

Le pont des Planches

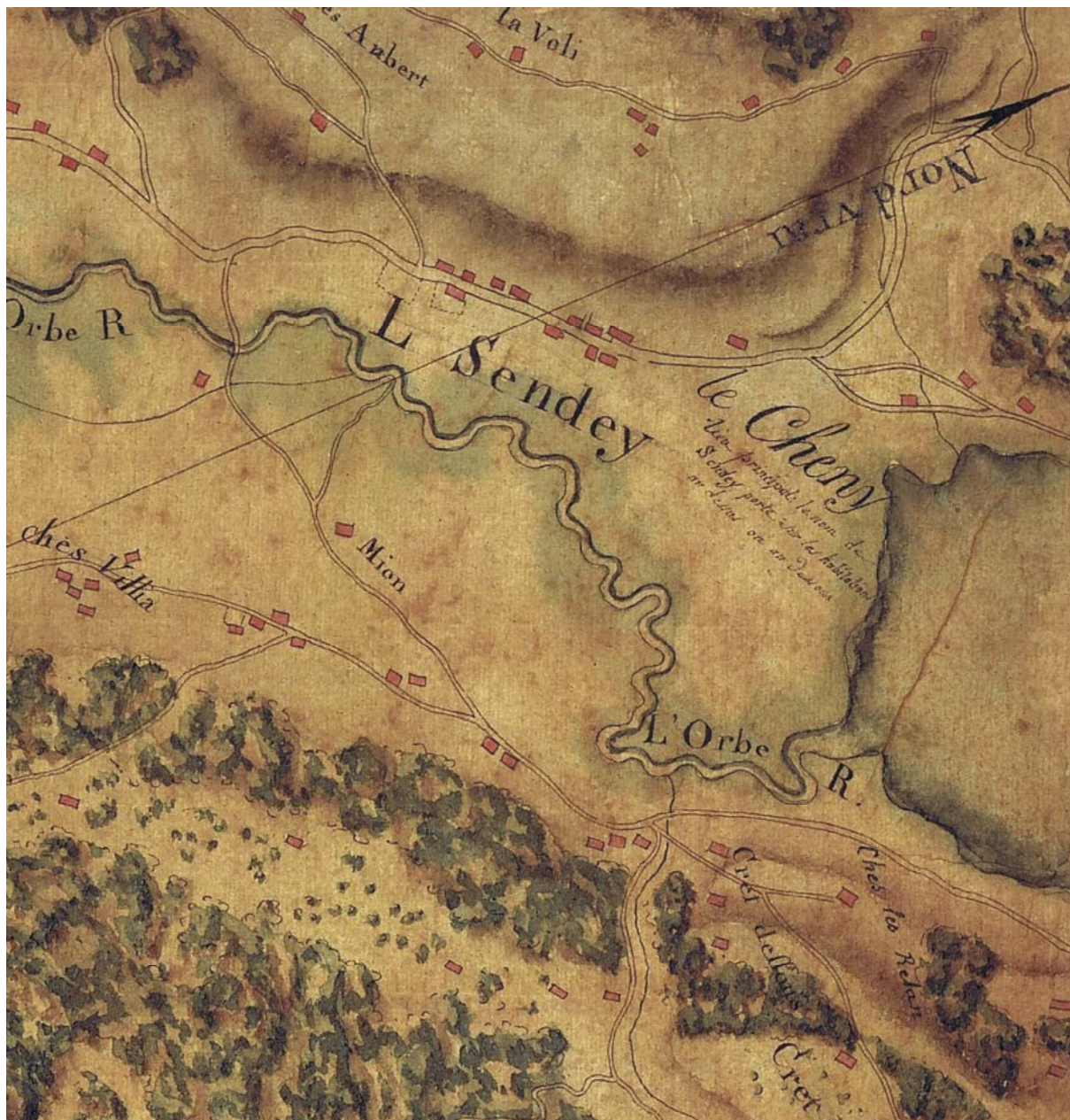
Auguste Piguet en parle :

Le pont du Sentier, aussi dit pont des planches, nous est signalé par les comptes des gouverneurs en 1758. Les bases menaçaient ruine. Le Chenit profita d'une réparation au pont interlacustre pour acquérir de la commune du Lieu les bases de ce dernier. Les planches purent ainsi être rétablies à bon compte (coût : 19 fl. 9 s. 9 d.). A la même date, les boudrons et « coennaux » pour la remise en état du pont de Chez-Villard revinrent à 3 fl. 6 s. Le pont sous le Sentier disparut vers 1840, lors de la construction de la route, dite Neuve. La lignée de maisons au midi du pont répond encore au nom significatif « Planches »¹.

