

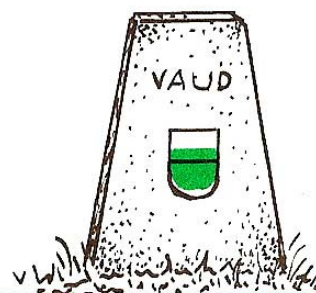
MARCHAIRUZ

Alt. 1450 m.



200 e anniversaire
de la route

125 e anniversaire
de l'hôtel



INTRODUCTION

Les communes de l'Abbaye, d'Aubonne, de Bière, du Chenit, de Gimel, du Lieu, de Longirod, de Rolle, de Saint George, les villages du Brassus, de l'Orient, du Sentier, le comité de l'Hôtel du Marchairuz se sont unis pour commémorer un double jubilé : le 200^e anniversaire de la route du Marchairuz et le 125^e anniversaire de l'Hôtel du Marchairuz.

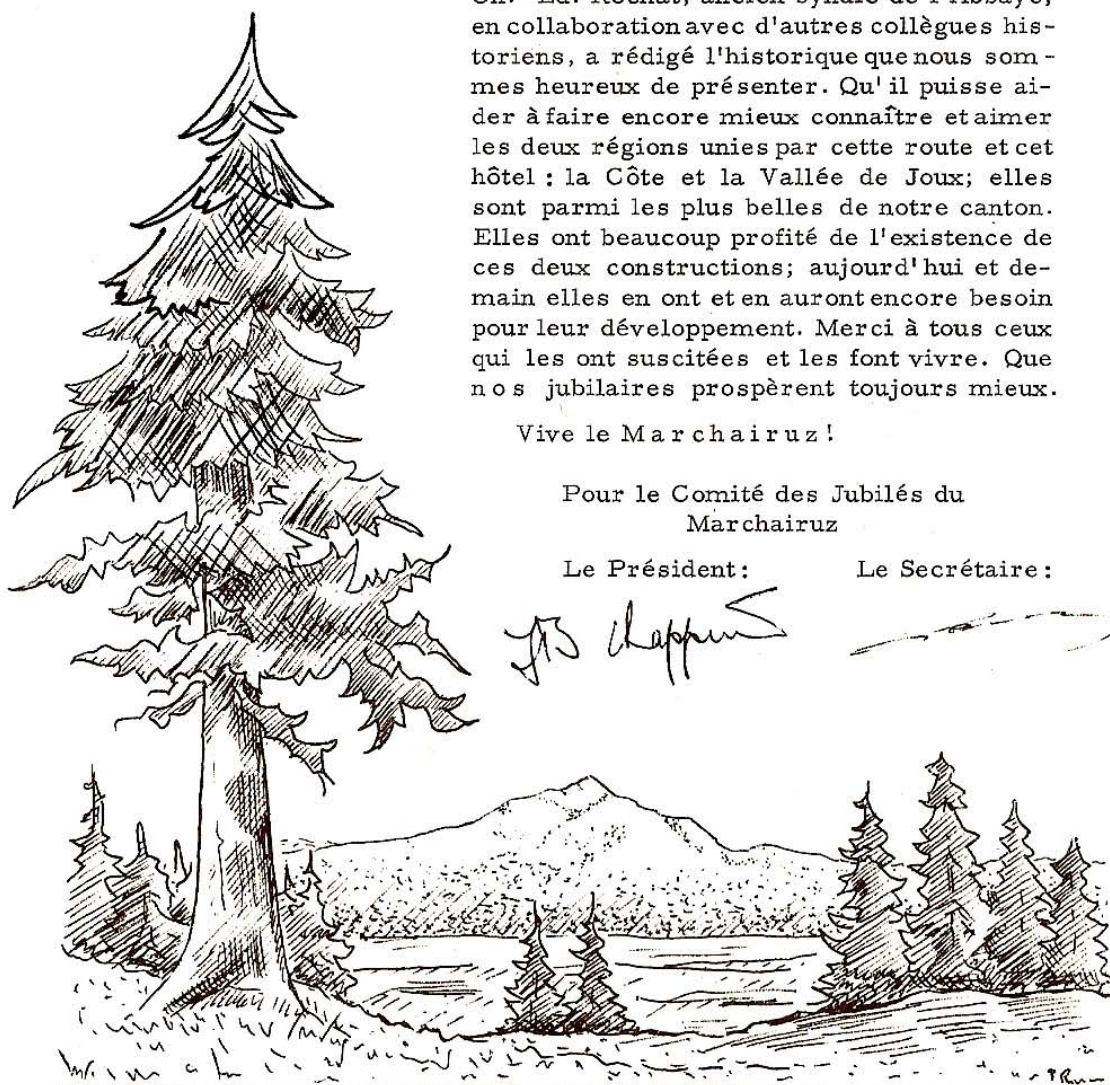
En souvenir de cet événement, Monsieur Ch. - Ed. Rochat, ancien syndic de l'Abbaye, en collaboration avec d'autres collègues historiens, a rédigé l'historique que nous sommes heureux de présenter. Qu'il puisse aider à faire encore mieux connaître et aimer les deux régions unies par cette route et cet hôtel : la Côte et la Vallée de Joux; elles sont parmi les plus belles de notre canton. Elles ont beaucoup profité de l'existence de ces deux constructions; aujourd'hui et demain elles en ont et en auront encore besoin pour leur développement. Merci à tous ceux qui les ont suscitées et les font vivre. Que nos jubilaires prospèrent toujours mieux.

