Zeitschrift: Revue historique vaudoise
Herausgeber: Société vaudoise d'histoire et d'archéologie
Band: 30 (1922)
Heft: 9

Artikel: Les ponts de Bressonnaz
Autor: Meylan, R.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-24419

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

30me année. N° 9 SEPTEMBRE 1922

REVUE
HISTORIQUE VAUDOISE

LES PONTS DE BRESSONNAZ

(Avec plan).

Le hameau de Bressonnaz ne compte pas moins de cinq ponts. Deux modernes : ceux du chemin de fer et de la nouvelle route du Vulliens ne nous intéressent pas. Des trois anciens l'un est jeté sur la Broye, un sur la Carrouge et l'autre, dit *Pont-Morin* sur la route de Lausanne, traverse la Bressonnaz.

Nous nous occuperons du pont sur la Broye et très brièvement de celui sur la Bressonnaz.

I. Pont sur la Broye.

Feu le président Pasche d'Oron dit dans son intéressant ouvrage sur la contrée d'Oron : « Jusqu'à la fin du XVIIme siècle il n'existait pas de pont sur la Broye à Bressonnaz ni sur le ruisseau du Carrouge ! » Cependant on trouve dans un manual qu'en 1528 déjà, il est prescrit aux syndics de réparer les ponts de Bressonnaz : « En 1542 il a esté ordonné de faire crier qui vaudra mettre en prys le pont de Bressonnaz qui s'avance pour le faire de pierre. »

Il y a ponts et ponts, comme il y a fagots et fagots; de quel pont s'agit-il ? Cruelle énigme ! Ces ponts étaient probablement en bois et ne devaient pas supporter un trafic bien intense, car suivant une tradition (nous ne connaissons

aucun document qui le prouve), la route Lausanne-Moudon passait par le Bourg-Valacret-les Râpes de Vucherens. La route actuelle ou plutôt la direction de la route actuelle pourrait dater de 1543, époque à laquelle on construisit un pont en pierre, aux frais de la ville de Moudon. Ce pont devait être lancé sur la Broye, étant donné la description ci-dessus, qui comporte une «pille» ; un pont sur la Carrouge ou sur la Bressonnaz n'aurait pas nécessité un pilier dans la rivière.

Au reste voici le procès-verbal d'après le manual où fut établi le projet de cet ouvrage d'art.

« Le jeudi 21e jour de juing, le conseil examine un devis pour la *fasson* du pont de Bressonnaz que le maître masson prendra faire en la tasche sera de faire ce qui s'en suit :

» Premièrement une pille de 24 pieds de longueur et 12 pieds de largeur au meytant et de 6 carroz.

» Item en la partie devers la bize sera de 90 pieds de longueur et 12 pieds de tout carre à l'endroit de la pille du meytand et ou la reste de cette partie mesme en contremont de l'eau de 8 pieds d'épaisseur.

» Item en devers le vent au droit de la pille du meytand 12 pieds tout moneys et en la reste en contremont 6 pieds d'épaisseur et 18 pieds de longueur et le toutage devers le vent aura 10 pieds.

« Item dessoubt devers le soleil levant 12 pieds et 8 pieds d'épaisseur etc. »

La ville fournit les matériaux à pied d'œuvre et les manœuvres. Le maître maçon doit tailler et placer la pierre.

