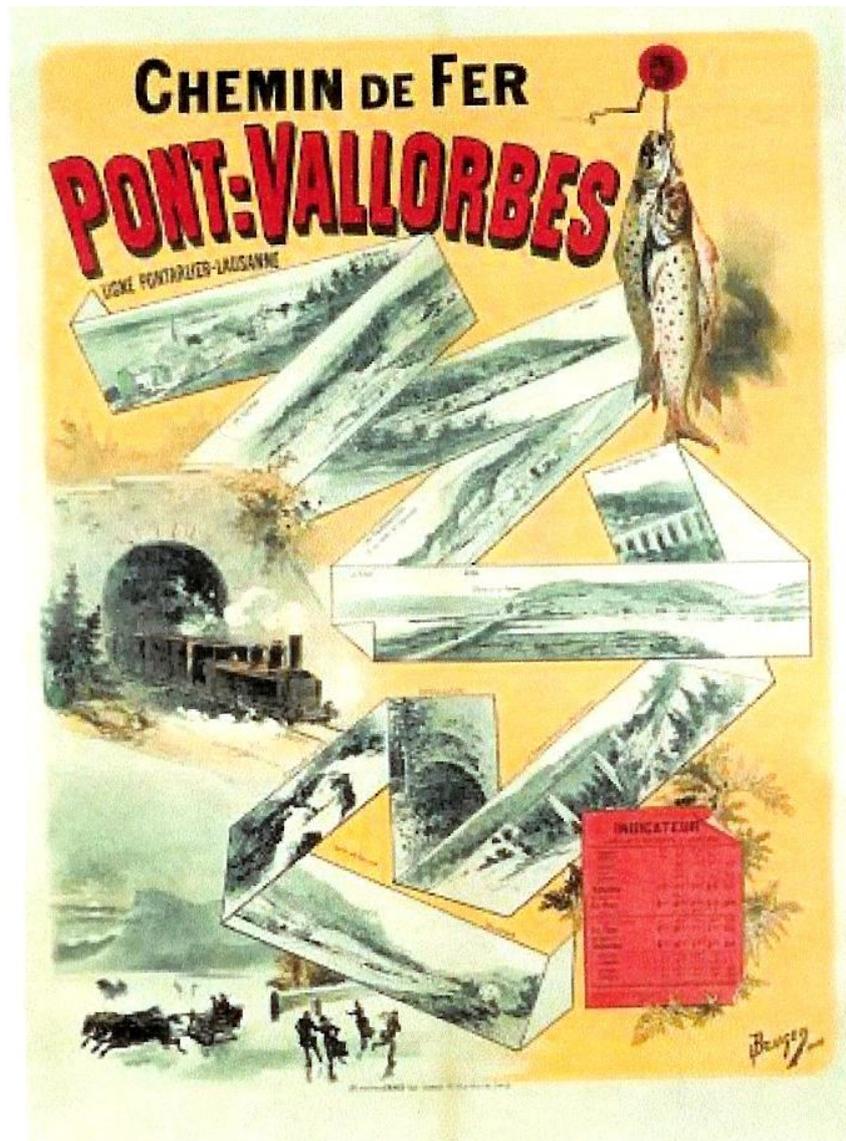


Analyse d'une affiche de 1889

Voici la dite :



Elle fut éditée par l'Imprimerie Chaix (succ. Chéret), 13, rue Brunel, Paris. Réalisée par LPFluger inv. L'horaire a été établi pour le 1^{er} juin 1890. Considérant qu'il a fallu un certain temps pour faire réaliser les gravures des villages et autres, composer l'affiche, l'imprimer et ensuite la distribuer, on peut sans se tromper de beaucoup, la dater de 1889. Nous sommes trois ans après l'inauguration du Vallorbe le Pont du 30 octobre 1886. Le problème est que la réalisation d'une affiche coûte cher et que l'horaire de peut être modifié au fil du temps. Ce qui fait que cette affiche pouvait rapidement devenir obsolète. Peut-on considérer que l'on put simplement changer l'horaire et la réimprimer au fil du temps ?

INDICATEUR

SERVICE A DATER DU 1^{er} JUIN 1890

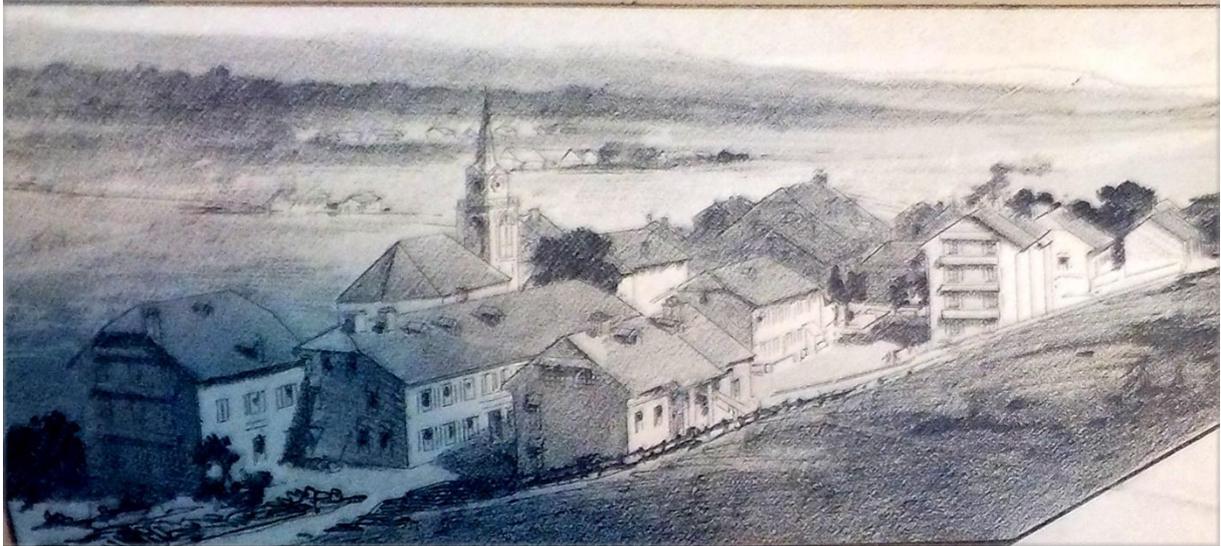
Pontarlier <i>Dép.</i>	6 10	8 00	12 50	5 50	—
Vallorbes <i>Arr.</i>	7 02	9 28	1 56	6 46	—
Lausanne. <i>Dép.</i>	—	8 20	11 45	4 32	7 35
Le Day (<i>bifurc.</i>) <i>Arr.</i>	—	*9 56	—	—	—
Vallorbes »	—	10 03	1 09	5 58	9 00
Vallorbes <i>Dép.</i>	7 30	9 45	2 05	6 05	9 20
Le Day (<i>bifurc.</i>) »	—	*9 57	—	—	—
Le Pont <i>Arr.</i>	8 15	10 29	2 45	6 45	10 00
<i>Départ du bateau :</i>	—	10 40	3 00	7 05	—
<i>Arrivée du bateau :</i>	—	8 35	12 50	4 50	6 50
Le Pont <i>Dép.</i>	6 15	8 45	1 05	5 05	8 10
Le Day (<i>bifurc.</i>) <i>Arr.</i>	—	—	—	—	—
Vallorbes »	6 57	9 25	1 47	5 47	8 47
Vallorbes <i>Dép.</i>	7 22	10 03	2 15	7 00	—
Lausanne <i>Arr.</i>	8 50	12 25	3 55	8 25	—
Vallorbes <i>Dép.</i>	7 05	10 25	4 00	6 08	9 15
Pontarlier <i>Arr.</i>	8 22	11 25	5 27	7 00	10 05