Vive le Marchairuz !

Pour le Comité des Jubilés du
Marchairuz

Le Président:

Le Secrétaire:



Les photos illustrant cette brochure sont de Gilbert Goy, Le Brassus.

On n'a pas dormi de toute la nuit
à cause du bruit.

Quand on ne dort pas les nuits sont plus longues.
Les patrouilles faisaient la ronde.

Ou bien, toutes les heures, c'était
les sentinelles qu'on relevait.

On causait aussi, quand on cause
on dit toute espèce de choses.

Un qui avait tiré un renard
juste la veille de son départ.

Un qui disait qu'il avait vu
quatre loups sur le Marchairuz.

«Quatre, on lui disait, tu es fou ! »
«Quatre, qu'il disait, quatre loups.»

Un autre qui n'avait que vingt-cinq ans
et déjà six petits enfants.

On parlait de ces Fribourgeois.
On disait : «Demain, on verra.»

Le lendemain, on n'a rien vu.
Les Fribourgeois s'étaient rendus.

La grande guerre du Sondrebond

C. F. Ramuz

DU MARTZEIRUZ AU MARCHAIRUZ

LES CAUSES

Le haut bassin fermé du Jura, entre la chaîne du Mont-Tendre et les crêtes du Risoud (comme les eaux tombent et coulent vers l'Orbe et les lacs) connu sous le nom de Vallée de Joux, est resté longtemps, très longtemps isolé. Les principales voies de communication qui conduisent du bassin du Léman aux plaines de France passent, l'une par le vallon de La Jougenaz, l'autre par le défilé de St-Cergue.

Entre les deux, la vallée recouverte par les sombres joux, les tourbières ou marécages aux abords de la rivière et des lacs, est restée ignorée, et l'homme n'y a pas mis les pieds jusqu'au moment de la fondation de Romainmôtier par les bénédictins dépendant du couvent de St-Oyens de Joux, aujourd'hui St-Claude, qui ont emprunté son territoire pour communiquer entre les deux monastères. Au long de la piste ainsi créée, on avait aménagé des gîtes d'étape, aux Mouilles, soit à une quinzaine de kilomètres de St-Claude, en Quinzon, près du lac des Rousses, et au Lieu, où un ermite, dom Pontius ou Poncet fonda un établissement durable.

Il est vraisemblable qu'un autre cheminement fut pratiqué, partant de la Chartreuse d'Oujon, près de St-Cergue, passant par la combe des Amburnex, le pied du Mont-Tendre, Les Croisettes, pour rejoindre Romainmôtier.

Lorsque les moines blancs de l'ordre des Prémontrés fondèrent le couvent du Lac de Joux, près de l'embouchure de la Lyonne, à L'Abbaye, sous la protection des sires de Grandson La Sarra, une première transversale fut créée, passant par Pétrafélix vers la plaine. Il ne s'agissait que d'un tracé plus ou moins marqué, qui fut pendant de nombreuses années le seul débouché de La Vallée vers l'extérieur, si l'on en excepte la voie utilisée momentanément pour l'approvisionnement en sel qui reliait Salins au monastère du Lac, et qui n'a vraisemblablement été parcourue que par des caravanes de mulets, chargés soit par des sacs de cette précieuse matière, soit par des récipients de saumure.

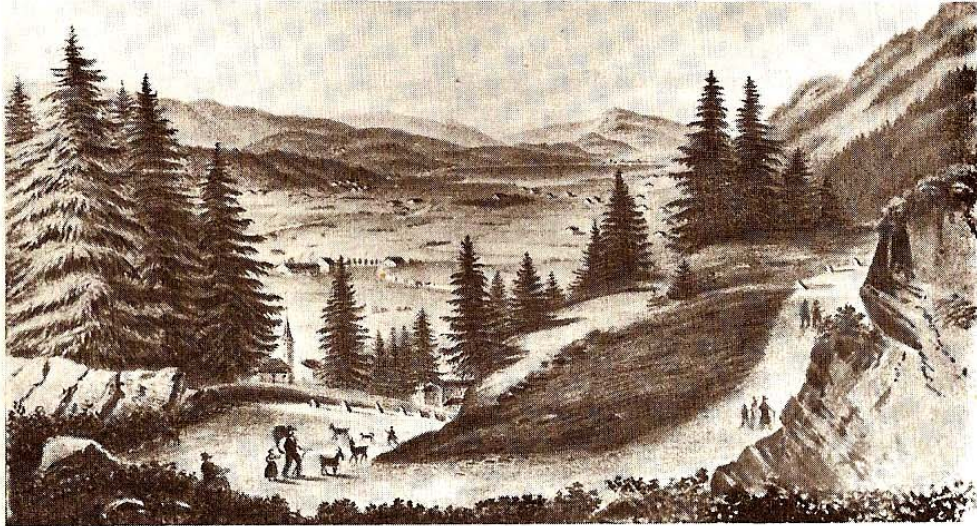
A part le couvent et ses gens établis à l'orient de la Vallée, un commencement de colonisation avait débuté au Lieu de dom Poncet. La jeune communauté prit une certaine importance puisqu'on y compta trente-sept feux, mais, après les guerres contre le duc de Bourgogne, suivies de disettes et de pestes, ce nombre fut réduit à treize quelques années plus tard.