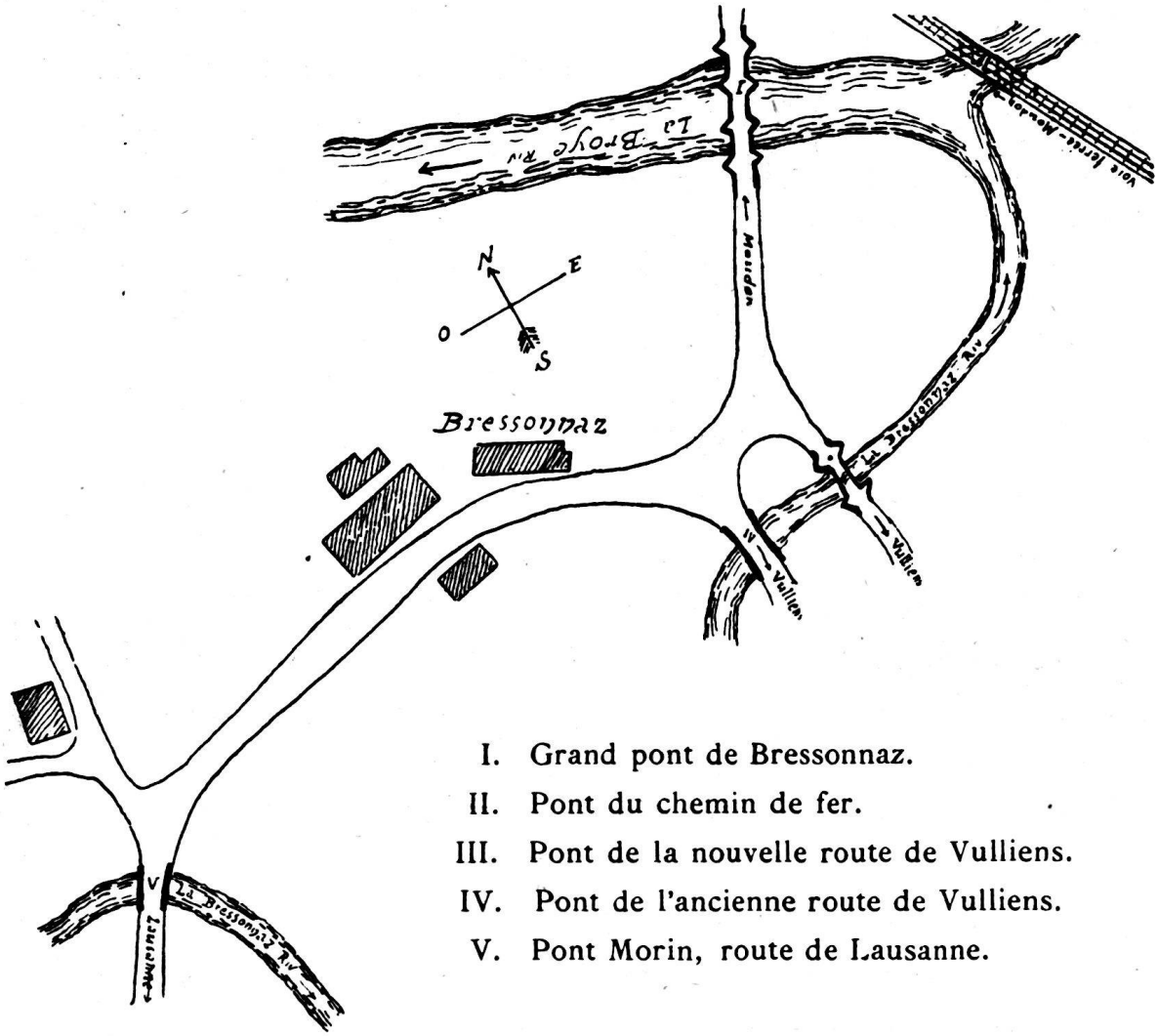
« La dite tasche est de 300 florins et les vins. »

L'entreprise fut adjugée à maître Pierre Pievrier, lequel devait commencer en avril pour finir en août.

Ce charabbia est difficile à comprendre, mais il inspire le respect et l'idée d'un travail sérieux de cinq mois fait

penser toujours plus qu'il s'agissait bien d'un pont sur la Broye.

