

Collection « Etudes et documents »  
No 217

**APERCU DE L'HISTOIRE DU PONT DE LA GOILLE**

Editions Le Pèlerin  
2005

## Introduction

Cette étude semblait devoir nous coûter des semaines d'un travail intense, avec recherches tous azimuts, notamment dans les archives des communes voisines de l'Abbaye et du Chenit après un petit crochet aux Archives cantonales, tandis qu'en réalité elle a été menée tambour battant sur deux ou trois jours. Il ne sera pas dit cependant que ces fonds ne soient pas consultés plus tard pour apporter un complément bienvenu à notre étude. Toutefois nous avons tôt pris conscience que la matière de base ne pouvait être offerte que par les Archives de la commune du Lieu qui, la première, fut responsable de ce pont, qui en eut même la charge entière jusqu'à ce qu'elle se sépare d'avec la commune du Chenit et que celle-ci se voie aussi dès lors obligée, bien contre son gré, de participer aux charges d'entretien ou de reconstruction de cet ouvrage d'art souvent détruit.

Les fonds des communes voisines de l'Abbaye et du Chenit recèlent surtout des procès liés à ce pont, matière officielle devenant fort rébarbative très rapidement. Sans nous offrir autre chose que du texte serré, des correspondances, des répétitions innombrables, en ce sens que l'on va rechercher toujours les mêmes éléments dans le passé. Ces pièces ne seront pas négligées non plus, mais ne sauraient constituer la matière première de cette étude.

Riche et coûteuse histoire du pont de la Goille dont nous tenterons d'expliquer le parcours chaotique. L'origine n'a pas pu être déterminée avec exactitude. Ce que l'on sait de manière formelle, c'est qu'il existait déjà en 1512, donc du temps des abbés. Il fut nécessaire de tous temps à cette population de montagne, surtout à ces habitants des Grandes et Petites Charbonnières qui étaient à la base d'une même famille. En conséquence certains d'un village possédaient des champs de l'autre côté du lac et devaient s'y rendre régulièrement. Comment se passer d'un pont, ou d'un radeau quand les eaux l'ont emporté et qu'il convient de ne pas rompre avec l'autre rive, si peu soit-il.

LL.EE. furent souvent sollicitées pour participer aux frais d'entretien, ce qu'elles firent toujours. Les requêtes ne manquent pas d'intérêt où l'on découvre sans aucune surprise le côté flagorneur de nos Combiens de l'époque, mais ont-ils changé !, qui se fendent devant Sa Seigneurie, soit le bailli, qui lui lèchent les pieds, pour obtenir ce dont ils ont besoin. Finalement ça ne coûte pas cher, une feuille de papier, un peu d'encre et beaucoup de sanglots, surtout sur les difficultés de vivre en montagne.

Le canton de Vaud semble reprendre le pont à sa charge en 1845 alors même qu'il le reconstruit entièrement pour offrir à la population locale un superbe ouvrage d'art que malheureusement l'on devait entièrement détruire quelque cinquante ans plus tard, pour laisser passer la ligne de chemin de fer Le Pont-Le Brassus. Feu ce magnifique pont de la Goille, en dur cette fois-ci, que l'on retrouve cependant avec plaisir sur toutes les photos de l'époque. La haute

époque du pont de la Goille, avec ses longues chaussées d'approche en pierre de taille magnifiquement ajustées.

Le pont de la Goille, aujourd'hui, n'est plus que l'ombre de lui-même. Certes désormais solide et que les eaux les plus violentes n'entameraient pas, mais, entièrement en béton brut, d'une laideur presque repoussante avec une sinistre barrière métallique. Un pont devenu sans charme aucun, si ne restait pas malgré tout l'attrait éternel de l'eau qui coule, du lac de Joux côté oriental, au lac Brenet, à l'opposé, par un canal nommé la Goille<sup>1</sup> où l'on découvre parfois quelque volatile parfaitement à l'aise, voire heureux, dans une eau souvent glacée.

Il y a peu de chance que quelque historien revienne sur le même sujet pour vous le détailler plus encore que nous l'avons fait. Cela ne revient pas à dire que cette brochure est parfaite, elle aura ses manques, des erreurs, le moins possible nous l'espérons, son petit côté rustique et particulier, émanation directe de la ligne éditoriale de nos éditions. Dans tous les cas elle vous révélera des documents publiés pour la première fois, mais surtout vous offrira un aspect iconographique important. Les deux collections des frères Rochat auront été sollicitées pour vous donner ces vues, dont plusieurs sont superbes.

Les Charbonnières, en décembre 2005

## LE PONT DE LA GOILLE

On peut admettre comme probable qu'il y ait eu un pont entre ce qui deviendra, d'une part à occident le territoire de la commune du Lieu, d'autre part à orient le territoire de la commune de l'Abbaye, dès les premiers temps de la colonisation de la Vallée, c'est-à-dire alors que les moines régnaient sur celle-ci en maîtres et seigneurs. Il n'est pas pensable en effet qu'on ait laissé ces deux énormes portions de territoire sans un lien immédiat. Il faut considérer que les deux rives ne présentent aucune difficulté d'accès, et qu'il est facile, avec un enrochement de part et d'autre, par temps de sécheresse par exemple alors que le débit du chenal joignant les deux lacs est très faible, de tirer deux énormes

---

<sup>1</sup> Goille signifiant gouille et désignant de toute évidence le lac Brenet. Le canal reliant les deux lacs, dont la longueur augmenta en fonction directe de l'abaissement du lac Brenet dont le niveau ne fut plus le même que celui du lac de Joux après la construction d'un barrage entre les deux lacs au début des années quarante du XXe siècle.

troncs qui serviront de base à un pont sur lesquels on aura cloué des planches en travers. Il faudrait vraiment prendre nos ancêtres pour de parfaits imbéciles pour ne pas leur offrir la capacité de construire, même aux temps les plus reculés, un ouvrage d'art qui leur est nécessaire, d'autant plus que la route venant de plaine et passant par Pétra-Félix pour s'en aller ensuite en direction de la Bourgogne par la charrière de Mouthe, est importante, correspondant à une ancienne route du sel.

Cette certitude qu'il y eut un pont dès les temps les plus reculés – nous ne pouvons toutefois pour l'heure qu'articuler la date de 1512 pour une première preuve documentaire – est pourtant déniée par notre premier historien, le Juge Nicole<sup>2</sup> qui tente à sa manière et le premier d'établir un historique de ce pont :

**Il est assez vraisemblable que ce fut environ ce temps que la communauté du Lieu se mit, sans beaucoup de réflexions, à construire, de son chef, le pont d'entre les deux lacs, pour se faciliter, avec l'Abbaie et le Païs-de-Vaud, la communication qui se trouvoit quelquefois interrompue par l'agrandissement de ces lacs, ce qui étoit devenu si incommode aux habitans de cette communauté qu'ils étoient souvent obligés, lorsqu'ils vouloient aller à l'Abbaie et au Pays-de-Vaud avec les chars, de passer par le chemin du *Veriau*. Ce nom,**

---

<sup>2</sup> Jaques-David Nicole, Recueil historique sur la Vallée du Lac-de-Joux, Lausanne, 1840, pp. 330-331.

qui dérive naturellement du mot patois *verié*, lui fut, sans doute, donné à cause du contour et du détour qu'il falloit faire pour y passer. Je ne déciderai pas si la première construction de ce pont fut faite avant, ou après, l'érection des habitans de l'Abbaie en communauté, puisque j'en ignore la date. Je présume, cependant, que cet établissement n'eut lieu qu'après, puisqu'une des raisons fondamentales de ce partage porte, que « les lacs et la rivière de l'Orbe sont souventes-fois difficiles à passer. » Il paroît que cette difficulté de passage auroit été aplaniée, si ce pont avoit été construit. D'ailleurs, il est vraisemblable que si cette construction avoit eu lieu avant ce partage, la commune de l'Abbaie auroit été chargée d'une partie de sa maintenance.

On a encore une autre tradition sur ce pont, qui porte que LL. EE. en furent irritées, et qu'elles donnèrent charge au seigneur baillif de faire paroître par-devant lui les habitans du Lieu, et de les châtier pour avoir fait cette entreprise sans permission; mais que, ayant déclaré qu'ils n'avoient pas pensé à mal, et ayant demandé grâce, ils en furent quittes en se chargeant de sa maintenance à perpétuité.

Les articles dont je viens de parler n'ont été que trop intéressans pour les communes de la Vallée; elles ont supporté des frais considérables pour chercher les moyens d'abaisser le lac, qui a causé de grands dommages dans de certaines années, où il a de beaucoup excédé ses bornes ordinaires, qui, au dire des anciens, se reculent peu-à-peu tous les jours.

Le juge Nicole ne possède aucun document pour étayer ses dires, il parle simplement en fonction de la tradition qui, pour ce premier pont que l'on imagine, fait probablement allusion à ce qui ne sera que l'une des multiples reconstructions de cet ouvrage d'art, celle-ci faite vers 1632 par la commune du Lieu et ayant aussitôt rencontré l'opposition de ceux de Vallorbe qui craignaient d'être empêchés désormais de passer sous ce pont avec leurs barques charbonnières. On découvrira ce différend en détail plus bas.

Le juge Nicole, dans le texte et juste avant ses propos sur le pont de la Goille, signale l'an 1630 quand eut lieu la présumée malversation d'Hyppolite Rigaud de Genève qui aurait tamponné l'entonnoir du Grand Creux soit de Bonport dans le but d'élever le niveau des lacs et par cela même d'augmenter le débit des eaux nécessaires à faire fonctionner ses installations industrielles.

Il n'y a presque aucun doute que notre premier historien local fait état dans ses hypothèses, les deux dates concordant à deux ans près, de la construction du pont de 1632. A ce propos c'est lui le premier qui mit en place le mythe d'un contournement du lac Brenet pour joindre le village du Pont – on disait alors Petites Charbonnières – en passant par la Tornaz. Quant à LL.EE. elles n'eurent nullement l'occasion de manifester leur mécontentement, puisque le pont existait déjà bien avant leur arrivée sur sol vaudois.

Bref, sur ce point le juge Nicole manque de documents fiables et, se référant à la tradition, pose des hypothèses dont aucune ne se confirme.

Lucien Reymond à son tour, élève appliqué de Jaques-David Nicole, va s'engouffrer dans la brèche, et même en rajouter un peu au sujet de ce bizarre contournement<sup>3</sup> :

Le village du Champ-du-Port s'appelait dans l'origine les Petites-Charbonnières. Il a pris son nom actuel lors de la construction du pont entre les deux lacs, laquelle eut lieu aux environs de 1575<sup>2</sup>. Auparavant il n'y avait qu'une passerelle ou planche pour les piétons. Les chars venant du Lieu devaient monter par l'Épine, passer à l'occident des rochers de Bonport, descendre par une pente fort raide vers la *Pierre à Pounez*<sup>5</sup> et revenir par la rive orientale du lac Brenet, d'où est venu le nom de *Tornaz* (tourner) resté à cette localité.

Il convient de reprendre maintenant le problème et tenter de le résoudre en faisant appel à des bases plus solides.

Donc nécessité de construire un pont dès le début, et quoique sa trace documentaire, ce qui a déjà été dit précédemment, ne remonte pas plus haut que 1512. Il est alors cité dans un acte du 28 mars de cette année-là, document signé par Vanod et approuvé par l'abbé Jean de Tornafol :

*1 morcellum prati situm en Pra German, juxta viam publicam tendentem a Ponte Orbe ad montem du lay avanto et juriam et communem ex aliis partibus*<sup>4</sup>

Ce qui revient à dire :

*1 morceau de pré situé en Pra German, au midi le chemin public tendant du pont de l'Orbe au Mont-du-Lac, la forêt et le commun des autres côtés.*

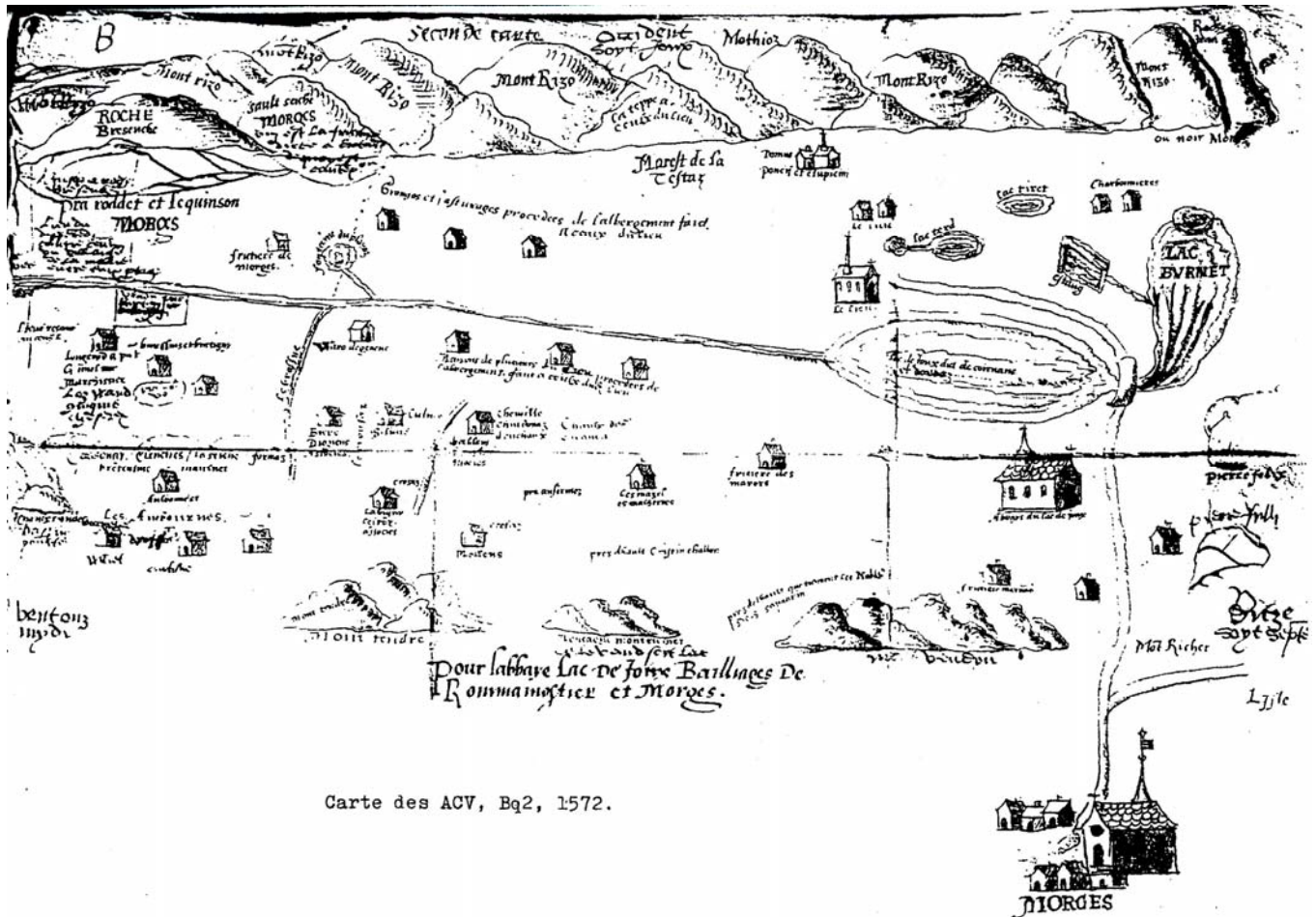
---

<sup>3</sup> Lucien Reymond, Notice historique sur la Vallée du Lac-de-Joux, 1864, p. 30

<sup>4</sup> Egrège Jean Mayor, Second livre des reconnaissances de la commune du Lieu et environs fait en 1525-1526, copie d'Auguste Piguet, Le Pèlerin, 2000.