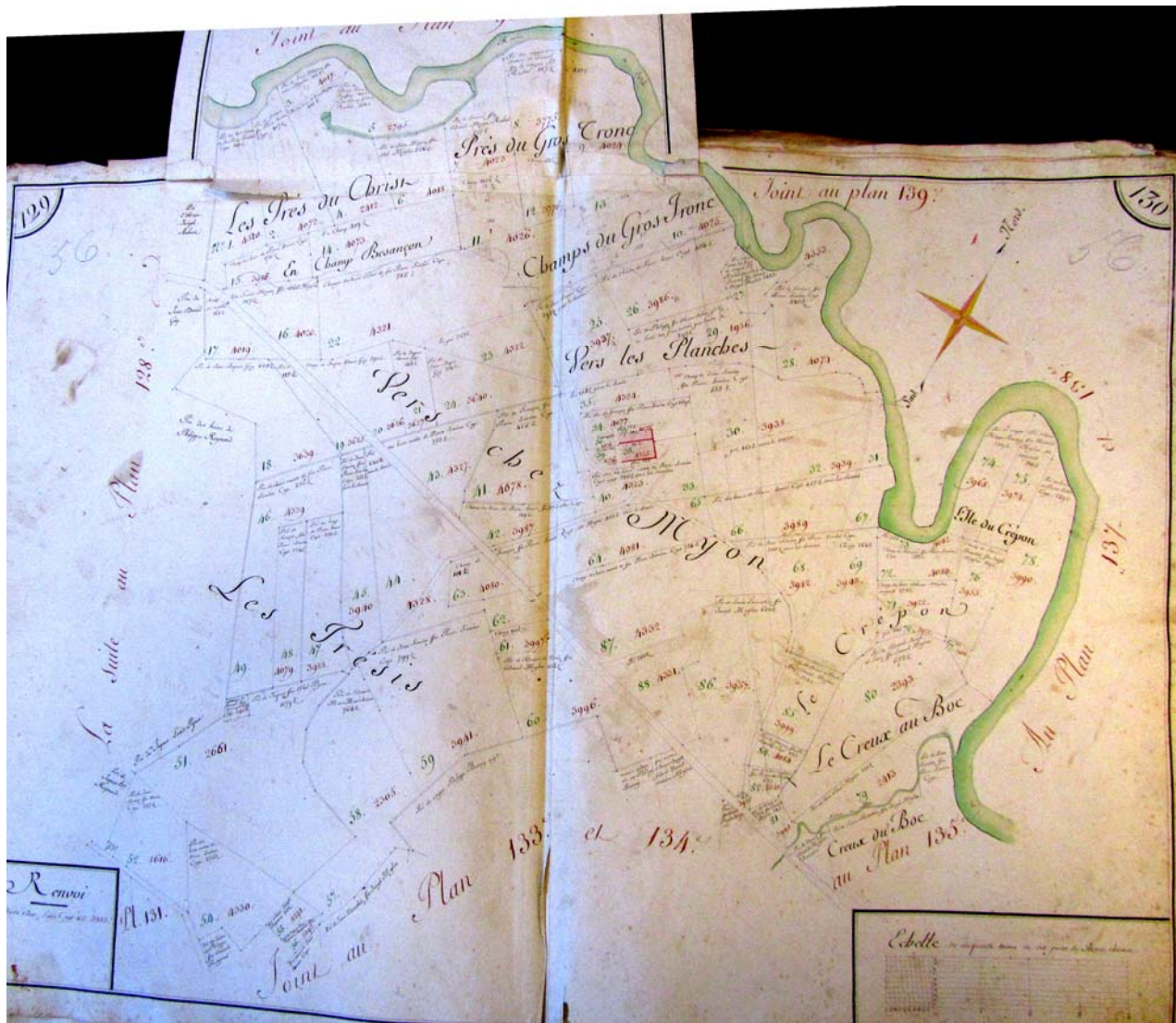


Plan Vallotton de vers 1710. Carte dite de Yale. Notre cartographe a placé le pont naturellement à la bonne place, juste en dessous de la maison dite des Planches. Pas de pont visible par contre au niveau de la Raisse Herman, ce qui ne signifie d'aucune manière qu'il n'existe pas, simplement qu'il est caché par les installations industrielles. Par ailleurs un chemin venant de l'Orient et plus particulièrement de chez Joseph Meylan, passe par la Raisse Armand et s'en va ensuite au Sentier, désigné ici sous le nom de Chenit.

¹ Auguste Piguet, La commune du Chenit au XVIIIe siècle, tome III, 1971, p. 243.



Carte IGN de 1785. En fait le pont principal au niveau du Sentier, est celui des Moulins. Le pont dit des Planches, juste en dessous du Sentier, et tel qu'il apparaît ici, n'est qu'un mauvais passage. On le supportera jusqu'en 1860 où fut alors décidée la construction de la route neuve, avec mise en place d'un beau pont tout neuf, reléguant celui des Planches dans le domaine de l'histoire. Le moderne a-t-il pris la place de l'ancien, où fut-il construit à quelque distance ?



Cadastre 1814. Le pont des Planches est probablement juste au-dessus du terme Champs du Gros Tronc.

BB3, du 5 mai 1860 – **route entre le Sentier et l’Orient** –

La Municipalité du Chenit au Conseil communal de dite commune,

Monsieur le Président et Messieurs,

