

# LES ROUTES D'ANNECY A GENEVE

## Introduction

Nous faisons référence aux multiples dominants de cette Haute-Savoie qui fut romaine, genevoise, savoyarde, Sarde, et même française à certaines époques. De nombreux découpages, de nombreuses guerres et révoltes jusqu'en 1860. On pourrait commencer avec les Allobroges 120 ans avant J.C. C'est un peu loin et les documents sont rares !!!!! Si l'on parle des routes, il nous faut parler des romains, grands bâtisseurs, et de César qui se bat en 58av JC à Genève contre les Helvètes !!!

En 2019, nous choisissons nos trajets en fonction de nos moyens de transport, des taxes et vignettes autoroutières... En vélo on ne prendra pas l'autoroute mais on évitera aussi les pentes à plus de 8%. Il en a surement toujours été ainsi !!!! De plus nos magnifiques viaducs enjambant les Usse sont très récents, de nombreuses forêts ont été défrichées, des zones humides asséchées, des pans de montagne ouverts.....Nos ancêtres n'avaient pas les mêmes possibilités que celles que nous avons aujourd'hui pour choisir leurs itinéraires. Pour tracer les routes on évitait les zones humides, les risques de crues des cours d'eau. On évitait les forêts denses et peuplées d'animaux sauvages. Ainsi souvent, on privilégiait les chemins de crêtes.

Francois de Regnault Lannoy de Bissy a en 1929, fait un brillant exposé sur l'ensemble des routes de Savoie à travers les siècles dans le tome 16 de la revue savoisienne d'histoire et d'archéologie. Pour notre part nous nous focaliserons sur ce trajet d'Annecy à Genève.

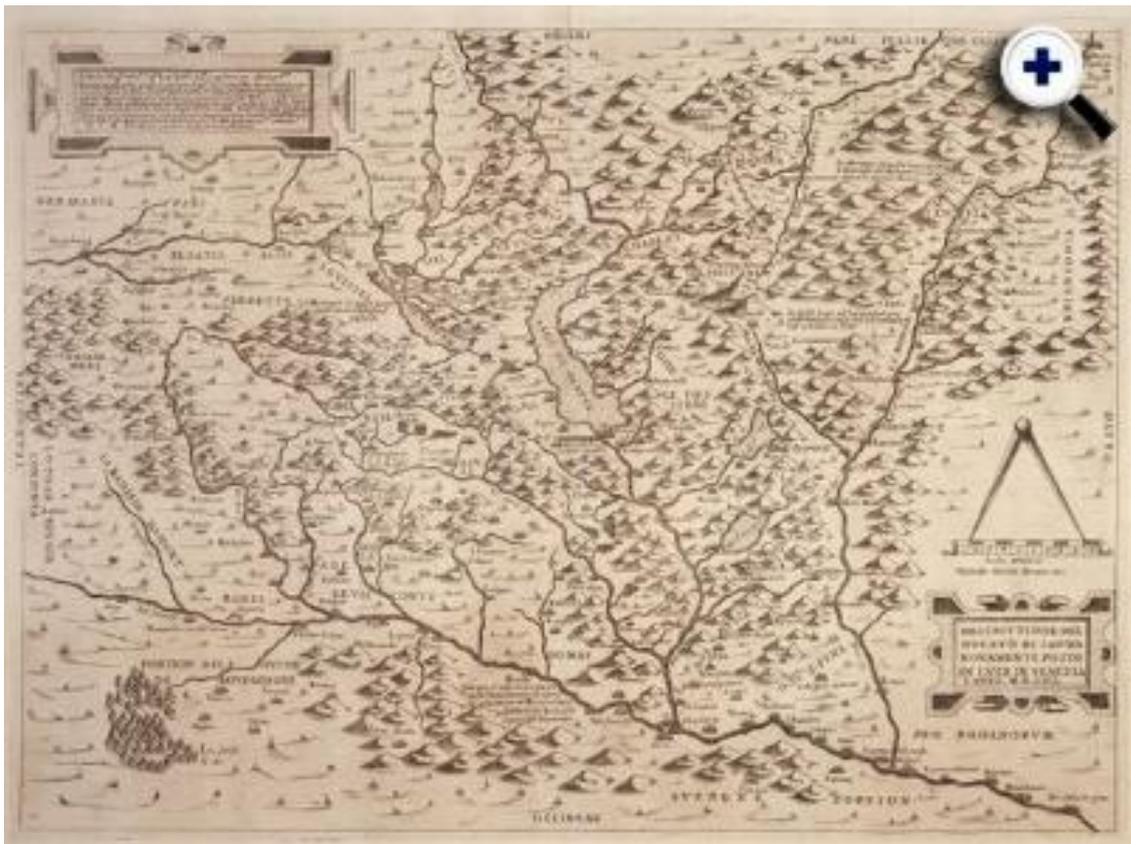
Mettons-nous dans la peau de nos ancêtres, prenons la route de Genève à Annecy et énonçons quelques considérations. Il nous faut gommer de notre esprit : les autoroutes, les tunnels, les viaducs... Mais à toutes les époques étudiées, le Salève est là (1).

Nous passons en revue de l'an 0 à nos jours. Ce n'est pas parce qu'une voie romaine existait que l'on retrouvera cette route à la fin du moyen-âge. Les habitants changent, les besoins, la culture.... On se gardera de certaines affirmations pas toujours étayées par des sources fiables.

## 1-Les premières cartes de Savoie

En revisitant les cartes anciennes, on pourra mieux imaginer les réflexions de nos ancêtres. Jusqu'au XVII<sup>ème</sup> siècle, il n'existe que peu de cartes et celles-ci ne comportent que quelques noms, les cours d'eau et les « montagnes ». Elles servent essentiellement à des fins militaires. Voir celles ci-dessous et en annexe issues des Archives départementales de la Savoie : <http://www.savoie-archives.fr/5790-les-premieres-cartes-de-savoie.htm>

« *La première carte de Savoie connue, celle de Gilles Boileau de Bouillon date de 1556. Elle est partiellement reprise par Forlani dès 1562. Les représentations antérieures sont des cartes de France ou d'Europe sur lesquelles apparaît la mention Sabaudia, telles les cartes dites de Ptolémée, c'est-à-dire réalisées au XVe siècle à partir de documents établis par le géographe grec. Parmi celles qui sont présentées ici, la carte "Sabaudia ducatus la Savoie" est sans doute la plus célèbre. Publiée en 1630 par Judocus Hondius elle est réutilisée maintes fois pendant un demi-siècle : elle-même s'inspire des travaux de Jean de Bains, de Vrints etc. Le réseau hydrographique est bien représenté, mais il faut attendre les cartes de Nicolas Sanson pour voir apparaître, sinon les routes, du moins la figuration de quelques ponts et les noms des cols. »*



Carte 2

Descrittione del ducato di Savoia novamente posto in luce in Venetia l'anno  
M.D.LXII.

- 31,9 x 43,4 cm.

- Echelle [1/600.000 env.]
- Orientation le nord à gauche.
- Estampe, gravure sur cuivre.
- Aire géographique représentée : Bourgogne, Vosges, Alsace, Suisse, Bresse, Dombes, Chablais, Faucigny, Val d'Aoste, Genevois, Savoie propre, Maurienne, Tarentaise, Dauphiné et Briançonnais.
- Montagnes figurées en taupinières ; fleuves, rivières, lacs, cols ; villes et bourgades ; quelques textes indicatifs. Copie en italien de l'original de Gilles Boileau de Bouillon.
- Extraite d'un recueil de cartes italiennes.[/caption]

Mettons-nous dans la peau de nos ancêtres, prenons la route de Genève à Annecy et énonçons quelques considérations. Il nous faut gommer de notre esprit : les autoroutes, les tunnels, les viaduc... Mais à toutes les époques étudiées, le Salève est là<sup>1</sup>

## 2-L'époque romaine

### 2-1 Généralités

Pour les romains, il s'agissait principalement de relier les capitales qu'étaient Vienne et Rome et ce par la Maurienne et le petit saint Bernard en obliquant près de Chambéry (Savoie) donc avant la Haute-Savoie. Les romains entrent en Savoie 150 ans avant J.C. Ils attendent cependant le 1er siècle de notre ère pour construire le réseau dont nous trouvons encore des vestiges. Ce réseau sera romain jusqu'aux invasions dites « barbares » vers le début du Vème siècle.

