

Le patrimoine industriel et de service

Qui comprendra essentiellement :

Glacières
Chemin de fer
PTT
AVJ
Forces de joux
Caprice
Tourisme
Val TV

Commençons ici par notre sujet préféré, les glacières. Celles-ci établies au bord du lac Brenet au Pont en 1879, avec une première récolte déjà en hiver 1880.

Un photographe, passionné par le sujet, Auguste Reymond du Brassus, veilla à saisir l'activité de cette entreprise dès les débuts. Ce qui fait que la collection de photos qu'il put offrir au public reste la meilleure source iconographique sur les glacières. Il fut suivi par les photographes des différentes maisons d'éditions de cartes postales qui, à leur tour, fournirent des documents en nombre. Des cartes qui se collectionnent aujourd'hui avec passion et dont le prix, naguère encore, était... hors de prix !

Les glacières expédiaient de la glace dans nombre de capitales suisses, mais aussi en France, et principalement à Paris. Cela se faisait grâce à la ligne Lausanne-Vallorbe, puis de là, en empruntant la ligne Vallorbe-Pontarlier.

Transports de la glace par attelage sur Vallorbe les deux premières saisons, et puis dès la troisième, en 1883, transports sur la gare de Croy, 17 km du Pont à cette station où la glace, déchargée des chars, était mise en wagons pour les diverses destinations.

L'exploitation de la glace sur nos lacs fut véritablement épique. Et même héroïque de 1880 à 1886, tandis que le chemin de fer ne parvenait pas encore au Pont. Il y arriva dès 1886, ce qui permit désormais de charger les wagons directement aux glacières.

L'histoire de la Société des glacières du Pont, avec la direction au départ à Genève puis à Lausanne pour enfin retourner à Genève, figure dans de nombreuses brochures des Editions Le Pèlerin qui ont pratiquement fait leur fond de commerce de cette activité sans toutefois en percevoir les dividendes ! Histoire passionnante, unique, européenne !

Les photos, outre celles d'Auguste Reymond et les cartes postales, ne manquent pas. Les archives n'ont jamais été retrouvées, mis à part six copie-lettres qui

offrent une matière suffisamment importante pour que l'on puisse assister au développement de la société et à ses aléas innombrables.

Des rapports complètent cette matière, de telle façon que les grands épisodes de cette formidable aventure soient connus pour la plupart. On n'aura certes pas les plans des glaciers, ni les comptes ni la correspondance, hormis les 6 copie-lettres précitées.

Question d'objets, d'aucuns figurent dans la collection de Daniel Lehmann, actuelle propriété de l'Etat de Vaud. D'autres garnissent la collection de Jean-Michel Rochat, exposée en son musée régional.

Bref, la reconstitution de cette histoire économique fascinante, a pu se faire aisément. Elle témoignera à jamais de l'esprit d'entreprise de personnages hauts en couleurs, et désireux de faire fortune, tandis que la réalité fut plus prosaïque, puisque la société réussit à faire deux fois faillite. Et qu'en plus ses installations devaient être détruite dans le sinistre de 1927. A la suite un seul entrepôt fut reconstruit. Il devait permettre de livrer de la glace jusqu'en 1942. En tout l'exploitation avait duré 62 ans. Une vie d'homme de l'époque, celle que put connaître en grande partie le directeur local, Louis Golay-Dupraz, dit Louis du Poste, doyen du village, né en 1862, décédé en 1957. Il avait véritablement tout connu de l'aventure des glaciers, celles-ci étant installées sur la rive droite du lac Brenet, droit en face de sa maison des Charbonnières.

En 1879, quand les glaciers se construisait, Louis Golay avait 17 ans. Les 6 copie-lettres proviennent de lui par l'intermédiaire de sa belle-fille. Manière de parler, puisque cette dernière les mit aux vieux papiers récoltés ensuite par les élèves du village, et que ce n'est que dans les caves du collège où ce papier fut entreposé, qu'ils furent retrouvés par l'instituteur Gilbert Reymond qui les prêta au soussigné qui au final les offrit aux ACV où ils sont consultables aujourd'hui. Six brochures ont été tirées de ces six copie-lettres.



Troisième ou quatrième récolte du début des années huitante, avec déjà l'adjonction d'un carrousel et d'un entrepôt supplémentaire.

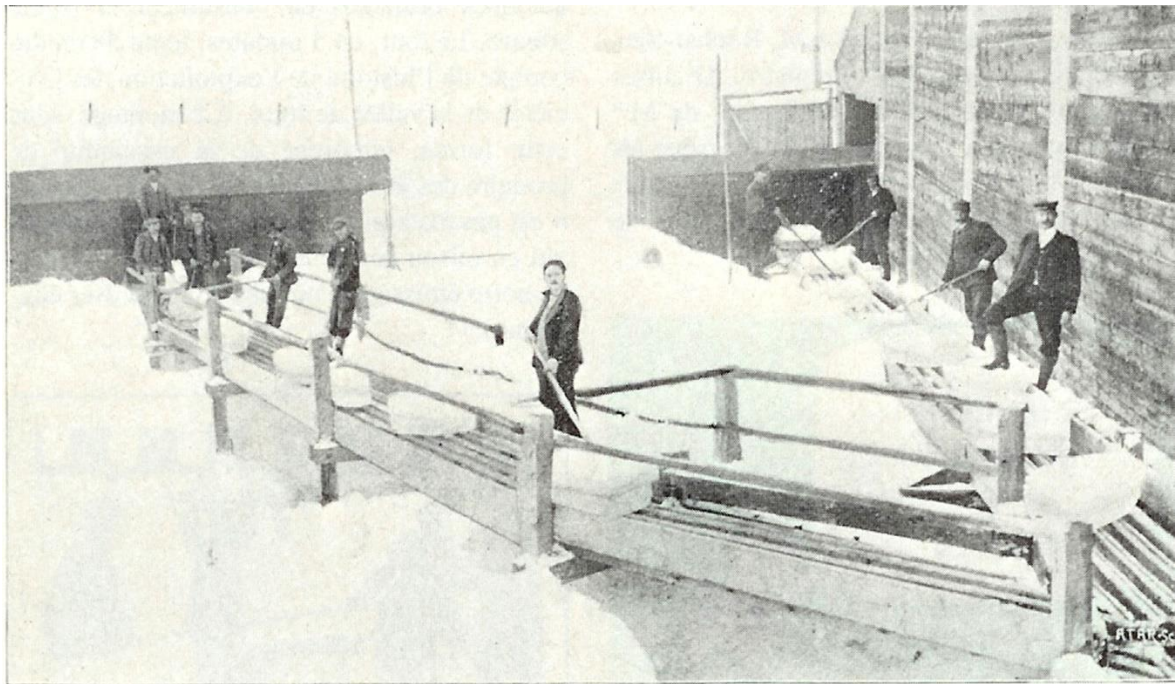


Carte postale vers 1908. Avec les entrepôts construits en 1886-1887. Photo composite.





Intérieur des glacières dans un entrepôt vide. Les perches qui aident à soutenir les toits, ont environ 7 à 8 m de hauteur.



L'EXPLOITATION DE LA GLACE DANS LA VALLÉE DE JOUX
Chargement des blocs dans les wagons.

Patrimoine ferroviaire

La ligne de chemin de fer Le Pont-Vallorbe, découle de l'exploitation des glaces. En effet, celles-ci, dès 1882 déjà, envisageait de construire une ligne afin de supprimer les transports par route jusqu'à Croy qui demandait un personnel nombreux avec des attelages en rapport. D'autre part les routes étaient défoncées une partie de l'année et cet état suscitait la grogne des habitants, ceux de Romainmôtier allant jusqu'à menacer de pendre le directeur des glaciers !

Le climat était donc peu propice à continuer avec les mêmes méthodes et tout à fait favorable à pousser pour un chemin de fer.

Les glaciers mandatèrent des ingénieurs pour les premières études. Elles comprirent très tôt qu'elles n'auraient pas les capitaux nécessaires pour entreprendre de tels travaux. Il se créa alors un comité du chemin de fer Pont-Vallorbe transformé bientôt en une S.A. Les capitaux vinrent de l'Etat de Vaud pour une part, et pour les trois autres parts des communes de la Vallée. La commune de Vallorbe par contre ne voulut jamais entrer dans le jeu, si ce n'est par une somme ridicule de 5000.- Cette commune en fait, qui allait voir ses forêts du Pied de la Dent traversées de part en part par la ligne, était plus contre le projet que pour.

Travaux rondement mené dès 1884 pour collecter les actifs, et dès 1885 pour la construction elle-même achevée pour l'inauguration du 30 octobre 1886. A l'occasion de celle-ci vaste fête au Pont, avec les décorations, les banquets, les discours en conséquence. Grandissime.

La compagnie comptait essentiellement sur l'expédition des glaces pour amortir ses coûts d'exploitation. Manque de chance, la société des glaciers fait faillite en 1886, alors qu'elle démolissait ses vieux entrepôts pour en construire de plus modernes. La compagnie du chemin de fer, pour ne pas perdre ce fret si nécessaire à son exploitation et donc à son existence, racheta les installations des glaciers et se fit à son tour marchande de glace, situation qu'elle s'empressa de réguler dès qu'elle en eut la possibilité.

Bref, nous voilà avec toutes les difficultés d'une compagnie de chemin de fer avec des coûts d'exploitation importants vu la situation géographique de la ligne, et un service voyageur modeste, résultant du coût élevé des billets et de l'impossibilité financière de la plupart de nos indigènes d'emprunter le train à tout propos. Dire à l'égard de la ligne qu'elle allait changer complètement la situation de la Vallée sur le plan des communications n'est donc pas tout à fait exact. C'était certes une ouverture, mais en aucun cas une modification radicale de notre économie et du volume de nos échanges. Le Pont fut sans doute le village qui gagna le plus avec l'arrivée du chemin de fer. Car par celui-ci purent venir en plus grand nombre et plus facilement ces premiers vrais touristes qui souhaitaient découvrir la Vallée. Et c'est au Pont justement qu'ils débarquaient.

C'est là l'aube de notre tourisme de masse !

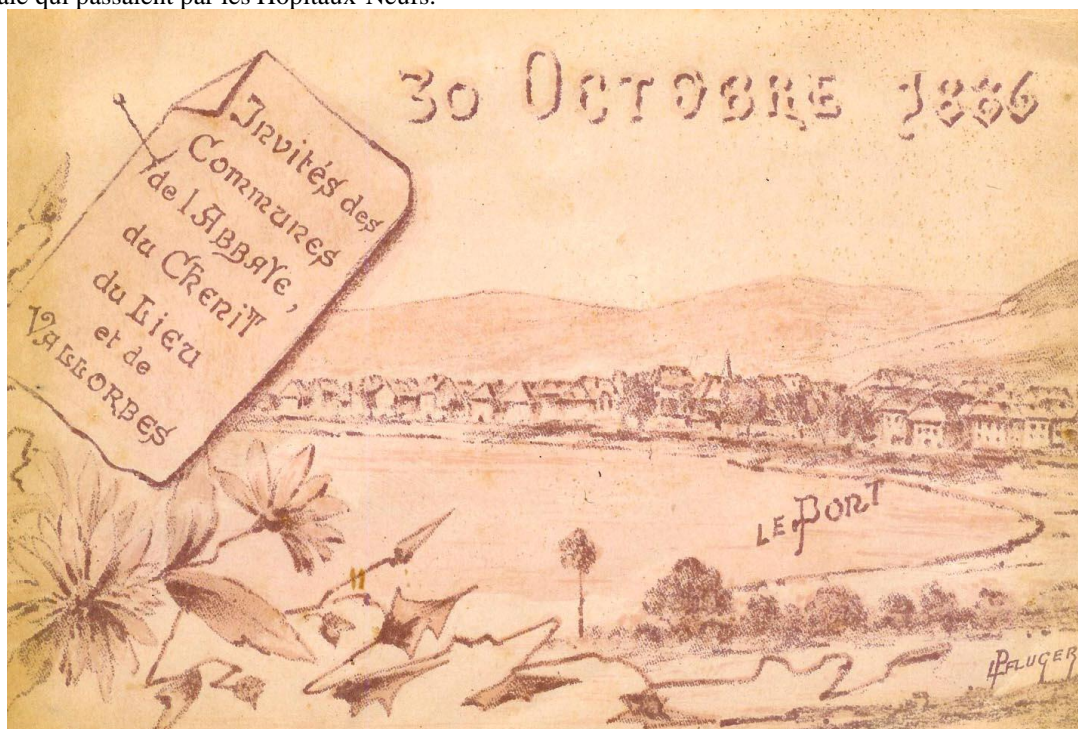


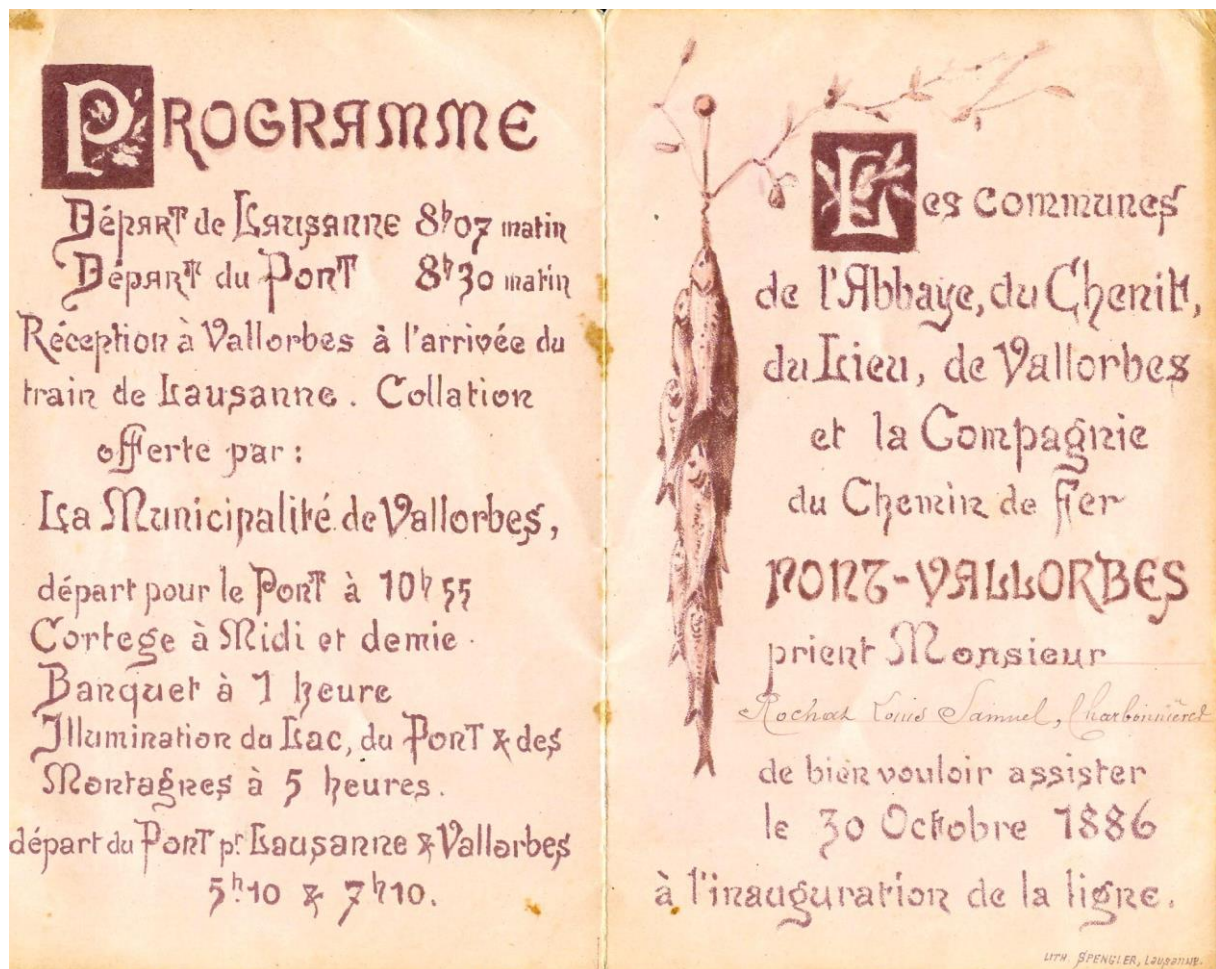
Inauguration du 30 octobre 1886. Le Pont connaît une effervescence qu'il n'avait jamais connue jusque là et qu'il ne connaîtrait plus guère qu'avec l'arrivée des réfugiés en 1916.



Arrivée en gare des Hôpitaux-Neufs du train à vapeur Paris-Lausanne. Messieurs Baud, chef de gare, et Guyot, chef d'aiguillage, bien que français, arborent l'uniforme de la compagnie suisse qui les rétribue.

Pour le transport de la glace sur Paris, dès Vallorbe les wagons étaient acheminés à Pontarlier via la ligne à voie normale qui passaient par les Hôpitaux-Neufs.





On comprit tôt que la ligne Le Pont-Vallorbe, ou Vallorbe le Pont, ne pouvait avoir vraiment d'utilité, qu'en étant prolongée jusqu'au Brassus. Les études commencent dès le début des années nonante pour se poursuivre toute la décennie. C'est alors qu'intervint la lutte pathétique entre les tenants de la ligne occidentale et ceux de la ligne orientale. Cette dernière était certes moins accidentée mais présentait plusieurs inconvénients majeurs dont : terrains moins stables, longueur supérieure, et empiètement de toute la rade du Pont, coupant par cela le village de son lac.

La ligne occidentale fut finalement retenue, à la grande déception de la commune de L'Abbaye qui, au final, offrit les capitaux qu'elle avait d'ores et déjà réservés pour la construction de la ligne pour l'implantation de trois usines, une dans chaque village : Lustrerie au Pont, fabrique de Limes à l'Abbaye et usine d'horlogerie aux Bioux, la future Valjoux.

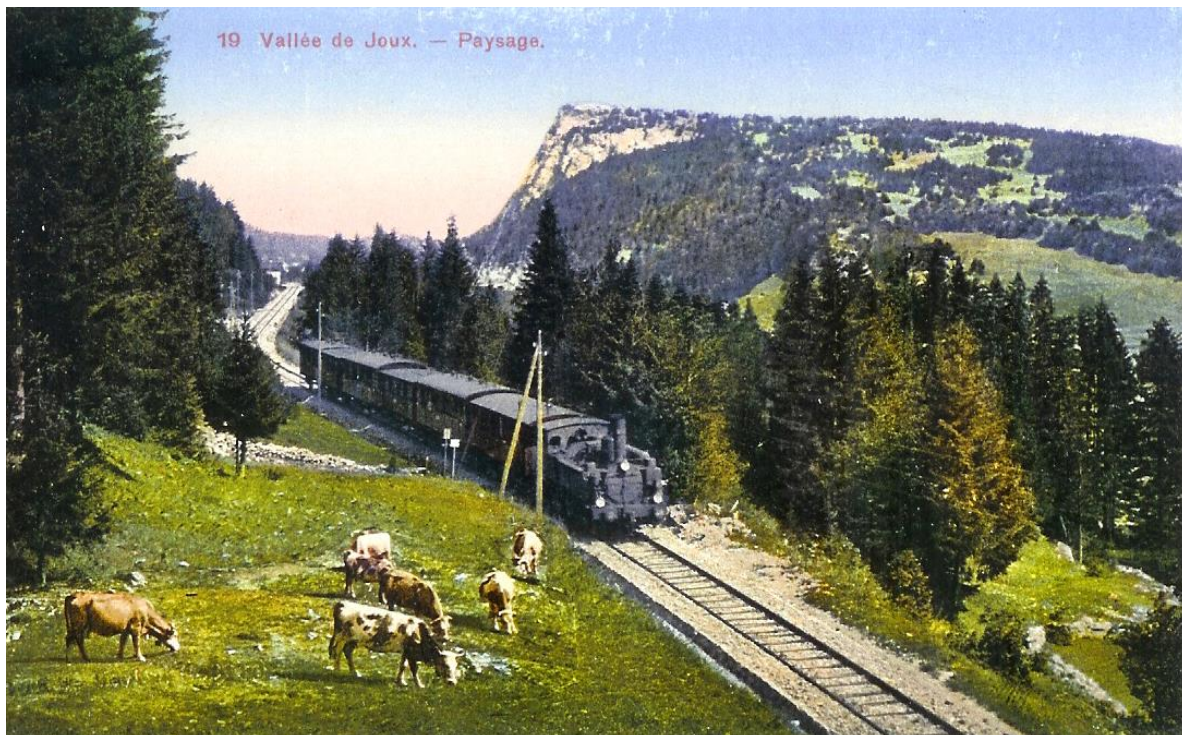


La construction de la ligne Pont-Brassus, nécessita d'importants travaux au niveau du canal reliant le lac de Joux au lac Brenet. L'ancien pont fut supprimé au profit de deux nouveaux, route et chemin de fer mis en parallèle, la rampe d'accès à ces ouvrages fut modifiée voire supprimée. Bref, l'endroit perdait un certain charme sans que cela, c'était d'époque, n'affecte beaucoup la population qui ne voyait que le côté pratique de cette nouvelle ligne. On en resterait toutefois à une fréquentation presque équivalente à ce qu'elle avait pu être sur la ligne Le Pont-Vallorbe, modérée en fonction même du prix des billets. Les débuts de la ligne sur le plan financier furent donc délicats. Par ailleurs il y a tout lieu de croire que la ligne ne fut jamais vraiment rentable, et que ce ne fut qu'à coups de subsides de la part des communes, voire de l'état et la Confédération qu'elle put subsister.

