Quand la Patrie Suisse s'intéressait à la Vallée de Joux

Ce bi-mensuel puis hebdomadaire illustré, est bien connu des amateurs de la Suisse de la première moitié du XXe siècle. Il contenait d'excellents articles sur des sujets touchant à la vie de notre Confédération, événements, arts, industrie, sport et divers. Et bien entendu il faisait la part belle à nos grands politiques, mieux encore à nos grands militaires, partie peut-être la plus déprimante de ce journal dont la collection complète serait à faire.

La Patrie Suisse avait été créée le 4 octobre 1893, pour finir discrètement en 1962, absorbée par la Femme d'aujourd'hui.

Les photos y étaient souvent excellentes et se révèlent souvent indispensable pour témoigner de cette époque.

La Patrie Suisse s'est souvent penchée sur la Vallée de Joux. Nous n'avons d'aucune manière la prétention d'offrir ici la totalité des articles la concernant, juste pouvons-nous proposer ceux qui nous sont tombés sous la main, et tout particulièrement des « papiers », avec illustrations, situés à la charnière des deux siècles.

Nous savons aussi que la Patrie Suisse s'est intéressée à nos glacières du Pont, entreprise à laquelle elle a consacré plusieurs reportages et à des époques différentes. Ceux-ci figureront dans nos publications consacrées à cette Société des Glaces des lacs de la Vallée de Joux.

Abordons donc cette époque lointaine où l'on mettait en place la ligne de chemin de fer Pont-Brassus, et où le ski pénétrait dans notre contrée. Ces événements avaient laissé de belles traces dans ce journal.

Pont-Sentier-Brassus (Patrie Suisse du 5 juillet 1899)

Lorsqu'en 1886 eut lieu l'inauguration de la ligne à voie normale Vallorbe-Pont, personne ne songeait, à ce moment-là, qu'une quinzaine d'années plus tard, les rails dépasseraient la gare du Pont et seraient prolongés jusqu'au Brassus.

Mais le progrès est là ; il pénètre partout,

Travaux sur le coteau des Esserts de Rive pendant le dégel du lac de Joux
Photographie de M. Pfeiffer, Vevey.

insatiable, et, comme la foi, transforme les vallées et les montagnes.

Progressistes à leur tour, les localités industrielles de la vallée de Joux n'eurent ni trêve ni repos jusqu'à la formation d'un consortium chargé d'étudier et de mener à chef la construction du chemin de fer reliant le Pont au Brassus.

En juillet 1897 le premier coup de pioche était donné; dès lors les travaux ont été menés rondement par M. d'Allèves, ingénieur, si bien que le mois prochain la ligne sera certainement ouverte au public.

Voici quelques détails sur cette ligne, à voie normale. Le trajet de Vallorbes au Pont, bien connu, ne manque pas, on le sait, de pittoresque. Au sortir du tunnel de faîte, la vue plonge sur le lac Brenet; peu après, on aperçoit le lac de Joux; à partir du Pont, la ligne suivra désormais ce dernier lac et permettra au voyageur d'en admirer tous les détails.

Entrons dans la première combe: voici, à droite, posées sur une éminence, deux anciennes maisons du XVe siècle, qu'on appelle les Viffourches; on leur a fait l'honneur d'une première halte, dite du Séchey. De là, pénétrons dans une seconde combe, la combe du Lieu aux sapins vigoureux, au fond de laquelle miroite le petit lac de Ter: un vrai bijou.

