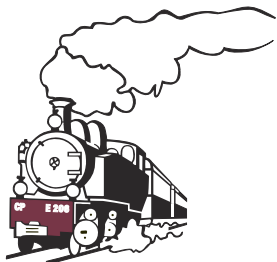


*La Traction*

TRAIN À VAPEUR  
DES FRANCHES-MONTAGNES



125 ANS  
YVERDON  
STE-CROIX

travys

## LE TRAIN À VAPEUR EST DE RETOUR À SAINTE-CROIX !



*La locomotive à vapeur de 1911, nommée « Aliénor », dans la zone des Rapilles.*

## CHEMIN DE FER YVERDON – SAINTE-CROIX DE LA LIGNE DES PIONNIERS AU RER

Le samedi 1<sup>er</sup> septembre et le dimanche 2 septembre 2018, petits et grands, fans de trains ou amateurs de moments exceptionnels: rendez-vous à la gare de Sainte-Croix. Un train à vapeur est de retour pour l'anniversaire de la ligne !

Cette brochure commémorative, développée en partenariat avec le Journal de Sainte-Croix et son imprimerie, vous renseignera sur le programme des festivités. Au fil des pages,

l'histoire de cette importante ligne qu'est l'Yverdon – Sainte-Croix se dévoile.

Nous remercions les sponsors de la manifestation ainsi que les différents partenaires qui ont permis à cet événement exceptionnel de voir le jour.

Rendez-vous place de la gare à Sainte-Croix les 1<sup>er</sup> et 2 septembre 2018.



## EDITO



En 2018, la ligne Yverdon-Ste-Croix fête le 125<sup>e</sup> anniversaire de sa mise en service.

Au gré du développement, mais également des vicissitudes du XX<sup>e</sup> siècle, la ligne voulue, construite et fi ancée par William Barbey, a vu ses

trains prendre de la couleur, passer de la vapeur à la traction électrique. Les convois se sont rallongés ou raccourcis en fonction du trafic et de la situation économique. Progressivement l' «Yverdon – Ste-Croix» a passé d'un statut de ligne secondaire régionale, assurant tout type de trafic, à celui d'une extension du réseau RER, permettant par ses fréquences et son confort de répondre aux besoins de mobilité du XXI<sup>e</sup> siècle.

«Voitures autonomes», «big data», «mobilité 4.0», «ubérisation» étaient des termes majoritairement inconnus il y a cinq ans encore. Désormais

utilisés quotidiennement dans les médias, les conversations professionnelles ou privées, ils interpellent également TRAVYS, acteur de la mobilité dans le Nord vaudois.

En période de mutation technique et sociétale, l'avenir est encore plus incertain que par le passé. La mobilité 2030 n'existe pas encore. Pour perdurer, il faudra explorer de nouvelles voies, au risque de parfois se tromper.

Nous vous recommandons de découvrir ou redécouvrir «la plus spectaculaire ligne du Jura». En un peu plus d'une

demi-heure, elle offre une diversité de parcours attrayante, que le voyageur pressé tend à banaliser. Nous vous invitons à emprunter les trains confortables et modernes qui relient plus de 60 fois par jour le Sud du lac de Neuchâtel au Balcon du Jura, ou de profiter, lors du week-end commémoratif, du charme suranné du train à vapeur qui vous fera même voyager dans le temps.

Daniel Reymond  
Directeur TRAVYS

## PROGRAMME

### SAMEDI 1<sup>ER</sup> SEPTEMBRE

**9H20** Départ du train à vapeur officiel Yverdon – Ste-Croix \*

**10H27** Arrivée à Sainte-Croix

**10H45** Partie officielle et repas pour les invités

[Horaire des trains à vapeur \(sur réservation\)](#)

**11H50** Train à vapeur Sainte-Croix – Trois-Villes - Sainte-Croix (Arrivée à 12h33)

**12H50** Train à vapeur Sainte-Croix – Trois-Villes - Sainte-Croix (Arrivée à 13h33)

**13H50** Train à vapeur Sainte-Croix – Trois-Villes - Sainte-Croix (Arrivée à 14h33)

**14H50** Train à vapeur Sainte-Croix – Trois-Villes - Sainte-Croix (Arrivée à 15h33)

**18H00** Départ du train à vapeur pour Yverdon (arrivée à 19h05)

\* *Réservé uniquement aux invités*

**11H30-18H**

#### Animations sur la place de la gare de Sainte-Croix

Simulateur de conduite de train : prenez les commandes du train !  
Atelier culinaire pour les enfants  
LeZarti'Cirque  
Petite restauration