Ce pont sera à nouveau signalé dans les reconnaissances de 1549. Mais surtout on le découvre, c'est-là sa première représentation graphique, sur la carte de 1572<sup>5</sup> :

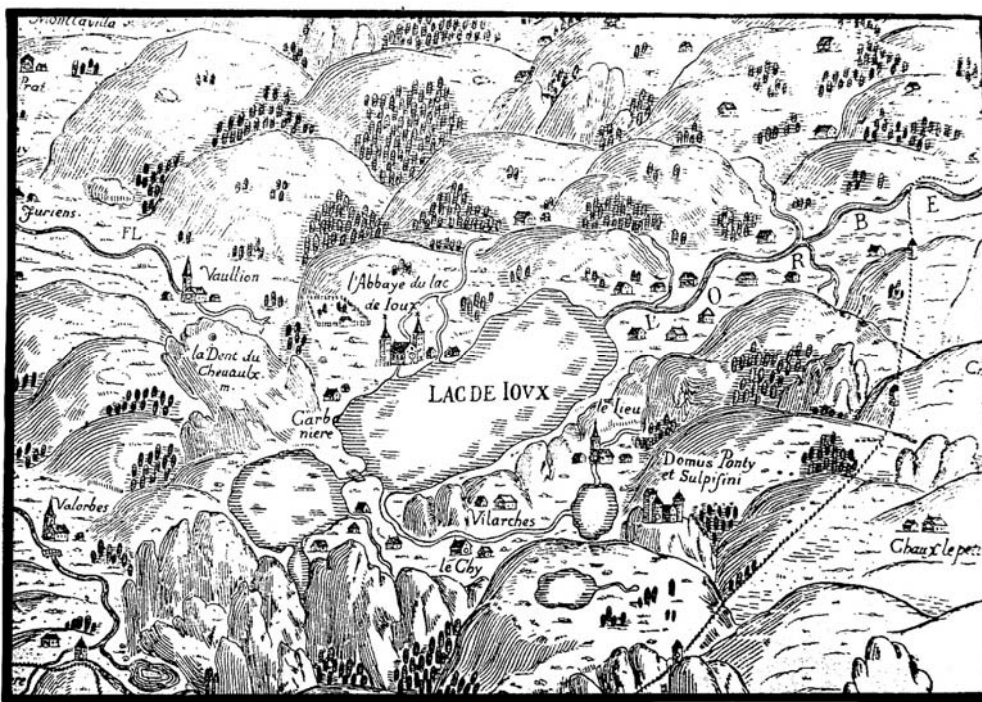


Carte des ACV, Bq2, 1572.

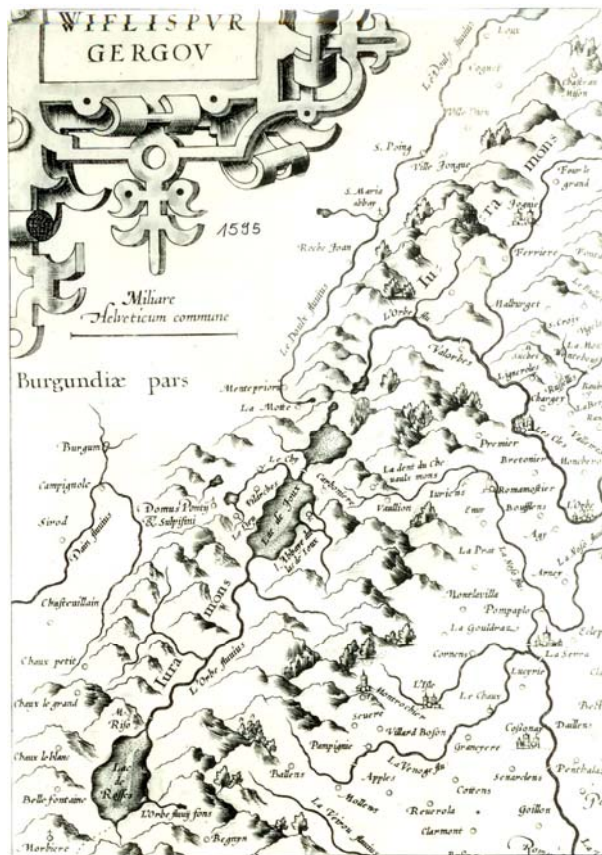
Pont de la Goille visible entre le lac de Joux et le lac Brenet. On notera que la grande route qui joint la Vallée à la plaine n'emprunte pas le col de Pétra-Félix mais gagne la chaîne du Mont-Tendre qu'elle passe au niveau actuel des Croisettes et du Pré de l'Hault pour redescendre ensuite sur Montricher par le col de la Verrière.

Le pont de la Goille est aussi visible sur la carte Schepf de 1578, peut-être dans l'ensemble fantaisiste, néanmoins parlante voire même esthétique.

<sup>5</sup> ACV, Bq2, quatre cartes, celle ci-dessus notée B



Puis sur la carte Wiflispr Gergov de 1595 :





Fait assez curieux, sur ces vieilles cartes le pont est parfaitement signalé, enjambant la rivière de la Goille, preuve de son importance prioritaire pour joindre deux régions, tandis que sur les cartes modernes ce ne sera plus qu'un trait qui enjambe la rivière. Les vieux sigles étaient donc plus parlants, plus proches de la réalité en quelque sorte.

Nous imaginons ce pont, toujours en bois, posé sur des bases rocheuses de part et d'autre de la rivière, et toujours à entretenir, voire même parfois à reconstruire.

Le partage de territoire fait entre la commune du Lieu et celle de l'Abbaye, du 7<sup>e</sup> octobre 1571 signale des difficultés de communication entre les deux parties de la Vallée et même avec un pont en apparence solide :

*... Or est que à présent la dite Vallée soit peuplée plus qu'autrefois et actuelle plusieurs maisons et habitations escartement fait par lieux distants de l'un de l'autre, mesme que les lacs et la rivière de l'Orbe sont souventes fois difficiles à passer, tellement que ceux du village du Lieu, Charbonnières, et de l'Abaye ne se peuvent par ensemble gouverner en une seule Cômunauté, à quelle cause les dits du Lieu et des Charbonnières, tant pour eux que pour ceux qui habitent du Costé devers occident des deux grands Lacs et de la Rivière de l'Orbe d'une part, et les dits de l'Abaye et de tous les habitants et manans devers orient des dits deux Lacs et de ladite rivière de l'Orbe, compris La Tornaz d'autre part, se sont accordés et ont transigé et pour le bien public et bon régime de la dite Cômunauté<sup>6</sup>.*

Ce document de 1571 ne donne aucune directive concernant l'entretien du Pont de la Goille, ouvrage d'art pourtant vital permettant de passer de l'une à l'autre commune sans avoir à franchir le lac en bateau. On dit simplement, concernant les voies de communication :

*... aussi les chemins et passages se devront maintenir et entretenir par ensemble chascune Cômunauté, chemins, maintenance. Selon son nombre portée et puissance.*

La chose est si peu claire, encore que passage pourrait être assimilé à pont, que l'entretien de celui de la Goille restera à la charge de la commune du Lieu.

Celle-ci va se trouver précisément en difficulté avec ce pont alors qu'elle semble le reconstruire à neuf en 1632. Un désaccord survient avec Vallorbe qui craint pour l'approvisionnement « lacustre » de son charbon de bois, passant ainsi des barques charbonnières qu'il charge au Chenit, du lac de Joux au lac Brenet à l'extrémité duquel se trouve le quai de déchargement – toujours visible de nos jours – et les entrepôts. On s'arrangera. Notons ici que le fait de pouvoir laisser passer des barques charbonnières, matées assez haut, nécessitait l'installation d'une sorte de pont-levis, seul système à notre avis pouvant donner satisfaction.

---

<sup>6</sup> L'Abbaye, de Charles-Edouard Rochat, 1971, pp. 50 et suivantes.

Essai de transcription de l'acte du seizième d'octobre  
mille six cents trente deux.

---

Nous Hanns Rodolff Zender Ballif de Romainmostier scavoir faisons questante survenue difficulté entre les Gouverneurs et Communiers du Lieu d'une et les Gouverneurs et Communiers de Vallorbe pour une partie, honn. Jehan François Valloton lieutenant egrège, Pierre Valloton curial, Pierre Valloton et Pierre Matthey dudit lieu pour l'autre partie d'autre part, à cause de l'opposition par les dits de Vallorbes formée au parachèvement et facture du pont par les dits du Lieu encommencé faire près les Charbonnières, ten qui le soustenoyent qu'estant faict et basty selon le projet dressé par les dits du Lieu, ils se voyent privés du passage que de tous temps ils ont eu libre sans empchement par dessoubz le dit pont avec leurs bastiaux pour conduire leur charbon, marinage et autres denrées selon leur nécessité. Et que les dits du Lieu soustenoyent n'estre obligés de bâtir ledit pont au gré de leurs parties, que en tel bastiment ils procédoient selon le projet représenté de leur part à Leurs Excellences, que par icelluy le passage n'estoit occupé et nie le passage estre assez libre, sinon quelques fois que les eaux se trouvoient dangereusement grandes. Et qu'en ce temps ils n'y passoyent beaucoup et qui la pourroyent attendre pour le voyturage de leurs denrées qu'elles fussent abaissées. A cause de quoi les parties estant comparues par devant nous, nous aurions renvoyé les dicts de Vallorbes à se devoir acheminer au village du Lieu pour tascher de s'accommoder avec les communiers dudit lieu concernant ledit faict. Ce quoy n'ayant peu venir à bout et les parties derechef recomparues, icelles nous aiyant humblement requis prendre la vizio (vision) du lieu pour après les mettre d'accord par quelque bon accommodement entr'eux. A quoy ... nous vous prions ce jourdhuy seiziesme d'octobre lan mille six cents trente deux transporter aux dites Charbonnières accompagnés du noble et prudent Nicolas Olivier chastelain dudit Romainmostier et l'un de nos assesseurs avec notre secretaire soussigné. La ou cest qu'ayant premièrement visitté le lieu et situation dudit pont le bastiment encommence selon le projet desdits du Lieu. Et chasque partie en toutes leur allegation et deffents qu'ils auroyent voullu mettre en avant entendus, nous leur aurions la dessus fait l'ordonnance et prononciation amiable qui s'ensuit. Premièrement que bonne paix et amitié sera et demeurera entre les dites parties comme entre vrays chrestiens et bons amis, que tout propos picquant et injure profférée par l'une ou l'autre des parties durant ceste conteste demeureront entièrement assoupies, en chaccun restant en sa première et ... qualité. Item que au regard du principal de la difficulté nous avons dit que au lieu que les susdicts communiers du Lieu pretendoient de ne faire mettre au susdict que trois chevallets, il en sera mis et posé quatre de distance et proportions égales, assavoir de vingt pieds d'espace entre deux, mais d'autant que cela se fait pour la commodité des dits de Vallorbe. Il est dit aussy que le susdit quatrième chevallet sera faict et rendu parfaict à leurs frais et despends sans que les dits du Lieu en doibvent rien supporter, comme aussi sera faite la taille des autres pièces du dit pont quy devront estre recoupées et raccourcies à cause de l'addition dudit quatrième chevallet, quoy tout sera par eux fait et rendu accompli dans le tems de quinze jours affin que au bout d'icelluy le dit pont puisse estre dressé ou autrement ne le faisant ils demeureront chargés des dommages et interests qui en pourront resulter. Item, a esté dit que la pièce trans (transversale ?) qui lie ensemble tous les chevallets sera coupée au droict de large du millieu du dit pont pour rendre le passage plus commode. Néanmoins il conviendra la rendre brassée (?) au droict des deux ...



Item est ordonné que pour dresser et poser les dits quatre chevalliers, les communiens du Lieu fourniront les deux tiers des ouvriers et dépenses nécessaires. Et les dits de Vallorbe le reste qui est l'autre tiers. A tous ceci joint que si à l'advenir les dits de Vallorbe pour la question de l'eau ne pouvant en passer leurs bastiaux par dessous le dit pont, ils pourront s'adresser à la commune du dit Lieu pour obtenir dispence de ... les es-splattons et sollins qui leur empechent le passage. A charge qui la le devront tout incontinent remettre en bon et estat. Et ne pouvant cela obtenir d'eux, ils s'adresseront au magnifique Sn. Ballif du dit Romainmostier si la leur pourra permettre sous attestation suffisante que cela leur est nécessaire. Mons. (?) pourra sans formalité de procès ordonner des dommages et interests qui en reviendront aux dits du Lieu et contraindre les dits de Vallorbe à les payer sans délai, comme aussi à remettre le dit pont en bon estat à toutes les fois qui le devront, que sy en passant par dessous le dit pont les dits de Vallorbe avec leurs bastiaux eurtoyent contre le dit pont ou en quelque partie d'icelluy et par ce moyen y causassent du dommage, les coupables en demeureront responsables. Quant aux dépends résultés du présent faict, il a esté dit que les dictes de Vallorbes supporteront tous les (godibus ?) et payeront aux dits du Lieu leur partie pour cause de retard frais ajournés la somme de cent florins. Tout le reste est mis en compensation, laquelle ordonnance et prononciation aiant esté aux dites parties rapportées, icelles sont avec remerciements acceptées, scavoir à la part des dits de Vallorbe et au nom de la commune honn. Jehan Francfort gouverneur assisté d'honn. d'honorables Philippe Amey, Pierre Glardon, Jean François Grobet, Maire Glardon, comme aussi par les susnommés Jehan François, Pierre, Pierre Valloton, et Pierre Matthey en leur particulier. Et à la part des dits du Lieu honn. Isaac Meylan dit Pierod et David Aubert gouverneurs, assistés d'honn. Abraham Nicoulaz juge et Eg. David Meylan, Joseph Reymond, Abraham et Pierroton (?) Meylan, Moyse Mareschaux, Moyse et Pierre Nicoulaz, Pierre et Guillaume Humberst, tous communiens dudit lieu, obligeant du perpétuel accomplissement icelles tous leurs biens, notamment ceux des deux communautés de Vallorbes et Le Lieu et promettant de non à icelles contrevenir sous peyne de supporter tous les dommages et depends qui en pourroyent survenir. Faict et passé aux dictes Charbonnières le treiziesme d'octobre mille six cents trente deux.

Matthey.

Ce document<sup>7</sup> nous montre l'importance que pouvaient avoir les charbonniers de Vallorbe dans nos décisions. La Vallée, où ils faisaient fabriquer des quantités invraisemblables de charbon, était un peu considérée à certains égards, comme leur propriété. Ils n'allaient pas se laisser mettre en boîte sans rien dire.

Le partage entre Le Lieu et le Chenit intervient en 1646. On découvre dans la copie de partage et accommodement fait entre l'honorable commune du Lieu et l'honorable commune du Chenit du 16<sup>e</sup> 8bre 1646<sup>8</sup> :

---

<sup>7</sup> L'original se trouve aux archives communales de Vallorbe, copie en possession des Editions le Pèlerin.

<sup>8</sup> Auguste Pignet, Le territoire et la commune du Chenit jusqu'en 1701, Le Sentier, 1974, pp. 121 à 123

*Item a été arrêté que pour la maintenance des chemins chaque commune devra les maintenir riere soy, sauf quant au Grand Pont entre les deux lacs, lequel se maintiendra par ensemble comme par le passé.*

Il n'est rien dit de la commune de l'Abbaye qui reste donc quitte de cet entretien.

On retrouve encore une fois la commune de Vallorbe à la fin du XVIIe siècle. Qui reste très impliquée dans la gestion du pont.

*de Vallorbes, ce dernier 8bre 1689*

*Messieurs,*

*J'ai reçu la vôtre par laquelle vous dites qu'il est fort évident que la commune de Vallorbes se doit aider à rebâtir votre pont. Et comme vous savez qu'il ne peut rien faire seul, je la communiquerai en Conseil pour vendredi prochain. En même temps de tâcher de trouver si on a bien fait quelque accord avec vous pour le dit pont. Et si on ne peut rien trouver, on vous priera d'avoir la bonté de bailler copie de votre prononciation. Le Sr. Abraham Capt et le Sr. Gouverneur du Lieu me parlèrent ici pour bonne fendre, mais à vous aider à le rebâtir. Lequel n'en parla en Conseil. Et ils m'ordonnèrent de vous livrer 25 fl., lesquels je vous avais envoyés par M. Jérémie Truan qui les livrerait quand vous voudriez. Et 15 fl. en mon particulier qui faisaient 40 fl. Tant pour la commune que pour moi. Et ainsi quand vous voudrez, je vous livrerai les dit 40 fl. Et m'ordonner à qui je les livrerai, attendant un mot de réponse.*

*Et suis, Messieurs, votre Gabriel Moyse Favre, en qualité de gouverneur de Vallorbes<sup>9</sup>.*

La quittance intervient en 1690, ainsi qu'on pourra le découvrir à la page suivante.

