

Laurent Auberson

Ponts et passages

Quatre stations sur les routes de pèlerinage en Suisse romande

Le pèlerinage doit pouvoir s'appuyer sur des supports matériels, mais il enrichit aussi la signification des ouvrages d'art dont il requiert l'emploi. À cet égard, les ponts et les passages constituent des objets d'étude privilégiés, bien que leur apparence architecturale soit souvent modeste. Les quatre lieux décrits ici sont tous des témoins du Moyen Âge ou du début de l'Époque moderne.

Un pèlerinage chrétien, s'il ne prend pas la forme – nullement exceptionnelle – d'un pur cheminement spirituel, a pour caractéristique essentielle le déplacement physique, précédé d'un engagement et aboutissant à un accomplissement¹. Au Moyen Âge, et surtout dans le climat de religiosité immodérée de ses derniers siècles, le mouvement s'intensifie. Que le but soit Rome, Jérusalem ou Saint-Jacques-de-Compostelle, un certain équipement bâti est la condition même du cheminement : une voie sinon balisée, du moins reconnaissable, éventuellement avec l'aide de guides écrits (très tôt disponibles), des maisons pour l'hébergement et des infrastructures de franchissement d'obstacles.

L'architecture et les ouvrages d'art fréquentés par les pèlerins présentent des caractéristiques qui ne leur sont pas propres exclusivement, mais qui s'inscrivent dans le cadre plus général de toutes les infrastructures liées aux déplacements : routes, ponts, hospices.

De tout ce qui faisait le paysage bâti environnant les gens en marche au Moyen Âge, il subsiste plusieurs témoins intéressants en Suisse romande. Nous nous proposons d'en examiner ici quatre qui présentent une diversité d'aspects quant à leur genèse, leur place dans les réseaux routiers ou leur intégration dans le tissu urbanistique, leur perception dans le contexte social et religieux du bas Moyen Âge.

Le pont au Moyen Âge – quelques traits fondamentaux

En une époque comme le Moyen Âge où le sacré imprègne toute la vie sociale et politique, le pont, élément de voirie particulier, n'est pas uniquement un ouvrage à bâtir et à entretenir, il

est aussi chargé d'une symbolique assez évidente comme moyen de franchissement, il est intimement lié à la vie religieuse des territoires et des villes². Ces aspects-là rejoignent d'ailleurs aisément les préoccupations matérielles. Ainsi, un établissement religieux hospitalier, par exemple, en encourageant la construction d'un pont, recherche aussi son intérêt, puisque le passage des pèlerins lui apporte des revenus – plus sûrement que le secours apporté aux malades. Mais le contrat social est d'une cohérence qui suffit à faire son honnêteté : sachant le profit qu'il peut en espérer pour son salut, le fidèle – qu'il soit pèlerin ou habitant – donne volontiers sa contribution lorsque des collectes sont faites pour la construction ou la réparation d'un pont. Au moins autant que de garantie de la protection d'un saint sur l'ouvrage, les chapelles souvent érigées sur les ponts servent de matérialisation de l'acte religieux : lieu de l'encaissement d'un péage à la fois pécuniaire et spirituel.

La signification dont sont ainsi investis les ponts amène, pour les plus grands d'entre eux, à la fondation de confréries véritablement religieuses chargées de leur entretien et de leur gestion. Peu à peu cependant, dans le contexte du développement urbain qui débute au XIII^e siècle, l'administration des ponts passera davantage aux autorités des villes, qui sauront assurer un entretien plus institutionnalisé.

