

En parcourant, la semaine dernière, les comptes-rendus des fêtes saluant l'arrivée de la première locomotive à vapeur à la Vallée de Joux, on ne pouvait s'empêcher de faire un parallèle entre la paix sociale et politique de l'époque qui apparaissait entre les lignes et la situation actuelle. On n'avait pas, en ce mois d'octobre 1886, d'autres préoccupations que de dresser des arcs de triomphe monumentaux, tendre des guirlandes de lampions et allumer des feux de joie. Il est possible que, dans cette même année 1886, les vendanges furent contrariées par la pluie. Il est possible aussi, qu'à cette époque déjà, les vigneronns se plaignaient de la dureté des temps ; mais il est certain que le « climat » était tout différent de celui de ce mois de septembre 1938. Qu'aurait été cette journée si, par suite du déclenchement d'un nouveau conflit mondial, notre armée avait été mobilisée. Nous n'osons pas même y penser. Par bonheur, une détente s'est produite, le ciel politique s'est soudainement éclairci, produisant ses heureux effets. L'inauguration de l'électrification fut sûrement l'occasion toute trouvée pour la population de manifester son contentement intérieur, son soulagement et sa joie. Aussi, la nouvelle automotrice et les invités trouvèrent-ils partout l'accueil le plus enthousiaste.

Les invités arrivèrent au Brassus avec le train de midi. La locomotive à vapeur accompli là son dernier voyage. Ce ne fut pas sans peine, et elle dû s'arrêter à une ou deux reprises entre Le Day et Le Pont pour retrouver son souffle. C'est dire s'il était temps de remplacer ces vieilles machines, construites à Munich en 1893.

Les gares du réseau avaient été joliment décorées. La petite halte de la Golisse, où feront arrêt les directs, fut particulièrement remarquée pour l'arrangement de sa façade. Mais, noblesse oblige !

Le ciel peut bouder et les nuages s'accrocher aux sapins des forêts voisines, c'est là un détail insignifiant. Chacun porte sur son visage le reflet d'un contentement intérieur. L'accueillant Hôtel de La Lande ouvre ses portes toutes grandes aux invités, au nombre d'une septantaine qui, prennent place dans la salle à manger, où un succulent et substantiel déjeuner est servi.

Parmi les personnalités présentes, nous remarquons MM. les conseillers d'Etat Bujard et Fazan, Marc Golay, président du Conseil d'administration du Pont-Brassus, Chenux, directeur de l'arrondissement des C. F. F., Meylan, préfet de la Vallée, les députés des Cercles du Pont et du Chenit, M. Pierre Rochat, conseiller national, les Municipalités des 3 Communes de la Vallée et de Vallorbe, M. Mermoud, préfet d'Orbe.

La partie officielle.

M. Marc Golay, ancien préfet, prend tout d'abord la parole au nom de la Compagnie P.-B. M. Golay s'exprime comme suit :

« Au nom du Conseil administratif de la Compagnie du Pont-Brassus je vous adresse à tous la plus cordiale bienvenue et vous remercie d'être venus fêter avec nous l'électrification de notre ligne.

Je salue également la présence de M. Pierre Rochat, Dr en droit, conseiller national, avocat conseil de notre Compagnie.

Resté très attaché à son pays d'origine, M. Rochat a mis à notre service toute l'autorité que lui confie sa haute valeur professionnelle. Son concours nous a été très précieux et je lui réitère ici l'expression de notre reconnaissance.

Inauguré le 19 août 1899, notre chemin de fer est entré dans sa 40^{me} année d'exploitation.

Cette inauguration du 19 août 1899 est restée dans le souvenir de tous ceux qui, réalisant les avantages précieux, les perspectives heureuses que notre voie ferrée offrait à une population laborieuse qu'elle sortait de l'isolement.

Je ne saurais mieux évoquer cette journée mémorable qu'en adressant en votre nom à tous, nos félicitations et nos vœux à trois personnes ici présentes qui y furent à l'honneur.

M. Henri Golay, ancien municipal, dernier survivant du 1er Conseil d'administration et qui, après un intervalle de quelques années, y est rentré avec toute son expérience, sa clarté d'esprit et sa vaillance.

M. l'ingénieur d'Allèves, à Sion, constructeur du Pont-Brassus, qui a gardé de la Vallée le meilleur des souvenirs. Il a bien voulu répondre à notre appel et aura contemplant non sans émotion cette ligne qui fut son œuvre.

