

Collection « Etudes et documents »
No 211

Rémy Rochat

**UNE PROMENADE HISTORIQUE
AUTOUR DU LAC BRENET**
2006

Editions Le Pèlerin
200

Introduction

Après rédaction des textes en vue de la réalisation des panneaux du sentier didactique du lac Brenet, il nous est apparu que ceux-ci étaient beaucoup trop longs et auraient demandé, pour être tous lus d'un bout à l'autre, un temps trop long au promeneur. D'où notre désir de les écourter sérieusement, quitte à ce que l'amateur d'histoire n'y trouve plus son compte. Il s'agit finalement d'une promenade avant tout et non pas d'une conférence répétée autant qu'il y aurait de panneaux !

Cependant nous avons cru bon de garder nos textes tels que nous les avons rédigés en une première mouture et d'en faire une brochure qui pourrait être utile. Vous l'avez entre les mains. Elle est le fruit d'une rédaction rapide certes, mais néanmoins faite à partir d'une documentation des plus solides, autant pour le texte que pour les photos. Nul doute ainsi que cette promenade virtuelle ne vous apporte beaucoup d'informations historiques dignes d'intérêt et susceptible de vous amener à prolonger vos découvertes par la lecture des ouvrages divers propre à cette région de la Vallée de Joux, si riche d'histoire, et que jusqu'à aujourd'hui l'on avait pourtant, sur ce plan-là, complètement négligée.

Seul ici vous sont présentés les sites purement historiques émanant dont la réalisation incombe aux Editions le Pèlerin. Les sites « faune et nature », qui seront réalisés par d'autres auteurs, sont encore à créer.

Nous vous souhaitons beaucoup de plaisir néanmoins à vous plonger dans la seule histoire locale.

Les Charbonnières, en octobre 2006 :

Sentier pédestre et historique (ou didactique) du lac Brenet – introduction et but -

Départ avec panneau de présentation sur la place de l'église aux Charbonnières. Panneau appliqué contre la façade occidentale de la fontaine. Des flèches directionnelles particulières facilitent le parcours.

La Société de Développement du village des Charbonnières vous invite à découvrir le sentier pédestre et didactique du lac Brenet. Celui-ci vous permettra d'accomplir une magnifique promenade de détente en un site des plus romantique, et, si vous êtes intéressés par l'histoire et les particularités géographiques de la région, de vous renseigner grâce à nos seize sites d'arrêt, en chacun duquel un panneau explicatif retiendra votre attention. Vous pouvez découvrir l'emplacement de ces sites sur la carte de la page 5.

Nous avons tenu à ce que ces panneaux donnent de bonnes et solides informations plutôt que des flashs légers négligeant les aspects essentiels d'une certaine tranche d'histoire ou de la description d'un domaine particulier.

La participation de nos « savants » locaux vous offre une garantie d'information de qualité et toujours passionnante.

La numérotation de nos panneaux sera double. Un chiffre et la lettre C à droite à destination des promeneurs partis des Charbonnières, et un chiffre et la lettre P à gauche à l'usage des marcheurs du Pont. En effet, partant depuis ici, la direction naturelle sera d'emprunter le chemin du bord du lac pour aller sur Bonport. Si au contraire vous empruntez le chemin pédestre et didactique du lac Brenet dès la gare du Pont, vous irez presque toujours dans l'immédiat en direction de la Tornaz via les entrepôts de chemin de fer et les glacières.

Vous serez tenu de respecter la nature, et s'agissant de réserves naturelles pour deux au moins des zones visitées, de ne cueillir des fleurs sous aucun prétexte. Votre visite sera ainsi discrète et paisible et vous emporterez d'elle un merveilleux souvenir.

Ce sentier pédestre n'aura pu se faire qu'avec l'appui de l'Etat de Vaud, propriétaire de tout le pourtour du Brenet, des deux communes de cette extrémité de la Vallée, Le Lieu et l'Abbaye, de la Société vaudoise d'électricité à laquelle appartient les ouvrages techniques du

tour du lac Brenet, de la société TRAVYS, propriétaire de l'ancien P-Br., des villages des Charbonnières et du Pont, des sociétés de développement active en chacun d'eux, de la Société de navigation, de la Société du train à vapeur, de la Société des pêcheurs amateurs, de la Société vaudoise de protection de la nature, du WWF, du groupe Nature Vallée de Joux, de la Société vaudoise de tourisme pédestre et bien entendu des restaurateurs et commerçants de la région et des particuliers qui auront contribué ou participé d'une manière ou d'une autre à l'élaboration de ce chemin.

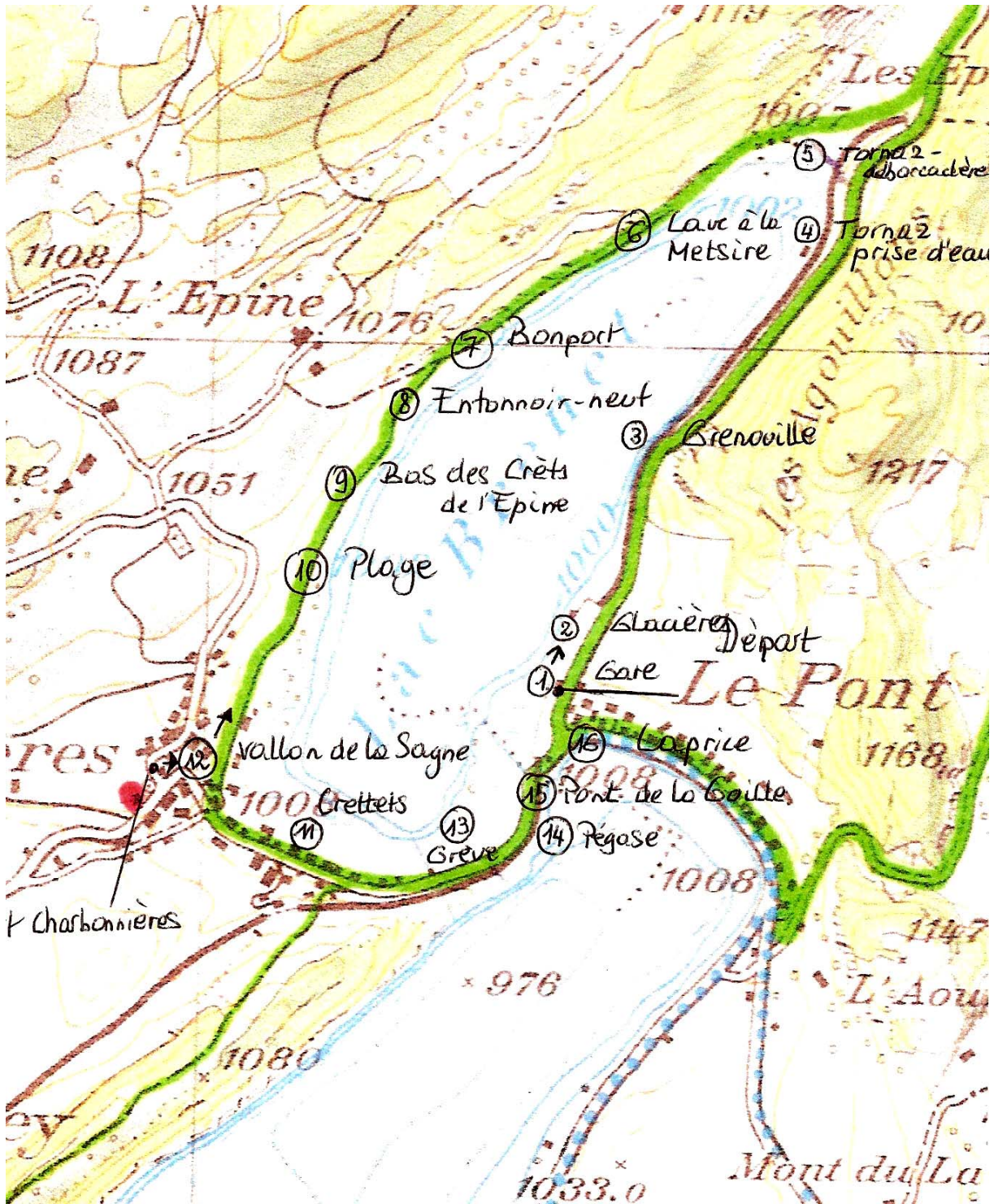
A tous nos remerciements et notre plus vif sentiment de reconnaissance.

Les textes divers seront signés de leur auteur, ceux historiques émanent des Editions le Pèlerin qui auront aussi ouvert leur collection pour permettre la réalisation de la partie iconographique.

Et surtout n'oubliez pas que le village des Charbonnières est la patrie du vacherin Mont-d'Or, qu'il se fit aussi connaître par ses escargots, et que si vous êtes en saison, automne et hiver, un petit écart gastronomique ne vous sera pas reproché !

Nous vous souhaitons une excellente promenade.

N-B : attention, cette introduction n'est jamais intervenue nulle part et les donateurs ne furent guère que les initiateurs, c'est-à-dire la Société de Développement des Charbonnières et les autorités politiques de l'endroit.



+

La ligne de chemin de fer Cossonay-Vallorbe fut ouverte au trafic le 1^{er} juillet 1870. Il n'était pas difficile désormais d'imaginer, pour la population combière, qu'un jour le train, dès Vallorbe, conduirait à la Vallée. Désormais les fantasmes les plus fous pouvaient naître dans l'imagination débordante de nos prédécesseurs. Seul problème véritable, la finance.

En 1882 la société des glacières du Pont, établie au bord du lac Brenet dès 1879, se proposait de construire le chemin de fer. Cette société étant sans fonds propres suffisants, les projets furent repris par la Société Vallorbe-Le Pont qui procéda elle-même au financement et aux travaux de construction. Les ouvrages d'art ne manquaient pas, murs de soutènements divers au pied de la paroi rocheuse de la Dent-de-Vaulion, tunnel des Epoisats, d'une longueur de 431 m, vaste remblai pour établir la gare terminale du Pont – avec utilisation des matériaux dégagés lors du creusement du tunnel.

L'inauguration se fit en grande pompe le 30 octobre 1886. La Vallée avait son chemin de fer, elle se désenclavait comme prétendent certains historiens, tandis qu'elle n'avait réellement pas attendu le train pour établir un vaste réseau commercial avec ses voisins, de la plaine ou de la Franche-Comté.

Il ne restait plus qu'à rêver d'une prolongation jusqu'à l'extrémité amont de la Vallée. En attendant on se contenterait d'un service de bateau à vapeur.

Mais quelle rive choisir ? Partisans de la ligne occidentale, c'est-à-dire passant par le Lieu, contre partisans de la ligne orientale, longeant le lac sur le territoire de la commune de l'abbaye, la bataille fit rage. Chacun voulait le train. Il fut décidé finalement que celui-ci emprunterait le tracé occidental, de beaucoup plus court et empiétant nettement moins sur les villages et les terres agricoles. Inauguration à nouveau en grandes pompes en 1899, avec ouverture officielle de la ligne le 21 août. Le tronçon Le Pont-Brassus était géré par la

compagnie P-Br. dont les difficultés financières furent récurrentes mais toutefois sans que le trafic ne cesse jamais, hormis quelques journées de grosses neige où les locomotives ne passaient plus, notamment 5 jours d'affilée au début de février 1907.

La commune de l'Abbaye garda un service de diligence transformé en compagnie d'auto-transport (AVJ) dès 1921.

