

*Auguste Piguet*

**LE**  
**TERRITOIRE DU CHENIT**  
*et la*  
*naissance de cette commune*



**Tome I**

*Le Sentier*  
**IMPRIMERIE R. DUPUIS**  
**1947**

Le *Grand mas du Chenit* se prolongeait au septentrion par une douzaine de poses de pré sur les deux rives du ruisseau de la Toveriz (la Bombarde). Ce secteur répondait au nom d'*Eis Byo au Chenit*. Il devait, par la suite, être attribué en grande partie à la commune de l'Abbaye. En 1525, ce terrain dépendait de 7 bourgeois du Lieu.

L'une des parcelles se trouvait à l'endroit dit *ou Passioux* (au Passoir). Il y avait donc, dans ces parages, une clôture munie d'une claie, ce qui impliquait l'existence d'un chemin longeant le lac.

La récolte du Grand Mas et celle du Bas des Bioux se transportaient nécessairement au Lieu. Les véhicules primitifs devaient rebrousser chemin pour franchir l'Orbe dans la région des Planches et, de là, gagner les Meon. Le brusque tournant du chemin prit le nom de *Veriau* et la voie tracée à travers les marais et fondrières celui de *Chemin des Grands ponts*. Les prises des mas du Brassus, du Campe et d'En Rive, s'acheminaient également vers le Veriau.

Qu'on se figure les difficultés d'exploitation de ces parcelles isolées ! Les chars aux roues « tachées », c'est-à-dire cerclées de bois, munis de pieux d'angle entre lesquels s'assujettissait une massive dalle de bois, la « lozanna », s'avançaient cahin-caha vers le village du Lieu. Pauvres colons et surtout pauvres chevaux !

Peut-être les détenteurs de parcelles au Bas des Bioux utilisaient-ils de préférence la *voie du lac*. Ce procédé, longtemps en usage, disparut il y a un demi-siècle seulement. Le batelier occupait le milieu du bateau. Il avait devant lui un « fleurier » (grand drap) plein de foin et un autre placé à l'arrière. L'équilibre ainsi réalisé, la galère voguait vers le Rocheray.

La récolte du Grand Mas et celle du Bas des Bioux se transportaient nécessairement au Lieu. Les véhicules primitifs devaient rebrousser chemin pour franchir l'Orbe dans la région des Planches et, de là, gagner les Meon. Le brusque tournant du chemin prit le nom de *Veriau* et la voie tracée à travers les marais et fondrières celui de *Chemin des Grands ponts*. Les prises des mas du Brassus, du Campe et d'En Rive, s'acheminaient également vers le Veriau.

Qu'on se figure les difficultés d'exploitation de ces parcelles isolées ! Les chars aux roues « tachées », c'est-à-dire cerclées de bois, munis de pieux d'angle entre lesquels s'assujettissait une massive dalle de bois, la « lozanna », s'avançaient cahin-caha vers le village du Lieu. Pauvres colons et surtout pauvres chevaux !

Peut-être les détenteurs de parcelles au Bas des Bioux utilisaient-ils de préférence la *voie du lac*. Ce procédé, longtemps en usage, disparut il y a un demi-siècle seulement. Le batelier occupait le milieu du bateau. Il avait devant lui un « fleurier » (grand drap) plein de foin et un autre placé à l'arrière. L'équilibre ainsi réalisé, la galère voguait vers le Rocheray.

*Auguste Piguet*

**LA  
COMMUNE DU CHENIT**

*de 1646 à 1701*



**Tome II**

*Le Sentier*  
**IMPRIMERIE R. DUPUIS**  
1952

Les seigneurs du Brassus obtinrent, en 1662, la confirmation de leur *droit de pontonage* sur les étrangers, à raison de demi-crutz par personne et d'un crutz par cheval ou autre bête ; mais à condition d'entretenir les ponts du Brassus et du Crêt-Meylan.

On ignore si la perception tomba, en 1684, avec la vente de la seigneurie à l'Etat de Berne.

La réparation des *ponts* ne pouvait guère être confiée au commun. Il fallait pour cela des maîtres maçons et charpentiers.

