

Le petit train de mon enfance est parti pour toujours

L'électrification de la ligne de chemin de fer Vallorbe-Le Brassus fut réalisée en 1938, avec le premier voyage officiel d'une locomotive électrique le 1^{er} octobre. L'événement fut fêté comme il se doit et donna lieu à de nombreux reportages, en premier lieu dans la FAVJ, matière que l'on retrouvera dans un prochain chapitre.

Jules-Jérémie Rochat, troisième du nom, né aux Charbonnières en 1896, décédé en ce même village en 1962, qui avait souvent eu l'occasion en son enfance de prendre le train dont la traction se faisait naturellement encore à la vapeur, se fendit d'un bel article pour le Journal l'Abeille. Nous n'avons pas la référence exacte de ce numéro paru en 1938, mais nul doute que ce soit peu après l'inauguration, soit au début d'octobre.

Notre copie étant d'une qualité médiocre – que néanmoins nous reproduirons plus bas – nous l'avons retravaillée de différentes manières. Le beau et nostalgique texte de Jules-Jérémie Rochat troisième du nom méritait ce travail.

Les photos furent d'un ami de cet homme, Gilbert Meylan, alors établi à Genève.



Le train attaque la forte rampe des Epinettes.

LA VIE RÉGIONALE

les méchantes langues, avant d'attaquer la rampe des Epinettes. Pour atteindre les Charbonnières, il devait, en effet, passablement monter. La pente était si rude qu'il ne réussissait pas toujours, en hiver, à la gravir. Je vis plusieurs fois la neige arrêter sa course. Il devait redescendre au Pont afin de prendre un nouvel élan.

Cette pente, en général, épuisait la petite locomotive. Quand elle montait aux Charbonnières, elle faisait un bruit épouvantable; elle soufflait, crachait; elle vomissait une fumée âcre et noire qui voilait tout le passage. Près d'arriver au but, son halètement faisait mal tant il était rapide et rauque. Avec les années, cette pauvre locomotive devint de plus en plus asthmatique. La dernière fois que je la vis monter la rampe des Epinettes, je crus qu'elle n'arriverait jamais aux Charbonnières; à chaque instant, il semblait qu'elle allait perdre le souffle. Vraiment, elle était à bout, cette pauvre locomotive. L'heure de la retraite, pour elle, avait sonné.

Et puis, cette chère locomotive n'était vraiment pas suffisamment rapide. Nous vivons au siècle de la vitesse. On ne pouvait conserver plus longtemps une machine qui faisait du 25 à l'heure. Grâce à l'électricité, le train du Pont-Brassus circule maintenant à l'incroyable vitesse de 35 kilomètres à l'heure!

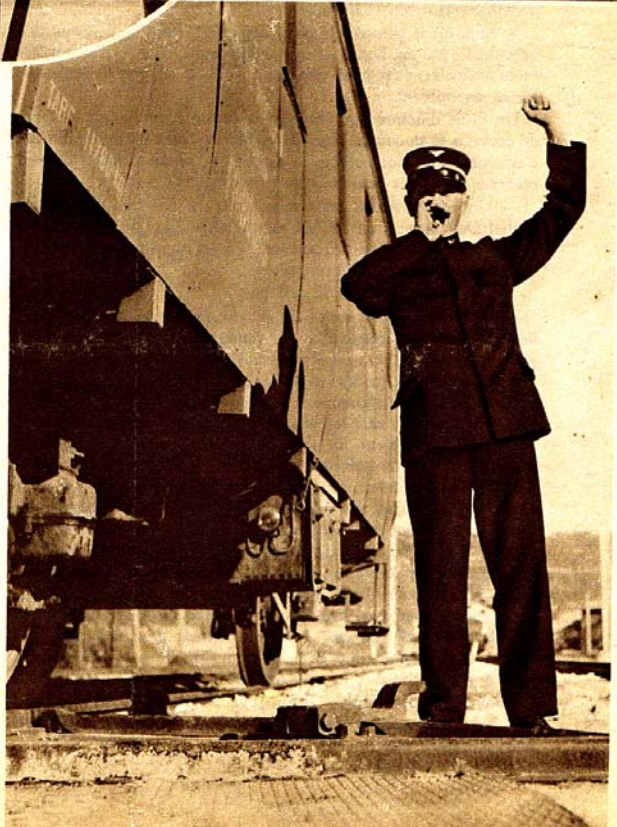
JULES-JÉRÉMIE ROCHAT



Le petit train de mon enfance est parti pour toujours

Photos G. Meylan

Les stations du P. B. ne connaissent pas encore la palette.



