

Les voies de communications, en particulier le grand chemin de la commune

Admettons le principe que les routes d'autrefois, simplement empierrées, étaient dans la plupart des cas mauvaises mais que néanmoins elles suffisaient aux déplacements ordinaires.

Une voie de communication exista dès les débuts de la colonisation entre la Vallée et la plaine. Elle joignait en particulier le village de l'Abbaye, ne serait-ce que pour approvisionner les moines et abbés des vins de leurs vignes situées au bord du Léman, et celui du Lieu, passant un pont de la Goille dont la première mention écrite date de 1526, mais dont l'existence peut être de beaucoup plus ancienne.

Cette voie put emprunter deux tracés. Le premier franchissait les contreforts de la chaîne du Mont-Tendre par le col des Prés de l'Haut. Il fallait donc monter jusqu'à ce niveau par les Croisettes, joindre ce site, puis emprunter la Combe de la Verrière pour redescendre sur Montricher.

Le second est la voie actuelle, montant jusqu'à Pétra Félix, longeant la Côte jusqu'à Mollendruz puis redescendant vers la plaine par les voies de l'époque. Un embranchement à Pétra-Félix permettait de descendre sur Romainmôtier, capitale administrative de la Vallée dès 1569¹.

Cette dernière route est signalée par un acte de 1458 où l'on découvre les abbés de l'abbaye du Lac-de-Joux en litige avec les habitants du Lieu pour l'utilisation du chemin du Mont-du-Lac ou de Pétra-Félix. En effet, les charretiers, une fois la route ordinaire trop ravinée, empruntent les champs voisins pour passer. On imagine les déprédations !

La voie transversale longeant toute la Vallée et joignant St-Claude à Romainmôtier, qu'elle ait été située au bord du lac ou au niveau des longues combes du Mont-Tendre, reste une hypothèse.

Par contre il existait une voie reliant Le Lieu à la Bourgogne, signalée dès 1396 par l'acte qui consacre l'existence de la communauté : ... *secondement parce qu'ils gardent les passages par lesquels on vient de Bourgogne par le dit village du Lieu.*

C'est par ce chemin, franchissant la chaîne du Risoud à l'endroit que l'on nommera plus tard Le Poteau, que l'on s'approvisionna en sel, celui-ci venu de Salins, pendant des siècles.

Au niveau de la commune, une mauvaise route reliait les villages les uns aux autres et bientôt conduira jusqu'au Chenit.

Concernant la section Le Lieu - Les Charbonnières, un premier segment conduisait de ce premier village à la rive est du Lac Ter par le chemin de la Combe. Ensuite il y avait dédoublement des routes. L'une rejoignait le Séchey puis les Charbonnières, l'autre conduisait à cette dernière localité directement

¹ Bailliage de Romainmôtier. Dès l'arrivée des Bernois en 1536 et jusqu'à 1572, la Vallée faisait partie du bailliage d'Yverdon.

l'extérieur qui s'entendent à travailler dans les routes ... et que l'on ferait travailler des particuliers de la commune avec des chars et chevaux².

Le grand chef de ce chantier fut Maître Yost Allemand – suisse-allemand plutôt qu'Allemand - qui deviendra ainsi l'interlocuteur privilégié de la commune.

Lors de ces travaux, on utilisera pour la première fois peut-être, et désormais de manière régulière, la poudre à canon.

Cette même route, que l'on qualifiait de grand chemin de la commune, vit son tracé entièrement redessiné à partir de 1858 – date de l'incendie du Lieu - pour emprunter le parcours que l'on connaît aujourd'hui. Elle fut construite tronçon par tronçon sous la direction des entrepreneurs de l'Etat de Vaud, financée par le canton, mais néanmoins prépayée par la commune du Lieu qui dut avancer des sommes très importantes. Le Chenit aurait à prolonger cette route dite de 1^{ère} classe sur son territoire.

La construction de cette artère nécessita l'arrivée d'un très nombreux personnel étranger, venu essentiellement d'Italie. C'est là la première vague d'émigration. Nombreux furent alors ces ressortissants italiens à s'installer dans notre région et qui dès lors, non seulement furent employés à la construction des routes, mais aussi des maisons. D'aucuns devinrent professionnels du bâtiment ou entrepreneurs. La contrée était en plein développement.

L'usage des triangles pour dégager les routes en hiver date de 1863. Ce fut la commune du Lieu qui, la première, prit l'initiative de cette innovation.

Les hameaux supérieurs, Fontaine et Frasse en particulier, pendant ce temps-là, resteront mal desservis, et plus encore en hiver quand les voies n'étaient dégagées que de manière beaucoup moins attentive que dans le bas de la Vallée.

La route des Charbonnières à Mouthe fut mise à l'enquête en 1893 et construite aussitôt après. Son tracé avait donné lieu à d'innombrables discussions.

Le chemin de fer arriva au Pont en 1886. La ligne fut prolongée jusqu'au Brassus en 1899.