* Correspondance à la bifurcation du Day avec le train partant de Lausanne à 8 h. 20 du matin.

LAUSANNE, IMPRIMERIE F. REGAMEY

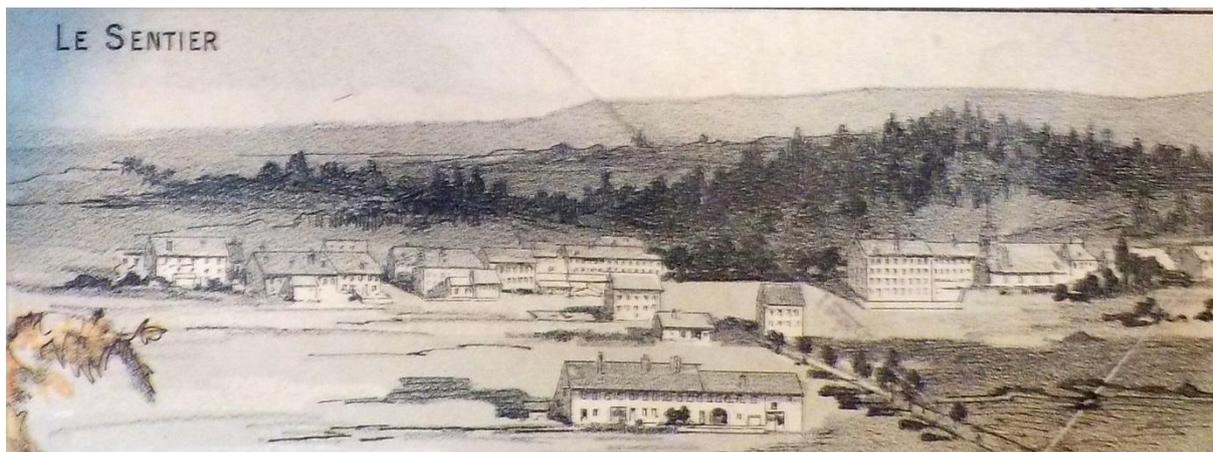
L'horaire 1890. Restait-il le même plusieurs années, telle est l'épineuse question. De laquelle découle donc le fait que l'affiche pouvait être considérée comme non adaptée en cas de changement.

La série des gravures commence par le Brassus. Précisons que l’affiche étant du format de 83 sur 108 cm, il n’a pas été possible de la scanner. Simplement photographiée. D’où la qualité médiocre des reproductions.



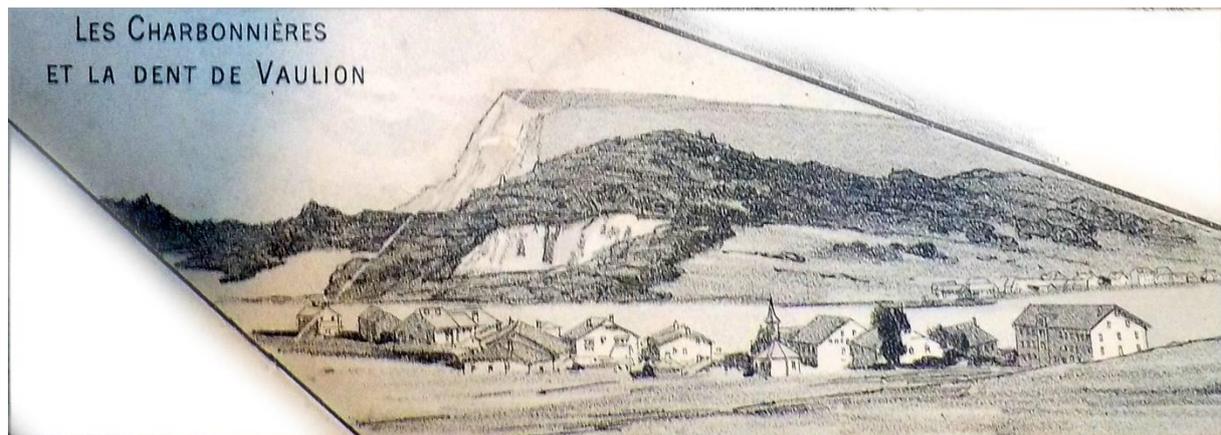
Ci-dessus le Brassus en 1889 et ci-dessous en 1898, photo d’Auguste Reymond. En une décennie, le village a pu se doter de quelques nouvelles maisons.