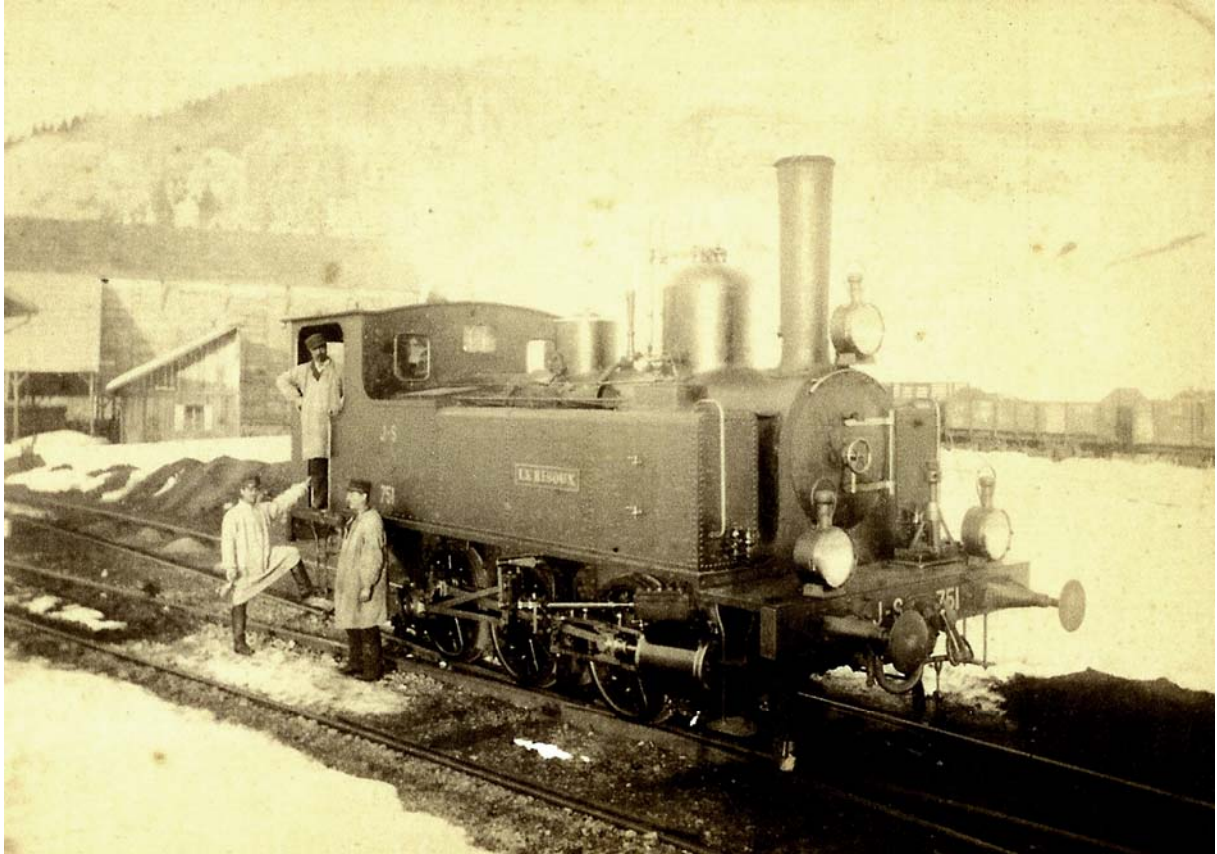
Electrification de la ligne de chemin de fer P-Br. en 1938, avec inauguration le 1^{er} octobre. Les soucis de pouvoir toujours se ravitailler en charbon, conséquents aux troubles internationaux, ne furent pas étrangers à l'introduction d'une traction désormais électrique. Ce changement nécessita de réapprofondir le tunnel des Epoisats.

Vaillante compagnie P-Br., toutefois toujours dépendante, pour sa traction et son parc de véhicules, du Jura-Simplon d'abord, puis des CFF ensuite, gérants de la ligne Vallorbe-Le Pont. Le P-Br. a fusionné avec le chemin de fer Yverdon-Ste Croix et les transports publics Yverdon-Grandson en 2001 pour former une nouvelle société au nom sibyllin de TRAVYS, celle-ci dotée d'un capital majoritairement détenu par les communes desservies par les lignes de transport public propriété de TRAVYS.

Le joli temps de la vapeur fut remis au goût du jour par la Société du train à vapeur créée le 15 février 1985, par des mordus de mécanique ancienne épris de romantisme et qui ne craignent pas de mouiller leur chemise !



Inauguration du Le Pont- Vallorbe le 30 octobre 1886. La fête bat son plein aux environs du pont de la Goille (ancienne version), de la gare terminus de la ligne et de l'Hôtel de la Truite.



Une de ces bonnes vieilles locos d'autrefois, Ici « Le Risoux », l'une des deux premières en service sur la ligne Le Pont-Vallorbe. On la découvre à l'arrêt en gare du Pont, avec à l'arrière les bâtiments des glacières.



Un déraillement à la Tornaz dans les années vingt. Ce n'est pas une sinécure que de redresser une locomotive pesant plusieurs tonnes.



Difficultés d'un climat rude. Nous sommes en hiver 1907 qui nécessita certains jours pour passer le double attelage. Le train fut même bloqué au Brassus du 2 au 6 février. Il y avait 1,80 m de neige en rase campagne.

Site P 2 – Les Glacières

C 10

Les glacières furent d'énormes bâtiments, avec double paroi de bois au milieu desquelles on entassait de la sciure qui jouait le rôle d'isolant. Les glacières du Pont, situées sur les bords du lac Brenet, étaient destinées à accueillir les récoltes de glace de l'hiver, les expéditions se faisant surtout et principalement en belle saison.

La construction des glacières intervint en 1879, faite par une société genevoise. Les sept premières saisons la glace fut descendue avec chars et chevaux sur la gare de Croy où elle était enwagonnée à destination des capitales suisses, mais aussi et surtout de Paris. Les énormes dégâts faits aux routes nécessitèrent la décision de la Société de construire au plus tôt un chemin de fer, idée qui serait bientôt reprise par une société indépendante plus fortunée qui inaugurerait la ligne Le Pont-Vallorbe en 1886. Désormais les expéditions de glace se feraient par le train.

Les activités de la société, reconstituée après plusieurs faillites, portèrent de 1879 à 1943 environ, où la glace artificielle et le tout au lac eurent finalement raison de la glace naturelle.

L'exploitation se faisait uniquement sur le lac Brenet et dès que la glace était en épaisseur suffisante, soit en général au début de janvier. On découpait de larges plaques, sorte d'immenses radeaux, qui

étaient acheminées par un chenal d'eau libre jusqu'aux environs de la glacière et ensuite tronçonnées en bandes à l'aide de scies circulaires, bandes qui étaient alors cassées en morceaux réguliers eux-mêmes acheminés par tapis roulant jusque dans les locaux des « magasins ».

L'industrie des glaces fut courte peut-être, encore que soixante ans constituent déjà une rude étape, mais héroïque et fascinante. Elle est loin déjà dans le passé, quoique des photos et des documents nombreux permettent de la retrouver telle qu'elle était, devenue dès lors dans le souvenir cette magnifique épopée qui est de celles à ne pas oublier.

Les lieux où vous vous trouvez la rappellent, avec encore de visibles les bâtiments administratifs, la forge, les bases en maçonnerie du tapis roulant au bord du lac. La grande bâtisse encore debout fut quant à elle reconstruite plus tard sur les ruines de l'ancien et dernier bâtiment d'entreposage par l'entreprise Fantoli longtemps propriétaire des lieux, ceux-ci désormais en possession de la commune de l'Abbaye.

L'incendie des glacières en 1927, eut lieu dans la nuit du 2 au 3 avril, et non le premier avril comme nos bons journalistes le signalent trop souvent pour apparaître spirituels aux yeux des lecteurs!

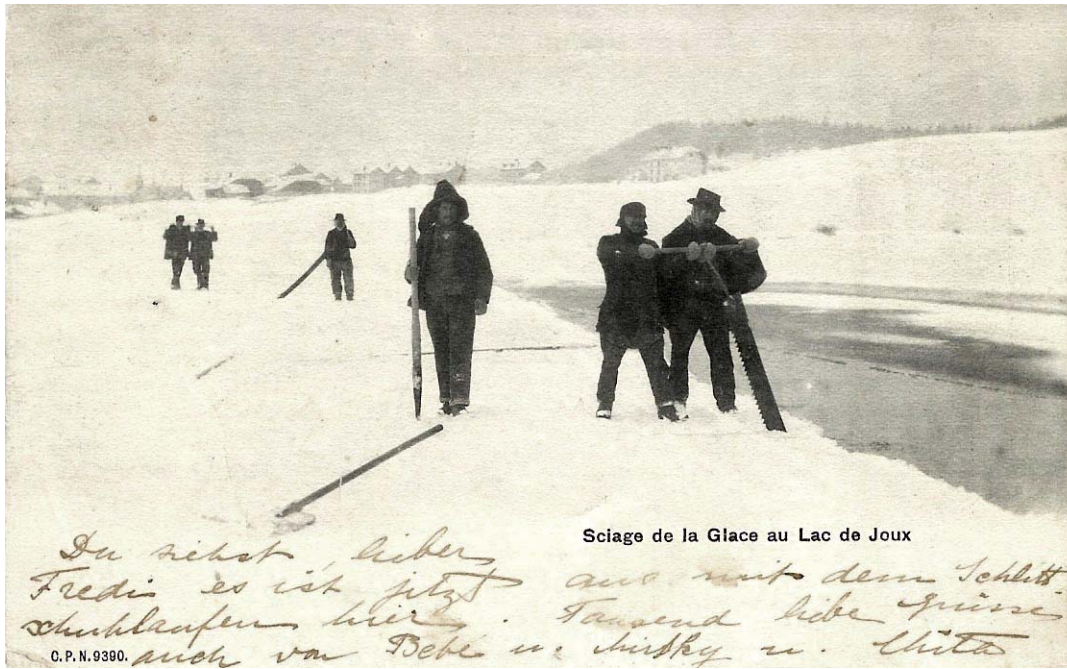
Les photos jointes vous permettront, nous l'espérons, de vous faire une idée générale acceptable de cette exploitation fascinante.



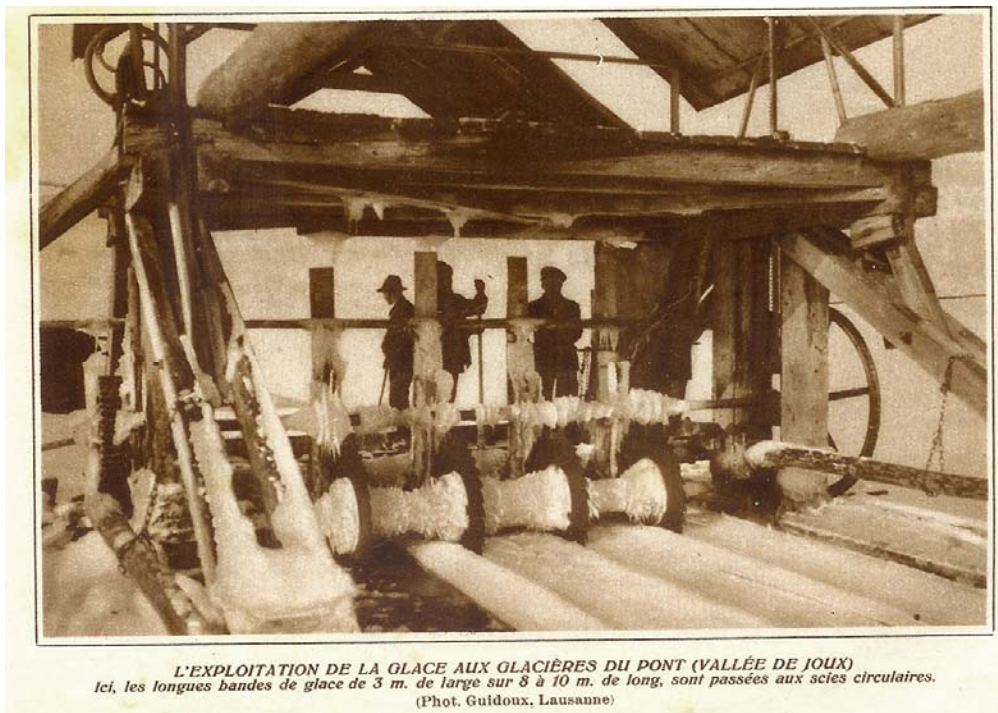
L'époque héroïque d'avant le chemin de fer, avec les premiers bâtiments. La récolte se faisait encore entièrement à la main pour être « engrangée » par moyen manuel sur des glissoires de bois, ce qui nécessitait un personnel nombreux. Furent aussi en nombre dès la première saison les curieux venant contempler de près cette prodigieuse activité.



Entrepôts et tapis roulant dès 1887, année où les glaciers furent entièrement reconstruits (et où aussi elles firent leur première faillite !)



La découpe des radeaux sur la banquise. Ceux-ci seront poussés avec de grandes gaffes jusqu'aux environs des glaciers où ils passeront ensuite dans les circulaires, tel que ci-dessous.





Une grande fête réunit tout le personnel des glaciers au bord du lac, aux environs de l'hôtel de la Truite. Les enfants ont tenu eux aussi à se faire photographier. Nous sommes ici à la fin de la saison 1883-1884.



Avant-dernier état des glaciers, avec suppression des sept toits de 1887 qui sont désormais remplacés par un vaste toit plat d'une allure nettement moins élégante.