### DIMANCHE 2 SEPTEMBRE

**9H20** Départ du train à vapeur de Yverdon-les-Bains – Ste-Croix (billet combiné vapeur + brunch) - Arrivée à Sainte-Croix à 10h54

**11H50** Train à vapeur Sainte-Croix – Trois-Villes - Sainte-Croix (Arrivée à 12h33)

**12H50** Train à vapeur Sainte-Croix – Trois-Villes - Sainte-Croix (Arrivée à 13h33)

**13H50** Train à vapeur Sainte-Croix – Trois-Villes - Sainte-Croix (Arrivée à 14h33)

**14H50** Train à vapeur Sainte-Croix – Trois-Villes - Sainte-Croix (arrivée à 15h33)

**18H00** Départ du train à vapeur pour Yverdon (arrivée à 19h05)

**10H-18H**

#### Animations sur la place de la gare de Sainte-Croix

Simulateur de conduite de train : prenez les commandes du train !  
Atelier culinaire pour les enfants  
LeZarti'Cirque  
Petite restauration  
Brunch pour toute la famille

Plus d'information sur [www.travys.ch/125ans-ysc](http://www.travys.ch/125ans-ysc)

Réservation de vos billets pour le train à vapeur ainsi que pour le brunch par téléphone au 024 455 43 30 par mail à l'adresse [125ysc@travys.ch](mailto:125ysc@travys.ch)

## WILLIAM BARBEY: MÉCÈNE ET CONSTRUCTEUR DE LA LIGNE

Le train quitta la gare d'Yverdon pour la première fois le 17 novembre 1893. Une pluie froide frappait les badauds massés sur les quais. La locomotive à vapeur soufflait bruyamment.

À la sortie de la ville, le convoi prit de la vitesse. Dans la voiture de tête, les autorités et des notables se pressaient autour de William Barbey pour le féliciter. L'homme à la moustache fournie avait payé de sa poche la nouvelle ligne et il avait pu imposer sa condition : le train ne circulera pas le dimanche. Berne avait accepté et octroyé ce droit pour 25 ans.

Le 17 novembre était un vendredi. Ça tombait bien, se dit-il au moment où la rame attaqua la pente à la sortie de Baulmes. « Le dimanche est le jour du Seigneur », prêchait-il à ceux qui s'étonnaient de cette clause. Fervent chrétien, William Barbey défendait

le droit de tous à un jour de repos et de prière.

L'idée d'un chemin de fer entre Yverdon et Sainte-Croix était dans l'air depuis la moitié du 19<sup>e</sup> siècle. À cette époque, quatre diligences faisaient quotidiennement le trajet entre la montagne et la plaine. Mais cela ne suffisait plus. Le va-et-vient incessant d'hommes et de marchandises exigeait des transports plus performants.

Différents tracés avaient été imaginés, tantôt à voie normale, tantôt à voie étroite, avec des tronçons à crémaillère dans certains cas. L'État de Vaud avait libéré un crédit de construction de 20'000 francs par kilomètre.

Pourtant, le projet suscitait quelques craintes. Sainte-Croix, égale d'Yverdon avec plus de 6'200 habitants, traversait une période de crise. La commune hésitait à investir. C'est à cette période que

William Barbey prit les choses en main. Député libéral au Grand Conseil vaudois, hostile aux subventions publiques et doté d'un esprit indépendant, il s'engagea en 1890 à réaliser la ligne avec son propre argent et sans l'aide de l'État.

Le premier coup de pioche fut donné le 3 août 1892. L'ouvrage fut mené tambour battant et nécessita jusqu'à 700 ouvriers le long du parcours de 24 kilomètres. Depuis Yverdon, la ligne passait par Vuiteboeuf, Baulmes, puis serpentait dans la forêt à partir de Six-Fontaines - halte voulue par William Barbey, car relativement proche de Valeyres-sous-Rances, sa commune de résidence - avant de rejoindre Sainte-Croix.

