

## Cahier 2

### La course au Pont

Depuis quelques jours nous savons au Collège que les travaux du chemin de fer du Pont à Vallorbes sont commencés.

Nous autres élèves, amateurs de tout ce qui est un peu extraordinaire et qui ressort des faits de tous les jours, nous brûlons de voir ce qu'est chose si nouvelle dans notre Vallée, la construction d'une voie ferrée.

C'est pourquoi, nous décidons d'aller avec le consentement de nos bons maîtres qui justement voient dans une visite des travaux qui se poursuivent, un moyen, sinon de nous instruire, du moins de nous donner une idée de ce que l'homme peut faire grâce à la science, et combien en cette science qui s'acquiert avec tant de difficultés, rend l'homme grand et le rapproche de celui qui est le mathématicien universel.

Donc nous partons pleins de joie, de reconnaissance et espérant passer d'heureux moments en liberté et des heures de distraction instructives.

Le temps ne nous est pas particulièrement favorable : j'ai vu le soleil se lever radieux puis se couvrir de longues traînées rougeâtres qui ne sont que les précurseurs de plus grands nuages et de la pluie.

Tant pis ; partons et nous verrons la suite. Un peu de courage et point du tout peur de la pluie !

Déjà à moitié chemin, celle-ci nous agace, mais elle est surmontée par notre bonne humeur et se jurant de se venger plus tard.

Quant à nous qui n'écoutons que nos désirs, nous allons de l'avant et sommes bientôt sur l'emplacement de la future gare du Pont. Près de la voie déjà un instrument dont l'usage est complètement inconnu chez nous, c'est un mouton, il est vrai sans toison. C'est de quoi sourire, pour ceux qui s'attendaient à voir quelque chose dans cette machine de plus rassemblant à cet animal.

Le mouton est composé d'une grosse pièce de fer qui peut glisser entre des montants verticaux, et quand des ouvriers font monter au moyen d'une corde passant sur une poulie la pièce de fer, elle retombe ensuite sur un pilotis de bois garni d'une pointe d'acier dans sa partie inférieure et d'une boucle circulaire à l'autre bout.

Ces pilotis qu'on enfonce à si grand peine serviront à maintenir en place le terrain semi-boueux où on les plante et à l'empêcher de glisser dans le lac. La lourde pièce de fer se monte, comme je l'ai dit, plus haut, à bras d'homme, ceux-ci formant l'escouade des desservants du mouton, réunissant leurs efforts ils tirent ensemble sur la corde au mouvement rythmique de leur chant cadencé.

Depuis l'emplacement de la gare, on peut suivre la voie presque sans interruption jusqu'à l'entrée du tunnel. Cette voie large que juste pour le passage des vagonets transportant les matériaux .

Ici encore un fois, à l'occasion d'un mulet rétif, j'ai remarqué que la brutalité envers les animaux ne vaut rien, et que par contre avec une grande douceur, on obtient d'eux le plus grand déploiement de force. Arrivés à l'entrée nord-ouest du tunnel qui se perce maintenant dans les éboulis et dans la terre glaise, nous voyons devant nous un trou carré au fond duquel brille une petite lumière ; ce trou vers la partie supérieure du tunnel, la partie hachée est celle qui est déjà percée.

L'on est obligé à mesure qu'on avance dans la montagne d'étayer la voûte avec de fortes poutres afin de prévenir un éboulement qui entraînerait la mort des travailleurs.

Au bout d'un moment, nous pouvons entrer, et nous voyons au fond du tunnel quelques lampes de mineurs.



Le paysage qu'auraient pu voir nos écoliers-touristes, mis à part que les glaciers auraient déjà été modifiées plusieurs fois et que l'on aurait vu le tracé de la future ligne de chemin de fer.

Le dîner suit cette première visite avant de passer de l'autre côté de la montagne. Nous nous sommes établis près des ruines du chalet de la Torne pour faire honneur à nos provisions.