M. Dupuis, enfin, premier mécanicien du P.-B., qui, avec une fierté légitime, conduisit le premier train fleuri et décoré que saluait au passage une population enthousiaste.

A vous tous, Messieurs, je vous adresse, au nom de notre Conseil d'administration, l'hommage de notre reconnaissance et les vœux que nous formons pour que l'œuvre que nous avons menée à bien, grâce à votre collaboration à tous, porte beaucoup de fruits.

Nous rendons également hommage à notre équipe d'ouvriers, eux escouades successives de chômeurs que l'office cantonal du travail nous a fournis, à tous ces citoyens qui ont accompli une besogne ardue et obscure mais dont la bienfaisance est une condition absolue de la solidité de notre voie rénovée. — Dans leur grande majorité, les chômeurs ont donné

satisfaction aux conducteurs des travaux. — Au plaisir que nous avons de le reconnaître s'ajoute celui d'avoir pu fournir, dans le cadre de notre entreprise, une occupation temporaire à de nombreux chômeurs presque tous dignes d'intérêts.

Enfin nous ne saurions trop remercier M. le Directeur du 1er arrondissement des C. F. F. de sa juste compréhension des difficultés dans lesquelles nous nous sommes trouvés. — Bien qu'aucun de nous n'ait possédé la préparation technique nécessaire pour cela, notre Conseil d'administration est arrivé, grâce à ses conseils judicieux autant que désintéressés, à résoudre les questions qui dépassaient son entendement.

L'œuvre que nous fêtons aujourd'hui, et à laquelle nous avons travaillé en commun, fortifiera encore, nous le sommes persuadés, les relations qui existent entre notre petite Compagnie et les Chemins de Fer Fédéraux.

En augmentant la vitesse de nos trains et le nombre de nos courses horaires et hors horaires, cette électrification contribuera à resserrer les liens, qui nous unissent tous, citoyens Vaudois et de la Suisse, à notre chère Patrie à laquelle nous sommes et restons toujours profondément attachés.

M. le Directeur du 1er arrondissement vient à son tour apporter la bienvenue au nom des C. F. F. Il se plaît tout d'abord à souligner les conditions de communauté et de collaboration qui unissent les C. F. F. et le Pont-Brassus, conditions qui ne se retrouvent nulle part ailleurs. M. Chenux fait la genèse de l'électrification du tronçon Day-Le Brassus. Il rappelle que, pour remplacer les locomotives à vapeur usées, trois solutions avaient

été envisagées: 1° Traction à vapeur avec des locomotives assez puissantes. 2° Traction au moyen d'automotrices Diesel. 3° Traction électrique.

Après de longues études, il fut décidé de choisir la traction électrique, comme système le moins coûteux. Cette solution fut facilitée par le fait que la Compagnie de P.-B. possédait, phénomène excessivement rare, un fonds de réserve. Pour ce fait les puissants C. F. F. doivent un respectueux hommage à la petite sœur qu'est la Compagnie du Pont-Brassus. Après avoir rappelé que le P.-B. avait toujours rencontré des bonnes volontés pour se dévouer à sa cause, M. Chenu lève son verre à une collaboration toujours plus étroite entre les deux compagnies.

M. Bujard, président du Conseil d'Etat, évoque les trois dates qui marquent les différentes étapes des communications ferroviaires à la Vallée: 1886, inauguration du tronçon Vallorbe-Le Pont, 1889, inauguration du Pont-Brassus; 1938, électrification de tout le réseau.

M. Bujard affirme que c'est toujours avec grand plaisir qu'il monte à la Vallée. Il rend particulièrement hommage à ses industriels qui, par une juste compréhension des besoins de la population ouvrière, contribuent à maintenir une véritable paix sociale à la Vallée et en faire de ce fait, une contrée qui se distingue des autres régions industrielles.

M. Marius Meylan-Lugrin, industriel et 1er vice-président du Grand Conseil, relève encore les sentiments de collaboration qui ont présidé à la réalisation de l'œuvre que l'on fête aujourd'hui. Il souligne particulièrement les effets heureux que pourra avoir l'électrification dans le domaine du tourisme à la Vallée. En effet, si l'industrie horlogère n'est pas de celles qui peuvent alimenter les entreprises de transports, elle peut néanmoins, par la prospérité qu'elle fait naître, contribuer au développement de la ligne du chemin de fer.