Le mécène, qui avait suivi le chantier de près, était plongé dans ses souvenirs quand le train entra en gare de Sainte-Croix accueilli par la foule dense malgré une pluie battante. Au milieu des salves d'artillerie, des

remerciements et des chants du chœur de mille voix, William Barbey balayait du regard l'horizon. Il imagina le début d'une ère nouvelle pour la région. Le même jour, on inaugura le nouveau Collège de la Poste et la halle de gymnastique, bâtis avec les crédits de l'État prévus à l'origine pour le chemin de fer.

Après la fête, qui dura trois jours, la ligne fut ouverte officiellement le 27 novembre 1893. Trois trains par jour dans les deux sens reliaient le haut et le bas en 1h40 à la montée et en 1h15 à la descente. La simple course coûtait 2,50 francs et l'aller-retour 4 francs, ce qui correspondait au salaire journalier moyen d'un ouvrier.

La Compagnie du Jura-Simplon assura l'exploitation pendant trois ans. Puis, le 1<sup>er</sup> janvier 1897, l'Yverdon - Sainte-Croix prit les commandes et confi la direction au fils de William Barbey, Camille, à la tête de 35 salariés.

## SUR LES RAILS DU DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL

L'arrivée du train contribua à l'implantation de nouvelles usines à Sainte-Croix. On y fabriquait notamment des boîtes à musique, des phonographes, des gramophones, puis des machines à écrire, des radios, des tourne-disques et des articles de mécanique de précision par bien des fabricants.

Les marques de la cité, telles que Paillard, Thorens ou Mermod, faisaient le tour du monde. Le train transportait davantage

de marchandises que de passagers. D'autant plus que, à partir de 1898, la fabrique de chaux et de ciment de Baulmes entra en fonction. Au plus fort de sa production, elle représenta les trois quarts du tonnage annuel convoyé via le chemin de fer.

Depuis 1981, le premier arrêt de la ligne au départ d'Yverdon-les-Bains porte le nom de son fondateur, William Barbey. Tout comme une rame du pendulaire ICN des CFF depuis 2005.



*La gare de Sainte-Croix est au cœur d'une activité bouillonnante depuis sa construction. Elle a vu passer des ouvriers, de riches touristes et les amateurs de sports d'hiver avant d'accueillir les pendulaires, les apprentis et les étudiants.*



## L'ARRIVÉE DU TOURISME

Le chemin de fer transportait des ouvriers et transbahutait boîtes à musique, tourne-disques et machines de bureau loin à la ronde. Edouard Baierlé, hôtelier à Yverdon-les-Bains, se dit que le rail pouvait également amener à la montagne de riches vacanciers à la recherche de calme, d'air pur et de distractions. « Et alors, pourquoi ne pas bâtir un Grand Hôtel dans la région ? Et le train deviendrait le trait d'union idéal entre ce balcon naturel à la vue majestueuse et le reste du monde ».

Edouard Baierlé dénicha des terrains aux Rasses et démarra les travaux en 1897. L'été suivant, le Grand Hôtel accueillit ses premiers hôtes. « L'industrie des étrangers » prenait son envol. Et avec elle, cinq ans plus tard, le tourisme hivernal. Les skieurs arpentaient monts et vallons à n'en plus finir. On organisa même des compétitions qui se terminaient en fanfare au palace. Un guide, publié à plusieurs milliers d'exemplaires, vantait les beautés de la station. Auberges et pensions se multiplièrent entre Sainte-Croix et les Rasses, ainsi que dans leurs environs. On en comptait une bonne vingtaine vers 1910.

La compagnie ferroviaire, qui

contribua à ce développement spectaculaire, profita à son tour de l'aubaine. « L'industrie touristique » générait annuellement 300'000 francs, environ 3 millions d'aujourd'hui. L'assemblée générale de 1904, qui se tint au Grand Hôtel, put se féliciter d'un

résultat positif de 63'000 francs. C'était la première fois depuis l'ouverture de la ligne. Le trafic voyageurs avait augmenté comme celui des marchandises. Il faut dire que les riches pensionnaires du palace, qui prenaient leurs quartiers d'été

ou d'hiver pendant plusieurs semaines, voyageaient avec beaucoup de bagages et de personnel. Les bénéficiaires permirent de verser les premiers dividendes aux actionnaires et d'améliorer les conditions de travail des employés.