Il en est de même aujourd'hui, alors que la ligne entretient de manière rigoureuse ses infrastructures et renouvelle régulièrement le matériel roulant. On est passé de la traction à vapeur abandonnée en 1938, crainte d'un approvisionnement difficile en charbon vu les prémices de guerre, à la traction électrique avec des locomotives d'époque, puis aux navettes et rames actuelles. Les horaires de même se sont étoffés et la desserte sur Lausanne améliorée.

Il nous reste donc cette chance inouïe de posséder (encore) un chemin de fer qui ne demanderait pourtant qu'à ce qu'on l'emprunte plus régulièrement, acte qui prouverait mieux que tout le reste sa parfaite utilité.

Les élèves du Pont et de la Combe du Lieu en profitent largement pour se rendre au centre éducatif de chez le Maître.



Notre ligne P.-Br., désormais aux mains de TRAVYS, société qui gère aussi les transport yverdonnois, constitue un véritable patrimoine qui tendrait à être quelque peu oublié voire négligé. A cet égard la destruction de plusieurs gares prouve le peu d'intérêt des autorités locales voire de la société concernée pour les témoins de ce long passé. Celles-ci, dont la disparition n'a guère affecté notre population locale, les raisons de ce désintérêt ne nous apparaissent pas, sont les suivantes :

- Gare du Brassus
- Gare de Chez-le-Maître
- Gare du Rocheray

Avec en plus une menace sournoise de la part des CFF sur la gare du Pont. Nos Inquiétudes à cet égard nous avait incité il y a deux ou trois ans à témoigner de l'utilité de garder cette gare historique, terminal de la ligne Vallorbe – Le Pont, qui avait donc connu la fabuleuse époque des glaciers. En écrivant à l'administration générale des CFF à Berne, il nous fut répondu qu'il n'y avait pas de menaces en ce sens-là, réponse qui ne nous a que peu rassuré. Le danger d'une disparition de cette gare au profit d'un simple abri, existe toujours et reste d'actualité.

On pourra le comprendre, ce patrimoine ferroviaire d'importance, avec autrefois non moins de neuf gares, auxquelles il faut rajouter l'arrêt des Esserts-de-Rive, doit être respecté. C'est là un pan majeur de l'histoire de nos communications.



Rame actuelle entre le Sentier et le Brassus.

Liste des publications en rapport avec la ligne Vallorbe – Le Brassus :

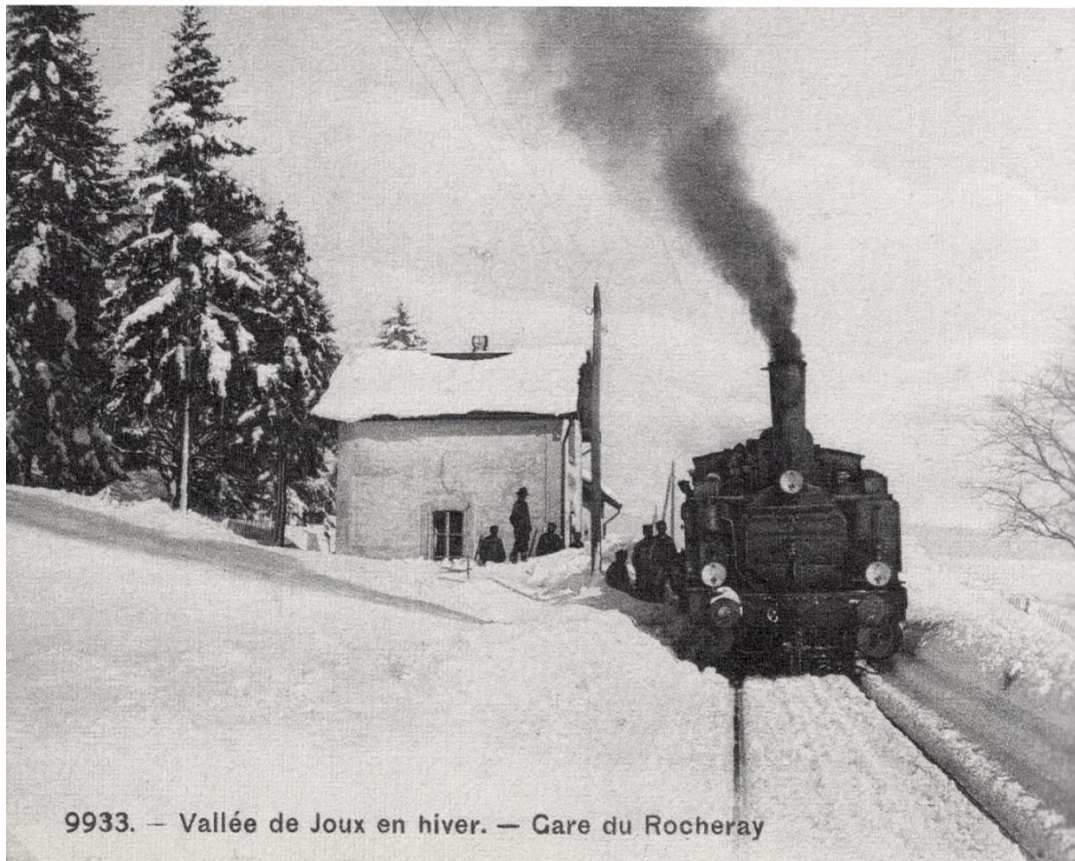
Chemin de fer Pont-Brassus, 75^e anniversaire, Dupuis, 1974

Rémy Rochat, 1886-1986, Cent ans d'histoire du chemin de fer Le Pont-Vallorbe, Künzli, Vallorbe, 1986

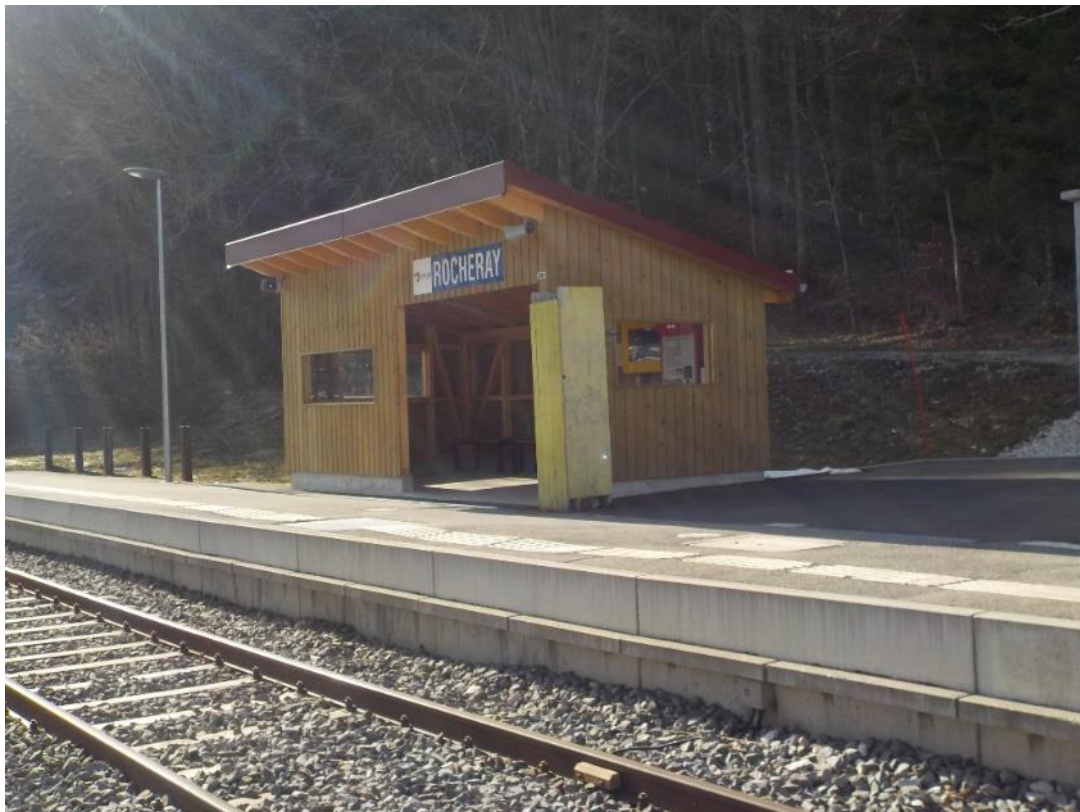
Le chemin de fer à Vallorbe, une épopée internationale, imprimerie de Vallorbe S.A., 1993

Voies normales privées du Pays de Vaud, BVA, 1997

Chemin de fer Pont-Brassus Vallée de Joux, 1899-1999, 100^e anniversaire, Dupuis, 1999 – reprise des pages 11 à 96 de l'ouvrage précédent.



Nos romantiques petites gares sont-elles toutes destinées à finir en hangars, comme ci-dessous ?



L'histoire de la Compagnie du train à vapeur de la Vallée de Joux (CTVJ)

En 1984, des passionnés se réunissent pour tenter de faire revivre la traction à vapeur.

Le 15 février 1985 la CTVJ est officiellement constituée. Environ 15 personnes actives participent à tous les travaux d'entretien ainsi qu'à la mise en marche d'une quinzaine de trains à vapeur durant la saison, dans un bénévolat le plus absolu. A l'heure actuelle, la CTVJ est soumise à toutes les lois, ordonnances, réglementations, formations imposées par l'Office fédéral des Transports (OFT) de manière identique à une compagnie ferroviaire comme Travys SA. Nos chaudières sont inspectées chaque année, par l'Office fédéral des chaudières. Les revenus de la CTVJ proviennent des cotisations des membres de l'Association des amis du train à vapeur (~80 membres à 50.00 francs) de dons divers, la loterie romande et les bénéfices des différentes sorties organisées pendant la saison, parviennent à couvrir les frais de fonctionnement ainsi que des petits travaux d'entretien.

Lors de gros frais de rénovation sur nos locomotives et wagons, nous pouvons compter sur les industries horlogères Combières, les fondations, la loterie romande, les partenaires locaux ainsi que les différentes autorités politiques régionales qui nous appuient afin que nous puissions poursuivre dans notre activité. Nous les en remercions.

Le matériel roulant autorisé est le suivant :

- 2 E 3/3 locomotives à vapeur de type « Tigerli » de 1909 et 1915
- 1 Tem II tracteur électrique-diesel
- 1 Tm I tracteur diesel avec boîte à vitesse manuelle
- 1 WR wagon-restaurant

– 2 B voitures voyageurs de type « Seetal » à plates-formes d'extrémités ouvertes, de 1906

– 2 F3 fourgon à 3 essieux

– 1 Db wagon accompagnement des trains marchandises dit « Spoutnik »

La CTVJ possède l'autorisation d'accès au réseau, le certificat de sécurité et le système de gestion de la sécurité.

Tous ces documents sont délivrés par l'OFT.

La Compagnie a l'espoir que ces différents renseignements vous auront permis de comprendre l'historique de cette magnifique ligne ferroviaire. Ce document n'a pas la prétention d'être exhaustif, pour cela il faudrait d'innombrables pages !

...

Au nom de la Compagnie et de l'Association, nous vous souhaitons un excellent voyage et espérons que vous garderez de nombreux et beaux souvenirs.

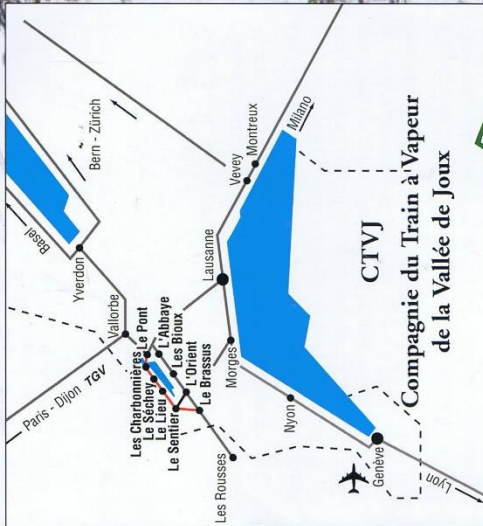


Le hangar du Pont.

rc du matériel:

matériel roulant pouvant entrer dans la composition du train à vapeur est constitué de deux locomotives à vapeur E 3/3 Tigerli (8523 Chippis ou 94 Steig II), deux fourgons D3 datant de 1906 transformés en wagons-bar, de voitures type etal à plateformes d'extrémité ouvertes ainsi que un wagon d'accompagnement type Db Sputnik utilisés à l'époque pour l'accompagnement des trains de marchandises sur la ligne du St-Gothard. composition normale peut accueillir environ 0 voyageurs et il est possible de la renforcer en utilisant la double traction.

dépôt, propriété de la Compagnie, est situé à proximité de la gare du Pont. On y trouve entretenue la totalité du parc, comprenant outre les machines déjà citées, deux tracteurs, des wagons de marchandises et des wagons de service. Une plaque commémorative est installée sur le mur.



CTVJ
Compagnie du Train à Vapeur de la Vallée de Joux

Renseignements:
• Gare du Sentier
Tél.: 021 845 55 15 - Fax: 021 845 63 25

VALLEE DE JOUX
Course sur demande, simple et double traction.

Nombre de places disponibles:

- Contemporains Simple traction 130 - 140
- Sociétés diverses Double traction 210 - 230
- Entreprises
- Mariages
- Etc.



travys A votre service...
www.travys.ch

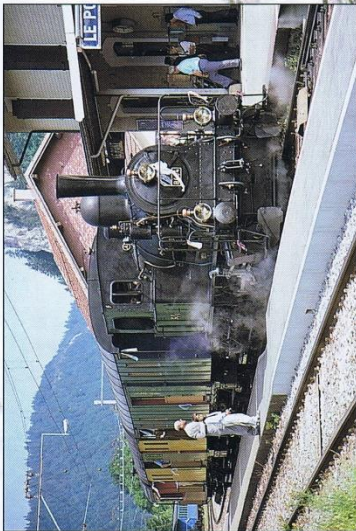


Tous les titres de transport pour la Suisse et l'étranger en vente à la gare

- Carte et abonnement «Gentiane»

Agence de voyages
Personnel qualifié. Profitez des plus belles offres aux meilleures conditions...

Infos: Gare Sentier-Orient
Tél. 021 845 55 15 - lesentier@travys.ch



Le train à vapeur de la Vallée de Joux (CTVJ) circule entre les gares du Pont et du Brassus, dans le Jura Vaudois.

Le parcours d'environ 14 km est très varié. Il permet d'admirer les trois lacs de cette haute vallée jurassienne, soit le lac de Joux (8 km²), le lac Brenet (3 km²) et le modeste lac Tet, qui n'en est pas le moins typique avec la grande chaîne du Risoux en décor de fond. Située à plus de 1000 mètres d'altitude, la ligne court entre forêts et marais, dessert de charmants villages avec de pimpantes gares, le plus souvent d'origine, traverse deux fois la rivière Orbe et comporte même deux courts tunnels. La frontière française n'est jamais très loin: les modernes trames Dominos des CFF ou de TRAVYS relient en 20 minutes la gare du Pont à la gare internationale de Vallorbe, desservie par les TGV.



Depuis le terminus du Brassus, la station des Rousses, avec ses 17 000 lits touristiques est à 15 minutes en voiture.

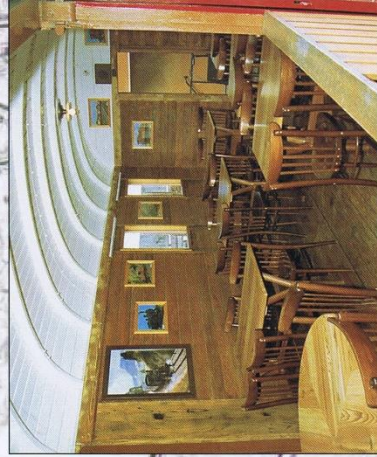
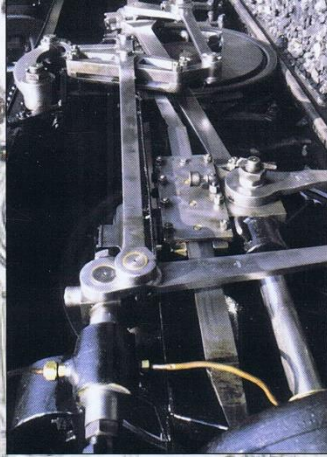
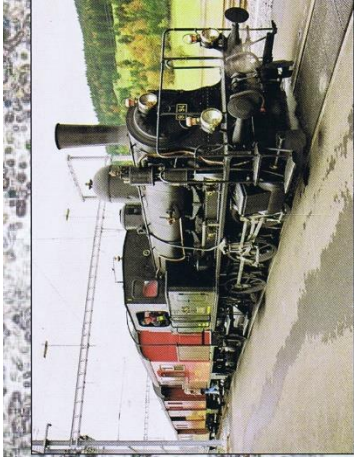
La ligne du chemin de fer Le-Pont-Le Brassus, aujourd'hui propriété de TRAVYS, a été inaugurée le 21 août 1899. Elle prolonge la ligne Le Day-Le Pont, inaugurée le 30 octobre 1886 et qui appartient aujourd'hui aux CFF.

La ligne a été électrifiée dans son intégralité en automne 1938. A cette époque disparaurent les locomotives à vapeur Mallet caractéristiques de la ligne, dont les plus fameuses avaient reçu comme nom Le Sentier et le Risoux.

Depuis 1985, la vapeur est de retour dans La Vallée, projet initié dès 1984 par une équipe de passionnés. Au fil du temps, l'offre s'est étoffée, mais une chose demeure: embarquer dans un convoi de la CTVJ représente un saut dans le passé, de la nostalgie et de l'authenticité à l'état pur avec du matériel roulant exclusivement d'origine suisse.

L'équipe de bénévoles se réjouit de vous accueillir à bord. Dans un ancien compartiment de 3^e classe ou accoudé à un des bars, dans le coin restaurant ou sur une plate-forme panoramique extérieure, il y en a pour tous les goûts. Trains à l'horaire, trains fondue ou trains spéciaux pour groupes, sortie d'entreprise ou mariage, l'équipe de la CTVJ se mettra en quatre pour que le voyage reste inoubliable.

Pour survivre, le train à vapeur de la Vallée de Joux a besoin de votre soutien. Laissez-vous donc tenter par un voyage au «bon vieux temps», vous contribuerez ainsi à la sauvegarde d'un patrimoine historique régional de grande valeur. Les chauffeurs, mécaniciens, chefs de train, hôtesses de bar, tous et toutes bénévoles, se réjouissent de votre visite. Vous pouvez aussi contribuer par un don, en cotisant auprès de l'association des Amis du train à Vapeur (50.-/an) ou en souscrivant à une part de la coopérative CTVJ (100.-).