Il appartient enfin à M. Pierre Rochat, conseiller national, de faire à la fois et l'éloge du Combiere et celui de sa Combe.

Avec un lyrisme magnifique et une sincérité de sentiments remarquable, M. Pierre Rochat chante les beautés de la Vallée, de ses lacs, grands et petits, de ses forêts, qui versent le calme et la paix dans les âmes fatiguées. Il évoque la « morille » qui, comme l'habitant de la « Combe » se donne difficilement et se réserve à ceux qui ont assez de caractère et de ténacité pour la découvrir. M. Pierre Rochat termine son évocation en citant quelques vers de la chanson d'Aliénor, qui semblent s'appliquer parfaitement à la Vallée, où la terre est aussi « pauvre et nue » mais où les sources sont claires et jaillissantes.

L'horaire de la journée ne souffre pas de retard. Cela pourrait être considéré comme un mauvais présage. Conduits par « *L'Instrumentale* », les invités se rendent à la gare où l'on voit bientôt arriver la vieille machine enrubannée suivie de la nouvelle automotrice également décorée.

C'est alors que M. Dufaux, chef d'exploitation du P.-B. adresse avec émotion, les « derniers adieux » à la vénérable « loco » qui va entrer dans son repos définitif. Il dit sa joie de voir Charles Dupuis, le premier mécanicien, et lui exprime ses félicitations pour sa santé. M. Dufaux après avoir rappelé le souvenir de M. P.-W. Aubert, premier chef d'exploitation de la Compagnie, donne quelques indications sur le nouveau mode de traction. Désormais les trains pourront circuler à une vitesse de 42 à l'heure entre Le Day et Le Pont et à 58 km. entre Le Pont et Le Brassus.

M. Dufaux explique encore que l'horaire de cet hiver est un horaire d'essai, susceptible d'améliorations.

C'est ensuite le départ du train officiel, qui, selon le programme, s'arrête au Sentier, au Lieu et au Pont. Partout, un accueil chaleureux est réservé par les habitants. Partout les portes-paroles des communes dirent leur satisfaction de voir la traction électrique introduite sur le réseau, et chacun fait ses vœux pour la prospérité future du P.-B. et des C. F. F. Tous les deux en ont certainement besoin.

Ce furent, au Sentier, M. Hector Raymond, syndic du Chenit, au Lieu, M. Alphonse Rochat, syndic, et au Pont, M. Alfred-Moise Rochat, syndic de l'Abbaye. Les musiques de ces villages, soit: *La Jurassienne*, *La Persévérance* et *L'Echo des Forêts*, soulignèrent les discours des éclats joyeux de leurs cuivres et de leurs bois.

La promenade du train officiel fut une vraie fête de famille et parfaitement réussie. Nous nous devons donc d'adresser encore à tous ceux qui travaillèrent à la réalisation de l'œuvre nos sincères remerciements.

Après un arrêt de quelques minutes au Pont, les invités reprennent le train de la Plaine, tandis que les « Combiere » rentrent sagement dans leurs foyers.

Voici, pour terminer, quelques renseignements sur l'électrification et ses résultats:

L'énergie électrique est fournie par les usines de Vernayaz et du Châtelard. Cette énergie est transportée à la sous-station de Puidoux et, de là, à la sous-station de Bussigny par une ligne de transport sous tension de 66.000 volts. Cette dernière sous-station la transforme à 15.000 volts et 16 2/3 périodes, puis la distribue aux lignes de contact Renens-Genève, Lausanne-Vallorbe et Daillens-Yverdon. La bifurcation du Day au Brassus est alimentée par le poste de distribution du Day. Le fil de contact est en cuivre et présente une section de 70 mm². Il est soutenu par un câble porteur en acier de 50 mm², qui permet de tendre des portées beaucoup plus longues et de maintenir la ligne de contact à une hauteur aussi égale que possible. Câbles porteurs et lignes de contact sont supportés par des poteaux de fer galvanisé. Après avoir songé à employer des poteaux de bois, la Compagnie du P.-B. a dû y renoncer, étant donné que ces poteaux auraient dû être remplacés trop rapidement et que, soumis à des torsions sous l'influence des intempéries, ils auraient provoqué de fréquents et coûteux réglages de la ligne de contact, sans compter de nombreux dérangements.