Le maintien des ponts du *Crêt Meylan* et du *Brassus* incombait aux Varro-Chabrey tant qu'exista la seigneurie. Celui du premier fut mis par la suite à la charge des Jaquet. Mais des contestations s'élevèrent à ce sujet. Un mandat baillival vint enjoindre aux usiniers de remettre en état le pont du Crêt.

On sait fort peu de chose sur les autres ponts du territoire communal.

Celui des *moulins* du Sentier nécessita réparation en 1679 et 1689.

La même année, un verbal fait allusion voilée à un *grand pont*, situé à l'occident du futur hameau des Planches.

Le 9 octobre 1684, Jaques Le Coultre vendit à Abraham son parent, deux poses au Champ dessus le vieil pont. Il s'agissait, ce me semble, d'un premier

*Pont Noir* reliant les propriétés des Le Coultre des deux côtés de l'Orbe.

La *passerelle de Prérodet*, face à l'ancienne verrerie, avait sans doute disparu ; le *pont du moulin Hennezel* de même.

Incessants les soucis causés aux communes du Lieu et du Chenit par le *pont interlacustre dit de la Goille*. Le tablier dut être remplacé en 1665. Deux ans plus tard, il s'agissait d'une réparation plus importante. Nouvelle remise en état en 1674. L'ouvrage terminé, les gouverneurs des communes intéressées abreuvent les ouvriers au Logis du Pont. Le lac démonté « enveule les éplaterons » en 1680. Il convient, par précaution, de charger de lourdes pierres leurs remplaçants. De 1682 à 1690, crosses et chevalets, éplaterons et laons doivent être refaits à neuf. Le sciage de ces derniers, effectué par Jaques Meylan (des Moulins du Sentier ?), revient à 12 florins, part du Chenit.

Au cours de cette même année 1690, David Golay fournit deux billons et des pierres pour la culée.

La commune de Vallorbe, intéressée au maintien du pont de la Goille, contribue à son rétablissement par une subvention de 250 florins.

Les pages 192-193 ont signalé les mesures prises en 1693 en prévision d'une attaque brusquée.



*Auguste Piguet*

**LA**  
**COMMUNE DU CHENIT**  
*au XVIII<sup>e</sup> siècle*



**Tome III**

*Le Sentier*  
**IMPRIMERIE R. DUPUIS**  
*1971*

*Pontonnage du Brassus.* — A en juger par le mutisme des registres du XVIII<sup>e</sup> siècle, on le croirait aboli. On peut se demander si les propriétaires des forges, Jaques Jaquet et consorts, n'en assurèrent pas l'entretien à travers tout le XVIII<sup>e</sup> siècle et au-delà, quitte à se récupérer en exigeant un droit de pontonnage des passants, véhicules, attelages et marchandises.

Des difficultés s'élevèrent au sujet de l'entretien du pont en question. La cause entre Jaquet et consorts et le Chenit fut appointée au 24 février 1795. Une enquête, sous forme d'interrogations adressées aux particuliers, chercha à établir si les usiniers avaient, dès 1769, procédé à quelque réparation audit pont. Mais aucune allusion n'est faite à un droit de pontonnage. Nous ignorons pour le moment la sentence formulée par la Cour (baillivale de châtelainie?). Elle dut être rendue contre les maîtres de forges.

Une convention tardive mit fin aux contestations. Voici la reproduction de cet intéressant document dont M. Paul-Edouard Guignard est le détenteur :

*Convention pour l'entretien du pont du Brassus  
à la décharge de MM. les hoirs de Lily Rochat  
du Sentier et Louis Rochat et frères du Brassus - 1813*

*La Municipalité du Chenit, agissant au nom de la commune, d'une part — MM. Louis Rochat, juge au Brassus, tant en son nom qu'en celui de ses frères, Samuel Rochat, juge au Sentier, comme représentant de l'hoirie du défunt Lily Rochat, son père, d'autre part — ayant projeté divers essais d'accommodement tendant à ce que la susdite commune soit chargée par la suite de l'entretien du Pont du Brassus, dont jusqu'à ce moment lesdits MM. Rochat et adjoints étaient tenus, ont convenu et transigé de ce qui suit :*