Cependant, attirés par quelques avantages, tels que le libre usage des joux et pâquiers, réservés par le Baron François de La Sarra, lors de la vente de sa vallée, à noble Louis, duc de Savoie, en 1344, de nouveaux colons ne tardèrent pas à se fixer, toujours au Lieu, en essaimant de là tout d'abord jusqu'aux Charbonnières, à la limite des terres du couvent, mais c'est surtout vers l'occident, dans le territoire aujourd'hui la commune du Chenit, que la population émigra, colonisant jusqu'aux confins de Praz-Rodet, qui comprenait alors un mas beaucoup plus étendu que maintenant, et

4.

déborda outre-Orbe vers Le Brassus, le Campe, l'Orient et même jusqu'aux Bioux.

Le trafic routier se pratiquait uniquement par la rive gauche, tandis que la voie par eau permettait l'acheminement des bois, des produits des forges du Brassus, et même du charbon, jusque vers l'Abbaye - Le Pont, d'où un transbordement remettait ces marchandises sur roues pour aller plus loin.



d'après un dessin d'époque, vers 1850 environ

Lors de la conquête par les Bernois, en 1536, toute la Vallée fut attribuée à la commune du Lieu, mais, en 1571, l'Abbaye s'en sépara, comme ce fut le cas pour la commune du Chenit en 1646.

La population s'était déplacée; la jeune commune devint rapidement et reste la plus importante des trois. Cependant le trafic continua de passer par Le Lieu, et il est intéressant de noter que le Pont de La Goille, entre les lacs Brenet et Joux, a été construit par Le Lieu, et entretenu ensuite en commun avec Le Chenit, l'Abbaye n'ayant apparemment que très peu de contacts avec les deux autres communautés.

La population vivait alors de la culture du sol et de l'élevage du bétail, mais, dès le début du XVIII^e siècle, les arts industriels avaient déjà pénétré dans cette "contrée aride et populeuse". Plusieurs métiers s'y exerçaient : le martinage des fers, ainsi que le travail du bois, en grumes, en ais, en échelas, en bardeaux, en futailles, etc.

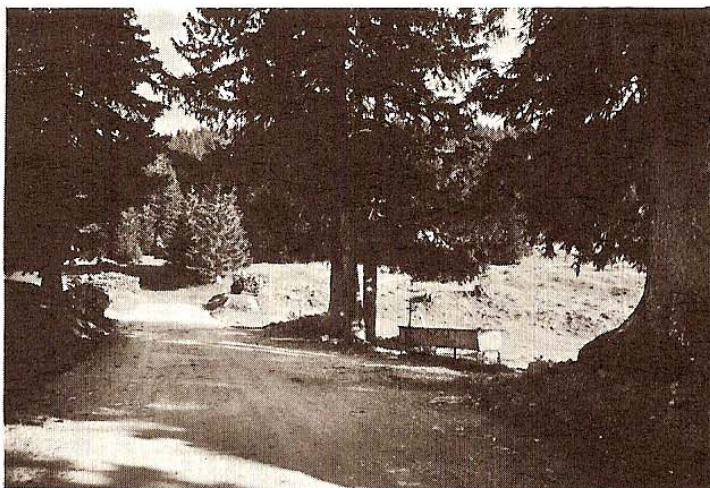
La profession de lapidaire et la fabrication d'horloges venaient d'être implantées depuis le pays de Gex vers 1720, et, en 1740, un jeune et intelligent citoyen, Samuel-Olivier Meylan, bravant l'avis de sa famille, partit pour Rolle, où un émigré français, Mathieu Biaudet, l'initia à la fabrication de l'horlogerie, point de départ de ce qui fait la prospérité de la Vallée de Joux. Les Combiens se mirent d'abord à confectionner des ébauches, puis des blancs (soit cage plus barillet destiné à contenir le ressort moteur, plus

le rouage), à tel point que les établisseurs de Genève, devenus leurs principaux clients, ont affirmé que, sans ces premiers éléments fournis par les horlogers de La Vallée, ils auraient été obligés de fermer la plupart de leurs "cabinets".

Les trois communautés durent soutenir, individuellement ou collectivement, de nombreux et très coûteux procès, soit contre les communes de la Plaine, soit contre les hobereaux ou seigneurs habitant ces régions, afin de préserver le droit d'usage dans les joux et pâquiers, tels que stipulés dans l'acte de vente de 1344 ou dans d'autres documents plus récents. La Chambre suprême des appellations romandes, instituée par le souverain, venait de leur donner raison à ce sujet, contre noble César de Charrière, Seigneur de Bournens et de Mex, alors propriétaire de la montagne des Mouilles, soit le Pré d'Etoy et la Racine, au-dessus des Bioux, lorsqu'éclata ce qu'on a appelé le grand procès, soutenu par les communes du Lieu et du Chenit, contre Berne, cette fois. LL. EE. prétendaient que le Risoud n'était pas compris dans les confins de la Vallée, constituant une sorte de "No mans land" entre celle-ci et la Bourgogne, et qu'au surplus, les gens de cette même vallée y avaient fait des coupes inconsidérées, les forçant à intervenir pour "empêcher la ruine de la forêt". L'enjeu était de taille, et la partie adverse trop puissante. Les deux instances inférieures donnèrent raison aux gens de la Vallée, mais il n'en fut pas de même en cours d'appel. Le jugement rendu ne déposséda pas complètement les usagers, il est vrai, mais ce fut le commencement d'une spoliation qui, malheureusement, survécut au départ de nos seigneurs et maîtres. La note de la procédure fut aussi lourde que la patte de l'ours. Les Combiens furent contraints de se soumettre, puisqu'il n'y avait pas d'instance de recours.