Ce pont subsista-t-il un siècle ? mystère. Les manuaux ne parlent plus des ponts de Bressonnaz jusqu'au 26 septembre 1661. « Le secrétaire Nicaty ayant représenté que



s'estant rencontré ces jours passés avec M. le général Gaudard et ayant proparlé du pont qu'on souhaicterait de faire au Vuaz de Bressonnaz pour par moyen d'icelluy obliger les grands chars d'Allemagne et mulets de passer par icy afin de pouvoir retirer quelques bénéfices, ce que le dit Sr Gaudard a trouvé fort à propos et croit que LL. EE bailleroyent les dixmes de Moudon d'une année pour s'aider à bâtir le dit pont. Ce qu'ayant esté considéré, on a trouvé que telle

besogne ne se peut faire sans grandes incommodités et que par ainsi avant que de passer à aucune chose on se doit informer si ceux de rière Fribourg veulent s'obliger à maintenir et à faire tous leurs chemins — item ceux de ce balliage ce qu'ils voudront bailler et les charrois qu'ils voudront faire — item que si on pourra obtenir des particuliers d'avoir leur terre aux lieux étroits et là où il faudra rélargir le chemin, et qu'estant fait sera advisé plus autre, et si toutefois LL. EE. veulent faire bastir le dit pont et faire que le publicq en puisse retirer quelque avantage alors on contribuera de tout son possible et pour faire l'inquisition requise a esté commis le sieur secrétaire Nicaty. »

On ne se pressait pas toutefois ; « on avait le temps ; il fallait voir », comme on dit chez nous et l'on assure qu'on a la compréhension lente dans le canton de Vaud, mais dans celui de Berne on appelle cela : un examen attentif, de la « gründlichkeit » et pour entendre reparler du futur pont il faut compter sept ans: « Le dimanche 26 janvier 1668, les nobles et bourgeois du Conseil général estant extraordinairement assemblez au subject des lettres souveraines émanées à nostre très honoré Seigneur Ballif concernant la démolition de la grande tour et création d'un nouveau pont au Vuaz de Bressonnaz, lesquelles nous ayant été communiquées pour la dessus nous déterminer et bailler réponse à LL. EE. de nos résolutions là dessus.

» Par concordable voix a esté ordonné qu'on baillera advis à nostre très honoré Seigneur Ballif que nous souhaitterions fort de pouvoir entreprendre la construction du dit pont, mais que nous nous sentons trop faible, qu'à ce subject on supplie très humblement LL. EE. de la faire bastir et que de nostre costé en général et en particulier nous y contribuerons de tout nostre possible tant au moyen de nos personnes que par une contribution pécuniaire tant générale que

particulière et que outre ce, nous ressentirons de nos voisins pour obtenir la contribution qu'ils désirent faire. »

Le projet se mûrit, se « bon-ne » encore pendant 25 ans, et il passe encore beaucoup d'eau, on voudrait dire « sous le pont ».

« Le 26 avril 1693. Par le mandat qu'a été adressé à M. le chastellain daté du 16 courant par notre magnifique Sr Ballif parlant de mettre ordre à ce que le pont de Bressonnaz soit promptement réparé et d'y contribuer du côté de la ville quoiqu'il soit rière la juridiction de Syens à forme du règlement de LL. EE. du 31 mars 1671 qu'est la quote part pour à quoy satisfaire ont esté soumis les Sr... »

Mais s'agit-il bien ici du pont sur la Broye? Les mots quoiqu'il soit *rière la juridiction de Syens* nous laisent un doute. S'il ne s'agit pas du pont sur la Broye, ce n'est alors pas après 25 ans, mais après 30, que le pont aurait été commencé.

En effet, l'ouvrage bien connu : *Etat et délices de la Suisse* (IIme vol., édit. 1776) dit que l'on posa les fondations du viaduc qui nous occupe en 1698 et qu'il a été achevé au bout de deux ans, soit en 1700, l'ouvrage que nous venons de mentionner dit « que c'est un superbe pont d'une longueur considérable et d'une solidité à toute épreuve ».

Le fait est que ce pont que nous utilisons encore aujourd'hui avait grand air ; nous disons *avait* parce que l'établissement de la voie du tramway Lausanne-Moudon, en 1902, a nécessité le rélargissement de la chaussée, les parapets en belles pierres de taille ont été enlevés, et une grêle barrière en fonte les a remplacés. Le *progrès,* comme c'est souvent le cas, a gâté l'esthétique de cette œuvre d'art.

Il est regrettable que les manuaux soient si peu explicites sur la participation réciproque de l'Etat de Berne et de la Ville de Moudon aux frais de la construction du pont de Bressonnaz tel qu'il existe actuellement.