Pour ne parler que des avantages que l'électrification procurera au public, il convient de signaler avant tout que la traction électrique a permis d'introduire une nouvelle paire de trains entre Vallorbe et Le Brassus. Le premier part du Brassus à 16 h. 13 pour arriver à 16 h. 55 à Vallorbe où il donne correspondance au train direct arrivant à Lausanne à 17 h. 51. Le second, qui circule dans l'autre sens, et qui correspond avec le train direct partant de Lausanne à 16 h. 06, quitte Vallorbe à 17 h. 05 et atteint Le Brassus à 17 h. 44. Avec un temps de parcours de 39 minutes, l'horaire de ce dernier train présente une amélioration de 17 minutes sur le temps de parcours du train à vapeur le plus rapide entre Vallorbe et Le Brassus. Quant au temps des autres trains ordinaires, ils ont tous été améliorés de 4 à 18 minutes suivant les trains.

Outre ces avantages et ceux qui résultent de la plus grande propreté des voitures et des installations, l'électrification aura certainement pour conséquence de faciliter les courses spéciales à destination ou au départ de la Vallée de Joux.

Chacun souhaite que l'électrification du Day au Brassus, en donnant un regain d'activité à une ligne qui dessert une des plus belles et une des plus industrielles contrées du canton, contribue à améliorer les finances de la vaillante Compagnie du Pont-Brassus et de sa grande sœur, l'Administration des C. F. F.

Géo!

La vieille locomotive.

Toute chose, ici-bas, va vers sa fin dernière,
La nuit triste succède au plus radieux jour,
L'étoile, fleur du ciel, disparaît, éphémère,
Et dans l'oubli, s'endort la gloire, sans retour !

Celle qu'on surnomma justement « *la Vaillante* »
Parce qu'elle brava, courageuse, longtemps,
Les brumes de l'hiver, la neige, la tourmente,
A vu finir aussi son destin ambulante.

Hier, pour l'ultime fois, elle longea la Combe,
Et, comme à l'ordinaire, elle fit en passant
Un salut amical à la forêt où tombe
Le feuillage pourpré des hêtres frissonnants.

Pour une, ultime fois !... Qui dira la tristesse
De ces trois mots, où vibre un souvenir ému ?
Qui saura deviner quelle était la tendresse
De ce géant de fer pour un vallon perdu ?

Car *la Vaillante* aimait nos vastes pâturages,
Le saphir de nos lacs, dont les flots écumeux
Caressent doucement la falaise sauvage
Où se chauffe, au soleil, le lézard gracieux.

Elle aimait, en été, le bruit clair des sonnaillles
Agreste symphonie, égrenant la chanson
Du troupeau, qui s'en va, libre, par les rocaillles
Où fleurit, parfumé, le grand lis martagon.

En hiver, elle aimait s'élançer, *la Vaillante*,
Rapide, en se jouant, sur les neigeux remparts
Et, centaure vainqueur, arriver haletante,
Ponctuelle toujours, et sans aucun retard.

Car elle était fidèle à son austère tâche ;
Rien ne la détournait jamais de son devoir,
Et, tout comme Bayard, fier de son panache,
Dès l'aube elle marchait, tout le jour, jusqu'au
[soir.

Héroïque elle allait, sans songer, *la Vaillante*,
Que la rouille et le temps hostile la guettaient,
Préparant la rivale hostile, jeune, ardente,...
Mais le panache noir et fumeux s'obstinait.

Il fallut bien céder ; la règle universelle
Aux jeunes fait la place en écartant les vieux
Et *la Vaillante* dut, taciturne et rebelle,
Accepter la retraite et faire ses adieux.

C'est donc hier qu'elle fit cette course dernière,
En remorque, pareille à ces rois prisonniers,
Que les Césars vainqueurs attachaient à l'arrière
De leur char triomphant, tout couvert de
[lauriers.

Nous ne verrons donc plus désormais
[*la Vaillante*
Cahoter en soufflant à travers le vallon
Ni monter à l'assaut de la sauvage pente
Où dure jusqu'en mai l'hivernale saison.

Mais le souvenir reste et nous saurons,
[*Vaillante*,
Penser encore à toi, durant le jour qui vient ;
Dans l'œuvre du Progrès tu marquas, patiente,
L'empreinte qui permet un meilleur lendemain !