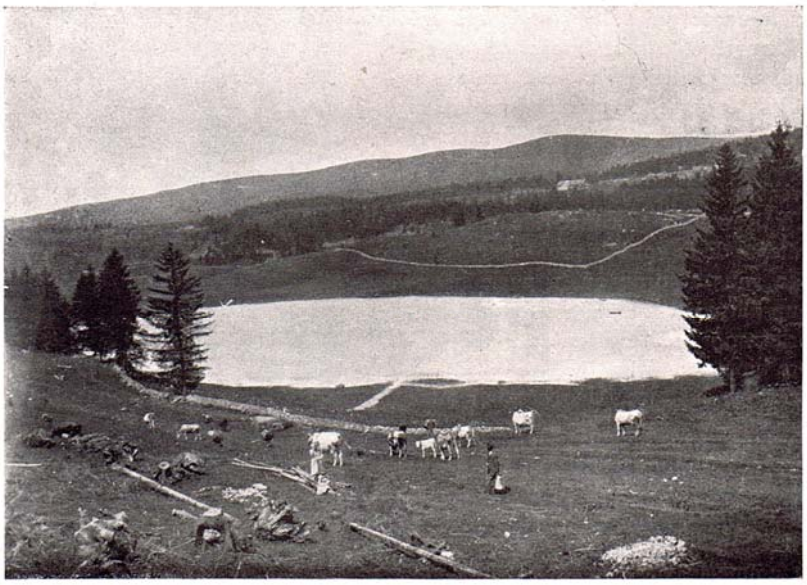
Voici le Lieu, joli groupe de maisons blanches; puis, un premier tunnel, suivi bientôt d'un second, et à quelque cent mètres au sortir d'une forêt, la troisième vallée, la véritable vallée du lac de Joux, qui apparaît toute entière, de la Dôle à la dent de Vaulion avec, en face, le Mont-Tendre; coup de théâtre, décor magique qui personnifie le Jura dans tout ce qu'il a de reposant, de paisible et de réconfortant. Le train file, file sur une pente douce le long du lac de Joux, où se reflètent les sombres sapins. Il passe ensuite au-dessus des grands entonnoirs du Rocheray pour arriver sur une superbe esplanade située à 1030 mètres d'altitude, où de nombreux hôtels, chalets et villas se construiront certainement, dans une situation unique pour un séjour de montagne. Une halte y a été installée.

Quittons cet endroit pittoresque et repartons pour la Golisse, village industriel par excellence, aux maisons revêtues de tôle galvanisée gris bleu. Qui ne connaît les rasoirs, les horloges, les montres, les pièces de précision de la Golisse!

Voici le Sentier, chef-lieu de district passablement plus élevé que la ligne, aux habitations gaies et confortables; encore quelques tours de roue, et l'Orbe nous apparaît en ses nombreux méandres, l'Orbe aux truites savoureuses, aux délicieuses écrevisses. Encore une halte, Sentier-Collège; puis, un pont sur l'Orbe et le Brassus se découvre, dominé par le gracieux clocher de son église. Nous sommes au but de notre voyage... La ligne vaut la peine d'être parcourue: elle passe deux ponts, traverse deux tunnels; possède, en miniature, tous les travaux d'art d'une ligne de montagne.

En outre, au point de vue pratique, elle sera d'une utilité incontestable, en hiver surtout, puisqu'elle reliera constamment cette vallée bien connue mais bien reculée, au reste du canton.

G. Pfeiffer.



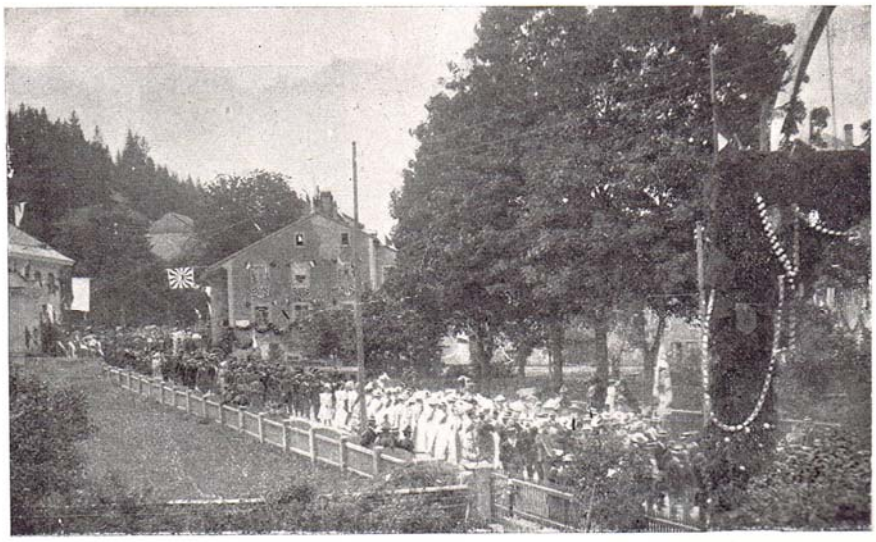
Pont Brassus: Le lac Ter et ses environs vus de la ligne
Photographie de M. Pfeiffer, Vevey

SECOND TUNNEL EN VOIE D'ACHÈVEMENT
(Les travaux du premier tunnel sont dans le fond.)
Photographie de M. Pfeiffer, Vevey.