1<sup>o</sup> *La commune du Chenit se charge, à perpétuité, pour la suite, de l'entretien, tant en constructions qu'en réparations quelconques, du Pont susmentionné.*

2<sup>o</sup> *Ce pont se trouvant actuellement réparé conformément à la réparation du 24<sup>e</sup> Octobre 1813, transcrite dans les Registres de dite Municipalité, folio 90, les frais de main d'œuvre, soit application de matériaux bruts, s'élevant à la somme de 93 francs 3 batz, seront supportés de moitié par chaque partie contractante.*

3<sup>o</sup> *Lesdits MM. Rochat et adjoints payeront de plus à la commune du Chenit deux cent quarante francs, laquelle somme sera acquittée de suite.*

*Au moyen de quoy, La Municipalité du Chenit, au nom qu'elle agit, libère lesdits MM. Rochat de tout l'entretien du pont susmentionné ; reconnaissant que, dès à présent, la commune du Chenit s'en trouve complètement chargée en leur lieu et place.*

*Ainsi fait et signé à double sous l'obligation respective des biens, au Chenit, le quinzième Août mille huit cent quatorze.*

*Louis Rochat et frères.*

*Pour les hoirs de Lily Rochat :*

*Samuel Rochat de Lily*

*Abel Golay, syndic*

*Fcis Golay, secrétaire*

Une somme de 240 fr., plus 5 fr. 6 bz d'intérêt, fut touchée par le boursier Pierre-Abraham Capt.

Cet accord concernait uniquement le pont sur le ruisseau, au centre de la localité. Du pont du Crêt-Meylan, il n'est pas question dans la convention prétranscrite. Les usiniers n'avaient plus à s'en occuper depuis belle lurette, 1684 sans doute (voir tome II, p. 206).

Il en sera question, ainsi que du pont inférieur du Brassus, connu sous les noms successifs de *Planches* sur le ruisseau, *pont Chez-Tavel*, puis de *pont Chez-Moïset*, sous la rubrique ponts (p. 244).

Remarque : Il dut y avoir convention en 1684 entre LL. EE. et les maîtres de forges au sujet de l'entretien des ponts et du maintien ou de la suppression du droit de pontonnage. Ce document ne nous est pas parvenu.

*Pionniers et voies de communication.* — Les communes d'avant la Révolution ne connaissaient pas ce genre d'employés. Les gouverneurs, chefs cantonniers à leurs heures, présidaient à l'établissement et à la réfection des voies de communication et des ponts. Longtemps, le Conseil ordonna le *commun* chaque fois que nécessité s'en faisait sentir. Peu à peu, le travail fut confié à des *équipes spécialisées*.

Berne, par l'entremise du *grand voyer*, ne laissait pas de s'enquérir de l'état des routes, chemins et sentiers, d'ordonner au besoin leur amélioration. Nous aurons, au cours des pages qui suivent, plusieurs fois l'occasion de mentionner son intervention dans des cas particuliers.

Les voies carrossables longeant la vallée principale filaient d'une agglomération à l'autre en épousant tous les accidents du terrain. Ici et là, quelque document fournit des renseignements sommaires à leur sujet. Ils nous apprennent que la commune fit procéder en 1777 au redressement de la route tendant des Piguet-Dessous au Brassus par le Saut-Pernet et le Petit-Crêt-Meylan ; en 1778, à celui de la route du Sentier au Tribillet ; en 1789, à celui de la route du Campe au Brassus, par la Côtelette. A cette dernière date, le Chenit fit l'acquisition de la sablière du capitaine Meylan, pour faciliter la recharge des chemins.

Plus primitifs encore, les chemins reliant la vallée principale au vallon supérieur. Nous allons donner à leur sujet les renseignements que nous avons trouvés :

Le *chemin à charbon* reliant l'Ecofferie à Vers-le-Lac paraît épouser le tracé de l'antique voie romano-monastique évoquée par le tome I.

Les *Pariaux* formaient un embranchement de la voie primitive tendant du Lieu au Sentier. Il est antérieur à l'établissement de la *Combe-à-Etienne*.