Julie MEYLAN.

La ligne Vallorbe–Le Brassus électrifiée

Après une longue pause, le réseau électrique exploité par les chemins de fer fédéraux s'est agrandi le 1^{er} octobre 1938 de 22 nouveaux kilomètres, dont 13,3 km. appartiennent au chemin de fer Le Pont–Le Brassus et 8,5 km. aux chemins de fer fédéraux (parcours Le Day–Le Pont). Sur la ligne Le Pont–Le Brassus, ce sont les chemins de fer fédéraux qui se chargent de la traction et de l'accompagnement des trains.

La vallée de Joux, située à plus de 1000 m d'altitude, avec son lac, ses forêts, ses prairies, est, dans le Jura, une contrée d'une beauté particulière, qui donne une impression de calme, de repos et de détente. Pour les gens aux nerfs fatigués par la vie trépidante des grands centres, et qui ont besoin de tranquillité, c'est l'endroit rêvé.

Très retirée, la vallée de Joux resta longtemps à l'écart du grand trafic. Sa population, laborieuse et modeste, n'éprouva d'abord aucune envie de sortir de sa quiétude. La situation changea vers 1880, quand, en hiver, on se mit à exploiter la glace du lac, qu'on transportait par chars à la gare de Croy (ligne Vallorbe–Lausanne) pour être chargée sur des wagons. On s'aperçut alors quel avantage il y aurait à ce que la voie ferrée pénétrât jusque dans la vallée. Les « Combiens » (c'est ainsi qu'on appelle les habitants de la vallée de Joux), qui se vantent d'être têtus, une fois qu'ils eurent l'idée de leur chemin de fer, n'en démordirent plus. Bientôt, on fonda la compagnie du chemin de fer Vallorbe–Le Pont. Le 30 octobre 1886 (il y a donc de cela plus de 50 ans), la ligne à vapeur était inaugurée.

Elle ne reçut son prolongement naturel jusqu'au Brassus que treize ans plus tard. Le tronçon Le Pont–Le Brassus fut ouvert à l'exploitation le 19 août 1899. Entre temps, la compagnie Vallorbe–Le Pont avait été absorbée par le Jura–Simplon, qui se chargea alors de l'exploitation entre Le Pont et Le Brassus. Lors du rachat du Jura–Simplon par la Confédération, le tronçon Vallorbe–Le Pont devint partie intégrante du réseau des chemins de fer fédéraux. C'est ce qui explique que la ligne Vallorbe–Le Brassus, qui, au point de vue technique, forme un seul tout,

a deux propriétaires: les C. F. F. pour le tronçon Vallorbe-Le Pont, et une compagnie privée pour le tronçon du Pont au Brassus. Tant que ce fut le Jura-Simplon qui exploita la ligne de la vallée de Joux, la situation financière de la compagnie ne fut pas brillante. Elle s'améliora à partir du 1^{er} mai 1903, c'est-à-dire dès le moment où elle s'exploita elle-même et où les chemins de fer fédéraux se chargèrent de la traction et de l'accompagnement des trains. Les C. F. F., en effet, pour leurs prestations, n'exigèrent de leur petite sœur qu'une modeste indemnité. Ils pouvaient se montrer accommodants parce que, devant de toute façon conduire les trains jusqu'au Pont, il ne leur en coûtait pas beaucoup plus d'aller jusqu'au Brassus, sans compter qu'en allant jusqu'à l'autre extrémité du lac, ils pouvaient utiliser plus rationnellement leurs agents et leur matériel roulant. Aucun nuage ne vint jamais assombrir la coopération des deux chemins de fer pour assurer le service. Aussi ne faut-il pas s'étonner de l'attachement de la population à un chemin de fer travaillant dans d'aussi bonnes conditions. Jusqu'au début de la crise économique, en 1930, le Pont-Brassus obtint des résultats financiers remarquables, qui lui permirent de réaliser cet exploit sans doute unique dans les annales de nos chemins de fer de l'époque récente, de constituer des réserves. C'est grâce à ce fonds que la compagnie, avec l'aide des subventions des autorités publiques, put électrifier la ligne sans avoir recours à un emprunt ou à d'autres moyens. Il faut ajouter que si la compagnie put mettre de l'argent de côté, c'est à l'abnégation des actionnaires qu'elle le doit. Ceux-ci, en effet, renoncèrent spontanément à leurs dividendes dans les années de prospérité, de sorte que les excédents de recettes purent être versés dans la réserve.