Au cours de ce procès qui dura fort longtemps, des propositions d'arrangement furent présentées par les deux communes, appuyées par L'Abbaye. On y trouve des exposés concernant la vie économique de toute la contrée, la nécessité absolue de pouvoir utiliser les produits de la forêt, indispensables pour permettre aux gens de subsister, l'obligation de construire des scieries, ainsi qu'un chemin afin de pouvoir traverser la montagne depuis Le Brassus jusqu'à Gimel pour faciliter l'écoulement des bois oeuvrés ou mi oeuvrés.

Dans le même temps, les habitants du Chenit faisaient valoir que la seule voie de pénétration existante par Pétrafélix les relégaient dans un cul de sac d'où il était difficile de sortir.



La petite fontaine (Versant Vallée de Joux)

6.



Gravure de Pierre Aubert

De l'autre côté des monts, les communautés du pied du Jura, et celles du bassin lémanique de Morges à Nyon aspiraient, elles aussi, à l'établissement d'une desserte pour les importantes propriétés qu'elles avaient acquises, principalement en Praz-Rodet, aux Amburnex et à La Perrausaz.

LA ROUTE

Des courriers à pied traversaient cependant la montagne, par des sentiers à peine tracés, soit pour joindre Genève et les comptoirs horlogers, soit aussi pour commercer avec le pied du Jura, la région d'Aubonne et de Rolle, et en rapporter des épices ou autres denrées de première nécessité. Ce trafic, qui se comptait en hottées, ne pouvait être ni volumineux, ni très lourd. On a conservé le nom de Siméon Meylan, grâce au sapin au pied duquel il avait coutume de se reposer ou même de gîter, ainsi que le surnom de cette intrépide combière "La Poissonne" qui allait périodiquement vendre

les produits de la pêche du côté de Gimel ou de Bière.

Il convient de préciser que les gens de la haute combe commençaient de s'intéresser à ce qui se passait au-delà des sapins qui fermaient leur horizon, établissant ainsi des relations intéressées autant qu'intéressantes avec leurs voisins.

À partir de 1760, la Com-



Les murs de pierres sèches, une originalité du Marchairuz

munauté du Chenit fit des démarches en vue de constituer une association ayant pour but la construction du chemin prévu. Les villes d'Aubonne et de Rolle donnèrent leur appui sans réserves, mais les deux Communes de l'Abbaye et du Lieu refusèrent net, arguant que, de tous temps, la voie de Pétrafélix avait suffi au trafic, et que, d'ailleurs, son entretien était assez onéreux.

Nonobstant ce refus, l'association Aubonne, Rolle et le Chenit, présenta un volumineux mémoire en même temps qu'une demande d'autorisation de construire, en août 1765, alors que François-Louis de Lerber était bailli à Romainmôtier. LL. EE., qui n'avaient probablement pas très bonne conscience, et qui cherchaient peut-être à faire oublier leur emprise sur le Ri-



En hiver... il semble que l'hôtel n'a qu'un étage

soud, accédèrent facilement à la requête, et allèrent même au delà, en demandant que la route ne s'arrête pas à Gimel, mais qu'elle soit prolongée jusqu'au chemin de l'Etraz, ce qui était d'ailleurs dans leur intérêt. Elles accordèrent, de plus, une subvention de cinq mille francs, promirent une

contribution de cent francs aux frais d'achat de la poudre qui serait employée, et s'engagèrent à payer le haut inspecteur qui aurait la direction de l'entreprise. L'octroi de la concession fut expédié le 26 mai 1766 par l'illustre Chambre des péages, et les travaux commencèrent sans délai.

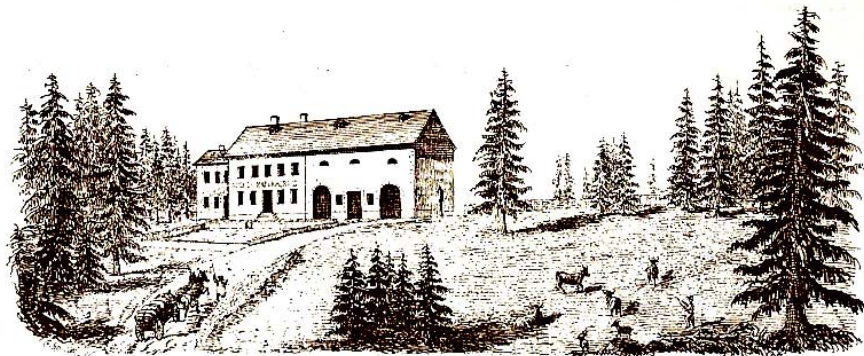
"Il parvint ensuite des ordres pour lever, dans les baillages de Romainmôtier, Aubonne et Morges, une contribution sur tous les fonds desquels les propriétaires pourroient tirer quelque utilité, par l'établissement de cette route. Cette contribution devoit se payer, toutes les années, jusqu'au montant de la somme nécessaire pour amener ce chemin à sa perfection; après cela, sa maintenance devoit tomber à la charge des communautés qui auroient le plus-grand intérêt. Elle fut réglée selon les différentes espèces, comme suit :