Le *chemin des Golay* tendait du Bas-du-Sentier vers Chez-Golay. Il passait plus au midi que la route actuelle, puis gagnait le hameau en obliquant à gauche.

Le chemin qui remontait le *Creux-du-Renard*, vers la Tombe et Derrière-la-Côte apparut sur le tard, ainsi que la sente descendant de Chez-les-Aubert vers l'actuel quartier de la Rochette.

Un chemin de dévestiture plus ancien partait de la maison des *Aubert*, obliquait à droite, franchissait un pontet pour gagner la côte boisée et se reliait à la *charrière Chez-Perroud*.

Cette dernière prenait naissance au hameau Chez-le-Chirurgien pour relier les fermes des Meylan-Perroud, Derrière à Devant-la-Côte. Un embranchement s'en détachait au midi pour gagner la Combe.

De la *Combe* on gagnait, d'un part, les *Piguet-Dessous* par un raccordement au *chemin de l'Épine* (tronçon présumé de l'antique voie romano-monastique), d'autre part, le *Brassus* par la rive droite du torrent et un pont au vent du Vieux-Cimetière (P.-A. Golay).

Le chemin de la *Côte-au-Mâitre* existait, plus raide qu'aujourd'hui, vers le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle. Certain plan en fait foi.

La charrière de la *Côte-de-Prérodet* fut établie par des particuliers du voisinage. La commune participa en 1758 pour 75 fl. à la réfection du chemin à bois en question.

Le tronçon *Tribillet-frontière de Bourgogne* de la voie monacale ne cessa pas apparemment d'être utilisé au cours du siècle.

Aucun chemin digne de ce nom ne reliait le hameau de la *Uarraz* aux agglomérations de Derrière-la-Côte. Il fallait passer plus haut, par Chez-le-Curial, à l'orée du bois.

Nous sommes relativement mieux renseignés sur les *routes franchissant les cols* de l'une et l'autre chaîne :

Le chemin des *Amburnex* ou du *Marchairuz*, déjà plus ou moins carrossable, fit parler de lui dès 1702 (comptes). Des difficultés au sujet de l'entretien de ce passage nécessitaient l'intervention, à Berne, d'Egr. Meylan, gouverneur du Chenit. Le délégué, absent pendant dix-sept jours, toucha 35 fl. Aubonne pressait énergiquement à l'établissement d'une route de montagne digne de ce nom. Des suppliques prirent le chemin de Berne en 1758 (Conseil). Les baillis d'Aubonne et de Romainmôtier les appuyèrent en vain en 1763, en 1764 encore. Bégoz correspondit à ce sujet avec les autorités du Chenit en 1764. La construction finit par s'effectuer.

Il s'agissait toutefois d'entretenir la nouvelle artère. Le Lieu s'y refusa. Un *procès d'entretien* se déroula en 1770. Condamné par sentence baillivale, le Lieu fit dresser sa réponse par l'avocat Porta(t). Vaine fut l'assemblée intercommunale à ce sujet. La Chambre des péages s'en mêla.

Les chemins du *Mont-du-Lac* et son prolongement vers Romainmôtier, débouché principal de la Vallée vers la plaine vaudoise, étaient partiellement à la charge des trois communes. Elles cherchèrent en vain à rejeter le fardeau sur d'autres épaules. En 1745, des délégués du Chenit et du Lieu discutent de réparations urgentes ; l'Abbaye se prétend quitte et fait la sourde oreille. En 1754, sentence ayant été prononcée au sujet du chemin en question, le Chenit déboursa 9 fl. 6 s. pour sa part d'émolument. En 1760, des ouvriers du Bois-d'Amont, à raison de 7 bz et 1 s. par jour, travaillent au Mont-du-Lac. En 1761, nouveau recours à des Bois-d'Amoniers, faute de main-d'œuvre. En 1762, marché est conclu avec un maître d'état pour faire sauter le roc du Mont-du-Lac et, la même année, le grand voyer procède à la *réception* du chemin du Mont-du-Lac.