Au premier moment, le temps nous menace et nous transformons notre premier plan qui était celui de descendre par l'Echelle sur Vallorbes puis après avoir vu la Grotte aux Fées et la Source de l'Orbe, remonter par la route et voir aussi le commencement des travaux du côté est de la montagne, en celui d'aller simplement à l'autre orifice du tunnel en passant au-dessus de celui-ci.

Le but était restreint, cependant nous montons le sentier bien délimité qui suit la direction du tunnel. La montée en zig-zag nous rappelle la montée de

Vernayaz à Salvan, que nous avons faite il n'y a pas longtemps. Le tunnel, à l'endroit où nous arrivons après 20 minutes de marche, se perce dans le roc vif.

Dans ce même endroit nous avons vu près d'une cantine un habillé de soies qui, suivant ses instinct se baignait dans un petit ruisseau. Ce porc-là, malgré tous les préjugés que l'on nourrit contre son espèce, était d'une propreté parfaite et cet animal quand il est en liberté n'est rien moins que joli.

Comme le temps s'était levé et paraissait assez favorable, on décida de descendre pendant un certain temps le tracé de la ligne. Après avoir suivi un moment le chemin qui marque la place de la future ligne, et côtoie à une assez grande hauteur la pente qui descend du pied des rochers de la Dent de Vaulion, le temps étant toujours propice, il faut, pour réaliser notre premier plan, que nous reprenions alors la descendre jusqu'à la route de Vallorbes qui passe en serpentant droit au-dessous de nous. Pour cela, par le flanc gauche, nous dégringolons entre le talus à un endroit où l'on a glissé des plots. L'herbe y est grande, couchée et humide, en sorte qu'elle fait faire de jolies culbutes. Nous rentrons donc pêle-mêle dans le dévaloir. Les uns glissent sur leurs pieds, d'autres s'assoient involontairement et ont l'air de vouloir ne se relever qu'au bas de la pente. Après une descente périlleuse, nous arrivons sur le bord d'un étang. Un ruisseau nous désaltère car nous avons grand soif.

Nous passons ensuite près des forges de Vallorbes que la concurrence étrangère a obligé à laisser inoccupés les nombreux ateliers qui les composent. De là, à travers bois, suivant un chemin pittoresque, nous arrivons en face de grandes parois de rochers que la nature a si bien su placer ici pour en imposer au faible humain qui vient dans ces lieux l'admirer dans sa sublime grandeur.

Encore une merveille dont tous sont frappés : au pied de ces rochers, d'une voûte sort en murmurant une masse d'eau assez considérable, ; c'est l'Orbe qui roule ses flots crémeux contre les pierres qu'il a lui-même usées et polies.

Je ne puis me lasser d'admirer ce spectacle. Je me penche insensiblement pour voir sous la voûte, quoique l'extrémité de cette eau n'est pas bientôt là, comme c'est long le cours de l'eau. Je serais ici tenté de dire : oui, c'est long, c'est éternel, c'est immuable, c'est l'infini !

Avec cette impression, je monte avec mes camarades jusqu'à la Grotte aux Fées, autre œuvre de l'Orbe qui a jadis creusé en passant sous la montagne cette ouverture. Cette grotte, large, vaste, spacieuse, qui s'en va par replis tortueux jusque dans l'intérieur de la montagne, a donné prise à la légende qui l'a fait habiter par des fées. Celles-ci, pour être en rapport avec les merveilles de leur habitation, devaient être, à ce qu'il nous semble, bien gracieuses et légères. Nous n'avons point vu de ces charmantes créatures, elles ont déserté leur grotte sitôt que des intrus y ont mis le pied.

Malheureusement le temps passe et après un frugal repas, nous allons rejoindre la route de Rochejan, puis le sentier de l'Echelle qui nous ramènera au lieu de notre première halte, la Torne, puis au lac Benet.

Dès ce moment le temps est d'humeur chagrine et se couvre bien vite. Notre maître nous presse et nous avançons assez rapidement sur le chemin du retour. Un bataillon se forme et, au pas de gymnastique, au son de la flûte et de l'accordéon, nous avançons sans peine.