	<u>Batz</u>	<u>Crutz</u>
Pour une pose de vigne	4	
de verger et pré à record	2	
de pré non à record (regain)	1	
de champ		2
de bois d'haute futaie	3	
d'autres bois	1	
Montagnes et pâturages, pour chaque vache	2	

(d'après J. D. Nicole)

Les contributions sus indiquées furent levées jusqu'en 1770, année où le chemin fut examiné et reçu par les seigneurs députés de l'illustre chambre des péages, ainsi qu'en témoignent les notes tirées des archives d'Aubonne : du 13 juin 1766 :

"L'assemblée a approuvé le convenant fait avec la ville de Rolle et les députés des communes qui porte qu'en suivant l'arrêt de LL. EE., le dit chemin des Amburnex sera établi non seulement jusqu'à Gimel, mais aussi jusqu'au chemin de l'Etraz, en passant par Mont, et que la ville et ses adjoints seront seuls chargés de le construire dès Gimel jusqu'au dit lieu, à



SOCIÉTÉ de L'ASILE du MARCHAIRUZ,

Société coopérative ayant son siège social au Brassus,
constituée par acte authentique du 23 août 1941.

Part sociale de

Septante-cinq francs

(Fr. 75.-) No 441.

délivré à Monsieur Charles Edouard Ro-
chat, Syndic, Les Bionse.

qui en a versé le montant conformément à l'article 13 des statuts.

Extrait des statuts

Art. 14. Les parts sociales sont de septante-cinq francs. Elles sont nominatives. Elles ne sont pas productives d'intérêts.

Art. 15. Le capital social est constitué par les parts souscrites, par le fonds de réserve et les autres fonds spéciaux dont l'établissement est décidé par l'assemblée générale.

Art. 16. Exception faite pour les Communes, un sociétaire ne pourra pas posséder plus de 25 parts sociales.

Le Brassus, le 30 août 1960.

Le Président :

Le Secrétaire :

Le Caissier :

12.

la condition qu'ils prélèveront 1200 f. de l'argent de LL. EE. et 800 f. que la ville d'Aubonne livrera en considération de l'avantage qu'elle en retire - ra pour ses montagnes. "

du 13 août 1768 :

"L'on se joindra à ceux de la Vallée pour présenter la requête et obliger le reste des communes de la dite Vallée à se cotiser pour le nouveau chemin. "

et la mention suivante trouvée parmi d'autres documents lors de la réfection du clocher de l'église, à Gimel, en 1768.

Ecrit en 1768 :

"On travaille actuellement et depuis le printemps 1761 à la construction d'une grande route depuis Rolle à la Vallée du Lac de Joux par ordre de LL. EE. qui ont donné 500 f. à ce sujet et le reste se paie par cotisations sur chaque fonds tant de la Vallée que de ceux des Baillages d'Aubonne et Morges, depuis la rivière d'Aubonne à vent. "

Tous les intéressés payèrent, sauf les communautés de l'Abbaye et du Lieu, qui refusèrent pour les motifs indiqués plus haut.

Dès ce moment, la Commune du Chenit fut obligée de se charger de sa maintenance jusqu'au sommet de la montagne; elle fit une seconde tentative pour engager les communautés rénitentes à supporter au moins une partie des frais, attendu qu'elles possédaient des propriétés rières le baillage d'Aubonne: ce fut en vain. Le litige fut alors porté devant l'illustre chambre des péages qui trancha en attribuant au Chenit la charge complète de la nouvelle route dès la crête du Marchairuz, mais déchargea dite commune du Chenit du tiers de l'entretien auquel elle était astreinte concernant la roue passant par Pétrafélix.

Un bureau fut installé au Brassus pour percevoir les droits de péage des fromages de toutes les montagnes renfermées dans l'enceinte de la commune du Chenit, qui furent détachés du bureau du Pont, comme aussi pour le péage des autres marchandises qui entrent au pays, ou qui en sortent. Il fut, de plus, ordonné au commis de ce bureau de tenir un contrôle pour toutes les marchandises empruntant la nouvelle voie.

Celle-ci a dès lors été parcourue par de nombreux courriers et véhicules, sortant de plus en plus La Vallée de son isolement, contribuant ainsi à son développement en même temps qu'à sa prospérité, et répondant aux espérances de ceux qui en furent les promoteurs.