Lannoy de Bissy nous dit vers 1930: "On a beaucoup trop dit que les voies, romaines étaient pavées. On l'a même tellement dit que d'aucuns s'imaginent que c'était là leur seule et unique caractéristique. S'il est vrai que dans le nord de la France, où les plaines marécageuses sont nombreuses, ou bien dans la Dombes, sur la route de l'Océan, ou bien encore dans le Latium, aux portes de Rome, on retrouve en effet des pavés et de larges dalles, parce que c'était indispensable, il n'en est pas moins vrai que la plupart des voies romaines étaient tout simplement recouvertes d'une sorte de macadam assez semblable à celui d'aujourd'hui. Les vraies caractéristiques des voies romaines étaient les suivantes : se tenir à flanc de coteau, toujours face au soleil, franchir les rivières le moins souvent possible, prendre, en montagne, tout de suite de l'altitude et se maintenir après à plat terrain, être partout très solidement construites. Pour établir la chaussée, les ingénieurs commençaient par constituer un épais blocage de pierres et de rochers, ils mettaient par-dessus une couche de gros graviers concassés et enfin un lit de béton de

---

<sup>1</sup> Le Salève 30 ans de préservation : actes d'un colloque de 2017

briques qui constituait la superstructure. On en voit un très bel exemple, Avenue des Romains, dans le quartier nord d'Annecy, où l'on fait souvent des tranchées pour bâtir de nouveaux immeubles. A gauche et à droite de ces voies, se trouvaient des pistes sablées ou herbeuses, car l'on ne doit pas oublier que les Romains ne feraient pas leurs chevaux. Leurs montures n'avaient pour se protéger que des chaussons de cuir qu'on appelait des « hipposandales ». Elles fournissaient cependant des parcours considérables, puisque Jules César nous dit lui-même que sa cavalerie ne mettait que huit jours pour venir de Rome à Vienne en Dauphiné : cela fait près de 100 kilomètres par jour.

Il faut dire encore que les postes impériales étaient remarquablement tenues et qu'il existait des indicateurs qui sont les vrais ancêtres du Livret Chaix et des cartes explicatives dans le genre de nos modernes Michelin. On y voyait figurer les stations, les passages dangereux, les villes importantes, les ponts, les ports, les stations thermales, les chaînes de montagnes, enfin les frontières de l'Empire. Il n'y manquait même pas l'indication des distances, celles-ci figurant pour l'Empire, c'est-à-dire jusqu'au Rhône, en milles romains, et pour l'au-delà en lieues gauloises."

Un petit lexique des noms de lieux romains s'imposent:

- Condate → Seyssel
- Boutae ou Bautas → Annecy les fins
- Quadrivium → Carouge
- Germaniacus → Chenex
- Viriacus → Viry
- Aquae → Aix les Bains
- Casuarina → Viuz-Faverges
- Primiacus → Pringy
- Crucilia → Cruseilles
- Darentasia → Moutiers

Une voie rejoignait Aoste (Isère) au Valais en longeant le Rhône (Voie Prétorienne). Les autres voies étaient des voies romaines secondaires (actus), malgré ce que certains auteurs ont pu écrire.

Ainsi Genève était reliée à la Tarentaise par une voie qui passait par le uicus de Boutae (Annecy), au nord duquel devait être érigée la borne milliaire marquant le XXIII mille, compté depuis Genève, au nom de Constantin (ILHS, 118, milliaire conservé à Veyrier-du-Lac). Cette voie n'est attestée que par l'Itinéraire d'Antonin : " A Mediolano per Alpes Graias, Argentorato..., Darantasia (Moutiers),

Casuarina (Faverge), Bautas (Annecy), Genaua... " (347, 10-12)

La voie ensuite empruntait la rive gauche du lac par Sévrier, où ont été découverts un milliaire de Constantin et des vestiges de la voie, puis Saint-Jorioz, le territoire de la commune, puis par Casuarina (Viuz-Faverge), la cluse de Faverge et le val d'Arly, la route atteignait ad Publicanos pour retrouver la grande voie romaine et s'engager soit dans la Tarentaise en direction du col du Petit-Saint-Bernard. La distance donnée par l'itinéraire d'Antonin entre Boutae et Casuarina est de XXX milles, soit 44, 400 kilomètres.

C'est cette voie entre Annecy et Genève que nous allons essayer de tracer. Plusieurs possibilités !!!

Trois documents vont nous aider pour « clarifier » ces cartes des voies romaines de Genève à Annecy.

En 1863, l'ouvrage de l'abbé Ducis, « mémoire sur les voies romaines de la Savoie ». Cet ouvrage nous parle de 5 routes possibles !!

En 1900 et 1907 les articles de Charles Marteaux dans les revues savoisiennes (RS académie Florimontane N° 41, 44 et 48). M. Marteaux lui ne gardent que 3 routes !

En 1999, dans la carte archéologique de la Gaule (74) Ch. IV P72 les voies de communication romaines par Fr. Bertrand. On ne dénombre que 2 routes certaines et une autre hypothétique.

Nous pourrions nous contenter de l'ouvrage le plus récent tant en archéologie, le dernier qui « a fouillé » est souvent celui qui a raison ! Toutefois notre philosophie est d'utiliser les réflexions du passé pour comprendre présent et futur. Nous reviendrons sur les hypothèses de ces ouvrages.

Dans la bibliographie de notre site « lapetitevachenoire.fr » nous vous donnerons accès à des copies des 2 premiers documents.

La difficulté pour déterminer les voies romaines au travers des vestiges semble être de faire la part des choses entre les grandes voies et d'autres plus petites permettant simplement de rejoindre certaines « Villas »

## [2-2 Les voies de Ducis \(1863\)](#)

Ducis (p 114) part de Genève vers Albertville.

Son premier parcours est celui qui passe derrière la Mandallaz par Viry, Marlioz, Sallenoves puis Mesigny, La Balme de Sillingy et Meythet. Cette route existait peut-être de par les vestiges retrouvés en plusieurs points mais nous ne pensons pas qu'elle était celle privilégiée pour se rendre d'Annecy à Genève.