La pluie tombe, nous lui répondons par des chœurs et nous traversons grimaçant mais gaiement, les villages qui nous avaient vus souriants le matin. Un peu plus loin, je me sépare de mes camarades en leur souhaitant bon retour et et une rentrée en classe à l'heure pour le lendemain.

Un fois seul, je n'eus plus qu'à souhaiter pour moi une prompte arrivée à la maison, car mes membres s'étaient tout à coup trouvés joliment fatigués.

Lorsque je fus bien casé dans mon lit, avant de jouir d'un bon repos bien mérité, j'offris à qui de droit un tribu de reconnaissance pour les bienfaits de cette heureuse journée.

1<sup>ère</sup> classe.

Henri Piguet, 30 septembre 1885.

### **Le chemin de fer Pont-Vallorbe – cahier II, p 55-60 .**

La Vallée de Joux est une contrée qui, par sa position géographique, est isolée du reste de la Suisse. Il y a bien un service régulier de postes qui la relie avec la vallée du Nozon, mais il est long et pénible, surtout en hiver, à cause de la grande quantité de neige qui tombe sur le Jura. On comprend que l'établissement d'un chemin de fer était désiré depuis longtemps, non seulement par sa position physique, mais par sa position industrielle et commerciale, ainsi que nous allons le voir par les détails suivants.

Tout le monde sait que la Vallée de Joux est une contrée essentiellement industrielle, que l'horlogerie est à peu de chose près la seule ressource de ses habitants,. Depuis environ cent cinquante ans, on y a toujours fabriqué une quantité assez considérable de montres. Celles-ci se vendant bien, car la concurrence était encore peu de chose, rien n'était encore venu arrêter cette industrie qui prospéra de plus en plus chez nous. Mais la fabrication de l'horlogerie s'étendit peu à peu partout, de sorte que les montres de la Vallée montrèrent moins d'écoulement, elles ne trouvaient point d'acquéreurs à moins de baisser toujours les prix, ce qui ne fait pas tout à fait le compte des ouvriers.

Donc nous voyons que la construction d'un chemin de fer était une chose nécessaire ; mais il fallut surmonter bien des difficultés avant que sa construction ne devienne définitivement décidée. Le manque d'argent était le principal obstacle, mais le Grand Conseil y ayant destiné une somme de trois cents mille francs, le chemin de fer sortit victorieux de toutes ces luttes et au mois d'août mil huit cent huitante cinq, les travaux commencèrent avec une incroyable activité. La ligne ferrée commence l'extrémité nord-ouest du Pont. La gare se trouvera entre le canal reliant les deux lacs de Joux et Brenet et l'ancien chemin qui conduisait à la glacière. Le terrain n'étant pas solide à cet

endroit, les ingénieurs pilotèrent un espace de terrain assez grand. Cette ligne ferrée passe dans la vieille glacière qui nécessairement a dû être abattue. A cet endroit une tranchée considérable a dû être faite à cause des inégalités du terrain. Environ 1 kilomètre plus loin, la voie entre dans un tunnel qui traverse le mont d'Orzeires dans la direction de l'ouest à l'est, d'une longueur de quatre cents cinquante mètres. La nature silencieuse de la montagne n'étant pas du tout propre au passage d'un tunnel, on a dû le voûter avec la maçonnerie dans toute sa longueur. A la sortie du tunnel, la voie court le long des côtes rapides de la Dent de Vaulion vis-à-vis du pittoresque village de Vallorbes. Des talus ont été élevés pour soutenir la voie. En maints endroits où le sol n'était pas assez solide, des murs ont dû être construits. A d'autres places où la construction de murs aurait été trop coûteuse, on a élevé des voûtes. Le voyageur qui parcourt cette ligne de chemin de fer aperçoit à chaque instant de minces filets d'eau ; chacun de ces ruisselets, chacune de ces sources a dû être canalisée afin d'éviter les inondations. Vis-à-vis de Vallorbes, à proximité de la voie, il se trouve une fabrique de ciment dont les faces couvertes de poussière font un singulier contraste avec le vert sombre des sapins. A vingt minutes de la fabrique de ciment la future voie sort des forêts et entre dans les champs jusqu'à la Torche où elle rencontre la ligne de Lausanne-Vallorbes qu'elle suit jusqu'à la gare actuelle de ce village en faisant un demi-cercle assez grand.