Le besoin d’une voie de communication directe et établie de manière à être praticable en tout temps, entre le Sentier et l’Orient de l’Orbe, se fait sentir depuis fort longtemps. En effet, qu’a-t-il existé jusqu’à maintenant ? Un mauvais sentier impraticable à peu près tout l’hiver et souvent une partie de l’été les années où cette saison est pluvieuse : et d’un autre côté, un chemin faisant un détour assez long et se terminant, en venant de l’Orient, par une très mauvaise montée, et en partant du Sentier, commençant (à peu près), par une descente très dangereuse.

Un certain nombre de citoyens des deux localités ont sérieusement examinés la chose et, après avoir fait faire un plan et un devis, les ont soumis à la Municipalité qui les a approuvés puis soumis à son tour au Conseil d'Etat en sollicitant une subvention. La Commission des travaux publics les ayant aussi approuvés, nous venons aujourd'hui les présenter au Conseil communal en l'informant que le devis s'élève à dix-neuf mille francs et que l'Etat a alloué un subside de huit mille francs ; de plus, que les citoyens qui ont pris l'initiative de cette affaire, ont recueillis des souscriptions de diverses personnes pour une somme d'environ six mille francs.

En conséquence la Municipalité fait la proposition d'établir le dit chemin et de commencer les travaux le plus tôt possible.

Le secrétaire : F. Dupuis

Le syndic :

Du 15 juin 1861 – **route du Sentier à l'Orient** – lettre avec signe relief gauche : Bureau du notaire Aubert, Sentier –