---

<sup>9</sup> Archives communales de Vallorbe.

Mille six Centz nonante & le  
 vingt deuxieme jour du mois de Mars  
 honorable Pierre Humbert Comtesse  
 du Lieu agissant vray fait par Adme  
 & Conserment du Sieur Abraham Hubert  
 & D. Michel Forcat & Pierre Hrelang &  
 Jacques Nicoulaz avec le souffigne & a  
 fait au nom de la Commune du Lieu  
 de Colle du Chenit en telle qualite. Il  
 Confesse avoir feu & perdu du fien &  
 vstien franc foie au nom de la Commune  
 de la Goille la somme de deux  
 Centz cinquante florins pour l'achat  
 de bois & de la cause du traitte & l'achat  
 de tout le fien & l'achat du grand pont  
 de tout les deux lare dont de ditte  
 somme tout est & l'achat de l'achat de  
 quitte avec promesse de ne les en  
 obligant à cet effet le sieur de la  
 Commune d'ingy au lieu souly l'achat  
 de quoy pntz homie Joseph Siguer de  
 Maury & Jean Bonniol habitant au  
 lieu de la Goille # de l'achat de

Nicoulaz & Forcat

10

Le pont de la Goille étant somme toute encore plus utile à la commune du Lieu qu'à celle du Chenit qui peut toujours transiter par le côté oriental du lac de Joux vers la plaine, ce sera celle-ci qui procédera aux premières réparations, quitte à demander plus tard la moitié des frais à la commune benjamine.

En 1693, le 22 IV<sup>11</sup>, le gouverneur du Lieu a payé pour avoir le bateau pour passer et repasser vers le pont pour planter des perches de çà et de là de la chaussée. En vue très certainement d'une réparation du grand pont, avec visite du grand voyeur de LL.EE.

En 1699, même réf., on aurait vendu le radeau à M. le Ministre – il s'agit alors du pasteur Malherbe de l'Abbaye que l'on va retrouver plus bas – et ceci pour la somme de 7/6/. florins. On ignore pourquoi. Le pasteur en est-il à ses premières recherches au sujet de ce pont ?

Une note des mêmes comptes, année 1701, signale : *plus receus de David Nicoulaz dit Humbert pour lui laissé le radeau de Salomon Rochat pour le bois (somme non signalée)..*

En 1702, même référence, *reçu pour le radeau, 10/..*

<sup>10</sup> ACL, GAE16, du 22 mars 1690

<sup>11</sup> ACL, N1



Nous sommes donc en présence d'une période assez délicate pour le pont. Y eut-il des inondations ? Dans tous les cas nous constatons la présence du pasteur Malherbe qui va intervenir dans une affaire dont il ne ressortira pas sans égratignures. L'homme se targue d'être un scientifique. Sous son influence on veut revider les entonnoirs de Bonport que l'on croit susceptibles d'être approfondis – vieille marotte des Combiens -, ce qui permettrait, qu'on croit, d'augmenter le débit de nos lacs. Le ministre Malherbe est responsable du chantier. Des batardeaux sont mis en place qui retiendront les eaux.

Pont et radeau, cela va retenir l'attention de nos édiles en l'année 1705, matière qui trouve place in-extenso ci-dessous. ACL, A1 :

*Du 3<sup>e</sup> avril 1705. Radeau. Lesd. Sieurs conseillers ont permis au sieur Jaques Reymond gouverneur et à Egrège David Nicole secrétaire de pouvoir couper au bois de la Roche les plantes de bois nécessaires pour faire un radeau qui servira pour l'utilité du public.*

*Du 13<sup>e</sup> 7bre 1705. Mandat entonnoirs (écrit entounoirs). Les sieurs conseillers assemblés pour entendre la lecture d'un mandat adressé par sa Seigneurie Ballivale de Romainmôtier dont en voici la teneur.*

*Le Bailli de Romainmôtier,*

*A vous les sieurs gouverneurs et communiens du Lieu, salut, d'autant que jusqu'ici on n'a obtempéré à nos mandats qui ci-devant vous ont été octroyés, aussi bien qu'aux autres communes de rière la Vallée du Lac de Joux, au sujet des travaux pour vider les entonnoirs du Lac de la Vallée, & comme la saison est à présent très propre pour y travailler, faisant réflexion que notre intention ne tend qu'au bien & avantage de tout le public, nous vous mandons & commandons que vous ayez à promptement vous joindre aux deux autres communes pour vaquer au travail d'établir quelques personnes propres qui aient l'inspection que la chose ne se néglige, comme avez fait du passé, à peine de châtement & aurez à fournir votre contingent des ais ou éplavons & autres matériaux nécessaires & propres pour barrer l'eau près le Pont entre les deux lacs pour empêcher la communication du grand lac d'avec le petit appelé lac Brunet où les meilleurs entonnoirs sont, ce que saurez pour votre conduite ce . 7bre 1705.*

*Après quoi & plusieurs réflexions faites par lesdits conseillers, ils n'ont voulu en aucune façon que ce soit se joindre avec ladite commune, voyant que cela n'apporterait aucun avantage aux communes, au contraire que des fâcheuses suites.*

Ainsi nos concitoyens d'alors se méfiaient de travaux dont ils n'espéraient rien de bon.

*Du 28<sup>e</sup> 7bre 1705. Lesd. Sieurs conseillers assemblés selon coutume, le sieur gouverneur a produit encore un mandat de la teneur suivante :*

*Le Ballif de Romaimôtier,*

*Aux sieurs gouverneurs & communiens du Lieu salut. Sur la représentation faite à mes très honorés Seigneur les Banderets Willadin & Haut Commandant Demulen députés de LL.EE. de la facilité qu'il y aurait à vider à présent les entonnoirs de la Vallée et considérant le profit que le public en recevrait, ils ont eu la bonté de promettre que LL.EE. même ils contribueraient à ces causes & suivant lors ces deux Seigneurs, nous vous mandons & commandons d'y correspondre de votre côté & d'établir autant d'ouvriers qu'il sera nécessaire conjointement avec les autres communes de la Vallée pour vaquer incessamment au travail sous la direction de Monsieur le Ministre Malherbe de l'Abbaye à y commencer lundi prochain sans faute pendant que le temps est sec & que les eaux sont basses, à quoi tiendrez main exacte à peine de l'indignation de votre souverain & de payer les ouvriers qu'on sera obligé d'y employer à la place des défailants sans tirer aucune part de ce que LL.EE. fourniront. Donné pour votre conduite ce 7<sup>e</sup> 7bre 1705.*

*Sur quoi lesds. Sieurs conseillers n'ont voulu acquiescer ni consentir ainsi ont député pour aller contre-informer sa Seigneurie Ballivale les sieurs juge Moyse Nicoulaz & Claude Rochat assesseur consistorial des Charbonnières pour lui représenté que tout cela ne nous apporterait aucun avantage & d'autre côté que cette commune n'est point d'obligance de travailler à ces entreprises inutiles & après plusieurs autres informations faites à sad. Seigneurie Ballivale, il n'a voulu ni révoquer led. mandat ni accorder aucune chose là dessus, ce que lesd. Députés ayant rapporté après leur retour auxd. Sieurs conseillers ils ont trouvé à propos d'aller trouver sesd.. Seigneuries députées de LL.EE. à Morges où ils sont allés afin de leur faire comprendre le tout & de la manière que la chose se passe, suir quoi led. M. le Ministre Malherbe ayant passé par ici pour savoir l'intention de cette commune, lesd. Conseillers ont persisté à ne se vouloir joindre avec les deux autres communes pour l'entreprise dud. travail, sauf que pour bien de paix & pour ne pas en avoir des fâcheuses suites avec dites communes & pour ne pas passer pour réfractaire, ils ont bien voulu lui accorder que chaque communier travaillerait une journée où il le trouverait à propos, soit aux entonnoirs ou aux batardeaux (batardeaux), & quant à ce qui regarde lesd. Matériaux demandés par led. Mandat, la commune ne veut en aucune façon que ce soit s'en mêler ni n'en fournir, à la réserve qu'on lui donnera de grâce quelques plantes au bois de la Roche pour s'en servir où il trouvera mieux à propos. Le tout ainsi convenu et arrêté & accepté aux remerciements par led. Ministre, lequel a promis qu'il ne manquera pas d'informer sad. Seigneurie Ballivale de la bonne volonté qu'on a, sur quoi on lui a répondu qu'il ne faut tirer aucune conséquence de l'offre qu'on lui a fait, puisqu'on ne prétend pas s'engager en quoi que ce soit, lequel a répondu qu'il n'en arrivera aucun*

déplaisir à lad. Commune, qu'il est homme de parole et digne de foi, que même il supportera tous les événements fâcheux qui en pourraient survenir.

Ensuite de cela, led. Ministre & ses adjoints ayant fait faire led. Baterdeau à côté du pont entre les deux lacs du côté de l'orient, les deux lacs ne se communiquaient point, le lac Brunet était venu si court qu'il n'entraînait point d'eau en Bonport, & même n'en était point resté à l'Orbe pendant cet intervalle, led. Ministre a fait travailler aux entonnoirs des Epinettes nos communiens à chacun une journée ainsi qu'on le lui avait promis. Cela étant fini, il n'a pas manqué de tâcher s'insinuer à cette commune de recommencer, & même le 18<sup>e</sup> 8bre, Isaac Rochat, meunier en Bonport, étant venu ici pour savoir si on voulait travailler davantage, à quoi lesd. Conseillers n'ont voulu donner les mains, puisqu'on a déjà fait plus qu'on n'était d'obligance de faire. Sur quoi, après plusieurs prières et instances par lui faites que si on ne veut pas davantage travailler auxd. Entonnoirs, qu'il a fait faire une grue pour nettoyer ceux de Bonport, qu'au moins on aie la bonté de l'assister d'une journée de chaque communiens pour lui aider à nettoyer & mettre en ordre ses moulins, après plusieurs considérations sur ce faites par lesd. conseillers, voyant que ce serait l'avantage et le profit pour toute la commune si lesd. Moulins étaient en bon état, ils lui ont accordé sa demande, pourvu qu'il préfère à l'avenir ceux de cette commune comme les droits d'icelle portent à moudre comme il faut & avant les étrangers, ce que a lui rapporté il a avec grand contentement & remerciements accepté & promis qu'à l'avenir il servira comme il faut le public, en sorte qu'on aura toutes sortes de satisfactions de lui et de ses moulins.

Ensuite de quoi & après tous ces travaux faits à l'alentour desd. baterdeaux & entonnoirs des Epinettes, le 2<sup>e</sup> 9bre de bon matin, lesd. baterdeaux furent renversés par la pesanteur du grand lac, ce qui a démoli & ruiné le pont & la force de l'eau a enlevé toute la terre d'alentour & même creusé jusqu'à emmener les grilles dud.pont & par ce moyen toutes les entreprises dud. Ministre rendues vaines et led. Pont ainsi renversé jusqu'à ce qu'on sache comme la chose se démêlera entre les communes.

Du 22<sup>e</sup> 9bre 1705. Lesd. Conseillers assemblés, le sieur gouverneur a produit le mandat de la teneur suivante.

Jacob Stettler Ballif de Romainmôtier,

A vous les sieurs gouverneurs du Lieu salut, vous aurez à vous rencontrer ici lundi prochain sans faute, environ les dix heures du matin, avec les autres gouverneurs de la Vallée pour prendre les plus jutes mesures possible pour le rétablissement du pont des Charbonnières auquel il doit être remédié promptement et sans retard, à quoi ne ferez faute. Daté ce 20<sup>e</sup> 9bre 1705.

Après plusieurs réflexions faites par lesd. Conseillers, ils ont député les sieurs juge Nicoulaz & Jaques David Dépraz pour aller aud. Romainmôtier pour se défendre en vertu des mandats à cette commune ci-devant adressés, pour qu'elle ne soit d'obligance de s'aider à rebâtir led. pont, ainsi ceux qui sont la cause

*du malheur arrivé & qui ont fait à faire le baterdeau & étant obligé d'y travailler la chose se poussera jusqu'à Berne<sup>12</sup> ...*

Le pont est rebâti à la fin de 1706 :

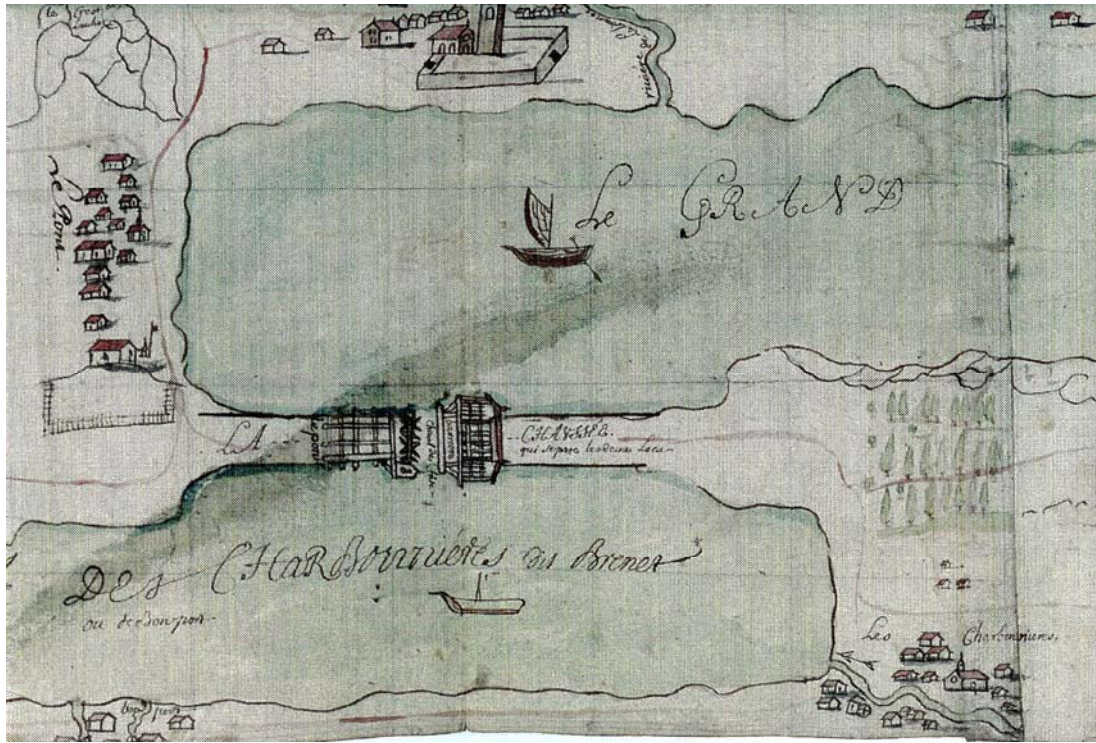
*Il est de plus à remarquer que le fondement du pont des Charbonnières a été raccommo­dé par cette commune et celle du Chenit ces jours passés. Plutôt que de plaider avec ceux qui ont été les auteurs des baterdeaux qui le renversèrent l'année dernière comme cela se voit ci-devant, le secrétaire Nicole fut à Berne avec le sieur juge Lecoultre du Chenit au mois de mars derniers pour présenter supplication à LL.EE., pour ce sujet, qui n'ont rien accordé des points demandés mais ont donné à chaque commune pour s'aider à le rebâtir douze sacs de messel à Romainmôtier<sup>13</sup>.*

Ce nouveau pont est très visible sur deux des cartes de l'époque faites par le notaire J.-O. Vallotton de Vallorbe. La première est de 1709, elle émane des archives de la commune de Vaulion, la seconde n'est pas datée, 1710 environ, copie aux ACV, original à l'université de Yale aux USA, dans l'Utah. Deux cartes magnifiques par ailleurs et qui apportent un nombre de renseignements inouï sur la situation géographique et industrielle de la Vallée de Joux à l'époque. Le notaire Vallotton était un cartographe de haute valeur et qui a laissé par ses travaux un patrimoine exceptionnel qui n'est pas encore entièrement exploité.

