

Le magnifique pont de la Goille

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 certain document¹.

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 une œuvre d'art magnifique. Les gravures et photos témoignent de cette parfaite réussite.



Devicque, 1852, le pont est visible à gauche



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.

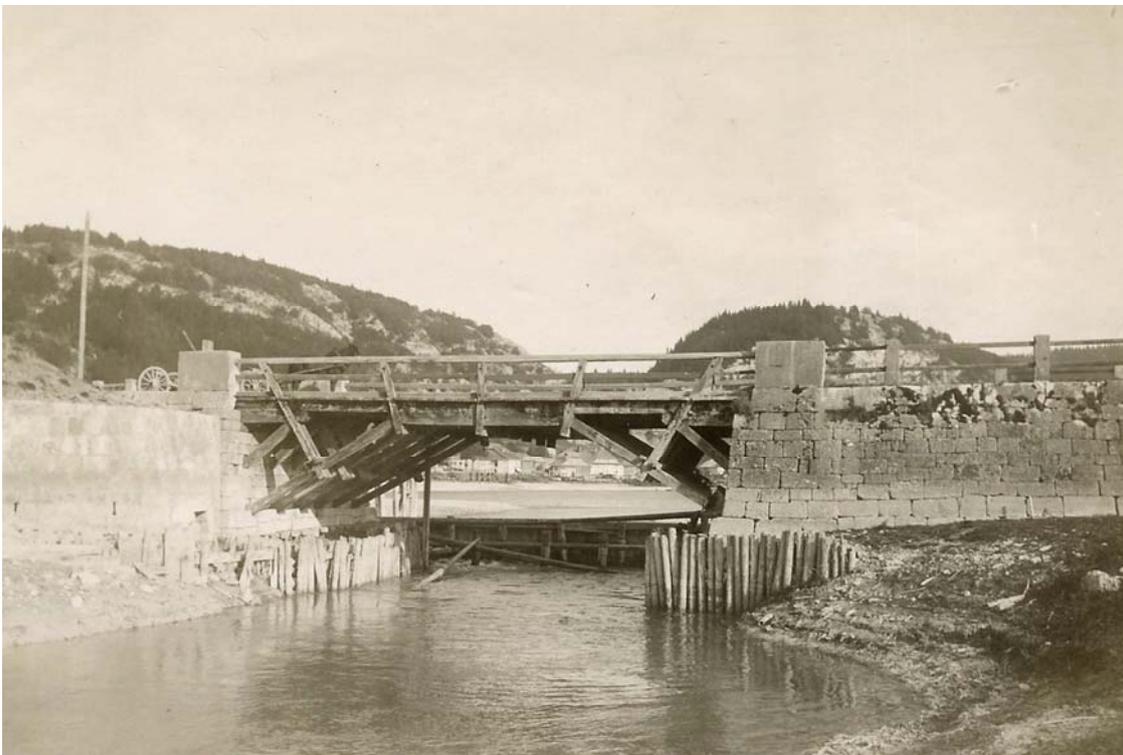
¹ Journal de Jurisprudence et des Tribunaux Vaudois, avril 1845, no 8, 3^e année.



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. C'est sur ce même pont que passèrent les Bourbakis le 1^{er} février 1871. Ils furent désarmés à son extrémité, côté Le Pont.



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 avant qu'on ne le démonte.



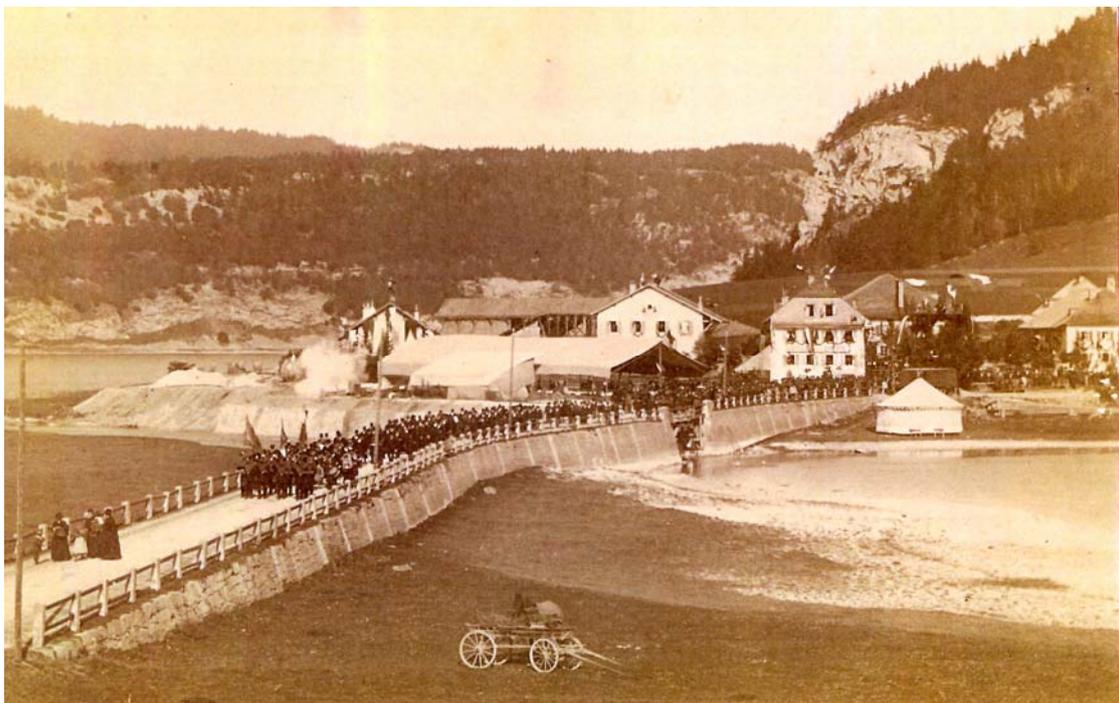
La seule photo que nous connaissons du pont vu du canal de la Goille. Y a de beaux cailloux !