*Le chemin de fer a eu un impact fort sur l'arrivée du tourisme sur le Balcon du Jura. Arrivés en train, les skieurs profitaient du domaine des Rasses et du Grand Hôtel.*

## DE PRÉCIEUSES CARGAISONS TRANSPORTÉES DANS LE MONDE ENTIER

La Première Guerre mondiale stoppa ce bel élan. Les vacanciers désertèrent Sainte-Croix et le Grand Hôtel. Le chemin de fer tint bon car il ne dépendait pas exclusivement du trafic des voyageurs et des touristes, désormais absents. Il traversa la tempête grâce aux manufactures, qui continuèrent de produire et d'exporter leurs joyaux. Les convois de la Compagnie

descendaient les marchandises à Yverdon d'où elles étaient ensuite acheminées aux quatre coins du monde.

Après la guerre, la reprise économique incita les fabricants du bourg à engager de la main-d'œuvre en dehors de Sainte-Croix, redonnant des couleurs au trafic passagers. En 1928, jusqu'à 300 ouvriers

s'entassaient dans le premier train montant du matin.

Le krach boursier de 1929 replongea toutefois la région dans la morosité. Licenciements et fermeture d'usines : les trains d'ouvriers se vidaient. En même temps, la concurrence de la route diminua la fréquentation de la ligne. Une fois encore acculée, la Compagnie dut

s'adapter. Elle résista aux coups de boutoir en supprimant des courses et en réduisant les dépenses.

À l'aube du deuxième conflit mondial, l'Yverdon - Sainte-Croix s'attela à l'électrification de la ligne, condition sine qua non de sa prospérité future.



## À LA FORCE DU COURANT ÉLECTRIQUE

25 janvier 1945 - Le train s'ébranla après une légère secousse, presque sans bruit. Le courant passa de la ligne de contact à l'automotrice grâce à son pantographe. Henri Gavin, qui dirigeait la Compagnie depuis deux ans, suivit du regard le convoi qui traçait son chemin dans la neige. Il ressentit une intense satisfaction. L'ingénieur avait été le cerveau de l'électrification, avant même de prendre la tête de l'entreprise.

Au moment de son arrivée, la Deuxième Guerre mondiale sévissait aux portes de la Suisse. Postée à la frontière avec la France voisine, l'armée emprun-

tait la ligne pour transporter hommes et équipements. Le nouveau directeur constatait sur le terrain le vieillissement des motrices à vapeur acquises 20 ans auparavant. Sans parler du charbon qui se faisait rare. Il fallait agir.

La Compagnie manquait de moyens pour financer seule la modernisation et sollicita les autorités. Au terme des pourparlers, l'État de Vaud et la Confédération garantirent 1,6 million de prêts et de subventions. Le reste du financement, soit 1,3 million, incombait à la Compagnie. L'accord marqua également l'entrée des pouvoirs