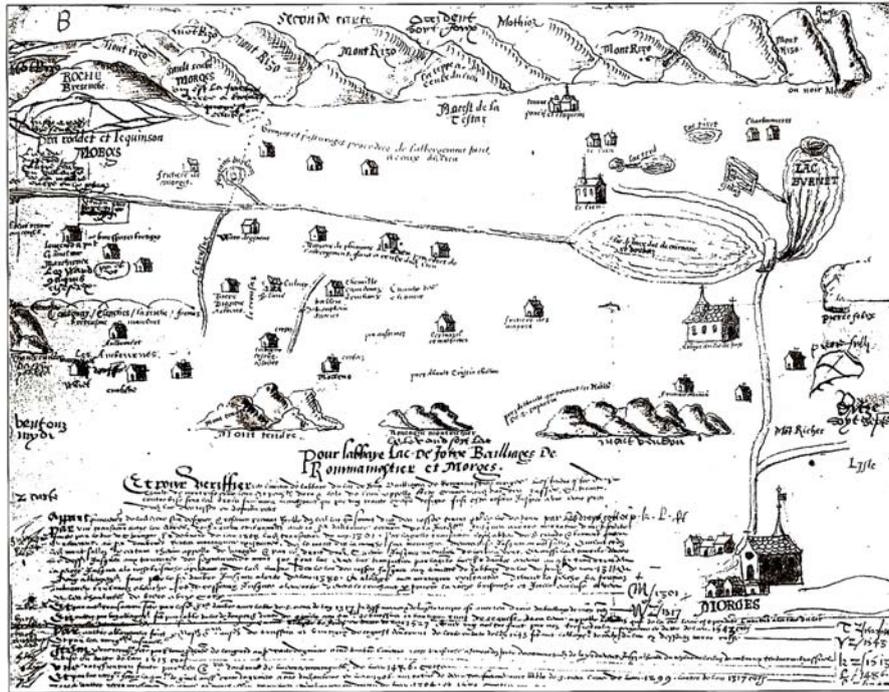
Un service de navigation desservit le lac de Joux de 1887 à 1914. Le gracieux navire à vapeur le Caprice joignait Le Pont aux différentes localités riveraines, y compris le Lieu qui avait son débarcadère au pied de la Roche Fendue.

Nos routes changeront totalement d'allure à partir de 1934 où commencent les premiers goudronnages.

Les routes principales furent utilisées par le service des postes dès 1825 environ, avec tous les changements, système d'acheminement du courrier, de distribution et surtout de véhicules utilisés, que cela implique. L'administration fédérale des Postes fut souvent en conflit avec les autorités de la Vallée qu'elle accusait régulièrement de ne pas dégager suffisamment bien les routes en hiver. Les menaces d'interruption du service furent nombreuses. C'est qu'alors, en cas

² ACL, A6, 26 février 1764.

de fortes chutes de neige et tandis que les triangles ne passaient plus, il fallait dégager les chemins à la pelle. Rude époque que celle-là !



Carte 1572, ACV Bq 2. Qu'y voit-on ? L'Orbe, nos plans d'eau qui sont cinq et tels qu'ils étaient réellement – Lac de Joux, lac Brenet, lac Ter, Laytiret (derrière le Séchey), étang de la Sagne aux Charbonnières. L'église de l'Abbaye et les deux du Lieu qui a déjà perdu son déterminatif ... de dom Poncet. Les routes ne sont pas nombreuses. Une seule conduit à la Vallée. Celle-ci partant de Montricher, emprunte la combe dite plus tard de la Verrière, passe aux Prés de l'Hault et redescend ensuite par les Croisettes sur le Pont qui n'est même pas signalé sur cette carte, ni même les Charbonnières. Pour poursuivre sur le Lieu on franchit le pont de la Goille. Le Lieu reste un cul de sac, aucune route ne partant du village pour joindre l'extrémité aval de la Vallée où la colonisation, à cette époque, est pourtant déjà très importante.



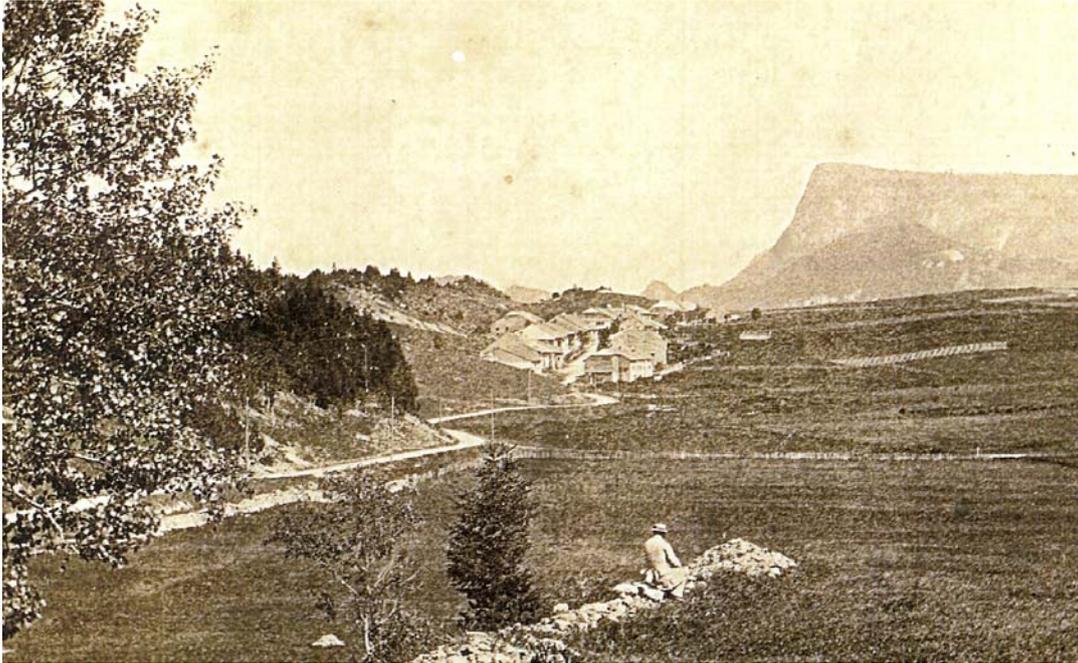
Carte IGN de 1783, avec la « nouvelle » route de la commune visible presque d'un bout à l'autre du territoire.