Les Bernois sont partis,

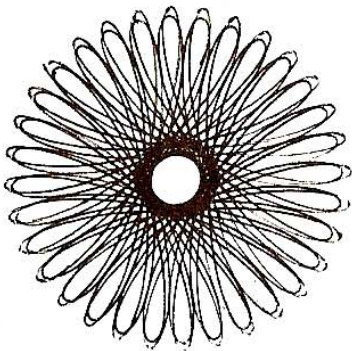
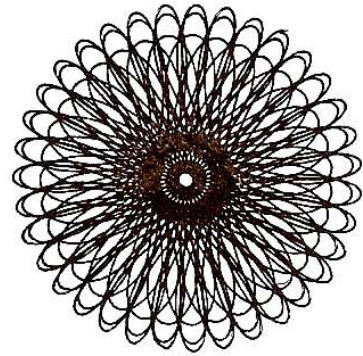
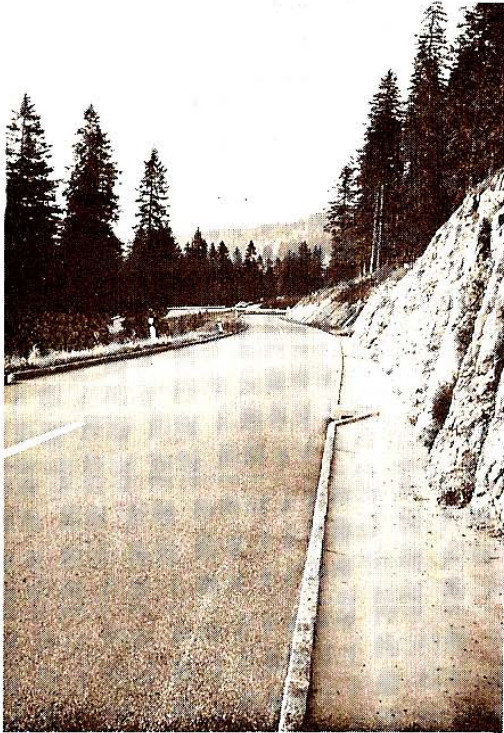
Les péages ont été abolis,

Les Vaudois l'ont déclarée route de deuxième classe,

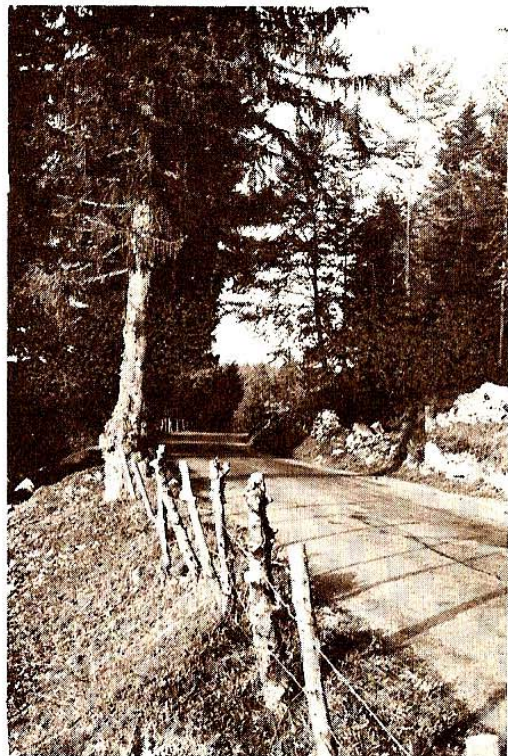
Les bandages de fer entourant les roues des chars à brancards et autres véhicules tirés par les chevaux ont laissé la place aux pneus des voitures automobiles.

Elle était fermée pendant les tirs d'artillerie, mais depuis l'agrandissement de la place d'armes de Bière, elle a été déplacée et reconstruite selon une technique qui en fait une des plus agréables routes du Jura, jusqu'à La Meylande

... jusqu'à la Meylande



... puis au - dessous



L'ASILE

Quand la neige tombe sur ces sommets, elle a tôt fait de recouvrir chemins et forêts d'un blanc linceul qui atteint souvent une grande épaisseur en l'espace de quelques heures. Lorsque la chute est accompagnée de bourrasques ou que la bise souffle en rafales, l'aspect des lieux est transformé complètement. Si la route n'est pas balisée par des jalons d'au moins trois mètres de haut, il devient très difficile d'en déterminer l'emplacement exact, parfois sur d'assez longues distances. Ce qui est vrai aujourd'hui l'était autrefois, et probablement plus accentué, car la forêt était presque partout... et l'on ne connaissait pas les skis.

La nécessité de trafiquer était cependant telle que des hommes courageux se lançaient dans l'aventure. Il fallait, en certains cas, une bonne dizaine d'heures de marche épuisante pour franchir les monts, et, des fois, les messagers ne sont pas revenus.

Était-ce vraiment la peine d'avoir construit cette route pour qu'elle ne soit pas utilisée au maximum possible ?

Ne pouvant lutter contre les éléments; des citoyens lucides et clairvoyants acquirent la conviction qu'une "Maison de refuge" établie au haut du col, permettant aux voyageurs de se reposer et d'y trouver gîte et nourriture, serait un moyen propre à faciliter la traversée, dans une certaine mesure du moins.

Un Comité d'initiative groupa bientôt les membres du Cercle des Amis et du Cercle de l'Union, au Brassus avec ceux du Cercle de l'Union et du Cercle de l'Égalité, au Sentier. Un prospectus richement documenté fut imprimé et distribué dans tous les milieux susceptibles de s'intéresser à l'affaire, et surtout d'y participer financièrement. La région de Bière, Gimel, Aubonne, Rolle, ne fut pas oubliée, et l'on sollicita l'appui de l'État, sans trop de succès, il faut le dire. Après avoir énuméré les avantages retirés du trafic, on expose que : "on comprend maintenant les effets fâcheux que produit nécessairement l'interruption subite des relations journalières aussi importantes, et, pourtant, c'est une calamité qu'il faut subir tous les hivers, lorsque les neiges entassées sur ce petit St-Bernard en rendent l'accès sinon impossible, du moins très périlleux"... et l'on évoque "le voyageur surpris par un de ces orages violents, si fréquents dans ces régions élevées qui, remuant la neige jusque dans ses profondeurs, enlève toute trace du chemin frayé, et intercepte la vue des objets même les plus rapprochés. Dans cette lutte contre le tourbillon qui l'enveloppe, le malheureux, sans secours, sans abri, sans espoir... s'abandonne à ce penchant irrésistible du sommeil... il ne se réveillera pas. D'autres, ayant échappé à la mort, y ont contracté des infirmités pour le reste de leurs jours... Bref, on en arriva à la constitution d'une Société en 1841, avec adoption des statuts :