Eh ! bien le voici bientôt construit ce chemin de fer tant désiré, car son inauguration aura lieu, nous dit-on, le vingt-cinq octobre prochain. Il aura coûté beaucoup d'argent, mais espérons que les avantages qui en résulteront dépasseront de beaucoup ses dépenses. Grâce à lui l'industrie horlogère prendra son essor, il rendra au pays son ancienne prospérité, reliera la Vallée avec le reste du canton, car elle était comme un coin perdu au milieu des forêts du Jura. Il y amènera les étrangers désireux de visiter les beautés naturelles de notre bien aimée Vallée. Mais si le chemin de fer doit faire du bien à notre district, il y fera aussi du mal, il y amènera une quantité de vagabonds qui porteront peut-être un coup à sa sécurité jusqu'à présent incontestée. Et que diront les gentils hôtes de nos bois, que penseront-ils de ce vacarme inusité ? Ils se retireront toujours plus dans leurs forêts et finiront par disparaître.

Solliat, le 21 septembre 1886, 1<sup>ère</sup> classe.

Samuel Aubert.

Note : Samuel Aubert naquit en ce village en 1871, il devait y décéder en 1955. Il avait quinze ans quand il rédigeait ce morceau de bravoure. Son écriture était déjà parfaitement formée, très penchée en avant, ce qui en rend parfois la lecture difficile. D'autre part, et comme nombre de ces textes, l'encre est relativement diluée, ce qui renforce encore la difficulté à déchiffrer un tel écrit.

Le premier septembre 1886, la ligne est pratiquement achevée. L'inauguration pourra avoir lieu le 30 octobre de la même année, et non le 25 octobre.

Samuel Aubert, après des études de botanique au Polytechnicum de Zürich, ce qui l'amena à parler couramment l'allemand, devait revenir comme professeur en ce même Collège du Chenit. Il devait y poursuivre sa carrière d'enseignant jusqu'en 1929. Il se consacra en ses loisirs à la protection de la nature. Il fut aussi rédacteur de la FAVJ et écrivit un nombre considérables d'articles à paraître dans ce journal, comme aussi dans La Revue ainsi que dans nombre de publications diverses, toutes axées sur la protection de cette nature qu'il parcouru en long et en large, seul, ou accompagné de ses fils dont l'un d'eux, Daniel Aubert – celui-ci fréquenta naturellement aussi le Collège – deviendra un géologue reconnu et respecté, initiateur du Parc Jura vaudois.

### **Inauguration du chemin de fer Pont-Vallorbes – cahier II, p. 60-64 -**

Enfin ce grand jour est arrivé, jour de bonheur pour nous habitants de La Vallée ! Dans chaque village, tout s'émeut, tout s'agite ; tout ce qui est valide fait ses préparatifs pour partir pour le Pont. Les coups de canon retentissent. Dès les six heures du matin, un nombre considérable de voitures et de breaks vont et reviennent, transportent les invités et les curieux. Mais qu'est-ce donc qui peut causer une pareille agitation ? c'est l'inauguration du chemin de fer Pont-Vallorbes.