Pèlerins du voisinage et pèlerins du grand voyage : le pont et la chapelle de Sainte-Apolline

Une des routes du pèlerinage de Saint-Jacques-de-Compostelle est la « route du haut » décrite dans le guide de Hermann Künig von Vach, imprimé en



1495³. Elle part d'Einsiedeln et passe par Fribourg, Lausanne et Genève. À la sortie de Fribourg, en direction de Romont, un pont de pierre en dos-d'âne franchit la Glâne (fig. 1). À la tête du pont, sur la rive droite, s'élève une petite chapelle⁴. Si cette voie, qui au Moyen Âge n'est nullement un passage obligé entre Fribourg et Romont, passe par là, c'est sans doute en raison notamment de la proximité de l'abbaye d'Hauterive. Certes, les moines cisterciens n'ont pas pour vocation première l'accueil des pèlerins, mais ils pratiquent l'aumône. C'est aussi dans les environs que se trouvait le château des barons de Glâne, fondateurs du couvent. De plus, dès sa fondation par les Zähringen en 1157, la ville de Fribourg entretient avec l'abbaye des liens étroits qui impliquent un certain passage. C'est d'ailleurs bien en rapport avec Hauterive que le pont est mentionné pour la première fois en 1243.

On ne sait rien de l'aspect de ce premier pont. L'ouvrage actuel, avec son arche revêtu de galets, ne semble pas antérieur au XVI^e siècle. Il peut avoir été précédé par un ou plusieurs ouvrages en bois. Une chapelle est mentionnée en 1147. Telle qu'elle se

présente aujourd'hui, la chapelle Sainte-Apolline est le résultat d'une reconstruction de 1566, à la suite d'un incendie.

Outre le pèlerinage lointain, le pont – que, venant de Fribourg, il faut franchir avant d'atteindre la chapelle – a aussi vu passer des fidèles à l'ambition spirituelle plus modeste : celle de venir invoquer sainte Apolline, vierge martyre alexandrine du III^e siècle dont le supplice a fait la protectrice des gens souffrant des dents. Cette manifestation de la piété populaire a été vivace ici, puisque de nombreuses dents cariées ont été mises au jour lors de fouilles archéologiques.

Ce site, exceptionnellement préservé de même que ses proches environs, offre une rare occasion de percevoir la réalité matérielle et l'atmosphère des anciens chemins de pèlerinage.

Le pont d'Orbe, projet d'un ermite visionnaire

Orbe est une ville dans l'évolution de laquelle les ponts et les voies de circulation ont joué un rôle particulièrement important⁵. Dans le coude de la rivière homonyme, à l'extrémité sud de la vieille ville, le pont de pierre appelé pont du

Fig. 1 Le pont enjambant la Glâne et la chapelle Sainte-Apolline. Vue en direction de l'ouest. Une atmosphère d'ancien pèlerinage exceptionnellement préservée. Photo Laurent Auberson, 2023



Fig. 2 Le pont Saint-Éloi ou pont du Moulinet à Orbe. Vue vers l'extérieur de la ville médiévale. Photo Laurent Auberson, 2023

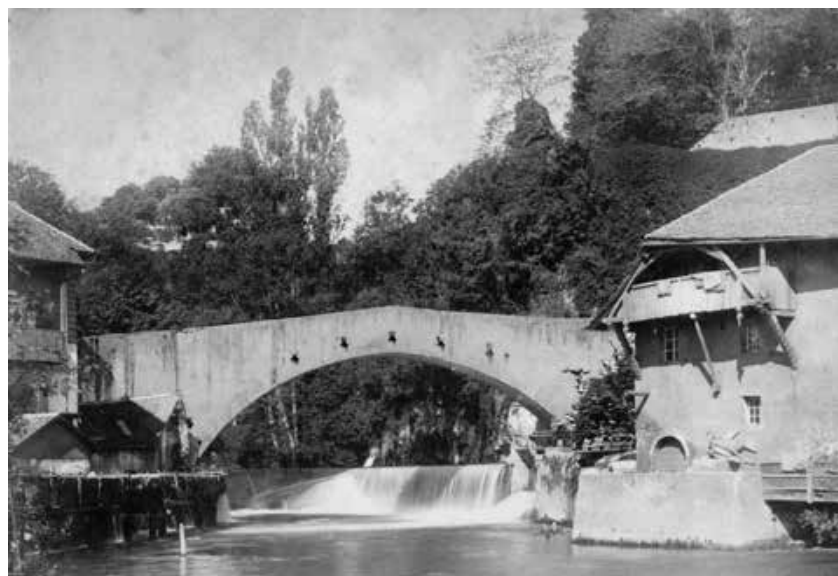


Fig. 3 Une des plus anciennes photographies connues du pont d'Orbe, avant 1880. Le pont doit un de ses noms au voisinage du moulin, ici à droite, encore dans son état préindustriel. Tout le quartier a une vocation artisanale affirmée dès le Moyen Âge. © Association Développement 21

Moulinet ou pont Saint-Éloi, achevé en 1424, paraît être le plus ancien conservé de Suisse romande (fig. 2-3). De plus, grâce aux comptes de la ville, l'histoire de sa construction peut être retracée avec une abondance peu commune de détails.