Sentier, le 15 juin 1861

A la Municipalité du Chenit,

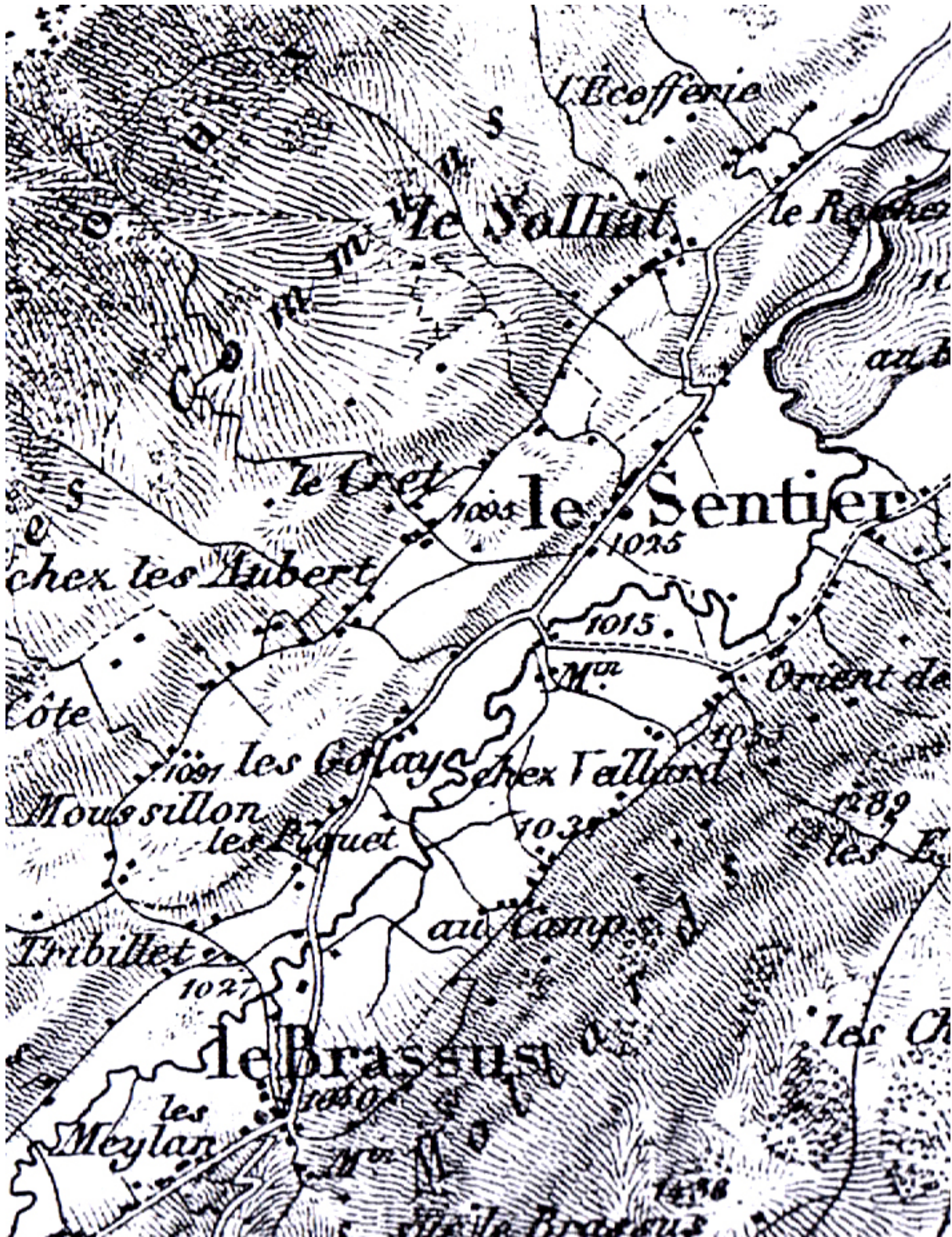
Messieurs,

L'établissement de la partie occidentale de la nouvelle route du Sentier à l'Orient de l'Orbe, ne s'exécute point dans les limites que nous avons sollicitées et qui sont fixées par la lettre que vous nous avez adressée, soit à l'un de nous, sous date du 4^e courant, et en venant vous dénoncer ce fait qui menace de porter, sans aucune nécessité, une grave atteinte à nos droits de jouissance, nous protestons de toutes nos forces contre cette manière de procéder, et venons encore cette fois à l'amiable et dans l'intérêt du public comme dans le notre propre, vous prier de venir voir ce qui en est afin d'y remédier convenablement et sans délai, bien décidés que nous sommes de recourir à tous les moyens légaux juridiques si contre toute attente notre réclamation n'était pas prise en considération.

Agréés, Messieurs, nos bien respectueuses civilités.