L'inauguration de la traction électrique; M. Dufaax, chef d'exploitation s'entretient avec le chef de gare.



Le petit train vient de sortir du tunnel du Mont d'Orzeire et longe le lac Brenet.



L'arrivée au Pont.

Il a fait son dernier voyage.

Nous l'avons vu, décoré, fleuri, disparaître derrière un petit mont. Son panache de fumée s'est dissout dans le ciel gris. Le petit train de mon enfance est parti: il ne reviendra plus.

Le petit train qui, plusieurs fois chaque jour, parcourait la vallée de Joux a joué un grand rôle dans mon enfance. Je n'y étais pas encore monté que je connaissais déjà son histoire. Ah! que d'espérances il avait fait naître... Mais, au fait, ces espérances se sont réalisées presque toutes! N'est-ce pas merveilleux? Brave petit train: il a tenu ses promesses.

Mon grand-père me parla souvent de la naissance du Pont-Brassus, de celle aussi du chemin de fer de Vallorbe-Le Pont. C'est en 1886 que celui-ci fut inauguré. Ses locomotives — comme aujourd'hui nos bateaux — avaient leurs noms, *Le Sentier* et *Le Risoud*, inscrits sur leurs flancs. Elles remorquaient les deux ou trois voitures qui composaient le convoi à une vitesse de quinze kilomètres à l'heure... ce qui faisait rêver les gens de là-haut.

Comme l'Orbe, le chemin de fer se creuse un tunnel sous la montagne.

Le chemin de fer du Pont-Brassus, qui fut un peu l'œuvre de mon grand-père, fut inauguré le 19 août 1899. Ah! ce furent de belles que ces fêtes d'inauguration, des fêtes dont on parlait encore plusieurs années plus tard. Mais pensez donc à ce que représentait un chemin de fer pour une vallée qui n'avait eu jusqu'ici que fort peu de relations avec le reste du canton. Cette vallée de Joux, sauf du côté français, est environnée de montagnes. Franchir ces montagnes, à pied ou en char, cela se pouvait en été. Une diligence faisait même le service entre Orbe et le Brassus; mais il lui fallait cinq bonnes heures pour parcourir la distance qui séparait ces deux localités. En hiver, par contre, quand quatre ou cinq mètres de neige recouvraient les flancs du Mont-Tendre, chacun demeurait chez soi: le maigre trafic du val était paralysé.

L'Orbe, cette chère petite rivière où l'écrevisse abonde, avait dû creuser un canal souterrain pour s'échapper de la vallée de Joux. Le train pour aller du Pont à Vallorbe dut lui aussi se forer un passage sous la Dent de Vaulion. Ce tunnel sortit la vallée de Joux de son isolement; les fêtes d'inauguration du chemin de fer marquèrent le début d'une ère nouvelle. Le petit train permit des échanges commerciaux; grâce à lui, l'industrie, dans la *Combe*, prit un nouvel essor; l'argent y devint moins rare. Les villages se transformèrent, s'agrandirent. L'un ou l'autre finit bientôt par prendre l'aspect d'une petite ville.

Un voyageur comme il y en a plus.

Tout au début, le nombre des voyageurs qui prirent place dans le train ne fut guère élevé. Il fallait laisser aux Combiens le temps de s'habituer à ce nouveau moyen de transport. Beaucoup de personnes, avant 1899, n'avaient jamais vu de train. Ils furent sans doute nombreux ceux qui y montèrent avec une certaine émotion, avec une certaine appréhension.