Après plus de quarante-cinq ans de service, les deux locomotives Ed 2 × 2/2 (Mallet), construites en 1893 et utilisées en dernier lieu sur le tronçon Vallorbe-Le Brassus, étaient vraiment arrivées à l'extrême limite de l'âge et des forces. Comme le réseau fédéral n'a pas d'autres locomotives de ce type et que les machines à vapeur qu'il possède encore sont soit trop lourdes soit trop longues pour la vallée de Joux, les chemins de fer fédéraux se décidèrent tout simplement à électrifier le court tronçon Le Day-Le Pont. Dans ces conditions, la compagnie du Pont-Brassus estima opportun d'électrifier sa propre ligne. C'était pour elle la meilleure solution, puisque les chemins de fer fédéraux pourraient ainsi continuer à assurer la traction des trains jusqu'au Brassus.

Les travaux d'électrification, commencés fin mai de cette année, furent ainsi achevés en quatre mois, ce qui est une manière de record.

C'est le 1^{er} octobre dernier qu'on inaugura la traction électrique du Day au Brassus. La compagnie du Pont-Brassus, d'entente avec les chemins de fer fédéraux, décida de célébrer cet événement par une petite fête.

La population prit largement part à la manifestation (cet empressement, absolument désintéressé, fut indépendant du fait qu'on put, l'après-midi, voyager gratuitement sur la ligne), à laquelle assistèrent des délégués des pouvoirs civils, du département fédéral des postes et des chemins de fer, des chemins de fer fédéraux, de la presse, etc. Les chemins de fer fédéraux étaient représentés par M. Chenaux, directeur du 1^{er} arrondissement, avec son état-major, par M. Eggenberger, ingénieur en chef de l'électrification, et par un groupe de fonctionnaires de tous grades qui travaillèrent à l'électrification ou y furent intéressés d'une manière ou d'une autre. La fête débuta au Brassus par un repas fort bien servi composé de spécialités du pays (bien qu'ils n'aient pas de vignes, les habitants de la vallée de Joux savent ce que c'est que le bon vin). Au dessert, on entendit de nombreux et remarquables discours, parmi lesquels nous citerons ceux de MM. Chenaux, directeur, et Rochat, conseiller national, un « Combi » authentique. Comme on était à quelques jours de la « déclaration de paix » de Munich, tous les orateurs soulignèrent le soulagement général qu'elle avait provoqué.

Puis on se rendit en cortège, musique en tête, à la gare du Brassus, où M. Dufaux, l'actif chef d'exploitation de la ligne et l'organisateur de la fête, eut des paroles vibrantes pour dire adieu à la vieille locomotive à vapeur qui allait faire son dernier voyage et pour souhaiter la bienvenue au nouveau véhicule électrique, un fourgon automoteur. Puis le premier train électrique se mit en branle et parcourut la vallée dans la joie générale. Au Sentier, au Lieu et au Pont, le train inaugural fut chaleureusement accueilli par les fanfares, les chants, les discours et les vins d'honneur.

La vallée de Joux ne verra plus le ruban de fumée traîner le long du lac. La houille blanche étend irrésistiblement son règne sur le réseau suisse. Les trains électriques apportent des avantages certains aux habitants de la vallée de Joux, qui auront entre autres une paire de trains fortement accélérés, assurant de bonnes correspondances à Vallorbe avec la grande ligne, sans compter que pour les autres trains le temps de parcours, par rapport à l'ancien état de choses, se trouve réduit de

(Service photographique des C. F. F.; Photo Rochat Le Sentier; Photo Loccatelli Le Pont)

4 à 13 minutes. Enfin, et c'est très important, l'exploitation de la ligne coûtera moins cher à la compagnie du Pont-Brassus, ce qui lui permettra de faire des conditions de transport favorables au public et ainsi de mieux résister à la concurrence de l'automobile. Il est certain d'autre part que l'électrification va donner de l'impulsion au trafic dans la vallée de Joux. Nous profitons de l'occasion pour recommander aux cheminots de choisir comme but d'excursion ou comme lieu de vacances ce coin du Jura, qui, par sa beauté, mérite d'être mieux connu. Ils ne le regretteront certainement pas.

Gn.