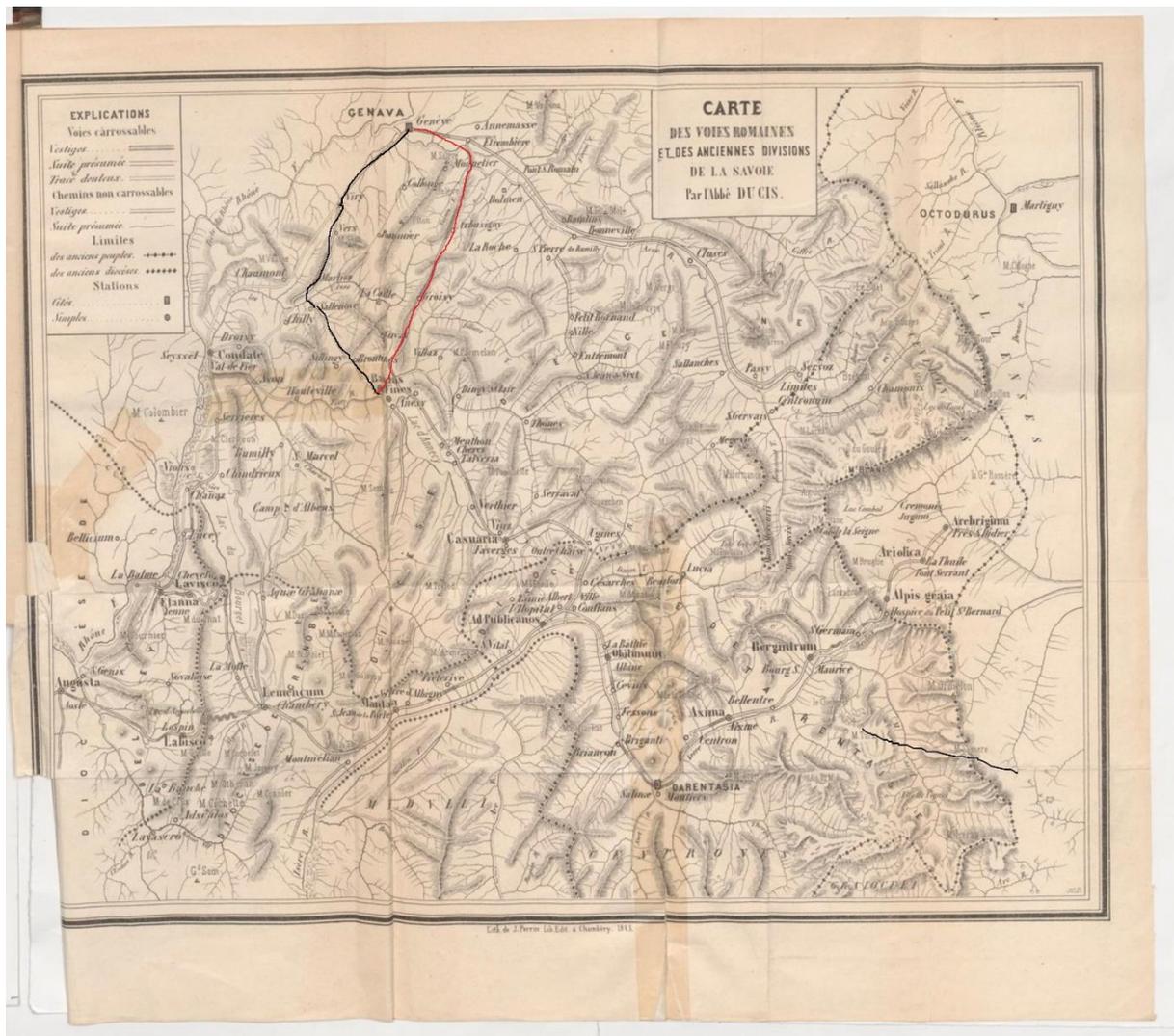
Son deuxième parcours est celui qui de Beaumont passe par Saint Blaise monte sur le salève pour redescendre vers Cruseilles vers l'Albergement.

Son troisième parcours est celui par Collonges, Beaumont, Mont Sion, Andilly, Copponex, un pont vers Chosal et de nouveau le flanc de la Mandallaz qui arrive à la Balme de Sillingy jusqu'aux bains romains de Bromines.

Le Quatrième est quasiment la route 201 actuel et ne monte pas sur Saint Blaise. Il ne nous donne que peu de précisions entre le Mont-Sion et Cruseilles mais nous donne 2 variantes possibles depuis Allonzier vers Annecy par Cuvat ou par Saint Martin.

Le cinquième parcours est celui de l'Est du Salève par Etrembieres, Arbusigny, Groisy puis Villy le Pelloux.....

Ci dessous la carte de Ducis avec son parcours N° 1 que nous avons surligné en noir et son N°5 en rouge.



Nous avons retenu ces deux parcours car Ducis ne semble pas adepte du N°2. Il ne trouve aucune justification au fait que les romains montent sur le Salève, citant ce trajet comme une sorte de rumeur arrivée jusqu'à lui ! Nous y reviendrons. Son 3ème parcours est une variante du 1<sup>er</sup> et tourne également derrière la Mandalaz jusqu'à la Balme en restant toutefois plus près de cette montagne. Sur le 4eme, proche de l'actuel route 201, il nous donne peu de détails et Charles Marteaux sera plus prolifique...

## 2-3- Les choix de Charles Marteaux

Charles Marteaux fit son exposé sur les voies en Savoie sur 3 numéros de la revue Savoisiennne en 1900 tome 41, en 1903 tome 44 et finalement en 1907 tome 48. Il sera intéressant de lire les 2 premières années mais ce sont les articles de 1907 qui traitent de Boutae à Geneva (page 153) qui vont nous intéresser. Soit les XXV milles de l'itinéraire d'Antonin entre Annecy les Fins et Genève (37 à 38kms).

44 ans plus tard, Marteaux tente d'approfondir les résultats de DUCIS et ses cinq itinéraires. Il note les 3 itinéraires de la carte de Ducis ci-dessus. Il reconnaît toutefois ne pas être parvenu à des certitudes. Il élimine le tracé par La Balme qui serait pour lui une route d'Annecy à Seyssel sans être le chemin privilégié vers Genève. Nous ne nous étendons pas plus sur ce tracé qui n'était peut-être pas le principal mais qui existait toutefois. Dans son document sur la seigneurie de Vulpillières, Dominique Bouverat nous donne sur ce parcours des indications fortes intéressantes, décrivant des points de passage des Usses et des lieux d'accueil pour les voyageurs<sup>2</sup>.

### 2-3-1 Le tracé orientale du Salève : Charvonnex, Groisy, Arbusigny et Etrembières.

Au départ, point de difficulté pour déchiffrer la route! Tout le monde nous fait traverser le fier au pont de Brogny à quelques mètres à droite du pont actuel, probablement près du vieux pont toujours en place (Faire photo !). Ensuite on remonte le long de la Filière. Marteaux imagine des branches annexes qui remontent vers les villas d'Argonnex, de Groisy dont on a trouvé des vestiges. Arrivée au Plot on monte au col d'Evires en zigzaguant comme aujourd'hui. Puis Etaux, la Roche. Puis la roche et Bonneville et la voie de l'Arve. Comme d'autres Marteaux hésite sur la voie décrite ci-dessus et étudie l'alternative par le plateau des Bornes. Du plot on monte sur Groisy puis Fontaine vive et l'on rejoint la route

---

<sup>2</sup> Dominique Bouverat, "La seigneurie, les châteaux et l'hôpital de Vulpillières", De la Pierre au Parchemin. Trésors d'histoire savoyarde, Mélanges dédiés à la mémoire de Gérard Détraz, Mémoires et Documents publiés par l'Académie salésienne, t. 114, 2007, p. 162-188.

de Cruseilles à la Roche, puis Arbusigny, Etrembieres....Marteaux n'est pas un grand défenseur de ces tracés pour les romains. Il leur oppose le petit nombre de villas et la datation des vestiges de routes...

### 2-3-2 Le tracé Pringy, Cruseilles, Beaumont, Carouge

Ce tracé plait à Marteaux de par la distance à parcourir XXV milles dont les écrits romains nous parlent. Faute de vestiges Marteaux s'appuie sur ce qu'il a pu trouver de plus ancien c'est à dire de la fin du moyen-âge et du début du comté du Genevois. Cette voie évite les zones marécageuses. De pringy vers Argonnex, le bois du Barioz, puis le premier hameau de Saint Martin (Marteaux l'appelle Bertherat avant Saint Martin ! on y reviendra dans une autre page (cadastre de 1730 n°856)). Selon Marteaux, la route redescend à l'ouest et par Le Villaret et Burgaz passe un peu à droite de la 201 actuelle. Depuis Villy le Pelloux, elle descend sur les Usses qu'elle franchit sur un pont en bois. Puis on remonte sur Cruseilles. Ensuite Marteaux fait osciller la route le long de la 201 ou alors en contrebas de celle-ci sans remonter sur les flancs du Salève, sans passer par Saint-Blaise ni même peut-être Beaumont....

### 2-3-4 Nos remarques

Nous aimons cette route par Cruseilles mais nous ne suivons pas Marteaux à 100%.....En effet peut-être que cette voie romaine s'éloigne un peu plus du tracé de la route 201 depuis le col de la Fretallaz en passant au-dessus du Villaret en traversant le bois Boccard comme indiqué sur certaines cartes d'état-major du XXème. Nous retiendrons également le tracé « est » par Arbusigny.