On raconte maintes anecdotes sur les débuts du chemin de fer à la vallée de Joux. Je n'en veux rapporter qu'une ici. Un jour, un bon

vieux Combiens se présenta à la gare du Lieu. Il désirait se rendre au Pont; l'employé lui remit un billet qu'il paya 50 centimes. Avant de s'asseoir, le voyageur traversa les deux wagons du convoi et il constata qu'ils étaient vides. Au Séchey, personne ne vint lui tenir compagnie. Aux Charbonnières, il descendit. Comme le contrôleur lui faisait remarquer que le train n'était pas encore au Pont, il lui dit:

— Monsieur, je ne veux pas que vous veniez exprès pour moi jusqu'au Pont. C'est déjà bien beau que vous m'ayez transporté jusqu'ici pour 50 centimes.

Et comme le contrôleur allait protester:

— Non, non, Monsieur, restez ici. Je vais au Pont à pied. Je ne veux pas vous faire dépenser plus d'argent que je n'en ai donné.

Et l'homme partit à grandes enjambées.

Voyages d'enfance.

Ah! ce train, que de beaux souvenirs il m'a laissés. Il me rappelle surtout mes courses d'école et quelques voyages, rapides mais lumineux, dans l'une ou l'autre grande ville de Romandie. Il représentait le départ vers l'inconnu, vers les pays auxquels souvent je rêvais.

Ah! mes voyages d'enfance! Pour moi, petit campagnard, un jour dans une grande ville où il me semblait devoir faire si bon habiter, était un jour de fête. Et pourtant cette ville si belle, je la quittais sans regrets. J'avais été content de partir; j'étais heureux de rentrer.

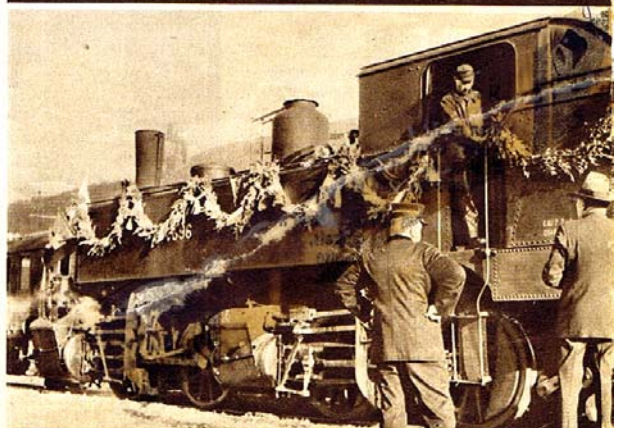
Au retour, le petit train nous attendait au Day. Nous le retrouvions avec plaisir, comme une vieille connaissance. Dans les compartiments, il y avait des gens de là-haut qui nous souriaient. Il faisait nuit depuis longtemps. Quand la locomotive soufflait trop fort, sa cheminée jetait des gerbes d'étincelles. Le train avait l'air d'être en fête et de tirer en notre honneur des feux d'artifices.

Quand le train sortait du tunnel du Mont d'Orzeire, sa petite locomotive poussait un cri strident; elle manifestait ainsi sa joie de revoir la vallée.

Courses épuisantes.

Au Pont, le train s'arrêtait assez longuement. Il se reposait, disaient

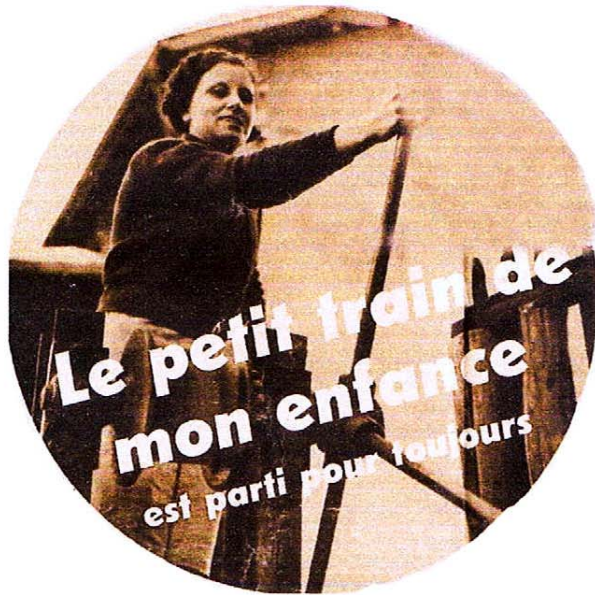
Le chef de gare du Brassus contemple sa vieille locomotive parée pour entreprendre son dernier voyage.