Armand Rochat

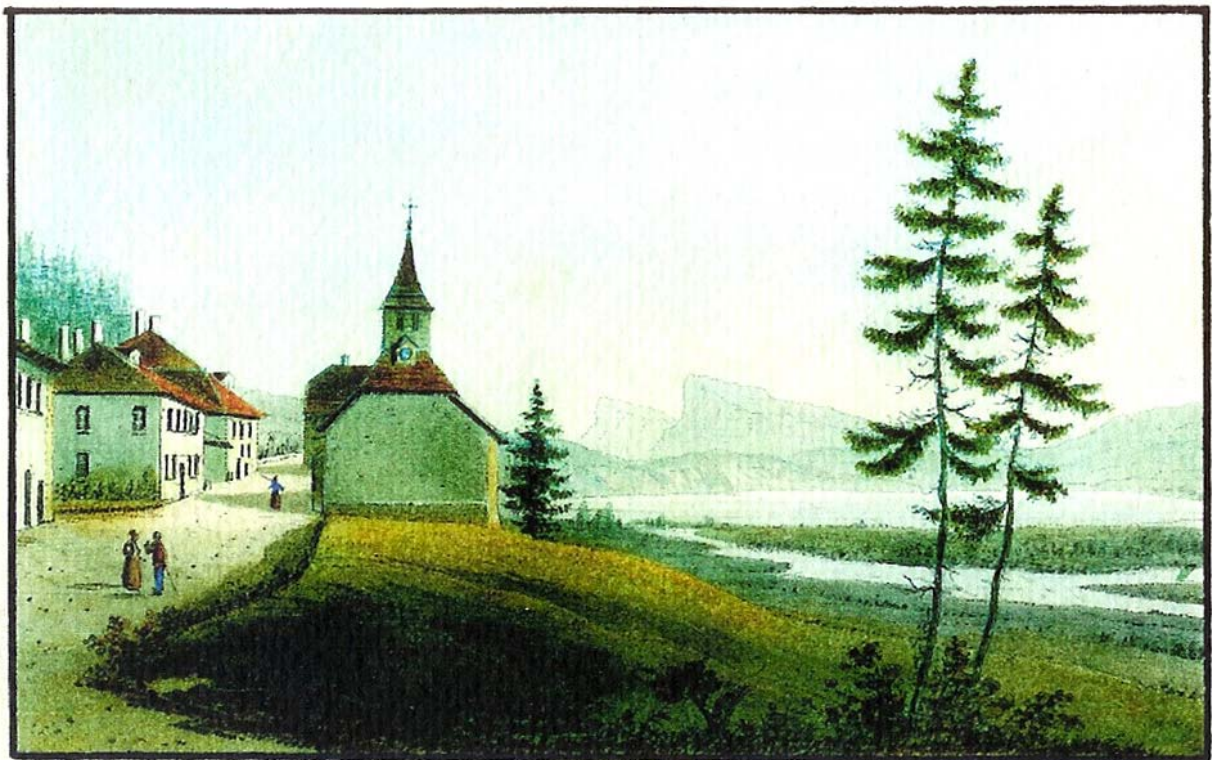
D(ni)el Aubert



Carte de 1853. On en est toujours avec le pont des Planches. La route neuve sera construite 7 ans plus tard.