## 2-4- Nos archéologues du XXème siècle

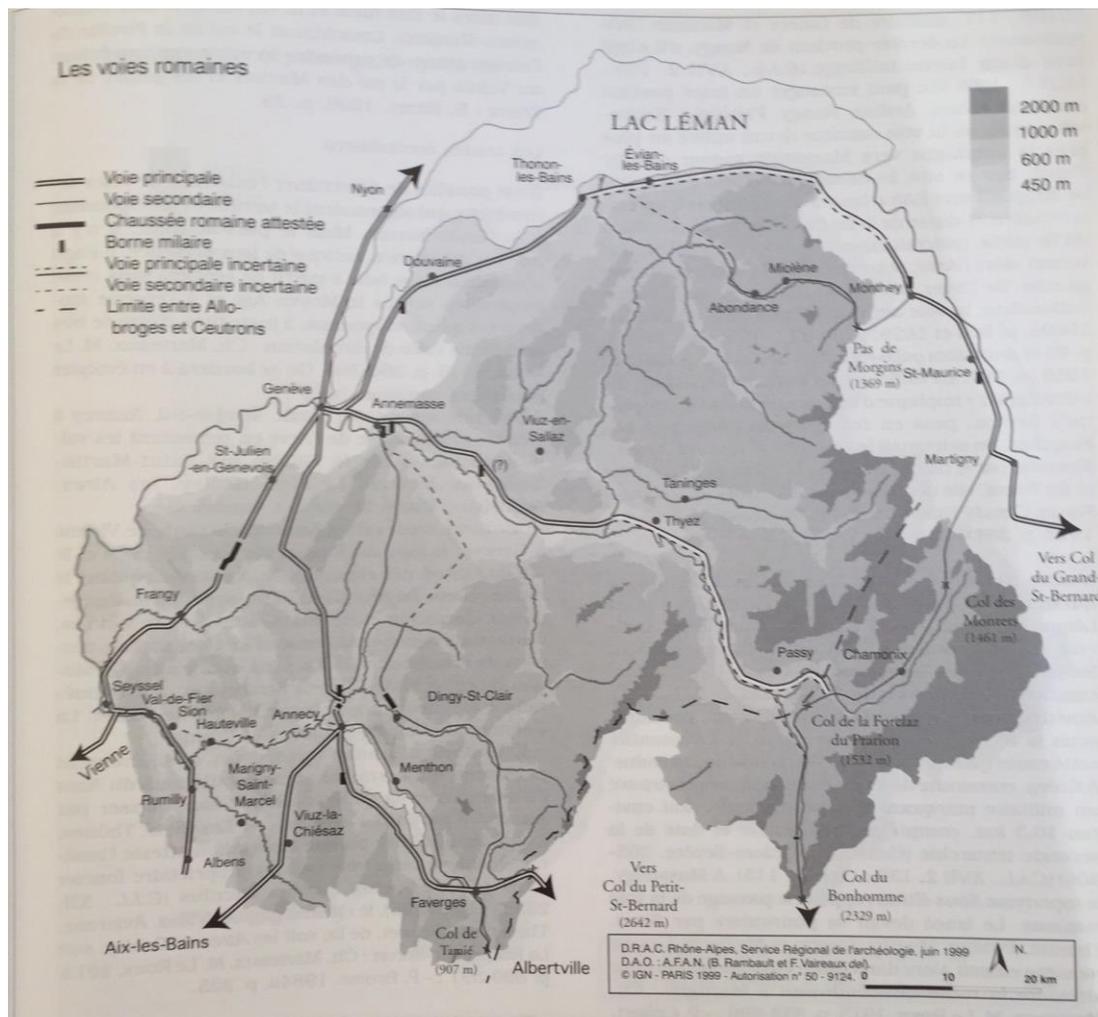
François Bertrand note les remarquables énumérations des vestiges archéologiques faites par Ducis et Marteaux mais reste prudent sur ces découvertes pour faire des tracés très précis des routes. Nous suivons sa position en retenant la carte ci-dessous comme une bonne synthèse.

- On élimine les tracés de Ducis à l'est de la Mandallaz.
- le tracé orientale du Salève reste proche de celui-ci et se différencie de celui de la vallée de l'Arve.
- Le chabre n'existe pas avant le XVème voir le XVIème siècle.

Les questions ci-dessous restent posées.

- La route romaine passe-t-elle en dessous ou au-dessus du Villaret (St-Martin)?
- Est-ce que cette route monte sur le Salève pour redescendre sur Saint Blaise ?
- Passe-t-elle par Beaumont ?

D'autres après nous répondront peut-être à ces questions !



### 3-Apres les romains

Avec la décadence de l'empire romain, la situation de la voirie fut bien compromise, de nombreux ponts et remblais s'effondrèrent par manque d'entretien.

Les multiples invasions par les Burgondes (fin Vème), les Francs, les Huns n'ont pas contribué à la richesse du pays.

Nos routes seront sauvées par les comtes puis Duc de Savoie maîtres des lieux à partir de 960.

Revenons à notre route Annecy Genève par le Mont Sion. Le tracé romain que nous avons privilégié, celui qui passe par Saint Blaise et Beaumont passait probablement à proximité de l'Abbaye de Pomier qui s'installa vers 1170.

Pourtant les moines recherchaient le calme des zones désertes. Ce tracé ne devait donc pas être de grand passage au XIème et XIIème siècles. Peut-être même était-il délaissé par son mauvais entretien au profit de celui de l'est du Salève. Il a toutefois subsisté jusqu'à l'année 1170 et l'installation de nos chartreux. Les moines, pour éloigner la route de l'Abbaye et gagner en tranquillité, ont été moteur pour la réalisation de la route qui de Saint Blaise redescendait vers le Mont-Sion. Ici comme souvent les moines eurent une grande importance dans l'entretien des routes qu'ils utilisaient pour relier leurs abbaye.

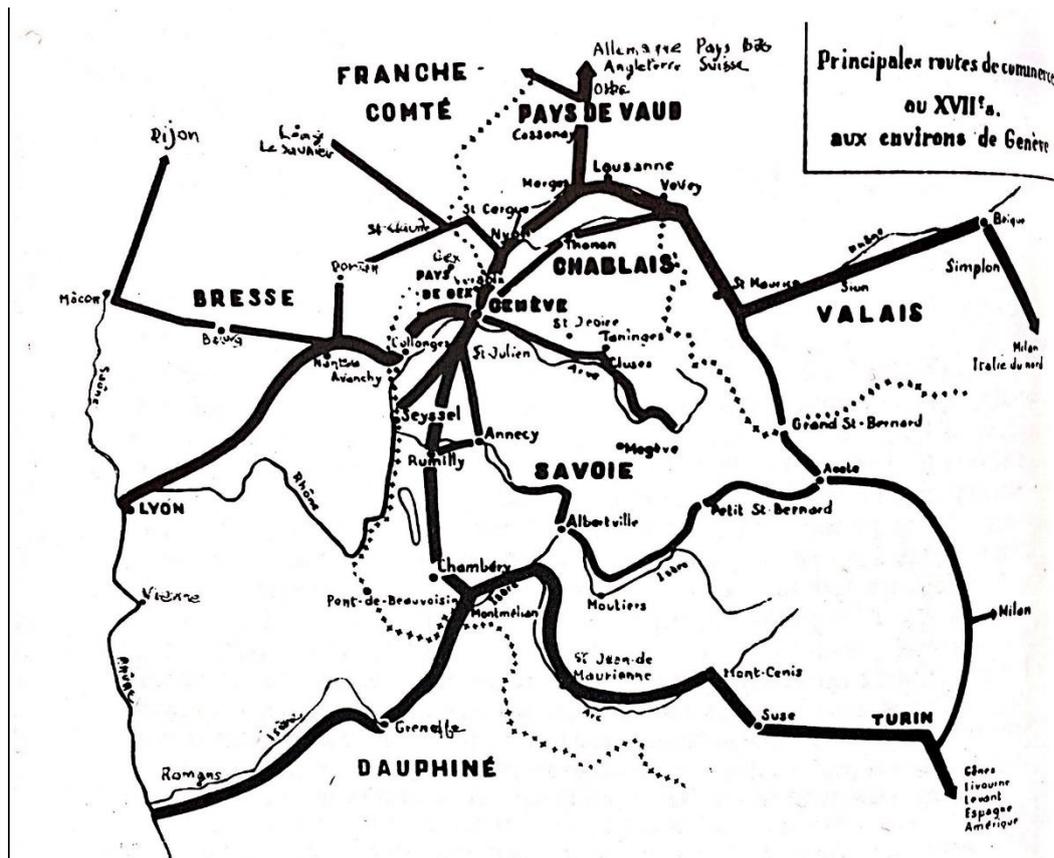
Tous nos auteurs se sont accordés pour dire que le village du Chable n'existait probablement pas avant le XVème et qu'à son emplacement ne se trouvait qu'une forêt peut-être bordée par des zones humides ! Nous détaillerons la naissance du Chable dans la page réservé à ce village. La route restait donc probablement jusque-là à flanc de Salève par Beaumont.