---

<sup>12</sup> Tous ces extraits sont de ACL, A1, pp. 271 et suivantes

<sup>13</sup> ACL, A1, p. 311, du 17 octobre 1706



1709



Vers 1710 ?



La carte de Vaulion apparaît plus explicite qui montre tout un système apte à pouvoir laisser passer les barques charbonnières. L'une d'elle se voit sur le lac Brenet, une autre sur le lac de Joux. Le pont de la carte de Vaulion est vu par dessus, tandis que le pont de la carte de Yale est vu de profil, d'où probablement cette différence apparente d'architecture. A moins finalement que la carte de Yale supposée de 1710 en réalité ait été antérieure de plusieurs années à celle de Vaulion et faisant état du pont d'avant 1705.

Différent Le Chenit – Le Lieu au sujet d'un droit de bocherage dans le bois des Epinettes pour réparation du pont en 1714:

*Nous Amédée de Diesbach du Conseil Souverain de la Ville de Berne, ballif de Romainmôtier, savoir faisons que ce jourd'hui vingt-neuvième de juin mille sept cent quatorze, sur la comparaisance d'égrège David Meylan et Joseph Meylan en qualité de députés de l'honorable commune du Chjenit d'une, et les sieurs David Nicole et capitaine Reymond, députés de celle du Lieu d'autre part, au sujet des contestes survenues entre les dites deux communes, en ce que celle du Lieu ne prétendait point que celle du Chenit eut droit de couper au bois des Epinettes pour le maintien de leur portion du pont des Charbonnières, parce que led. bois a été banalisé en leur faveur. Et ceux du Chenit soutenaient par contre y avoir plein droit, y ayant toujours coupé pour dite réparation de pont, avant et après la prétendue banalisation de ceux du Lieu.*

*Sur quoi nous led. Ballif, après avoir entendu les dites parties en leurs raisons de défenses de part & d'autre, nous n'avons pas trouvé que ceux du Lieu puissent empêcher ceux du Chenit l'usage dudit bois des Epinettes pour la réparation de leur portion de pont tant seulement. Et ce tant parce qu'ils y ont eu coupé d'avant et après la banalisation prétendue de ceux du Lieu, que parce que la commune dudit Chenit n'avait point été évoquée lors de la dite banalisation. Révoquons partant la défense du 6<sup>e</sup> 8bre 1713 et laissons ceux du Chenit dans le légitime usage de ce bois pour la réparation de leur part dudit pont, et non pour autre usage. Le tout sans abus et sous les mêmes astrictions accoutumées et pratiquées ci-devant, compensant au reste les dépends acceptés par ceux du Chenit.*

*Et ceux du Lieu ont demandé terme pour communiquer ladite sentence à leurs constituants.*

*En foi de quoi les présentes sont munies de notre sceau ordinaire et de la signature requise le dit jour 29<sup>e</sup> juin 1714.*

ROY

Ce différend a été évoqué par le juge Nicole :

En l'année 1713, il s'éleva une difficulté, entre la commune du Lieu et celle du Chenit, à l'occasion d'une défense que cette première avait faite à celle du Chenit, de couper du bois au lieu dit les Epinettes, pour la réparation du pont d'entre les deux lacs, sous prétexte qu'elle avait fait banaliser ce bois en sa faveur, les dits du Chenit prétendant y avoir droit, pour y avoir toujours coupé pour ces réparations, devant et après cette banalisation.

Le fait ayant été porté par devant le magnifique seigneur Baillif de Diesbach, de Romainmôtier, il rendit une sentence à ce sujet, le 29 juin 1714, par laquelle il laissa la commune du Chenit dans le droit de couper de ce bois, pour la réparation de sa part du dit pont, et non pour d'autres usages, et sans abus<sup>14</sup>.

La comparaison du document original et de l'analyse qu'en fait le juge Nicole est extrêmement intéressante. En effet, elle fait voir à quel point, et dans la plupart des cas, notre historien local serre le document de près, quitte parfois, comme c'est le cas ci-dessus, à presque le recopier. Elle fait comprendre en conséquence que le juge Nicole était un historien d'une fiabilité presque totale, il est rarement pris en défaut, qui signale toujours quand les faits relèvent d'une hypothèse plus qu'ils ne sont prouvables.

Cette version 1706 du pont, xème reconstruction, va durer jusqu'en 1751. Alors de grandes pluies l'emportent. En un premier temps le passage n'est plus possible qu'en radeau :

*Pour passer une voiture de marchandise à un cheval  
des Borelles au bout du pont ou des le bout du pont -  
jus qu'en Borelles - - - - - 2/1/11  
Et un troupeau de bœufs - - - - - 2/1/11  
Pour un char à cheval chargé de bois -  
au prix de 1/1/11 - - - - - 2/1/11  
Et passer une personne - - - - - 2/1/11  
Et passer une bête avec une personne - - - - - 2/1/11  
Et les étrangers par char à cheval  
chargé de passer et vendre trois bœufs - - - - - 2/1/11  
Et par une personne avec une bête - - - - - 3/1/11  
Et passer 20 q. de bonne graine - - - - - 2/1/11  
Et les étrangers - - - - - 4/1/11  
Prix à douze Perche la charge d'un cheval  
ou autre marchandise passer en Borelles - - - - - 3/1/11  
Et aller et venir de l'Étranger 1/1/11*

Même jour :

<sup>14</sup> Recueil historique du juge Nicole, pp. 398 et 399, chapitre 81.

On est convenu avec Pierre feu Abram Rochat Pingolet et David Néhémie feu Abram Isaac Rochat des Crettets qui ont mené et conduit le radeau jusqu'aujourd'hui qu'ils se contenteraient de ce qu'ils passent et tiennent pour leur peine ; et dès demain 7<sup>e</sup> du courant, ils continueront de le conduire et de retirer que suivant la règle ci-dessus, pour lesquels ils payeront quinze baches par mois à la commune, payables au sieur gouverneur au bout de chaque mois.

Le juge Nicole est témoin – pp. 438 à 440 de son historique - :

En l'année 1751, à la suite de grandes pluies, jointes à la fonte des neiges, le lac monta à une hauteur où les plus anciens ne se souvenoient pas de l'avoir vu : il reposait tout-proche du pont des moulins du Sentier, il enleva le grand-pont d'entre les deux lacs, qui étoit construit avec de longues pièces de bois, à la façon de ceux qui sont établis sur la rivière de l'Orbe, surpassa la digue des moulins de Bon-Port, qui furent submergés, entra dans la dernière maison du Chenit, au Rocherais, que le propriétaire fut obligé d'abandonner, ainsi que dans quelques-unes des Charbonnières et du Pont ; en un mot, il causa de grands dommages dans tous ses environs.

Quelque-tems après, on vit l'extrémité opposée, puisque, en l'année 1755, les eaux de ce lac baissèrent si-fort que les deux lacs furent séparés l'un de l'autre, et que l'on passait à pied sec sous ce même pont que ces eaux avoient emporté, quatre années auparavant. Par ce grand abaissement du lac, sa surface devint d'environ quatre pieds plus-basse que le fond des arches qui conduisoient l'eau sur les rouages des moulins de Bon-Port, dont les entonnoirs furent long-tems à sec. On déblaya un de ces entonnoirs, qui forme, dans le roc, un creux large et profond, ressemblant, pour la figure, à la trémie d'un moulin. Je fus du nombre des curieux qui s'y transportèrent, pour le voir : j'y remarquai simplement des fentes, répandues çà-et-là, et de tous les côtés, par où l'eau s'écoule, en filtrant à travers ; j'y observai aussi, à peu-près dans le milieu de l'un de ses côtés, un trou, de la grosseur d'environ une fuste, dans lequel on avoit trouvé, en creusant, les débris d'une échelle, parmi le limon, dont il étoit rempli. Ce trou, qui est perpendiculaire, peut avoir sept à huit pieds de profondeur ; quelques-uns de ma compagnie, y étant descendus, n'y virent que des fentes, semblables à celles que l'on remarquoit ailleurs. Ne seroit-ce point ici ce gros trou rond dans lequel Ypolite Rigaud avoit fait mettre le plot et l'enclume dont on a parlé plus-haut ? (Voyez la date de 1571). Cela, du moins, est assez-vraisemblable, d'autant que cette enclume pouvoit être d'usage aux forges qu'il y avoit alors. Ce ne seroit donc point l'entonnoir dont la tradition fait mention, puisque celui-ci auroit été r'ouvert, comme il devoit l'être, selon l'ordre donné à ce sujet.

Les communautés du Lieu et du Chenit, chargées, comme on l'a vu, de l'entretien du pont dont on a parlé, profitèrent, avec beaucoup d'activité, de cette circonstance favorable, pour le rétablir. Elles prirent le parti d'y faire construire un pont de bois de chêne, et, pour le rendre plus-solide, elles r'avancèrent, d'environ quarante pieds, les deux chaussées qui portoient celui qu'il y avoit précédemment, après avoir fait des pitolis dans ce r'avancement, avec des piquets de douze à treize pieds de longueur, sur lesquels fut mis un grillage, de longues pièces de bois, pour y poser la pierre de taille qu'on y voit aujourd'hui. Cet ouvrage fut fort-couteux à ces deux communes, indépendamment de la somme de trois-mille florins, dont LL. EE. eurent la bonté de les gratifier, pour les aider à ce rétablissement.

A la suite de cet événement il conviendra de reconstruire à nouveau le pont. Devis, plans, correspondances, les papiers sont nombreux concernant le rétablissement de cet ouvrage d'art. On trouvera l'essentiel dans la partie

documentaire. Nous faisons figurer ici les quatre premières pièces de l'année 1751, tandis que le pont ne sera finalement reconstruit qu'en 1757-1758.

Lettre adressée à M. d'Echichens, bourgeois de la commune, propriétaire de l'alpage des Petits Esserts :

*Monsieur,*

*Je suis venu par ordre de notre commune auprès de vous vous prier de nous faire part de vos prudents avis, occasion une requête que nous espérons présenter à LL.EE. pour qu'il leur plaise de contribuer au rétablissement du grand pont qui est sur le lac et qui se trouve totalement renversé, ce qui nous cause une perte très considérable à cause que l'on ne peut passer à pied, char et cheval qu'avec des petits bateaux et un radeau que nous avons fait construire, notre commune seule, ces jours passés qui n'est pas des plus assuré.*

*La commune du Chenit se trouve aussi intéressée par le rétablissement du dit pont. Elle avait fait dresser par l'un de ses préposés la requête ci-jointe par M. Exchaquet d'Orny. Nous ne la trouvons pas recevable & d'ailleurs nous ne sommes pas d'accord dans nos sentiments, en sorte que nous ne savons quel parti prendre. Je n'ai pas eu le bonheur de vous trouver à Echichens, ce qui m'a fait prendre la liberté de vous écrire celle-ci pour vous prier de faire les corrections que jugerez à propos dans la supplication ci-jointe et voir les raisons que j'ai l'honneur de vous dire sur ce cas.*

*Anciennement il n'y avait qu'une seule commune dans toute la Vallée qui se nommait la commune du Lieu. En 1571 l'Abbaye se sépara d'avec le Lieu & le Chenit. Par le partage il n'est fait aucune mention du dit pont, mais pour les chemins, il y est dit qu'ils s'entretiendront par ensemble, suivant la portée, nombre et faculté. L'on ne sait pas si le pont était alors construit ou non. Plusieurs années après il se fit un autre partage entre le Lieu et le Chenit, & dans ce partage il y est relevé que les chemins s'entretiendront chacun rière soi, & que le grand pont sera entretenu par le Lieu et le Chenit sans que ceux de l'Abbaye aient voulu contribuer.*

*L'Abbaye anciennement n'était pas à portée d'en jouir comme présentement, par la raison que les charbonniers avaient beaucoup de terrain au Pont, au lieu que présentement c'est tout le contraire, ceux du Pont ont beaucoup de terrain rière le Lieu et Charbonnières, ce qui fait que ce pont renversé leur était autant utile qu'aux deux autres communes, et même plus qu'à ceux du Chenit qui ne se trouvent pas à portée d'en profiter.*

*Là dessus notre Seigneur Ballif trouve à propos de mettre cela dans le mémoire et de prier que nous soyons déchargés du tiers de la maintenance du dit pont pour en charger ceux de l'Abbaye. La moitié du dit pont avec la chaussée du côté bise se trouvant sur leur territoire, & l'autre moitié du côté du vent sur celui du Lieu.*

*Environ 1706, on présenta requête à LL.EE. qui accordèrent environ 12 sacs de blé pour s'aider à le rétablir.*

*Le dit pont a 100 pieds de Berne de longueur & 21 pieds d'hauteur & environ 14 de largeur, les deux chaussées ont, savoir celle du côté du Pont 220 pieds de long et environ 12 de largeur, celle du côté du Lieu environ 520 pieds de long, la même largeur ; sur ces deux chaussées, il y a eu cinq pieds d'eau, et encore aujourd'hui 4 il faudrait les relever de 4 pieds d'hauteur & le pont à proportion.*

*Si l'on pouvait raccourcir le pont de la moitié ou tiers, cela éviterait un peu de maintenance, puisque les chaussées étant bien faites ne coûtent pas autant de maintenance que le pont qui est de bois. En ce cas il faudrait faire un bout de chaussée d'environ 21 pieds d'hauteur & 30 ou 50 de longueur ; il y faut beaucoup de taille.*

*L'on ne saurait rétablir ce pont et faire ce bout de chaussée comme il faut qu'on ne fasse un batardeau pour détourner l'eau. C'est un article qui coûtera de l'argent. Autrefois le lac devenait fort court, mais aujourd'hui, pour autant que je le sache, il faut qu'il y ait des entonnoirs bouchés. La perte que ce lac cause aux particuliers des 3 communes à cause de leurs entonnoirs bouchés, prairies, champs et chemins publics qui sont couverts et endommagés par l'eau, met hors d'état les deux communes du Lieu et du Chenit de réparer led. pont.*

*Les sentiments des 2 communes sont partagés. Les uns voudraient prier LL.EE. de les décharger de la maintenance dud. pont, en établissant un pontonage et que les communes qui en feraient les voitures pour l'entretien en seraient exemptées. D'autres demandent un pontonage en faveur des communes qui sont chargées de son entretien.*

*Et d'autres enfin implorent les secours de LL.EE. pour nous aider à le rétablir & engager ceux de l'Abbaye à y contribuer, c'est je crois, le meilleur parti & le sentiment de notre Seigneur Ballif. Il est vrai qu'on ne lui a pas parlé du pontonage, ce ne serait peut-être pas à notre avantage.*

*Au reste la commune du Lieu qui a une grande confiance aux lumières de monsieur D'Echichens comme étant leur bourgeois, prie led. Mr. d'Echichens de l'honorer de ses sages et prudents conseils & de nous corriger ou dresser la requête s'il lui plaise pour nous l'envoyer si possible lundi prochain par la poste. Il nous convient de partir au plus tôt avant que les champs soient fermés. Nous languissons en attendant le rétablissement dud. pont, ceux du Lieu et des Charbonnières ne pouvant voiturier leurs marchandises se trouvent hors d'état de soulager leurs familles.*

*Excusez, Monsieur, la liberté que nous prenons. La triste circonstance nous y oblige.*

*Notre conseil vous assure de ses très humbles respects, moi particulièrement qui ai l'honneur d'être avec un profond respect et une entière soumission...*

*P-S : lorsqu'il s'agit de travailler pour déboucher les entonnoirs, dans ce cas la commune de l'Abbaye y travaille avec les deux autres , ainsi nous ne*



*demandons présentement que pour le pont qui est à la charge des deux autres communes.*

*Illustres, Hauts, Puissants et Souverains Seigneurs,*

*Les Conseils des communautés du Lieu et du Chenit, vos fidèles sujets, viennent avec le plus profond respect implorer le secours bienfaisant et paternel de Vos Excellences au sujet du malheur qui leur est arrivé dernièrement par la destruction totale de leur grand pont et de ses chaussées, dont les eaux par leur débordement et leur rapidité ont à peine laissé quelque vestige.*