A mon tour je me mets en route avec mes parents pour le Pont. Il fait un temps magnifique pour la saison. Tandis qu'à la plaine un épais brouillard transperce chacun de son humidité, ici un beau soleil réjouit tous les cœurs ; les noirs sapins du Jura forment un contraste magnifique avec les feuilles dorées des êtres. Nous marchons d'un pas allègre malgré la pesanteur des sacs de vivres que nous portons. Tous les villages que nous traversons ont revêtu un air de fête. Au Séchey, le collège est tout enguirlandé et couvert de drapeaux. Aux Charbonnières, un magnifique arc de triomphe se dresse à l'entrée du village ; des devises y sont écrites<sup>1</sup>. De tous côtés on ne voit que verres de couleurs, lanternes vénitiennes, drapeaux, oriflammes, bannières, etc, etc, etc. Tout le long de la route sont plantés des sapins couverts de banderoles de papier de couleur et de fleurs artificielles. Un peu plus loin, à l'autre bout du village, est dressé encore un arc de triomphe non moins beau que le premier.

Mais continuons notre route. Bientôt nous atteignons le Pont. Les coups de canon se succèdent sans interruption ; les pièces sont desservies par de vieux artilleurs à barbe blanche avec les vieux uniformes et leur croisée blanche. A gauche de la route est établie la cantine de Mme Déglon de Lausanne. Les émanations de la cuisine arrivent jusqu'à nous. Le village du Pont présente un coup d'œil vraiment féérique ; les maisons disparaissent sous les forêts de guirlandes de sapin. C'est une profusion inimaginable de couleurs variées, de drapeaux, de fleurs de papier, d'innombrables lanternes vénitiennes, de verres de

---

<sup>1</sup> Nous ne les avons hélas pas retrouvées. Elles étaient du genre : Vous qui passez ici d'un air serin – sachez qu'ici c'est le pays du vacherin !

toutes couleurs. Les lilas même ont fleuri pour la circonstance. La gare, quoique de dimensions modestes, ne le cède en rien pour le confortable et le nécessaire. A côté de la gare aux voyageurs s'élève celle aux marchandises. En suivant la ligne du chemin de fer, nous trouvons les glaciers qui, elles aussi ont revêtu un air de fête. A 11 heures le premier train arrive, ramenant les autorités de La Vallée qui sont allées recevoir les invités du dehors. Ils sont reçus au bruit et au son de la musique. La locomotive le Risoud est couverte de guirlandes de sapin et de drapeaux. A midi le second train amenant les autorités cantonales et tous les invités du dehors arrive à son tour et que de nombreux vivats éclatent à leur arrivée. A mesure qu'ils descendent du train, de jolies demoiselles leur offrent des cocardes composées de rubans rouges et blanc et d'une petite branchette de sapin. Au sortir de la gare, le cortège se forme pour aller faire le tour du village du Pont. Un peloton de gendarmerie ouvre la marche. Il est suivi de la musique, puis viennent les drapeaux des Glaciers, de l'Union Instrumentale du Brassus et de la Chorale du Sentier ; derrière les autorités. Le cortège va encore faire le tour des Charbonnières afin de rendre ses hommages à la contrée.

Une fois de retour au Pont, ces Messieurs se placent sous la cantine où les attend un dîner copieux. Et nous, profitant de ce moment de repos, nous allons nous établir au milieu des champs. Après m'être réconforté, j'allai écouter les orateurs qui se succédaient à la tribune. C'était à qui pourrait le mieux faire l'éloge des habitants de La Vallée. Mais ce fut la poésie en patois de M. Monnet, rédacteur du Conteur Vaudois, que j'ai le plus goûté dans tous ces discours. Le canon se joignait aux applaudissements.

Mais le temps se passe même dans la joie et les plaisirs. A 3 heures, un train partait emmenant une partie des invités. Pendant que je goûte, l'illumination commence, toute la rade resplendit de lumières ; une ligne de falots traverse le lac, un cordon de lanternes vénitiennes est tendu tout le long de la rive du lac. Les verres de couleurs sont placés sur les fenêtres de toutes les maisons. Sur les piliers de pierre qui supportent les barrières du Pont qui sépare les deux lacs, sont allumés des flambeaux de poix et de résine. Tout cela se reflétant dans le lac forme un spectacle féérique. Mais il fallait songer au retour, car nous avons deux grandes lieues à faire pour rentrer à la maison. Nous partons. Arrivés au-dessus des Charbonnières, la canonnade recommence, la musique se remet à jouer : c'est pour le départ du train de 7 heures 10 qui emmène le reste des invités étrangers. Nous voyons ses lumières disparaître rapidement sous le tunnel et... plus rien qu'un long sifflement qui se répercute de rocher en rocher. Nous nous remettons en route et arrivons à la maison parfaitement satisfaits de cette charmante journée du 30 octobre si importante pour notre Vallée et qui restera toujours gravée dans mon cœur.



