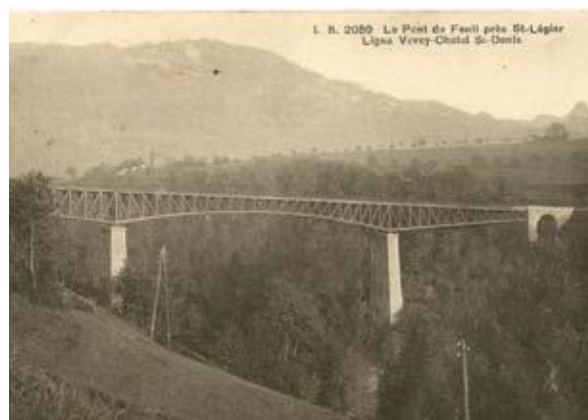


Des ponts pour passer

Les deux communes de St-Légier-La Chiésaz et Blonay ont fait construire chacune un pont il y a plus de cent ans.

Vers la fin du XIX^e siècle, Blonay, en collaboration avec la commune du Châtelard, étudie le passage du Taux à côté de la Baye de Clarens. A l'époque, tout le trafic entre Berne, Fribourg, Châtel-Saint-Denis et Montreux devait descendre jusqu'au fond du Taux et remonter vers Brent en prenant la forte pente en écharpe. Les écuries du Taux louaient des chevaux pour doubler les attelages à la montée et mettaient des serroirs à disposition pour freiner les véhicules dans la forte pente souvent verglacée. Le lit de la rivière était alors aménagé pour faciliter le passage des chars et des cavaliers. Mais, si solide que fût le palier, il était souvent bouleversé lors de crues ou de débordements.

Un concours est lancé en 1899. Après une étude, la construction d'un pont en pierre est préférée à deux autres projets, l'un métallique, l'autre mixte (métal et pierre). Ce choix constituait alors une véritable révolution. La plupart des ouvrages construits vers 1900 étaient en effet en métal. Dans la notice présentant son projet, l'architecte montreuisien William Cosandey explique: «Nous ne croyons pas devoir insister sur les autres avantages du pont en maçonnerie au



L. B. 2080 Le Pont de Fenil près St-Légier
Ligne Vevey-Châtel-Saint-Denis

point de vue de la durée et des frais d'entretien». Il apparaît clairement aujourd'hui que si ce pont avait été construit en métal en 1900, il n'existerait plus actuellement, alors que le viaduc de Brent n'a pas vieilli.

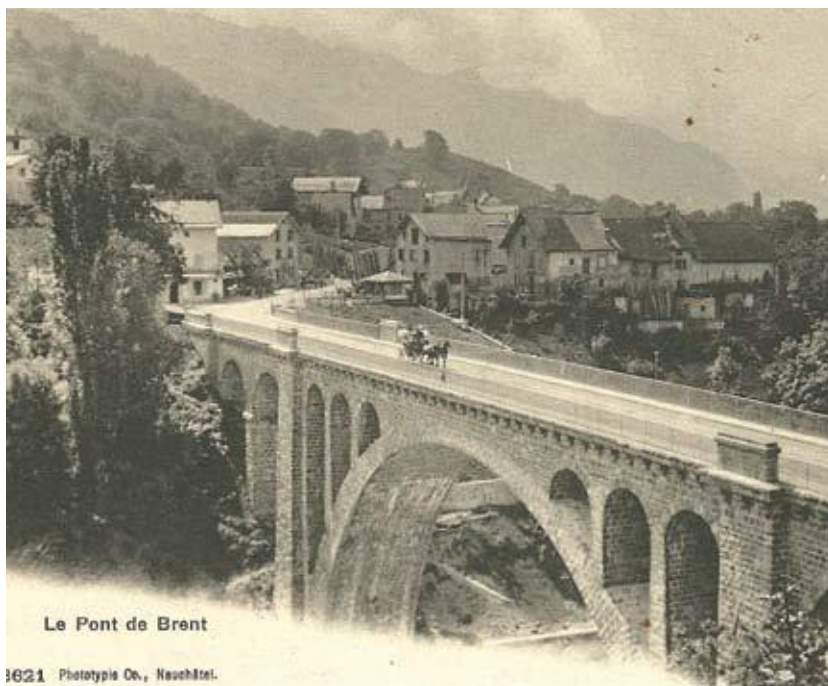
Le pont de Brent est terminé en 1901. Les dix premières années voient de nombreux chars et piétons passer sur ce nouvel édifice, puis le tram Clarens-Chailly-Blonay va y circuler du 23 novembre 1911 au 31 décembre 1955. Dès le 1er janvier 1956, l'autobus prend la relève.

La construction de ce pont, long de 112 mètres pour une hauteur de 24 mètres, et qui n'a pas changé d'aspect au fil des ans, a coûté Fr. 160'000.-. On raconte qu'il a été bâti avec des pierres d'Amérique, non pas du continent, mais d'un lieu-dit au fond du vallon de la Baye de Clarens. Les frais d'inauguration du pont se sont élevés à Fr. 126.50 pour la commune de Blonay. A cette époque, un ouvrier était payé 30 centimes de l'heure.

Du côté de Saint-Légier-La Chiésaz, la construction du pont

de Fenil, de 1902 à 1904, a été entreprise en vue du franchissement de la Veveysse par le train Vevey-Châtel-Saint-Denis. Sa hauteur est de 85 mètres pour une longueur de 230 mètres. Ici, le choix fut mixte: deux piliers en maçonnerie et une structure métallique pour le tablier. La ligne Saint-Légier-Châtel-Saint-Denis est supprimée en 1969. Un service de bus, passant par Vevey, Corsier, Chardonne et Jongny, la remplace depuis lors.

Ces deux ponts existent toujours et ils sont désormais réservés au seul trafic automobile. La rentabilité de ces lignes de chemin de fer était certes sujette à caution, mais ces décisions de suppression, prises au milieu du XX^e siècle, peuvent sembler dommageables aujourd'hui, au vu de la mobilité accrue des habitants de la région. Il faut se rappeler cependant que ces voies ferroviaires étaient, à l'origine, principalement vouées au transport des marchandises. Le passage du rail à la route a précipité leur disparition.



Le Pont de Brent

1621 Phototypie Co., Neuchâtel.

Autre point intéressant à souligner: le pont de Brent a été construit en pierre, car il fallait qu'il dure et que le coût d'entretien soit réduit au maximum. Mais le combat entre les défenseurs de la pierre, gage d'immortalité à leurs yeux, et les défenseurs du fer, symbole de progrès, fut rude. Aujourd'hui, ces luttes peuvent paraître futiles, les deux ponts étant tous deux debout, en dépit de leur différence de conception.

L'entretien régulier des deux ponts a permis leur utilisation continue. Seule exception: en 2009, le pont de Fenil fut fermé pendant 9 mois pour une importante rénovation. Tandis que le pont de Brent n'est, lui, interdit qu'une fois par année à la circulation, lors de la foire de Brent qui rappelle le caractère agricole de la région à chaque début du mois de novembre.

Avec le printemps qui s'annonce, profitez de passer une fois à pied sur ces ponts qui ont été construits par des ancêtres audacieux et courageux.

Gianni Ghiringhelli, archiviste