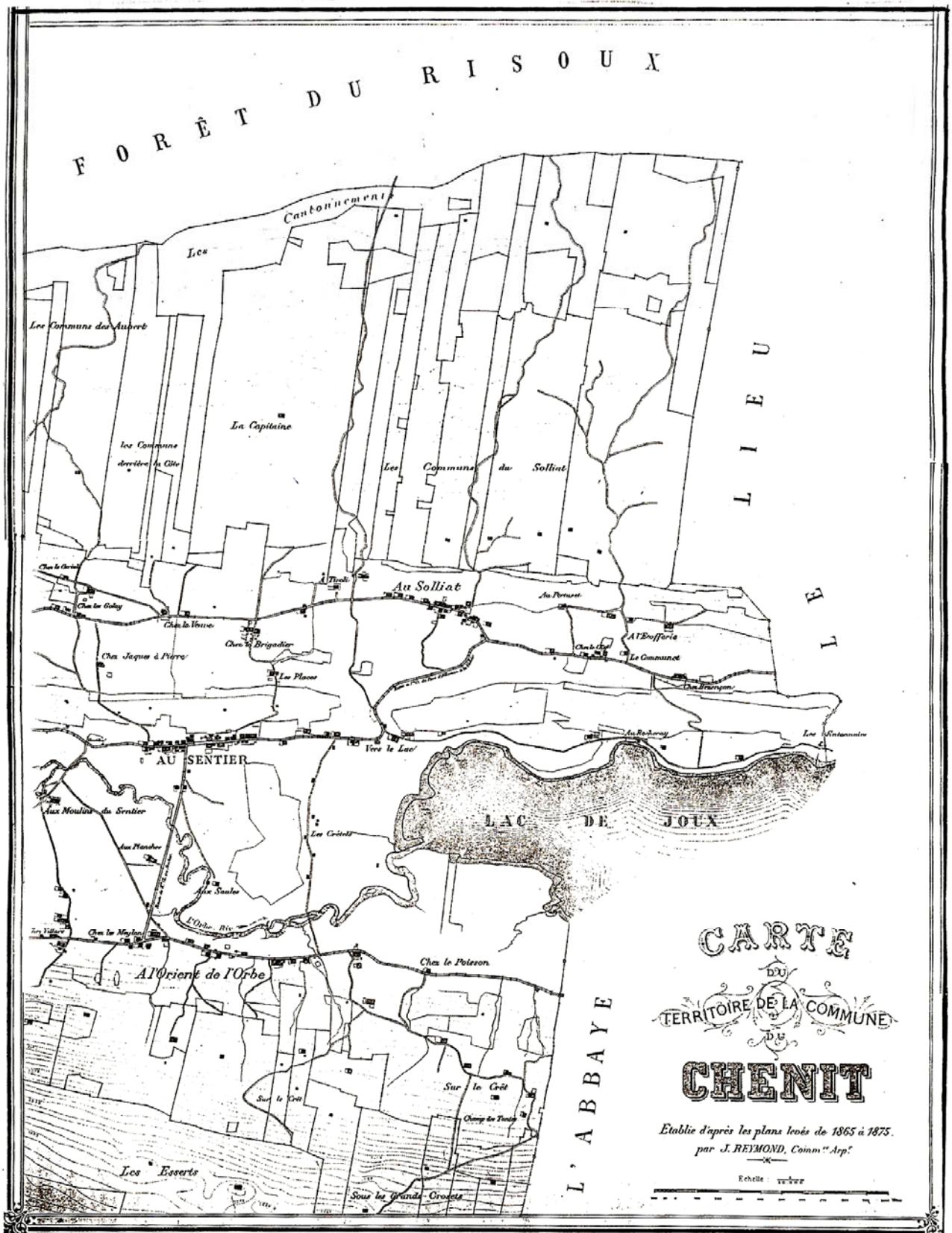


Devicque, en 1852, a su donner beaucoup de charme à ce village du Sentier. Ici l'Orbe et ses ponts n'est pas visible. Elle l'est par contre sur une gravure de Weibel, de la même époque, qui donnerait à croire par son œuvre, que l'Orbe se jette dans le lac de Joux directement au niveau de la Golisse, ce qui, naturellement n'est pas le cas. Voir à cet égard la carte du cadastre de 1814.