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.



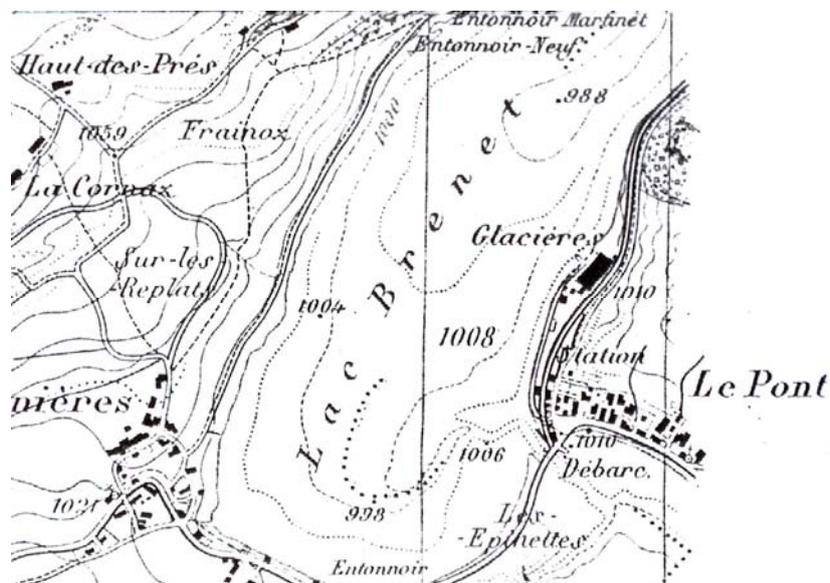
Place de la gare vers 1887. Présence d'un immense entrepôt, à destination probablement du chemin de fer Pont-Vallorbe, qui aura la bonne idée de disparaître lors de la construction du prolongement Pont-Brassus en 1899. Le Caprice est désormais là qui effectue ses premières courses. Chose rare, le navire qui l'avait précédé et qui n'avait ja... ja... jamais navigué, l'Abeille, est visible à gauche, à moitié enfoncé dans les eaux.

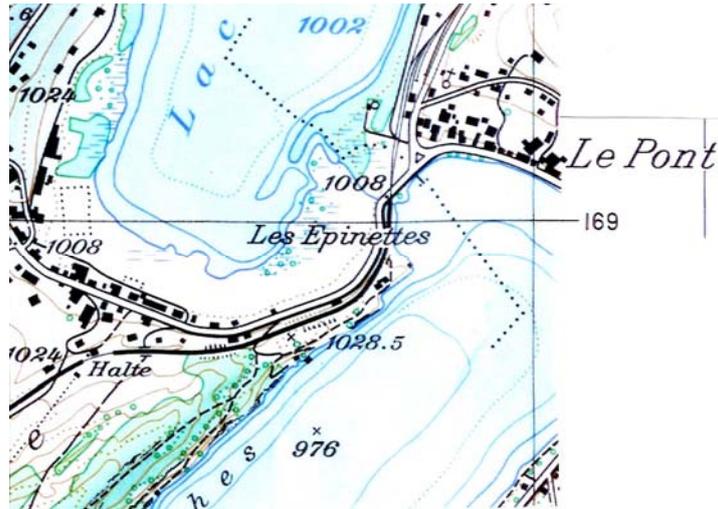


J. J. 2563 Le Pont — Gare et Hôtel de la Truite

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.