*La situation des suppliants, déjà connue de vos E.E., ne leur permet pas de rétablir cet édifice au moyen de leurs propres forces ; et c'est cette même situation qui a mis obstacle jusques ici au désir qu'ils auraient à le rendre plus sûr et plus solide, comme ils l'ont déjà représenté à diverses fois. Praticqué chaque jour par les habitants de cette contrée, ils y avaient sans doute le plus grand intérêt, puisqu'ils n'y passaient, jamais, eux et leurs marchandises, sans quelque péril. Les troupeaux qu'on y trajecte annuellement pour monter et descendre des montagnes, y courraient aussi du danger. Les voyageurs en étaient effrayés, ils n'osaient pas le passer à cheval et leur en faisaient de perpétuels reproches ; mais à l'impossible nul n'est tenu.*

*Aujourd'hui, Souverains Seigneurs, qu'il est question de l'édifier de nouveau et de faire par conséquent des frais et des dépenses si supérieures à son entretien, les suppliants ne peuvent que recourir à votre bienfaisance souveraine ; c'est ce dont elles seront d'autant plus convaincues, si elles daignent faire attention que sa longueur était de cent pieds, sa hauteur de 21, sa largeur de 14, et que les deux chaussées en comprennent 764 sur le même espace ; il faudra même nécessairement le rehausser, puisque les eaux se trouvent encore actuellement de 4 pieds plus élevées qu'il n'était.*

*Vos E.E. sont elles-mêmes intimement intéressées à ce fatal événement, puisqu'elles retirent le droit de péage de toutes les marchandises qui s'y trajectent ; et c'est là la grande route de la Bourgogne dont le commerce est si étendu.*

*Les communautés exposantes toujours disposées à contribuer de leur mieux aux utilités publiques, feront de leur côté leurs derniers efforts à l'égard de celle-ci ; mais elles pensent S.S. qu'il conviendrait avant toute œuvre de s'assurer par l'examen d'un ingénieur de quelle manière on y peut procéder et à quoi monteront les frais pour ensuite pourvoir aux moyens d'en faire les fonds.*

*C'est ici un malheur qu'on peut mettre au rang des incendies pour lesquels on ne fait pas à plus juste titre des collectes générales et volontaires. Vos E.E. ont fait construire il y peu d'années un pont à Penthalaz, moins important et moins dispendieux que celui-ci. Cette construction s'est faite pour la plus grande partie aux frais de l'Etat, à qui aussi le péage en appartient. Le surplus a été réparti sur les villes et communautés du bailliage ; si elles trouvaient à*

*propos de suivre cette route, les suppliants en seraient grandement soulagés, ou, pour mieux dire, ils ne seraient pas réduits à l'impossible.*

*La communauté de l'Abbaye, qui fait partie de la Vallée, refuse de prendre part à ce rétablissement, par des raisons dont le détail ne peut pas trouver place dans cette requête. Qu'il plaise encore à vos E.E. d'ordonner qu'elle sera entendue sommairement en contradictoire avec exposants par devant sa Magnifique Seigneurie Baillivale pour qu'elles puissent prononcer sans frais sur les moyens de refus.*

*Enfin S.S. cet ouvrage ne peut être différé sans nuire au public, aux particuliers, et à Vos Excellences elles-mêmes à cause de leurs droits de péage. C'est pourquoi les suppliants attendent avec impatience et résignation ce qu'il leur plaira d'en ordonner, continuant de leur offrir ici les justes hommages de leur fidélité et de leurs vœux.<sup>15</sup>*

*Le Ballif de Romainmôtier,*

*A vous l'honorable commune de l'Abbaye, salut. Les honorables communautés du Lieu et du Chenit nous ayant humblement requis ce matin de leur sceller une requête à Leurs Excellences pour les supplier de leur accorder quelque gratification pour la construction et rétablissement du pont que le lac a enlevé ce printemps. Et comme nous avons remarqué que vous n'entrez point dans cette requête conjointement avec les autres communes, & que vous ne prétendez pas d'être obligée de contribuer au rétablissement de ce pont, suivant qu'il nous a été rapporté, souhaitons d'être informés des raisons dont vous prétendez vous servir pour vous en dispenser. C'est pourquoi nous vous ordonnons de nous faire parvenir incessamment vos dites raisons pour les faire parvenir avec la requête des dites communes à Leurs dites Excellences en y insérant si ce pont vous est utile à tous ou s'il vous est de quelque utilité, soit aux un ou au autres.*

*C'est ce que saurez pour conduite.*

*Donné ce 15<sup>e</sup> juin 1751.*

*Le Ballif de Romainmôtier,*

*A vous les honorables communes du Lieu et du Chenit, salut. Sur les plaintes qu'a fait Monsieur le Grand Commis de Morges à l'Illustre Chambre des Péages, que le défaut de rétablissement du Pont sur le Lac de la Vallée portait un grand préjudice aux péages par la difficulté que cela occasionne aux voitures des marchandises. C'est pourquoi nous vous ordonnons d'ordre de lad.*

---

<sup>15</sup> ACL, GAE 25, noté : travaux, 1751 juin 15 - 17 avril 1758, reconstruction du pont entre les deux lacs. Va aussi pour les deux documents qui suivent.

*Chambre en date du 2<sup>e</sup> du courant que nous avons reçu, de rétablir incessamment led. pont et de le mettre en bon état à peine de répondre de tous inconvénients. C'est que saurez pour conduite et qui sera notifié à l'une pour les deux.*

*Donné ce 6 août 1751.*

Curieusement les archives restent muettes dès après 1751, et cela jusqu'en 1755. Faut-il croire que faute de finances et d'arrangement avec les autres communes on n'ait rien fait dans ce laps de temps et que l'on se soit contenté des bateaux pour passer la rivière de la Goille quand il s'agit de personnes, et de radeaux pour les marchandises ?

Les « hostilités » reprennent en mars 1755 apparemment<sup>16</sup> :

*Dud. jour 19<sup>e</sup> mars 1755. Ont aussi fait venir les maçons des Charbonnières et de Vaullion pour convenir avec eux pour ravancer le front de la chaussée avec qui ont est convenu en gros le tout à forme de la pache par écrit.*

*Donc on y travaille déjà depuis un certain temps.*

*Dud. 31<sup>e</sup> marts 1755, les sieurs conseillers étant assemblés pour vaquer à plusieurs choses ont commencé. Premièrement ont réglé pour charrier les pierres et bois à 3/3/. par jour pour un cheval, que ceux qui n'ont point de chevaux donneront à ceux qui feront pour autre et se trouveront à 7 heures du matin pour commencer jusqu'à midi, et dès les trois heures jusqu'à 7 heures du soir.*

*Ont accordé au chantier qui charrieront les pierres et bois pour la chaussée pour demi pot par jour à chaque chantier et au communier à chacun demi bache.*

*Chaque dizainier qui commandera le commun et ira avec les chars, pour les commandes et faire à faire leur devoir aura quatre baches par jour.*

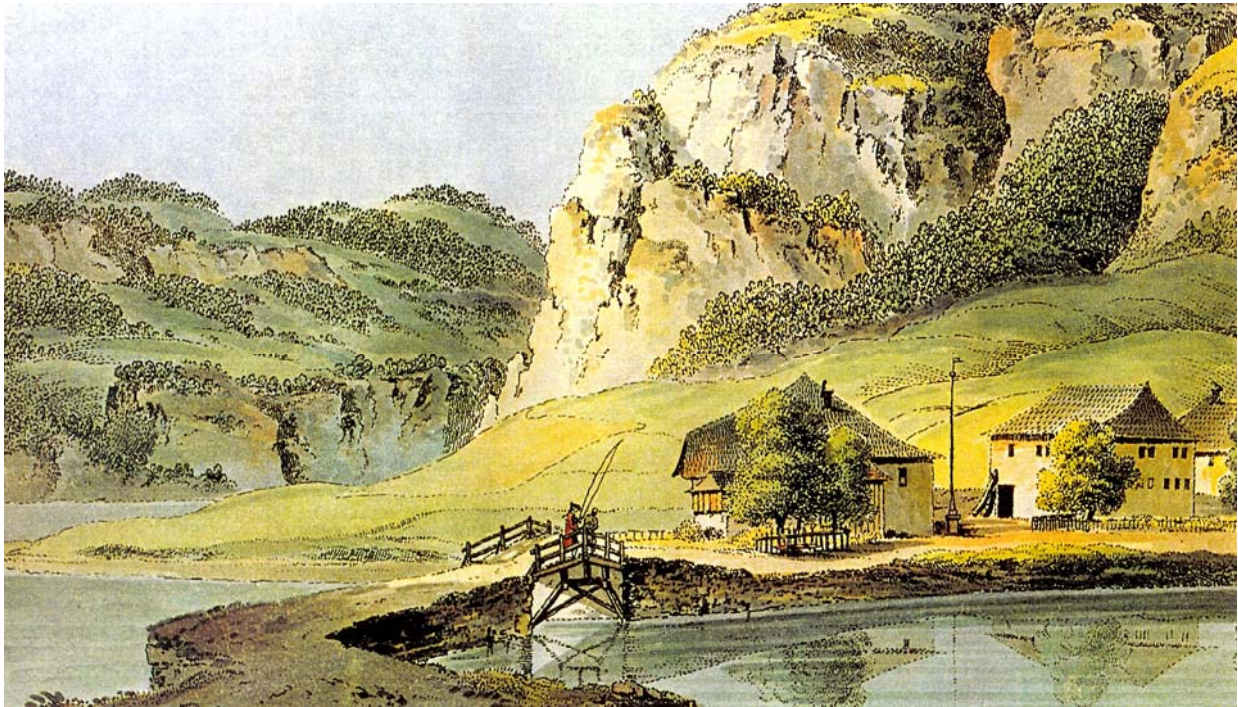
*Du 25<sup>e</sup> 7bre 1757. Le sieur Juge Reymond ayant produit la missive qu'il a plu à sa Très Noble & Magnifique Seigneurie Ballivale Gross de Romainmôtier de lui adressé en date du 16<sup>e</sup> du courant par laquelle il donne ordre d'aller retirer les 1200 L. (livres) qu'il a plu à LL.EE. d'accorder aux communes du Lieu et du Chenit pour la bâtisse du pont, et en conséquence le conseil du Lieu assemblé a donné charge au Sieur Abraham Cart gouverneur d'aller demain auprès de sa dite Très Noble & Magnifique Seigneurie Ballivale la très humblement prier de lui livrer sa portion de cette somme consistant à la moitié soit six cent livres, et lui en expédier une quittance à son contentement. En foi de quoi et par ordre dud. conseil ai expédié la présente procure au dit Cart*

---

<sup>16</sup> Ces cinq annotations proviennent des ACL, registre A5

*gouverneur en absence du secrétaire, au Lieu le sus dit jour 25 7bre 1757.  
Signé : JPNicole.*

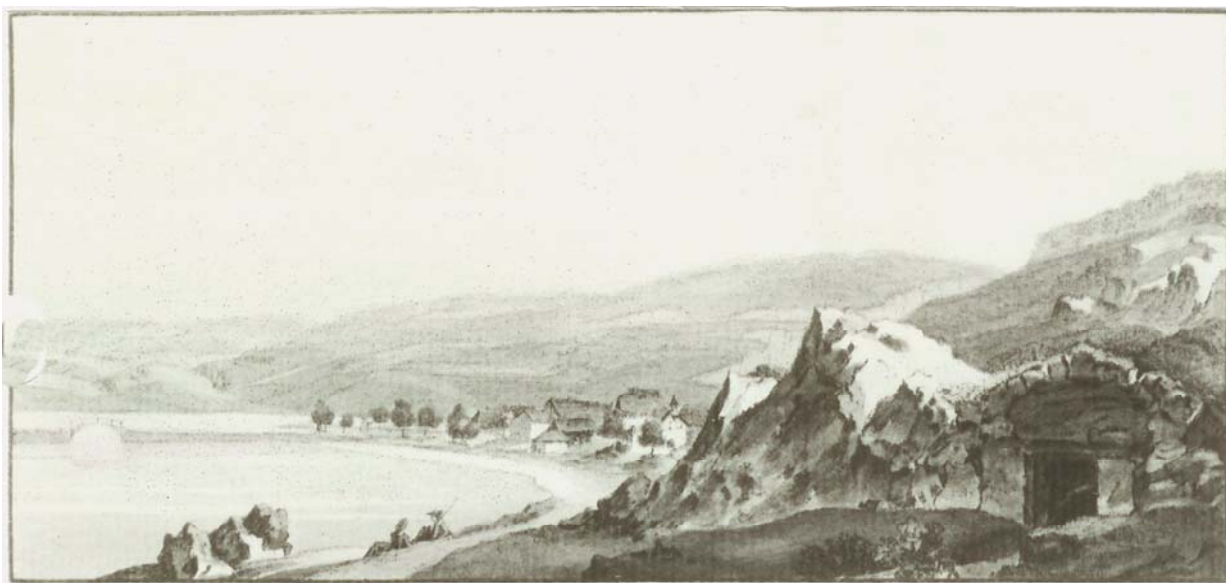
Le pont de 1756-1757 est connu de par plusieurs gravures, en particulier celles d'Aberli effectuées en 1774, c'est-à-dire trois ans avant la nouvelle destruction de cet ouvrage d'art.



*Magnifique gravure qui nous montre le pont de la Goille dans toute sa simplicité. Il ne semble pas toutefois qu'il puisse, en l'état, laisser passer des barques charbonnières. Il faut donc croire que celles-ci ne sillonnaient plus nos lacs à cette époque, à moins que les matures aient été abandonnées au profit des simples rames. Dans ce cas pas de difficultés à passer sous le pont.*

*Rappelons ici que Aberli, lors de son voyage à la Vallée de Joux en 1774, n'apprécia que peu celle-ci qu'il estimait, d'après ce qu'il en avait entendu, surfaite et décevante. Probable qu'il s'était, ces jours-là où il fit sa visite, levé d'un mauvais pied.*





*Seconde gravure Aberli du Pont. Le pont de la Goille est visible à gauche. Notons ici que cette gravure a été recopiée en couleur par Escher lors de son premier voyage à la Vallée de Joux en 1784, telle que ci-dessous.*





On va laisser le pont de 1756-1757 pour nous porter quelque vingt ans plus tard. On dit souvent que l'expérience du passé ne sert à rien. Les faits vont prouver cette assertion une fois de plus. Et une fois de plus encore le juge Nicole nous renseigne sur un événement lourd de conséquences.

470

§. 120.

On a déjà vu que les trois Communes de la Vallée ont fait, en différens tems, des frais assez inutiles en voulant chercher les moyens d'abaisser le lac, par la découverte de nouveaux entonnoirs. Celle de l'Abbaye, qui a toujours fait paroître beaucoup d'inclination pour ces vaines recherches, se mit, cette même année 1777, en devoir d'y travailler; elle invita les deux autres Communes à se joindre à elle pour cet objet. Celle du Lieu y consentit, sous certaines conditions, mais celle du Chenit, réfléchissant qu'elle n'avoit déjà que trop employé d'argent à pure perte à ce sujet, refusa absolument de s'y joindre.

La Communauté de l'Abbaie, qui venoit de faire l'acquisition des moulins de Bon-Port, avoit encore d'autres vues, c'étoit d'en déblayer les entonnoirs, et, particulièrement, de rétablir la digue de ces moulins, qui menaçoit ruine. Tout cela l'engagea à pousser son entreprise, qu'elle commença par l'établissement d'un batardeau à l'orient du pont d'entre les deux lacs, pour en arrêter la communication. Ce batardeau, qui avoit été aussi mal construit qu'il fut de peu de durée, ayant fait monter leur niveau à une douzaine de pieds plus haut que celui du petit lac, qui s'étoit beaucoup écoulé, vint subitement à se rompre. Cette irruption soudaine étant retenue par les chaussées qui supportent ce pont, toute la pesanteur de ces eaux amoncées se jeta avec encore plus d'impétuosité dans l'arcade qu'il forme et y maintint, pendant l'espace de près de vingt-quatre heures, que les deux lacs restèrent à reprendre leur assiette ordinaire, un torrent affreux, qui, non-seulement, creusa, sous ce pont, un précipice étonnant, mais aussi rongea et emporta les terres, sous les bouts des

dites chaussées, principalement à celle du côté de bise, qui se trouvait la plus exposée, jusques-là que l'on voyoit à découvert, au coin méridional de la dite chaussée, quelques-uns des pilotis qui la soutiennent, qui ne tenoient, à-peu-près, plus en terre que par la pointe, à côté de ce précipice, qui étoit, de plusieurs pieds, plus-profond que le bas des piquets, qui forme ce pitolis.