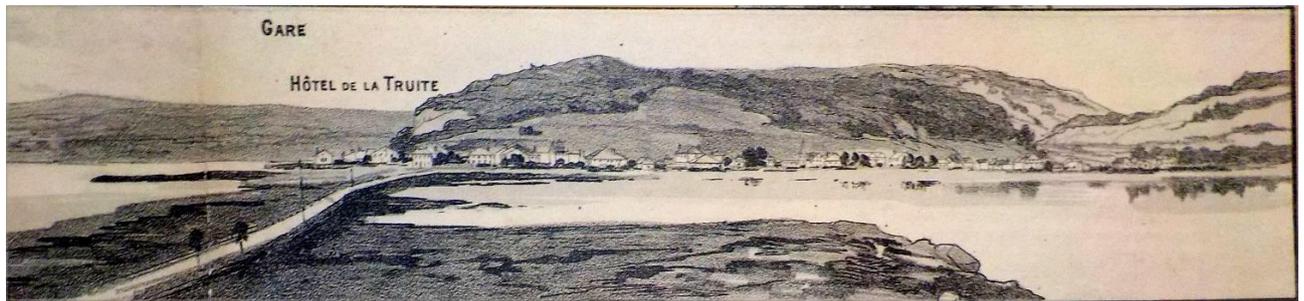
Le Sentier vu de L'Orient. Au second rang, le grand voisinage des Planches. La vieille église est visible sur les deux reproductions. Les nouvelles constructions sont pratiquement toutes des bâtiments locatifs, preuve que l'on abandonne l'agriculture pour s'adonner uniquement au métier d'horloger ou autres, mais sans rapport avec la terre. Le village est en passe de perdre presque totalement sa fonction agricole.





Village des Charbonnières. Vue à peu près identique. La grande maison de gauche, dite Chez Saisset, a été construite en 1877. Le collège ou école qui la suit directement, élevé en 1876, semble se confondre avec elle. Il est vrai que la distance qui sépare les deux bâtisses n'est guère que de la largeur d'une petite route. L'église est de 1834, à sa droite le restaurant du Cygne et le Vieux Cabaret déjà protégé par un grand arbre. A gauche le vieux village, long voisinage qui devait brûler en septembre 1900, avec la première maison de la lignée, chez Alexandre. Après reconstruction, rien ne serait plus pareil. Le visage changeait carrément de visage.





Panorama du Pont légèrement amputé sur la gauche. De bien visible la longue jetée soit route sur empierrement, qui conduit au pont de la Goille. Les deux lacs sont au même niveau. Il était nécessaire de préciser la Gare et l'Hôtel de la Truite, puisque il s'agissait non seulement d'une affiche chemin de fer, mais aussi publicitaire donc promotionnelle. Au premier plan la colline des Epinette.

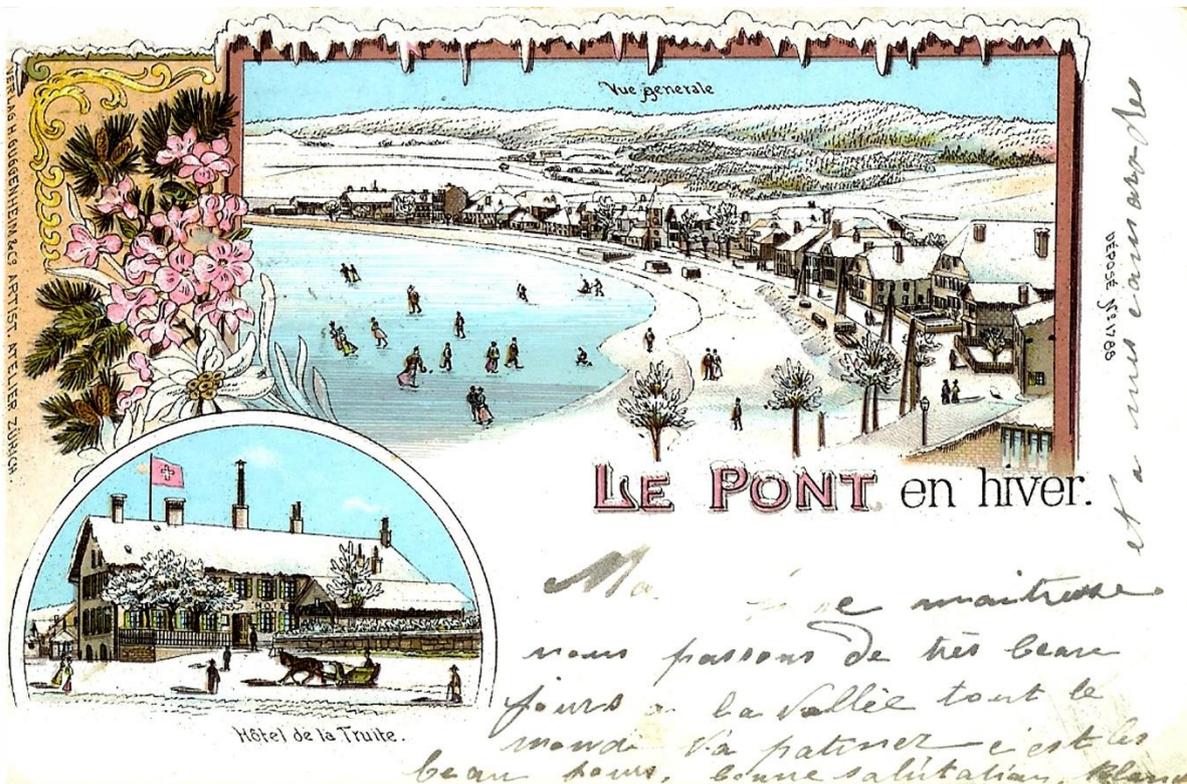


Quelque quinze ans plus tard, vers 1904. On découvre à gauche la présence de la ligne de chemin de fer Le Pont-Le Brassus, prolongation de la ligne Le Pont-Vallorbe. Présence sur les hauteurs, au pied de l'Aouille, du Grand Hôtel du Lac de Joux, inauguré en 1901, et de la nouvelle église inaugurée quant à elle un an plus tôt, en 1900. Les eaux du lac de Joux peuvent être régulée depuis 1903, par le canal souterrain de la Tornaz – Crêt-des-Alouettes. Découle l'installation de l'Usine de la Dernier, à Vallorbe, et naturellement la production d'électricité. Le monde change.

Restons au Pont par la gravure du Lac de Joux offrant les joies de la glace, tant à des patineurs qu'à des traîneaux tirés par des chevaux.