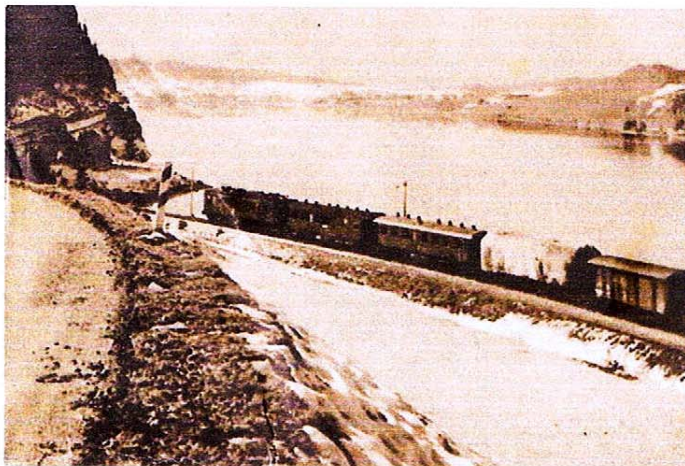
1938

Golay

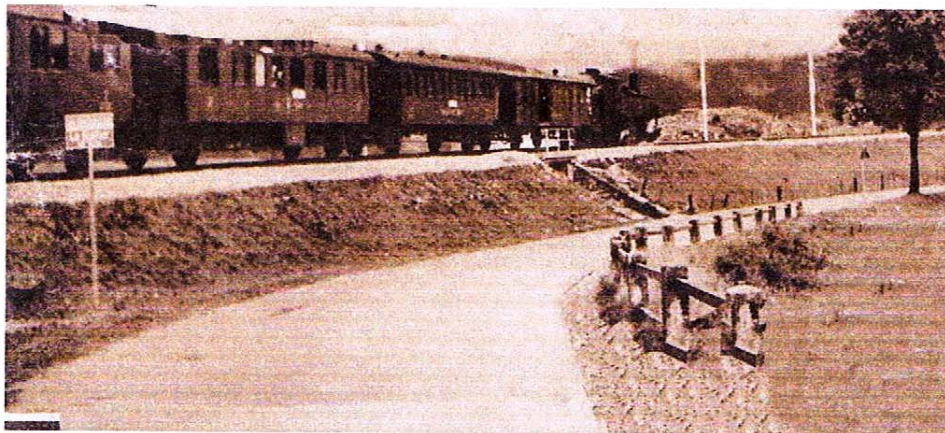
Le Lieu



Article paru dans le journal "L'Abeille", octobre 1938



Le petit train vient de sortir du tunnel du Mont d'Orzeires et longe le lac Brenet



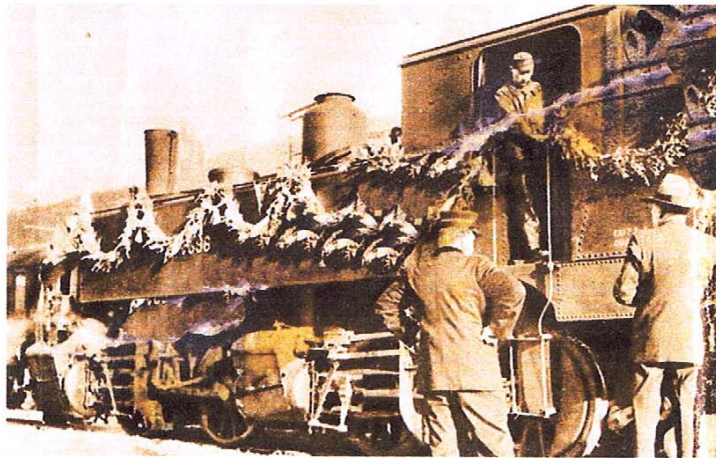
Le train attaque la forte rampe des Epinettes



L'inauguration de la traction électrique : M. Dufaux, chef d'exploitation, s'entretient avec le chef de gare.