Le procès-verbal du 26 septembre 1661 nous fait bien entrevoir quelques vagues données ; ainsi il semblerait que ce fut bien l'Etat de Berne qui pourvoirait à la construction et qui y consacrerait le revenu d'une année des dîmes de Moudon. De son côté la ville avait été chargée de diverses prestations assez onéreuses : charrois, corvées, infligées comme punition à ceux qui se rendaient coupables de certains délits.

A ce sujet on lit dans un procès-verbal du 17 juillet 1700 : « Sur l'humble requeste des bourgeois condamnés par LL. EE. à faire des journées pour le nouveau pont pour châtiment du tumulte qu'ils firent au mois de may de l'année passée (la justice de Berne était raide et aussi... tenace), sur la promesse que ceux qui sont venus icy présenter l'obéïssance qu'ils doivent à leurs souverains magistrats et et à tous leurs autres supérieurs. » Le tumulte dont il est fait mention ici, était le fait de quelques bourgeois qui s'étaient insurgés, dans une assemblée de bourgeoisie, contre les charges que LL. EE. imposaient aux particuliers pour l'entretien des réfugiés français persécutés dans leurs pays à cause de leur religion.

LL. EE. se montrèrent bons princes et libérèrent les bourgeois des corvées auxquelles ils avaient été condamnés.

Il n'est pas douteux que ce « superbe pont, d'une longueur considérable, d'une solidité à toute épreuve » pour parler comme l'*Etat et les délices de la Suisse* coûta gros, aussi un droit de pontenage fut établi avec commentaire préalable.

Nous donnons cette pièce *in extenso :*

« Nous l'Avoyer, petit et grand Conseil de la Ville de Berne, savoir faisons que diverses plaintes nous ayant été faites des malheurs et retards arrivés par faute des ponts tant dans la Broye, que Carrouge vers Bressonnaz par leurs

fréquents débordements ; ensorte qu'il étoit impossible d'y pouvoir passer sans danger, ce qui causoit beaucoup d'incomodité, de frais, pertes et de retards aux passants, et surtout aux charriots d'Allemagne, qui étoient obligés d'y rester jusques à ce que les eaux fussent écoulées, leur étant impossible de passer par le chemin dessus. A ces causes, nous avons bien voulu tant par le soin qu'apportons au bien public, que pour éviter touts malheurs et faciliter le passage avec chacun, soit du pays, voyageurs, que voituriers étrangers, nous engager, à la construction, réparation et entretien de ces ponts, lesquels nous ayant constitués en de grands frais pour le présent, et encor pour l'avenir, nous aurions trouvé juste et équitable pour nous rédimer en partie de cette dépense, d'établir un modique pontenage, qui se devra lever sur tous les trois ponts, ensorte toutes fois que s'en étant acquitté à l'un et passant sur l'autre, il ne lui sera rien demandé plus outre. Exhortons par cestes tous et un chacun sans distinction de se soumettre sans difficulté au dit pontenage et de se détourner en façon que ce soit de la route tendante aux dits ponts, aux fins d'éviter de payer le dit pontenage. En foi de quoi munies de notre sceau accoutumé et données le 1er may 1702.

» Tarif du pontenage des trois ponts de Bressonnaz, Carrouge et Morin près Moudon :

Toute personne passant à cheval	1	crutzer
Une personne à pied	½	»
Le mercier ou autres portant à col marchandises ou denrées, corbeilles, chapeaux de paille, ratteaux et autres semblables choses doivent	1	»
Le juif à pied ou à cheval	1	batz
Un charriot d'Allemagne payera chaque fois par cheval attelé	2	»
Pour chaque char de vin	2	»