TRAVAUX DE LA LIGNE ROCHERAY
Recouverts de un mètre de neige en mars
Photographie de M. Pfeiffer, Vevey.

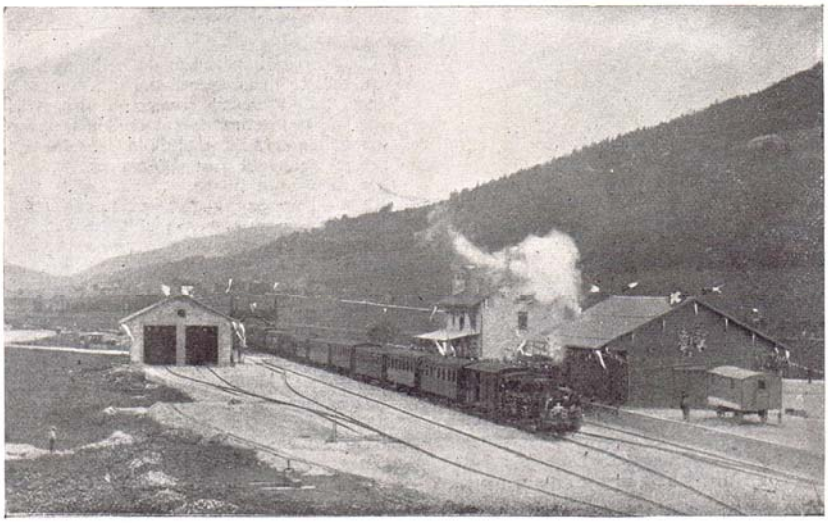
Inauguration du Pont Brassus

La vallée de Joux, — la Vallée avec une majuscule comme dans l'Affaire — n'est plus aujourd'hui une contrée à l'écart de la circulation. Le premier pas franchi en 1886, lors de l'ouverture de la ligne Vallorbes-Pont, vient d'être suivi, le 19 août 1899, d'un plus décisif et plus complet puisque la voie ferrée, non contente d'aboutir à l'entrée de la vallée, la parcourt actuellement dans



INAUGURATION DE LA LIGNE PONT-BRASSUS
Le Cortège d'inauguration au Brassus
Photographie des Arts, à Nyon

Patrie Suisse du 13 septembre 1899



INAUGURATION DE LA LIGNE PONT BRASSUS : ARRIVÉE DU 1er TRAIN
Photographie des Arts, à Nyon

toute sa longueur, jusqu'à quelques kilomètres de la frontière française.

Ce n'est pas sans difficultés que le but a été atteint : nombreuses et vives furent les discussions entre les partisans du tracé par l'une ou l'autre des rives du petit lac. Finalement c'est le tracé au nord du lac qui l'emporta. En juillet 1897, premier coup de pioche : les travaux qui comportaient deux ponts importants et deux tunnels ont été exécutés rapidement si l'on tient compte du climat à ces 1000 mètres d'altitude. La ligne qui est à voie normale part de la gare du Pont, franchit l'Orbe, laisse à droite les Charbonnières, fait halte aux Viffourches, passe auprès du lac Ter dont nous donnions récemment un cliché, s'arrête au Lieu, franchit deux tunnels à la suite desquels apparaît la vallée tout entière. Le décor est superbe : ce ne sont pas les hautes Alpes mais le Jura dans tout ce qu'il a d'intime, de frais, de reposant. Un arrêt à la Golisse, une station au Sentier, le chef-lieu de la Vallée, puis arrivée au point terminus le Brassus. Nous devons à l'obligeance de la photographie des Arts à Nyon communication des deux clichés ci-derrière.