Peut-être la première représentation graphique de l'un de nos sports favoris, le patinage. Le galop des chevaux est surfait, puisqu'il y a le problème d'adhérence des sabots sur la glace, et que celle-ci n'est sans doute pas idéale. On patine aussi en couple. Le patinage à la Vallée de Joux est connu depuis le début du XIXe siècle. La photo ci-dessous pourrait être contemporaine de la gravure ci-dessus sans néanmoins que nous ayons pu la dater de manière précise.

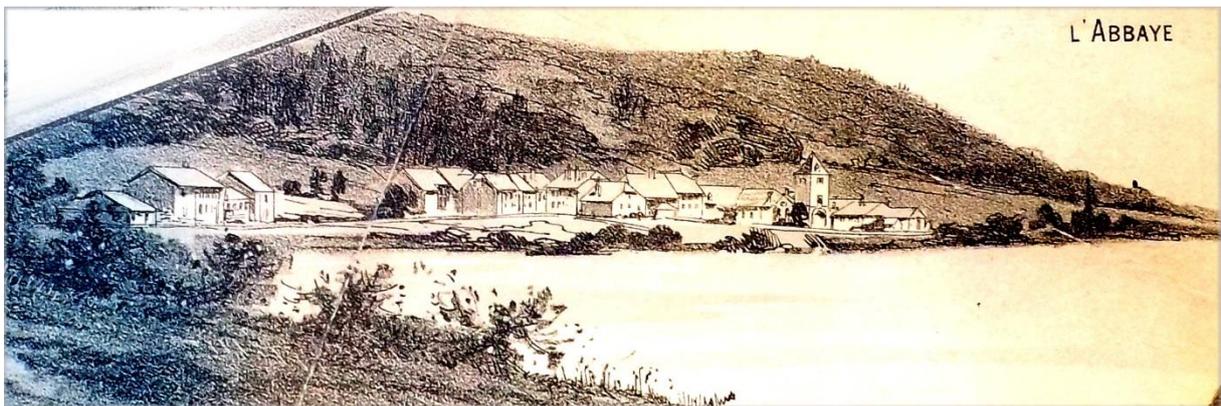


Restons au Pont pour une nouvelle partie de patinage. Nous sommes vers 1900. Cette fois-ci pas de chevaux sur le lac ou en son bord extrême, situation exposée dans la représentation de l'auberge de la Truite à gauche.

Ci-dessous, les Patineurs sur le lac de Joux, proche du Pont, en 1901-1902. Le style est déjà de la partie. Pas de chevaux là non plus, les attelages restant plus prudemment sur la route pour former parfois de grands convois qui font le tour complet du grand lac.



934. — Patineurs



La baie de L'Abbaye. A gauche le voisinage de chez Colas, plus loin le village de L'Abbaye avec sa tour emblématique construite dans le premier tiers du quatorzième siècle. Le village s'est établi et étalé sur le delta de la Lionne, autrement dit sur le Pré de la Cure qui est aujourd'hui entièrement construit. En 1900, on y fait encore les foins. Pour preuve ce petit rectangle couvert de chicons, qui sont de petit tas de foin que l'on forme en fin de journée afin d'égaliser le fourrage et de lui donner une légère fermentation qui en accélèrera le séchage du lendemain. Est visible au premier plan, sur la photo, le débarcadère du Caprice premier du nom, lancé sur les eaux du lac de Joux en 1889, l'année même de la réalisation de l'affiche.



Aperçu de de Vallorbe. La cité du fer et du chemin de fer. Deux sujets à découvrir au Musée du fer où un forgeron saura vous faire revenir dans le temps avec son foyer où rougissent les fers, avec sa pince, son enclume et son marteau.

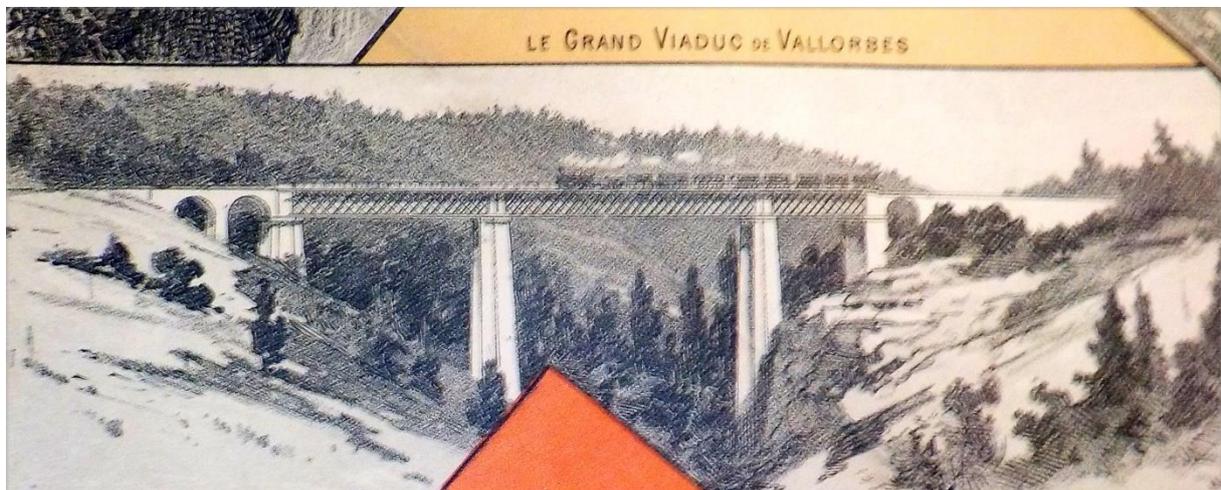
La voie ferrée a réorienté le destin de Vallorbe. De 1866 à 1870, 700 ouvriers travaillent à la section Vallorbe - Daillens qui relie le village à Lausanne. En 1875, le tronçon Vallorbe - Pontarlier est achevé.

