
Anniversaire.

Nous avons été surpris que dans le compte-rendu qui a été donné en son temps dans ce journal, de l'assemblée de la Compagnie du chemin de fer Pont-Brassus, il n'ait été fait aucune mention de l'anniversaire trentenaire de l'inauguration de cette ligne qui pourrait se célébrer le 19 août prochain.

Que de personnes ont disparu pendant cette période! et elles commencent à devenir clairsemées, celles qui se souviennent exactement du temps ayant précédé cet événement. Mais bien plus rares encore sont celles qui se souviennent de ce qu'était la circulation des services publics et les voyages, à l'époque précédant l'établisse-

ment du chemin de fer du Pont à Vallorbe, soit il y a 45 ans environ.

Permettez-nous donc de rappeler quelques souvenirs de cette époque déjà lointaine et qui jetteront une vive lumière sur les progrès réalisés pendant cette période, dont on ne se rend pas exactement compte, quand on les a vécus au jour le jour. Il est bon de se les rappeler au moins une fois par demi-siècle.

Avant 1880, nos routes étaient déjà dans un très bon état d'entretien et les importantes corrections qui ont été faites sur les deux parcours Pont-Brassus étaient terminées ou en bonne voie d'exécution. La route du Brassus au Bois d'Amont était améliorée depuis bien des années déjà. Le Mollendruz et Pétrafélix-Vaulion étaient aussi en partie achevés, de sorte qu'il semblait que dans ces conditions La Vallée était bien près d'être tirée de son isolement. La circulation à chars et à voitures se faisait normalement dans la mesure du jour, mais on avait le pressentiment que c'était encore insuffisant pour les besoins toujours croissants de pouvoir circuler et voyager rapidement.

Un fait nouveau vint brusquement jeter une vive lumière sur les lacunes de cette situation. Ce fut quand il s'agit du transport de la glace exploitée du lac de Joux à la station de chemin de fer la plus rapprochée, qui était dans ce moment celle de Vallorbe ou de Croy, suivant les commodités de la route. Que de difficultés surgirent, surtout à cause de l'inondation de la route par la glace qui fondait en cours de transport ! On se convainquit promptement que la seule solution raisonnable était la construction d'une voie ferrée la plus courte, soit de Vallorbe au Pont. La décision en fut prise assez rapidement, bien facilitée par la subvention de fr. 360,000, décrétée depuis 1868 en faveur d'une route nouvelle reliant ces deux localités. Malgré les tiraillements relatifs à deux tracés dont l'un par l'Echelle et l'autre par le pied de la Dent de Vaulion, ce dernier l'emporta et fut promptement mis en chantier.

Le 30 octobre 1886, la voie ferrée de Vallorbe au Pont était inaugurée par une superbe journée d'été et belle fête, dont le souvenir reste bien vivant dans la mémoire des rares survivants qui ont eu le privilège d'y assister.

Sans remonter jusqu'à l'époque de l'établissement des premiers services postaux, dont il a déjà été fait mention dans d'autres articles de ce journal, lesquels n'avaient l'usage que de routes absolument défectueuses jusqu'en 1870 environ, on peut se rendre compte, par le récit des souvenirs qui suit, combien en ce temps-là les voyages étaient pénibles et coûteux.

Au début de l'établissement régulier des courriers postaux pour La Vallée, on partait de Lausanne en voiture à minuit, en relation avec un courrier pour la France et après un long arrêt à Cossonay, on repartait dans la nuit pour La Vallée! Avant 1870, il fallait trois quarts de journée pour se rendre de Lausanne au Brassus par Chavornay et Vaulion et un peu moins de temps en passant par Cossonay et le Mollendruz. Que dire des péripéties de ces voyages si mouvementés, surtout dans la mauvaise saison? On est tout surpris de la réalité en se la remémorant. A un moment donné la voiture sur roues s'arrête brusquement, en pleine forêt, à la Vineuve ou à Pétrafélix; il neige à gros flocons et on n'avance plus, vu l'épaisseur de la neige. Il faut transborder tous les colis de la voiture sur les traîneaux qui attendent au bord de la route. Ces transbordements à l'aller et au retour ne se faisaient heureusement que par intermittence, quoique assez réguliers à certains moments. Pour en diminuer la fréquence, on forçait un peu la possibilité de la route et, moyennant quelques cahots parfois impressionnants, on finissait par arriver au Brassus sans autre incident, mais quelquefois avec une heure et plus de retard, en mauvaise saison.