Article premier. - La Société des Actionnaires a pour but de pourvoir à la construction d'un bâtiment, avec les dépendances nécessaires à une hôtellerie, sur la sommité de la montagne, au Marchairuz, Territoire de la Commune du Chenit, sur l'emplacement et d'après les plans annexés au présent règlement.

Art. 2. - La Société des Actionnaires se compose de toutes les personnes qui souscriront à une ou plusieurs actions.....

(Il est à remarquer que la terrasse, côté levant, fait partie du Pré d'Aubonne, à partir d'environ huit mètres de la distance de la façade).

Ces statuts ont fait l'objet de six observations auxquelles il a été répondu longuement. L'une d'elles expose qu'il est question d'un nouveau tracé de la route, partant de la montagne dite de chez Jacques Meylan, tirant de là contre vent pour tomber directement sur les villages de Le Vaud et Bassins, ce qui rendrait inutile la bâtisse projetée au Marchairuz. On passa outre, et la suite a prouvé la justesse des vues des promoteurs. Il paraît indiqué de mentionner ici les noms de ceux qui présidèrent à la construction terminée en 1845, et dont la désignation exigea vingt-huit tours de scrutin :

Audemars	Auguste	Lieut. colonel	au Brassus, président
Rochat	Auguste	négociant	au Brassus, vice-président
Lecoultre	Isaac	docteur	au Sentier, secrétaire
Audemars	François	négociant	au Brassus, caissier
Reymond	David	Préfet	au Sentier, conseiller
Golay	Elisée	Juge de District	au Brassus, conseiller
Lecoultre	Ami	négociant	au Brassus, conseiller
Nicole	David	lapidaire	au Brassus, conseiller
Vulliens	J. - Henri	Membre Grand Conseil	Longirod
Reymond	M. - D.	Juge de Paix	Gimel
Burnier	Jean Louis	Juge de District	Bière
Meylan	François	négociant	Genève
Golay	Auguste	capitaine	Le Sentier
Massy	François	capitaine	Le Sentier
Lecoultre	Louis	négociant	Le Brassus
Lecoultre	David	Juge de Paix	Le Brassus
Aubert	François	Municipal	Le Brassus
Lecoultre	Jules	négociant	Le Brassus
Lecoultre	Adolphe	Juge de District	Le Brassus

Ils furent de bons travailleurs pour une belle cause, et ils ont droit, avec ceux qui ont repris leur place dans la lignée des artisans du Marchairuz, à une reconnaissance générale.

L'établissement n'est plus le rendez-vous des fêtes de tir qui réunissaient toute la population de la région intéressée.

Il n'est plus le point de ralliement final de chasses aux loups qui furent parfois épiques.

Les écuries destinées au bétail du fermier et au logement des chevaux de passage ont été transformées.

Il n'y a plus de mangeoires sur la place, mais l'accueil y est toujours chaleureux.

Ceux qui montèrent la garde de 1939 à 1945 y reviennent souvent, Des hôtes de plus en plus nombreux en apprécient l'hospitalité. Avec sa massive carrure, telle que l'ont voulue les bâtisseurs, à cheval sur la limite qui sépare les eaux qui s'en vont au Rhône de celles qui coulent vers le Rhin, il semble souhaiter la bienvenue aux voyageurs qui descendent vers la Vallée et un cordial "au revoir" à ceux qui en sortent.

CONCLUSION

Toute région, et spécialement une région périphérique comme la Vallée, doit se soucier pour son développement, d'avoir de bonnes voies de communications dans toutes les directions. C'est à ce besoin qu'à répondu la construction de la route du Marchairuz. Pour les gens de la Côte, cette route est devenue l'épine dorsale du réseau routier qui dessert les importants et riches domaines de pâturages et de forêts, propriétés des communes là haut. Pour les Combiens, elle a ouvert la voie de Genève et permis l'essor prodigieux de l'horlogerie, industrie sans laquelle leur Vallée serait une nature morte.

Malgré l'évolution des temps, la route du Marchairuz, et l'hôtel qui la partage par une agréable étape, n'ont pas perdu leur importance. C'est la liaison la plus courte et la plus rapide de la Vallée à Genève et Cointrin d'où s'envolent les industriels à la conquête de nouveaux marchés et d'où arrive une partie appréciable de la clientèle; c'est aussi la meilleure liaison avec le reste du canton et Lausanne pour les habitants du Chenit. Elle ouvre du printemps à l'automne un merveilleux pays de détente, d'excursion, de sport aux populations d'en bas. Grâce au Marchairuz rénové et à l'automobile, le cercle de ceux qui découvrent les beautés du Jura grandit de plus en plus. D'après les relevés dignes de foi des indigènes, la circulation touristique du dimanche triple ou quadruple facilement la moyenne hebdomadaire enregistrée par les recensements officiels du trafic. Si, parmi ces automobilistes, il y a des Genevois et des étrangers, la majorité est bien vaudoise. Il est donc permis d'affirmer que le Marchairuz a un rôle économique et social qui déborde largement le cadre local et qui est apprécié par une grande partie de la population vaudoise.