Pour ce qui est de la ligne Le Pont-Vallorbe, la commune de Vallorbe fut d'une avarice sordide en n'offrant que 5000.- sur les cents mille francs nécessaires. On pouvait déceler en celle-ci le peu d'intérêt pour cette ligne, et même une certaine

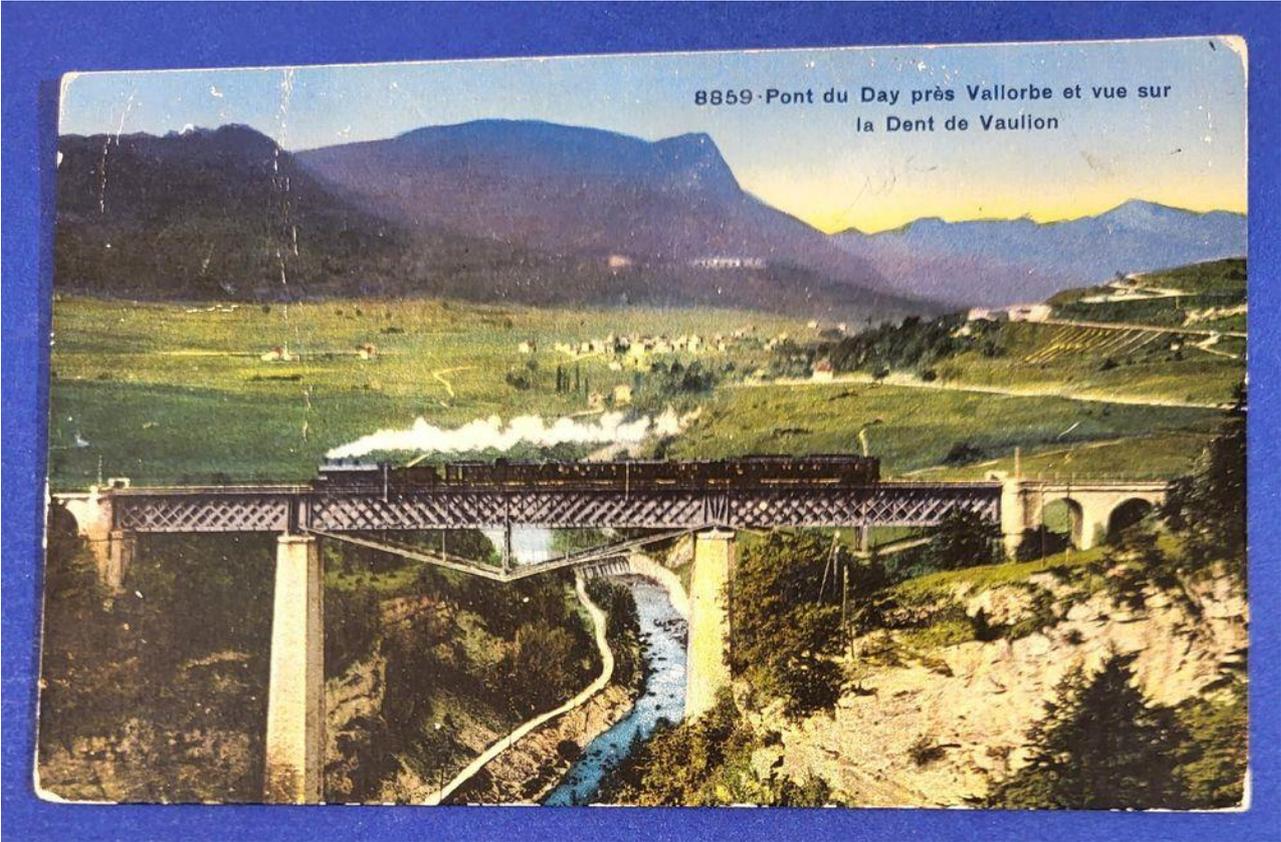
animosité, vu qu'elle allait traverser ses forêts du pied de la Dent. Bizarre, bizarre, vous avez dit bizarre...



Deux ou trois décennies plus tard, Vallorbe s'est puissamment agrandi, grâce au chemin de fer et à la production accrue des UMV (limes en priorité).

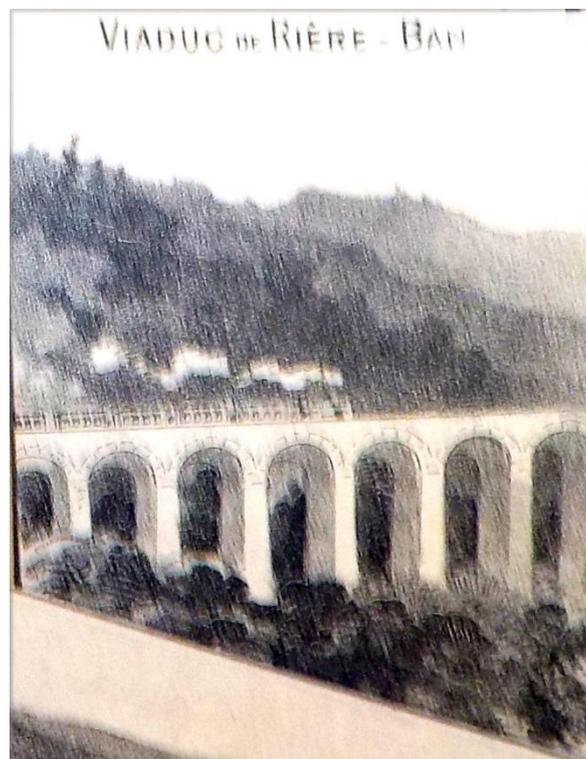


Le premier viaduc construit entre 1869. Au-dessous passe l'Orbe. Cette machine à vapeur prouve, avec son panache de fumée – mesdames attention à votre linge si blanc ! – la marche du progrès. En avant toute !