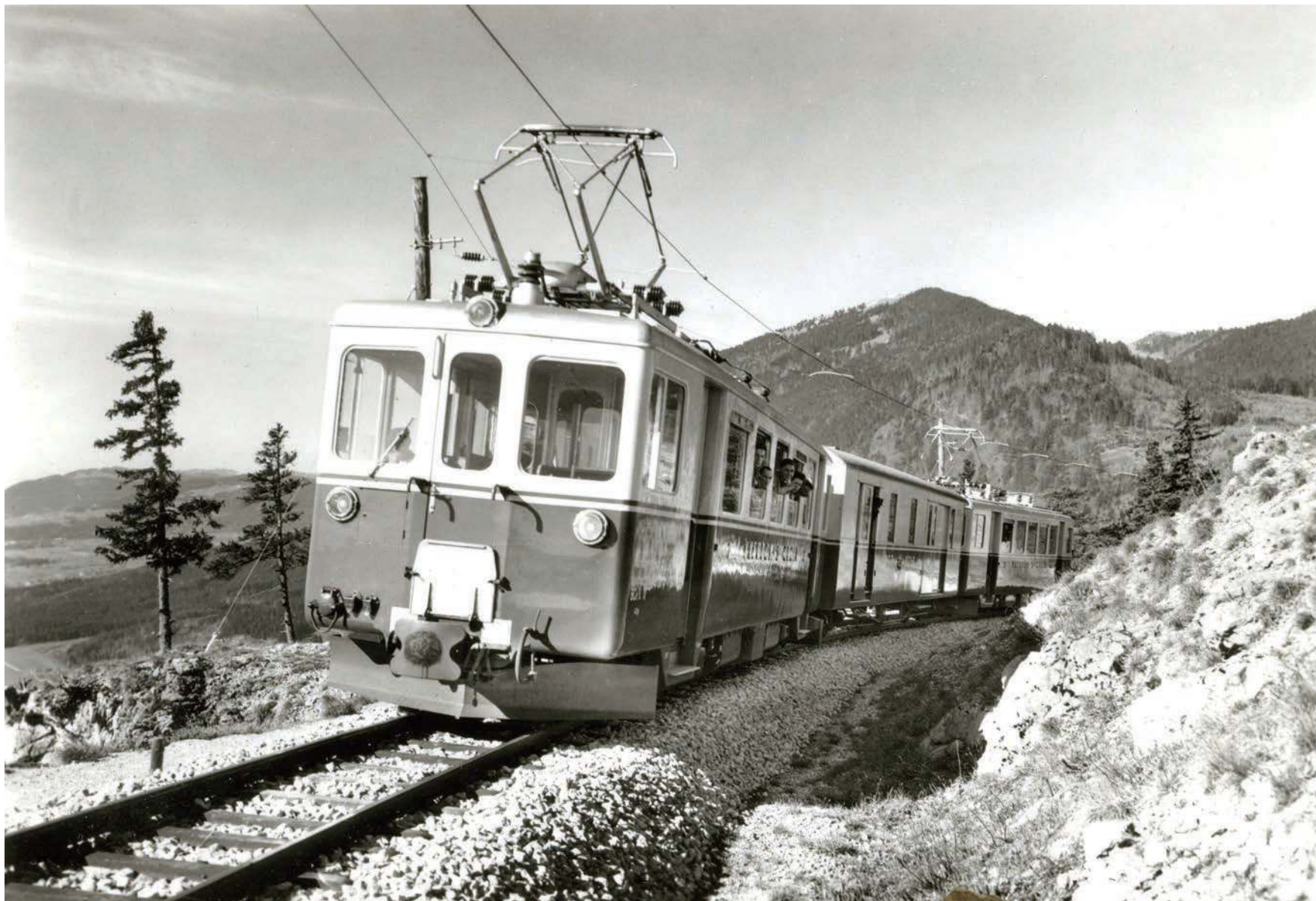
publics au Conseil d'administration de la société.

Comme en 1893, les travaux furent menés tambour battant à partir de 1944 jusqu'en janvier 1945. Ils coûtèrent 2,9 millions au total. À partir de ce jour, les automotrices remorquèrent des trains de 80 tonnes à plus de 40 km/h sur les rampes les plus escarpées du parcours. Le temps de trajet fut raccourci: il ne durait plus qu'une quarantaine de minutes au lieu d'une heure. La fréquentation fit un bond en avant: 570'000 personnes furent transportées en 1951 dont la moitié étaient des ouvriers.

Afin de soulager les machines, très sollicitées par les six allers-retours quotidiens, Henri Gavin fit construire une locomotive électrique. Opérationnelle en 1950, la puissante machine représentait également un atout pour le transport des marchandises. Prénommée la « Crocodile », elle circule toujours en 2018.

Henri Gavin laissa également en héritage le télésiège Sainte-Croix - Les Avattes, que la Compagnie exploita jusqu'en 1958 ; et le gyrobus. Ce véhicule électrique sans ligne de contact, desservit Yverdon de 1953 à 1960.

*Les trains à traction électrique ont remplacé les machines à vapeur en 1945. Cette nouvelle technologie a réduit les temps de parcours et permis d'étoffer les horaires. La fréquentation a bondi et elle ne cesse de croître de nos jours.*





## LE RAIL ÉTERNEL

Les experts de la Confédération, du Canton de Vaud et de la Compagnie se réunissaient depuis le printemps 1972 pour déterminer l'avenir du chemin de fer Yverdon - Sainte-Croix. Les séances étaient animées ! Abandonner le rail en faveur du transport sur route, comme le préconisait une commission du Conseil national à Berne ou moderniser une fois encore la ligne afin d'assurer sa pérennité ? La question avait occupé les pensées de Georges Bugnon, directeur de la Compagnie. Il ne s'en cacha pas au moment de passer le témoin à Marcel Chevalley en 1973.