Site P 3 – La Grenouille – Géologie de la région du Brenet C 9

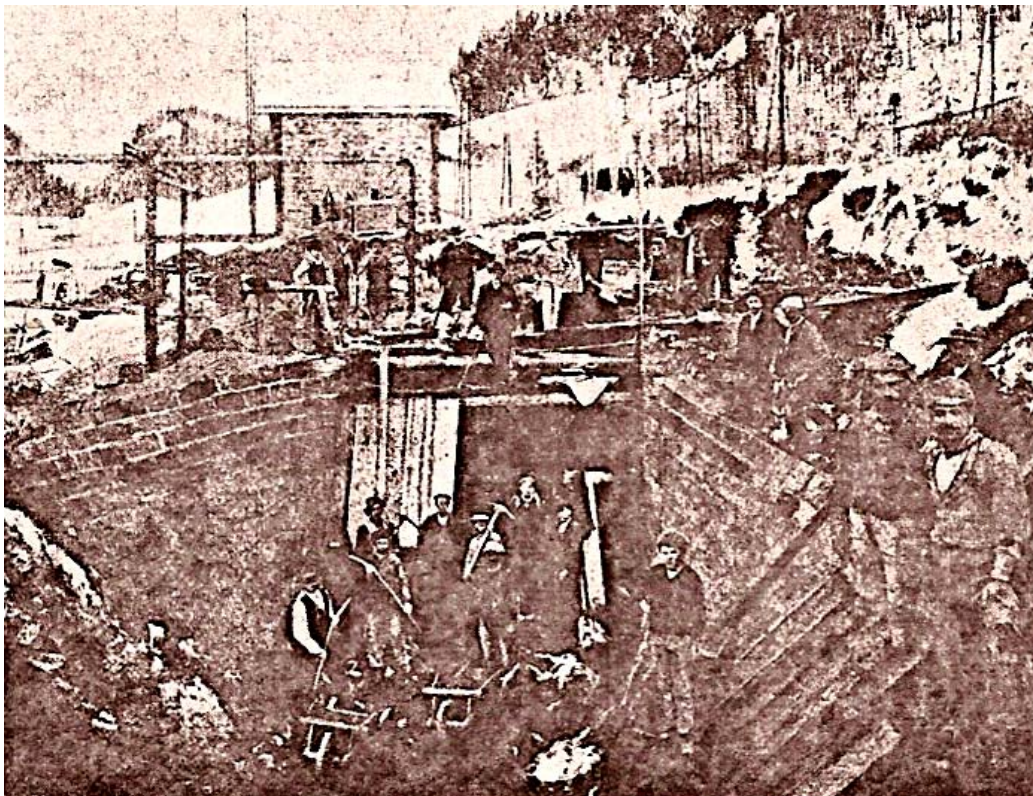
Site P 4 - La Tornaz 1 - Prise d'eau de l'ancienne société des Forces de Joux C 8

Les lacs de Joux et Brenet n'ont pas d'émissaires visibles. Longtemps l'eau de ces lacs s'écoulaient sur Vallorbe par le seul moyen d'entonnoirs naturels situés sur les rives occidentales de ces deux lacs, dont les eaux montaient excessivement lors de fortes inondations, empiétant non seulement sur les prairies riveraines, mais aussi noyant les caves des maisons. On avait même la crainte que ces entonnoirs ne se bouchent définitivement et que pour cette raison les eaux des lacs montent tellement qu'une bonne part de la région aurait été inhabitable.

La seule solution pour régulariser les eaux des lacs de la Vallée de Joux consista à creuser un canal artificiel souterrain dès la Tornaz au Crêt des Alouettes, au-dessus de Vallorbe¹. C'était faire d'une pierre deux coups : on évitait désormais tout risque grave d'inondation et, à partir de cette eau qui descendait sur l'usine de la Dernier par une chute de 237 mètres, on fabriquait du courant électrique.

Les travaux furent entrepris par les Forces de Joux dès 1901. Le creusage de la galerie, d'une section de 5,70 m pour une longueur de 2632 mètres, fut effectué surtout par du personnel italien qui logeait ou se restaurait dans une petite cabane que l'on construisit aux Epoisats, à mi-distance des deux extrémités de ce canal souterrain auquel on accédait en son point central par une galerie latérale.

¹ Projet qui avait déjà été préconisé au temps des Bernois, mais alors les techniques de l'époque ne permettaient naturellement pas de réaliser un tel travail.



Chantier de la prise d'eau à la Tornaz, sur les bords du lac Brenet, lors de la construction en 1901.



Tunnel d'adduction de La Dernier (1904)



Vue générale de l'usine génératrice de La Dernier (1904)

Les habitants de Vallorbe, industriels du fer depuis au moins dès la fin du 13^e siècle, considérèrent longtemps la Vallée de Joux, du temps où elle était encore peu colonisée, comme leur terrain privilégié où ils pouvaient utiliser à volonté les forêts afin de produire le charbon de bois si nécessaire à leurs industries. Une telle situation put se maintenir jusqu'à l'arrivée des Rochat à la fin du 15^e siècle. Alors les intérêts divergents des uns et des autres se heurtèrent de plein fouet, jusqu'à ce qu'une ligne de démarcation définitive fut fixée entre les deux communes, celle de Vallorbe et celle du Lieu. Nous sommes en 1569, cette limite passait par la pointe de la Pierre à Punex.

Néanmoins les gens de Vallorbe ne cessèrent pas dès lors de se ravitailler en charbon de bois dans tout le périmètre de la Vallée. Les charbons produits au Chenit ou sur le territoire de l'Abbaye étaient convoyés par barques jusqu'à la Tornaz, à l'extrémité est du lac Brenet où de grands charbonniers, soit immenses bâtisses de planches, étaient alors dressés sur un arc de cercle allant des maisonnettes actuelles de ce site jusqu'à la prise d'eau. On découvrira ceux-ci représentés sur la carte Vallotton de 1708².

Les barques charbonnières, du Lac de Joux, passaient au lac Brenet sous le pont de la Goille puis s'en allaient accoster à la Tornaz à un débarcadère encore visible, ouvrage d'art à proximité duquel vous découvrirez même la boucle qui servait à amarrer les embarcations !

Les Vallorbiers, soucieux de leur approvisionnement, veillaient avec un soin jaloux sur la conception architecturale du pont de la Goille qui devait toujours être apte à laisser passer leurs convois. En témoigne un acte du 16 octobre 1632 par lequel, lors d'une refacture de cette construction, ils formèrent opposition, en ce sens que la nouvelle version gênerait le passage des barques.

Ces transports de charbon par voie lacustre se firent probablement jusqu'à la fin du 18^e où le charbon de bois fut remplacé par le charbon de terre. Désormais les Vallorbiers s'approvisionnèrent en d'autres lieux et n'avaient plus d'utilité de garder, ni les charbonniers de la

² Original aux Archives communales de Vaulion.

Tornaz, ni le débarcadère qui fut dès lors laissé à l'abandon mais sans être démoli.

Cette vaste entreprise de charriage et d'entreposage du charbon de bois, qui fut menée sur plusieurs siècles, laisse une trace visible. Ainsi la terre de toute cette extrémité du lac Brenet, voir la partie amont du chemin, est devenue d'un noir presque parfait. Les taupinières remettent périodiquement à jour de petits morceaux de charbon de bois que vous pourrez garder en souvenir de cette déjà lointaine épopée.

De la Tornaz à Vallorbe, le charbon était transporté par convois de mulets qui empruntaient le col de la Pierre à Punex, passaient à proximité du chalet du Mont d'Orzeires, on parla longtemps du Mont de Cire, et empruntaient le chemin scabreux de l'Echelle qui, à ce qu'on dit, n'était pas en état suffisant pour laisser passer un char. On gagnait ensuite les forges de Vallorbe.



Carte Vallotton de 1708. On découvre une barque charbonnière sur chacun des deux lacs. On admirera le système complexe du pont de la Goille apte à laisser passer les charbonniers et leurs embarcations. On se rendait aussi naturellement à Bonport, grand centre métallurgique jusqu'au début du XVIIIe siècle, où l'on alimentait de même les entrepôts de charbon.



Carte Vallotton de 1708, autre fragment qui montre les grands charbonniers de la Tornaz. Le débarcadère curieusement n'a pas été dessiné par le notaire et cartographe vallorbier.



VIEW OF THE ROAD BETWEEN VALORBE & THE LAKE OF JOUR.
Canton of Vaud.

Engraving published by A. Chastel & Co., St. Gallen, Switzerland, 1877.

Telle était la manière de charrier le charbon de bois de la Tornaz à Vallorbe, par convoi de mulets. On remontait très certainement souvent des marchandises de Vallorbe à la Vallée en contre-voiture. Le chemin de l'Echelle, notamment la partie située sur le territoire de la Tornaz, fut lui aussi souvent sujet à disputes.

Site P 6 – Entonnoir de la cave à la Metsire

C 6

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.

Site P 7 – Bonport I – Le complexe industriel

C 5

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 autrefois³, 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 comblé⁴, une aciérie et une affinerie.

³ 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.

⁴ Dit le Creux- Martinet, qui servit longtemps de décharge publique aux gens des Charbonnières.

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 XVII^e siècle aux descendants de cette même famille Rochat, fut rachetée le 4 avril 1602 par le citoyen Hipolite 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 Rochat⁵ 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 importance⁶ 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.

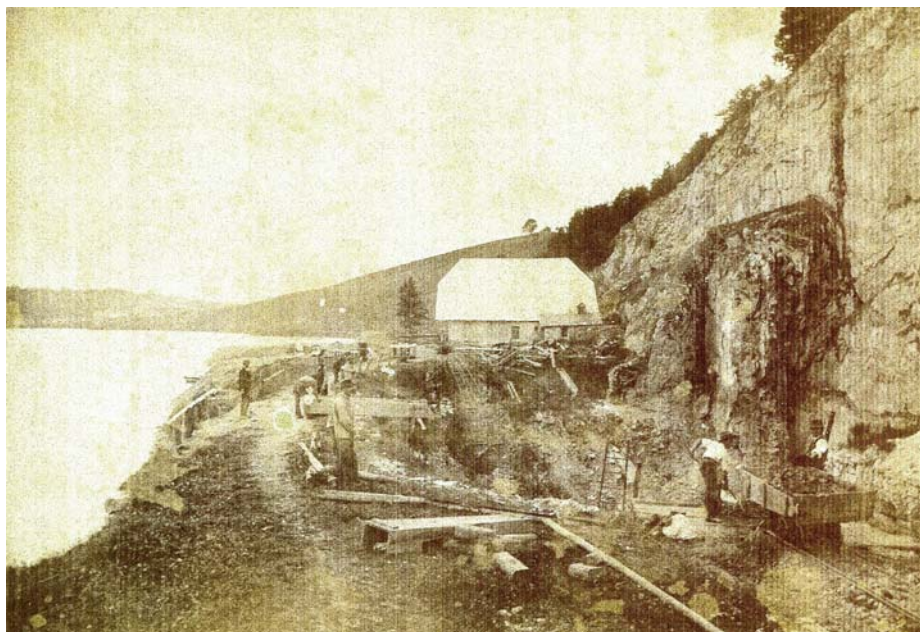
Une ferme se dressait aussi à proximité du site de Bonport. D'un style architectural très élégant, elle avait probablement été reconstruite dans le cours du XVIII^e siècle. Elle brûla dans un incendie le 17 décembre 1898. Elle était alors tenue par un aubergiste du nom de Matiola qui faisait de bonnes 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.

⁵ 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.

⁶ Les feux de forges végèterent encore au début du XVIII^e siècle. Ils s'éteignirent en 1724.

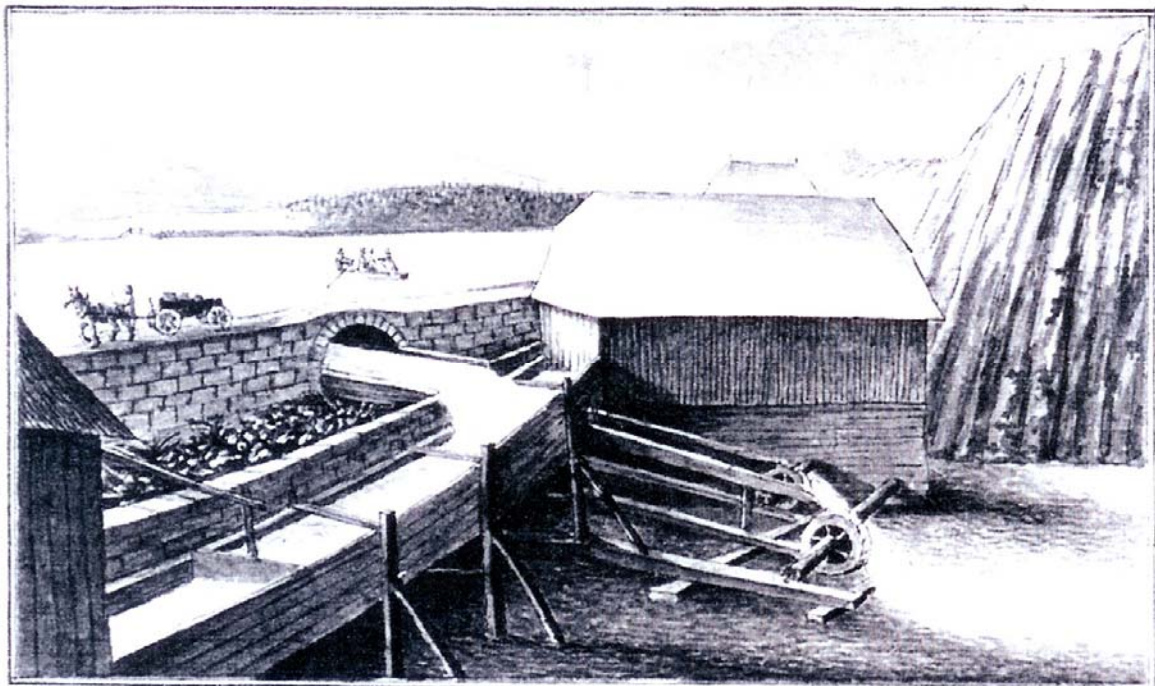
Le site, en dépit désormais de l'absence de tout témoignage historique, mis à part les vannes des anciennes Forces de Joux et l'immense mur séparant l'entonnoir du lac Brenet, reste hautement romantique et vous étonnera.