*Pétrafélix.* — Le grand voyer s'efforce en 1701 d'astreindre les trois communes aux réparations urgentes, notamment au pontonnage des lieux humides. Du bois lui est livré à cet effet. En 1763, la décision de LL. EE. quant aux réparations du chemin de Pétrafélix est jugée préjudiciable aux intérêts de la commune. Une supplique demandera des modifications et l'ajournement jusqu'à la prochaine tournée à la Vallée de S. S. Ble. En 1768, le grand voyer, capitaine Roland, donne ordre de réparer incessamment le chemin de Pétrafélix, à la charge des trois communes. On y travaillera sitôt que le temps le permettra (12 novembre 1768). En 1770, règlement du compte des réparations faites au chemin de Pétrafélix entre la Sagnettaz et le clédar de Petite-Posogne (total 157 fl. dont 62 pour le Chenit).

L'antique *route du sel à travers le Risoud*, laissée à elle-même, se mua à la longue en mauvaise charrière. On y passait pourtant, tant bien que mal, avec char et cheval. Or, en pleine effervescence révolutionnaire (1792), la municipalité de *Noseroy* proposa aux trois communes de la Vallée la construction d'une belle route, d'une souveraineté à l'autre. Des assemblées intercommunales s'en suivirent. La méfiance régnant et les suspicions gouvernementales firent échouer le projet.

*Ponts, passerelles et planches.* — Au territoire communal, ils causèrent relativement peu de soucis aux autorités, combien moins en tout cas que le grand pont interlacustre dont nous traiterons en dernier lieu.

Le *chemin des Pontets* comprenait un important pont sur l'Orbe, au-dessous du Sentier, ainsi qu'un pontet près de Chez-Villard.

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 *pontet 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 de « Planches ».

Un pontet franchissait le fossé de la *place d'exercice*. Il en coûta 9 fl. pour le réparer en 1756.

Le pont des Moulins, du Sentier, plus connu sous le nom de *pont de la Raisse-Armand* nous est connu par les tomes I et II. Il fallut procéder, en 1711, à la rebâtisse ; le gouverneur en per-

sonne commandait les communiens. Remplacement du tablier en 1715. Réparations en 1719 et 1744. Gros dégâts en 1758, lors d'une débordaison. Reconstruction enfin en 1760.

Les *ponts du Brassus* étaient à la charge des usiniers. Comptes et verbaux ne nous apprennent pas grand-chose à leur sujet.

Celui du *Saut-Pencet* nécessita des réparations en 1750. D'autres réparations aux frais des Jaquet sont signalées en 1769 et 1770. En 1795 enfin, l'état du pont laissant à désirer, l'usinier se refusa à procéder aux réparations indispensables, prétendant que la commune les avait prises à sa charge antérieurement. L'autorité du Chenit dut répondre aux dix-huit questions à elle posées par Jaquet. La cause fut appointée le 24 février 1795.

Les *ponts secondaires* sont établis et maintenus par les particuliers, dits *mainteneurs* :

Celui du *Prérond* fut rétabli en 1758. Pierre Aubert se chargea de l'opération moyennant cinq plantes gratuites. Nouvel octroi de planches pour la réfection des bases en 1799.

Les *planches sous le Brassus* (au midi du cimetière) furent rétablies par le régent en 1734, pour faciliter les écoliers, sans doute. Nouvelle réfection en 1761 ; allocation communale de 20 bz pour vins. Selon le procès des billons, il y avait un pont neuf dans ces parages en 1776 (futur pont Tavel ?).

Les *planches des Le Coultre* (futur Pont-Noir) sont mentionnées en 1759 et 1791 (octroi de planches).

Mentionnons, avant de passer au grand pont interlacustre, le *pontet intercommunal* aux abords de Combenoire, qui dut être réparé en 1756. Il en coûta 3 fl. au Chenit, autant au Lieu.

Le *grand pont interlacustre*, appelé aussi *pont de la Goille*, fut pour les communes chargées de son entretien, soit le Chenit et le Lieu, l'occasion de soucis perpétuels. Nous allons résumer ci-dessous les réparations et réfections onéreuses que ce pont entraîna.