Amédée VIII premier duc de Savoie (1383-1451) pris la décision de se charger de l'entretien et de la police des routes. Il se réserve tous les droits de péage. C'était une manifestation magnifique du pouvoir souverain qui souleva, faut-il le dire, de multiples plaintes et réclamations, car elle se traduit par une augmentation des impôts. Toutes les réformes en sont là !



(Carte du genevois vers 1350 du comte Pompeo LITTA BIUMI (italie) réalisée vers 1850 gravure au trait rehaussée à l'aquarelle).

A la fin du XVIème, on ne circule plus seulement à pied et à cheval mais en voiture à ressort peu adapter à nos chemins difficiles de Cruseilles à Genève par le Mont Sion. Pour les ducs de Savoie, les voies principales sont les routes vers l'Italie. Nos routes d'Annecy à Genève restent secondaires. La route par Cruseilles se dégrade.



Principales routes de commerce au XVII<sup>e</sup> siècle aux environs de Genève. Extrait de A.M. Piuze, Le commerce de Genève au XVII<sup>e</sup> siècle, Genève, M.D.G. t. XLII, 1964.

Jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle la route d'Annecy à Genève restait toujours un axe secondaire. Les routes sont déterminées par le besoin de trafic et des échanges commerciaux. Ils étaient assez peu importants entre Annecy et Genève si ce n'est pour l'alimentation en veau de lait de Genève. Le trafic vers Genève et le col du Simplon venant du midi (Vienne et Provence...) passait par les Echelles et Chambéry pour rejoindre et longer le Rhône jusqu'à Genève. De même la Chambéry → Genève passait par Frangy en évitant Annecy. Toutefois la Savoie était prospère, la politique et l'évolution de la frontière avec la France font se développer la route Chambéry vers Genève à la fin du XVIII<sup>e</sup> via Annecy avec 12 ponts en pierre, parmi lesquels on remarque celui d'Alby, d'une grande arche très élevée (toujours existant dans le vieux Alby), celui de Brogny sur le Fier (existe toujours) et celui de la Caille sur les Usses (ce pont édifié en 1780 par Victor Amédée III s'écroule en 1813 suite à une forte crue des Usses), et 9 ponts en bois.

## 4-Cruseilles, le plateau des Bornes et le franchissement des Usses.

Depuis l'antiquité, plusieurs ponts de pierre<sup>3</sup> <sup>4</sup>furent construits. Ils assuraient le passage de la voie romaine (Actus de Genève à Albertville puis prétorienne) reliant Genève et l'Italie par le col du Petit Saint Bernard. Depuis Annecy, la route traversait Allonzier, obliquait au hameau « chez Poraz », descendait vers les Usses et remontait au hameau du Noiret. Le premier pont daterait de -25 avant Jésus Christ et aurait été situé au confluent du Nant de Bougy. Sur la rive droite, avait été installée une léproserie avec une chapelle dédiée à sainte Marguerite, léproserie qui fut détruite en 1665. Le deuxième pont, situé à 130 mètres du pont romain fut construit en 1780 par ordre du roi de Sardaigne, Victor Amédée III. C'était un bel édifice constitué de deux murs parallèles remplis de cailloux, très élevés pour diminuer la pente en direction de Cruseilles. Mais, peu solide, il s'écroula en 1813 ou en 1818. Le troisième pont remplaça le précédent. C'était un simple pont de bois construit provisoirement à 100 mètres en amont.

Le pont Charles-Albert date de 1839

([http://lapetitevachenoire.ovh/Cruseilles/pont\\_de\\_la\\_caille.pdf](http://lapetitevachenoire.ovh/Cruseilles/pont_de_la_caille.pdf)). Il n'était pas adapté au passage de charges lourdes. En 1890 on envisagea la construction d'un tramway Annecy Genève mais ceci permis seulement le projet du 2eme nouveau pont et le tramway resta une utopie (cf plus loin). Le 1<sup>er</sup> pont nommé Charles-Albert fut édifié avec une rapidité étonnante : les travaux commencés le 10 mars 1838 par les entreprises Blanc d'Annecy, Bonnardet de Lyon et Bertin de Paris furent terminés en 1839 (soit en 1 an et 4 mois). ). Le 7 octobre, le roi Charles Albert venait en personne inaugurer l'ouvrage devant 10 000 personnes !!! La seule note discordante fut le péage, qui était perçu dans deux petits pavillons d'architecture néo-classique, bâtis côté Cruseilles. En 1861, des réparations sont nécessaires à la suite d'un violent orage et 8 ans plus tard, on cesse de percevoir un péage pour l'utilisation du pont. Le pont de la Caille devint alors un poste de douane et les habitants de Cruseilles et d'Allonzier s'adonnèrent à une active contrebande. La douane resta au pont jusqu'en 1923 quand l'étendue de la zone fut réduite à ses dimensions actuelles.

L'itinéraire par le plateau des Bornes de Cruseilles à La roche apparaît officiellement en 1730 sur le cadastre Sarde, même si nos ancêtres nous prouvent que l'on circulait de Cruseilles au haut Chablais par la basse vallée de l'Arve. Sur cette carte, de Cruseilles on file vers l'est on descend vers les Usses que l'on traverse pour remonter vers Villy le Bouveret. La rivière des Usses est

---

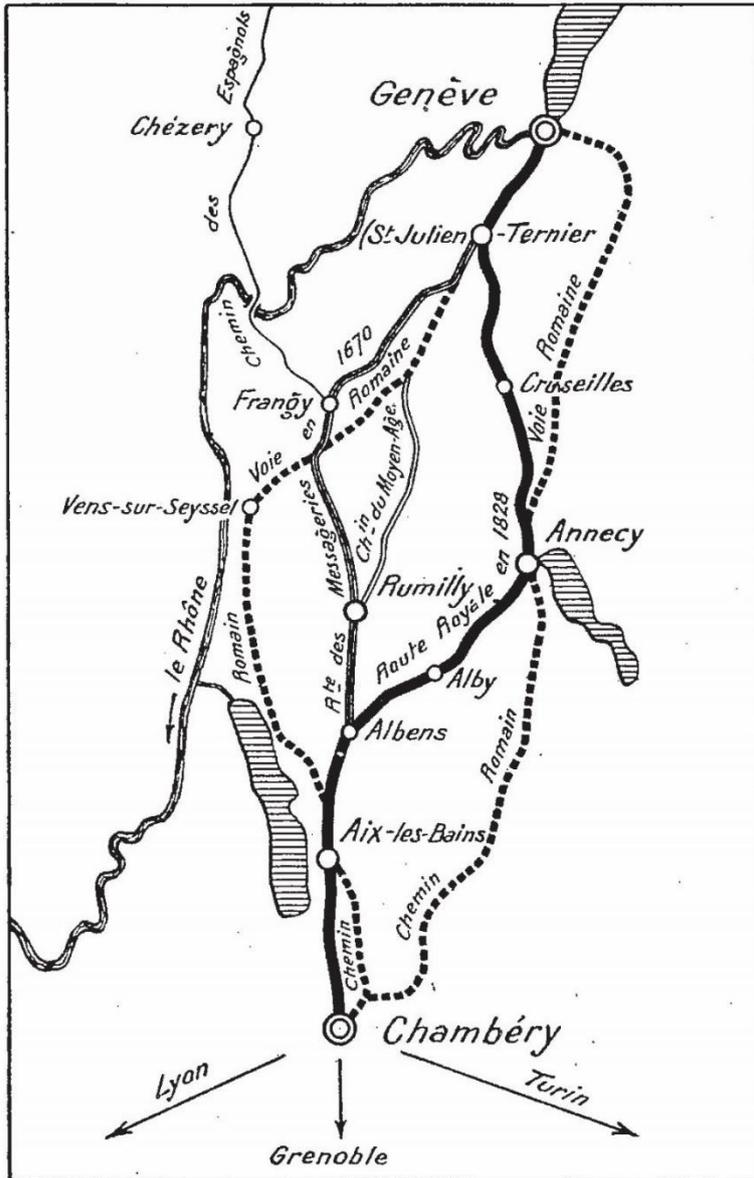
<sup>3</sup> Mémoires de ponts, 2000 ans de défi sur le vide en Haute-Savoie : Le Petit journal, exposition, 15 mai/31 octobre 2015 / J Serralogue -Ph Ducret

<sup>4</sup> Menthonex en Bornes au fil du temps / D. Bouverat

capricieuse et a changé souvent de lit. Au XIX siècle, le franchissement des Usses est aménagé avec « le pont Lagent » sur la commune de Villy le Bouveret.