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



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.

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.

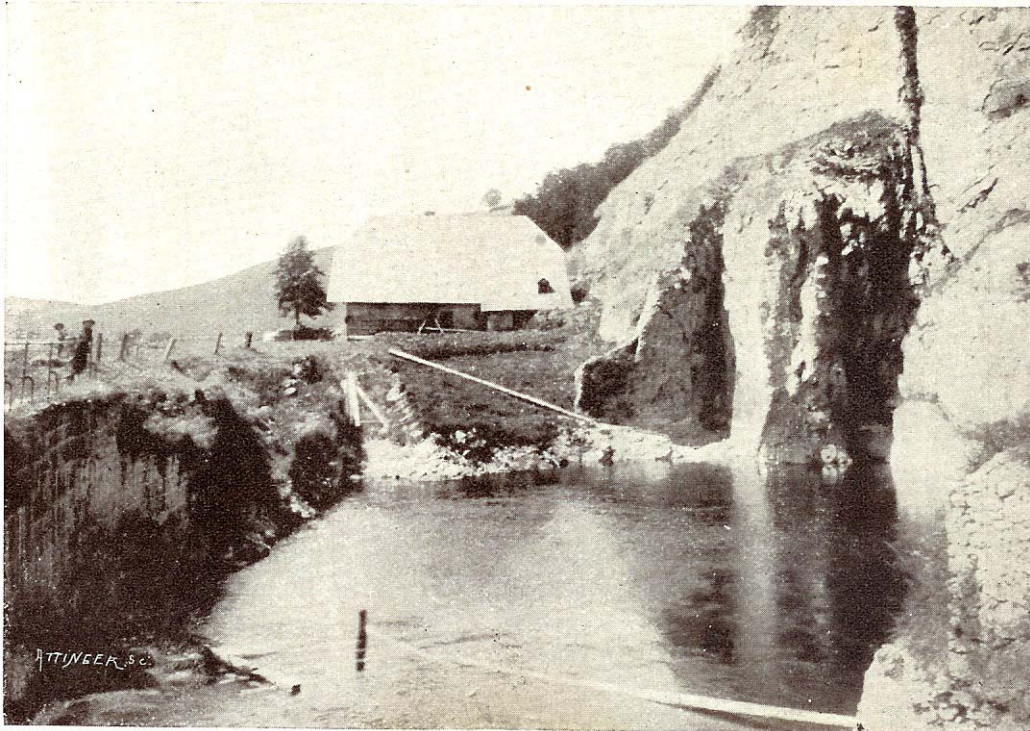
Il arrivait autrefois un phénomène assez particulier, c'est qu'en cas de fortes pluies, ces entonnoirs, loin d'absorber encore de l'eau, la refoulaient. On peut comprendre ainsi que les cavités souterraines n'arrivaient plus à éliminer tout le liquide reçu qui par conséquent remontait en surface.

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.



1645 Un entonnoir des Lacs de Joux-Bonport

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 Rigaud.

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.

Site P 9 – Bas des Crêts de l'Epine – Les oiseaux du lac **C 3**

Site P 10 – La Plage – Les poissons du lac **C 2**

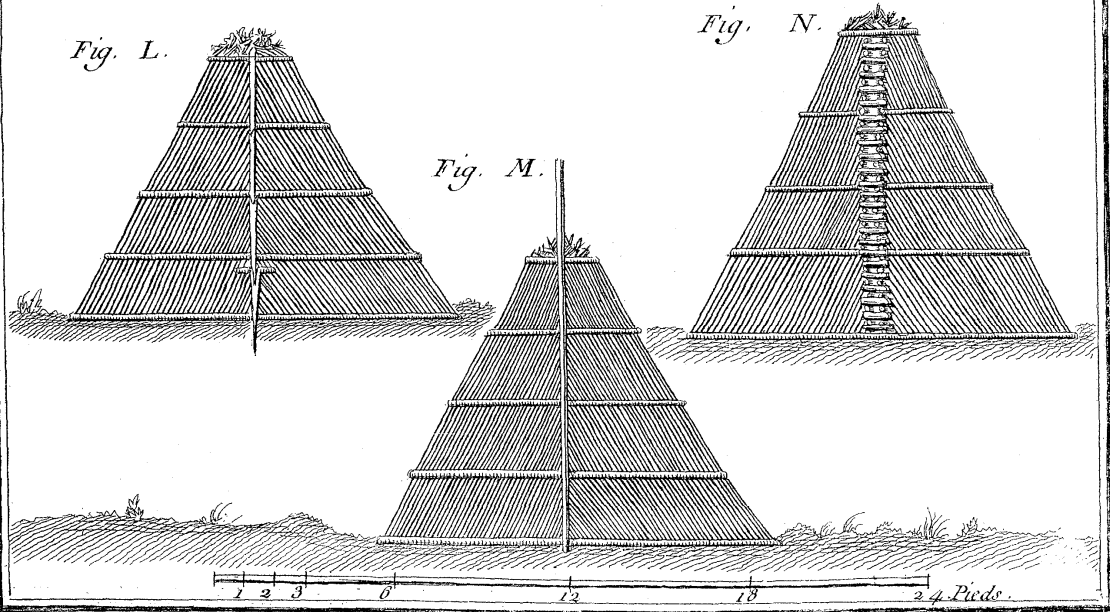
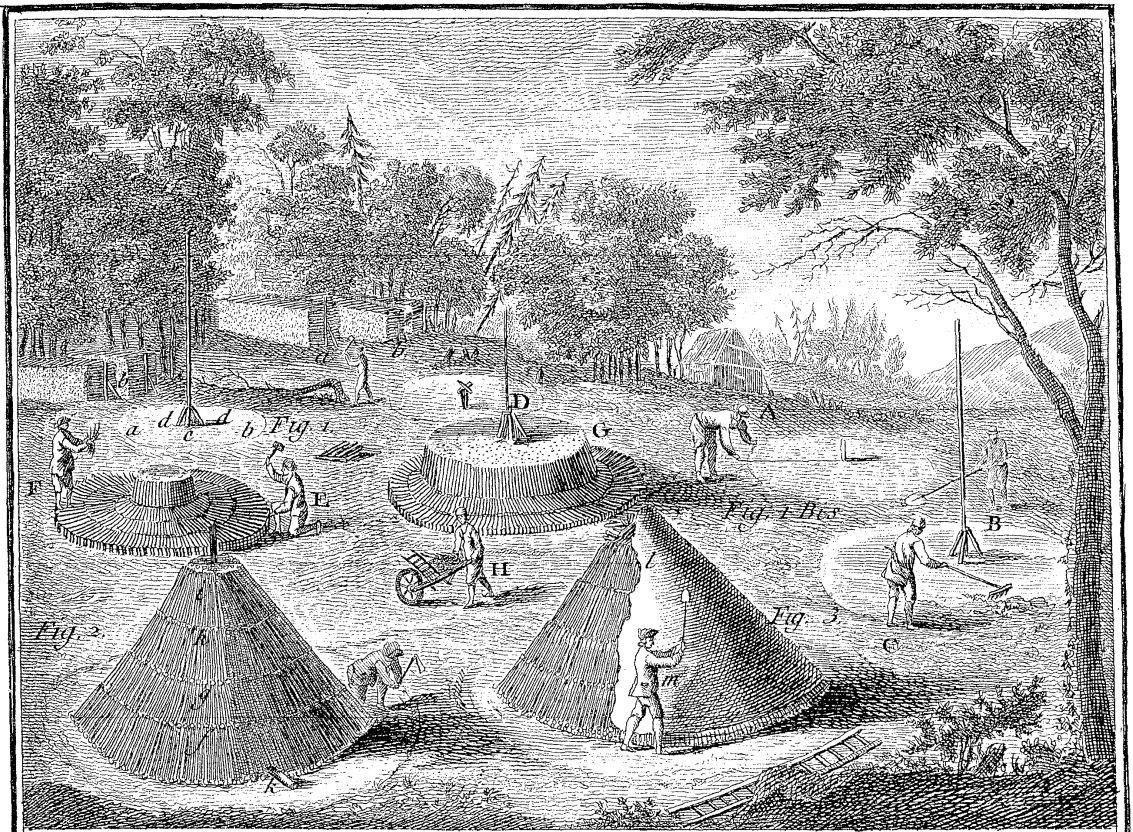
Site P 11 – Les Crettets – Mines et charbon de bois C 16

Tout d'abord empoignons le problème de la désignation du village des Charbonnières dont le nom ne peut naturellement qu'avoir un rapport direct avec le charbon de bois, en sa fabrication, ou en son entreposage. Le terme fait-il référence à des charbonnières, c'est-à-dire à la savante construction d'un tas de bois en vue, par carbonisation lente, de sa transformation en charbon de bois ? Ou concerne-t-il plutôt les charbonnières, en tant qu'entrepôts de charbon, ce qui put être précisément au bord du lac Brenet, en ces lieux exacts où ce village fut créé dès la fin du XVe siècle ? Dans tous les cas nous sommes en présence rapprochée de cette industrie traditionnelle chère au Vallorbiers dont les forges réclamaient des quantités énormes de combustible et qui devaient depuis longtemps déjà avoir réduit leurs forêts en lambeaux sans consistance, d'où leur présence en une vallée où les bois s'étendaient encore sur d'immenses étendues.