Cette jolie ligne mérite une visite : le pays est pittoresque et fort intéressant par le caractère de ses habitants : les Meylan, les Piguet, les Rochat, les Lecoultre, les Golay, qui peuplent cette vallée ont essaimé partout, mais beaucoup ont tenu le 19 août à faire acte de présence pour l'inauguration solennelle de la nouvelle voie ferrée.

Bien que le 19 août fût l'anniversaire du cyclone terrible de 1890, ce n'était pas à ces lugubres souvenirs que chacun pensait. La joie régnait sur tous les visages et les discours, — innombrables comme il convient dans toute fête suisse qui se respecte — ont respiré le bonheur du vœu longtemps caressé et enfin accompli, la joie d'une réunion plus intime au reste du canton et l'espérance dans l'avenir.

Les Courses de Skis dans la Vallée de Joux

On nous écrit de la Vallée :

L'asile du Marchairuz bien connu, à 1440 mètres d'altitude, et le Chalet Capt, 1363, situé dans le Risoud à l'extrême frontière suisse, près de la France, sont deux courses d'été des plus agréables, mais qui deviennent impraticables durant les grosses neiges atteignant comme cet hiver une couche de deux à trois mètres d'épaisseur.

A cette altitude, la neige reste légère et en poussière brillante ayant un aspect cristallisé, les branches des sapins en sont surchargées et la forêt, noire en été, est idéalisée par son éclatante blancheur ; on se croirait dans un immense théâtre avec un décor féerique.

L'amateur simplement chaussé de « cercles » ou raquettes ne peut, dans cette profonde neige légère, que très difficilement avancer et il en résulte en outre une grande fatigue, que seuls des hommes entraînés peuvent supporter, tandis qu'avec l'aide des skis, ces rudes courses deviennent des parties de plaisir des plus saines. L'air vif et froid excite les forces, et, en marchant à la file, les premiers skieurs seuls s'aperçoivent de la neige molle et laissent aux suivants un chemin battu de deux ornières bien détermi-

Intérieur de la forêt du Risoud
Près le Châlet Capt
Photographie de M. Givel, professeur.

Patrie Suisse du 10 avril 1901

GROUPE DE SKIEURS AU BRASSUS

Photographie de M. Benjamin LeCoultre, au Sentier.

nées, que chacun suit en s'amusant et, pour ainsi dire, sans peine aucune. Du reste, la fatigue du ski ne ressemble nullement à celle des ascensions ou des marches forcées; les efforts sont tellement adoucis par la mollesse et la douceur de la neige que les muscles ne souffrent nullement, et, en posant les patins après une longue course, le promeneur est tout étonné de ne pas se sentir fatigué.

Une erreur que commettent presque tous ceux qui ne connaissent pas le sport du ski est de penser qu'à chaque pas on doit soulever ces longs engins, ce qui serait des plus pénible, mais c'est à la neige de remplacer ce travail et avec le pied on ramène facilement en avant le ski, lequel repose tout le temps sur la neige et glisse sans effort appréciable, le pied de nouveau s'appuie dessus, s'enfonce moelleusement dans la neige brillante et glissante.

Et au retour, quelles glissades joyeuses!... De temps à autre, un défaut d'équilibre fait disparaître un skieur dans la poussière blanche impalpable, la bande s'égaie un moment, quitte à recommencer quelques instants plus tard ; aucune fracture ou dommage ne sont à craindre, le matelas est trop tendre et trop épais; un peu de fine poussière dans le cou peut-être, quant aux mains, de longs gants les tiennent à l'abri de toute atteinte.

De même la sensation du froid de pied est inconnue malgré les cris de détresse du thermomètre qui disparaît dans sa boule.

Les boissons préférées sont le thé ou le vin rouge sucré, épicé, additionné de moitié d'eau, à prendre au retour; pendant la course, la soif ne tourmente guère les skieurs.

En rentrant au logis, chacun rapporte une bonne gaîté et songe déjà à une prochaine partie.