Le grand chemin de la commune, version XVIIIe siècle, arrive au Lieu venu du Sentier. Gravure Devicque, 1852.



Carte du canton de Vaud, 1880. Le tracé Les Charbonnières – Le Lieu a déjà été rectifié, celui du Lieu au Chenit ne l'est pas encore.



Un tronçon du tracé du XVIIIe siècle reliant le Lieu au Séchey. Nous sommes en 1862. La nouvelle route, qui coupera désormais le Séchey en deux, offrant désormais Le Séchey-Bas et le Séchey-Haut, n'est pas encore construite.

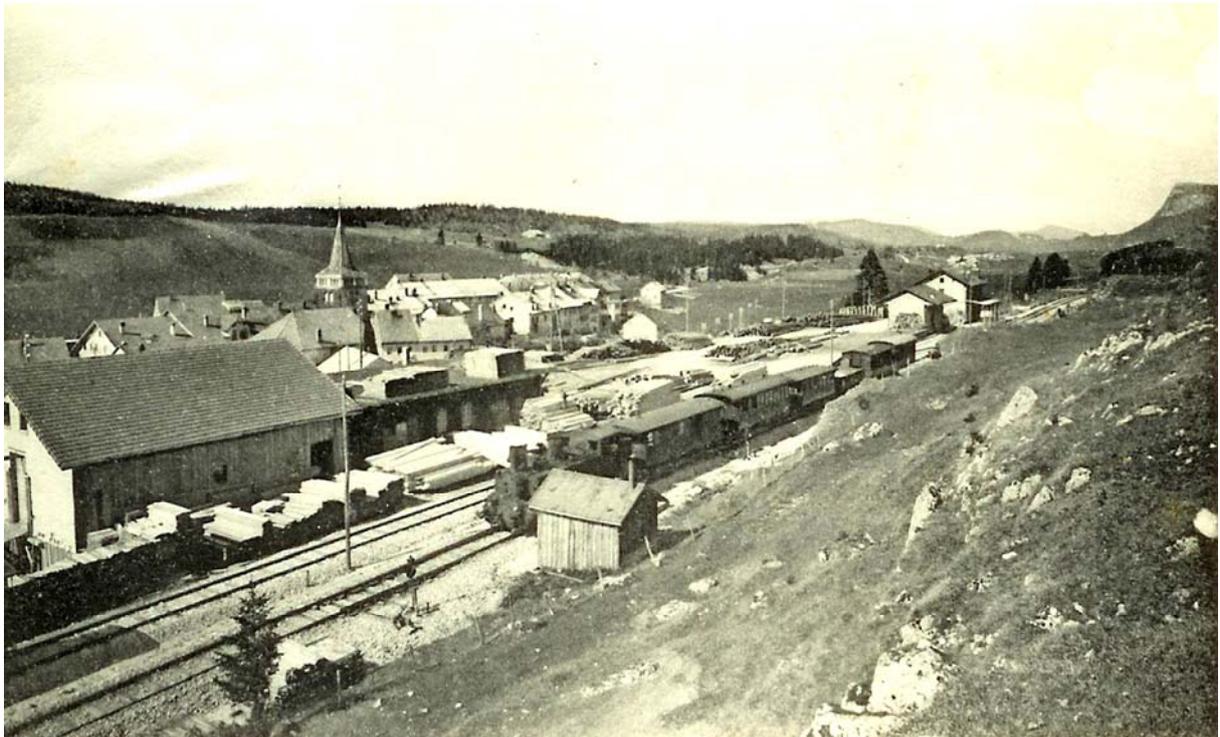


Quand passe le triangle – ici dans le contour cimetière du Lieu – et que l'on s'arrêtera plusieurs fois aux bistrotts des villages pour s'abreuver. Qu'en disaient ces pauvres chevaux qui devaient rester à l'extérieur ?



917. — La poste dans une tourmente de neige

Pour l'artiste : dessin de cette scène hivernale.



Le train à la gare du Lieu alors que l'espace est occupé en partie par une très importante scierie.