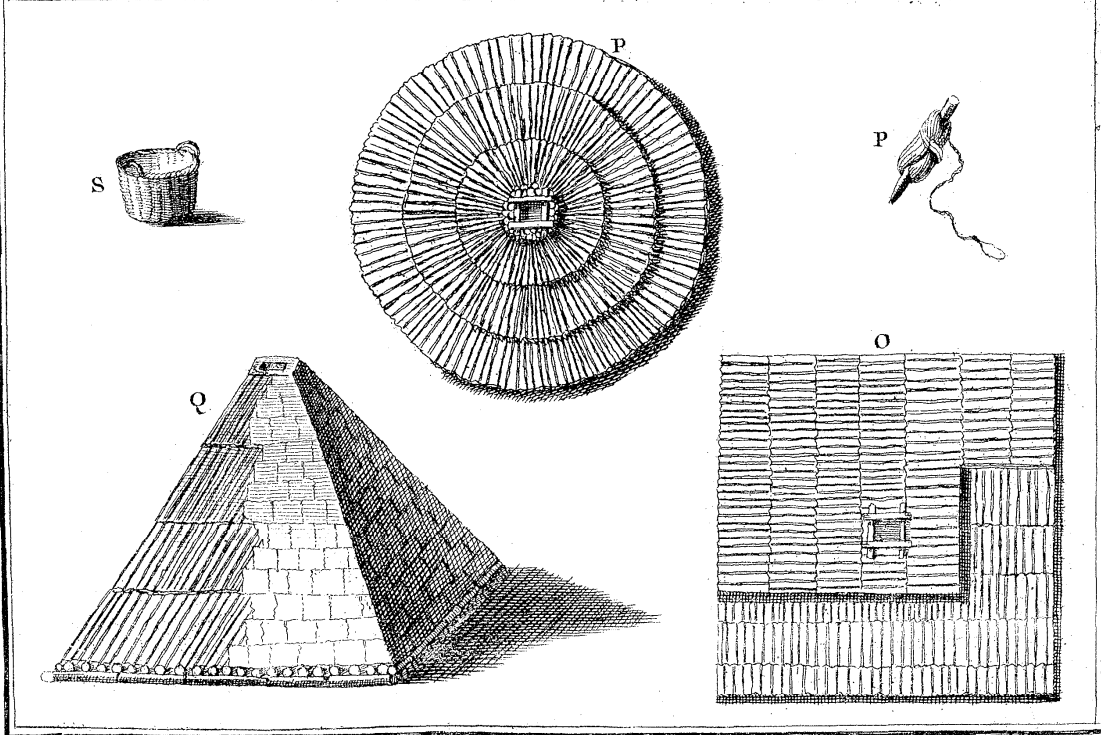
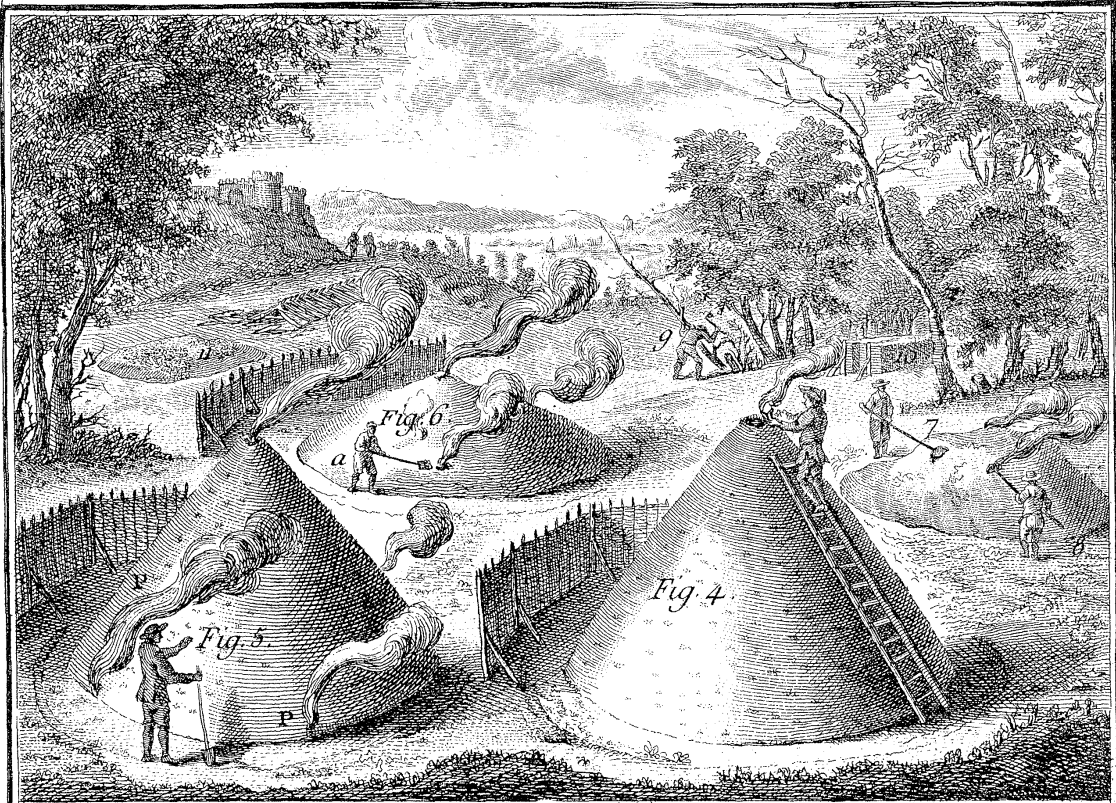
La fabrication du charbon de bois doit donc être liée à l'histoire primitive du village des Charbonnières ou des lieux qui l'ont vu naître. Il conviendra en conséquence de s'enquérir quelque peu de cette industrie originale qui occupa de multiples bras en un temps où des industries probablement plus rémunératrices, telles que la lapidairerie et l'horlogerie, n'étaient pas encore connues et pratiquées dans la région.

Les ouvrages de Paul-Louis Pelet sur l'industrie du fer nous renseignent sur le charbonnage, sur ses volumes, sur les hommes qui en vivaient, sur ses différentes conséquences économiques, etc...

Pour nous, plus simplement, nous prendrons connaissance ici des techniques de la fabrication du charbon de bois admirablement dessinées vers 1770 par les gravures de la Grande Encycloplédie de Diderot, reprises plus tard par l'Encyclopédie d'Yverdon.

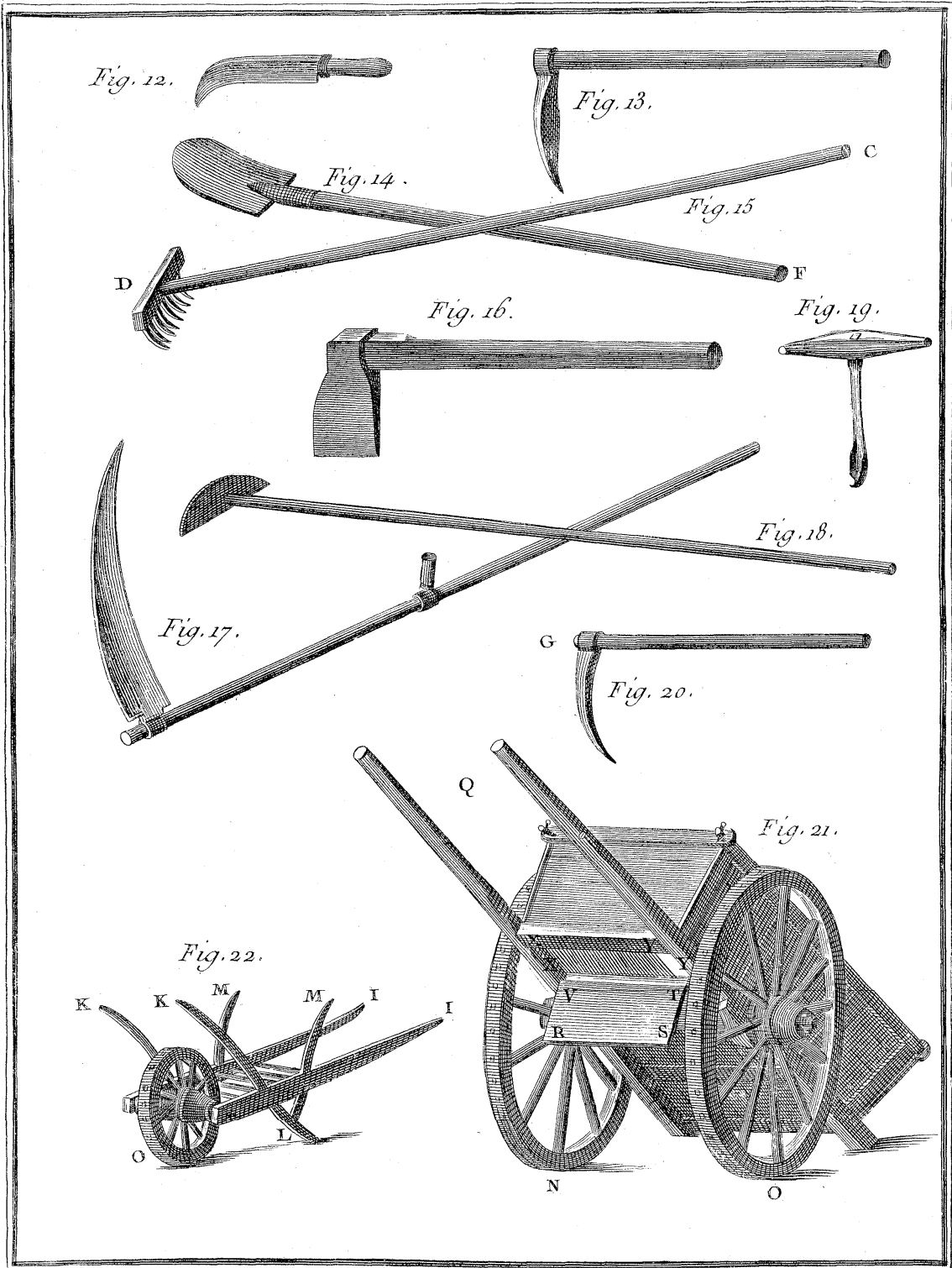


CECONOMIE RUSTIQUE,
Charbon de Bois.



ŒCONOMIE RUSTIQUE
Charbon de Bois.

Les images parlant d'elles-mêmes, il ne sera guère besoin de donner des explications.



OECONOMIE RUSTIQUE,
Charbon de Bois.

Le minerai de fer semble avoir été exploité dans la région des Charbonnières dès le XVIe siècle au moins, et cela jusque dans la première moitié du XVIIIe siècle semble-t-il, avec des essais plus tardifs fait au début du XIXe siècle en vue de déterminer si la qualité du minerai justifiait de nouvelles exploitations, ce qui ne fut pas le cas.

L'exploitation des mines de fer, ainsi poursuivie sur près de trois siècles, avec plus ou moins d'intensité et plus ou moins de succès, laisse des traces sur le terrain, ce qu'on voit sur les photos ci-dessous, et dans la nomenclature locale. Ainsi existe-t-il un pré, au pied des Grands-Billards, dit « A la Mine ». Un effondrement survenu il y a une vingtaine d'années prouve l'existence de galeries souterraines. Par ailleurs, les déchets de l'exploitation ont laissé des monticules encore visibles sur les champs de la Sagne, à deux pas de là.

Les mines des Charbonnières (I) ⁷



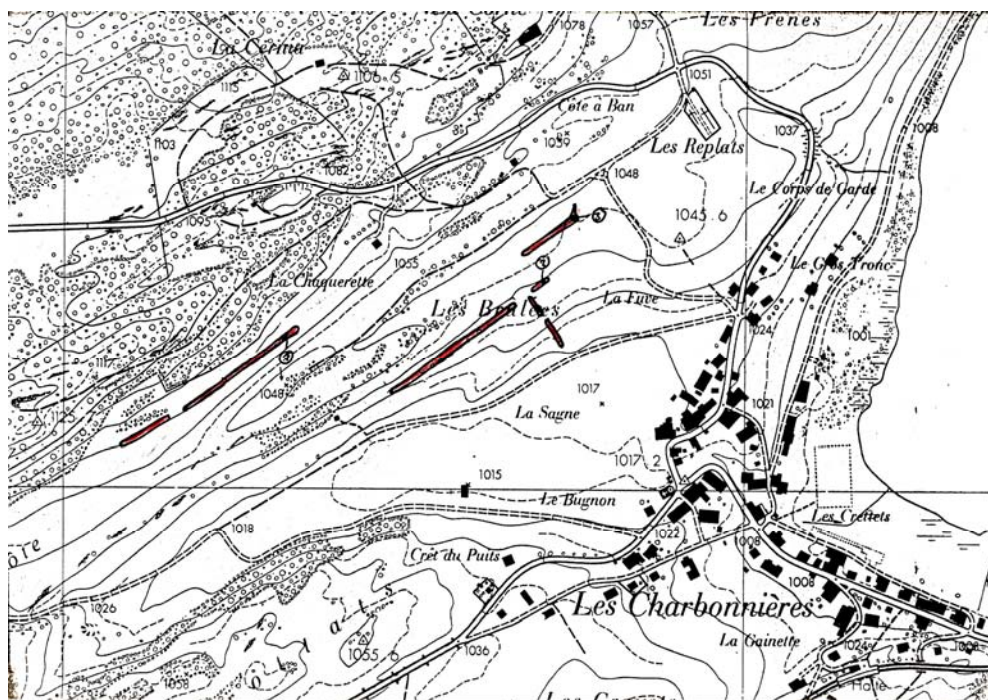
Fig. 5. — La galerie inférieure et ses effondrements.
En contrebas, un dernier tas de minerai
(Photo P.-L. Pelet du 12.4.1955)

⁷ Paul-Louis Pelet et Lucienne Hubler, Ressources minières et politique vaudoise, 1798-1848, Genève, 1971, p.40

Les mines des Charbonnières (II)⁸



Fig. 6. — La galerie supérieure
(Photo P.-L. Pelet du 12. 4. 1955)



Plan de situation des anciennes mines de fer des Charbonnières (en rouge).

⁸ op. cit. p. 41

Le ruisseau du vallon de la Sagne prend sa source dans la Combe de Haut-Crêt qu'il suit sur près d'un kilomètre pour ensuite drainer tout le vallon, de la route des Marichets joignant le Séchey au Bonhomme, au lac Brenet. L'eau était autrefois retenue sur les champs de la Sagne par un barrage situé à l'emplacement de la route de Mouthe actuelle, en face de la laiterie et de la boulangerie. L'eau de ce petit lac ou étang, permettait, par un savant jeu de canaux et de roues divers, d'actionner un moulin situé en contre-bas.

Cet établissement peut être considéré comme la première bâtisse du village des Charbonnières, puisqu'il fut construit en 1430, soit bien avant la première maison qu'un demi-siècle plus tard, vers 1489, les Rochat édifièrent sur les bords du lac Brenet. Ce moulin dépendait des gens du Lieu. Il eut une longue vie en fonctionnant jusqu'à la fin du XVIII^e siècle. Il fut dès lors abandonné pour voir son rôle réduit à la fonction de ferme et de simple habitation.