Cet ouvrage doit d'abord être compris dans le contexte routier de la ville d'Orbe au Moyen Âge. L'ancien lieu habité dans la plaine, organisé le long de la voie romaine, est progressivement abandonné au profit de la colline. Au débouché du col de Jougne, un des principaux axes traversant le Jura, Orbe a une vocation routière dont les origines remontent à l'Antiquité. Parallèlement à l'évolution de la topographie urbaine, Orbe devient aussi une étape importante sur la via Francigena, la route qui amène les pèlerins de France vers Rome. C'est ici que cette route croise la voie romaine reliant Lausanne à Yverdon puis Avenches. Il ne fait nul doute que cet axe a aussi été emprunté par des pèlerins de Saint-Jacques.

La carte (fig. 4) montre combien cette situation, avec un franchissement de la rivière par un seul pont de bois dans la plaine, est devenue inadaptée à la topographie de la ville médiévale. Car la montée sur la colline a aussi entraîné la relégation de l'ancienne route de la plaine au nord d'Orbe. Assez tardivement, en 1421, l'idée est émise pour la première fois de prolonger l'axe qui traverse la ville du nord au sud par un franchissement plus commode qui n'oblige plus à un long détour. Cela d'autant plus qu'au sud aussi, on évite la route dans la plaine, qui est souvent inondée, et que la route du haut est un tracé plus direct pour mener à Romainmôtier. Or non seulement Orbe constitue la base urbaine de Romainmôtier, qui y

possède très tôt des revenus et des biens fonciers, mais en outre, les prieurés clunisiens sont des relais sur les routes de pèlerinage. Juste avant Orbe, sur la route de Jougne, l'église de Montcherand était une dépendance du prieuré de Payerne.

Ce nouveau pont de pierre construit à Orbe se situe en dehors de l'enceinte urbaine : venant du sud, une fois passé le pont, on devait encore franchir la porte Saint-Éloi pour entrer dans la ville. Une entreprise relativement tardive, avons-nous dit. C'est même le cas à double titre. Premièrement, il est surprenant que les bourgeois de la ville ou leur seigneur (les Montfaucon-Montbéliard, puis les Chalon) n'aient pas entrepris plus tôt un tel ouvrage. Et deuxièmement, l'initiative de la construction et son financement représentent un certain anachronisme. C'est en effet un ermite du nom de Girard Borellier qui en a l'idée et, avec l'accord des bourgeois, fait une quête dans la population pour financer la construction du pont, chose qui ne se pratique plus guère depuis plusieurs siècles. La quête ne rapporte d'ailleurs qu'un cinquième de la somme nécessaire, la ville fournissant la plus grande part en prélevant une taxe.

L'ouvrage, achevé en 1424, est d'une importance qui dépasse largement le cadre local et qui ne tient pas seulement à l'heureux hasard de la conservation des documents d'archives le concernant⁶. De cette importance témoigne en effet toute l'activité déployée autour de la construction. Le seigneur de la ville, Louis de Chalon, délègue trois conseillers, les autorités recourent à l'expertise d'un bâtisseur renommé, Aymonet Curnyaux, maître d'œuvre de la maison de Savoie⁷, et vont faire examiner le pont sur le Rhône à