Les stations du PBr. ne connaissent pas encore la palette.



Le chef de gare du Brassus contemple sa vieille locomotive parée pour entreprendre son dernier voyage.



L'arrivée au Pont.

Cet article est paru dans le journal L'Abeille, numéro probable d'octobre 1938. Le texte, qui suit, est signé Jules-Jérémie Rochat – troisième du nom, journaliste à Bienne, originaire des Charbonnières -. Les photos sont de Gilbert Meylan de Genève dont nous vous livrons en supplément quatre autres clichés noir/blanc pris à la même époque voire le même jour.

Notre article étant en piteux état, certaines photos ont dû être retouchées tant bien que mal, telles les deux ci-dessus.

Le petit train de mon enfance est parti pour toujours

Il a fait son dernier voyage.

Nous l'avons vu, décoré, fleuri, disparaître derrière un petit mont. Son panache de fumée s'est dissout dans le ciel gris. Le petit train de mon enfance est parti : il ne reviendra plus.

Le petit train qui, plusieurs fois par jour, parcourait la Vallée de Joux, a joué un grand rôle dans mon enfance. Je n'y étais pas encore monté que je connaissais déjà son histoire. Ah ! que d'espérances il avait fait naître... Mais, au fait, ces espérances se sont réalisées presque toutes ! N'est-ce pas merveilleux ? Brave petit train ; il a tenu ses promesses.

Mon grand-père me parla souvent de la naissance du Pont-Brassus, de celle aussi du chemin de fer de Vallorbe – Le Pont. C'est en 1886 que celui-ci fut inauguré. Ses locomotives – comme aujourd'hui nos bateaux – avaient leurs noms, *Le Sentier et le Risoud*, inscrits sur leurs flancs. Elles remorquaient les deux ou trois voitures qui composaient le convoi à une vitesse de quinze kilomètres à l'heure... ce qui faisait rêver les gens de là-haut.

Comme l'Orbe, le chemin de fer se creuse un tunnel sous la montagne.

Le chemin de fer du Pont-Brassus, qui fut un peu l'œuvre de mon grand-père, fut inauguré le 19 août 1899. Ah ! elles furent belles ces fêtes d'inauguration, des fêtes dont on parlait encore plusieurs années plus tard. Mais pensez donc à ce que représentait un chemin de fer pour une vallée qui n'avait eu jusqu'ici que fort peu de relations avec le reste du canton. Cette Vallée de Joux, sauf du côté français, est environnée de montagnes. Franchir ces montagnes, à pied ou en char, cela se pouvait en été. Une diligence faisait même le service entre Orbe et le Brassus : mais il lui fallait cinq bonnes heures pour parcourir la distance qui séparait ces deux localités. En hiver, par contre, quand quatre ou cinq mètres de neige recouvraient les flancs du Mont-Tendre, chacun demeurait chez soi : le maigre trafic du val était paralysé.

L'Orbe, cette chère petite rivière où l'écrevisse abonde, avait dû creuser un canal souterrain pour s'échapper de la Vallée de Joux. Le train, pour aller du Pont à Vallorbe, dut lui aussi se forer un passage sous la Dent de Vaulion. Ce tunnel sortit la Vallée de Joux de son isolement ; les fêtes d'inauguration du chemin de fer marquèrent le début d'une ère nouvelle. Le petit train permit des échanges commerciaux ; grâce à lui, l'industrie, dans la combe, prit un nouvel essor ; l'argent y devint moins rare. Les villages se transformèrent, s'agrandirent. L'un ou l'autre finit bientôt par prendre l'aspect d'une petite ville.

Un voyageur comme il y en a plus.

Tout au début, le nombre des voyageurs qui prirent place dans le train ne fut guère élevé. Il fallait laisser aux Combiens le temps de s'habituer à ce nouveau moyen de transport. Beaucoup de personnes, avant 1899, n'avaient jamais vu de train. Ils furent sans doute nombreux ceux qui y montèrent avec une certaine émotion, avec une certaine appréhension.