Ce ruisseau de la Sagne alimentait aussi en aval une scierie près de laquelle était installée une ferrière où se pratiquait la technique de réduction directe du fer, de haut-fourneau ne parlons pas.

La ferrière fut probablement abandonnée assez tôt. En ce qui concerne la scierie, elle cessa ses activités elle aussi à la fin du XVIII^e siècle. Assez curieusement ce fut la commune de l'Abbaye et deux citoyens du Pont qui rachetèrent les droits sur le cours d'eau de la Sagne⁹ possédés jusqu'alors par le régent Henri-Frédéric Rochat, droits dont par ailleurs ils ne firent jamais usage.

Le ruisseau de la Sagne fut malheureusement presque entièrement enterré pour faciliter l'exploitation des champs qu'il traversait et noyait souvent. On ne le découvre libre qu'à partir de la cantine du terrain de football, libre étant un bien grand mot, puisque les quelque deux cents mètres qu'il parcourt encore avant de se jeter dans le lac Brenet ne sont constitués que d'une ignoble balafre bien de son temps, faite de deux segments rectilignes et de l'angle qui les joint. Les ingénieurs et architectes avaient la règle aiguë, en ce temps-là et se voyaient privés de toute imagination.

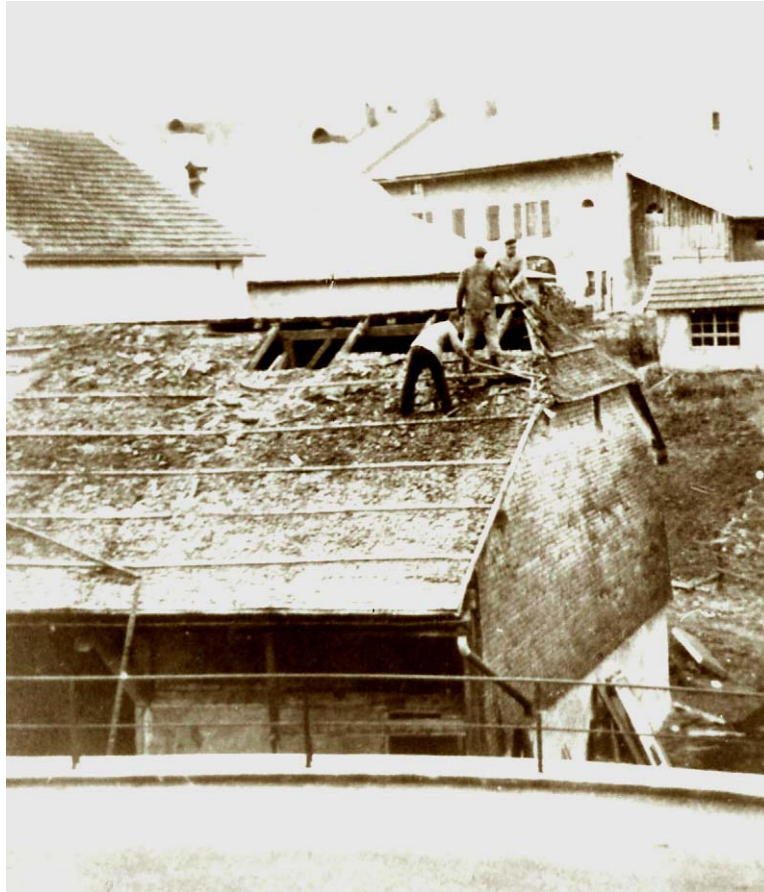
⁹ Acte du 29^e septembre 1804, notaire Ferdinand Bonard



Les Charbonnières, place de l'église en 1901, avec le Cygne à gauche suivi du Vieux-Cabaret et le Vieux-Moulin à droite.



Autre vue du Vieux-Moulin. Le vallon de la Sagne, interrompu par la chaussée en amont du moulin et de la laiterie, se poursuit à droite, en aval. La scierie se situait juste au-dessous du virage qui prit le nom de « Contour de la Scie ». On ne possède malheureusement aucune représentation graphique de cet établissement industriel et de sa ferrière voisine.



La fin lamentable du moulin de la Sagne au printemps 1956, avec démolition presque complète de la bâtisse, ne restent guère que les murs de base sous des dizaines de milliers de m³ de matériaux divers, et comblement ultérieur d'une bonne partie du vallon entre la route supérieure et le virage de la scie.

Site P 13 – La Grève – Flore du lac Brenet

C 15

Texte qui sera rédigé par Charles-Hector Nicole du Sentier.

Pégase, que voilà un nom et une statue qui intriguent. On sait que depuis le début du XXe siècle, la compagnie des Forces de Joux utilisait les eaux de la Vallée de Joux pour alimenter l'usine électrique de la Denier, près de Vallorbe, et cela grâce au tunnel artificiel de la Tornaz.

La dite compagnie, pour remercier la population de ses largesses hydrauliques, se proposa d'élever une statue – que vous avez aujourd'hui sous les yeux – sur l'extrémité ouest de la pointe des Epinettes alors vierge encore de toute construction.

Ces projets devaient faire grand bruit, notamment dans le journal local où un correspondant, en 1956, parle d'un nouveau cheval de Troie et s'indigne à sa façon :

*« Or écoutez bien, chers Combiens qui tenez encore à la beauté de vos paysages ! Les Forces de Joux ont l'intention d'édifier sur les rives des Epinettes une sorte de cheval ailé, un Pégase donc, symbolisant l'énergie électrique ! On dit que cette « œuvre d'art » aurait 6 mètres de haut ! Ainsi donc, peuple suisse, il te faudra désormais, non seulement supporter les pylônes, les lignes à haute tension (autant de vilaines rides sur le visage de la patrie), mais aussi les « œuvres d'art » de nos trusts électriques ! Autre aspect de la question : où allons-nous, grands dieux, si chacun s'arroge le droit de s'afficher pareillement ? Pourquoi les Syndicats laitiers de la Vallée ne planteraient-ils pas une belle vache en stuc dans les prés de la Tornaz, vache au pis généreux, symbolisant la florissante industrie du pays ? Pourquoi la Le Coultre & Cie ne ferait-elle pas construire une immense montre (lumineuse !) à la tête du lac ? Je laisse à mes lecteurs le plaisir d'imaginer d'autres « monuments » de ce genre !
P. Baud¹⁰ »*

Le projet resta dans les tiroirs jusqu'en 1959 où il fut ressortit pour être mis en œuvre. La FAL du 30 XII 1959 témoigne de l'événement :

« Au Pont, Pégase est sorti... de terre. Après une genèse de quelques mois, masquée aux yeux des curieux par une sorte de haute tour en bois qui servait d'appui aux éléments du coffrage, Pégase vient de sortir non pas des flots du lac de Joux, hélas fort abaissé, mais fort prosaïquement de... terre.

¹⁰ FAVJ du 8 février 1956

L'apparition de la création du sculpteur André Lasserre n'a pas manqué d'impressionner le public et, ces derniers jours, nombre de personnes sont venues considérer le monument érigé à la demande de la Compagnie vaudoise d'électricité.

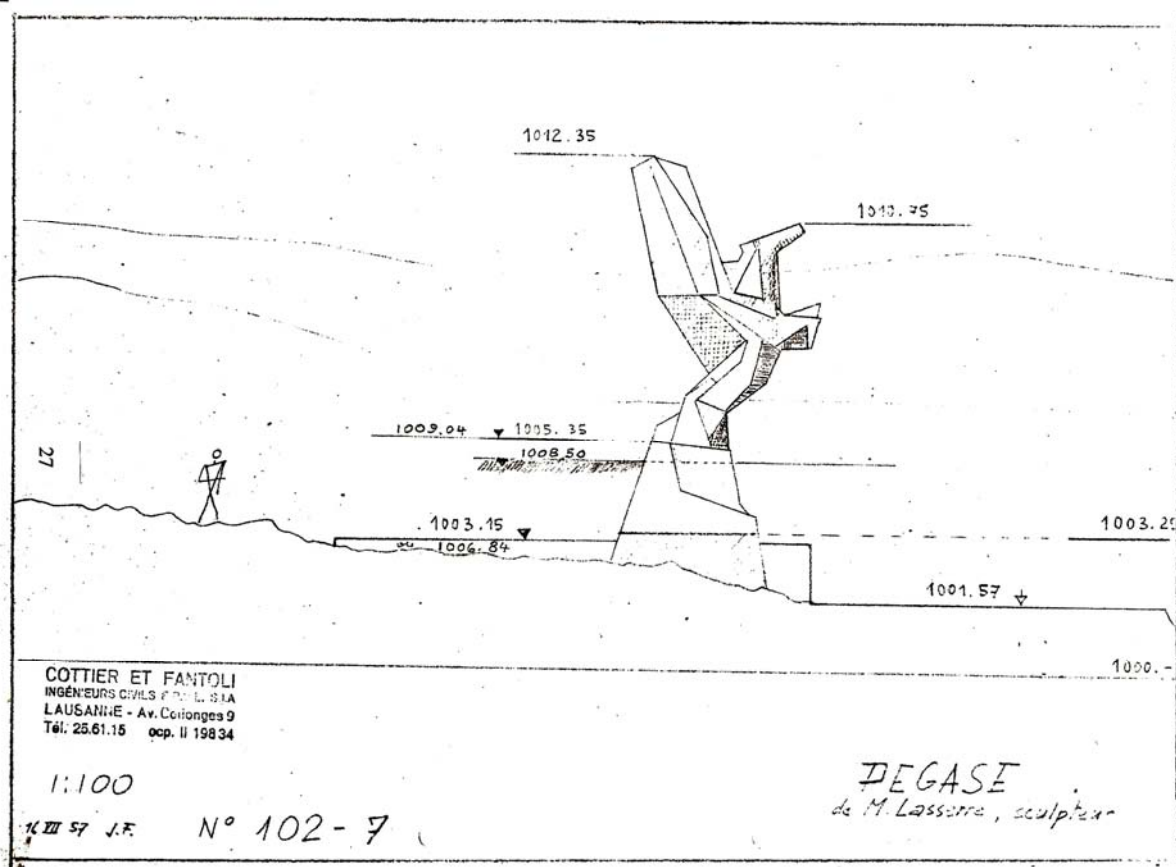
Symbole de l'énergie électrique, Pégase s'élève puissamment sur sa base de béton, qui sera bientôt entourée par l'eau, de la baie qui s'arrondit entre Le Pont et la colline des Epinettes. Vue du village du Pont, la masse de la statue, définie par des lignes sobres, directes, parfois presque brutales, ressort sans toutefois s'imposer sur le paysage pourtant terne à cette époque de l'année ; c'est dire avec quel bonheur les dimensions de la statue ont été fixées. Evidemment, il conviendra d'attendre le retour de la saison lumineuse pour apprécier ce qui constitue peut-être un des intérêts essentiels de l'œuvre ; l'harmonie des plans, leur mise en valeur par les différences d'éclairage.

Le public semble quelque peu dérouté par la conception de l'œuvre, par son modernisme qui n'a pourtant rien de révolutionnaire. Bien que Pégase se réclame de l'art figuratif, c'est déjà une abstraction : il faut le regarder comme l'expression d'une idée, non comme la reproduction d'un animal ; il faut se laisser saisir par la netteté, « l'agilité » de ses lignes, par le vigoureux élan de ses ailes dressées.

En faisant ériger Pégase, la CVE a enrichi la Vallée d'une œuvre d'art de valeur et elle a permis à un excellent artiste de donner une nouvelle preuve de son beau talent ; c'est suffisant pour qu'on applaudisse à l'initiative de la CVE et à la réalisation de l'artiste ».

Celui-ci n'était pas de là !! Les Combiens furent plus sceptiques au vu de cet étrange monument réalisé par l'entreprise Fantoli des Charbonnières, et avec les difficultés de coffrage et de coulage que l'on imagine en une saison où le gel sévit déjà.

Pégase finira néanmoins par conquérir son public, et à tel point qu'il fit désormais partie intégrante du paysage combier, devenant fort plaisant l'hiver quand vous aller lui rendre un discret hommage sur vos patins!