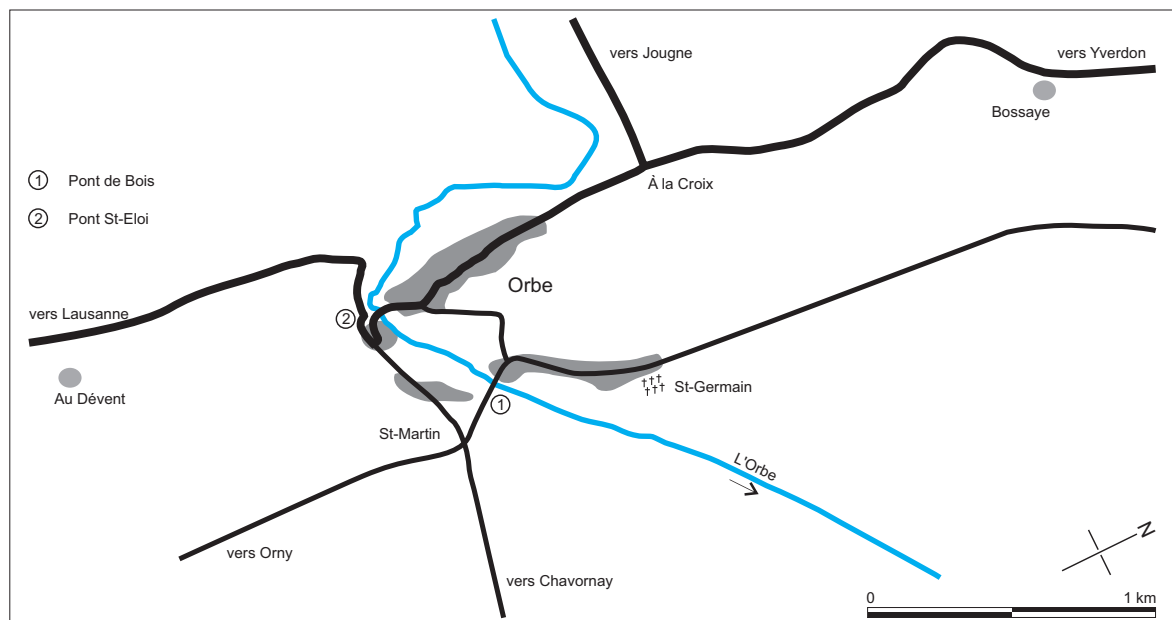


Fig. 4 Carte schématique des voies de circulation à Orbe après la construction du pont Saint-Éloi. La route romaine de la plaine, passant par le pont de Bois, se réfère à la topographie du lieu habité dans l'Antiquité et au haut Moyen Âge. Elle connaît alors une relégation progressive. Dessin Peter Albertin, Winterthur

Saint-Maurice que l'on envisage de prendre pour modèle. L'idée de l'ermitage va donc tout à fait dans le sens des intérêts de la ville, laquelle lui manifeste sa reconnaissance en prenant à sa charge les frais d'entretien du pont. La solitude érémitique de Girard Borellier, qui a lui-même, pioché à la main, participé aux travaux, est assez relative. Sa cabane, dont la ville assurera aussi l'entretien, se situait à un endroit qu'il n'est plus possible de localiser précisément, un peu en amont du pont, sur la rive droite. Au début de ce XV^e siècle qui verra un renouveau de la vie religieuse (la fondation

du couvent des Clarisses en 1426 en témoigne), l'ermitage forme un ensemble cohérent avec le nouveau pont tout proche, que franchissent aussi des pèlerins. L'ouvrage favorise peut-être même le développement d'une certaine activité religieuse centrée sur l'ermitage, où la tenue de prêches est mentionnée en 1458.

Moudon : un axe pont-passage couvert

La ville de Moudon possède elle aussi, franchissant la Broye, un pont Saint-Éloi. Homonymie



Fig. 5 Vue du pont Saint-Éloi de Moudon, depuis l'aval. Dessin à l'encre signé Weibel, 1795. Musée d'Histoire de Berne, H/23928/168. © Musée d'Histoire de Berne, photo Stefan Rebsamen