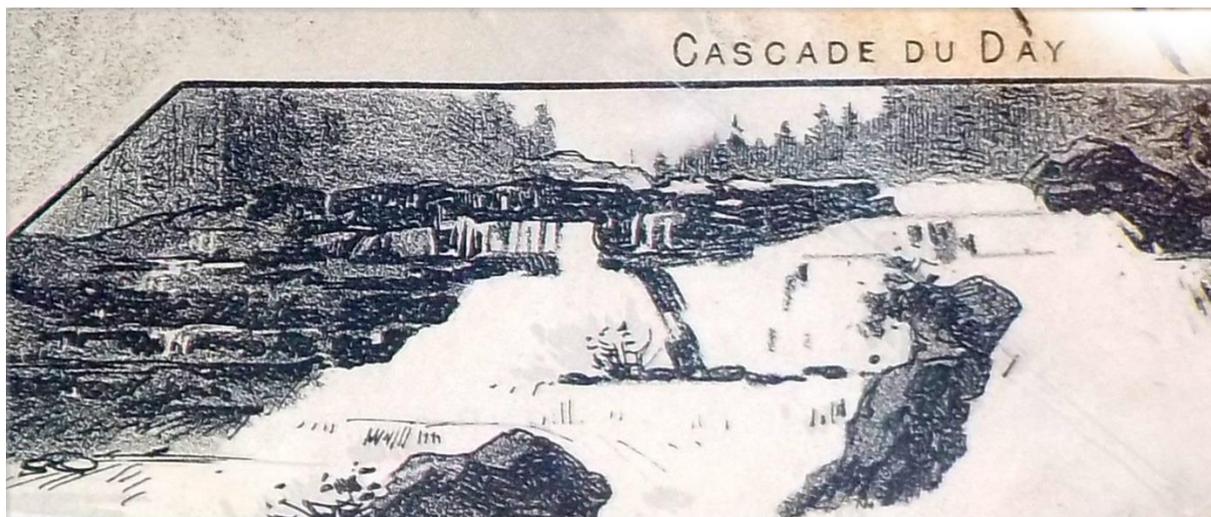
Le nouveau viaduc construit entre 1923 et 1925. Une passerelle située sous le tablier principal permet le passage aux piétons. Au loin, la Dent de Vaulion qui offre une silhouette tout à fait acceptable vue de Vallorbe.



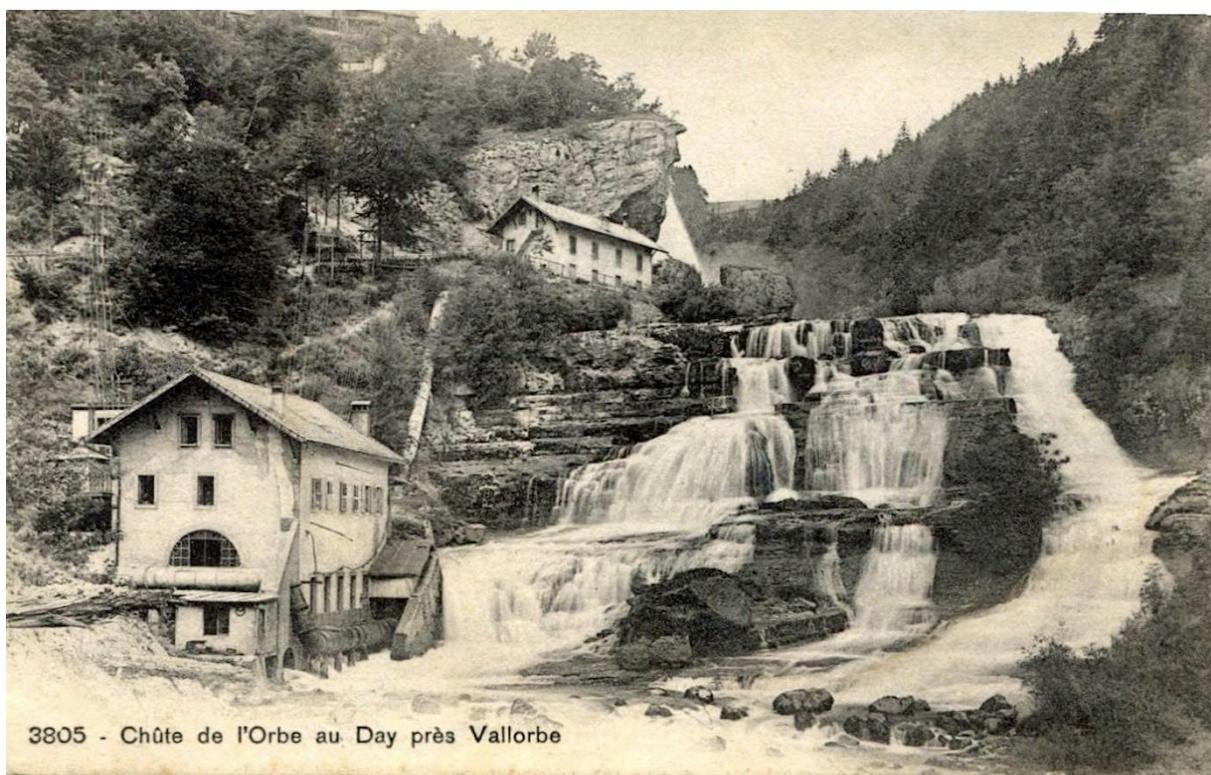
Un invité de l'extérieur, le viaduc de Rière Ban



Ce nouveau viaduc a une certaine prestance. Les eaux de l'Orbe continuent leur chemin et formeront bientôt la cascade du Day, que l'on découvre ci-dessous.



Que d'eau, que d'eau, disait Noé !

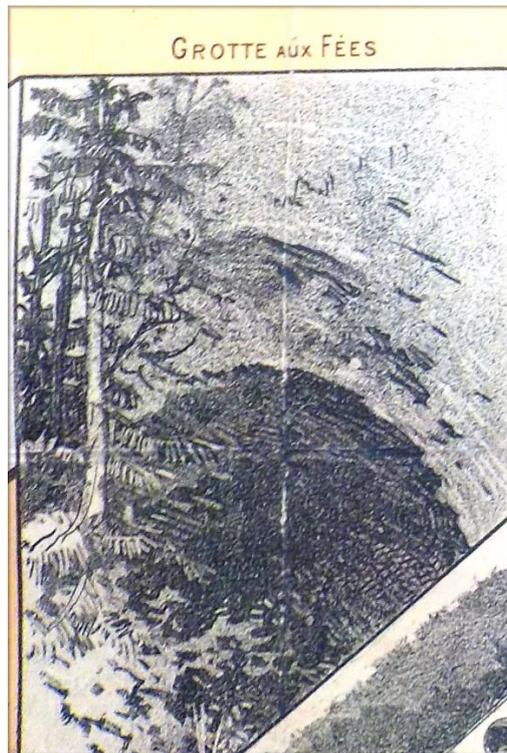


Le saut du Day après la construction d'usines électriques vers 1903.