Au sortir de la Deuxième Guerre mondiale, quelques bonnes années avaient réjoui les actionnaires. La Compagnie avait su garder le cap et diversifier ses activités. En 1954, elle avait participé au rachat du Grand Hôtel des Rasses. L'année suivante, dans le but

de faciliter l'accès à la station et à son télésiège, elle avait créé un système de taxis depuis Sainte-Croix. Un service de livraison à domicile par camion fut également instauré pour les marchandises arrivées par le train.

Au début des années 1950, la concurrence de la route se fit plus menaçante pour le rail, plombé par ses coûts élevés. Synonyme de progrès, la voiture se démocratisait sur la vague du boom économique. Acculée, la compagnie de chemin de fer défia avec plus ou moins de bonheur les routiers sur leur propre terrain en reprenant des sociétés de transports routiers. Les choses empirèrent à la fin de 1960 avec la fermeture de l'usine de chaux et de ciment de Baulmes. L'Yverdon - Sainte-Croix perdait son client principal pour le transport des marchandises. Six ans plus tard, l'armée dynamita la che-

minée de l'usine qui dominait la commune depuis 1898.

La Compagnie accumula les déficits ; malgré les mesures d'austérité, la rationalisation de l'exploitation et la réduction du personnel. Fragilisée, elle ne baissa cependant pas les bras. En 1968, année du 75<sup>e</sup> anniversaire, elle sollicita une nouvelle concession ; l'ancienne arrivant à échéance en 1970. La direction élaborait dans la foulée un important plan d'investissements destiné à redonner du souffle à la ligne. Ce projet, jugé irréaliste et trop cher, fut à l'origine de la recommandation fédérale de remplacer le rail par un service routier. Après deux ans d'interminables discussions avec les autorités, la question fut tranchée : l'Yverdon - Sainte-Croix allait poursuivre son aventure !

Malgré cette décision forte, les années qui suivirent furent lourdes à gérer. « On était tout

le temps sans le sou ! » raconte Marcel Chevalley, directeur depuis 1974 qui ne comptait plus les allers-retours entre Yverdon-les-Bains et la Berne fédérale pour obtenir des financements. Ces fonds étaient nécessaires à l'assainissement de la Compagnie et au financement de l'ambitieux programme de rénovations, imaginé pour sauver la ligne.

L'acheminement de wagons marchandises à voie normale sur toute la ligne, grâce au développement de bogies originaux, dont les prototypes avaient été imaginés par un entrepreneur yverdonnois, donna l'impulsion espérée. Ce fut l'essor du transport de betteraves et de bois. « De vingt wagons au début, on passa à plus de deux cents par année », détaille Marcel Chevalley, directeur à cette époque. Ce bon résultat redonna confiance à la direction et au personnel, appelés à réaliser des grands travaux de modernisation.



*Le dépôt du train Yverdon-Sainte-Croix est installé au Quai de la Thièle à Yverdon (Yverdon-les-Bains dès 1982) depuis 1969. Il a été remplacé en 1994 par un atelier-dépôt plus moderne et sera complété prochainement à Sainte-Croix.*



## UN DESTIN DE RER



13 décembre 2015 - Les collaborateurs récemment installés dans le nouveau Centre de gestion centralisé du trafic ferroviaire et routier d'Orbe avaient les yeux rivés sur les écrans. Avec une cadence de deux trains par heure, chaque véhicule doit circuler à la minute près pour pouvoir croiser sur la ligne à voie unique. Lors des premiers trajets, la tension était palpable dans la salle de commande, inaugurée pour le changement d'horaire.

Au fil des jours, l'exercice devint routinier. La nouvelle cadence, introduite en décembre 2015, a transformé le train de montagne en RER desservant les localités de la ligne. La modernisation entreprise au cours des années 1970 et renouvelée au tournant du siècle, avait porté ses fruits: chaque année le nombre de passagers augmentait.

Au début du 21<sup>e</sup> siècle, « les infrastructures étaient en ordre », se souvient Daniel Reymond,

qui prit la tête de TRAVYS SA en 1997. Il fallut toutefois reconstruire la ligne de contact électrique. « Les tunnels méritaient aussi une cure de jouvence », précise-t-il en se remémorant l'état des installations à son arrivée au Quai de la Thièle, siège yverdonnois de la Compagnie de chemin de fer.