La solution

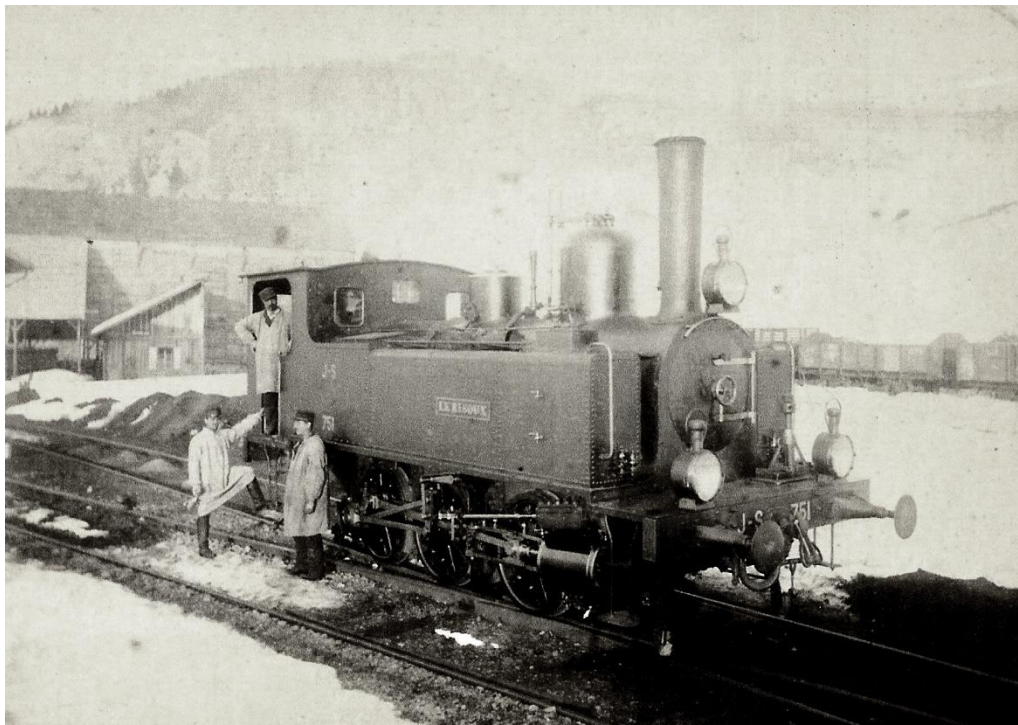
baudat
imprimerie

www.baudat-favj.ch

ch. du viaduc 12 - prilly • cp 163 - 1000 Lausanne 16
m +41(0)79 372 18 11
t +41(0)21 661 30 80 - f +41 (0)21 661 30 81



Rentrez vite vos draps, mesdames et messieurs !



L'une des deux premières locomotives du Le Pont-Vallorbe stationnée au Pont, proche des glaciers.



Au Brassus, entre le 1^{er} février et le 3, 1907, journées d'hiver terribles pour le chemin de fer. Comme les locomotives type Mallet ne semblent intervenir à la Vallée que dès 1920, on peut supposer ici qu'il s'agisse encore de l'une des deux locomotives du début. Et pourquoi pas celle nommée Le Sentier, dont nous ne posséderions pas d'autre photo.

Auto-transports Vallée de Joux - AVJ –

Le versant oriental de la Vallée n'ayant pas pu accueillir le chemin de fer en 1899, on en resta à la bonne vieille diligence, celle-ci partant du Pont pour rejoindre le Sentier en passant par les Bioux et l'Orient de l'Orbe.

Rude et héroïque époque, relatée par Charles-Edouard Rochat dans son ouvrage : AVJ, 1920-1970, 50^e anniversaire auto – transports de la Vallée de Joux, S.A. – Les Bioux, Imprimerie Pierre Rochat, le Pont.



La diligence Vers-chez-Grosjean, aux Bioux.

Il serait naturellement vain de tenter de retrouver l'une ou l'autre de nos vieilles guimbardes qui, pendant des décennies, ont sillonné la Vallée, autant d'un côté que de l'autre. Les dernières mises au rencart en 1920, quand se crée l'AVJ qui va servir naturellement d'emblée les véhicules à moteur.

Un parc qui évoluera et s'étoffera au fil des ans, jusqu'à atteindre des proportions considérables aujourd'hui, avec même un centre à l'extérieur de la Vallée.

Restons en celle-ci et admirons ce premier véhicule.



Au Pont, dans l'attente du prochain départ. 1934, avec Pierre Aubert, conducteur.



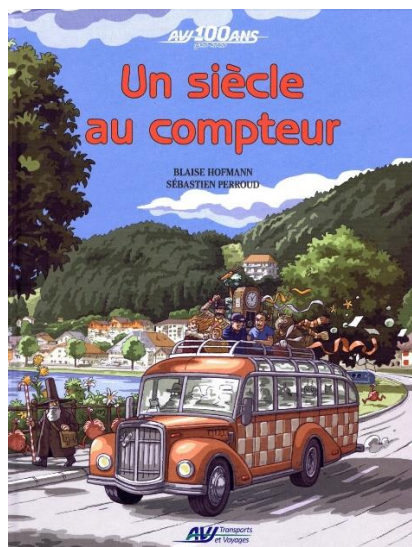
Un autobus qui constituera le corps d'une cabane au Pré d'Etoy, au pied du Mont-Tendre, dite Bon Accueil.



Le rôle prioritaire de l'AVJ en hiver pour dégager nos routes. Ici entre Pétra-Félix et le col du Mollendruz.

En 2010 intervient la publication d'une plaquette : AVJ, 1920-2010, 90^e anniversaire de l'AVJ. Format oblong, 16 pages, celle-ci nous permet de visionner la plupart des véhicules utilisés en ces 90 ans d'existence.

Mais la plaquette du 100^e sera d'un tout autre niveau. Volume de 86 pages, richement illustré, à la manière d'une BD, il nous offre un fameux historique de la société. Avec en plus une manière très innovante de nous présenter un pan de l'histoire locale. Cet ouvrage a malheureusement souffert dans sa distribution du fait que le Covid vint annuler les manifestation prévues pour ce 100^e qui, sauf erreur, n'eut jamais lieu. On se consolera avec la lecture de cette remarquable publication.



Les Forces de Joux, puis la CVE et enfin Romande Energie

Le problème de la régularisation des eaux de nos lacs fut d'actualité déjà au temps de LL.EE. qui envisagèrent les premiers en 1630 de creuser un tunnel afin de pouvoir évacuer un surplus soudain de précipitations. Vœu pieux, la technique ne permettait pas à l'époque de creuser le dit tunnel sur une distance de deux km et demi. On en resta là.

Dans nos maisons, on s'éclairait toujours à la chandelle, à la lampe à huile ou au pétrole. Pendant des siècles, seules la lune et les étoiles illuminent la nuit, avant que l'éclairage public ne soit installé en 1889, avec deux lampadaires au Lieu, un au Séchey et deux aux Charbonnières. On utilise alors de la néoline dont les stocks posent problèmes dans les locaux des hangars des pompes. On craint l'incendie. Ce système rudimentaire nécessite la présence d'allumeurs de réverbères. Il y a là toute une poésie qui disparaîtra avec l'électricité.

Rappelons qu'en cette année 2022, économie oblige, ou entourloupe de première, on interrompt l'éclairage public de 11 heures du soir à cinq heures du matin. Cette économie d'énergie, en comparaison de celle qui sera consommée le lendemain par le parc de machines de toute notre industrie locale est tout simplement ridicule. Simple obéissance en fait à des directives venues d'on ne sait trop où et qui n'ont sans doute qu'un seul but : marquer les esprits !

La fin du XIXe siècle, avec une technique florissante et la perspective que l'on arrivera à réaliser n'importe quel projet, voyait renaître ces perspectives. Cela alors même que l'on pourrait faire d'une pierre deux coups, régler le problème de la régularisation de nos lacs en même temps que produire de l'électricité.

Les premières vues en ce sens émanèrent de privés, les Le Coultre de la Grande Maison en particulier, qui pensaient faire une magnifique affaire si le projet avait pu aboutir. Il n'en fut rien. L'Etat veillait, qui ne pouvait manquer l'occasion d'introduire l'électricité dans ces régions reculées du canton. Si bien que ce fut une compagnie d'Etat, les Forces de Joux, qui mena le projet d'un bout à l'autre.

Les rapports furent nombreux, les études fleurirent, le journal local se fit le porte-parole de cet engouement nouveau pour l'énergie. Les travaux commencèrent, gigantesques, bien que n'ayant laissé que peu de trace dans la mémoire populaire. Ils furent menés à bien. Ainsi en 1903, grâce à l'usine La Dernier, à Vallorbe, la Vallée disposait de l'électricité facturée toutefois seulement à partir du début de 1904.

Mais le programme de construction ne concernait pas seulement cette usine électrique située au Pied du Crêt des Alouettes au milieu duquel sortaient les eaux de nos lacs pour s'engouffrer dans d'énormes tuyaux. Ainsi tout au long de l'Orbe seraient installées des usines électriques, seraient construits des barrages, poserait-on tuyau sur tuyau, bref, rendait-on l'Orbe apte à nous fournir de l'électricité, pour l'éclairage d'abord, puis pour la bonne marche de nos usines.

L'entreprise sut se maintenir à flot pendant le plus d'un siècle qui nous sépare des premiers travaux. Elle devait se moderniser au fil des ans et puis changer de nom ainsi qu'on a pu le voir plus haut.

Et ronronnaient les générateurs, et brillaient nos lampes électriques, et tournaient à plein régime nos moteurs électriques, de manière à ce que le charbon put être délaissé au profit de cette nouvelle source d'énergie, tout à fait renouvelable selon nos critères actuels.



Les travaux de construction furent confiés à des ressortissants italiens pour la plupart.

Mais laissons les conseils à leurs soucis administratifs et financiers et voyons les résultats tangibles de toutes ces parlottes : les techniciens sont à l'œuvre et l'instrument de travail de la Compagnie s'élabore. Les plans des travaux ont été soumis à l'approbation du Conseil d'Etat et ceux concernant particulièrement la régularisation des eaux ont été présentés au Département fédéral de l'intérieur en vue d'obtenir une subvention de la Confédération. On espérait une aide de 400 000 francs représen-



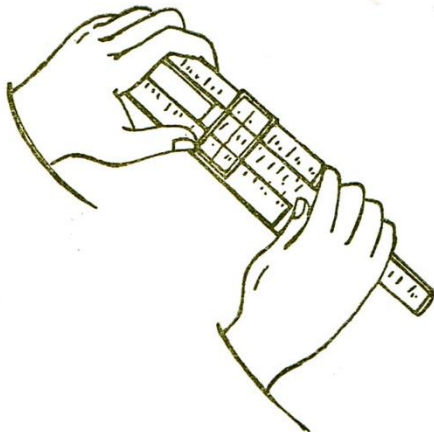
tant le tiers du coût de ces travaux d'intérêt public : on obtiendra 350 000 francs seulement.

Ces plans étant adoptés, c'est le moment de voir ce qu'ils préparaient :

Le niveau des lacs de Joux fluctuait entre les cotes de 1001,31 mètres (au-dessus du niveau de la mer) et de 1007,31 mètres, cette dernière cote représentant une catastrophique crue de 6 mètres. Les spécialistes décidèrent de limiter le niveau supérieur à la cote acceptable de 1004,81 mètres qui constituait un supplément d'eau de 30 millions de mètres cubes. Le niveau moyen de 1003,31 mètres laisserait encore une réserve disponible de 16,9 millions de mètres cubes.

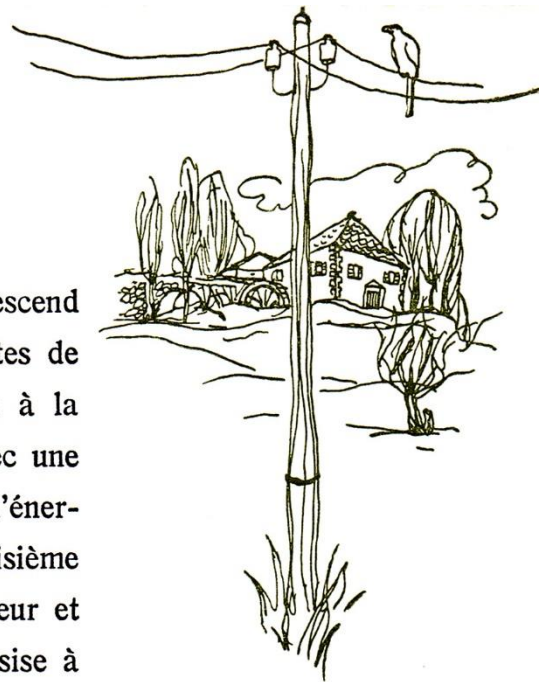
Les supputations et calculs montrèrent que, pour régulariser ainsi ces eaux, il fallait pouvoir évacuer 18 millions de mètres cubes d'eau en 10 jours, ce qui déterminait un

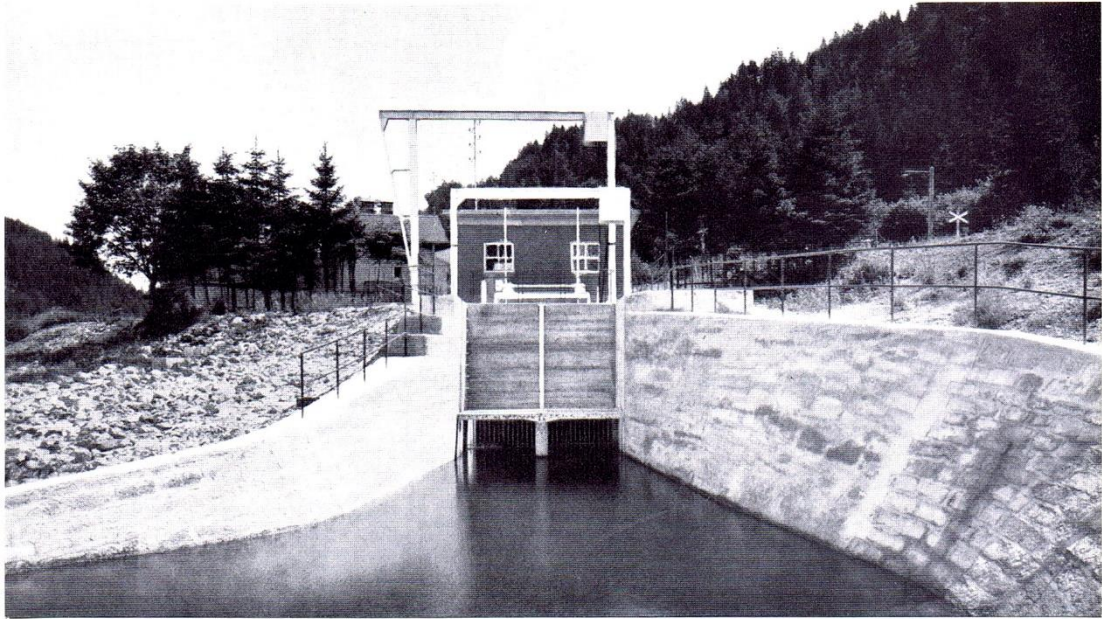
débit maximum de 26 mètres cubes par seconde. Les plans prévirent à cet effet une prise d'eau dans la partie nord du petit lac Brenet, un tunnel d'adduction, totalement souterrain, de 2632 mètres de longueur à faible pente (3 ‰) ayant 2 m. 20 de largeur et 2 m. 60 de hauteur, taillé dans le roc et à travers divers terrains de cette région mouvementée jusqu'à une chambre d'eau à



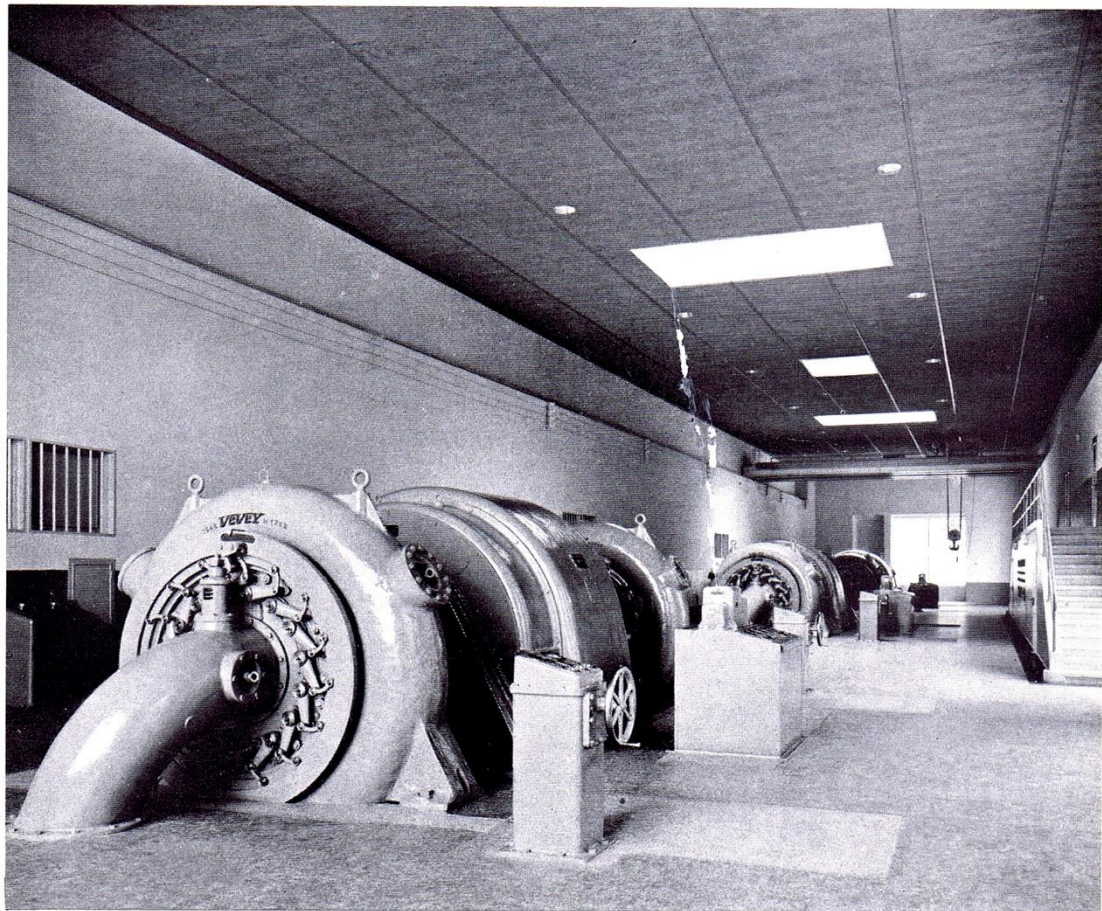
déversoir accrochée sur la pente qui descend du Crêt des Alouettes. De là, 2 conduites de 722 mètres chacune restitueraient l'eau à la rivière Orbe à raison de 20 m³/sec. avec une chute de 237 mètres. La production de l'énergie électrique était assurée par une troisième conduite forcée de 620 mètres de longueur et 236 mètres de chute alimentant l'usine sise à La Dernier. La possibilité d'installer 2 conduites nouvelles était prévue. L'usine de La Dernier, installée sur la rive droite de l'Orbe, comportait dans cette première étape 5 groupes principaux de 1000 CV pouvant produire soit du courant triphasé soit du courant monophasé à la tension de 13 500 volts et 2 groupes auxiliaires de 150 CV pour le courant continu nécessaire à l'excitation des alternateurs. L'équipement électrique de l'usine comportait 2 jeux de barres triphasées et 1 jeu de barres monophasées, chaque machine pouvant débiter sur l'un ou l'autre de ces 3 jeux. Cet ensemble alimentait 4 départs triphasés et 7 départs monophasés munis de disjoncteurs « à piston » avec déclencheurs à maximum d'intensité et de parafoudres à cornes avec résistances hydrauliques.