La foule et la cantine de Mme Déglon de Lausanne.

Note : presque inutile de dire que les journaux du lendemain furent rempli des mêmes appréciations. Ce fut sans doute là la fête la plus formidable que notre Vallée ait connue. Celles qui devaient venir à propos d'autres anniversaires du train, exception faite pour l'inauguration du Pont-Brassus en 1899, seraient bien moindre en comparaison. On avait fait le maximum à l'occasion de cette arrivée du train à la Vallée, on avait tout sorti, on n'aurait pas pu faire mieux.

Sauf erreur le premier jour d'exploitation fut déjà le lendemain 31 octobre 1886. Toutefois si la ligne était accueillie avec un pareil enthousiasme, sa marche ne fut pas aussi glorieuse que l'on eut souhaité. Les Glacières avaient des problèmes de liquidité, le service voyageur était limité à cause de la cherté des billets, et puis aussi, on continuait à expédier des marchandises par nos cols qui n'avaient guère perdu de leur importance quant à la desserte du Pied du Jura et même jusqu'au bord du Léman du côté de Morges et plus loin.

La ligne sera rachetée le premier janvier 1891 par le Jura-Simplon dans des conditions assez difficiles.

---

<sup>2</sup> Mis à part les photos de l'inauguration du Le Pont-Vallorbe, celles des glacières aussi, nous ne connaissons aucun cliché propre à la construction de cette ligne de chemin de fer. Où donc avait passé Auguste Reymond ?

## **La course à Vallorbes – tiré du premier cahier de 186 p, p. 10 à 14 -**

C'était le 4 juin 1877. Nous partîmes du Sentier à 7 heures dans l'intention d'aller à Vallorbes et de visiter ses environs. Le jour se lava sombre et nébuleux, mais toutes ces vapeurs se dissipèrent devant l'astre du jour et le ciel redevint serein.

Pour que cette course ne soit pas inutile, Mr. Bourgeois nous dit de faire un plan du pays que nous traverserions. L'ouvrage fut partagé. Une partie des élèves fit du Sentier à la Tornaz, d'autres de la Tornaz au Saut du Day et ainsi de suite.

Nous passâmes au Lieu sans nous y arrêter et comme les eaux du lac Benet étaient très hautes et vraiment gênent le chemin qui suit leurs rives, nous dûmes passer par ce petit sentier assez mal tracé au-dessus des rochers à pic qui dominant le lac et rendu glissant par les pluies des derniers jours et par la rosée du matin. Heureusement nous n'eûmes aucun accident à déplorer et nous continuâmes gaiement notre route. L'on ne s'arrêta qu'à la Tornaz afin d'y prendre un léger repas. C'est le point culminant de la route de l'Echelle<sup>3</sup>. Sur le bloc de rocher à l'ombre duquel nous nous étions reposés, étaient une foule de gentianes bleues dont nous ornâmes nos chapeaux. Rien de joli comme ces petites fleurs bleues qui semblait avoir été semées dans le gazon et qui ouvraient leurs corolles aux rayons d'un chaud soleil<sup>4</sup>.