Les projets, 1957, archives de l'entreprise Fantoli aux Charbonnières

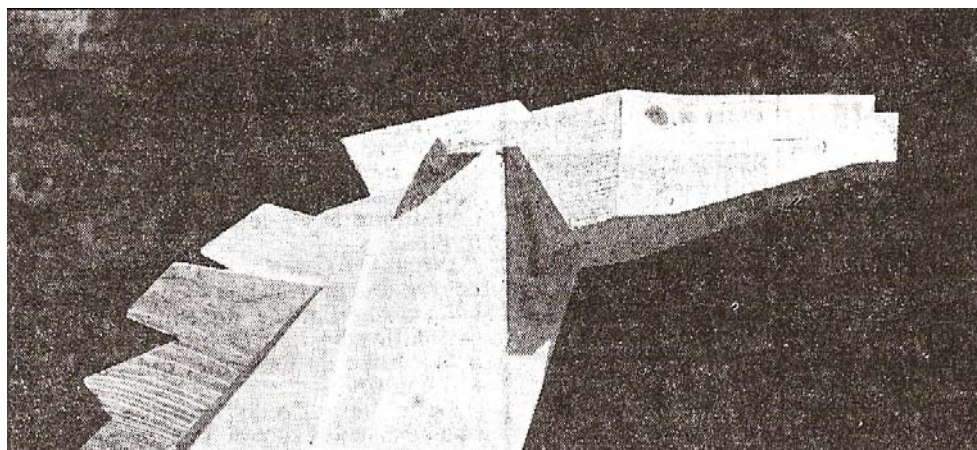


Illustration accompagnant l'article FAL de 1959



Pégase prêt à s'envoler...



Pégase retrouve toute sa force, et même son romantisme, l'hiver, quand on patine...

Un pont qui existe sur les documents au moins depuis le XVI^e siècle, mais que l'on connut probablement depuis les débuts de la colonisation à la Vallée. Car en effet, la largeur du canal reliant les deux lacs de Joux et Brenet n'est pas grande et il ne fut pas difficile d'y établir un ouvrage d'art, même primitif, capable de laisser passer gens et attelages d'une rive à l'autre.

Le pont dut cependant être construit dès la plus haute époque pour laisser passer les barques charbonnières des industriels de Vallorbe, d'où finalement une complexité de construction plus grande qu'on n'aurait pu le croire. Les Vallorbiens se manifestèrent entre autres en 1632 quand il fallut refaire le pont. Ils craignaient de ne plus pouvoir passer dessous avec les embarcations qu'ils utilisaient pour transporter le charbon de bois du Chenit, par exemple, à la Tornaz, lieu de leurs dépôts.

Le pont de la Goille – Goille = gouille, soit petite surface d'eau, terme un peu minimaliste pour désigner le lac Brenet ! – connut des vicissitudes nombreuses. Notamment en 1705 où, sous la direction du pasteur Malherbe de l'Abbaye qui se prenait pour un scientifique éprouvé, on retint les eaux du lac de Joux afin de permettre le curage des entonnoirs de Bonport, vieille marotte des Combiens ! Les eaux s'amassèrent contre le batardeau installé dans ce but, et finirent par emporter le tout, barrage, pont et terrains avoisinants. On reconstruisit.

En 1751, de graves inondations emportèrent à nouveau le pont qui ne sera rétabli apparemment qu'en 1755, le temps de trouver les capitaux nécessaires à sa reconstruction. Entre temps on joignait une rive à l'autre en radeau ou en bateau. Il y a toujours moyen de s'accommoder d'une situation donnée.

En 1755, les eaux du lac de Joux étaient si basses par contre que l'on pouvait passer d'une rive à l'autre à pied sec. On profita de cet état pour rétablir le pont.

Nouveaux avatars en 1777. Alors la commune de l'Abbaye, qui venait de faire l'acquisition des moulins de Bonport, se proposa de revider les entonnoirs, et dans ce but établit à nouveau les batardeaux si chers au pasteur Malherbe. Ceux-ci devaient retenir les eaux du lac de Joux. Cet ouvrage, mal construit, qui avait élevé les eaux de ce

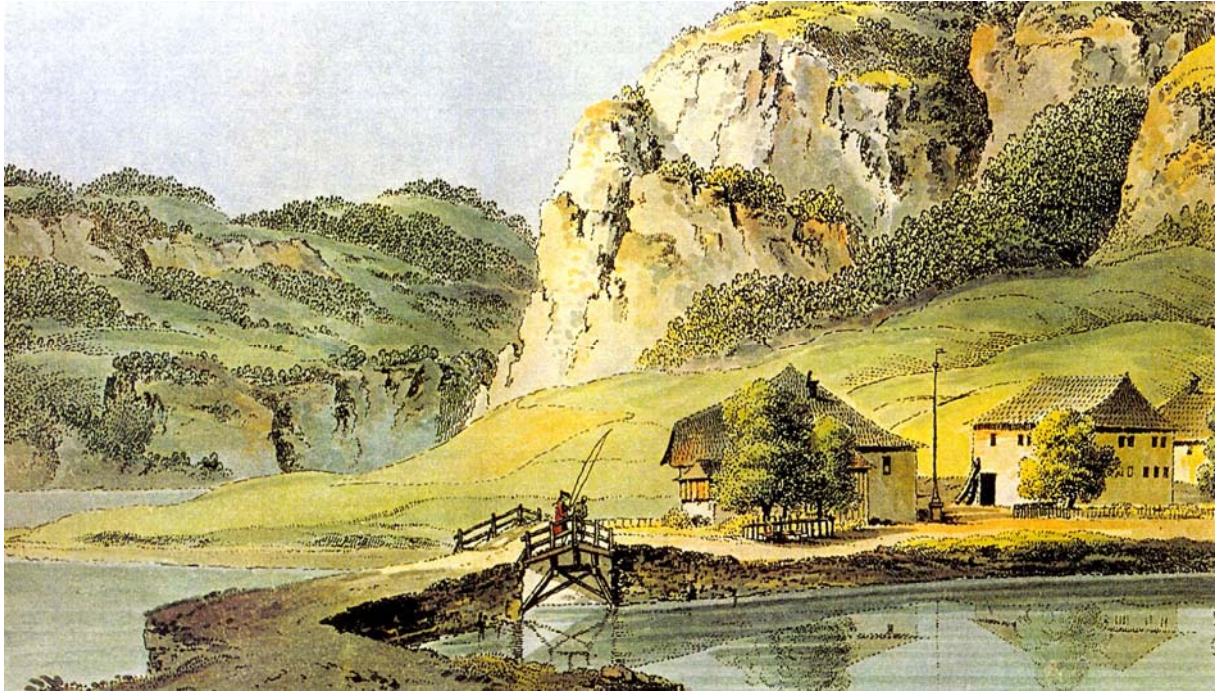
lac de douze pieds plus haut que celui du Brenet, céda, avec pour résultat le passage violent et pendant près de 24 heures des eaux de retenue qui créèrent un précipice étonnant sous le pont, rongea et emporta les terres. La commune de l'Abbaye fut tenue pour responsable des dégâts et chargée de les réparer.

Ce pont, à l'époque encore relativement primitif, nous ignorons s'il devait toujours respecter le passage des barques charbonnières, fut enfin reconstruit entièrement par l'Etat de Vaud dans les années 1838-1843. Ce fut là un magnifique ouvrage d'art, avec une immense rampe d'accès du côté des Charbonnières. Les photos désormais témoignent.

Un pont qui eut pu durer des siècles. C'était sans compter avec l'arrivée du chemin de fer. Ainsi, en 1899, la construction de la ligne P-Br. nécessita la destruction de ce pont, le déplacement du canal d'entre les deux lacs que l'on creusa plus à l'ouest, et la reconstruction d'un nouvel ouvrage d'art conçu en deux parties, un pont pour la circulation piétonne et automobile, un second pour le chemin de fer.

Ces deux ponts furent entièrement reconstruits dans les années soixante-septante du siècle passé.

Et pendant ce temps, que d'eau, que d'eau, passa sous les ponts de la Goille ! Et que de difficultés ceux-ci occasionnèrent à nos communes et canton qui ne surent pas toujours s'entendre. Car il faut comprendre que longtemps et jusqu'au XVIIIe siècle, la commune du Chenit eut pour tâche elle aussi de participer aux frais d'entretien du pont, obligation qui résultait de sa séparation de 1646 d'avec la commune du Lieu.



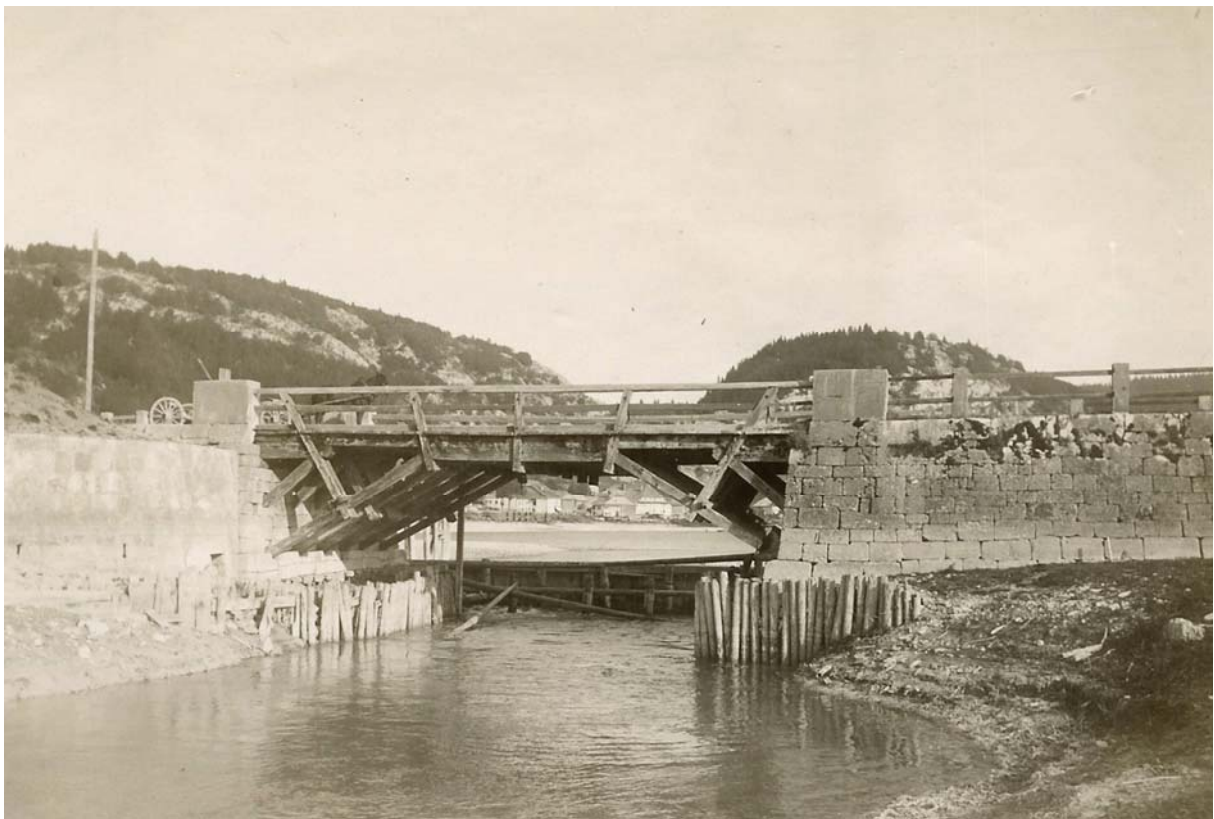
Le pont de 1756-1757 est connu par plusieurs gravures, en particulier celles d'Aberli effectuées en 1774, c'est-à-dire trois ans avant la nouvelle destruction de cet ouvrage d'art.



En 1816 Escher dessine la région des Epinettes avec le pont de la Goille. Celui-ci n'a guère changé dans ses formes et ses fonctions depuis 1774.



Le pont de 1838-1843 tel qu'on pouvait encore le voir dans les années 1880, fixé pour la postérité par le photographe Auguste Reymond.



Le pont de 1838-1843 juste avant qu'on ne le détruise afin de laisser passer non plus seulement les piétons et les véhicules, mais aussi le chemin de fer.



Les nouveaux ponts, en face la route, à droite le chemin de fer , position définitive quoique les deux ponts furent reconstruits, comme dit plus haut, dans les années soixante-septante.



Pont de la Goille, mise en place pendant la période 39-45 des « pieux », aux environs de la ligne de chemin de fer et de la route cantonale, et destinés à retenir les chars allemands au cas où ceux-ci tenteraient d'envahir le territoire.

De juin à septembre, le « Caprice II » emmène petits et grands à la découverte du lac de Joux, et cela depuis 1977 où fut créée une nouvelle compagnie de navigation. Quelque nonante ans après une première qui vit le jour en 1889 et lança le Caprice, premier du nom.

Ce joli bateau à vapeur avait été construit en 1875 par Escher Wyss, SS 1 Hel – 1 – D, moteur EWZ/EWZ, puissance 50 CH, 18,6 m de longueur sur 3,10 de large, tirant d'eau 15 tonnes, passagers 60. Il navigua d'abord jusqu'en 1887 sur le lac Léman, en 1888 sur le lac de Biemme pour arriver enfin à la Vallée de Joux où il connut une glorieuse mais difficile carrière de 1889 à 1912. Ainsi la société de navigation sur le lac de Joux n'avait pas pour habitude de gagner de l'argent avec son romantique petit bateau et sollicitait souvent les communes, notamment en ce qui concerne l'entretien si coûteux des débarcadères établis au Pont – celui de la Truite et celui du Grand-Hôtel sur l'autre rive – à l'Abbaye, aux Bioux, au Rocheray et au Lieu, au niveau de la Roche-Fendue.