Le réseau, lui, devait desservir un territoire de 1300 kilomètres carrés qui, débordant le canton de Vaud, étendrait ses lignes jusque sur le pays neuchâtelois et jusqu'en





Usine de La Dernière - Prise d'eau du lac Brenet (1947)



Usine de La Dernière - Salle des machines (1947)



Vallorbe, la Dernier 27 décembre 2022, une usine du plus beau vert !



Voilà où arrive notre eau !

Au niveau de la Vallée les Forces de Joux se signalèrent par quelques témoins industriels. Au bord du lac Brenet avec les murs entourant les entonnoirs désignés comme suit : Entonnoir Neuf, Grand Creux, avec une vanne permettant de libérer les eaux du lac Brenet en cas de fortes crues – Entonnoir aux Italiens – Cavaz à la Metsire. Signalons la prise d'eau visible ci-dessus. Installation au niveau du pont de la Goille d'un barrage retenant les eaux du Lac de Joux et d'un système de grue et de poulies pour faire passer une barque d'un lac à l'autre. Rajoutez la prise d'eau du bord occidental du Lac de Joux, bâtiment sans doute le plus laid de toute la Vallée. Cabane de mi-distance au bord de la route cantonale le Pont-Les Charbonnières de ce passage souterrain des eaux se déversant dans le lac Brenet par une bouche bétonnée à quelque distance de la rive. Autrefois l'eau arrivait en retrait du lac dans une sorte de caisson fait de planches verticales. Les chevennes (poissons non comestibles) y abondaient, gros comme des brochets.

En prime deux ou trois entonnoirs murés au bord du lac de Joux, plus naturellement Pégase. Ainsi avons-nous fait le tour des éléments visibles des anciennes Forces de Joux à proximité de nos deux lacs.

Forces de Joux donc devenues aujourd'hui Romande Energie. Les ouvrages sur le sujet, ne sont pas nombreux. On ne peut que citer :

FMJ 1904-1954 CVE. La Compagnie vaudoises des forces motrices des lacs de Joux et de l'Orbe. 90 pages avec illustrations.

Le Centenaire, Journal du groupe CVE-Romande Energie pour les cent ans de l'entreprise 1901-2001, grand dépliant de 8 pages.



La déforestation avait été intense pour permettre les travaux de la pose des deux conduites. La nature a depuis lors repris ses droits, de manière à ce qu'il ne reste plus aujourd'hui de visible que les conduites forcées. Crêt des Alouettes et usine La Dernier. FMJ, 1904-1964, CVE.

Service électrique Vallée de Joux

Compagnie vaudoise des forces motrices des lacs de Joux et de l'Orbe

Police N° 6039 ADMINISTRATION DU VILLAGE DE L'ABBAYE L'ABBAYE.

-ECLAIRAGE PUBLIC.-

ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE

A FORFAIT

4^{me} TRIMESTRE 1922

Le 1/4 de l'abonnement annuel réduit de 15⁰/₀

Acquitté, le 15 I 1923.

Montant à payer Fr. 102.85 (net)

Frais

Sanatour, Imp. Edw. Dupuis. - 44,410 ex. X. 4021.

Myllan

Mais revenons un peu en arrière. Suite à la création d'un réseau de production d'électricité utilisant les lacs de Joux, Brenet et l'Orbe, la compagnie des Forces de Joux va étendre son mandat et pourvoir elle-même à la distribution d'énergie électrique dans les communes. La concession de l'exploitation du réseau électrique communal aux Forces de Joux était prévue pour une durée de cinquante ans. Cependant la possibilité existait de la racheter, ce que feront les deux communes du Chenit et du Lieu en 1923, l'Abbaye restant à l'écart. De là naîtra le Service électrique intercommunal Le Chenit-Le Lieu (SECL) qui racheta bientôt la ligne primaire du transport d'énergie électrique, soit le réseau HT Le Pont-Le Brassus, cela pour un montant de 27 500.- avec 4 565.- à la charge de la commune du Lieu.

Si les villages principaux furent d'emblée alimentés en électricité dès 1903, ce ne fut pas le cas des hameaux secondaires qui durent patienter de longues années.

Les Forces de Joux gardaient cependant le contrôle intégral de nos lacs. Quand fut projeté l'aménagement d'une galerie souterraine et d'un barrage entre le lac de Joux et celui de Brenet en 1942, abaissant le niveau de ce dernier de plus de deux mètres, l'opposition des autorités et des habitants du village des Charbonnières n'y pourrait rien, balayée qu'elle serait par la toute puissante compagnie dont les intérêts mêmes étaient défendus par des personnalités de la région membres de son Conseil d'administration.

Le bord du lac Brenet, reculé de près de cent mètres entre les Charbonnières et le Pont, laissa apparaître une immense zone blanche et désertique. Heureusement, la nature est puissante ; six ans après, le professeur Samuel Aubert releva déjà la présence d'une végétation riche et diverse qui colonisait les lieux et qui, selon son analyse, se verrait bientôt accompagnée de différentes espèces d'arbres. Constat vérifié, le bord du lac Brenet, un demi-siècle plus tard, était devenu un riche biotope dans lequel il était même nécessaire désormais de procéder à des coupes occasionnelles.

L'achat du réseau électrique, puis son exploitation par le Chenit et le Lieu, fut une bonne affaire et permit de réaliser des bénéfices intéressants, que l'on pouvait estimer à 350 000.- en moyenne de 1928 à 1953, en y ajoutant les fonds de réserve, de roulement et une part d'outillage.

Le Service électrique s'installa alors au Sentier dans un bâtiment industriel racheté de ses précédents propriétaires. Ces chiffres séduisirent la commune de l'Abbaye qui souhaita se joindre à l'entreprise en 1954-1955. Son admission fut aussitôt acceptée du fait que « la Vallée de Joux forme une entité complète et qu'une commune ne peut s'écarter des autres sans rompre une harmonie naturelle de bonne ordonnance ».



La distribution de l'électricité allait garnir nos villages d'innombrables poteaux et autres transformateurs d'une esthétique discutable. Mais le progrès était à ce prix et personne en ce temps-là n'aurait sans doute pensé à discuter de telles implantations.



La profusion des poteaux partout, dans les villages, entre les villages, derrière les villages, d'un côté ou de l'autre de la Vallée, est phénoménale. Elle concerne autant l'électricité que le téléphone.

Bonport et les entonnoirs du lac Brenet

Entonnoir de la cave à la Metsire

La Metsire était une sorcière. Des histoires couraient très certainement autrefois sur elle qui toutes ont été définitivement perdues et que nous ne réinventerons pas. Ne reste donc plus que le nom. Nous avons choisi ce site infiniment romantique, avec son entonnoir étroit et profond situé au fond d'une faille rocheuse certes modeste, mais relativement impressionnante, pour vous parler des essences forestières que l'on pourra admirer en parcourant notre sentier pédestre et historique du lac Brenet.

Bonport I – Le complexe industriel

Bonport, autrefois Bettafolz, fut un des hauts-lieux de l'industrie métallurgique combière. Et pourtant nul aujourd'hui, la zone n'ayant gardé aucun bâtiment, ne pourrait plus imaginer qu'autrefois et pendant plusieurs siècles, une vie industrielle et agricole intense s'était développée en ces lieux écartés. L'entonnoir de Bonport est aussi appelé Grand Creux qui plus d'une fois en ce siècle, désormais muré et muni de vannes, fut ouvert pour permettre une vidange accrue de l'eau de nos lacs lors d'inondations.

Cet entonnoir, moins important autrefois¹, permettait aux eaux du lac Brenet de s'écouler naturellement sous forme de chute pour ensuite se perdre dans les failles du rocher pour aller alimenter bientôt la source de l'Orbe. Cette chute permettait d'actionner des bâtiments industriels tels que scierie et moulin. Une industrie du fer importante se trouvait aussi à proximité, avec notamment un martinet placé sur un autre entonnoir voisin aujourd'hui comblé², une aciérie et une affinerie.

La première concession de l'Embouchaz – encore un autre nom ! - fut accordée en 1524 par les moines de l'Abbaye aux frères Jean et Jacques Rochat. En 1549 les deux frères possédaient encore chacun la moitié de l'entreprise.

Celle-ci, après qu'elle eut appartenu tout le XVI^e siècle aux descendants de cette même famille Rochat, fut rachetée le 4 avril 1602 par le citoyen Hippolithe Rigaud, bourgeois de Genève. Cet homme donna une impulsion exceptionnelle à ce site industriel qui put comprendre, dès ce temps-là, non moins d'une dizaine de bâtiments.

Bonport fut à nouveau repris par la famille Rochat³ puis enfin racheté par la commune de l'Abbaye en 1777. Elle le garda jusqu'en 1852, sans jamais faire pourtant aucun bénéfice, les pertes par contre étaient récurrentes avec la gestion de ce complexe industriel – il ne restait plus en fait depuis longtemps que la scierie et le moulin - qui perdit peu à peu de son importance⁴ pour être finalement détruit par l'inondation de fin 1882. Plus aucun bâtiment ne fut jamais reconstruit.

L'expropriation des lieux par l'Etat de Vaud se fit le 2 septembre 1892.

A la grande époque le minerai de fer provenait en partie des mines de fer des Charbonnières, situées, les plus proches, à quelque 1500 mètres de là. On accédait à Bonport, soit par le chemin du bord du lac, soit par celui de l'Epine qui descend à flanc de coteau.

Une ferme se dressait aussi à proximité du site de Bonport. D'un style architectural très élégant, elle avait probablement été reconstruite dans le cours du XVIII^e siècle. Elle brûla dans un incendie le 17 décembre 1898. Elle était alors tenue par un aubergiste du nom de Matiola qui faisait de bonnes affaires le dimanche quand la population locale venait se détendre en de jolies promenades au bord du lac. Des restants de murs témoignent encore de cette ancienne bâtisse et de son accès arrière au pont de grange.

Bonport jouit d'un micro-climat qui le situe parmi les meilleurs de la région. L'endroit recèle aussi des fleurs exceptionnelles.

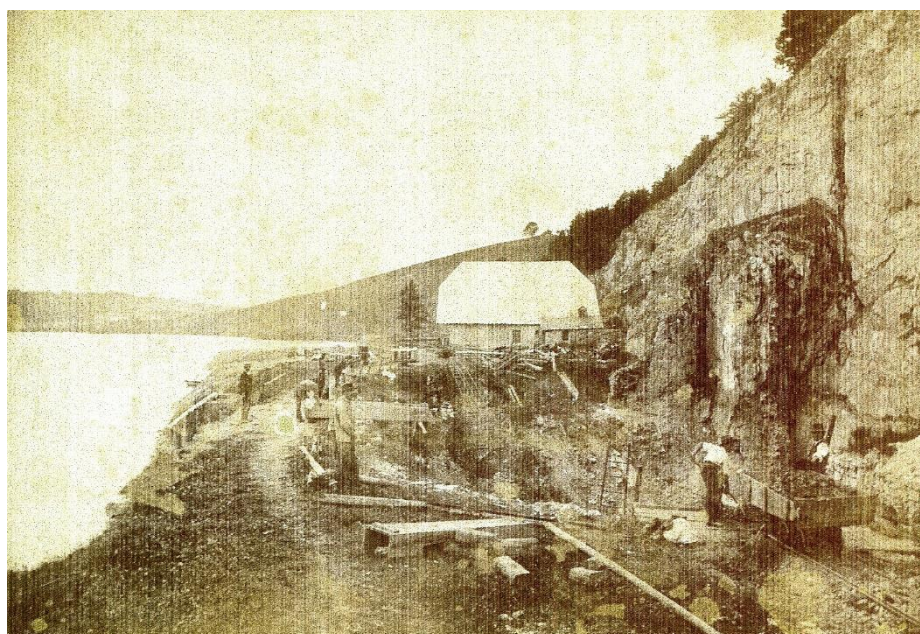
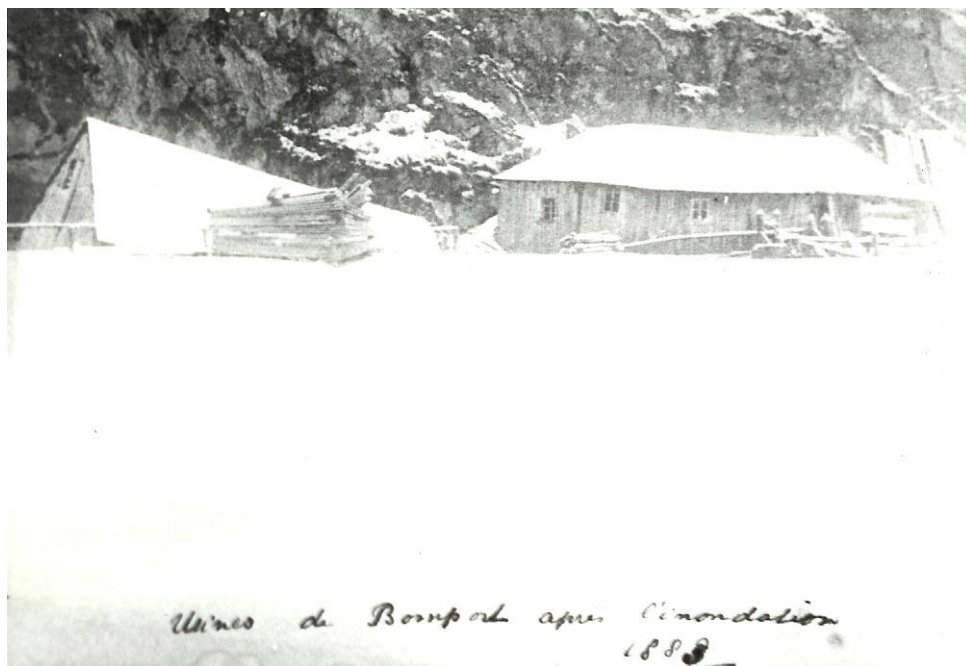
¹ Il a été réapprofondi entre 1891 et 1893 par l'Etat de Vaud, devenu maître des lieux par expropriation, en vue de découvrir de nouvelles cavités ou d'agrandir les ouvertures déjà existantes. On en était à croire encore à l'époque que l'on pouvait augmenter le débit des eaux en agrandissant les ouvertures. Or des scientifiques avaient prouvé depuis longtemps déjà que les possibilités d'absorption de la plupart des entonnoirs de la Vallée étaient déterminées, non pas avant tout par l'importance des orifices extérieurs, mais bien plutôt par le diamètre des canaux souterrains.

² Dit le Creux- Martinet, qui servit longtemps de décharge publique aux gens des Charbonnières.

³ Parmi ceux-ci un Edme Rochat quitta Bonport à la fin du XVII^e siècle pour la Franche-Comté où il prospéra dans la métallurgie, laissant une descendance nombreuse qui prit finalement le nom de Rochet.

⁴ Les feux de forges végèterent encore au début du XVIII^e siècle. Ils s'éteignirent en 1724.

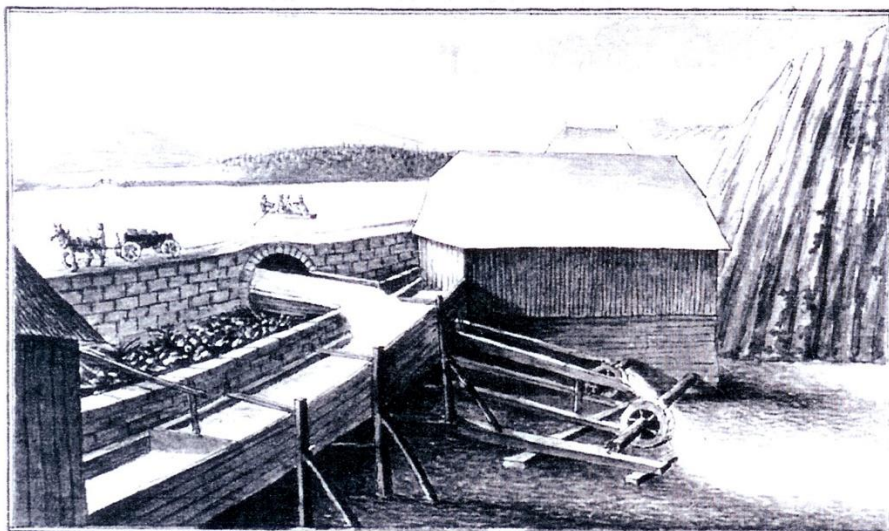
Le site, en dépit désormais de l'absence de tout témoignage historique, mis à part les vannes des anciennes Forces de Joux et l'immense mur séparant l'entonnoir du lac Brenet, reste hautement romantique et vous étonnera.



Le réapprofondissement du Grand-Creux à la fin du XIXe siècle. L'énorme quantité de matériaux extraite de l'entonnoir à l'aide de wagonnets mis sur rail et traînés par chevaux à l'aide d'un carrousel, servit à remblayer la grande place que l'on découvre à proximité aujourd'hui.



La très belle maison de Bonport



Motiv des Intégrations au sein du site de Bonport, dans la Vallée du Rhône, à la fin de la construction de la Vallée du Rhône, en 1816, par Hans-Conrad Escher.

Dessin de 1816 de Hans-Conrad Escher, réalisateur en d'autres lieux du canal de la Linth. Nous tenons ici la seule représentation élaborée du moulin (à droite) et de la scierie (à gauche), avec le jeu complexe des canaux et des rouages de ces deux bâtiments industriels.

Bonport II – L'Entonnoir-neuf

Nous venons de laisser derrière nous l'entonnoir du Creux-Martinet désormais comblé, repérable cependant par le mur de séparation qui l'isolait autrefois du lac et qui est resté. Cet entonnoir faisait partie du complexe industriel de Bonport.

L'Entonnoir-neuf n'eut jamais de fonction particulière dans le sens d'une industrialisation. Il fut simplement muré en 1901 pour éviter au lac Brenet des déperditions d'eau inutiles suite à sa transformation en réservoir d'accumulation.

Les entonnoirs, vaste sujet, très communs pour le natif, mystérieux et inquiétants pour le visiteur du dehors.

Qu'est-ce d'abord qu'un entonnoir ? Il s'agit simplement d'une cavité, à fleur d'eau ou souterraine qui permettait autrefois, quand nos lacs n'avaient pas d'émissaires autres que naturels, aux eaux de la Vallée de Joux de quitter celle-ci pour ressortir à la source de l'Orbe – on devrait plutôt parler ici de résurgence – visible à Vallorbe et désormais visitable, un spectacle à vous couper le souffle !

Les entonnoirs étaient tous situés sur les rives occidentales des lacs Brenet et Joux.

Pour le lac Brenet on en découvrait cinq (désignés des Charbonnières en direction de la Tornaz):

1. L'Entonnoir-neuf
2. Le Creux-Martinet
3. Le Grand-Creux soit Bonport
4. L'entonnoir dit Le Creux aux Italiens
5. L'entonnoir de la Cave à la Metsire.

L'entonnoir des Epinettes rompait avec le positionnement ordinaire, puisqu'on le trouvait au village même des Charbonnières, bouché aujourd'hui, situé en contrebas de la route cantonale, sous le hangar Doret. On projeta d'y construire un moulin suite aux mauvais services des ténementiers des bâtiments de Bonport au XVIIIe siècle.

Les trois principaux entonnoirs de la rive occidentale du lac de Joux étaient :

1. Entonnoir du Moulin du Rocheray – toujours visible – et utilisé autrefois pour faire fonctionner un bâtiment industriel
2. Entonnoir du Pré-Lionnet
3. Entonnoir de la Roche-Fendue.

Il va de soi qu'il existait et qu'il existe encore quantité d'autres cavités qui se trouvent situées plus bas que les entonnoirs connus et qu'il ne fut pas possible de colmater. C'est par ces cavités que nos lacs, pour l'essentiel, alimentent la source de l'Orbe.

Il arrivait autrefois un phénomène assez particulier, c'est qu'en cas de fortes pluies, ces entonnoirs, loin d'absorber encore de l'eau, la refoulaient. On peut comprendre ainsi que les cavités souterraines n'arrivaient plus à éliminer tout le liquide reçu qui par conséquent remontait en surface.