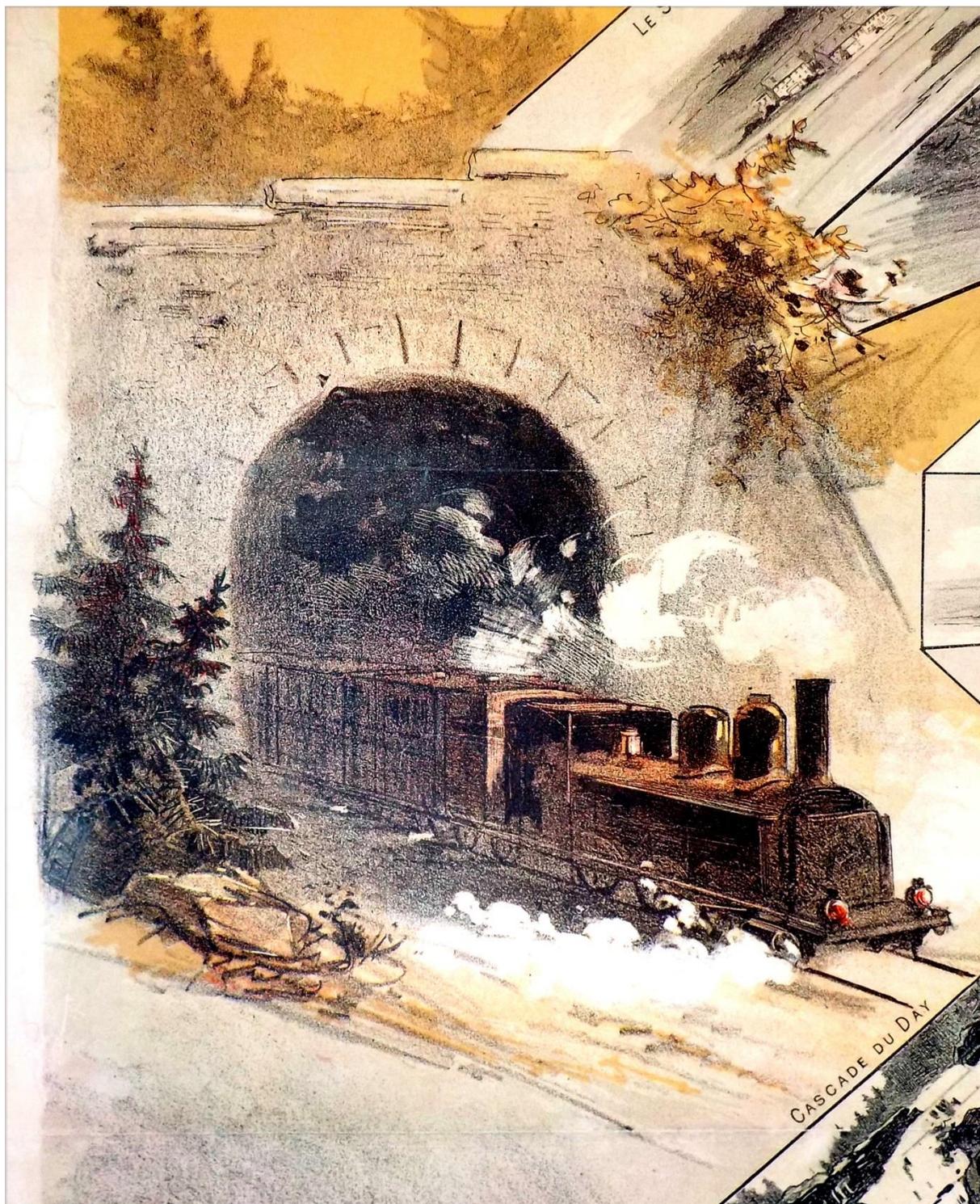
Le saut du Day en fureur le 20 novembre 2024. Spectacle exceptionnel.