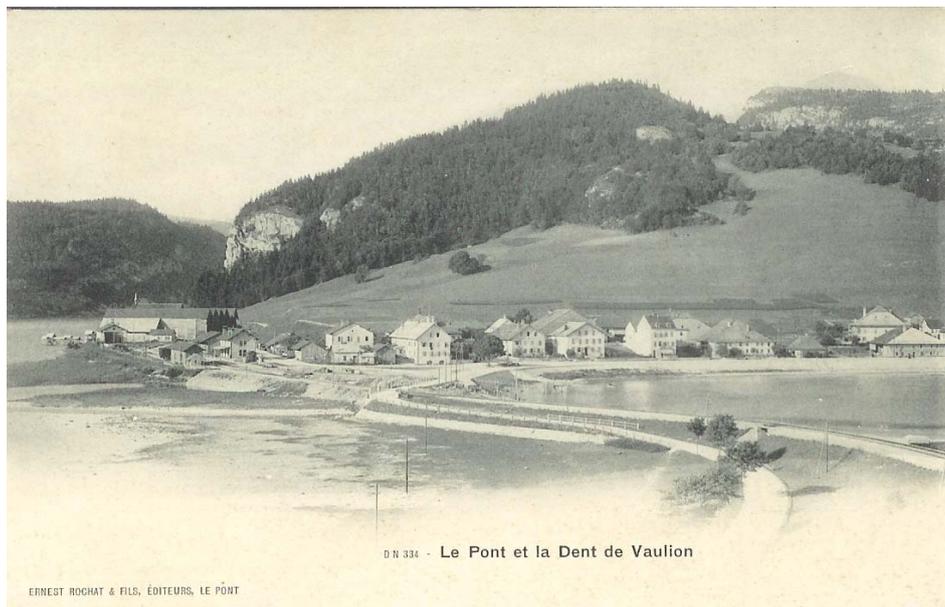




Carte fédérale de 1985. On y découvre une modification importante de la courbe de la route des Charbonnières au Pont, le canal de la Goille déplacé, la ligne de chemin de fer Pont-Brassus désormais coupant la route cantonale.

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.

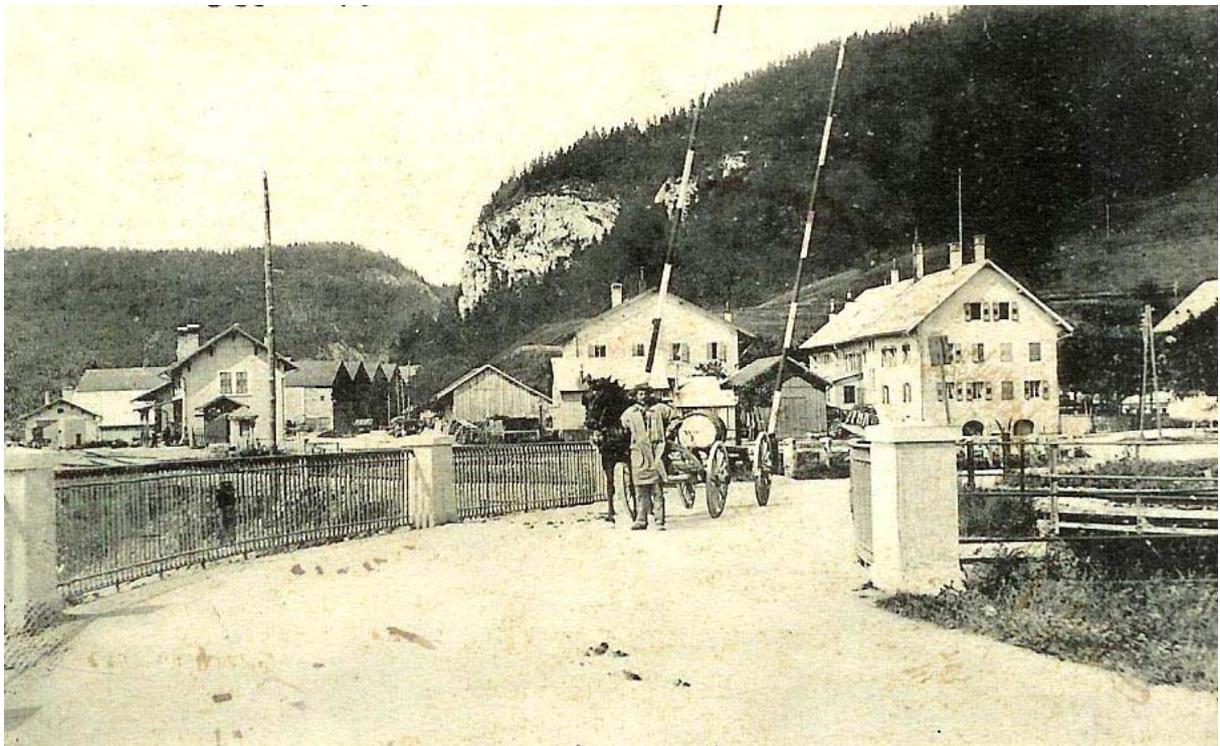
Les nouveaux ponts quant à eux, que l'on va découvrir ci-dessous, n'auront nullement la classe de l'ancien de 1845.



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. Les photos du pont sont désormais moins nombreuses. Ce qui nous oblige à montrer la zone de loin par agrandissement des clichés disponibles.