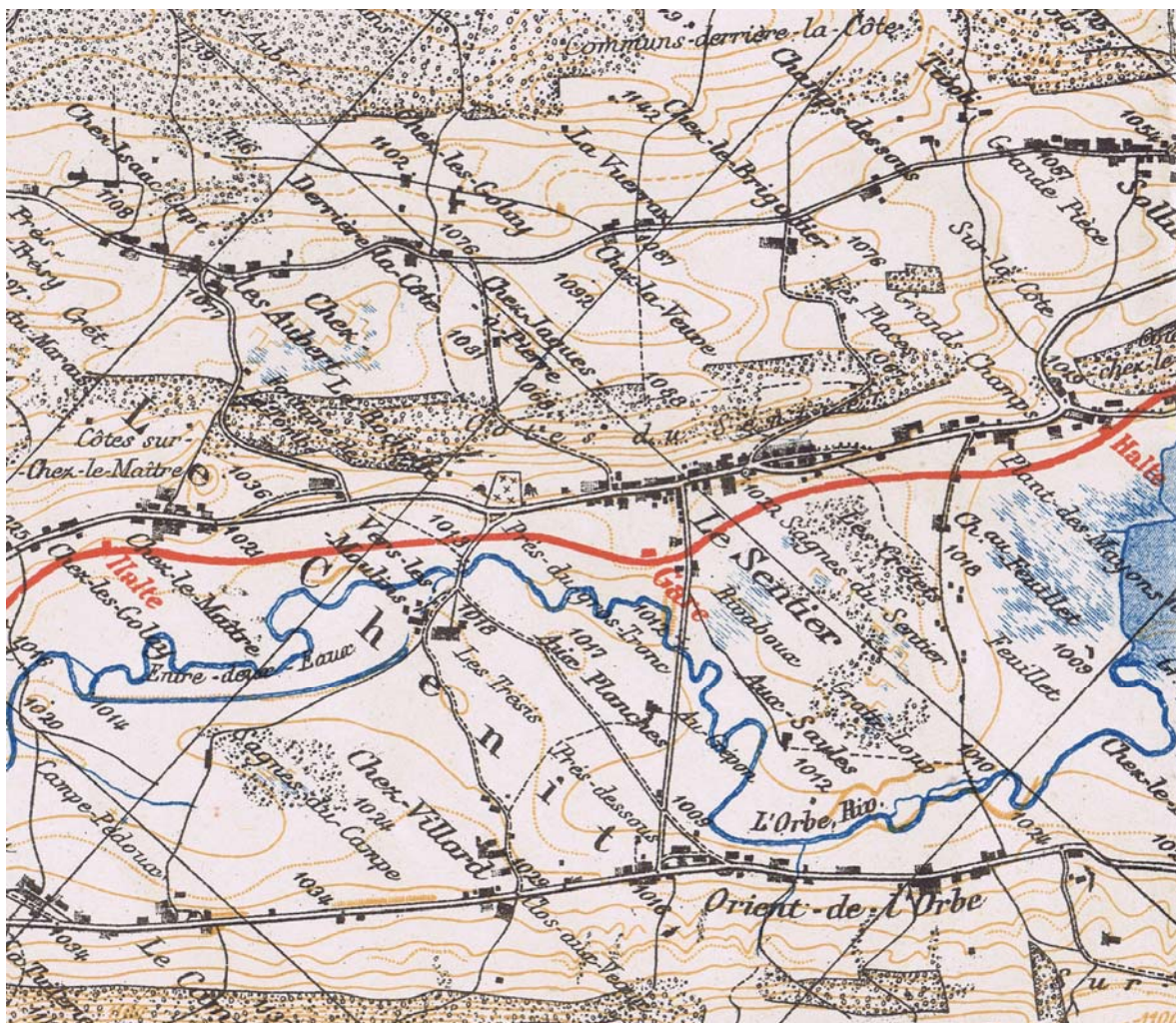


1852

Sentier, au Lac de Joux



Carte de 1875 établie d'après le cadastre de l'époque. La route neuve rend service depuis 15 ans.



Carte de 1892. Trois ponts franchissent l'Orbe, celui des Moulins, le pont Neuf et le pont des Crettets dont nous ne savons rien de l'état.



Nous sommes ici légèrement après 1860, au vu de ce qu'il semblerait être un chantier encore en cours au niveau du pont. Celui-ci a belle allure.



La route neuve est peut-être un peu trop rectiligne pour être charmante. Elle balafre en quelque sorte le paysage. On n'y perdra d'aucune manière son temps à musarder dans quelque contour. Quelques arbres offrent un peu d'ombre aux voyageurs que les chaleurs de l'été opressent.