Fig. 6 Moudon. Près de l'ancien hôpital Saint-Jean, le passage couvert dans le prolongement de l'axe du pont Saint-Éloi. Photo Laurent Auberson, 2023



fortuite, d'autant plus qu'Éloi, patron des orfèvres et des forgerons, ne figure pas parmi les saints protecteurs traditionnels des ponts. L'ouvrage médiéval n'est pas conservé, ayant été remplacé par un pont métallique en 1899, mais des vues anciennes permettent de s'en figurer l'aspect (fig. 5)⁸. La largeur de la rivière, qui reçoit ici encore un affluent, la Mérine, a obligé à poser deux piles pour relayer des arches en arc segmentaire. Sur la pile sud s'élevait une chapelle, mentionnée dès 1353 avec le pont, et probablement construite quelques années auparavant. La chapelle est dûment desservie et entretenue par une confrérie, avant d'être remise à la ville à la fin du XV^e siècle. Il n'est pas formellement prouvé que le pont de pierre et la chapelle ont été bâtis en même temps, pas plus que l'on ne peut affirmer que la confrérie ait eu aussi la charge et les éventuels revenus du pont, mais cela est très vraisemblable en ce milieu du XIV^e siècle. D'autant plus que la chapelle, traversant le tablier du pont, faisait aussi office de passage couvert, ce qui pourrait bien être lié à une fonction de contrôle. Après la Réforme, elle sera affectée à des usages profanes, mais les Moudonnois y resteront attachés, et son toit sera surmonté d'un clocher avec horloge.

Au milieu du pont, cette chapelle-porte manifeste l'entrée dans la basse ville médiévale, qui comme la ville haute se trouve sur la rive gauche de la Broye. Au sud du pont, le quartier de Mauborget, qui est également protégé par une enceinte,

avec une porte, doit une partie de son développement à l'hôpital de Saint-Jean-de-Jérusalem. Très logiquement, cet établissement qui a vu passer de nombreux pèlerins est situé près de la sortie de la ville, en direction de Lausanne.

Dans le prolongement du pont, une imposante maison bourgeoise est traversée par un passage public (fig. 6). Il est avéré que la maison en question n'est pas à l'emplacement de l'ancien hôpital, lequel se trouvait à côté vers la gauche (en direction de la porte de Mauborget). Mais l'élément qui importe ici est l'existence même d'un passage voûté ancien, qui présuppose un terrain public et une volonté des autorités de la ville. Sciemment aménagé dans l'axe du pont, ce passage ne peut guère mener, par l'arrière, qu'aux bâtiments de l'hôpital.

La cathédrale de Lausanne : traversée ou montée ?

Terminons ce parcours à la cathédrale de Lausanne, étape du pèlerinage de Saint-Jacques, mais aussi but de pèlerinage marial. C'est de la circulation dans la partie occidentale du monument qu'il va être question ici. Une des particularités est que pendant près de trois siècles, le « massif occidental » a été séparé de l'église proprement dite par un large passage couvert public, à travers ce qui est communément appelé la « grande travée ». Cet aménagement a été étudié très en détail⁹ et c'est seulement sous un aspect précis que nous