Réparations, réfections plus importantes, reconstructions laissent des traces en 1705, 1710, 1718, 1730, 1731, 1733, 1735, 1744, 1750, 1751, 1753, 1754, 1757, 1758, 1759, 1777.

Les postes afférant aux années 1710, 1718, 1750, 1754, 1757 nous donnent des renseignements intéressants concernant les *livrances* de matériau (navées de pierre, boudrons, batardeaux, etc.).

Les *salaires* des ouvriers (les charpentiers sont le plus souvent des Combiens, les maçons viennent parfois de Vaulion) sont mentionnés pour les années 1718, 1755, 1757 et 1758. Des *conditions*



*atmosphériques exceptionnelles* sont signalées en 1751 (pluies exceptionnelles et fonte des neiges), en 1753 (baisse extraordinaire des eaux), et en 1757 (rigueur du froid). Des *difficultés* avec le Lieu surgissent en 1753.

Accordons notre attention aux événements de 1705. Les gouverneurs assistèrent à Romainmôtier à la lecture des Lettres souveraines touchant le pont interlacustre. Le 13 septembre de la même année, un mandat baillival enjoignit la vidange des entonnoirs après édification d'un barrage entre les lacs (1<sup>er</sup> novembre). A deux reprises, le Lieu refusa d'obtempérer. Un barrage se construisit sous la direction du ministre Malherbe. Le lac Brenet se réduisit considérablement : l'entonnoir de Bonport fut mis à sec ; l'Orbe intermédiaire se vida. Mais, le 2 novembre, les batardeaux plièrent sous le poids des eaux et se renversèrent, entraînant la ruine du pont, l'arrachement de la terre et des grilles. Sur ce, un mandat baillival ordonna le rétablissement du pont (20-22 mars 1703). Pacte fut conclu le 18 septembre 1706.

Passons maintenant aux événements de 1755 et 1756. En 1755, une réfection du pont s'avérant nécessaire, LL. EE. promirent d'y contribuer. Mais, en 1756, le bailli refuse de délivrer l'argent accordé par LL. EE. A ce refus (15 novembre) suit, le 19 janvier 1757, la communication de l'arrêt de LL. EE. et une supplique des communes pour toucher la gratification promise.

En 1757, la reconstruction du pont ayant été décidée, un plan fut dressé par Augustin, bailli de Mouthe, et Lequin, de Romainmôtier. Ce plan fut examiné par S. S. Ble en présence des députés des communes. Taille à parements extérieurs est exigée et LL. EE. accordent 3000 fl., dont 1500 pour le Chenit. En 1758, les charpentiers Capt et Le Coultre touchent 8 louis neufs, outre 3 écus neufs. La levée du pont est prévue pour le 8 octobre, si le temps le permet.

En 1777, l'Abbaye procède à l'acquisition des entonnoirs de Bonport. Pour vidanger ceux-ci, des batardeaux sont établis. Ils se rompent, arrachant terres et jetées. Le convention pour réparations ayant été mal exécuté par l'Abbaye, le bailli prononce sa sentence en faveur du Chenit, dont les frais sont remboursés.

En résumé, étaient à la charge de la commune le pont et le pontet de la route des Pontets reliant la Golisse au Campe, au-dessous du Sentier (par Rivabonne), ainsi que le pont des scies et moulins du Sentier. Les passerelles du territoire communal relevaient des particuliers intéressés à leur maintien, les mainteneurs. Tel était le cas des planches de Saint-Pierre, du Prérond,

de Sous-le-Brassus, des Le Coultre et des Golay du Bas-du-Chenit. La commune contribuait au bon état de ces « planches » en octroyant les plantes nécessaires. Le grand pont interlacustre ou de la Goille dépendait des communes du Lieu et du Chenit. L'Abbaye contribua exceptionnellement à son maintien.

Sollicitées de contribuer au rétablissement des *ponts de l'Isle* sur Venoge et de *Crissier* sur Mèbre, les communes de la Vallée se rebiffèrent. On ne pouvait les astreindre à une contribution quelconque, bien que leurs voituriers les utilisassent pour se rendre à Morges et à Lausanne. Le Lieu refusa également de contribuer, en 1759, à l'achèvement du pont de *la Sarraz*.