Un demi char	1 batz
Le charriot chargé de fourrages, meubles, charbons, fruits et autres semblables choses, payera	2 »
Un chariot commun passant à vuide	1 »
Les littières passant chargées ou vuides, y compris le valet et *Bardot,* payera chaque fois	1 »
Carrosses, chaises ou autres semblables voitures par chaque beste attelée	1 »
Une bosse de chaux	1 »
Un sac de toute sorte de graines	½ »
Le cheval chargé de graines	1 »
Fromage, Cerez et beure, le quintal	½ »
Fer ouvré ou en barre le qtal	½ »
La charrette de verre en *table*	2 »
Pour chaque *raffée* de verre	un verre
Le mulet ou mule chargé à chaque fois	2 batz
Et vuide	1 »
Le cheval chargé de marchandises	1½ »
Le cheval nud mené hors du pays	1 »
Et demeurant au pays	½ »
Un poulin d'un an et dessous	½ »
Une bourique ou âne de moulin	½ »
Le bœuf, vache ou taureau, la pièce	½ »
Veaux, moutons, chèvres, pourceaux et autres menuës bêtes, de deux pièces	½ »
Pourceaux gras, la pièce	½ »
Une truye menant ses petits	½ »
L'oiseau de proye ou de *poing*	demi bache
La *raffée* d'oyseaux de canaries	deux baches
Les *courtes* de chesne neuves restant au pays par pièce	½ »
La pierre du moulin et la grande meule à éguiser, doit	un bache
La petite meule à éguiser à bras	1 »

» De ce pontenage doivent être exempts :

1° Les ambassadeurs et députtés, tant de LL. EE. que des états et princes étrangers avec toute leur suitte.

2° Les Seigneurs Ballifs avec toute leur famille, domestiques et effets pendant le temps de leur préfecture.

3° Les ministres qui passent pour aller en classe ou prêcher en un lieu, ou visiter les malades, passant sur les dits ponts à pied ou à cheval.

4° Tous les officiers, *läuffers*, postes et autres semblables portants les couleurs de LL. EE. lesquels en fonctionnant leurs charges et portants avec soy les dites couleurs passeront sur les dits ponts.

5° Les pauvres et mendiants.

6° Chacun de ceux qui parferont leur cottisation en voitures de vin à teneur de l'acte pour ce dressé le VI juin 1707 devra tant pour sa personne, famille et domestique, que pour son bétail, attellage et denrées, qu'il passera et repassera pour son usage propre domestique et particulier être franc du dit pontenage, mais quand à tout ce qu'il menera, conduira ou prendra en voiture, comme étant un fait de commerce concernant autruy, il en sera deub le pontenage au contenu du tarif ci dessus spécifié. Bien entendu toutes fois que quand leurs attelages repasseront au retour des dites voitures de commerce à vuide, ils ne devront rien pour tel retour.

» Les lieux suivans sont entrés en la cottisation de voitures de vin, assavoir Vulliens, Carrouge, Mezieres, Ropraz, Syens, Montpreveyres, Vucherens, et le Seigneur de Seppey. Quant à Moudon et son territoire, il devra être franc tant du dit pontenage, que voitures de vin, moyennant que selon ses offres la dite ville fasse paver et entretienne à l'avenir le chemin des dits ponts jusques à la ville à ses propres frais

et dépends. Pour Lucens et Marnens, d'autant qu'ils ont parfait leur contingent de voitures pour la construction des ponts, ils devront demeurer déchargés tant du dit pontenage, que des dites voitures de vin, comme la ville de Moudon.

» Renoué le 10 juillet 1708.

» Signé : Chancellerie de Berne. »

Il semblerait que les moudonnois étaient dispensés de payer ce tarif, en partie du moins :

« En effet, nous dit M. Pasche (La Contrée d'Oron) l'illustre chambre des péages ayant considéré l'incommodité que le pontenage causait aux communes circonvoisines, leur proposa de s'en affranchir, moyennant qu'elles se chargent de faire, à leurs frais, les voitures nécessaires à la construction de ces ponts. » Toutes les communes acceptèrent cette proposition et vaquèrent à procurer les voitures requises ; mais leur zèle ne tarda pas à se modérer et n'accomplirent pas leur tâche en entier. LL. EE. trouvèrent avantageux à ce que les communes remplaçassent leurs charriages arrières par des voitures de vin pour le gouvernement au prorata de ce qu'elles redevaient.