## 5-La restauration Savoyarde après l'occupation française (1792-1815)

A la suite de cette occupation, Victor Emmanuel 1er (règne 1802-1821) obtint une indemnité de guerre très important qui fut presque totalement consacrée aux grands travaux routiers et en particulier à cette route Chambéry → Genève passant par Annecy au détriment de celle qui existait alors par Rumilly et Frangy. Cette décision fut prise par Charles Felix (règne 1821-1831) pour satisfaire les souhaits des habitants d'Annecy et du Genevois. Ceci fut fait suivant le tracé de 1818. Ce fut la construction du nouveau pont d'Alby toujours utilisé puis en 1838 Charles Albert (1841-1849) fit construire le pont suspendu de la caille. Cette route pris le pas sur celle de Chambéry à Genève par Rumilly et Frangy. Les rumilliens désappointés se consolèrent en 1860 avec le percement de la route du val de Fier. Ces initiatives permirent d'asseoir Annecy dans son futur rôle de préfecture rééquilibrant sa puissance face à Chambéry. En 1860 lors de l'annexion, les demandes sur les routes furent en tête de celles demandées au gouvernement impérial. De cette époque date le renforcement de l'endiguement de l'Arve, la construction de la route actuelle d'Annecy à la Roche, d'une nouvelle route de Bonneville à Annemasse avec une bretelle vers Douvaine, de la route d'Annecy à Doussard par Talloires.....



Les tracés variés et successifs entre Chambéry et Genève

Source : Histoire des routes de Savoie / Lannoy de Bissy

## 6-La poste

Au XIV<sup>ème</sup> siècle, les comtes de Savoie comprennent l'importance des voies de circulation pour dynamiser les échanges et le commerce pour surtout pour connaître ce qui se passe dans leur comté. Les moines ont besoins de communiquer entre leurs abbayes. C'est la naissance des premiers services de messagerie à cheval. Le XV<sup>ème</sup> siècle voit l'apparition des premiers relais de poste tous les 20kms environs avec 4 ou 5 chevaux frais sur les axes principaux. Les auberges le long des routes et dans les principales « agglomérations » se multiplient.

Avec l'avènement des voitures à ressort, il faut moderniser les routes. Des « postes » assurant le transport de passagers payant apparaissent. Nos ducs de Savoie participent activement à cette évolution des routes de Savoie entre le XVI<sup>ème</sup> et le XIX<sup>ème</sup> siècle. Le premier acte législatif important concernant les postes date du 10 juin 1561 : « Lettres patentes qui établissent la charge de Maître général des Postes et déterminent son autorité et sa compétence ». Il émane du grand réformateur de l'état savoyard que fut Emmanuel Philibert. Au cours du XVII<sup>o</sup> siècle, Charles Emmanuel allait renforcer le monopole de la poste. En 1772, le Duc Victor Amédée II érigeait la poste en office royal. Le service des postes était alors réglementé de manière très stricte et très détaillée. Au relais on remplaçait les montures fatiguées par des chevaux frais. On leur faisait faire une pause, d'où le mot « poste ». Avec l'amélioration des routes aux premiers « chevaucheurs » succédèrent les chaises de poste, les chars à bancs et les malles postes. Le courrier circulait dans la malle que le service de la « poste à cheval » acheminait auparavant. Voyageurs et courriers circulaient ensemble. Certains villages comme le Chable ont vu leur développement lié au développement de la Poste. De nombreux cabarets y apparaissent.

Comme nous l'avons vu plus haut. Toutefois la route d'Annecy à Genève reste une voie de 3<sup>ème</sup> classe jusqu'en 1838 et la construction du pont de la Caille. Presque à la même époque c'est le début du chemin de fer. D'aucun imagine qu'il va supplanter les voitures à cheval. Mais le département de la Haute-Savoie fut comme aujourd'hui plein de particularismes pour ce qui est du rail !!!

Nota :



|         |                   |             |             |
|---------|-------------------|-------------|-------------|
| Éditeur | : Pittier, Annecy | N° de carte | : 515       |
| Commune | : Beaumont (74)   | Lieu-dit    | : Le Châble |

*Le Châble, hameau de Beaumont, sur la route d'Annecy à Saint-Julien.*

*A droite, l'ancien relais de poste, devenu l'hôtel du Châble, sous l'enseigne "Au soleil couchant" fut tenu par les familles Miguet puis Pillet-Miguet, jusqu'à l'incendie qui le détruisit en 1908. Reconstitué vers 1910-1911, il s'intitula "Hôtel des Négociants". Noter l'ouverture caractéristique en "anse de panier" ; la grange traverse de part en part le bâtiment.*

*Quel est le rôle du poteau spiralé qui dépasse sur le ciel ? On retrouve ce poteau devant le café restaurant Bertherat dit Paccard (maison Taponier) qui a peut-être assuré le rôle de « relais de poste » quelque temps.*

Extrait du site de la Salévienne + commentaires en brun.

## 7-Les chemins de fer

Des 1835 le roi Charles-Albert alors qu'il va inaugurer le pont de la caille en 1839 pense déjà au rail. En France le réseau se développera avec des initiatives privées. Charles Albert voyait grand et voulait mettre son royaume au centre du monde. Il pense à percer les Alpes. Il pense surtout à l'axe Lyon vers l'Italie. Mais comme aujourd'hui, les « lobbies » existaient déjà. Le 8 déc. 1855, la compagnie du chemin de fer signait une convention avec la Compagnie Sarde pour le raccordement de leurs deux lignes à Culoz. Il faut relire les journaux de l'époque pour se faire une idée du mécontentement que souleva cette décision en Savoie qui craignait l'ouverture vers de Lyon vers Genève ou L'Italie au détriment de la Savoie.

Lannoy de Bissy nous dit en .... *« Il fallut bien des années encore pour achever le réseau de nos voies ferrées tel qu'il existe aujourd'hui. C'est dire que nos routes ont gardé longtemps leur importance ancienne. L'annexion ne changea d'ailleurs rien à l'organisation du service des messageries et aux relais de poste. Tout au plus doit-on noter que, les douanes ayant été supprimées sur l'ancienne frontière de France, les parcours entre Lyon et Chambéry, entre Grenoble et Chambéry, furent diminués du temps d'arrêt prévu tant au Pont-de-Beauvoisin qu'à Chapareillan. »*,

Les Projets ferroviaires se multiplient, certains verront le jour et seront éphémères, d'autres seront abandonnés !

- Un tramway entre Annecy et Genève
- Le tramway vers Thônes
- La ligne Annecy Bellegarde par Frangy vers Paris
- La ligne Annecy Albertville
- La ligne de Lugrin à Hermance (ligne de la rive gauche du Lac Léman)

Un tramway entre Annecy et Genève.

Depuis le milieu du XIXe siècle, une liaison ferroviaire est envisagée entre les villes d'Annecy et de Saint-Julien-en-Genevois.

En 1886, M. Alesmondières, ingénieur suisse et constructeur, propose d'établir cette ligne. En 1890, il est de question d'une voie étroite ; la future ligne devient électrique.