La communauté du Chenit, chargée de l'entretien de cette chaussée, qu'elle avoit rétablie à grands frais, en l'année 1755, fit des plaintes amères à celle de l'Abbaie, en lui demandant réparation de ce dommage; cette dernière trouvoit ce langage étrange, après la perte plus-considérable, disoit-elle, qu'elle avoit faite elle-même, par la ruine de son bâtardeau. Tous ces raisonnemens n'aboutissant à rien, celle du Chenit lui notifia des protestes, qui furent suivies d'un convenant, par lequel celle de l'Abbaie s'engagea de réparer convenablement le dommage arrivé à cette chaussée; elle y fit effectivement une espèce de réparation, sous la direction d'un homme du Pont, qui ne se trouva pas meilleur architecte, pour cet objet, qu'il ne l'avoit été pour le bâtardeau. La commune du Chenit, n'ayant pas voulu se contenter de cette réparation, que celle de l'Abbaie prétendoit et soutenoit être plus que suffisante, cela donna lieu à bien des discussions, qui durèrent deux à trois années, au bout desquelles cette commune fut enfin condamnée, par le magnifique seigneur baillif de Romainmôtier, qui avoit fait une vision sur les lieux, à faire cette réparation, selon son engagement, sous l'inspection d'un homme entendu à ces sortes d'ouvrages, qu'il avoit nommé et qui, ayant examiné cette réparation, ne la trouva pas recevable, et, en outre, à payer à la commune du Chenit ses frais déboursés.

Cette large implication de la commune de l'Abbaye est aussi dénoncée par son historien, Charles-Edouard Rochat en 1971 dans son excellent ouvrage sur la commune dont il fut longtemps syndic :

## LES LACS

On a vu que les variations du niveau des eaux ont causé de graves préoccupations aux propriétaires riverains comme aussi aux autorités.

En 1669, «a été lu un mandat commandant à Egrège Jonas RoCHAT de faire nettoyer les embossoirs de Bon-Pont. Résolu que tous les hommes capables d'aller au commun devront y aller par dizaines.» En 1736, un mandat baillival ordonne aux trois communes de la Vallée de «travailler à curer et nettoyer les entonnoirs par lesquels l'eau du lac se dissipe». Dix-huit ans plus tard, un arrangement intervint entre les trois communes. Ordonné que les ténementiers (abergeataires) laisseront toujours couler l'eau, sans la retenir, par quel temps que ce soit; quant aux entonnoirs, il a été proposé par les autres communes de faire un bâtardeau près du pont pour assurer la communication des deux lacs afin de pouvoir travailler plus aisément aux entonnoirs.

Une délégation des trois communes se présenta à Berne en 1770, avec, entre autres, une requête «à l'égard des entonnoirs du lac, de nous aider à les creuser et à chercher tous les moyens propres à prévenir qu'à l'avenir, le lac ne se hausse au delà de ses anciennes bornes, comme il a fait cette année, et représenter les pertes considérables qu'il a causées à la Vallée».

Un projet est élaboré pour l'écoulement du lac, puis la commune de L'Abbaye envisage le rachat des installations de Bon-Port afin d'être mieux à même de surveiller le débit des eaux et lutter, autant que faire se peut, contre les inondations.

Du 23 septembre 1777.

L'honorable Conseil de L'Abbaye, assemblé à l'extraordinaire pour vaquer aux affaires qui intéressent la commune et singulièrement ce qui concerne l'écoulement du lac.

*Sur l'entreprise que l'on s'est proposé de boucher et d'intercepter la communication des deux lacs, près Le Pont, dans l'idée de faire baisser le lac*



*Brenet, afin de tâcher de découvrir l'entonnoir qui autrefois le faisait vider, comme il se voit par l'arrêt de LL. EE. en date du 6 août 1630. On a à cette fin invité les honorables communautés du Lieu et du Chenit pour se joindre à cette entreprise, celle du Chenit n'ayant sur cette invitation donné aucune réponse, mais celle du Lieu par la voie de ses députés, étant venue hier pour examiner avec les nôtres le local, ce pour nous donner réponse, par laquelle ils nous ont déclaré de la part de leur Conseil, vouloir bien y entrer, mais pour le quart des frais seulement, en déclarant aussi qu'ils ne prétendront pas avoir au delà du quart des bénéfices qui pourraient résulter des terres que l'on pourrait recouvrer par l'ouvrage que l'on se propose de faire, et nous laisse le droit de pouvoir exiger de la commune du Chenit et des propriétaires des moulins de Bonport, à chacun le quart des frais qui résulteront de cette dépense. Il est question aujourd'hui de savoir si on y veut faire travailler pour ces conditions, puisque on doit donner réponse ce soir à Messieurs du Lieu de notre résolution, afin d'y faire travailler demain si on est en règle.*

*Surquoy on a résolu qu'on accepte la proposition faite par l'Honorable Commune du Lieu, sur le pied qu'elle vient d'être proposée, et que sans perdre de temps, on devra commencer à y travailler demain, à quel effet les Sieurs députés de cette Commune devront se rencontrer demain matin au Pont pour conférer avec ceux du Lieu et convenir de la manière d'y travailler et d'exécuter cet ouvrage.*

Le 18 octobre suivant, le Conseil s'assemble pour ratifier l'acquisition des moulins de Bonport, vendus par Jaques Elie et les hoirs de feu Jaques Rochat, marchand, des Charbonnières.

Quelques jours plus tard, tout le Conseil se rend sur place pour se rendre compte de l'état des lieux, et l'on dresse l'inventaire du mobilier laissé par les vendeurs, mobilier que l'on fera taxer par les soins du Receveur Chanel, de Romainmôtier.

Les sieurs Jean Jacques Rochat des Bioux, le Justicier Rochat de L'Abbaye et le secrétaire ont été députés et commis pour faire exécuter et diriger l'ouvrage et procurer les matériaux.

L'honorable Gouverneur du Pont et ses deux fils sont chargés de faire le grillage et rétablir la chaussée selon que les commis l'entendront, et les dits charpentiers tireront dix batz par jour chacun. «On a convenu qu'on donnera sept batz par jour aux manœuvriers que l'on emploiera, c'est-à-dire à ceux que les commis trouveront s'ils les gagnent.»

On s'est accordé pour cette assemblée, tant pour les vins bus en passant l'acte que ceux en faisant «le pache» (le contrat) y compris aussi ceux pour les autorisations des vendeurs, ceux du notaire, ceux des témoins dix batz, pour maître Recordon, en tout cent francs.

Suite aux travaux entrepris, la commune du Chenit, par le canal et sous le sceau de sa T. N. & M. S. Baillivale Jenner, proteste pour les dommages qui pourraient se produire du fait de la pose du batardeau, qui risque d'endommager la chaussée. On invite ceux du Chenit à venir inspecter les travaux, en leur promettant de réparer ce qui peut paraître raisonnable.

Les manœuvriers et maîtres d'état ont été payés selon procès-verbal du 20 novembre 1779, mais rien n'est mentionné quant au résultat de cette entreprise sauf le procès intenté par la Commune du Chenit à celle de L'Abbaye. Il faut préciser que la voie principale tout au long de la Vallée passait à l'ouest des lacs, et était à charge des communes du Chenit et du Lieu jusqu'au Pont. La chaussée entre les deux lacs venait d'être remise en état, et cela avait coûté une forte somme au Chenit. La mise en place d'un batardeau avait provoqué une différence de niveau haute de plusieurs pieds, à tel point que le poids fit rompre le barrage, et que l'eau, en s'engouffrant par cette brèche, emporta une partie de la digue. La commune de L'Abbaye, prétendant qu'elle avait subi assez de dommages par la ruine de son batardeau, refusa de réparer également la chaussée; il fallut l'intervention du bailli, qui vint faire une vision des lieux, pour que L'Abbaye consente à tenir ses promesses; elle fut, de plus, condamnée à payer les frais de la procédure.

Cette fois-ci la commune du Lieu fut moins impliquée financièrement alors que celle de l'Abbaye, d'autant plus que désormais elle possédait les moulins de Bonport, pour une fois, ne put pas se tirer des flûtes ! On retrouve toutefois le Lieu avec des débours concernant la mise en place des « batardeaux » (ACL, NA 6, de 1777):

*Concernant le Batardeau fait  
proche le Pont dans le dessin de  
retenir l'Eau du grand lac pour  
chercher l'entonnoir de la Cave à la  
maison. Les recherches ont été inutiles  
et le Batardeau est rompu*

*La Commune du Lieu par arrangement n° 03.8  
avec celle de l'Abbaye doit faire soit  
journer le quart de frais pour la Cons-  
truction du dit Batardeau, et par le  
Comte fait le 29. xbu dernier sensuit  
les articles à sa charge ... 4 p. 8.  
Journées du 22. 7<sup>me</sup> à Mons-le-Châtelain  
Reymond, Gouss-Rochat, L<sup>re</sup> Abram.*



Rochat et Secy Nicole au Pont pour  
 se Consulté pour . . . . . 8  
 Le 24 dit auq. Mons. le Chatel  
 Raymond et Secy Nicole au Pont  
 pour Cerne la Liaison . . . . 4-6  
 Le S. Gouverneur Rochat a été  
 occupé à cet ouvrage les 23, 24  
 et 28 7<sup>br</sup>. Les 8, 8<sup>br</sup>. et 14<sup>et 29<sup>br</sup></sup> 15-9  
 Payer à ceux qui ont coupé le bois 15  
 Journée du 29 7<sup>br</sup> auq. Mons. le  
 Chatelain à Romt. demandé du  
 Joyau et p. Emol . . . . . 6-9  
 Pour un mandat à la Comune du Chi: 1  
 Pour la Saison de Suivres  
 Au S. Jacques David Rochat Ch:  
 pour 19 Journies . . . . . 47-6  
 Pour marchandise fournie 7-6  
 Au S. B<sup>re</sup> Abram Rochat Just  
 sans pour Journies que four  
 niturn . . . . . 21-9  


---

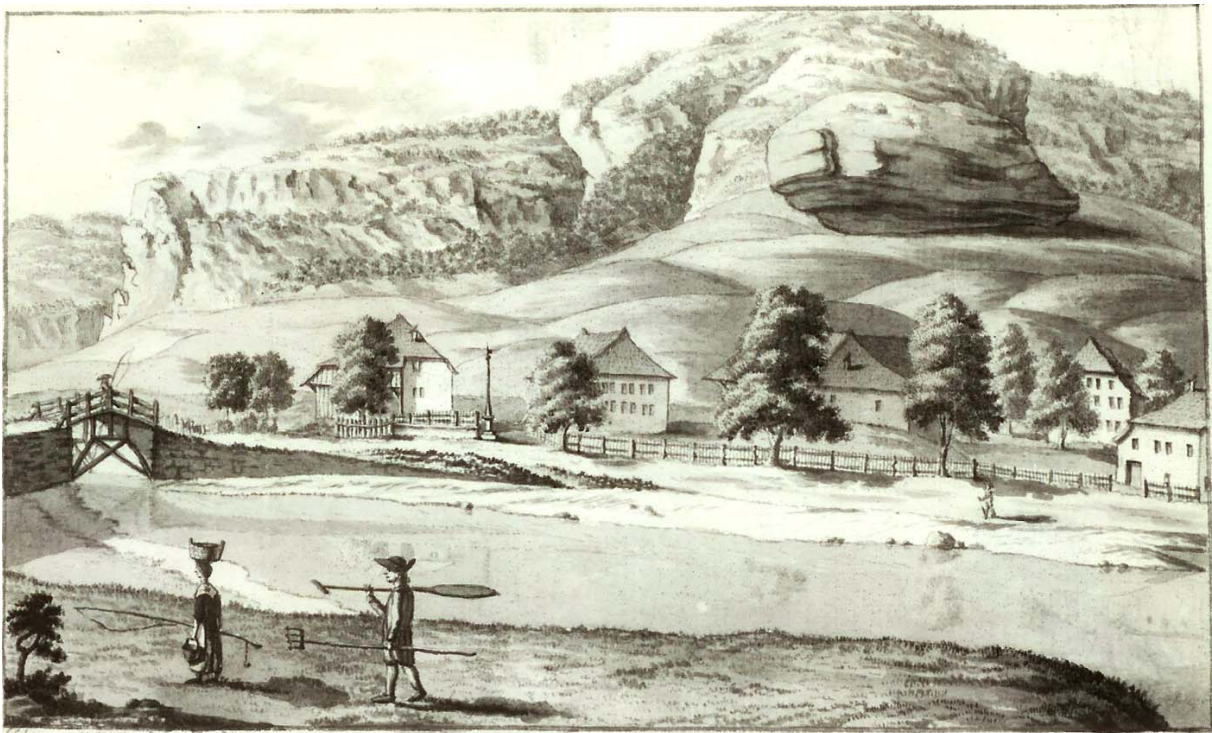
 127-9 4403-8 1

Baranaise d'autre part 127-9  
 Payer à David Nehemie Rochat  
 des Lettres pour 19 Journies . . . 30  
 Journies aux S. Jacques David Rochat  
 et Secytaie Nicole au Pont le  
 29 7<sup>br</sup> faire le Conte d'a Natusum 1-5

Le 9: Janv. 1778. au S. Secret Nicole  
 au L'one avec les députés des 2  
 autres Comuns, voir le détail fait  
 aux from de Chaussées par la  
 rupture du Bâton deau . . . 2-3--  
 Le S. David Rochat pirod ayant  
 fait 5 Journées pour conduire les  
 ouvriers aux Entonnoirs . . . 9-4-6 200. 1.0  
 Le S. Jacques David Rochat  
 Just. 2 Journées pour même fait - 3-9--  
 Admis les Journées du 27. 8 brs  
 aux deux Gouverneurs, aux  
 S. Jacques David et S. Abram  
 Rochat Just et Secrétaire  
 Nicole ayant donné le tour  
 du Lac et assisté à l'assemblée  
 de Députés, des deux Comuns  
 suivant le Verbal . . . 60 . . .  
 Pour faire de Suivants . . . 12-6-

= 4603.9

Le nouveau pont de 1778 est visible sur deux des gravures effectuées par Escher lors de son premier voyage à la Vallée de Joux en septembre 1784 :







Le pont de la Goille ayant la même allure qu'il avait avant 1777, il convient de prendre conscience que les dégâts furent plus importants faits à la chaussée qu'au pont lui-même par les eaux en écoulement.

On retrouve encore une fois Lindt à la Vallée de Joux dans un second voyage qu'il fit en 1816, au Pont et à Bonport. Ici, de par l'éloignement, le pont de la Goille se révèle somme toute assez peu visible.



Notons que l'on avait à nouveau construit un radeau en 1774. Et que l'on dut encorder celui-ci pour que les jeunes n'aillent pas avec sur le lac et afin de de cette manière on prévienne un malheur.

En 1793<sup>17</sup> une brèche est faite dans le bateau à Etienne-Louis Rochat, lieutenant de milice au Pont lors de la visite des députés du Lieu et du Chenit au grand pont. Le 15 juin on souhaite monter des éplats de chêne de la plaine avec chars et chevaux.

En 1814, voiturage de pierres percées dès les Cernies pour poser des bases sur la chaussée du grand pont du côté du grand lac.

1821, réparation du grand pont entre les deux lacs, on fait un passage provisoire.

1838-1843, reconstruction du grand pont par l'Etat de Vaud. Ces travaux déboucheront sur un procès entre l'Abbaye et celui-ci - avec implication de la commune du Chenit - au sujet de la répartition des dépenses nécessitées par cette reconstruction. Pas de garantie de la part de la commune du Lieu. Celle-ci doit payer néanmoins 1294 francs 72 ½ rapps à l'Etat pour sa part dans ces dépenses.