Le plus pénible de ces voyages était le long stationnement dans les petits traîneaux découverts, qui se renversaient parfois et ne fournissaient aucun abri contre le mauvais temps. Ou bien quand il fallait utiliser les chars à ridelles, alors que la fonte de la neige sur les routes aucunement entretenues ne permettait l'emploi ni des hautes voitures sujettes à verser, ni des traîneaux qui grinçaient sur le gravier. Quand on arrivait au Mollendruz, après la grimpe de la Saboterie, on y trouvait le café au lait tout prêt pour reconforter les voyageurs, sans trop de soucis de l'horaire...

Et qui étaient ces voyageurs? Une douzaine par jour en moyenne et tout au plus, même après l'établissement des trois voitures postales qui chaque jour faisaient double course vers le Pont. Que penser des facilités qu'on avait de voyager à cette époque, quand on compare avec le nombre des voyageurs qui utilisent nos trains, souvent bondés le dimanche?

C'est regrettable qu'à ces minimes souvenirs

personnels on ne puisse plus joindre ceux du conducteur postal Baudraz, qui auraient rempli un volume, lequel pendant plus de 30 années a fait toutes les étapes du service postal de La Vallée, restant toujours poli et jovial, ayant eu cependant la satisfaction d'arriver au Brassus, en dernière étape, par le chemin de fer.

Du côté de La Cure et des Rousses, le service postal était encore plus mouvementé, par le fait que pendant bien des années une seule petite voiture à un cheval était en usage, où on entassait les voyageurs au petit bonheur, en longeant une route encore plus pénible en hiver que celle du Pont à Chavornay. Cela entraînerait trop loin de relater toutes les aventures qu'un ami nous a racontées, subies au cours de plusieurs voyages sur cette ligne. Parti enl'au-tres une fois du Brassus en petit traîneau découvert vers 3 heures après-midi, il n'arriva à destination, dans un village près de Nyon, qu'à 2 heures du matin.

Nous arrivons enfin à l'inauguration du 19 août 1899, dont le présent communiqué doit rappeler le souvenir inoubliable pour un grand nombre de personnes. Magnifique journée sous tous les rapports, quand par un temps superbe on a la satisfaction de se sentir enfin arrivé à l'étape finale. Malgré beaucoup trop de discussions oiseuses sur le tracé à adopter pour le premier tronçon, mais aussi après beaucoup de travail utile et fructueux, on a atteint le but et les promoteurs de cette entreprise peuvent s'accorder la jouissance d'avoir doté leur petite patrie d'une rapide voie de communication, qui l'a sortie de son isolement et l'a reliée, en moins de 2 heures, à la capitale vaudoise et de là au reste du monde.

Pour bien comprendre la joie débordante de ceux qui ont eu le privilège de fêter le 19 août 1899, ainsi que pour apprécier l'immense progrès réalisé, il faut avoir vécu l'époque de 1860 à 1890, qui fut moins féconde que d'autres par les progrès réalisés. C'est à partir de ce moment et pendant le premier quart du 20^{me} siècle que s'est déroulée la plus merveilleuse étape de progrès et d'inventions successifs et on risque de ne pas se tromper beaucoup en disant que peu d'époque, auront vu éclore autant d'incroyables inventions et productions du génie humain que celle que nous traversons.

Pour conclure, encore un mot sur l'anniversaire trentenaire dont nous approchons. Quel frisson de satisfaction et de joie a ému les rangs des spectateurs quand la locomotive du train inaugural, tout enguirlandée, a fait son entrée en gare du Brassus et de quel pas allègre un cortège, aussitôt formé, a parcouru les rues du village en chantant des chants patriotiques!

Espérons que la génération qui est née avec le siècle perpétuera dans ses annales le souvenir des journées glorieuses qui ont marqué les étapes des progrès réalisés, sans oublier aucune des personnes qui, par leurs travaux intellectuels et matériels, leur persévérante abnégation, nous ont sortis de notre isolement et donné matière à ces journées inoubliables dont le souvenir fait vibrer toutes les fibres patriotiques.

Qu'en sera-t-il à l'avenir des voies et moyens de communications? L'aérostation détrônera-t-elle les chemins de fer et autres véhicules sur terre ferme? Nous en doutons et pensons que les chemins de fer, mieux organisés et concurrencés, resteront en définitive le plus sûr et le meilleur moyen de communication des différents pays du monde.

Pour terminer ce bien long résumé, tous nos meilleurs vœux vont au brillant avenir et à la prospérité de notre chemin de fer Pont-Brassus, prolongé ou pas, en souhaitant que dans vingt ans, une plume plus autorisée rappellera son cinquantième anniversaire.

Août 1929.

L. A.