Les entonnoirs ont toujours eu mauvaise presse, surtout ceux du lac Brenet considérés par les foules méfiantes comme dangereux, générateurs de tourbillons

et par lesquels les imprudents pourraient être aspirés pour être ensuite refoulés sur Vallorbe ! Il s'agit naturellement d'une légende sans fondement, peut-être ancienne, perdurant très certainement par l'inquiétude que peut procurer le lac au niveau de la prise d'eau de la Tornaz.



Les eaux du lac Brenet se déversant dans l'entonnoir du Grand-Creux au début du XXe siècle. La cavité de sortie se trouve dans le bas, au milieu de la prise de vue, au pied même de la falaise rocheuse de l'endroit.



L'entonnoir en fonction en 1896, l'eau arrive du lac Brenet en un volume qui ne peut être éliminé au fur et à mesure par la cavité devenue ici sous-lacustre. On distingue parfaitement, juste sous la ferme de Bonport, le chemin où étaient posés les rails d'évacuation des matériaux de l'entonnoir en voie d'agrandissement.

Les postes

Une régalie d'état dès longtemps en arrière. Tout un service de diligence fut créé pour joindre La Vallée à Cossonay. Des dépôts existaient dans chaque village. Le Pont semble être devenu le point de départ pour la distribution dans

le reste de la Vallée. Les serviteurs des postes furent rémunérés par la Confédération dès 1851. Les services de notre régie nationale furent souvent mécontents de notre manière de déblayer les routes. Ils intervinrent même pour que nous utilisions des engins plus modernes que la simple pelle. Le cheval et le triangle furent introduits en 1863 dans la commune du Lieu

Dans chacun de nos villages les bureaux de poste changeront cinq ou six fois de place avant de se fixer d'une manière qui semblait désormais définitive. C'était sans compter sur une société en recherche permanente de son équilibre, ce qui fit que nombre de ces bureaux allait disparaître au profit d'une centralisation maximale.

Que d'objets, que d'équipement ont nécessité la poste. La collecte serait ici très impressionnante pour le cas où tout ce matériel se retrouverait encore. De nombreux ouvrages relatent l'histoire de la poste suisse. Sur le plan local, seules les Editions le Pèlerin se sont penchées de manière attentive sur le sujet. Ses ouvrages, tirés de manière confidentielle, sont depuis longtemps épuisés.



Photo composite, avec le facteur et sa charrette, ici sur patin, telle qu'on la trouva pendant des décennies. Chacun aura reconnu le Pont et sa vieille église.



Poste du Sentier. Nous sommes entre 1900 et 1920. La diligence, partie du Pont, arrive à la capitale. Sur le toit la distribution des fils téléphonique.



Nos postiers à l'œuvre. Est-ce à la Vallée, est-ce ailleurs, c'est plus ou moins sans importance puisqu'une telle scène pouvait se retrouver partout dans le pays.



Côté oriental du lac, le matériel postal passe encore par la diligence. Belle image d'hiver : ambiance, équilibre parfait de la photo, attitude des figurants, vieilles maisons, tout y est !



Rue de L'Abbaye. A droite, au milieu du voisinage, la poste avec la charrette en attente devant le bureau déjà géré à l'époque de cette toile par la famille Clerget. Toile de Tell Rochat.



Matériel de l'ancienne poste de L'Abbaye.



Vide-grenier à la maison Clerget. Le Patrimoine récupère la sacoche du postier, la balance de la poste et la capote du postier. Voir à son sujet la carte postale du postier du Pont en hiver.



La cariole postale du fond Marc Guignard de l'Orient. Restaurée avec au moins trois ou quatre couche de jaune pour arriver à satisfaction.

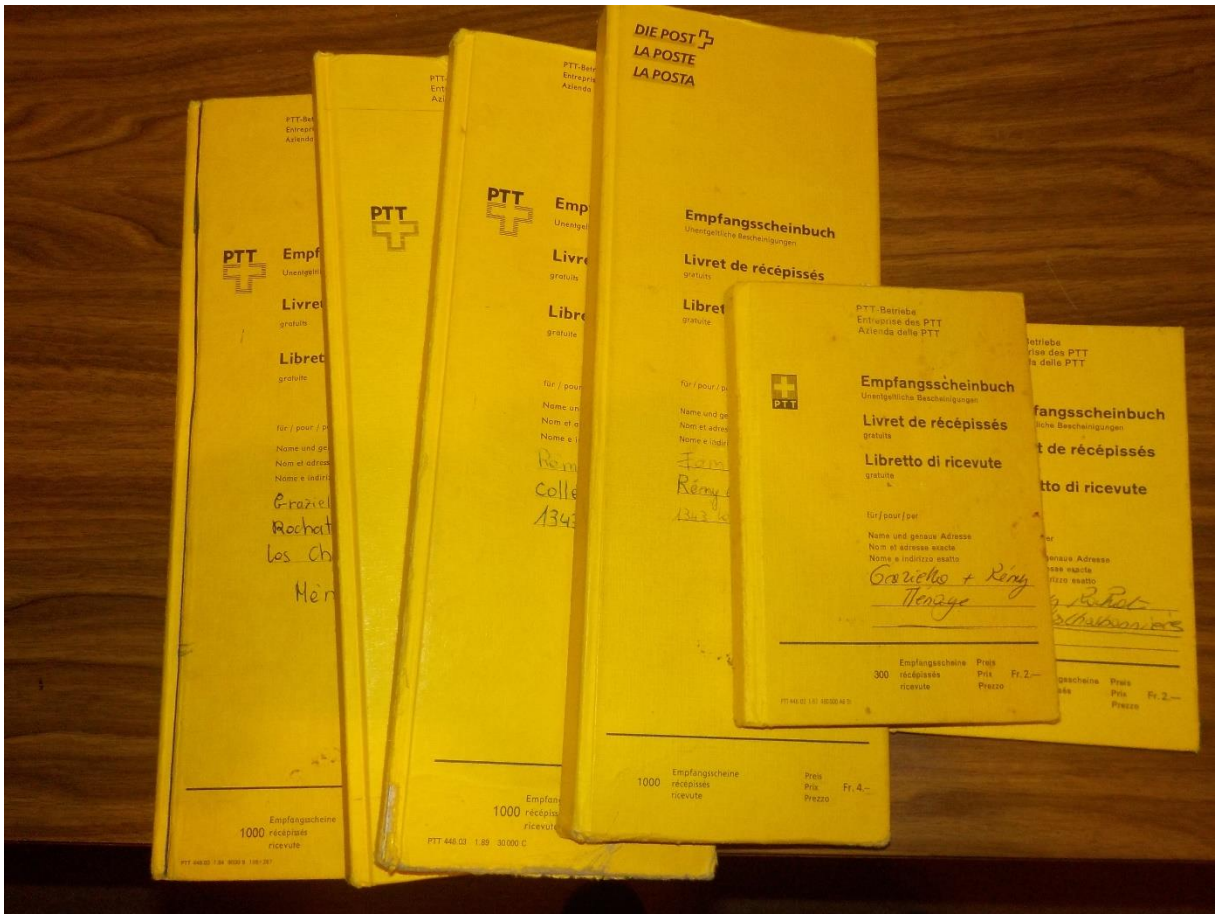
Les postes et la philatélie

Les timbres, univers merveilleux en lequel nous avons plongé dès notre connaissance du monde, demandant naturellement à nos parents de garder tout ce qui pouvait y ressembler de près ou de loin.

Pour la constitution d'une collection, il faut relire Goscinny qui nous propose un texte sur le sujet dans ses premiers Petit Nicolas !

Enfin, quoi, c'est là un domaine qui nous a passionné, que l'on a oublié et puis que l'on a repris sous une forme simplifiée. On garde tout, on ne trie rien.

Le désintérêt de beaucoup de collectionneurs pour le timbre tient aujourd'hui à d'autres domaines de collections, mais aussi aux oblitérations qui ne présentent plus aucun intérêt, tout étant timbré désormais pour notre région à Eclépens. Tandis que tout récemment encore, chaque bureau de poste, même le plus modeste, était doté de son timbre propre. Il y avait matière à collectionner rien qu'avec les oblitérations.



Ces carnets que l'on remplace aujourd'hui par des paiements faits directement par internet.

Fr.	c.	Taxa Tassa c.	Unterschrift des Postbeamten Signature de l'agent postal Firma dell'agente postale	Datumstempel Timbre à date Stallo e data
Betrag / Montant / Importo 17 50			<i>[Signature]</i>	LES CHARBONNIERES 14-6.84-12 2 a
Betrag / Montant / Importo 38 70			<i>[Signature]</i>	LES CHARBONNIERES 14-6.84-12 2 a
Betrag / Montant / Importo 1500			<i>[Signature]</i>	LES CHARBONNIERES 28-6.84-12 2 a
Betrag / Montant / Importo 439 70			<i>[Signature]</i>	LES CHARBONNIERES -7-7.84-10 2 a
Betrag / Montant / Importo 92 70			<i>[Signature]</i>	LES CHARBONNIERES -7-7.84-10 2 a

Les oblitérations locales.



Schweizer Briefmarken
Timbres-poste suisses
Francobolli svizzeri
Swiss stamps

2021

Qui eut put croire en notre village alors que nous collectionnons en plein, que l'un de ses habitants serait non seulement à même de pouvoir créer des timbres (12 entre 2018 et 2022) mais aussi de voir l'une de ses œuvres choisie pour illustrer le catalogue annuel ?



Parchi senza eguali

In Svizzera esistono 19 parchi di importanza nazionale. La Posta ha dedicato un francobollo a quattro di queste regioni uniche del nostro paese: rispettivamente due nell'Arco giurassiano e due nelle Alpi.

Unique parks

Switzerland has 19 parks of national significance. Swiss Post has dedicated a stamp to four of these extraordinary Swiss regions – two in the Jura mountains and two in the Alps.

Ausgabetag • Jour d'émission
Giorno di emissione • Day of issue | **9. 9. 2021**

Ausgabetagsstempel
Cachet du jour d'émission
Annullo giorno di emissione
First-day cancellation



Le télégraphe et le téléphone

Le télégraphe est installé à la Vallée en 1860. Que voilà la mise en place d'un nombre inouï de poteaux avec des fils courant d'un bout à l'autre de notre haut vallon.

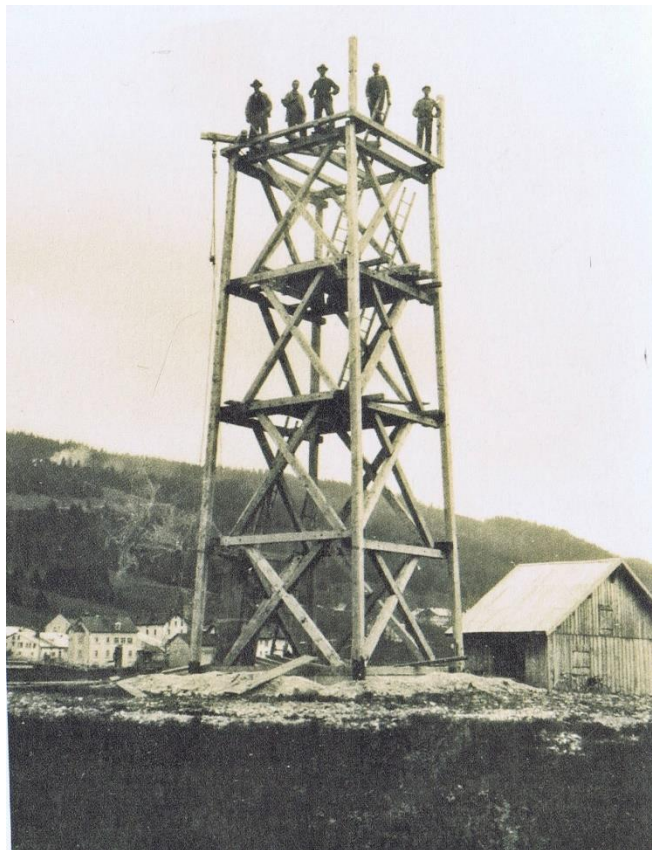
Le téléphone quant à lui sera installé qu'en 1897 et 1898 pour la commune du Lieu. Idem sans doute pour les autres commune. Les abonnés, au début, ne sont guère nombreux. Ce n'est pas que la population ne s'intéresse pas au téléphone, mais les taxes sont dissuasives.

Suivre l'évolution de ce moyen de communication nous entraînerait trop loin. Contentons-nous de ces quelques remarques, tandis que les projets divers soumis à nos autorités ont permis d'enrichir nos archives de volumineux dossiers et surtout auront donné à nos édiles l'occasion de passer quelques belles soirées de discussions très animées sur le sujet.

Le téléphone, puis bientôt l'électricité, allaient épaissir encore notre forêt de poteaux, le tout modifiant de manière sensible notre paysage combier. On s'habituaît, et puis les fils de téléphone n'étaient-ils pas devenus le perchoir idéal pour nos hirondelles ?



Poste du Pont et départ des fils téléphoniques à destination des abonnés. Or donc, non seulement des poteaux, mais aussi des fils un peu partout dans les airs. Les techniques permettront plus tard de les enterrer. Dommage pour les hirondelles et non pour la beauté du paysage !



Ah ! ces poteaux ! Installation pour leur vernissage.

Construite dans les années 1930.

L'ouvrage servait au traitement des poteaux téléphoniques et électriques dans le but d'éviter un pourrissement précoce de ceux-ci.

Un réservoir contenant du sulfate de cuivre (vitriol) était installé au sommet de la tour. Une multitude de tuyaux, sortant de ladite citerne, étaient fixés aux deux extrémités des poteaux stockés horizontalement au sol dans un bac de rétention.



Sans doute là aussi le téléphone. Employés aux abords du Brenet.



Quand les poteaux et les fils ne serviront plus, y aura-t-il encore autant d'hirondelles ?

85.16.22

Répertoire 1968-69
des abonnés au téléphone de la Vallée de Joux

LE SENTIER (DERRIÈRE-LA-CÔTE, CHEZ-LE-MAÎTRE)

Alarme du feu	85 81 17	Lacouture Charles	85 82 56	Aubert Francis, La Golisse	85 88 54
Ambulance régionale	85 81 17	Amiel Renaud, L'Orient	85 83 33	— Fredy, Bernières-Côte	85 88 01
Administration communale du Chenal		— Rochet Willy, Le Sentier	85 81 16	— Jean (Sobreyer) agric.	85 88 81
Syndic Jean Turban adm. générale et		Nagaccœur forestier communal		— John (Kuff) mécanicien	85 82 81
Francus, L'Orient	85 84 16	— J. Robert, Le Brassus	85 81 24	— Léon, Derrière-la-Côte	85 88 99
Municipaux		Gardiens forestiers :		— Madeline	85 88 88
— Finances, Mémento, travaux :		— E. Guignard, Pigeot-Dessus	85 81 25	— Marcel-Ami, horloger	85 88 21
— Jean Rochet, Le Sentier	85 83 41	— Ch. Rochet, Le Brassus	85 83 58	— Marcel-Ami, méca. transport	85 82 54
— Maurice La Collère	85 83 22	— Emile Perrenod, Le Brassus	85 81 26	— Myose, empl. postal	85 88 78
Domaines et forêts		— Ami Raymond, Le Solliat	85 81 27	— Paul-Louis, chauffeur	85 83 16
— H. Lacouture, Le Brassus	85 83 26	Abattoirs comm., Le Sentier	85 81 32	— Pierre, garage	85 88 71
Routes :		Appartement R. Guignard	85 84 37	— appartement	85 88 72
— Bertrand Rittener, L'Orient	85 88 44	Cantonniers :		— René (Meylan)	85 81 86
Militaire, instr. publ., cultes, serv. ind.		— Ch. Jutzler, Le Brassus	85 81 28	— René (Rochet) Sentier-Haut	85 87 81
— Robert Vallon, Le Sentier	85 87 73	— P.-L. Lacouture Pig-Dessus	85 83 80	— William, sacro, SVRSM	85 83 34
Police, Feu, Abattoirs, Assistance :		— André Boudet, Le Sentier	85 83 08	Aubert s.a., fabrique allum.	85 88 28
— André Adami, Le Brassus	85 83 28	— Paul, Gigny, L'Orient	85 88 61	Audénas Daniel, maître EPJ	85 88 80
Graffe municipal, A. Rochet	85 81 21	Chauffeur camion :		— Jacques, horloger	85 88 24
— Bourcier, Oscar Rothbovier	85 81 22	— J.-P. Rochet, L'Orient	85 82 72	— Jean (Meylan) horloger	85 81 17
Office du travail	85 81 21	Garage communal	85 80 08	— Lucienne, horlogère	85 88 85
Agence AVS	85 81 22	Surveillance station d'uration		— Marcel, radio TV africain	85 88 87
Police, camp. habitants et étrangers :		Marc-A. Rochet, Le Sentier	85 87 94	— Maurice, techn. Mélèzes	85 81 13
— Le Sentier	85 81 17	Gravières, Lacouture gérant	85 88 28	— Robert, horloger, Cédèzet	85 88 85
— Le Brassus	85 81 18	Écoles : Collège scientifique	85 81 33	— Arry Alfred, horloger	85 88 85
Agence :		— ménagère, Chez-le-Maitre	85 81 33	Baignoud Jean-Jacques	85 82 14
— Tasse, commissaire	85 84 78	primaire supérieure	85 81 33	Bollin-Bore-S., chef maçon	85 88 85
		— Nouveau collège, Sentier	85 81 34	Bologer Gilbert	85 88 28
		— Nouveau collège, Brassus	85 81 35	Banque cantonale vaudoise	85 85 12
		technique professionnelle	85 81 36	— appart. L. Meylan	85 88 12
		Commission scolaire, secrét.	85 81 21	Baud Jacques, géomètre off.	85 80 08
		État civil, A. Rochet	85 87 36	— Louis, horloger, Tranchée	85 87 85
		Service sanitaire communal	85 81 37	— Pierre, professeur	85 83 32
		— infirmière, Le Brassus	85 84 20	— Georges, cantonnier	85 88 86
		— infirm. scolaire et LVI	85 81 23	Baufort Amalie, repasseuse	85 83 43
		Concierge Hôtel de Ville	85 81 23	— Georges, mécanicien	85 88 47
		Astier Willy, Chez-le-Maitre	85 81 23	Baumant Albertine, infirmière	85 83 40
		Assemblée Simond L. & P.	85 80 82	Baumgartner Lucie, horloger	85 82 86
		Ammon Ernest, Collège d.	85 82 31	Bazet de La Vallée	85 88 28
		Angoloz Martin, empl. P.-B.	85 88 89	Bézet Esther, ass. chr. sociale	85 88 88
		Assortiments Huixias, succ. D	85 88 81	— Henri (Dobly) horloger	85 81 11
		Assurance cat. incendie, voir	Le Pont	— Victor, menuisier	85 82 46
		chrétienne sociale suisse	85 88 88	Benoît Charles-Albert, man.	85 88 78
		Esther Bütz, Le Sentier	85 81 33	— Olivier, plâtrier-peintre	85 81 78
		— SSM Halveta Rezonica	85 84 88	— Henri, coiffeur	85 87 27
		Aubert Claude (Gallay) techn.	85 88 88	Bremy Charles, agriculteur	85 84 73
		En été, Essarts-de-Rive	85 88 87	— Claude, technicien	85 82 81
		— Daniel, camionneur et insp.	85 88 82	— Hector, horloger, via Neuch	85 88 81
		de détail	85 80 37	— Henri (Gallay) horloger	85 88 82
		— David (Raymond) horloger	85 80 37	— Marcel (Raymond)	85 88 88
		— Emile, Menuiserie, Golisse 18	85 87 88	— Michel, Chez-le-Maitre	85 88 88
		— Fernand (Varey) hortic.	85 82 83	— René, electricien	85 88 87
		— Francis, Chez-le-Maitre	85 81 22	— Samuel, méca., Bauloz 5	85 81 88

021. 93. 13. 21
Forest 85 10 16
85.12.14

Voilà ce qu'il aurait fallu collectionner depuis les débuts. Ces listages annuels sont de toute grande utilité pour retrouver les noms de nos prédécesseurs. On remarque le petit trou à l'angle supérieur gauche pour passer la ficelle pour accrocher le répertoire. Toute une époque, avec nos vieux appareils souvent accrochés aux murs et la fonction consistant à tourner le disque autant de fois qu'il y a de chiffres à faire, ici six.