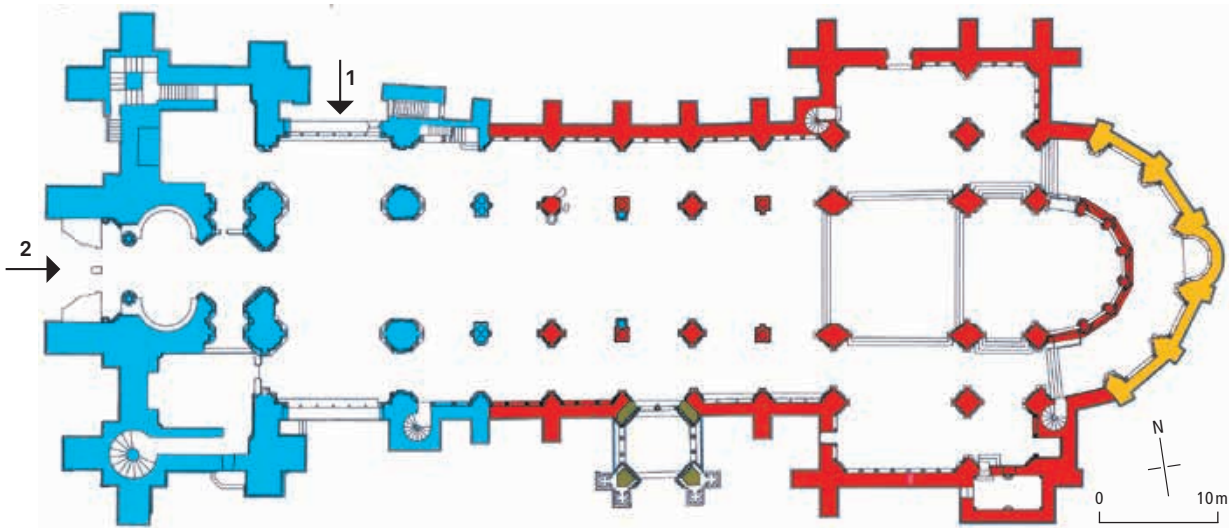


Fig. 7 Plan de la cathédrale de Lausanne, avec le passage à travers la « grande travée » (1) et la « grande entrée » à l'ouest (2). Plan de base : © AAM, Werner Stöckli

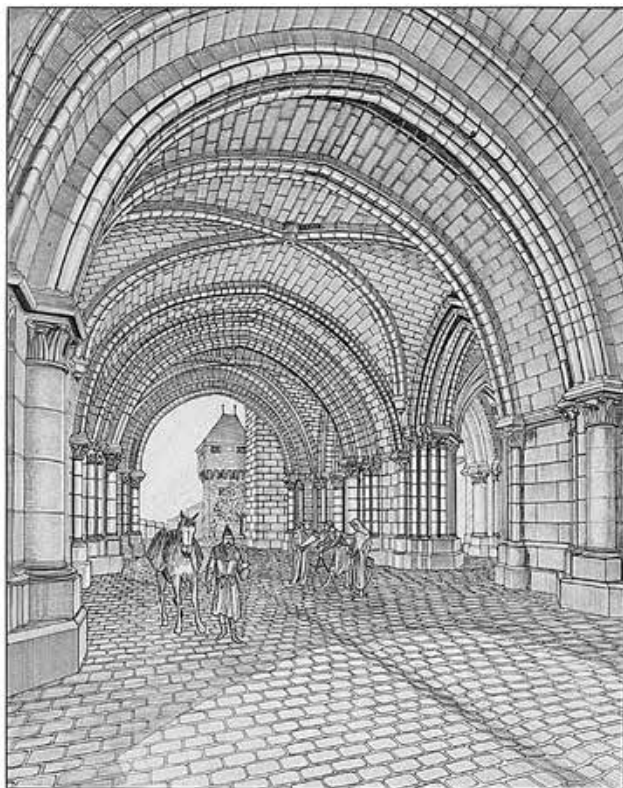


Fig. 8 Cathédrale de Lausanne. Reconstitution de la voie publique, d'usage profane, à travers la « grande travée ». Vue vers le sud. © Gérard Lador d'après Pierre Margot

Fig. 9 Maquette de reconstitution de la « grande entrée » occidentale de la cathédrale de Lausanne, avant la construction du portail des Montfalcon et la fermeture du passage à travers la « grande travée ». © Photo Claude Bornand, Lausanne

l'envisageons ici. Jusqu'au début du XVI^e siècle, la cathédrale est donc traversée par une voie publique d'usage entièrement profane (fig. 7-8). Mais perpendiculairement, dans l'axe longitudinal, la circulation est notamment celle des pèlerins, qui abordent le monument par l'ouest. Ces derniers pénètrent par la « grande entrée » dans le vaste porche à absides, dont l'arc oriental, donnant sur le vestibule, est surmonté de la statue de la Vierge à l'Enfant, sous un édicule inscrit dans une transenne (fig. 9). Le fidèle ordinaire quant à lui peut entrer dans la nef directement par le passage de la « grande travée ».

En faisant fermer le passage public, vers 1504, l'évêque Aymon de Montfalcon donne une plus

grande cohérence à l'espace sacré et revalorise l'axe longitudinal. Le portail des Montfalcon ajouté devant l'entrée principale accroît la monumentalité qui s'offre à la vue du pèlerin.