Le mercredi 3 août 1701, le manual dit : « Ensuite du mandat ballival adressé à ce corps à devoir comparoistre icy à Moudon par devant nostre Sr Ballif pour entendre la teneur des lettres souveraines tendant à nous obliger à payer le montant des charrois qui n'ont pas été faits pour la confection du nouveau pont de Bressonnaz à cause de l'affranchissement du pontenage qui a été demandé. Ayant été pour ce sujet demandé, ordonne au scribe de dresser une représentation là dessus pour faire connoistre à LL. EE. que la dite ville a fourni pour le dit pont tant en argent, outils et cordages dont le tout s'est monté à la somme de 2974 l. 7 batz outre leurs grandes pièces de sapin pour les deux

grues et ponts volants et les charrois faits par les attelages de la ville et des granges de la ville et de l'hôpital seulement sans y comprendre les autres granges possédées par les particuliers. »

Ce beau pont a donc été mutilé en 1902 et on a conservé l'inscription suivante qui figure sur une pierre placée jadis au sommet du dos d'âne du parapet du pont, côté amont. Cette inscription était surmontée de deux écussons bernois qui furent martelés lors de l'Indépendance vaudoise.

Cette inscription comme l'a fait remarquer, notre ami bien regretté : feu le pasteur Ruchet, constitue un chronogramme. Certaines lettres du texte plus grandes que les autres constituent des chiffres romains qui additionnés donnent la date du commencement de la construction du pont.

Voici cette inscription :

PONS ISTE
QVO VIA TVTA BRE VIS APERTA EST
IVSS V ET AERE
AVG VSTI PRAEPONENTIS ET BENEE ICI
SENATVS BERNENSIS
QVAESTORE STEIGVERO PATRIAE ISTIVS FAVTORL
DIGNO ET PIO
EX INIQVA ET STREPENTE BROIA
EMERS IT

Ce qui veut dire :

« Une voie sûre et abrégée a été ouverte par le moyen du pont élevé au-dessus des eaux tumultueuses et inconstantes de la Broye, par ordre et aux frais de l'auguste, très puissant et bienfaisant Sénat de Berne, sous la questure du digne et pieux De Steiger, protecteur de cette contrée. »

En additionnant les lettres numérales du chronogramme on trouve :

M	une fois	=	1000
D	»	=	500
C	»	=	100
X	»	=	10
V	quatorze fois	=	70
I	dix-huit fois	=	18
	Total :		1698

date du commencement de la construction des travaux.

Pont de Bressonnaz sur la Bressonnaz.

En 1543, après le pont sur la Broye, on construit le pont sur la Bressonnaz. « Les travaux adjugés le jeudi 13e jour de septembre 1543 à maistre Monet don Certor de Noyon en la terre de Gex, bourgeois de Genève pour le prix de 225 florins bonne monnaie plus une « robbe » et une part de chausses de la livrée de la ville et un escu au soleil à ses serviteurs.

» Le pont d'une seule arche de 25 pieds de long et de 15 pieds de large, la maçonnerie en quartiers de theufs. »

Le 15 nov. 1544 le pont était construit. « Mémoire de mettre en avant maistre Monetan sertor quy a faict le p. de Br. quand il viendra parfaire son tasche du dit pont les deffauts par lui faictes. »

Ce pont aurait été construit aux frais de la ville. On ne trouve plus trace de ce pont. Celui qui existe aujourd'hui doit avoir été construit ou reconstruit en 1701, si l'on en croit le chronogamme qui figure encore sur un monolithe au sommet du dos d'âne de ce pont.

Voici l'inscription :

HoC opVs
DeoDVCe et aVspICe
feLICIter ereXIt FrIsChIng
potentIs bernae qVaestor
patrIae pater
PIVs
et ILLVstris

« Le pieux et illustre Frisching, questeur, sénateur de Berne la puissante, a fait heureusement exécuter cet ouvrage sous l'égide et la protection de Dieu. »

Dans cette inscription on trouve : la lettre

D deux fois	=	1000
C cinq fois	=	500
X une fois	=	10
V six fois	=	30
I onze fois	=	11
L trois fois	=	150
Date de la construction :		1701

Dr R. MEYLAN.