Ensuite le chemin fut long mais pittoresque. Ici c'était une mare d'eau formée par la pluie dans un bas-fond<sup>5</sup>, là des touffes de pervenches qui se cachaient sous la verdure à l'ombre des grands sapins. Nous arrivâmes enfin aux Grottes. La première chose qui frappe les regards est une ouverture large et béante qui domine un petit vallon. Dans cette ouverture on alluma un bon feu. Quelques enfants prirent des tisons en flammés et l'on pénétra dans l'intérieur. Les garçons prirent les devants avec l'unique chandelle destinée à nous éclairer tous, quant aux autres dont je faisais partie, ils étaient plongés dans la plus profonde obscurité. Bien des fois je fus obligée de me tenir sur mes genoux afin de grimper sur les morceaux de roc qui nous barraient le passage. La lumière ne nous apparaissait que comme une faible étoile qui ne servait qu'à nous indiquer la bonne direction. Mais ce qui nous rassurait, c'était la présence de notre maître. Arrivés au fond de la grotte, l'un des garçons trouva un lorgnon qui avait été perdu, ou laissé par quelque dame oublieuse. Nus dûmes revenir sur nos pas, et lorsqu'on fut dans une place où le couloir était très large et très haut, on éteignit la chandelle et on alluma un feu avec les branches que nous avions apportées. Il y avait quelque chose de solennel et d'effrayant dans cette voûte

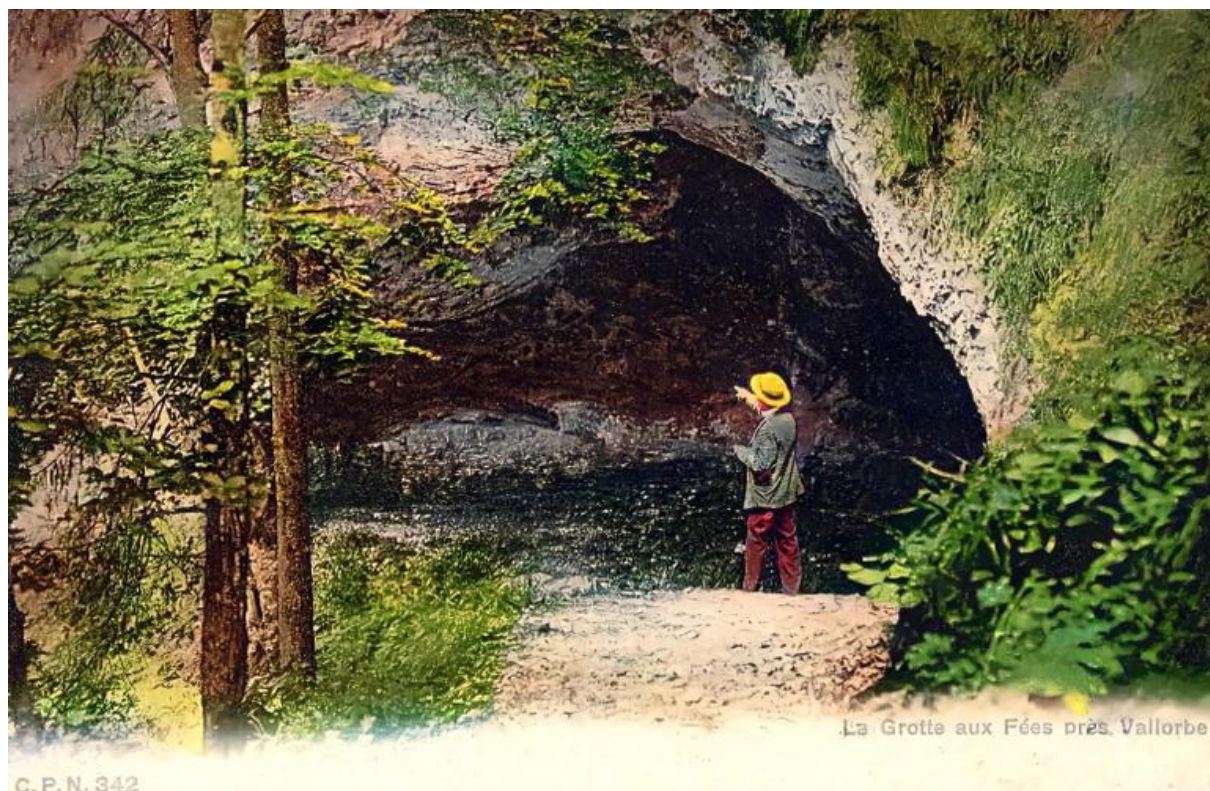
---

<sup>3</sup> Ils s'arrêtèrent de toute évidence au niveau de la Pierre à Punex.