Le nouveau siècle naissant vit aussi la création de la société TRAVYS SA, événement majeur dans l'histoire des transports publics du Nord vaudois. À partir de 2001, la nouvelle entreprise regroupa l'Yverdon - Sainte-Croix, le chemin de fer Le Pont-Le Brassus ainsi que les Transports publics Yverdon-Grandson. La ligne Orbe-Chavornay les rejoindra à son tour en 2007.

La dernière assemblée générale de la compagnie fondée par William Barbey eut lieu le 1<sup>er</sup> juin 2001. Une époque s'achevait avec émotion: 108 ans après son premier trajet, l'Yverdon - Sainte-Croix changeait définitivement

d'ère. La ligne entrait dans un nouveau monde d'échanges et de synergies. Le train des pionniers, bâti pour rapprocher la plaine de la montagne, devenait le maillon d'un vaste réseau de transports régionaux.

La manifestation Expo.02 laissa entrevoir le futur de la ligne. Intégré au dispositif de l'Exposition nationale, organisée notamment à Yverdon, le train connut une année record ! Un million de visiteurs empruntèrent le train cette année-là.

Aujourd'hui, le chemin de fer contribue au développement de l'agglomération yverdonnoise, connectée aux centres urbains environnants. « Dans une quinzaine d'années, nous passerons probablement à la cadence au quart d'heure sur le bas de la ligne pour répondre aux besoins de la population établie le long des voies », prophétise Daniel Reymond. « La vocation principale de l'Yverdon - Sainte-Croix

est le transport de pendulaires », rappelle son directeur.

La suppression du transport des marchandises en 2017 a confié cette évidence. Déclinant, le secteur survivait uniquement grâce à l'acheminement des betteraves, du bois et des ordures. Sous la pression de la route, TRAVYS a dû rendre les armes: le temps du va-et-vient marchand, qui avait fait la fortune de la ligne à ses débuts, était révolu.

L'amélioration de l'horaire avec une cadence à la demi-heure depuis 2015 a mis en lumière une certaine fragilité de l'infrastructure et des voies, soumises à un trafic toujours plus dense. Leur rénovation est amorcée ainsi que celle des installations de sécurité. TRAVYS planche également sur une application numérique diffusant des informations en temps réel sur l'état du trafic. Un pas de plus vers les transports 2.0.

# PARTENAIRES ET SPONSORS



**Eric Vuissoz**  
Boulangier Pâtissier Traiteur



**SIEMENS**



**TRANSPORTS SA**  
Grand'Rue 4 – 1439 Rances  
024 459 22 22



Membre de  
**RHOMBERG SERSA RAIL GROUP**

## IMPRESSUM

Publication dédiée aux célébrations des 125 ans de la ligne de chemin de fer Yverdon – Sainte-Croix.

Editeur: TRAVYS SA, Quai de la Thièle 32, CP 387, 1401 Yverdon-les-Bains, [www.travys.ch](http://www.travys.ch)

Responsable de la publication: Céline Epars

Rédaction: Daniel Reymond, Marco Danesi, Céline Epars

Photo: tous droits réservés TRAVYS SA

Tirage: 1000 exemplaires

Mise en page et impression: Imprimerie du Journal de Sainte-Croix

Sources: Ernest Dubois, Cinquante ans d'exploitation: 1893-1943 / Compagnie du Chemin de fer d'Yverdon à Sainte-Croix, 1943 ; Reinhard Scholz, [collab.] Michel Py: Le chemin de fer Yverdon - Sainte-Croix, Ed. R. Scholz, Sainte-Croix, 1974;

Gérald Hadorn: Yverdon – Sainte-Croix, Cent ans d'exploitation, 1893-1993, Bureau vaudois d'adresses, Lausanne, 1993; Jean-Claude Piguet: Le rêve d'Edouard, Editions Mon Village, Sainte-Croix, 2013 ; Internet: [www.famille-gavin.net/personne/gavin/gavin-henri](http://www.famille-gavin.net/personne/gavin/gavin-henri);

Différentes émissions de la Télévision suisse romande, <https://www.rts.ch/archives>; Vidéo du centenaire Yverdon - Sainte-Croix, Yverdon 1993; Vidéo du Cercle d'histoire de Sainte-Croix et environs, 2017.

**LE JOURNAL**  
de Sainte-Croix et environs

**travys**