- La première trace écrite que nous trouvons sur cette idée date du 24 septembre 1898 dans « le journal du commerce » (source Denise Hermann). *« Tramway Annecy-Saint-Julien. Demande de concession au Conseil général par M. Burtin, de Taninge d'après un avant-projet bien étudié qui emprunter la RN 201. Point de départ au quai de la Tournette, traversée de la ville. RN jusqu'à Allonzier. Là, il prendrait l'ancienne route et franchirait la rivière Les Usses sur un pont à construire. Il rejoindrait la RN au bas de la rampe du Noiret et la suivrait jusqu'à Saint-Julien où il la relierait au chemin de fer à voie étroite entre cette ville et Genève. La longueur prévue est de 37 km. La traction serait électrique et l'usine de production serait établie à Cruseilles, point situé au centre de la ligne. Dépense totale [prévue pour les bâtiments et appareils de production]: 750*

000 F. *Le coût total de la ligne est évalué à 4 millions.* » Nous relayons cet article par le document de délibération du conseil Général du 24 Aout 1899<sup>5</sup> (voir biblio lapetitevachenoire.fr)

*Cette demande a dû rester lettre morte malgré ce que qu'affirme le lendemain le journal la Suisse : « Le Conseil Général de la Haute-Savoie a accordé à M. Burtin, agissant au nom d'un consortium, la concession d'un tramway électrique de Saint-Julien à Annecy, avec rapport par la voie étroite Genève - Saint-Julien. Le capital sera de quatre millions de francs. On pourra se rendre de Genève à Annecy en une heure et trente minutes, ce sera un grand progrès, le trajet interminable imposé actuellement aux voyageurs rendant très incommode aux Genevois une excursion au ravissant lac qui baigne le château de Duingt et l'abbaye de Talloire. » Il restait encore des validations politiques à franchir !*

En effet, plus rien jusqu'au 27 Janvier 1907 et un nouvel article dans le « le journal du commerce » » (source Denise Hermann). «

*« Depuis fort longtemps il est question de construire une ligne de tramway d'Annecy à saint Julien et les populations des deux villes, comme celles des localités intermédiaires, le souhaitent vivement. Aussi, c'est avec un vif plaisir que nous apprenons que le sympathique docteur Girod, de Beaumont, à l'activité duquel on doit la création du service automobile qui fonctionne entre les deux villes, vient de déposer à la préfecture d'Annecy une demande de concession pour la construction d'une ligne de tramway. Inutile de dire que nous souhaitons plein succès à M. le docteur Girod et à la nouvelle œuvre qu'il entreprend. »* Il devait s'agir d'Eugene Edouard Girod (1876-1911) fils de Jérémie fondateur des fromageries du même nom (retour vers la généalogie de la petite vache noire !) (Voir rapport de délibération du conseil général de 1907 p78 gallica)

La ligne doit traverser le village du Châble, la chaussée étant jugée suffisamment large ; à défaut d'électricité, on pourrait employer le gaz comme force motrice qui présente une économie sensible sur la vapeur. *« la construction très prochaine de cette ligne tant attendue par la population ' l'est toujours en 1912. Le 12 décembre 1912 Andilly demande la mise en exploitation de la ligne du tramway "le plus vite possible" »*

- 
- <sup>5</sup> Compte rendu de délibération du conseil général du 24 Aout 1899 <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5857608v/f597.item.r=girod%20tramway%20genevegirodannecyeugene>

En 1913, l'emplacement des gares du Châble est fixé '*en accord avec Feigères et Présilly*'. La loi du 13 août 1914 déclare d'utilité publique l'établissement des trois Voies Ferrées d'Intérêt Local (VFIL). Puis plus rien jusqu'en 1920 !! Les fonds manquent !

G. LEPERE auquel nous avons honteusement emprunté certains passages, nous donne plus d'information dans un document de la Salévienne, société d'histoire régionale : « En 1920, réouverture des dossiers et discussions passionnées entre les habitants du haut et du bas du Châble, chacun voulant la gare dans son quartier. Andilly demande une station à Jussy et un arrêt au bureau de poste<sup>1</sup> puis le 2 janvier 1924 un arrêt facultatif à Jussy (près du café Rey, à l'entrée du village) pour les voyageurs de Saint-Symphorien, Copponex et Cernex. » Le trafic sur le pont Charles Albert est devenu très important. On reparle du projet du tramway. Le conseil général lance une étude en 1922. Le défi est lancé de construire un nouveau pont. « Finalement, le 15 mai 1923, les travaux d'infrastructure du tramway sont adjugés à l'entreprise Beaudet, Donon et Roussel de Paris. Tout doit être terminé en juillet 1925. Les délais sont tenus, mais entre temps un service d'autocars se développe ; le chantier est abandonné ». Le nouveau pont sera construit entre 1924 et 1928 mais point de tramway dont le projet est oublié. Le pont restera routier !!!  
« Le 10 mars 1936, la ligne d'Intérêt Local d'Annecy à Saint-Julien est déclassée. Le tracé de la ligne d'Annecy à Saint-Julien-en-Genevois devait emprunter les voies du TAT (Tramway Annecy Thônes), puis s'en détacher vers Brogny pour franchir le Fier par un pont spécial, passer devant la gare PLM de Pringy, puis croiser la RN 201 avant Allonzier et franchir les Ussets par le nouveau pont de la Caille . Le pont suspendu Charles-Albert (de 1839) ne pouvant supporter une charge importante un second pont de la Caille fut jugé nécessaire ; l'ingénieur Albert Caquot (1881-1976) projeta sur la gorge un arc unique en béton non armé longitudinalement d'une ouverture de 140 mètres, constituant à l'époque (1926) le record du monde de portée pour une arche. La ligne devait traverser Cruseilles, ville natale de Louis Armand (1905-1971) en empruntant la chaussée, puis en suivant d'assez près le côté Est de la route nationale par Cadix (Cady), Jussy et chez Taffieron. Un tracé en S aurait franchi la ligne de partage des eaux entre le mont de Sion et l'extrémité sud du Salève. La ligne serait passée en bas de la ferme de Mikerne puis au Châble (deux gares étaient envisagées), suivie d'une double traversée de la RN 201, puis d'un écart vers l'ouest et, au droit de Neydens, la ligne aurait rejoint l'accotement ouest de la RN 201 pour entrer dans Saint-Julien et gagner la gare du PLM en empruntant la RN 206 et enfin la ligne aurait rejoint celle des tramways de Genève. D'année en année, les tranchées, remblais et ouvrages d'arts réalisés pour la ligne d'Annecy - Saint-Julien disparaissent ; dans les bois de Présilly, sur les pentes du mont de Sion, un beau remblais de plus d'une centaine de mètre de long, suivi d'une tranchée restent les témoins de cette ligne inachevée. »

## Conclusions:

La route choisit d'Annecy jusqu'à Genève a certainement changé au cours des siècles. On peut penser que pour les romains la route passait par Cruseilles et le Mont Sion. Avec la dégradation des ponts et des chemins, cette route ne fut plus qu'un mauvais chemin jusqu'en 1780 et le développement de cette route par

Victor Amédée III. 1813 marque un coup d'arrêt avec la destruction du pont sur les Usses. Elle reprend de la vigueur avec la construction du 1er pont de la Caille en 1838. Pendant le moyen-âge et jusqu'en 1780, il est probable que la circulation sur l'axe Annecy Genève s'effectuait en priorité les longs des Usses et de la basse vallée de l'Arve. Ceci est confirmé par nos études généalogiques, les migrations des nobles Du Crest de Cruseilles, et des Bertherat le long de ces routes de l'est du Salève....