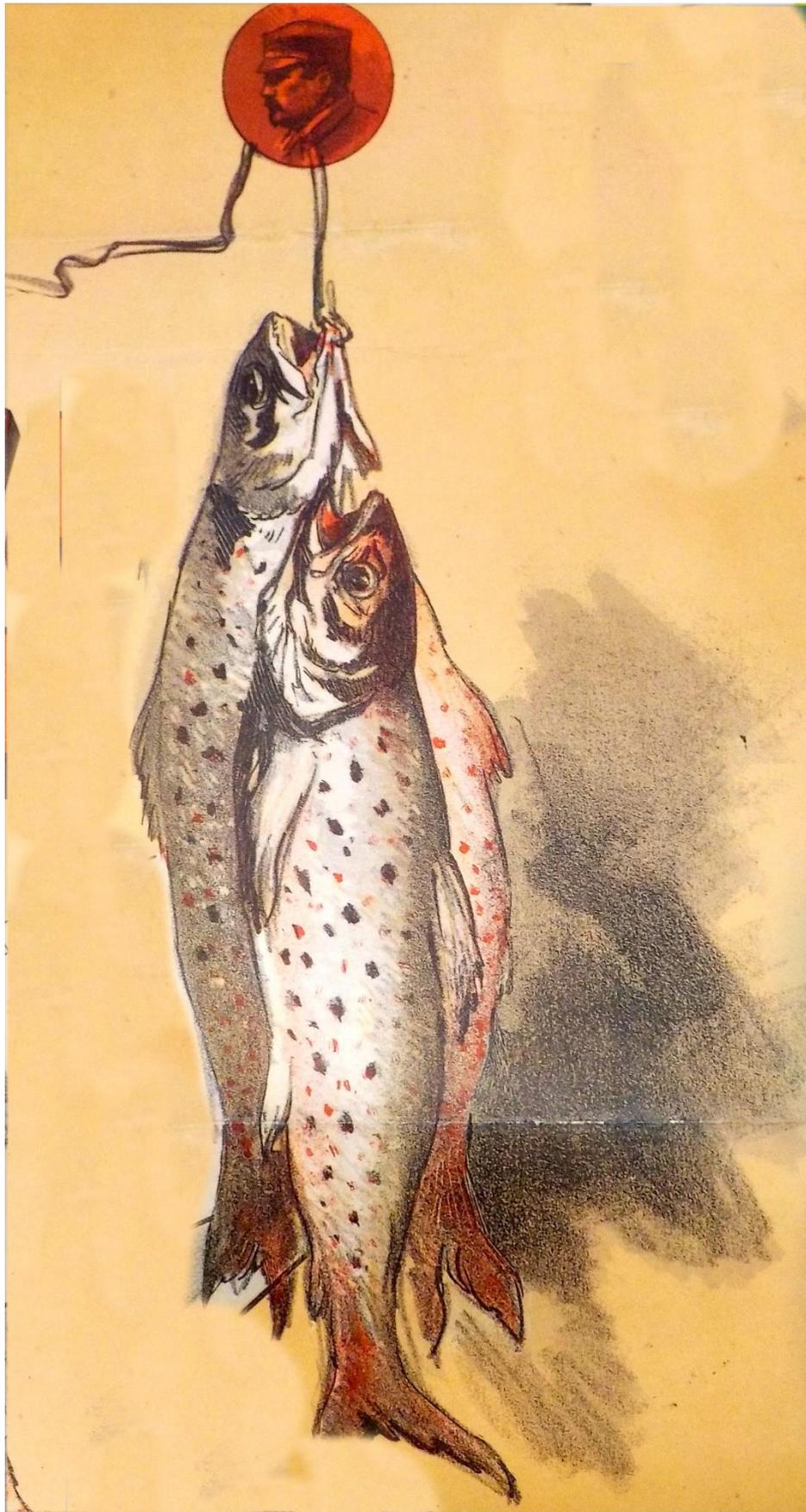


La Grotte aux Fées, sous le Reposoir, rendue célèbre par le conte de Philippe-Sirice Bridel dit le Doyen. Donat voulait rencontrer les fées. Il fut leur favori, à la tête d'une petite fortune, jusqu'à ce que, n'obéissant pas aux ordres des bonnes Fées dont le repaire devait rester secret, il fut dépossédé de tout bien. Petit détail, ces braves dames avaient les pieds palmés ! Donat, quant à lui, sous la risée de ses concitoyens, dû quitter le pays !





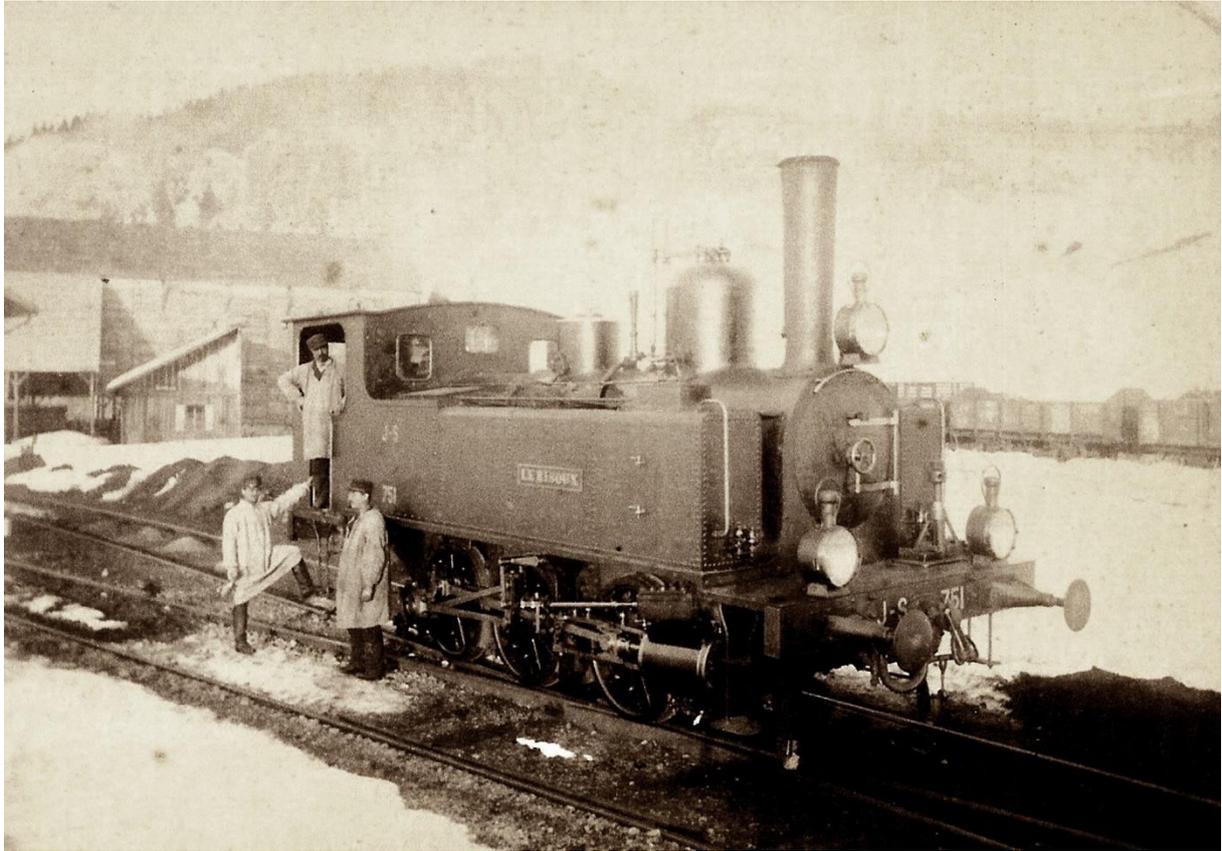
Un convoi de la ligne Le Pont – Vallorbe sort du tunnel des Epoisats. On peut imaginer qu'il s'apprête à gagner la gare du Pont, ou au contraire celle de Vallorbe.



Les truites de Vallorbe, les meilleures du pays !



L'affiche originale, entoilée sur canevas de coton et papier Canson sans acide se monnaie près de 500.-



Première locomotive du Vallorbe – Le Pont, « Le Risoux ». Une seconde se nomme « Le Sentier », dont nous n'avons aucune photo. A l'arrière les Glacières du Pont. Une blouse de mécanicien, voilà ce qui manque au Patrimoine de la Vallée de Joux. Et la casquette, bien entendu.

FIN DU VOYAGE !