Chez les grands-parents Tsun aux Charbonnières. L'appareil téléphonique est derrière la tête de l'aïeule avec au-dessus le répertoire.

Fr. 9.-

ANNUAIRE TÉLÉPHONIQUE DE LA VALLÉE DE JOUX

2023

Pour votre conseil,
misez sur la proximité

CMV
CRÉDIT MUTUEL VALLÉE DE JOUX

021 845 15 00
www.cmva.ch

Garage Natec

VW
Audi
SEAT
SKODA

baudat
imprimerie

Le Grand 1 - 541 L'Orléans
1021 845 08 27
imprimerie@baudat-freg.ch

4 LIBERTY.ch
VOITURES - VOTRE BIEN - ACTUEL ET FUTURE

AUTO ECOLE

Votre auto-école pour les régions
Vallée de Joux • Pied du Jura • Nord Vaudois

la bobine cinéma

Cyrlus 1, Le Sentier
021 845 43 75
info@cinbobine.ch

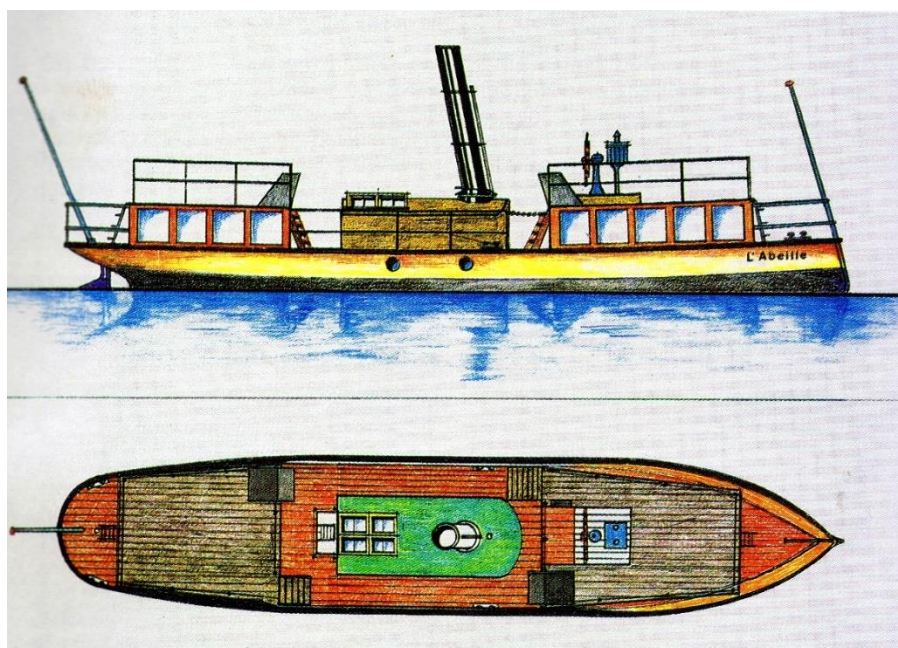
Carrosserie David Piguet

Peinture au four Redressage alternatif
Redressage au marbre Voitures de remplacement
Garantie sur tous travaux Verres industriels
Devos respecté Filtres techniques

Rue du Rivolet 22 - 1548 Le Brassier - Tél. : 41 79 41 61 99 ou 741 - 41 21 845 60 72
davidpiguet@bluewin.ch

Le répertoire Vallée de Joux est toujours d'actualité. Pour combien de temps encore ? Et pourtant il rend des services inestimables. Il fut longtemps édité par Valcomp, imprimerie de Frédy Guignard à Chez-le-Maître.

Un si beau Caprice



Cette maquette de L'Abeille a sans doute été dessinée d'après des maquettes de modèle similaire. Couverture de la plaquette : Dampferzeitung, 22. Jahrgan.2/3, mai 1993. Le texte de cette brochure est en allemand. Il existe néanmoins une version en français dont nous avons perdu la référence.



Sans doute la plus ancienne photo du Caprice que l'on date de 1889. Celui-ci était arrivé à la gare du Pont le 20 mai 1889. Il avait été mis à l'eau le 28 mai 1889. Photo unique, puisque non seulement elle montre le Caprice mis à flots, mais aussi le navire L'Abeille, qui, quant à lui se trouve plus ou moins enlisé sur la rive du lac de Joux, à peu de distance du Bazar du Pont. Cette photo où figurent les deux navires, est la seule du genre. Il semblerait que L'Abeille ait été rachetée par un certain Jaquet, sans doute de Vallorbe, qui aurait construit un hangar pour remiser ce bateau en attente de nouveaux services. Ce hangar figura longtemps sur la rive du lac de Joux, proche du Bazar du Pont. On le trouve sur deux anciennes photos. Le village du Pont exigea plus d'une fois son démantèlement. Pour plus de précisions se reporter aux archives de ce hameau.



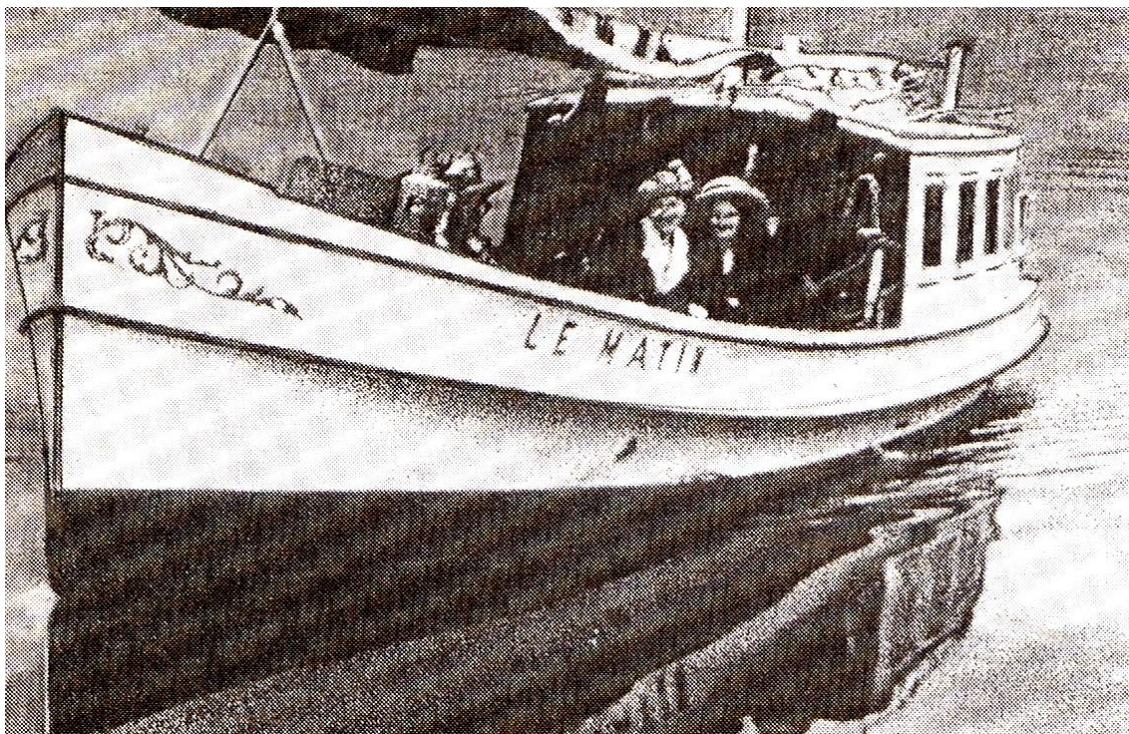
Agrandissement de la photo précédente. Le petit navire L'Abeille est parfaitement visible avec sa cheminée, blanche.



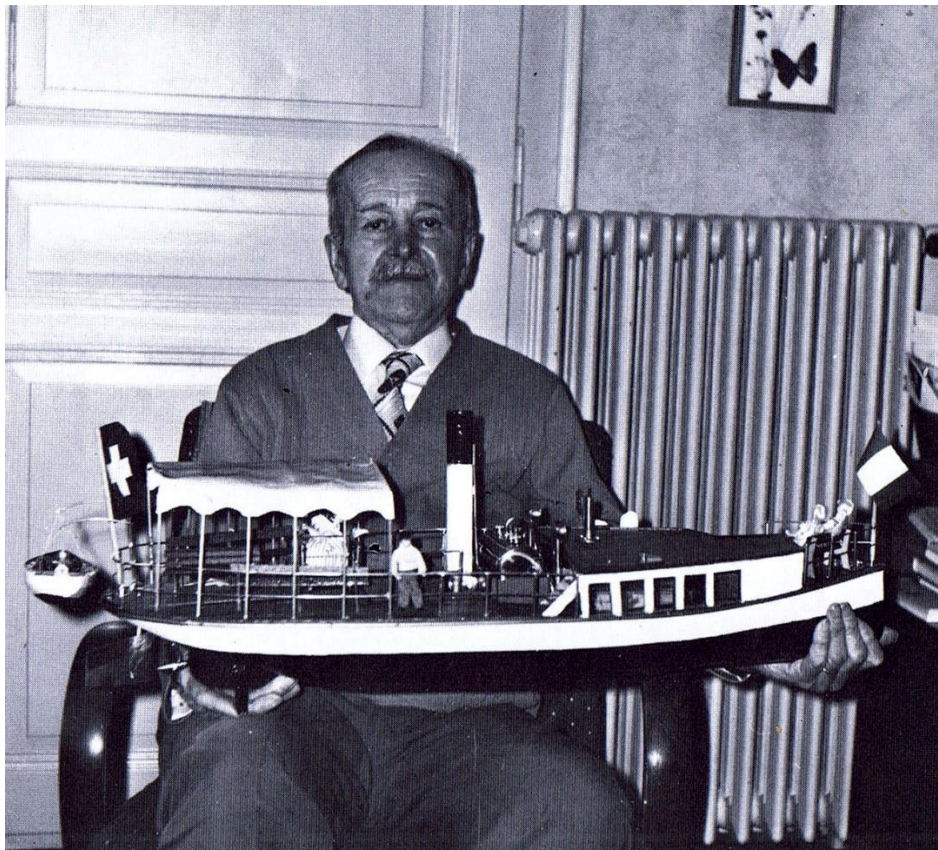
On embarque où l'on débarque, tandis que sur le quai passe la diligence. On est vraiment à quelques encâblures de la Belle Epoque du village du Pont.



La diligence se dirige vers la poste, sur la Place de la Truite, à soixante mètres d'ici.



La Société de Navigation sur le lac de Joux I, coule, renaît une deuxième société avec un navire de plus modestes dimensions, Le Matin. Il proposera un service régulier en 1912 et 1913, un service affecté par le début de la guerre en 1914, et quelques courses sporadiques jusqu'en 1917. Le navire sera vendu tandis que l'on ne saura jamais le destin du Caprice I qui avait cessé sa navigation en 1911. Mystère de l'histoire que l'on aimerait à résoudre sans le pouvoir !



Charles-Edouard Rochat et une maquette du Caprice premier du nom d'un artisan inconnu.



Le Caprice de la Truite.



Le Caprice de M. Läser au Musée régional des Charbonnières.

Les souvenirs pleins de saveur de Charles-Edouard Rochat méritent d'être notés :

Quand j'étais gosse, j'habitais la vieille maison située à la Pointe, vers chez Grosjean. Très souvent, j'allais sur cette pointe héler le pilote M. Bally, qui me faisait signe en passant. Il était vêtu d'un uniforme bleu avec boutons d'or et portait naturellement la casquette. Il était accompagné d'un contrôleur vendeur de billets, lui aussi en uniforme, qui faisait le service d'amarrage. Le dernier chauffeur, Marius Hering, qui fut ensuite coiffeur au Sentier, est mort au printemps 1978. Nous allions pêcher la perchette quand il y en avait encore, sur le débarcadère situé dans le golfe de vers chez Grosjean, débarcadère qui était pratiquement inutile, car on se contenta d'un seul débarcadère situé sous le temple. Ces débarcadères construits entièrement en bois, sur pilotis, devaient être démontés en temps utile, car la glace aurait tout écrasé, et reconstruits au printemps. Le coût de ces opérations a fait l'objet de contestations entre les villages et la commune, chacune de ces administrations voulait se décharger sur l'autre. Je crois qu'en ce qui concerne les Bioux, les jeunes du village y contribuaient bénévolement. L'un d'entre eux, le jeune Reymond, s'est même noyé en faisant ce travail. Ce devait être aux environs de 1890. A cette époque, on ne parlait pas de responsabilité civile, et financièrement l'affaire fut vite classée. Lors de ses soirées, la Société de Gymnastique, fondée en 1907, était autorisée à se servir des planches du débarcadère pour monter une scène surélevée dans la remise qui tenait alors lieu de grande salle. J'ai pris part à ce travail.

Durant l'hiver, le bateau était abrité sous une remise en bois située au Rocheray. Lors d'un hiver précoce, le bateau a été emprisonné dans la glace au débarcadère du Pont. Il a fallu chaque jour aller casser la glace pour qu'il ne soit pas écrasé. Des rails et un wagonnet permettaient de monter le bateau dans le hangar du Rocheray.

Cette remise n'existe plus, l'ancienne jetée du débarcadère a été recouverte lors d'un remblayage du lac en 1977. M. Charles-Edouard Rochat nous raconte encore cette jolie anecdote :

Un soir, un voyageur du dernier bateau de la journée arriva par le break au Sentier, il descendit à l'Hôtel de Ville pour y loger. La nuit venue, la fille de salle munie d'une bougie l'accompagne à sa chambre. L'aubergiste entendit une vive altercation à l'étage. Lorsque la servante redescendit, il lui demanda ce qui s'était passé — Le client s'est plaint de ce qu'il n'y avait pas d'eau dans le pot de la cuvette! — Il fallait lui répondre que ce n'est pas dimanche aujourd'hui!

Société d'Histoire de La Côte, Olivier Dedie, Histoire de la navigation sur le lac de Joux, 1978.



Et vogue le Caprice deuxième du nom. Possédé par la troisième compagnie de navigation sur le lac de Joux, créée en 1977 et toujours active aujourd'hui.

Et maintenant un rien d'histoire, tous éléments pris dans le Dampferzeitung de 1993, version française, et retravaillés :

L'Abeille qui fut le premier bateau à moteur sur le lac de Joux et n'y ja, ja, jamais navigua ! fut construit en 1876 par la firme Escher Wyss. Dans le cadre des travaux de la première correction des eaux du Jura dans la région des trois

lacs, cinq embarcations de conception rigoureusement identique furent commandées. Après l'achèvement des chantiers, un de ces bateaux fut vendu pour la somme de 25 000.- à Marc Chobert d'Yverdon, mécanicien, qui prétendait ainsi être le premier à naviguer sur le Lac de Joux, voire à s'assurer d'une suprématie qui lui aurait rempli les poches. Le bateau arriva au Pont le 21 juillet 1888 et fut aussitôt mis à l'eau. Quelle aventure !

N'étant pas d'une stabilité suffisante, il y a tout lieu de croire qu'il n'obtint jamais l'autorisation de transporter des voyageurs ni même pour son propriétaire d'obtenir une concession quelconque sur le lac.

Naquit alors une compagnie de navigation sur le lac de Joux qui obtint la concession et les autorisations nécessaires pour y placer son bateau, le Caprice. Ce vapeur à hélice avait déjà navigué sous le même nom jusqu'en 1887 sur le Léman puis jusqu'en 1889 sur le Lac de Biemme. Benjamin Le Coultre, directeur de la nouvelle compagnie, fit amener par train le bateau jusqu'à la gare du Pont où il fut déchargé pour être ensuite glissé dans les eaux du lac de Joux où il trouverait sa juste place pendant une bonne vingtaine d'années.

Il navigua en fait jusqu'en 1911, époque où la Société fit faillite. Remplacée aussitôt par une seconde qui obtint une concession le 5 juillet 1912 pour vingt ans. Elle l'appela Le Matin, sans doute en référence au journal du Matin à Paris, dont le propriétaire, Bunau-Varilla, venait de s'installer au Pont dans sa nouvelle villa dite précisément Le Matin. Celle-ci plus tard mieux connue sous le nom de Villa de la Montagne, Villa Haute Roche, ou encore villa Bunau Varilla. Nom donné à ce nouveau bateau sans doute pour remercier ce riche propriétaire qui avait pu contribuer dans de notables proportions à son achat. Ceci ne restant toutefois qu'une sérieuse hypothèse, puisque les archives de la société disparurent.

Le Matin avait primitivement été construit en 1909 par Theodor Hitzler à Hambourg sous le nom de Monte Bré, pour la compagnie Vedetta de Lugano, avant d'être propriété de la seconde Société de navigation sur le Lac de Joux. L'exploitation ne dura que du printemps 1912 à l'été 1914, la fin de cette saison anéantie par le déclenchement de la guerre de 1914-1918. Selon l'opuscule cité précédemment, des courses sporadiques auraient encore eu lieu jusqu'en 1917. A cette date la société cessa toute activité et déposa sa demande de liquidation au Département des chemins de fer, le 21 décembre. Le bateau fut revendu à une compagnie de navigation sur le lac de Hallwil, puis il passa à un privé en 1978 qui l'utilisa sur une place de jeu à destination des enfants. Depuis 1987, il reprit du service comme vapeur sur le lac de Zürich où on peut encore l'admirer sous le nom de Sirius, cela tout au moins encore en 1993.

LAC DE JOUX

Service régulier de Navigation à vapeur, le plus élevé de l'Europe.
1008 mètres altitude.



SERVICE D'ÉTÉ DU 30 JUIN AU 1^{ER} SEPTEMBRE, inclusivement.
et les Dimanches du mois Juin, 1.8.15.22.29 Septembre et Octobre, } en cas de beau temps et si le niveau du lac le permet.

Courses	N ^{os}	1	3	5	7	9	11
Halte-Rocheray, Train du Brassus-Sentier.							
PORTS							
Sentier-Rocheray	Départ	8.--	10.--	1.30	3.20	5.45	
Bioux	"	8.10	10.10	1.40	3.30	5.55	
Abbaye	"	8.30	10.30	2.--	3.50	6.16	
Grand Hôtel du Lac de Joux .	"	8.40	10.40	2.10	4.--	6.25	
Pont	"	8.45	10.45	2.15	4.05	6.30	
CHAM	Le Pont, départ pour Vallorbe . .	---	---	2.27	---	6.40	
FER	arrivée de Vallorbe	8.40	12.--	---	4.10	---	
FER	Le Pont, départ pour le Brassus . .	---	---	---	---	---	
FER	arrivée du Brassus	---	---	---	---	---	
Courses	N ^{os}	2	4	6	8	10	12
PORTS							
Pont	Départ	9.--	12.--	2.25	4.25	6.45	
Grand Hôtel du Lac de Joux .	"	9.05	12.05	2.30	4.30	6.50	
Abbaye	"	9.15	12.15	2.40	4.40	7.--	
Bioux	"	9.35	12.35	3.--	5.--	7.20	
Rocheray	"	9.45	12.45	3.10	5.10	7.30	
Halte-Rocheray, Train pour le Sentier-Brassus.							

VOYAGEURS * TARIF * BAGAGES

Publicité dans la FAVJ.

On trouvera tous renseignements utiles dans la brochure des Editions Le Pèlerin : Un si beau Caprice, ou l'histoire de la Société de navigation sur le lac de Joux par des documents d'époque, (1887-1912) , 2004, 182 pages.