On raconte maintes anecdotes sur les débuts du chemin de fer à la Vallée de Joux. Je n'en veux rapporter qu'une ici. Un jour, un bon vieux Combiens se présenta à la gare du Lieu. Il désirait se rendre au Pont ; l'employé lui remit un billet qu'il paya 50 centimes. Avant de s'asseoir, le voyageur traversa les deux wagons du convoi et constata qu'ils étaient vides. Au Séchey, personne ne vint lui tenir compagnie. Aux Charbonnières, il descendit. Comme le contrôleur lui faisait remarquer que le train n'était pas encore au Pont, il lui dit :

- Monsieur, je ne veux pas que vous veniez exprès pour moi jusqu'au Pont. C'est déjà bien beau que vous m'ayez transporté jusqu'ici pour 50 centimes.

Et comme le contrôleur allait protester :

- Non, non, Monsieur, restez ici. Je vais au Pont à pied. Je ne veux pas vous faire dépenser plus d'argent que j'en ai donné.

Et l'homme partit à grandes enjambées.

Voyage d'enfance.

Ah ! ce train, que de beaux souvenirs il m'a laissés. Il me rappelle surtout mes courses d'école et quelques voyages, rapides mais lumineux, dans l'une ou l'autre grande ville de Romandie. Il représentait le départ vers l'inconnu, vers les pays auxquels souvent je rêvais.

Ah ! mes voyages d'enfance ! Pour moi, petit campagnard, un jour dans une grande ville où il me semblait devoir faire si bon habiter, était un jour de fête. Et pourtant cette ville si belle, je la quittais sans regrets. J'avais été content de partir ; j'étais heureux de rentrer.

Au retour, le petit train nous attendait au Day. Nous le retrouvions avec plaisir, comme une vieille connaissance. Dans les compartiments, il y avait des gens de là-haut qui nous souriaient. Il faisait nuit depuis longtemps. Quand la locomotive soufflait trop fort, sa cheminée jetait des gerbes d'étincelles. Le train avait l'air d'être en fête et de tirer en notre honneur des feux d'artifices.

Quand le train sortait du tunnel du Mont d'Orzeires, sa petite locomotive poussait un cri strident ; elle manifestait ainsi sa joie de revoir la Vallée.

Courses épuisantes.

Au Pont, le train s'arrêtait assez longuement. Il se reposait, disaient les méchantes langues, avant d'attaquer la rampe des Epinettes. Pour atteindre les

Charbonnières, il devait, en effet, passablement monter. La pente était si rude qu'il ne réussissait pas toujours, en hiver, à la gravir. Je vis plusieurs fois la neige arrêter sa course. Il devait redescendre au Pont afin de prendre un nouvel élan.

Cette pente, en général, épuisait la petite locomotive. Quand elle montait aux Charbonnières, elle faisait un bruit épouvantable ; elle soufflait, crachait ; elle vomissait une fumée âcre et noire qui voilait tout le paysage. Près d'arriver au but, son halètement faisait mal tant il était rapide et rauque. Avec les années, cette pauvre locomotive devint de plus en plus asthmatique. La dernière fois que je la vis monter la rampe des Epinettes, je crus qu'elle n'arriverait jamais aux Charbonnières ; à chaque instant, il semblait qu'elle allait perdre le souffle.

Vraiment, elle était à bout, cette pauvre locomotive. L'heure de la retraite, pour elle, avait sonné.

Et puis cette chère locomotive n'était vraiment pas suffisamment rapide. Nous vivons au siècle de la vitesse. On ne pouvait conserver plus longtemps une machine qui faisait du 25 à l'heure. Grâce à l'électricité, le train du Pont-Brassus circule maintenant à l'incroyable vitesse de 35 kilomètres à l'heure !

JULES-JEREMIE ROCHAT

Photos complémentaires



Notre très belle chef de gare, selon certaine source, Mme Maurice Capt



Discours de M. Dufaux, chef d'exploitation du Pont-Brassus.



Mme Maurice Capt.



Mme Alice Rochat-Capt, « pointeuse » de la halte des Charbonnières.