pouvaient pas prendre le bateau à cause de la perte de temps causée par le voyage en mer et qui n'avaient, toutefois, pas les moyens de s'offrir la traversée en avion au tarif de première classe. Depuis le 1<sup>er</sup> mai il leur est possible de venir passer trois semaines en Europe sans dépenser plus de 600 dollars. M.P.V.