Nous découvrons les péripéties de ce procès dans la partie documentaire<sup>18</sup>.

Avec l'Etat de Vaud désormais partenaire pour la gestion du pont de la Goille, qui n'est pas tenu de toujours trouver la formule la moins onéreuse pour son entretien ou sa reconstruction, nous obtiendrons pour la première fois un pont en dur solide et fabriqué de telle manière qu'il aurait pu défier les siècles.

A dire vrai, ce nouveau pont, surtout sa chaussée d'accès, est magnifique. Les gravures et photos témoignent de cette parfaite réussite :



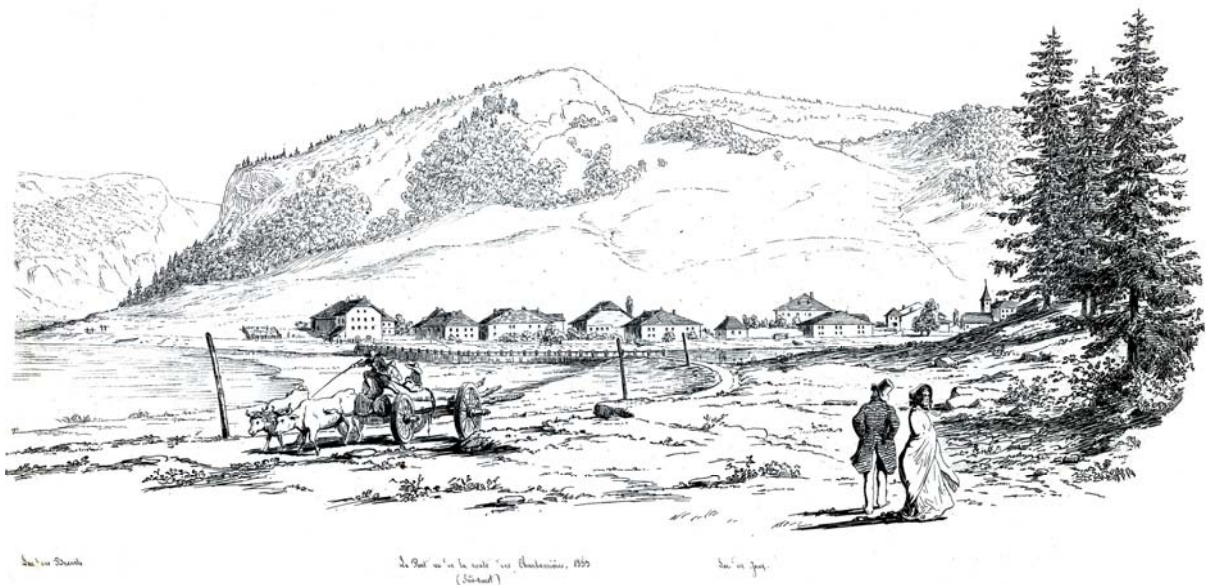
Devicque, 1852, le pont est visible à gauche

---

<sup>17</sup> Toutes ces informations, ci-dessus et ci-dessous, provenant des registres de procès-verbaux de la commune du Lieu, A7 et suivants.

<sup>18</sup> Journal de Jurisprudence et des Tribunaux Vaudois, avril 1845, no 8, 3<sup>e</sup> année.





Dessin d'un auteur inconnu fait une année plus tard, en 1853, sur un cahier de voyage. Le pont déploie, vu d'ici, toute sa splendeur.



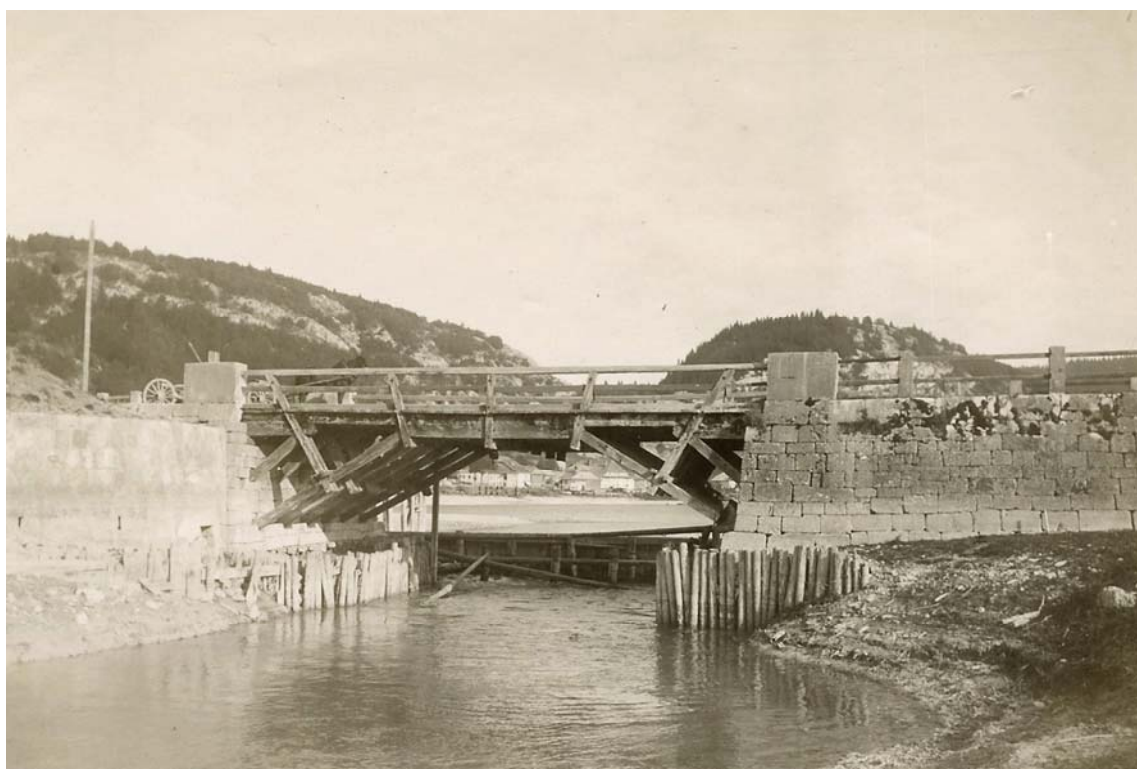
Première photo connue du pont de la Goille version de 1845. Cliché d'Auguste Reymond, photographe du Brassus. Année 1880 environ. L'ouvrage



d'art est on ne peut plus visible, merveilleuse chaussée joignant la rive occidentale du lac de Joux à l'orientale. On est définitivement sorti de l'auberge !



La carte topographique du canton de Vaud, base 1877, révision de 1880, montre la route des Charbonnières au Pont avec sa grande courbe dont une partie est constituée par le pont de la Goille avec ses approches. On constate ici que la rivière qui unit les deux lacs est située beaucoup plus près du village, suivant son cours naturel qui sera rompu lors des grands travaux de la fin du siècle en vue d'autoriser le passage de la ligne de chemin de fer. Voir les deux autres cartes aux pages suivantes. Ci-dessous, le pont de la Goille version 1845, peu après qu'on le démonte.





Inauguration du chemin de fer Le Pont-Vallorbe en octobre 1886. Le cortège se déplace en direction du village des Charbonnières et emprunte le pont de la Goille. La foule est dense qui fait une confiance totale à cet ouvrage d'art arpenté sans cesse depuis déjà quarante ans.

Ci-dessous le même cortège revient à son point de départ. Présence d'une fanfare qui pourrait être celle de l'Abbaye, à moins qu'il ne s'agisse de la Persévérante du Lieu.

Deux photos probablement d'Auguste Reymond du Brassus, toujours fasciné par cette région de la Vallée de Joux et qui en tirera de nombreux clichés dont chacun offre son gros lot de renseignements.







Magnifique image du pont de la Goille, mais surtout du Caprice, avec à l'arrière-plan la colline inviolée et de toute beauté des Epinettes. Celle-ci ne va pas tarder à être creusée en tous sens, d'une part pour le chemin de fer à la fin du XIXe siècle, d'autre part pour des constructions au milieu du XXe. Pégase prendra place à gauche du bateau.



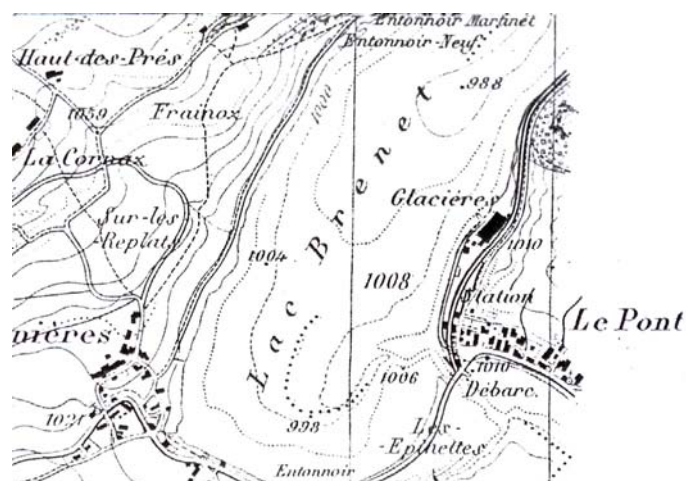
Place de la gare vers 1887. Présence d'un immense entrepôt, à destination probablement du chemin de fer Pont-Vallorbe, qui aura la bonne idée de disparaître lors de la construction du prolongement Pont-Brassus en 1899. Le

Caprice est désormais là qui effectue ses premières courses. Chose rare, le navire qui l'avait précédé et qui n'avait ja... ja... jamais navigué, l'Abeille, est visible à gauche, à moitié enfoncé dans les eaux.

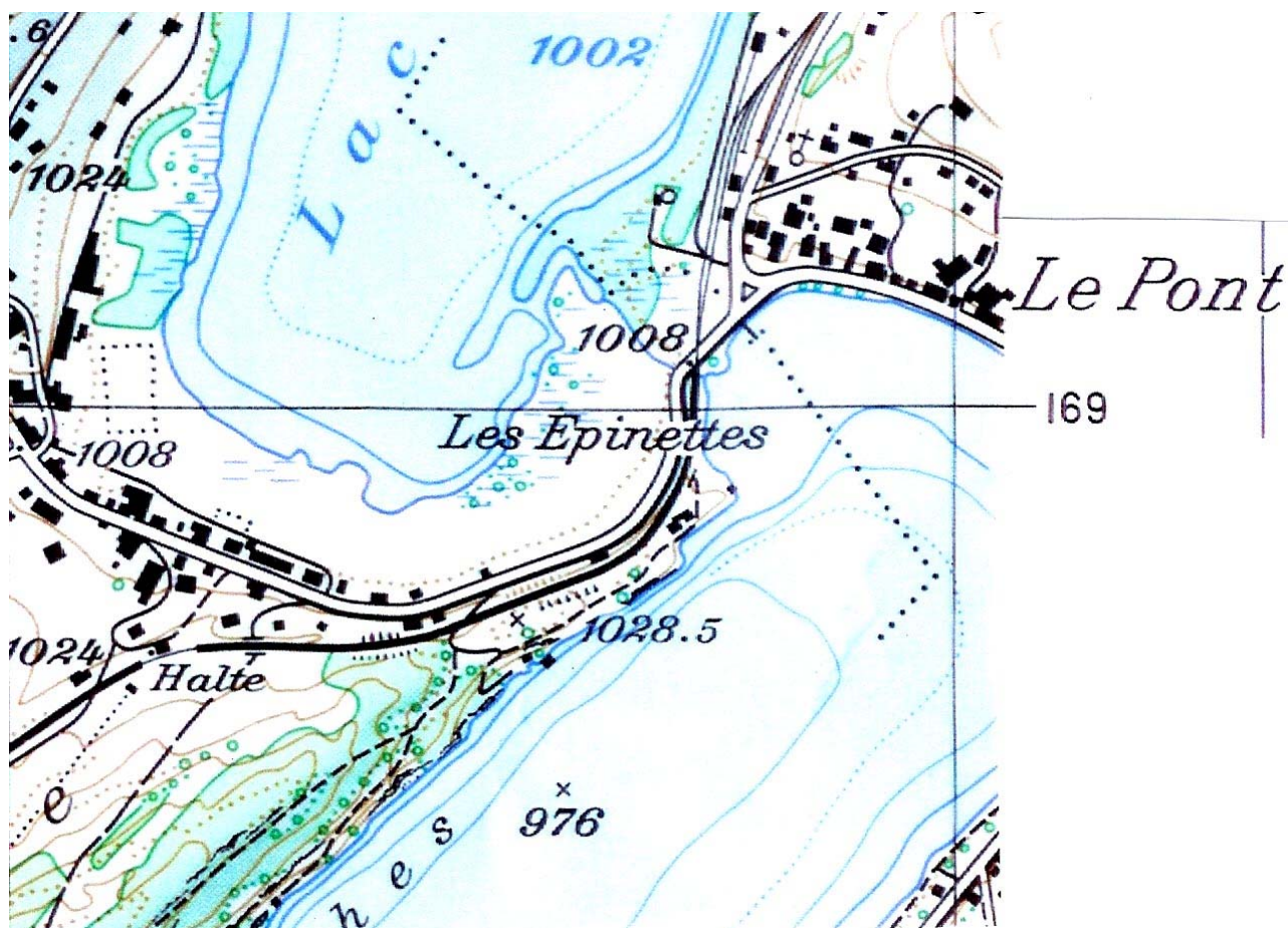


Zone du pont de la Goille après la construction des nouveaux ponts construits à gauche de l'image. On constate pour la première fois ici que l'ancien canal de la rivière joignant les deux lacs a été déplacé plus à l'ouest, modification que l'on peut aussi découvrir sur les deux cartes ci-dessous, mais surtout sur la carte fédérale de 1985. On a creusé un nouveau chenal par où passent les eaux, tandis que l'ancien est comblé à l'époque par les matériaux résultants des travaux de construction de la ligne Pont-Brassus, puis, dès le milieu du XXe siècle, par les décharges publiques dont une partie ira polluer le lac Brenet et ses rives, en particulier les vieux pneus de voitures.

Ci-dessous état des lieux en 1890. Les lignes de chemin de fer viennent quasiment butter contre le lac de Joux. Le P-Br. n'existe pas encore. Immensité visible des bâtiments des glaciers.





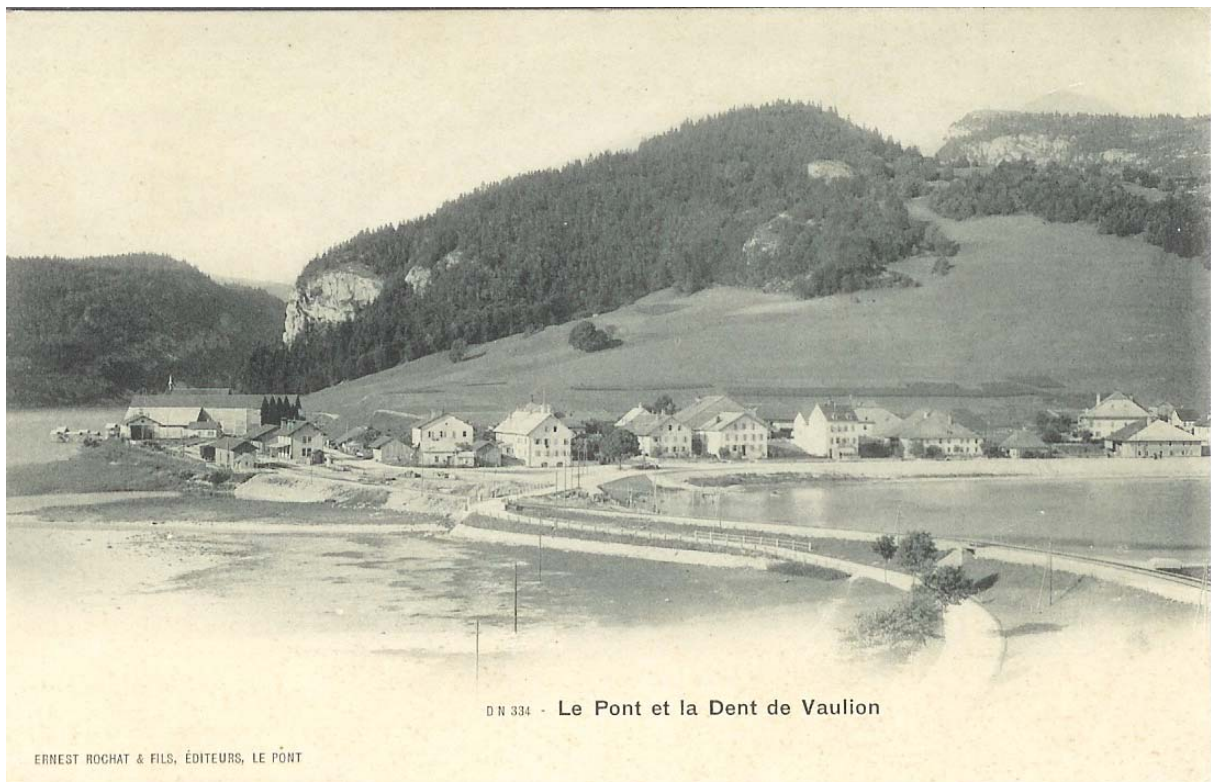


Carte fédérale de 1985. On y découvre une modification importante de la courbe de la route des Charbonnières au Pont, le canal de la Goille déplacé, la ligne de chemin de fer Pont-Brassus désormais coupant la route cantonale.