Pont Neuf moderne. De l'ancien ne restent plus apparamment que les têtes de pont.





Du 6^e mars 1821, lettre au Président de la commission des Ponts et Chaussées à Lausanne – **sur l'état des routes de la commune et environ** –

Lorsqu'une délégation de la Commission des Ponts et Chaussée se transporta à la Vallée pour examiner les routes de ce district, nous supposâmes qu'une répartition nouvelle serait faite pour distribuer plus également les charges qui pèsent sur les communes relativement à cette partie ; or comme nous ne doutons pas qu'il ne puisse entrer dans les vues de notre sage gouvernement de niveler ces charges, nous venons rappeler à votre attention celles qui pèsent sur notre commune comme la plus chargée de ce district, ne connaissant pas au juste ce qu'elle peut l'être comparativement aux autres parties du canton.

La commune de l'Abbaye n'a qu'une petite partie de chemin de seconde classe sur son territoire où il n'y a point de pont à sa charge. Il est vrai qu'elle a le chemin de troisième classe dès la limite de notre commune au Mont du Lac où il existe un pont ; elle en a aussi un dès l'Abbaye au Pont, mais une partie du grand pont et de sa chaussée est à notre charge, ce qui a eu coûté des sommes considérables à notre commune sans que celle de l'Abbaye ait jamais voulu y contribuer, sous le prétexte que ce pont ne lui servait rien, qu'il était tout pour l'utilité de la commune du Lieu qui, à son établissement, n'en faisait qu'une avec le Chenit ; et cependant la commune de l'Abbaye profite tout de plus de ce

pont que nous, tant par l'exploitation de ses terres qui sont en deça, que du bois ainsi que pour aller et venir à ses usines de Bonport.

La commune du Lieu a, il est vrai, une plus grande étendue de chemins de seconde classe à sa charge, ainsi qu'une partie du grand pont, mais elle n'a que peu ou point de chemins vicinaux.

La commune du Chenit a à fournir pour entretenir la route de 2^e classe dès sus le haut du Marchairuz jusqu'à la limite qui la sépare de celle du Lieu. Vous en connaissez l'étendue, sur quoi nous sommes encore entièrement chargé du pont du Brassus ainsi que du bout de route qui longe ce village, et de celui qui longe le village du Sentier, tandis que, disons-le ici en passant, la commune de l'Abbaye vient d'être déchargée d'une partie de celle qui longe le village du Pont. Il se trouve encore un autre pont sur cette même route dont le rehaussement de la chaussée ou tête de pont, avec la construction des aqueducs qui y existent, nous ont coûté environ six cents francs, sur quoi il y a à déduire ce que nous avons reçu du gouvernement pour cela.

Nous avons en outre à notre charge sept mille trois cents soixante sept toises de chemins de troisième classe, trois ponts et des planches sur la rivière de l'Orbe, sans comprendre deux ponts et des planches qui sont à la charge de quelques particuliers. Nous ne parlons pas ici des nombreux chemins de dévestiture qui existent rièrè le territoire de cette commune.

On nous dira peut-être que ces chemins sont pour nous et uniquement pour nous, comme on nous l'a dit de celui de seconde classe, dans des articles qui s'en sont faits ; nous le savons bien, nous en profitons les premiers, et ils nous sont plus utiles qu'aux autres parties du canton, comme aussi ceux qui sont aux extrémités opposées profitent plus des routes qui y existent que nous. D'ailleurs si personne n'en profite, ce n'est pas notre avantage, une position plus centrale serait préférable ; cependant diverses communes et particuliers de la plaine ont la pluralité des montagnes existantes rièrè le territoire de cette commune ; il faut inflorer et déflorer.

Vous nous pardonnerez, très honoré Monsieur le Président, la liberté que nous prenons de vous exposer franchement notre manière de voir, ne doutant point que si une telle répartition doit avoir lieu, elle ne soit faite avec la plus parfaite équité, nous en remettant entièrement et avec confiance à la justice et aux sages avis que vous donnerez au gouvernement à cet égard.

Veillez, Monsieur, agréer l'hommage de notre profond respect.