<sup>4</sup> On ne tenait pas encore compte de la disparition progressive des plus jolies fleurs suite à une cueillette excessive.

<sup>5</sup> La Gouille à l'Ours.

immense qui soutenait la montagne depuis tant de siècles sans en être écrasée ; devant et derrière nous étaient les couloirs ténébreux dans lesquels nos voix résonnaient sourdement. Nous répétâmes quelques-uns de nos chants d'école et nous reprîmes notre marche. Quelle sensation d'inexprimable bonheur nous saisit tous, lorsqu'enfin, en sortant de ce sépulcre glacé, nous fûmes rendus à la lumière et à la chaleur.



Nous descendîmes ensuite au fond du petit vallon. C'est là que l'Orbe sort de la terre. Elle apparaît limpide et pure dans sa ceinture de verdure et de mousse, elle glisse si doucement qu'on croirait voir de l'huile. Mais bientôt elle s'anime, s'emporte, et court avec furie sur les cailloux de son lit, mettant en mouvement les grandes forges dont je ferai plus bas la description. Depuis la source de l'Orbe nous suivîmes un chemin très agréable, ombragé des deux côtés par les arbres de la forêt.

Pour les Grandes Forges, ces bâtiments sont une des curiosités de Vallorbes. Depuis loin déjà, on entendait un bruit sourd, mesuré et lorsqu'on entra, on vit que c'était l'un des grands marteaux qui fonctionnait. Un forgeron plus noir qu'un ramoneur se tenait devant le brasier et faisait chauffer des outils ou des barres de fer. Tandis que son compagnon les maintenait sous les coups du terrible instrument. La forge que nous avons vue, était très longue et très large. Ce qui frappait partout le regard, c'étaient des tuyaux conducteur de l'air contracté et d'innombrables marteaux.

Nous arrivâmes à Vallorbes. C'est un beau village aux rues larges et droites aux toits couverts de tuiles rouges. Dans les jardins s'épanouissent des

églantines et des roses, dans les verger les arbres étaient en fleurs et répandaient un suave parfum. Cette végétation témoigne d'un climat plus doux, au reste nous avions déjà remarqué cela en descendant depuis la Tornaz.

Nous dinâmes à l'Hôtel de Ville, parce que l'hôtesse du Café Restaurant n'était pas en état de nous recevoir à cause de la fête qui avait eu lieu un jour auparavant.



La résurgence de l'Orbe.

Nous visitâmes la gare ; un train allait bientôt en partir ; puis le viaduc, grand pont posé sur deux arches colossales. C'est sur lui que passent les trains qui partent pour Lausanne et qui en reviennent. Enfin nous vîmes la chute du Day formée par l'eau blanche et écumeuse qui tombe de quelques pieds pour retomber encore et ainsi au moins six fois de suite.

Nous partîmes de Vallorbes à environ 4 heures. Arrivés à l'Abbaye on se mit à chanter, ce qui raccourcit de moitié la route qui nous restait à faire. Mais de pareilles courses ne pouvaient s'effectuer sans fatigue, et chacun fut bien content de se retrouver chez soi et de s'y reposer.

Mélanie Meylan<sup>6</sup>, IIIe classe, 76/77,

---

<sup>6</sup> Est-ce Mélanie Meylan du Campe qui devint institutrice, poète et écrivain.

Note : mis à part une course autour du lac, que l'on trouve en deux versions différentes, nous tenons-là la première narration d'une sortie hors de la Vallée. On eut pu la souhaiter plus longue et plus étoffée.