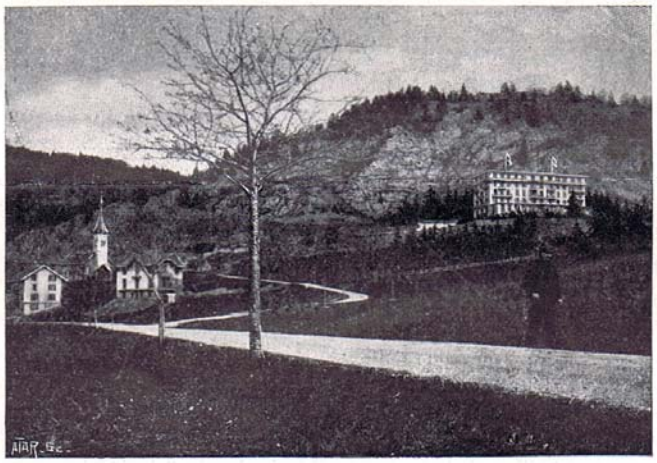
B. L. C.

La Vallée de Joux

Pour nos amis du canton de Vaud, quand on dit la Vallée, tout court avec une majuscule, cette expression désigne la vallée du lac de Joux, une des plus belles et des plus intéressantes du Jura. Elle possède, en effet, cet élément primordial de nos paysages suisses, un lac et des forêts. Et n'allez pas croire qu'il s'agisse d'une de ces petites « gouilles » des Alpes qui se décorent pompeusement du nom de lac. C'est bien d'un lac qu'il s'agit, le seizième

Au bord du Lac de Joux

Patrie Suisse du 17 avril 1901.



Le Grand Hôtel du Pont

inauguré le 14 juillet 1901

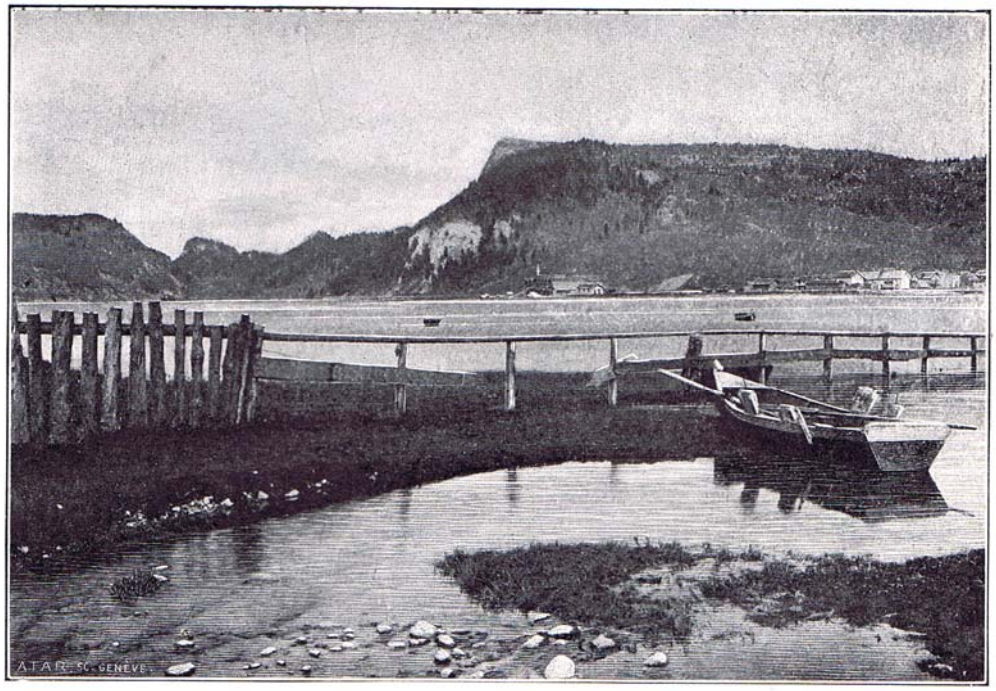
en étendue que nous ayons en Suisse. Il a 10 kilomètres carrés de superficie, à peu près le tiers du lac de Brienz, et il est desservi par un bateau à vapeur, qui fait en été un service régulier entre les cinq ports qu'il possède. L'hiver, le *Caprice* ne fonctionne pas — et pour cause — chaque année le lac gèle et forme pour les patineurs le plus beau champ de glace que sportsmen puissent rêver.