## Bibliowebgraphie

- La Savoie à l'époque romaine par François BERTRANDY : <http://www.sabaudia.org/3150-la-savoie-romaine.htm>
- Les cartes aux archives de la Savoie <http://www.savoie-archives.fr/5790-les-premieres-cartes-de-savoie.htm>
- L'HISTOIRE DES ROUTES DE SAVOIE / Lannoy de Bissy / 1929 /Revue savoisienne tome XVI (numérisé)
- La route de Cruseilles à La roche / Nicolas Favre / 2017 / la Salévienne (numérisé)
- Les routes de Genève à Annecy sur la commune de Neydens par Mario Lomazzi (numérisé)
- Les ponts de la Caille (2 pages d'historique source ?) [http://lapetitevachenoire.ovh/Cruseilles/pont\\_de\\_la\\_caille.pdf](http://lapetitevachenoire.ovh/Cruseilles/pont_de_la_caille.pdf)
- La naissance d'un village: Le Chable par le chanoine Emile Berthoud /Echos Saleviens N°16 /2007
- Un utopique Tramway: Coupures de Journeaux
- Beaumont par Felix Crozet / La Salévienne 1990
- Le Salève 30 ans de préservation : actes d'un colloque de 2017
- Mémoires de ponts, 2000 ans de défi sur le vide en Haute-Savoie : Le Petit journal, exposition, 15 mai/31 octobre 2015 / J Serralogue –Ph Ducret
- Menthonex en Bornes au fil du temps / D. Bouverat
- Les apanages de Genevois au XVesiècle par Laurent perrillat.
- Notice historique sur l'ancienne route de Charles Emmanuel II par J.Martin-Franklin et L. Vaccarone 1887/ <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5783382q/f8.image.texteImage>
- 1863 « mémoire sur les voies romaines de la Savoie ». par l'Abbé Ducis
- RS 41, 44, 48 de 1900 à 1907 les articles de Charles Marteaux
- 1999, « La carte archéologique de la gaule (74) Ch. IV P72 les voies de communication romaines par Fr.Bertrandy » issue de l'ouvrage coécrit avec Michele Chevrier et Joel Serralongue.
- L'histoire d'Arbusigny : site de la mairie
- Le genevois d'autrefois par Denise Hermann / ed. la fontaine de Siloé
- Compte rendu de délibération du conseil général du 24 Aout 1899
- Compte rendu de délibération du conseil général 1907 (Dc. Girod)
- Service de voitures entre Annecy-Saint-Julien, Journal Les Alpes, Annecy, 20-04-1902 (en attente du document)
- G. LEPERE, La ligne ferroviaire inachevée entre Annecy et Saint-Julien-en-Genevois (La Salévienne, société d'histoire régionale- numérisé)

CARTE 1

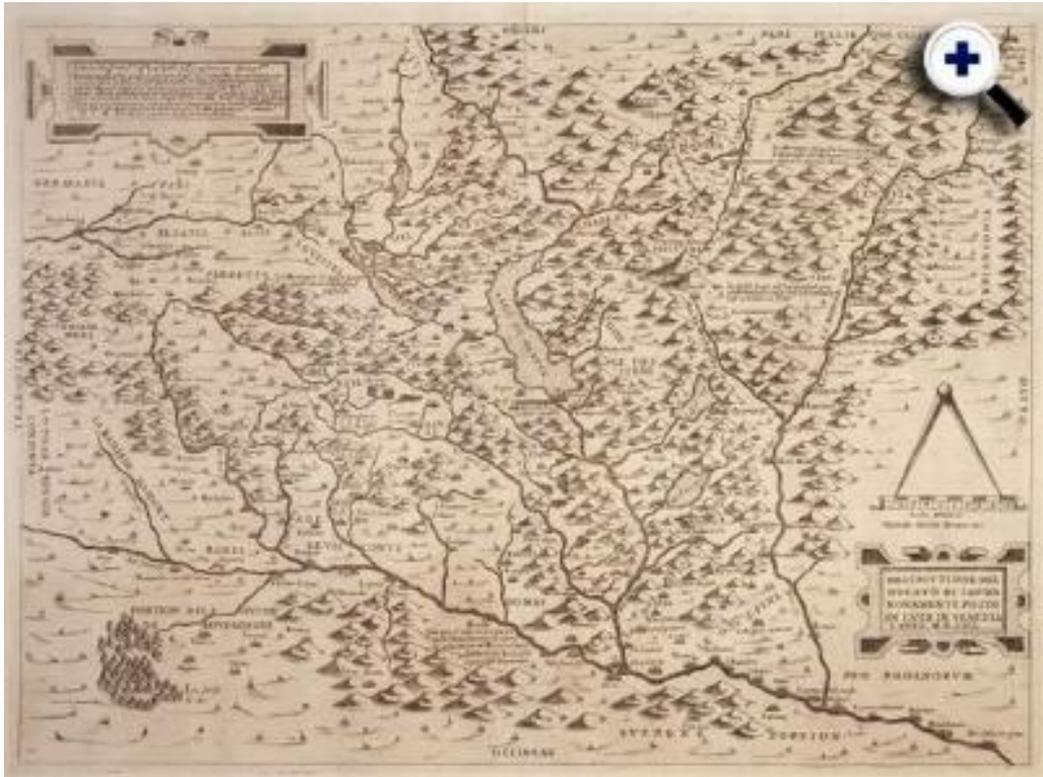


Chorographica tabula Lacus Lemanni locorumque circumiacentium [Document cartographique] / Auteur: Goulart, Jacques; Hondius, Jodocus, 1563-1612 Date : 1607

Description: Analyse: Avec un cartouche vide orné de trois macarons et de deux amours joufflus, une rose des vents et des bateaux à voile sur le lac.

Avec les portraits de Jean Calvin, Guillaume Farel, Pierre Viret, Théodore de Bèze et Simon Goulart. Tiré à part de: Gerardi Mercatoris Atlas. - 1607, fol. 167 / Orienté Nord en bas - Dressée en 1605, cette carte est parue dans les Atlas de Mercator dès 1606

CARTE 2 (reprise plus haut)



Editeur Paolo de Forlani, Venise, 1562.

Descrizione del ducato di Savoia novamente posto in luce in Venetia l'anno M.D.LXII.

- Orientation le nord à gauche/ Estampe, gravure sur cuivre.

- Aire géographique représentée : Bourgogne, Vosges, Alsace, Suisse, Bresse, Dombes, Chablais, Faucigny, Val d'Aoste, Genevois, Savoie propre, Maurienne, Tarentaise, Dauphiné et Briançonnais.

- Montagnes figurées en taupinières ; fleuves, rivières, lacs, cols ; villes et bourgades ; quelques textes indicatifs.

Copie en italien de l'original de Gilles Boileau de Bouillon.

Extraite d'un recueil de cartes italiennes.

## CARTE 3



Editeur Jean Leclerc, Paris, 1619, dessinateur Jean-Baptiste Vrients. Lacus Lemani vicinorumque locorum nava et accurata descriptio. Ornatiss. doctissimoq. viro D. Iacobo Colio Orteliano, hanc lacus Lemani tabulam.

- 35,6 x 49,5 cm.

- Echelle : milles d'Allemagne et de France, [1/180.000 env.]

- Estampe, gravure sur cuivre.

- Aire géographique représentée : le lac Léman vu depuis la France, le pays de Vaud, le Genevois et le Faucigny.

- Montagnes, fleuves, rivières et ponts, villes et bourgades, bateaux et poissons sur le lac.

- Légendes circonstanciées pour quelques lieux.

## Table des matières

|  |    |
|--|----|
| Introduction.....  | 1  |
| 1-Les premières cartes de Savoie .....   | 2  |
| 2-L'époque romaine .....   | 3  |
| 2-1 Généralites .....  | 3  |
| 2-2 Les voies de Ducis (1863) .....  | 5  |
| 2-3- Les choix de Charles Marteaux.....  | 7  |
| 2-3-1 Le tracé orientale du Salève : Charvonnex, Groisy, Arbusigny et Etrembières..... | 7  |
| 2-3-2 Le tracé Pringy, Cruseilles, Beaumont, Carouge.....                              | 8  |
| 2-3-4 Nos remarques .....  | 8  |
| 2-4- Nos archéologues du XXeme siecle.....   | 9  |
| 3-Apres les romains .....  | 10 |
| 4-Cruseilles, le plateau des Bornes et le franchissement des Usses. ....               | 13 |
| 5-La restauration Savoyarde après l'occupation française (1792-1815) .....             | 14 |
| 6-La poste .....   | 16 |
| 7-Les chemins de fer.....  | 18 |
| Conclusions:.....  | 20 |
| Bibiwebgraphie .....   | 22 |