

Question ferroviaire.

La Flèche rouge à la Vallée

La circulation routière, telle que le permettent maintenant les moteurs à explosion, a enlevé aux chemins de fer le monopole des transports. Cette concurrence devrait obliger nos C. F. F. à faire davantage pour le client qu'ils ne le font jusqu'à présent pour maintenir le chiffre de leurs recettes, mais il semble qu'ils ont un peu de peine à s'y mettre. La situation de la Vallée de Joux, est particulière à cet égard et mérite vraiment que l'on s'y arrête. La Vallée est en effet reliée à Lausanne, chef-lieu du Canton, par le chemin de fer, et par la route. Il faut, pour se rendre à Lausanne, 1 h. 40 min. avec le train, et 1 h. 10 min. en automobile. Et, au point de vue du coût, si 4 voyageurs s'entendent pour louer une auto, le voyage à Lausanne revient moins cher que le prix du billet en chemin de fer Sentier-Lausanne et retour. De plus, ils ont la facilité de rentrer à l'heure qu'il leur convient le mieux.

Lorsque l'on sait que les recettes de trafic sur la ligne Brassus-Vallorbe proviennent actuellement surtout du trafic voyageurs, on comprendra sans peine que l'amélioration des communications de la Vallée avec le reste du Canton soit à l'ordre du jour constant de la direction du P. B. et, dans une mesure moindre il est vrai, de la direction du 1er arrondissement. Nous espérons toutefois que cette dernière se rend compte qu'en temps de crise, aucune recette, si petite soit-elle, ne doit être négligée. Les petits ruisseaux font les grandes rivières.

Un autre facteur influe sur l'attention que les C. F. F. doivent porter à la ligne

Vallorbe-Le Brassus, c'est l'état de vétuste des machines actuellement en service sur cette ligne. Celles-ci sont, à proprement parler, à bout de souffle, et leur remplacement s'avère de jour en jour plus nécessaire et **plus urgent**. Mais, faut-il les remplacer, ces lourdes machines à vapeur, par d'autres du même genre, ou plutôt chercher quelque système de voiture plus légère et consommant un combustible moins cher. Ceci est un problème qui intéresse autant les C. F. F. que le P. B., davantage même, car la section Day-Le Pont, qui comprend une rampe de 38 p. 1000, est sur le réseau des C. F. F. Ce fait montre à quel point les initiateurs de notre Compagnie régionale ont eu raison en faisant adopter l'introduction d'un chemin de fer à voie normale, de ce fait, en effet, la Compagnie du P. B. n'est pas laissée à elle-même pour solutionner les questions vitales pour son existence.



C'est donc afin de se renseigner sur la meilleure solution à apporter au problème de l'exploitation rationnelle de la ligne Vallorbe-Le Brassus que les C. F. F., de concert avec le P. B., organisaient sur ce tronçon plusieurs courses d'essai avec une auto-motrice à moteur Diesel, dont quelques modèles circulent déjà sur la voie. La direction du P. B. avait convié, à cette occasion, les membres des autorités des Communes de la Vallée, diverses personnalités et la presse locale.

L'arrivée de cette voiture élégante fut un événement pour la région. Son passage, signalé par un coup de sifflet strident, amenait aux fenêtres une foule de curieux. Les enfants se rassemblaient aux abords des gares, et de nombreuses personnes y allèrent de leur petite course d'essai, comme on fait un tour de carrousel.

« La Flèche rouge » à la silhouette élégante et à la marche rapide, faisait un contraste saisissant avec notre bonne vieille locomotive enfumée et asthmatique. On comprend donc aisément le désir qu'eut le public de faire une plus ample connaissance avec ce véhicule d'un genre nouveau.

C'est donc dans un brouhaha d'écoliers en vacances que les invités prirent le départ mercredi après-midi, au Sentier. Nous prenons place sur le siège d'avant, à côté du conducteur. La place est excellente. De ce poste, on voit, comme dans une automobile, le paysage se dérouler à droite et à gauche. Par le capot ouvert, on voit le moteur, fixé à même le châssis, suivre le mouvement des roues sur la voie. Durant le trajet, nous apprenons les caractéristiques de la voiture. L'automotrice, dont le prix de revient est de 200.000 fr. environ, sortie des ateliers Sulzer, a un poids de 33 tonnes (les locomotives en service sur le P. B. pèsent 60 tonnes). Son moteur, à huile lourde, consomme du mazout dont le prix de revient est de 28 cts le kg., il développe une force de 290 chevaux et tourne à une vitesse maximum de 1200 tours. La vitesse du véhicule peut atteindre 125 km. à l'heure. Et on nous affirme, qu'aux jours d'affluence, 100 voyageurs ont été logés à l'intérieur, alors que le nombre des places assises est de 65.

La construction de la voie ne permet pas cependant une bien grande vitesse, et l'aiguille du compteur ne dépassa jamais 60 km. à l'heure. C'est déjà satisfaisant, et trop rapidement, à notre gré, la voiture entre en gare de Vallorbe.

Le temps d'échanger quelques paroles aimables et de discuter sur la difficulté du problème, et nous prenons place à nouveau pour le retour. C'est à ce moment que les ingénieurs suivent le trajet de près. La voiture n'est pas construite pour une pareille rampe. Aussi la vitesse du véhicule diminue-t-elle rapidement. L'aiguille du compteur passe de 60 à 50 puis à 28 km. à l'heure. C'est la preuve que la machine, telle qu'elle est construite, ne convient pas pour ce trajet. L'arrivée aux Episats marque la fin de la grimpe, et de là au Sentier, la course est sans histoire, si ce n'est qu'elle continue à éveiller la curiosité insatiable des habitants de la « Combe ».

• • •

C'est non seulement avec curiosité et intérêt, mais c'est aussi avec satisfaction que la population de la Vallée a suivi ces essais. En effet, au point de vue du tourisme tout spécialement, il est à souhaiter que l'accès à la Vallée de Joux depuis Lausanne soit meilleur, et plus rapide. L'emploi d'une automotrice permettrait sans doute d'organiser plus facilement des courses spéciales. Une difficulté se présente. Il faudrait pouvoir arriver à construire une automotrice capable de remorquer quelques wagons de marchandises.

Nous espérons vivement qu'une solution à la situation actuelle se fasse jour sans trop tarder, et ceci au mieux de la situation de la région.



Ouvrage : Voies normales privées du Pays de Vaud, 1997 : Course d'essai de la Flèche Rouge diesel des CFF entre Chez-le-Mâitre et le Sentier, le 25 mars 1936. Collection J. Locatelli. Collection J.-P. Devaud.