La Vallée dont l'altitude dépasse légèrement 1000 mètres, a 18 kilomètres de long sur 3 à 8 de large. Elle possède des localités pittoresques : le Pont, l'Abbaye, le Sentier, le Brassus, habitées par une population intelligente et industrieuse qui a trouvé dans l'horlogerie un supplément aux faibles ressources que l'agriculture peut donner à pareille altitude.

La Vallée est entourée de montagnes dont les plus connues sont la Dent de Vaulion qui domine le Pont et le Mont Tendre, le plus haut sommet du Jura suisse, un des points de vue les plus beaux de la plaine du Léman et des Alpes. Elle possède de merveilleuses forêts de sapins, comme le prouve le bel exemplaire donné par une de nos gravures, des pâturages verdoyants, des routes excellentes, une voie ferrée qui traverse la Vallée dans toute sa longueur, et la ressource du confortable qu'assure au touriste la présence de bons hôtels.

Tout récemment, dimanche dernier, on a encore inauguré le Grand Hôtel du Pont dans une merveilleuse situation qui domine toute la Vallée. Amateurs de villégiature d'été et des plaisirs d'hiver, patins, skis, luge, etc., y trouveront leur compte.

Un élément de succès de plus pour cette charmante région du Jura vaudois.



La Dent de Vaulion. Vue prise des Charbonnières

Photographie M. Andreossi, à Genève.

Un sapin de trois cents ans

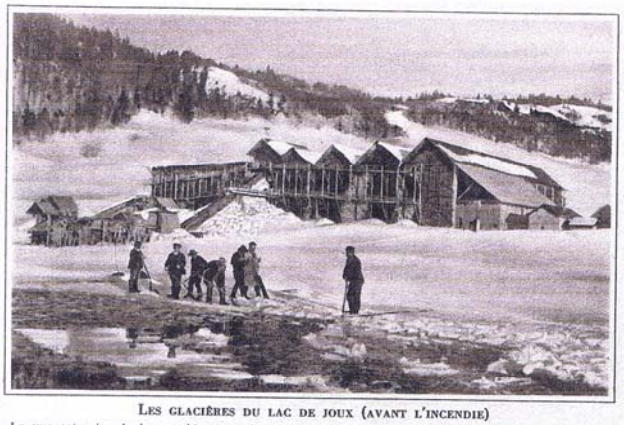
Photographie de M. Alf. Nicole, à Genève.

Les trois articles sur les Glacières du Pont que nous connaissons, figurent dans les numéros suivants de la Patrie Suisse :

Patrie Suisse du 25 février 1914, comprend 5 photos
Patrie Suisse d'avril 1927, comprend un reportage sur l'incendie du 2 au 3 avril
Patrie Suisse du 20 février 1929, comprend 5 photos.

884 PATRIE SUISSE 1927 339

4



LES GLACIÈRES DU LAC DE JOUX (AVANT L'INCENDIE)

La vue est prise du lac, en hiver, pendant l'exploitation de la glace. En arrière, les hangars avec l'appareil hissant les blocs de glace au haut de ceux-ci. Au fond, le Crêt des Agouillons.

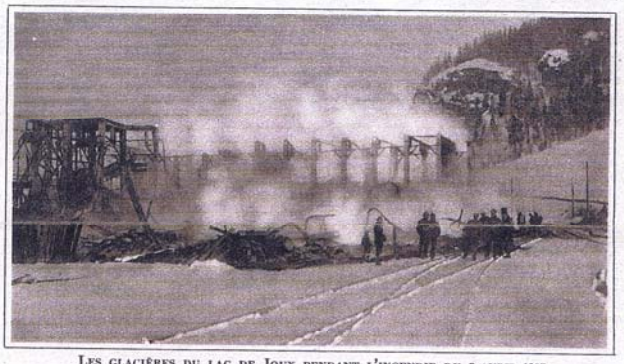
sur des chars, soit à la gare de Vallorbe soit à la station de Croy. Le coût de ces charrois, leur nombre croissant, leurs inconvénients engagèrent les dirigeants de l'entreprise à chercher un autre moyen de transport. Alors fut décidé et construit le chemin de fer à voie normale du Pont : Vallorbe, ouvert à l'exploitation le 30 octobre 1886, reliant la Vallée de Joux au réseau suisse, la sortant de son isolement et lui rendant d'inappréciables services.