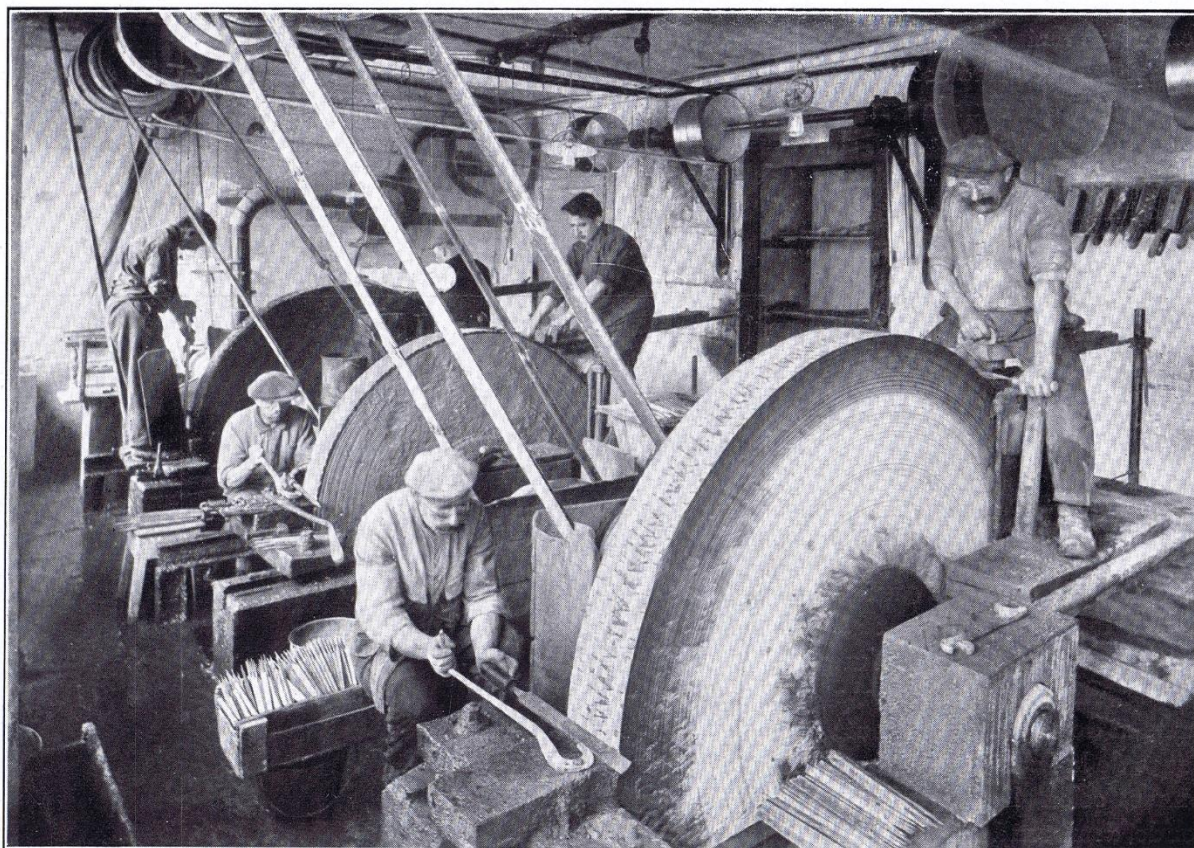
Une fabrique de limes à L'Abbaye

Que faire des capitaux que la commune de L'Abbaye avait réservé pour la construction d'un chemin de fer sur le côté oriental du lac de Joux et qui ne serviraient pas à ce but ? Une usine par village. Usine future Valjoux aux Bioux, la Lustrerie au Pont et la fabrique de limes à l'Abbaye, émanation directe de l'immense productions de limes de Vallorbe.

On construit aux abords de la Lionne. On est vers 1900. L'usine marchera avec des haut et des bas pendant 90 ans environ, alors dissoute après que les bâtiments aient été vendus à la manufacture Breguet SA, précédemment établie au Brassus. On troque ici de médiocres locaux industriels en un bâtiment superbe, tant d'architecture générale que de fini intérieur. Une réussite.

Chose étonnante, on avait entendu dire – mais c'était probablement un gag ! – que la fabrique de limes aurait pu servir de musée Tintin !

Le soussigné se serait alors proposé comme directeur !



Fabrique de Limes

Il eut été indécent, parlant du village de l'Abbaye, de ne pas dire deux mots de cette fabrique dont l'histoire succincte a été faite par Ch.-Ed. Rochat dans "L'Abbaye" 1971, pp. 151 à 154.

Cette entreprise fut créée, la commune participant pour moitié au capital, soit 35 000.- maximum, suite à l'écoeurée magistrale que durent affronter les habitants de la commune de l'Abbaye après qu'ils surent qu'ils n'auraient pas le chemin de fer. A cet égard, signalons tout de même qu'entre deux tracés il fallait choisir, et qu'il y aurait forcément des déçus!

La fabrique de Limes, promue par Auguste Truan de Vallorbe et ses trois fils Jules, Oscar et Albert, fut décidée en 1899 pour être construite en 1901. Son activité couvre presque tout le XXe siècle, puisque ce n'est qu'au début des années 1990 qu'elle fut vendue pour être reprise et transformée par l'entreprise Breguet, pour lors installée au Brassus. Ses activités à l'Abbaye, sauf erreur, remontent à 1993.

On sait l'importance et la renommée de cette marque. Une littérature abondante, historique ou promotionnelle, la concerne. On s'y référera.

L'histoire de la fabrique de limes reste à faire. Ses archives sont déposées aux archives communales de l'Abbaye. Elles sont des plus intéressantes et combleront l'historien. Une excellente brochure parut sur cette entreprise, sans date, mais que l'on peut situer dans les années 1910. Elle comprend une excellente iconographie parmi laquelle, naturellement, le fameux logo usine. Cette brochure de 20 pages, éditée à titre promotionnel, porte pour titre: Fabrique de limes "Union" S.A. à l'Abbaye (Vallée de Joux).

Cette fabrique eut l'honneur, en plus de sa présence sur les bords de la Lionne, donnant du travail à bon nombre d'habitants du village, d'offrir à la région ce qui constitue peut-être les plus belles entêtes commerciales. Celles-ci, au logo alléchant, sont de vrais chefs-d'oeuvres d'édition. Il est amusant de constater les modifications apportées à la réalisation du logo.

* Celui de 1909 (date de la correspondance) comporte l'usine, l'établissement de Vallorbe. Le lac de Joux est sans activité.

* Celui de 1916. Etablissement de Vallorbe, les deux mains unies, remise et Caprice sur le lac de Joux. Logo refait.

* Celui de 1921. Pareil à celui de 1916. Sauf que les deux mains ont été remplacées par le no de téléphone et par l'adresse télégraphique.

* Celui de 1946. Logo entièrement recomposé. L'établissement de Vallorbe a disparu, tout comme le Caprice sur le Lac de Joux. Et pour cause, il y a belle lurette que la société de navigation a disparu.

Collectionnez, collectionnez, il en restera toujours quelque chose!



UNION OUVRIÈRE ABBAYE-VALLORBE

(SOCIÉTÉ ANONYME)

MANUFACTURE DE LIMES
en tous genres et pour tous métiers

MARQUE DÉPOSÉE

Gare: LE PONT



À L'ABBAYE
Vallée de Joux (Suisse)

UNION OUVRIÈRE

Mét: L'illage de l'Abbey

*Nous avons l'avantage de vous remettre facture aux marchandises ci-après
que vous avez bien voulu nous demander par
et que nous vous expédions à vos risques et périls par*

Payable au comptant avec 2% d'escompte ou à 3 mois net.

Il est l'heure ici de se pencher sur l'histoire de notre tourisme, vaste sujet s'il en est.

Celui-ci démarre sans aucun doute avec les « pistées » que nos grands voyageurs effectuent au XVIII^e siècle. Visitèrent ainsi la Vallée, pour les plus connus :

Gabriel Seigneux de Correvon, 1736

Johann Ludwig Aberli, 1774

Jean-André Deluc, 1778

Horace-Benedict de Saussure, 1779

Johann Wolfgang von Goethe, 1779

Hans Konrad Escher, 1784 et 1816

Ami Mallet, 1786

Henri Venel d'Orbe, 1795

On connaîtra encore de nombreux voyageurs au XIX^e siècle, mais leurs récits seront plus courts, désormais concurrencés sur le plan éditorial par les dictionnaires.

On retrouve de belles descriptions de notre vallon en fin de XIX^e siècle, avec Lucien Reymond qui parle des beautés naturelles de la Vallée de Joux dans l'almanach de 1896. Et surtout avec Roger Dombrea, qui offre un texte de 63 pages sur la région avec de nombreuses photos très révélatrices de la vie de notre haute Combe de la fin du XIX^e siècle. Il s'agit-là en fait du premier ouvrage d'importance consacré à celle-ci sur le plan touristique.

La vraie industrie touristique ne commence cependant qu'avec l'ouverture de pensions de famille. La première fut installée au Solliat par Lucien Reymond, à une date précise que nous ignorons. D'autres sont signalées par l'ouvrage de Dombrea en 1897, la Pension Guignard-Vidoudez au Sentier, la pension Capt à l'Orient, et la pension Reymond à L'Abbaye.

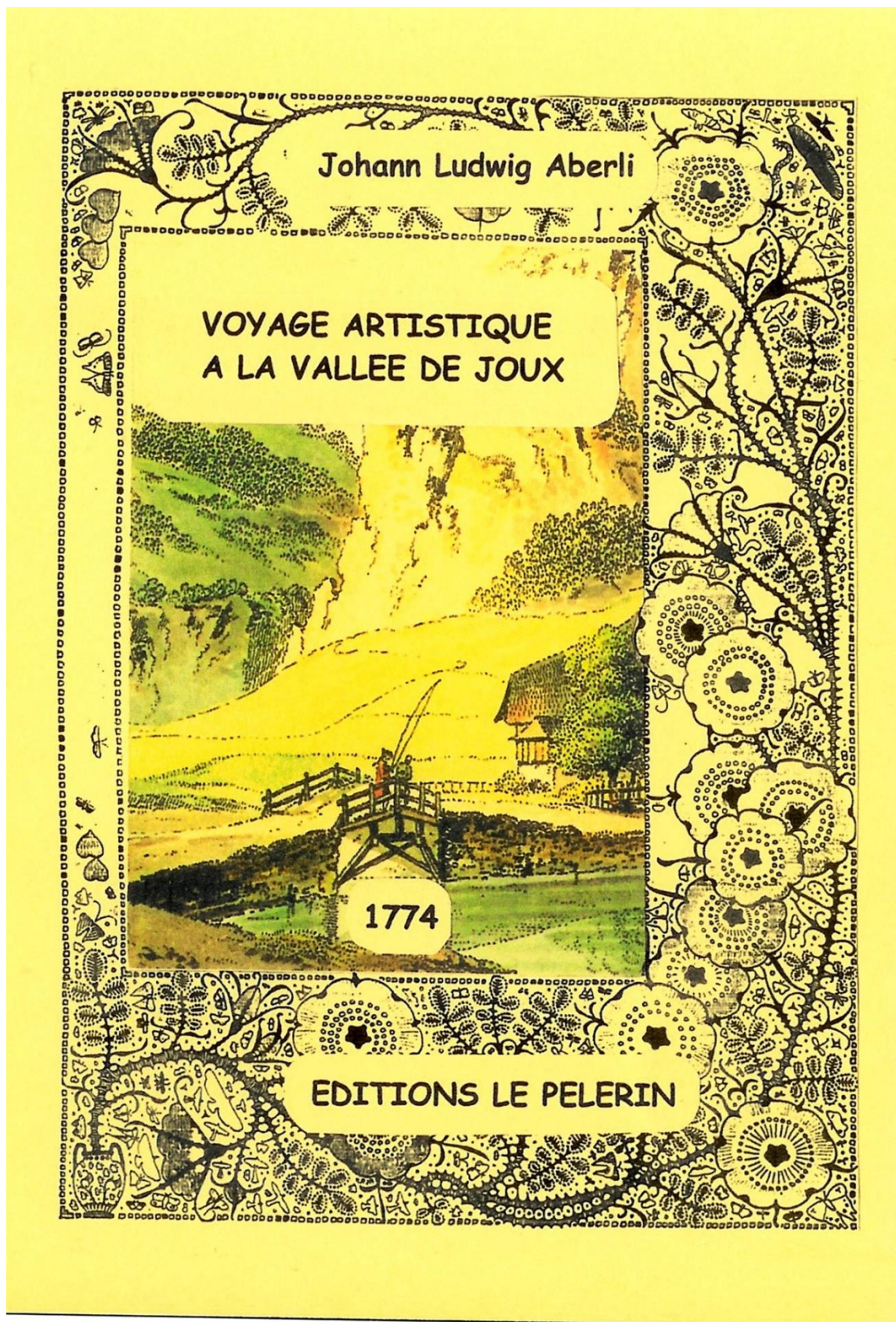
Le tourisme prend vraiment son essor. Il l'avait sans doute déjà fait au Pont par des établissements peut-être moins connus et sous une forme plus aléatoire dès l'arrivée du chemin de fer en ce même village en 1886.

Quoiqu'il en soit voici une nouvelle forme d'activité économique, l'industrie des étrangers.

Elle allait faire fureur.

L'Hôtel de la Truite au Pont accueillait depuis de nombreuses années des étrangers. On en cite de plus ou moins célèbres.

Construction d'un hôtel au Rocheray à la fin du XIX^e siècle, développement de l'Hôtel de la Lande au Brassus, construction de multiples pensions et hôtels au Pont, venant renforcer l'attrait touristique du village initié par Edgar RoCHAT avec son hôtel de la Truite, et surtout construction du Grand Hôtel du Lac de Joux dès 1899, pour être inauguré en 1901.



Exemple de l'une des brochures consacrées par les Editions Le Pèlerin à nos visiteurs d'autrefois.



TYPOGRAPHIE « ATAR » — GENÈVE

Ouvrage distribué à tous les participants au banquet d'inauguration de 1901.



Sans doute la plus ancienne scène de patinage sur le lac de Joux. Nous sommes au Pont, vers 1890, donc quelque dix ans avant l'apparition de la carte postale. On patine plutôt sur la neige que sur la glace. Celle-ci n'a peut-être pas vraiment pris au large.

Les atouts touristiques de l'époque qui figurent dans la publicité, sont le ski, qui entre dans sa première phase de son développement, le bob, la luge, et bien entendu le patin sur le lac de Joux. Tout cela pour l'hiver. Pour l'été, il s'agit de promenades à la Dent de Vaulion bien sûr, au Mont-Tendre, bien entendu, et au Risoud, resté mystérieux, plus rarement. L'air est pur voire avec des senteurs balsamiques, la flore est riche, que l'on malmènera à l'excès, surtout sur la Dent, les habitants sont accueillants ! Tout pour bien faire.

L'offre touristique est proposée par des articles dans les journaux, par des communiqués divers, par des plaquettes, mais tout cela chacun dans son coin. Le Pont a la belle part.

L'année 1905 est la plus euphorique de toutes celles que notre Vallée put connaître, unique en son genre. On refuse du monde partout, selon la presse. Les pensions sont pleines, le Grand Hôtel marche à plein régime. Et pourtant curieusement, en 1906 déjà la société parle de ses difficultés financières et fait faillite un an plus tard. Le vaste établissement ne retrouvera jamais plus désormais son lustre et son dynamisme du début. Et par-dessus tout, la guerre 14-18 mettra à mal voire détruira à tout jamais, une clientèle que l'on avait laborieusement put constituer.

Notre tourisme ne retrouvera plus sa grande époque. D'autant plus qu'entre les deux guerres, qui à chaque fois, fichent tout par terre, le tourisme est laminé par la grande crise de 1929 et des années suivantes.

Retour à une certaine modestie. On lutte cependant avec courage. On publie en 1929 le Guide Le Pont, Le Sentier, Le Brassus et environs, Vallée de Joux, Guide et itinéraires, Editions d'art Marcel Dériaz, Vallorbe. C'est une belle plaquette d'environ 75 pages qui remplaçait en quelque sorte le guide touristique de 1905 intitulé: Les Vallées de l'Orbe et de Joux et environ.

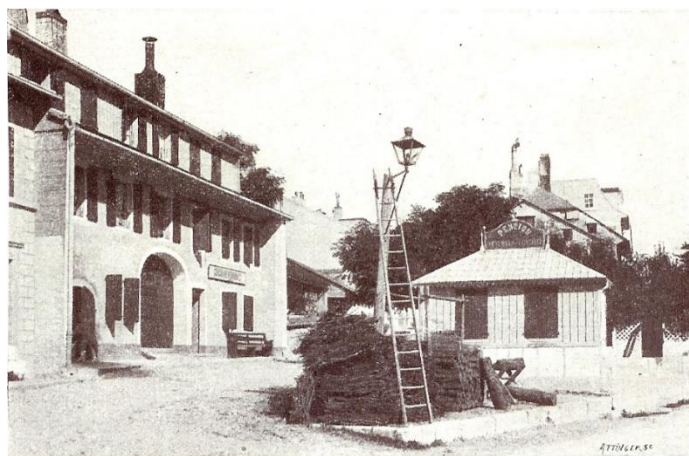
Cette plaquette de 1929 n'eut pas le succès escompté, tout au moins au niveau de tous les villages de la Vallée excepté le Pont. Le Brassus et Le Sentier, estimaient en effet qu'ils n'étaient pas assez représentés. Ils boudèrent la publication.

Découla de ce différend des assemblées pour clarifier la situation. A la suite de celle du 8 mars 1931 qui se déroula au Brassus, on scella la grande réconciliation qui déboucha sur la création du Comité pour le développement de la Vallée de Joux composé de 7 membres. Il s'agit-là ce qui deviendrait un jour, quelques décennies plus tard, l'Office du tourisme de la Vallée de Joux, soit l'OTVJ.

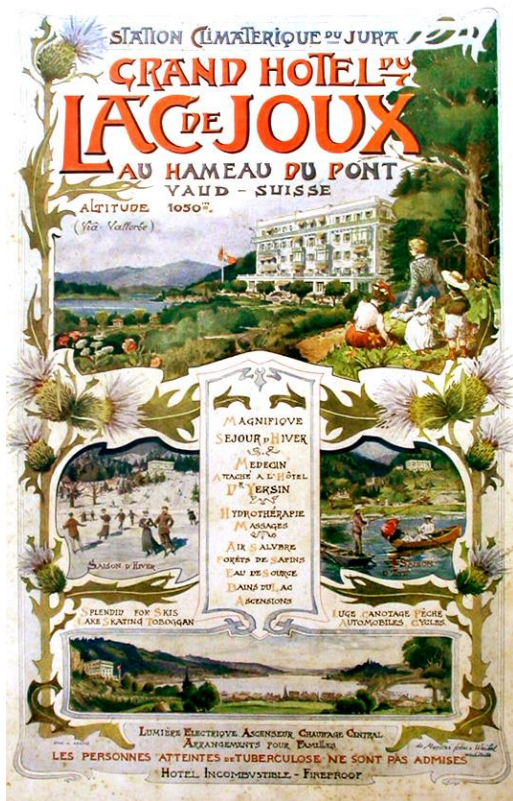
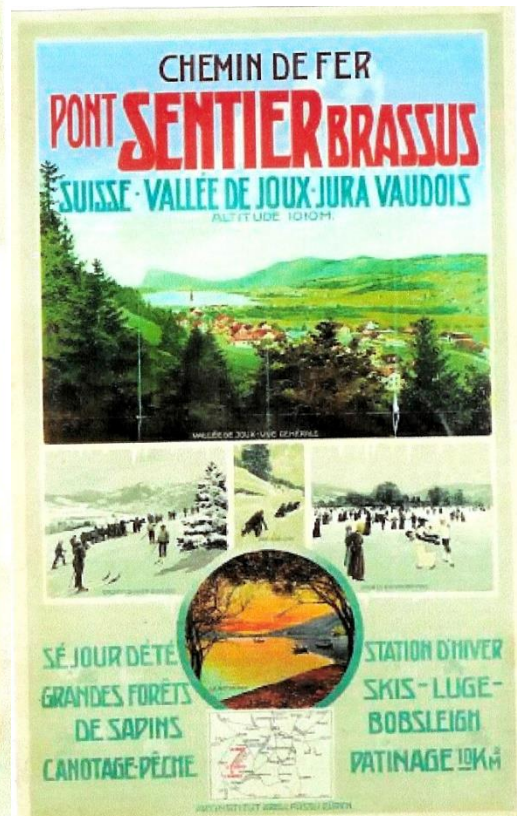
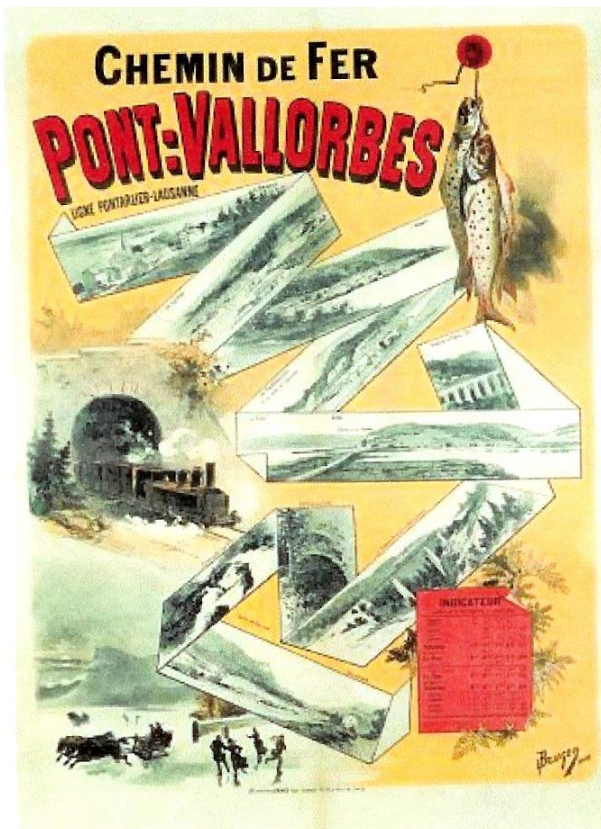
Ce nouvel organisme reléguera apparemment dans l'ombre la Sté de Développement du Brassus, mais laissera par contre une Sté de Développement du Pont poursuivre sereinement ses activités de promotion touristique dans le cadre du développement de son village.