L'espace extérieur devant le portail est restreint et l'on y accède au prix de l'ascension des « Escaliers du Marché », ainsi nommés au XIV^e siècle déjà, et après le franchissement d'une des portes de l'enceinte de la Cité. Dans la perspective du pèlerinage, cette disposition n'est rien moins qu'une contrainte. Car comment pourrait-on mieux accomplir cette nécessaire ascension spirituelle et physique qu'est le pèlerinage, qu'en gravissant les marches d'un escalier à la raideur proverbiale ? Et tout spécialement le pèlerinage



Fig. 10 L'aboutissement du pèlerinage marial: la statue de la Vierge à l'Enfant dans le porche à abside de la cathédrale de Lausanne, telle qu'elle se voit depuis le sol. Ici dans son état après les mutilations par les iconoclastes réformés. On remarque la forme rare du couvrement de l'édicule, en arc outrepassé : fantaisie orientalisante ou subtil écho au trilobe du fronton? Photo Laurent Auberson, 2023

marial, que la chrétienté médiévale, en se fondant sur un évangile apocryphe traitant de l'enfance de Marie, le *Protévangile de Jacques*, a associé – pour le transcender – au pèlerinage des Juifs à Jérusalem, avec l'ascension des quinze marches du Temple, scandée par les quinze « chants des montées », soit les psaumes 120 à 134¹⁰. Le programme iconographique du portail des Montfalcon vient à l'appui de cette interprétation. Cette Marie enfant de trois ans parvenue seule au dernier degré du Temple, le pèlerin ayant franchi la porte des Escaliers du Marché la voit dans la rangée de statues du registre supérieur, tout à gauche – donc la première dans le sens de la lecture. Déjà couronnée, elle est assise sur un des genoux de sainte Anne, face à l'Enfant Jésus. Le point culminant du pèlerinage est atteint dans le porche à absides, devant la statue de la Vierge à l'Enfant, si haut placée qu'on ne peut la

contempler qu'humblement: aussi paraît-il judicieux de reproduire en illustration non seulement la vue frontale, « archéologique », mais encore la vue réelle en contre-plongée (fig. 10). Dans leur iconoclasme sélectif, les réformés ne se sont pas trompés: c'est bien cette statue, aboutissement de pèlerinage, qu'ils ont mutilée en tant qu'elle exprimait le monnayage du salut, chose proprement scandaleuse pour la foi protestante. ●

Notes

- 1 Voir Raymond Oursel, *Sanctuaires et chemins de pèlerinage*, Paris, Éditions du Cerf, 1997, pp.21-41.
- 2 Voir les excellentes synthèses de Marjorie Nice Boyer, *Medieval French Bridges. A History*, Cambridge (Mass.), The Mediaeval Academy of America, 1976; et Jean Mesqui, *Le pont en France avant le temps des ingénieurs*, Paris, Picard, 1986.
- 3 Réédition: Konrad Häbler (éd.), *Das Wallfahrtsbuch des Hermannus König von Vach und die Pilgerreisen der Deutschen nach Santiago de Compostela*, Strassburg, Heitz, 1899.
- 4 L'essentiel des informations historiques et archéologiques se trouve dans: Pierre Delacrétaz, *Fribourg jette ses ponts*, Chappelle-sur-Moudon, Éd. Ketty & Alexandre, s.d. [1990], pp. 98-101; Gilles Bourgarel, «Villars-sur-Glâne et Posieux. Pont de Ste-Apolline», in *Chronique archéologique/Archäologischer Fundbericht 1989-1992*, Fribourg, 1993, pp. 149-153; fiche IVS FR 4.1.41, <https://data.geo.admin.ch/ch.astra.ivs-nat/PDF/FR00040141.pdf> (consulté le 16 mai 2023).
- 5 Voir Laurent Auberson, *Orbe. Histoire et architecture*, Neuchâtel, Livreo-Alphil, 2022, en part. pp.57-67. Transcription des comptes de la construction: Frédéric Barbey, «Orbe sous les sires de Montbéliard et de Chalon», in *Revue historique vaudoise*, 20, 1912, pp.33-39.
- 6 Il fera l'objet d'une étude détaillée à l'occasion de son sixième centenaire en 2024.
- 7 Voir Daniel de Raemy, «Aymonet Corniaux, maître des œuvres de la Maison de Savoie, son activité en Pays de Vaud et en Chablais», in *Amédée VIII – Félix V. Premier duc de Savoie et pape (1383-1451)*, Lausanne, Bibliothèque historique vaudoise, 1992, pp. 327-335.
- 8 Description détaillée dans Monique Fontannaz, *La ville de Moudon*, Berne, SHAS, 2006 (Les Monuments d'art et d'histoire du canton de Vaud 6), pp.56-57, 100-106, 173-174; 172-173 (pour l'hôpital Saint-Jean).
- 9 Par Marcel Grandjean, «Le «magnum portale» de la cathédrale de Lausanne et le passage routier de la «grande travée»», in *Revue suisse d'art et d'archéologie*, 32, 1975/3, pp. 193-220.
- 10 *Protévangile de Jacques*, 7.2; voir par exemple la traduction française dans France Quéré, *Évangiles apocryphes*, Paris, Éd. du Seuil, 1983, p. 73.