Le Caprice connut toutes sortes d'aventures, et même il fut prit dans les glaces ! Sa fin reste mystérieuse.

Constitution d'une nouvelle société en 1912. On lance un second bateau, « Le Matin ». Hélas, les événements internationaux ont raison de lui seulement deux ans après sa mise à l'eau, en 1914, année fatidique de laquelle il faudra attendre 63 ans pour voir à nouveau un service régulier sur le lac de Joux avec le Caprice II. Celui-ci conduit d'abord et jusqu'en 1995 par M. Emile Leemann, puis piloté dès cette date par le capitaine actuel, Christian Golay.

Le Caprice I laisse un témoignage merveilleux de la belle époque par d'innombrables photos qui faisaient le bonheur des touristes de passage au Pont et ailleurs. Ces beaux documents illustrent désormais quantité de publications à caractère historique ou promotionnel sur la Vallée de Joux. On en retrouvera quelques-uns ci-dessous.

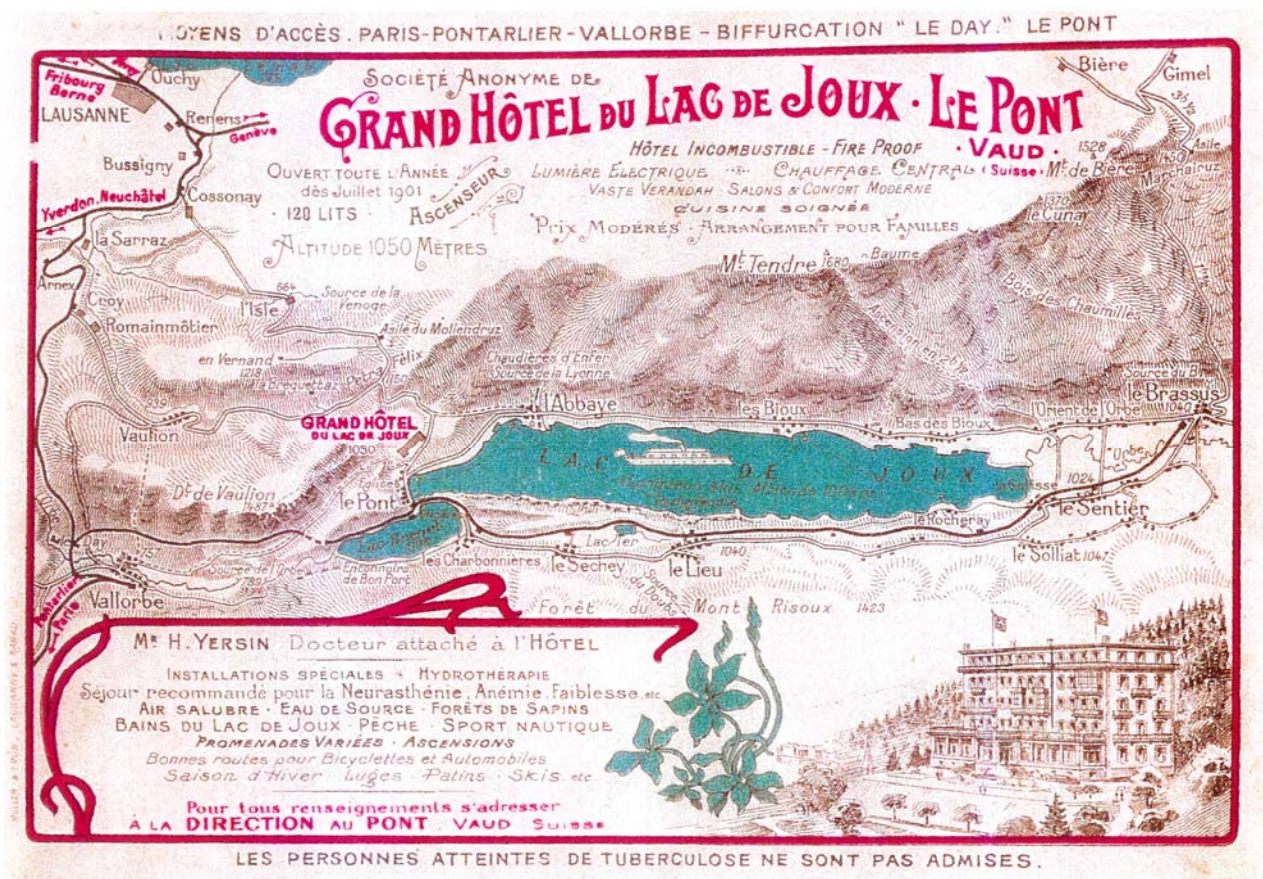
*Les étrangers ne peuvent taire
Que le Caprice sait leur plaire,
Que sur le lac au teint d'azur,
Ils s'y sentent bien en lieu sûr.*

*Cette foule cosmopolite,
Que l'été la Vallée abrite,
Trouve en ses heures de loisir
Sur le Caprice un vrai plaisir.*

*Pour elle c'est la fantaisie,
Et pour nous, c'est la poésie,
C'est le tableau que nous aimons,
Le bateau, le lac et les monts.*

*Connaissez-vous le gai Caprice,
Le petit vapeur dont l'hélice
Sillonne en paix les eaux de Joux,
Le joli lac aux flots si doux ?*

Sentier, août 1906 M.P.R.



Une carte de la belle époque ventant les mérites du Grand Hôtel du Lac de Joux . Le Caprice est alors un argument publicitaire important.



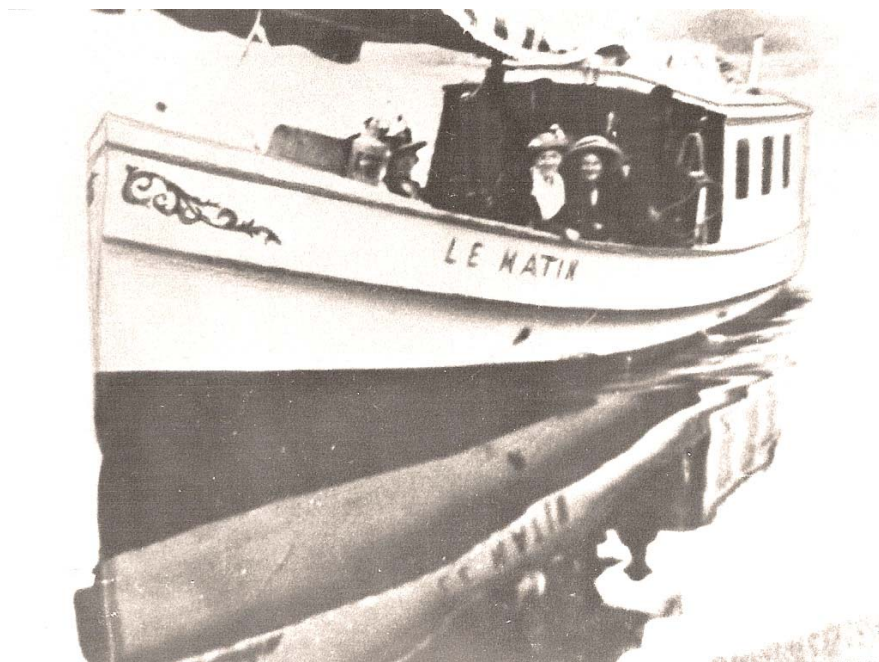
Un paysage romantique, avec le Caprice en attente devant son débarcadère du Pont, et à l'arrière-plan la pointe des Epinettes.



Et vogue notre joli petit navire en hautes eaux. A l'arrière-plan le village des Bioux.



Toute une ambiance de début de siècle où transparaît souvent des photos une joie de vivre certaine. La première guerre mondiale n'est pas encore passée par là.



Seule photo que nous possédions du *Matin*. Il n'avait pas la grâce de son illustre prédécesseur, et surtout il ne navigua que trois saisons, de 1912 à 1914. Le navire fut alors vendu à la Motorschiffsgesellschaft du lac d'Hallwyl où il navigua sous deux noms différents jusqu'en 1977, année où il fut racheté par un particulier qui le monta sur une colline à 800 m d'altitude, au-dessus de Müswangen, dans le canton de Lucerne. Et enfin il aurait bientôt repris du service sur le lac de Zürich où l'on pourrait encore l'admirer sous le nom de *Sirius*. Une sacrée aventure !

LAC DE JOUX

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

19^{me} ANNÉE



YACHT À HÉLICE

SERVICE D'ÉTÉ DU 1^{er} JUILLET AU 9 SEPTEMBRE 1907, INCLUSIVEMENT
et les dimanches 30 juin, 15, 22, 29 septembre et 6 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-Scutier . . .			8 ⁰⁴	10 ³³	1 ⁵⁷	—	6 ⁴⁰	Facultatif LE Dimanche
PORTS								
Sentier-Rocheray Départ			8 [—]	10 [—]	1 ³⁵	3 ²⁰	6 [—]	7 ³⁰
Bioux			8 ¹⁰	10 ¹⁰	1 ⁴⁵	3 ³⁰	6 ¹⁰	7 ⁴⁰
Abbaye			8 ³⁵	10 ³⁵	2 [—]	3 ⁵⁵	6 ³⁵	—
Grand Hôtel du Lac de Joux			8 ⁴⁵	10 ⁴⁵	2 ¹⁰	4 ⁰⁵	6 ⁴⁵	—
Pont			8 ⁵⁰	10 ⁵⁰	2 ¹⁵	4 ¹⁰	6 ⁵⁰	8 [—]
CHEMIN DE FER	Le Pont, départ pour Vallorbe . . .		matin 6 ²⁵	11 ⁰⁵	2 ²²	—	7 ⁰²	
	Le Pont, arrivée de Vallorbe . . .		9 ⁰²	12 ²⁸	—	4 ³⁶	8 ³²	
	Le Pont, départ pour le Brassus . . .		matin 9 ⁰⁵	12 ³⁰	—	4 ⁴⁴	8 ³⁵	
	Le Pont, arrivée du Brassus . . .		6 ²²	10 ⁵⁶	2 ¹⁷	—	6 ⁵⁹	
Courses		N ^{os}	2	4	6	8	10	12
PORTS								
Pont Départ			9 ²⁰	12 ⁴⁵	2 ²⁵	4 ⁵⁰	7 ⁰⁰	Facultatif LE Dimanche
Grand Hôtel du Lac de Joux			—	12 ⁵⁰	2 ³⁰	4 ⁵⁵	—	DIRECT
Abbaye			9 ³⁰	1 [—]	2 ⁴⁰	5 ⁰⁵	7 ¹⁰	
Bioux			9 ⁴⁵	1 ¹⁵	2 ⁵⁵	5 ²⁰	7 ²⁵	
Rocheray			9 ⁵⁰	1 ²⁵	3 ⁰⁵	5 ³⁰	7 ³⁰	
Halte-Rocheray, Train pour le Sentier-Brassus.			9 ²⁸	12 ⁵⁰	5 ⁰⁸	—	8 ³⁰	

TARIF

VOYAGEURS

Pont-Grand Hôtel	Fr. 0.20
Pont-Abbaye	0.30
Bioux-Rocheray	0.40
Bioux-Abbaye	0.50
Pont-Bioux	0.60
Abbaye-Rocheray	0.70
Pont-Rocheray	0.80
Pont-Rocheray et retour	1.50
Abonnement pour la saison	Fr. 15.—
id. dès le 10 août	10.—
id. par semaine	5.—

Réduction de moitié pour les enfants isolés en dessous de 12 ans.
Réduction de moitié pour les écoles et les personnes qui les accompagnent, Pont-Rocheray 40 ct., aller et retour 80 ct.
Prix réduits pour sociétés de 10 à 15 pers., Pont-Rocheray 70 ct., aller et retour fr. 1.20, de 16 à 30 pers. 80 ct., et retour fr. 1.—, de 30 et au-dessus 50 ct., et retour 80 ct.
Courses spéciales au tarif ordinaire, en dehors de l'horaire avec un produit minimum de fr. 25.—.
Aviser si possible un jour à l'avance.

BAGAGES

Les valises et colis lourds ou encombrants, sont soumis à une taxe variant de 20 à 60 ct., en tenant compte de la distance à parcourir.
Vélos et poussettes patent demi-plats. — Les petits colis, ainsi que les effets personnels portés à la main sont gratuits.
AVERTISSEMENT de départ, 5 minutes avant chaque départ, au Pont et au Rocheray il est donné 3 coups de sifflet.