Conscients de ce rôle, les gens de la Côte et de la Vallée ont de la peine à comprendre que cette route, que l'histoire et le présent leur fait tant aimer, n'est pas aménagée également sur toute sa longueur. Et lorsque l'on connaît leur souci de la perfection, que ce soit dans la tenue des montagnes, la qualité du vin ou le fini d'une montre, il faut comprendre les demandes pressantes tendant à l'achèvement de la correction du Marchairuz. Qu'elles puissent être exaucées prochainement grâce à la bienveillance des autorités cantonales, ce serait la plus belle conclusion de ce jubilé.

Au nom des populations unies par le Marchairuz :
Les députés des districts de

Aubonne


Claude Debonneville



Georges Jotterand



Luc Jotterand



Jacques Vallon

Rolle


Pierre Martin


André Meylan


Samuel Pichon



Jules Rossier

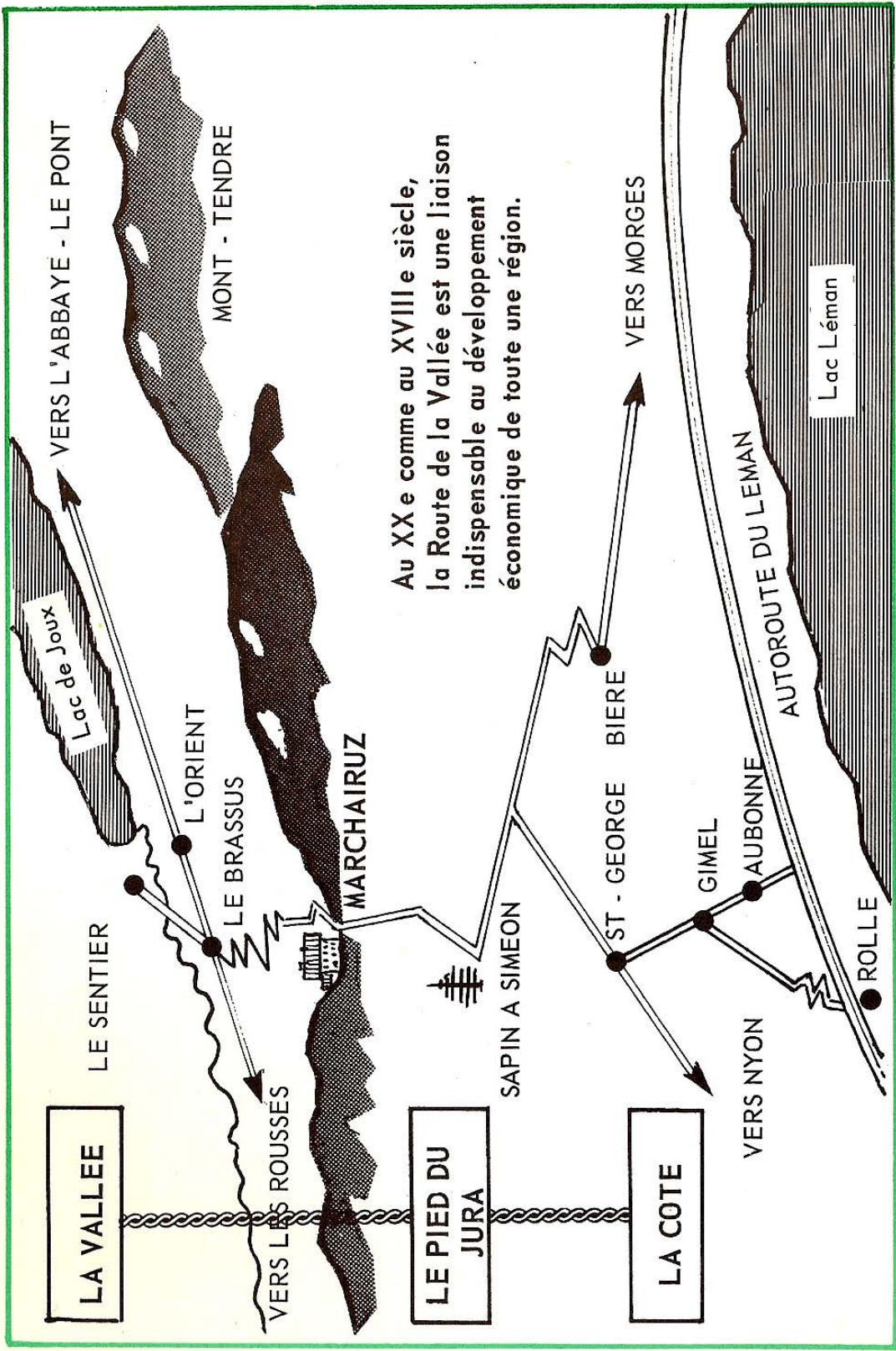
La Vallée


Claude Berney


Henri Berney


Gabriel Dépraz


Paul-Abram Meylan



Au XX e comme au XVIII e siècle,
la Route de la Vallée est une liaison
indispensable au développement
économique de toute une région.