La compagnie du chemin de fer du Pont à Vallorbe, constituée le 5 novembre 1885 au capital de fr. 1.200.000, se donnait un double but : la construction et l'exploitation du Pont-Vallorbe et l'exploitation de la glace des lacs de Brenet et de Joux. Le 7 novembre 1890, la compagnie du Pont-Vallorbe vendit le chemin de fer, avec son matériel et les accessoires, à la compagnie du Jura-Simplon ; elle resta propriétaire des installations, des bâtiments, de l'outillage, de voies de raccordement crées en vue de l'exploitation de la glace. Le 1er décembre 1890, dans une assemblée tenue à Lausanne, la société, mettait ses statuts en harmonie avec la nouvelle situation : son seul but était désormais l'exploitation de la glace des lacs de Brenet et de Joux,

L'incendie des glacières de Joux

Un incendie dont la cause n'a jamais été établie, que nous sachions, a détruit, dans la nuit du samedi 2 au dimanche 3 avril, les bâtiments des Glacières du lac de Joux, sur la rive droite du lac de Brenet, à deux cent cinquante mètres de la gare du Pont, entre le lac et la voie ferrée du Pont-Vallorbe, comprenant de grands hangars pour le logement de la glace, avec monte-charge. Un bâtiment administratif et un bâtiment abritant les forges et les machines ont pu être conservées.

Les glacières du lac de Joux, qui ont été un facteur important de la vie économique de la Vallée, ont été créées, en 1879, sur l'initiative de M. Edgar Rochat ; au nombre des fondateurs se trouvaient L. Lullin et Cie, Galopin frères et Cie, à Genève, Masson, Chavannes et Cie, à Lausanne, la Banque cantonale vaudoise. Les débuts furent difficiles. A cette époque, la glace du lac, sciée en blocs et entassée dans les hangars construits sur la rive, était conduite,



LES GLACIÈRES DU LAC DE JOUX PENDANT L'INCENDIE DU 3 AVRIL 1927

La vue est prise de la voie ferrée, un peu à l'est de la rive. Des hangars, il ne reste que les armatures des parois des hangars, des ais calcinés et des fers tordus.

Photographies Joseph Locatelli, Le Pont.

LES GLACIÈRES DU LAC DE JOUX APRÈS L'INCENDIE

Vue prise du sud, depuis le rivage du lac Brenet (1068 m.). A droite, dans le lac, les glissoires et le monte-charge avec quoi la glace sciée dans le lac était amenée dans les hangars. En avant et en arrière des ruines, les deux petits bâtiments protégés. Au premier plan, la voie du Pont-Vallorbe. Au fond, de l'autre côté du lac, égrenées le long du rivage, les maisons des Crettets, à gauche et des Charbonnières, au centre et à droite; en arrière, entre les deux hameaux, la colline des Grayets (1057 m.).

dont elle avait obtenu de l'Etat de Vaud la concession et le monopole. Le capital social était réduit à Fr. 210.000.

Les perfectionnements et la multiplication des machines pour la fabrication de la glace artificielle firent bientôt aux glacières de Joux une redoutable concurrence. Après de nombreux avatars, après avoir passé en diverses mains, l'entreprise tomba en faillite ; le 30 novembre 1923, ses immeubles, ses bâtiments avec glacière, forges, bureaux, couvrant une superficie de 9222 mètres carrés et un terrain attenant de 13.433 mètres carrés, le tout officiellement estimé Fr. 252.500 et taxé par experts Fr. 60.000, se vendit Fr. 42.000 à la Société des Frigorifiques et Glacières de Genève, S. A., qui créa au Pont une succursale avec, comme chef d'exploitation, M. Louis Golay-Dupraz, sous-directeur depuis de nombreuses années ; sous l'impulsion de ce dernier, de meilleurs jours semblaient venir.

Les Glacières de Joux continueront-elles leur activité ? Leurs bâtiments seront-ils reconstruits ? On ne le sait. Les habitants de la Vallée, à qui, souvent, elles ont procuré du travail dans la morte-saison et dans les moments de crise, le souhaitent vivement. B.