Ainsi le prolongement de la ligne de chemin de fer du Pont au Brassus va modifier entièrement cette zone. Signalons que la destruction du pont de 1845 et la construction des deux nouveaux ponts, chemin de fer et route, sera l'occasion d'un nouveau procès entre l'Etat de Vaud et la commune du Chenit. Celle-ci refuse de participer dans une juste mesure aux frais, considérant que ce pont n'est plus de son ressort. Pièces diverses comprises dans la partie documentaire.

Les nouveaux ponts quant à eux, que l'on va découvrir ci-dessous, n'auront nullement la classe de l'ancien de 1845.

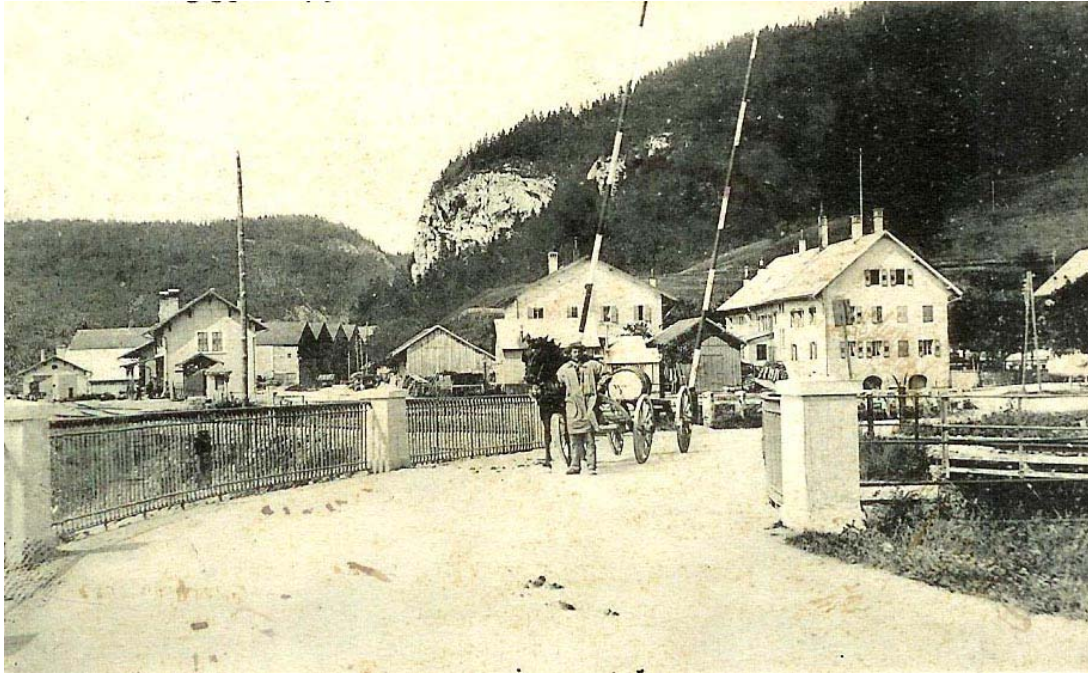




Voici donc ce que l'on nous a fait de la grande place de la gare, une énormité de gravas de toutes sortes servant de support au prolongement de la ligne. Le tout va néanmoins s'herber rapidement pour rendre moins visible cette énorme balafre que l'on découvre encore ci-dessous :



Le chemin de fer sera désormais omniprésent sur toutes les photos prises de cet angle.



Voici le nouveau pont avec sa jolie barrière de fer que l'on peut découvrir de plus près sur la photo de couverture. Les photos du pont sont désormais moins nombreuses. Ce qui nous oblige à montrer la zone de loin par agrandissement des photos disponibles.



Vers 1920. Le quai d'embarquement du Caprice n'a pas encore été démonté. La petite baraque à gauche devait servir à loger le Caprice I, ou le Matin qui lui avait succédé pendant deux ans dès 1912. Pour preuve la large porte d'entrée du bas et capable d'accueillir un bateau.





Même zone quelques années plus tard. Le débarcadère cette fois-ci a disparu. Le débarcadère du Caprice II retrouvera le même emplacement en 1976.



Vers 1920, la fièvre aphteuse rôde. La route est coupée entre le Pont et les Charbonnières au niveau du pont de la Goille. Ici sur le territoire de la commune de l'Abbaye. De l'autre côté de la barrière, le territoire de la commune du Chenit. Les gendarmes veillent.



Vers 1939, mise en place des « pieux » sur la ligne de chemin de fer et sur la route cantonale qui serviront à retenir les chars allemands, au cas où...





On perd désormais la trace de nos deux ponts, tant sur le plan documentaire que sur le plan photographique.

Le pont routier dut être refait à la fin des années cinquante ou au début des années soixante, avec remplacement de la jolie barrière ouvragée par un infâme garde-fou métallique sans aucune recherche esthétique. Quant au pont du chemin de fer, métallique, il fut remplacé par un pont béton coulé à l'extérieur de la Vallée et mis en place sur son lieu d'ancrage en 1969.

## COMPLEMENTS

### Etat de la dépense qu'il convient de faire pour rétablir le grand pont de la Vallée, du 16<sup>e</sup> août 1751

Les sieurs députés des deux communes du Lieu et du Chenit s'étant transportés au Pont aujourd'hui 16 août 1751 avec les maîtres charpentiers et maçons soussignés pour voir à combien pouvait se monter la dépense qu'il convient de faire pour rétablir le pont et ses chaussées, et après avoir le tout examiné, ils ont trouvé que pour éviter une si grande maintenance il fallait suivre le plan ci-après.

Première led. pont de bois était de 96 pieds de Berne de longueur, composé de 4 chevalets qui faisaient cinq arcades ou vides. L'on trouverait à propos de le raccourcir de 50 pieds en faisant deux bouts de chaussée joignant les deux vieilles de chacune 25 pieds de Berne de longueur, dix-huit et demi de largeur et dix et demi d'hauteur, pour lesquels deux bouts de chaussée la dépense peut consister suivant le rapport & déclaration des dits maîtres maçons comme ci-après :

1o Pour la taille d'environ 2500 pieds à raison de cinq batz par pied, fait compris pour tirer de la pierre 3125 fl.

Plus pour environ 33 toises de muraille autour et en dedans des dites chaussées de 5 pieds de large, compris la taille à 9 fl. la toise fait 297 fl.

Pour dix chars de chaux à 15 fl. Le char 150 fl.

Pour pilotage et grillage sous les dites chaussées y compris les ferrures nécessaires 2500 fl.

Pour les deux « baterdeaux » qu'il convient de faire pour la construction des dits deux bouts de chaussée en supposant que le lac sera aussi grand qu'il est à présent, l'on compte qu'ayant chacun 180 pieds de circuit, il faut pour les construire 2000 fl.

Les deux vieilles chaussées doivent être relevées pour le moins de deux pieds au lieu de 4 que le lac a monté plus haut, et les murailles qui sont à côté ont besoin de raccommoier & haussées de 2 pieds, ce sont des murailles crues faites sans chaux, ces deux chaussées ont environ 750 pieds de longueur, dix-huit de largeur & pour faire cette réparation les maçons demandent 800 fl.

**8872 fl.**

Pour le pont de bois :

Le dit pont aura 46 pieds de longueur et 18 de largeur, pour la hauteur environ 20 pieds depuis terre. Au-dessus il y aura deux chevalets qui auront de distance chacun 15 à 16 pieds, ce qui fera les susd. 46 pieds de longueur. Il convient pour ce fait d'avoir 41 pièces de chêne parties de 22. 24. à 32 pieds, à raison de 40 fl. pièce, les uns aidant aux autres, rendus dès le Plat País sur place, fait 1640 fl.

Pour 6 douzaines éplaterons à 1 fl. pièce fait 72 fl.

Pour les maîtres charpentiers qui construiront led. pont pour le couvert d'icelui en ramure, ais, lambris, crosses, clous, clavins, encelles etc...  
1200 fl.

**2912 fl.**

**11784 fl.**

Le tout sans compter les voitures de tous matériaux qu'on doit rendre aux maîtres sur place, sauf pour les chênes qu'il convient de voiturer dès le Plat Païs & qui sont comprises et comptées à la somme de 11784 fl. Et les dites voitures non comptées tant en pierres, sable, terre grasse, marinage de sapin etc... pourraient se monter suivant la suppute qui en a été faite autant que les dits sieurs députés en ont eu de connaissance en les comparant aux voitures des bâtiments qui se construisent par les particuliers de la Vallée à la somme de vingt huit florins.

Autre plan que les sieurs députés du Chenit souhaiteraient pour éviter une si grande dépense.

En rétablissant le dit pont comme auparavant en y faisant 4 chevalets et cinq arcades couvertes a prin ? encelles comme celui mentionné au plan ci-devant, on compte le double de matériaux et façon, ce qui ferait la somme de 5824 fl.

Pour le rétablissement des deux chaussées tant des murs crus que pour les relever avec les dites 2 chaussées de 2 pieds comme est dit au premier plan  
800 fl.

**6624 fl.**

Sans compter les voitures qui ne monteraient suivant ce dernier plan qu'à environ treize cents florins.

Pour foi de quoi les dits maîtres maçons (toujours écrit massons) et charpentiers ont signé au Pont le sud. jour 26<sup>e</sup> août 1751.

Jacob Grandjean, Pierre Abraham Reymond, Tobie Olivier Magnenat, Jean Pierre Cardinaux charpentier, Daniel Magnenat charpentier Pierre Estienne Reymond de Vaultion.

29 août 1757

Noble, Magnifique & très Généreux Seigneur,

Les communes du Lieu & du Chenit prennent la liberté de représenter à votre Noble Seigneurie que par son transport du 17 août dernier sur le pont du Lac de la Vallée, afin d'examiner l'ouvrage et réparations que les dites communes y ont faits, elle a sans doute remarqué les deux bouts de chaussée qu'elles y ont fait. Celui fait par la commune du Lieu contient 945 pieds de pierre de taille, et celui du Chenit quelques pieds de plus. Et par la liste des livrances faites par cette commune du Chenit, signée par son secrétaire, tant pour son bout de chaussée que pour les chênes préparés pour le pont, elle a déboursé en comprenant 423 fl. qu'elle redoit, la somme de 3295 fl.

La commune du Lieu, pour son bout de chaussée & chênes préparés pour le dit pont, a fait voiturier tous les matériaux de ce bout de chaussée par ses communiens auxquels elle n'a pas payé les voitures si chères comme la commune du Chenit qui s'est servie de voituriers étrangers à cause de son éloignement ; ainsi l'on suppose qu'il en coûte à celle du Lieu au-delà de 3000 fl., ce qui fait que ces deux communes ont déjà fourni au-delà de 6295 fl., sans compter environ 500 fl. que ces deux communes déboursèrent pour faire des planches après le renversement du précédent pont.

Aujourd'hui les chênes préparés, sauf quelques-uns qui manquent, suivant le plan qu'on se propose pour bâtir ce pont, il en coûtera aux dites communes pour le moins mille florins.

Après quoi il faudra raccommoder & relever les deux chaussées de deux pieds pour les égaliser aux deux bouts de chaussée nouvellement faits, l'on ne peut pas savoir au juste ce que cette réparation coûtera, et l'on croit qu'il faut des matériaux plus qu'il n'en a fallu pour les sus dits deux bouts de chaussée.

Par le détail que l'on vient de faire, les dites communes espèrent que votre Noble Seigneurie aura la bonté de leur faire livrer les trois mille florins qu'il a plu à Leurs Excellences de leur accorder, et elles continueront d'adresser leurs vœux au ciel pour la conservation & prospérité de votre Noble & Magnifique Seigneurie, et celle de sa chère famille. –

Mon très honoré Seigneur,

Je prends la liberté de vous envoyer la très humble requête ou mémoire concernant les réparations faites par les communes du Lieu & du Chenit pour le pont, avec la liste exacte du déboursé fait par la commune du Chenit pour sa moitié ; lors de votre vision locale du 17<sup>e</sup> août, la commune du Chenit n'avait pas achevé son bout de chaussée ainsi que votre Magnifique Seigneurie le remarqua par les maçons qui y travaillaient, ce qui est cause que j'ai tardé jusqu'à présent que cet ouvrage est fini d'envoyer à votre Noble & Magnifique Seigneurie le présent mémoire. Je la prie très humblement d'excuser celui qui a l'honneur d'être, avec un profond respect et une entière soumission,





qu'il ne soit pas nécessaire de prendre d'autres maîtres pour faire ce qu'on ne peut spécifier présentement.

Et après le sud. travail fait et fini à contentement desdites deux communes, il nous sera payé huit louis d'or et trois écus neufs, outre un écu neuf pour boire, ce qui fait en tout neuf louis neufs. Les dites communes ne nous fourniront point d'ouvriers pour s'aider à lever led. pont. Nous aurons la dépouille et débris en bûchilles et sapin avec les bois du vieux pont & seulement les buchilles et retaillons de demi-pied en chêne pour notre soupe. Dans cette pache les préposés de ces deux communes ont réservé l'aveu de leur Conseil dont on devra nous rendre sachant dans la quinzaine. Notre dépense faite ici et au pont sera sur le compte desdites communes.

En foi de quoi avons signé au Lieu ce 17<sup>e</sup> avril 1758.

JLorin

JB....

Pfaiivre

Pache et plan pour bâtir le pont, du 22<sup>e</sup> mai 1758.

Nous soussigné Capitaine Lecoultre du Chenit, Jaques David & Pierre Abraham Rochat frères utérins, charpentiers des Charbonnières, nous engageons solidairement les uns pour les autres en faveur des honorables communes du Lieu et du Chenit pour construire le pont suivant le plan dressé d'autre part sous les mêmes conditions et astrictions contenues dans la pache que les Bourguignons firent le 17<sup>e</sup> avril dernier, sans aucun changement, excepté qu'il ne faudra pas autant de pieds de chêne qu'il en fallait et que le prix a été réglé par les députés à huit louis d'or et demi qui nous seront payés après l'ouvrage fini, et le terme au lieu du 1<sup>er</sup> juillet est fixé pour le premier septembre prochain ; nous donnerons au premier jour une liste de tous les matériaux nécessaires, tant en bois qu'en fer, afin que les communes puissent les faire rendre sur place. En foi de quoi avons obligé nos biens et nous sommes signés avec les dits députés au Lieu ce 22<sup>e</sup> mai 1758. Les communes sont chargées de dédommager les Bourguignons pour leurs journées de leur pache. – Dans cette pache les dits sieurs députés ont payé un verre de vin.

PReymond Gouverneur  
Daniel Golay Gouverneur

J.D. Lecoultre, Capitaine  
J.D. Rochat charpentier  
P. Abraham Rochat