L'auteur

Laurent Auberson est historien, archéologue médiéviste et traducteur indépendant.
www.auberson-traduction.ch
Contact: laurent.auberson@sunrise.ch

Mots-clés

Pèlerinage, Via Jacobi, ponts et passages, apparence architecturale, Moyen Âge

Zusammenfassung

Brücken und Übergänge – vier Stationen auf den Pilgerwegen der Westschweiz

Die Pilgerfahrt muss sich auf materielle Träger stützen können. Sie bereichert aber auch die Bedeutung der Bauten und Kunstwerke, die sie am Weg nutzt. In dieser Hinsicht können Brücken und Übergänge entlang des Jakobswegs – auch wenn ihr architektonisches Erscheinungsbild oft bescheiden ist – zu bevorzugten Studienobjekten werden. Die vier beschriebenen Orte sind allesamt Zeugen des Mittelalters oder der frühen Neuzeit: die Brücke Sainte-Apolline in der Nähe von Freiburg, der Pont du Moulinet in Orbe, der Pont Saint-Éloi mit der Passage Saint-Jean in Moudon und schliesslich die Passagen, die mit dem «westlichen Massiv» der Kathedrale von Lausanne verbunden sind. Man kann noch heute in der – bebauten oder unbebauten – Landschaft die Überlegungen erkennen, die ihren Bau und die Integration in die Umgebung leiteten, sowie die Verflechtung von weltlicher und religiöser Nutzung der Überquerungsorte im Mittelalter.

Riassunto

Ponti e passaggi – quattro stazioni lungo gli itinerari di pellegrinaggio della Svizzera romanda

Il pellegrinaggio necessita punti d'appoggio materiali. Al contempo gli edifici e le opere d'arte che si trovano lungo la tratta acquistano un particolare significato. In questo senso ponti e passaggi ubicati lungo il Cammino di Santiago, benché spesso siano di aspetto modesto, diventano oggetti di studio privilegiati. I quattro luoghi trattati in questo articolo sono testimonianze di epoca medievale o della prima età moderna: il Pont de Sainte-Apolline presso Friburgo, il Pont du Moulinet a Orbe, il Pont Saint-Éloi e il Passage Saint-Jean a Moudon e infine i passaggi collegati al «massiccio occidentale» della cattedrale di Losanna. Ancora oggi il paesaggio, costruito o naturale, ci permette di individuare le riflessioni che hanno portato alla costruzione di questi manufatti e alla loro integrazione nell'ambiente circostante, così come il duplice utilizzo profano o religioso che questi punti di transito posti lungo il Cammino assumevano durante il Medioevo.



SCHLOSS SPIEZ

17/06 – 15/10/2023

Kunstaussstellung
Exposition d'art
Art Exhibition

«Das war s. dann»

Mental Health Art

Stiftung Wohin Spiez | Psychiatrie-Museum Bern | Kunstwerkstatt Waldau
www.schloss-spiez.ch