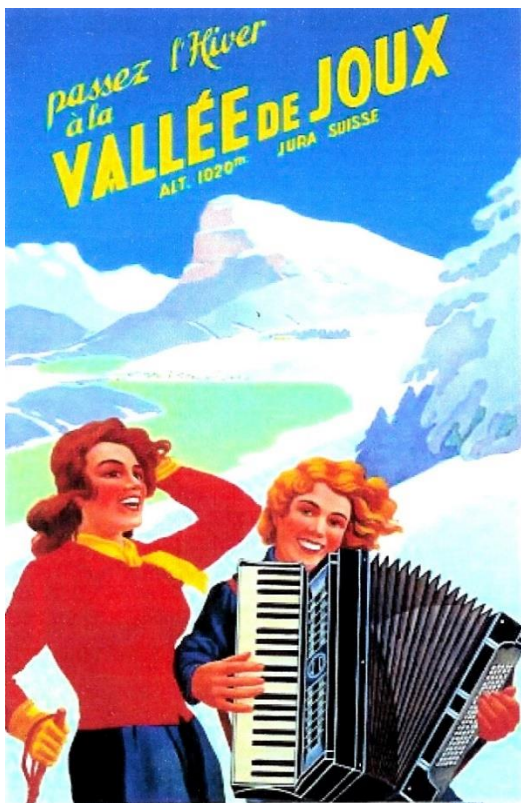
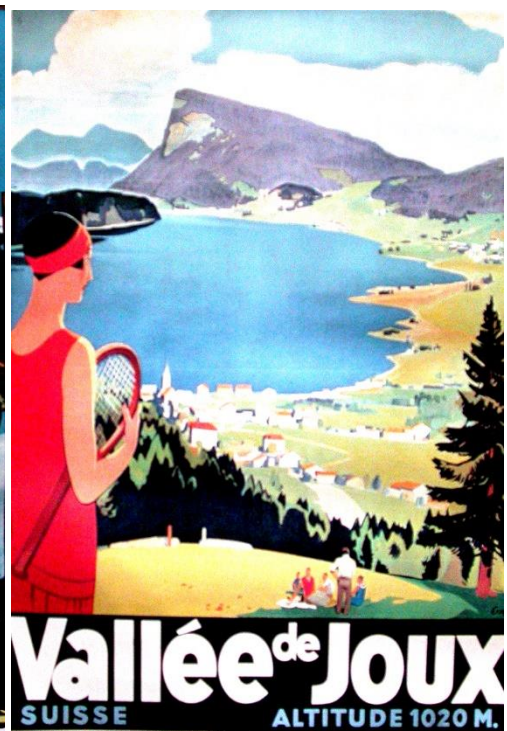
Néanmoins depuis ce moment-là l'essentiel des publications concernant la promotion de la Vallée de Joux émanera de ce nouvel organisme dont les finances étaient soutenues par les collectivités et par les différents hôtels de notre région.

On doit à ce nouvel organisme une quantité importante de matériel promotionnel, dont plusieurs belles affiches. On va tenter ici d'en faire le tour, tout en précisant que plusieurs de celles-ci furent publiées bien avant que notre Comité pour le développement de la Vallée de Joux ne soit créé.



La Pension Guignard au Brassus Sentier.



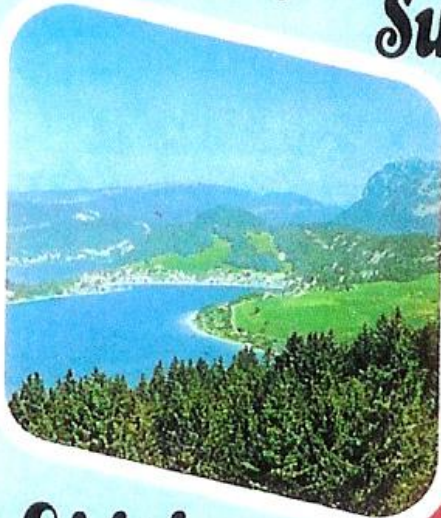




La dernière des classiques, éditée vers la fin des années quarante, début des années cinquante. Vue et revue dans les gares du Pont-Brassus alors que nous étions enfants. Elle avait de la classe, puisqu'elle reste encore fort connue de nos jours.

Vallée de Joux

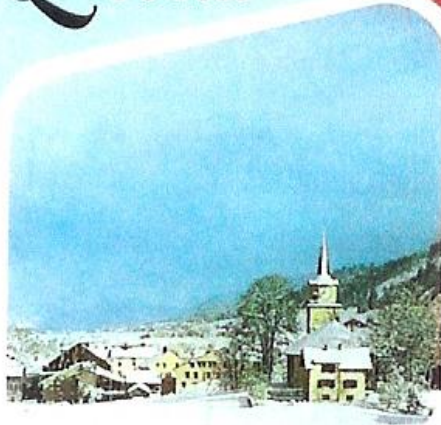
Jura vaudois
Suisse



L'été...

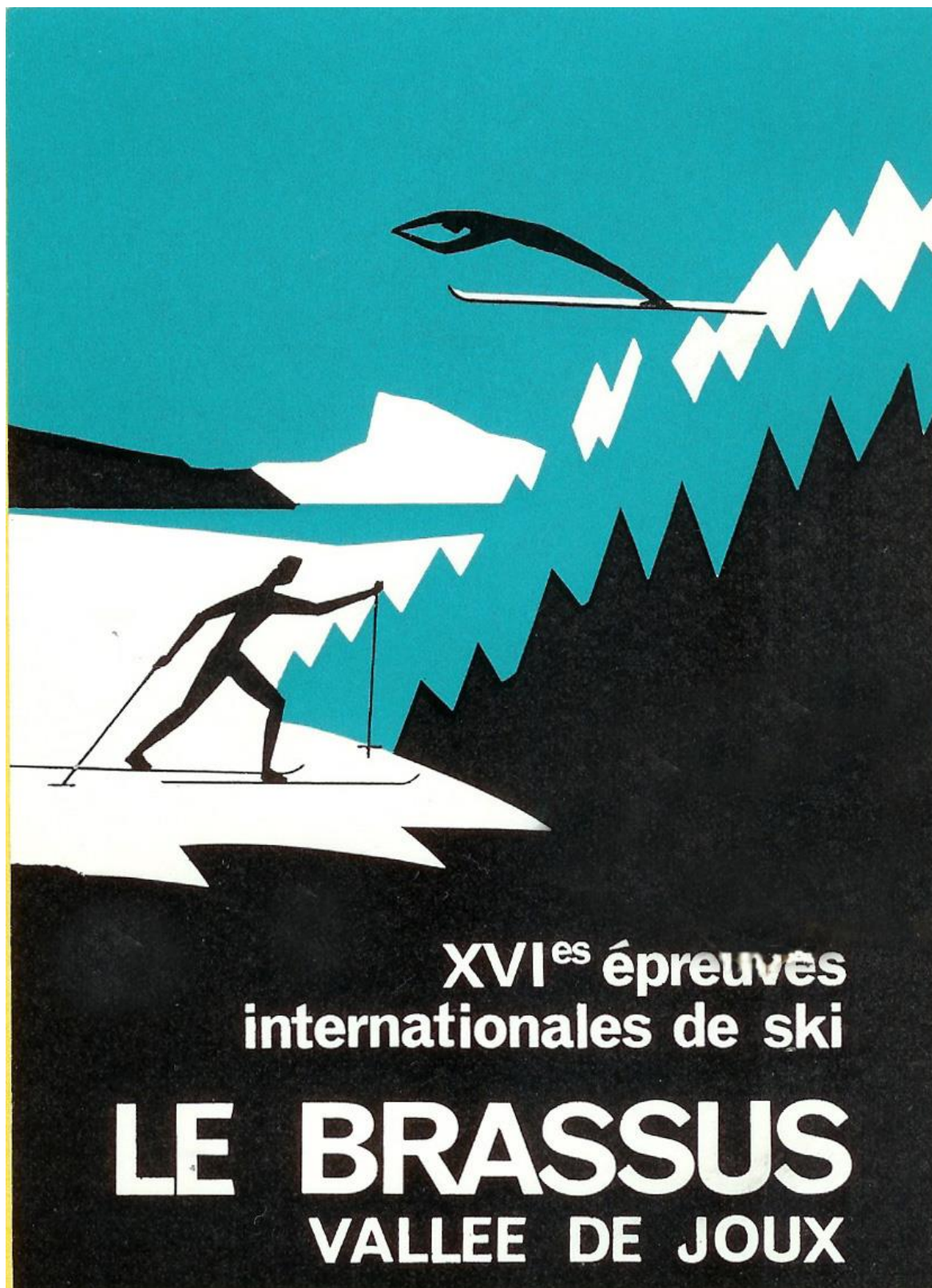


... l'hiver



... toujours!

Un timide sursaut dans les années septante-huitante. Avec celle-ci et les suivantes, nous ne trouverons plus désormais que des essais assez peu convaincants. Dans tous les cas l'affiche classique est morte.



L'affiche récurrente de l'inter fait exception et peut, selon un style résolument moderne, rivaliser avec les affiches de la grande époque. Le motif de cette affiche donna aussi lieu à l'édition de feuilles de timbres. Cette création est indissociable de l'époque où l'Inter était une véritable institution.



On pourrait presque considérer comme affiches certaines cartes postales ainsi que certaines couvertures de livre. L'exemple ci-dessus, à droite, est d'un style art-déco très alléchant.



Ce dépliant, proposé pendant de nombreuses années par l'OTVJ, avec un intérieur modifié au fil des ans, reste lié aux années soixante. Chacune des grandes images pourrait constituer une affiche.

Nous allons quitter le monde touristique, avec tout un volet que nous n'évoquerons que peu ici, organisations de manifestations sportives du genre slow-up, hockeiades, X-terra, Triathlon, etc... Sans parler naturellement des joutes sportives sur le lac de Joux. Les différentes publications de l'OTVJ permettraient de réaliser de belles collections d'imprimés divers. Si l'affiche n'est plus autant représentative, des plaquettes permettent désormais de découvrir notre Vallée sous son aspect loisir le plus alléchant.

En cette année 2022 rendons hommage à l'OTVJ. Alors passa le Tour de France par notre Vallée. Qui n'a suivi ce parcours fabuleux dès les approches du Jura français jusqu'au Pied du Jura, et même jusqu'à Lausanne, terme de l'étape ? Ainsi l'OTVJ a su participer à la création de l'Anneau éphémère, aux Charbonnières, place privilégiée par excellence et lieu désormais de nombreuses manifestation sportives. Un anneau en lequel nous avons eu l'occasion de courir bien des fois, avec cette belle impression de légèreté qu'offraient les planches de la « passerelle ».



Echo Magazine, 14 juillet 2022

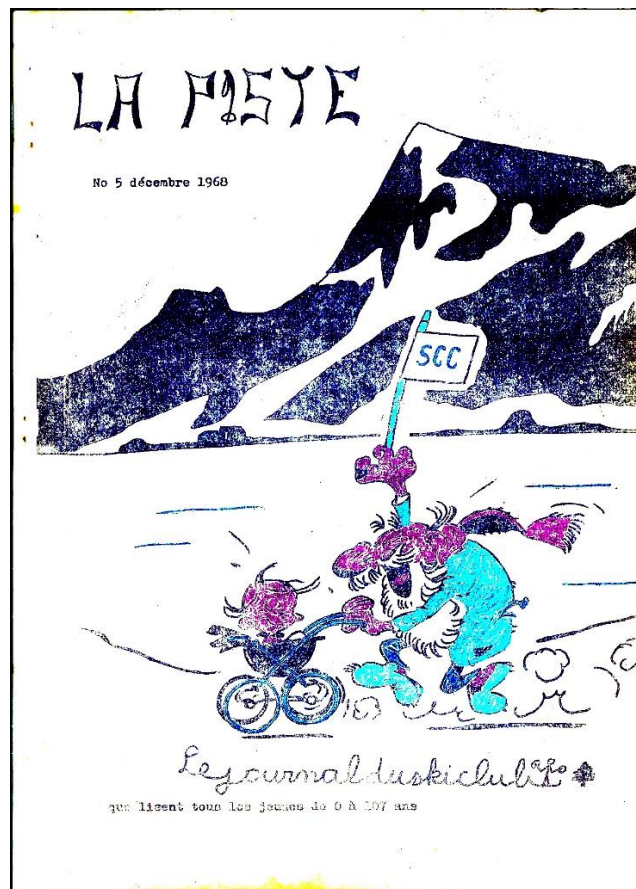
Beauté éphémère

**Passage dans le spectaculaire et monumental anneau
en bois de 157 mètres de circonférence érigé
aux Charbonnières (VD) pour marquer le passage du
Tour de France le 9 juillet 2022 dans la Vallée de Joux (VD).**

(Œuvre éphémère à découvrir jusqu'au 17 juillet.)

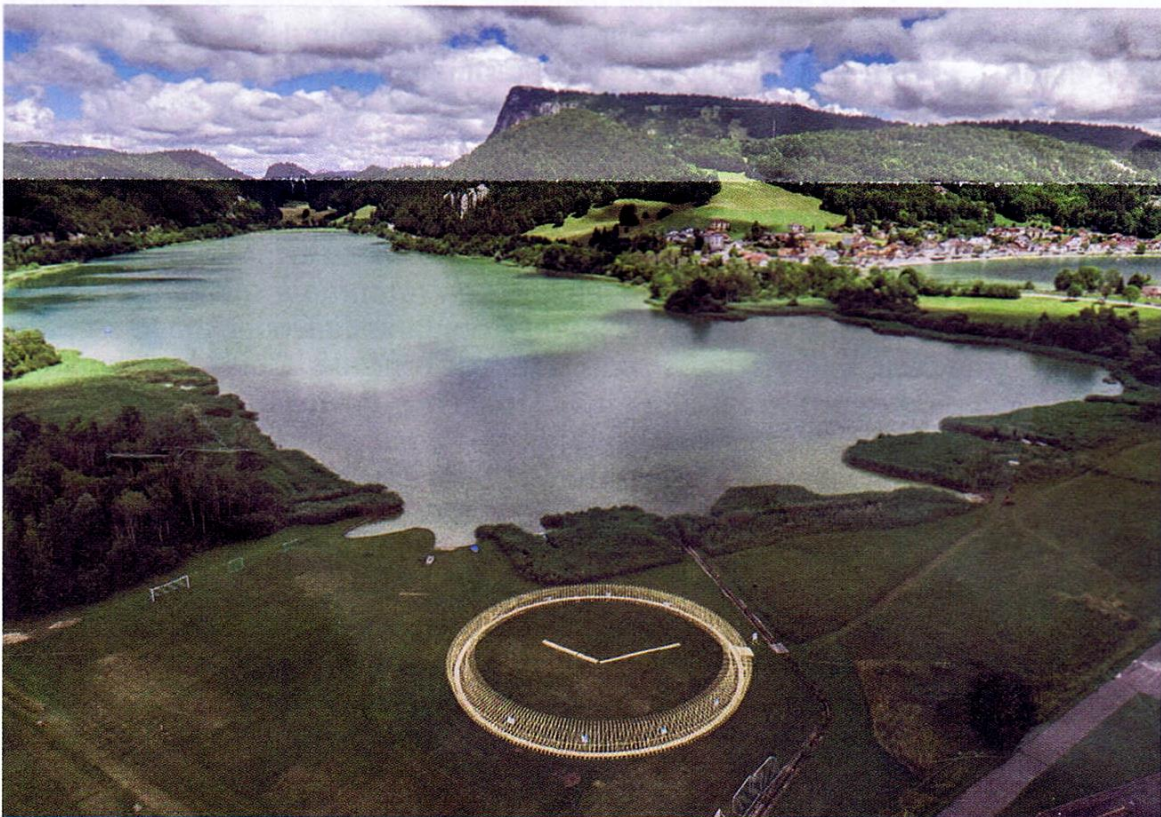


Valotti et sa célèbre vache MumuCow qu'il met à toutes les sauces ! On avait fait de même quelque cinquante ans plus tôt !





Un anneau silencieux qui a pourtant fait du bruit !



La prouesse tient-elle en la beauté de cette idée en elle-même, ou à cette manière de collaborer si chère à La Vallée ? Les deux, très certainement.

Dans le domaine des services, peut-être faut-il inclure le rôle social éminent de **Val TV**. La quantité d'information que cette modeste chaîne de télévision locale peut offrir par les archives est impressionnante. Combien de milliers, de millions d'images. Combien de reportages, de personnalités de notre région, qui peuvent exprimer là leur vie, leur passé, leur manière de penser.

Il y a certes en toutes ces productions un certain consensus. Nul ne saura ou n'osera dépasser certaines limites. On n'exprime jamais en fait sa vraie pensée, c'est une approche modeste de sa vraie pensée. Néanmoins comme on ne saurait faire mieux ailleurs, considérons que cette production offre de comprendre au mieux notre région. Ses intérêts, ses richesses, sa mentalité.

Le passé n'est peut-être pas souvent évoqué. C'est une chaîne qui se vent dynamique, donc fortement ancrée dans le présent, avec un vision non pas à long terme, qui le peut, mais quant à un avenir perceptible.

Les émissions se suivent, d'aucunes qui dureront longtemps, d'autres qui s'époumonneront très vite, faute sans doute de matériel suffisamment intéressant pour nécessiter une présentation de plus longue durée.

Les archives de Val TV sont d'une richesse extraordinaire.

Il est donc nécessaire de prendre en compte cette institution nécessaire et proposant des images et un contenu de qualité.

Comment dans un avenir proche ou lointain, utiliser toute cette matière ? Peut-elle aider à faire de l'histoire, à comprendre mieux cette époque contemporaine qui un jour ne le sera plus. Peut-on aussi être certain de la durabilité de ce matériel électronique qui ne saurait sans doute pas pour l'heure trouver un support plus fiable que le sien propre. Ce n'est en aucun cas gravé dans le marbre. Comme tout ce que par ailleurs nous produisons. A notre immense regret.



Val TV

