



Chemin de fer

PONT-BRASSUS



Chemin de fer
Pont-Brassus
1899-1974



Chemin de fer Pont-Brassus



Rendre hommage aux précurseurs et aux réalisateurs de la fin du siècle passé est un des buts de cette plaquette du septante-cinquième anniversaire du Pont-Brassus. Citons entre autres citoyens dévoués à la chose publique : MM. Lucien Reymond, qui défendit avec bonheur l'idée de la construction d'un chemin de fer, William Capt et Marc Golay, présidents du Conseil d'administration durant de nombreuses années.

L'aventure s'est révélée heureuse pour notre région périphérique. Après une rénovation complète de la voie, l'installation de barrières automatiques avec feux clignotants à tous les passages à niveau, le renforcement des trois ponts de 1968 à 1972, travaux importants qui ont pu être réalisés dans de bonnes conditions grâce à l'aide financière substantielle de la Confédération, du canton de Vaud et des communes du Chenit, du Lieu et de L'Abbaye, les responsables actuels réitèrent aux autorités intéressées leurs sentiments reconnaissants. Grâce à ce rajeunissement des installations, ces derniers envisagent l'avenir avec confiance et optimisme. Le Pont-Brassus rendra certainement encore de précieux services à la population de la vallée de Joux.

Le Conseil d'administration.

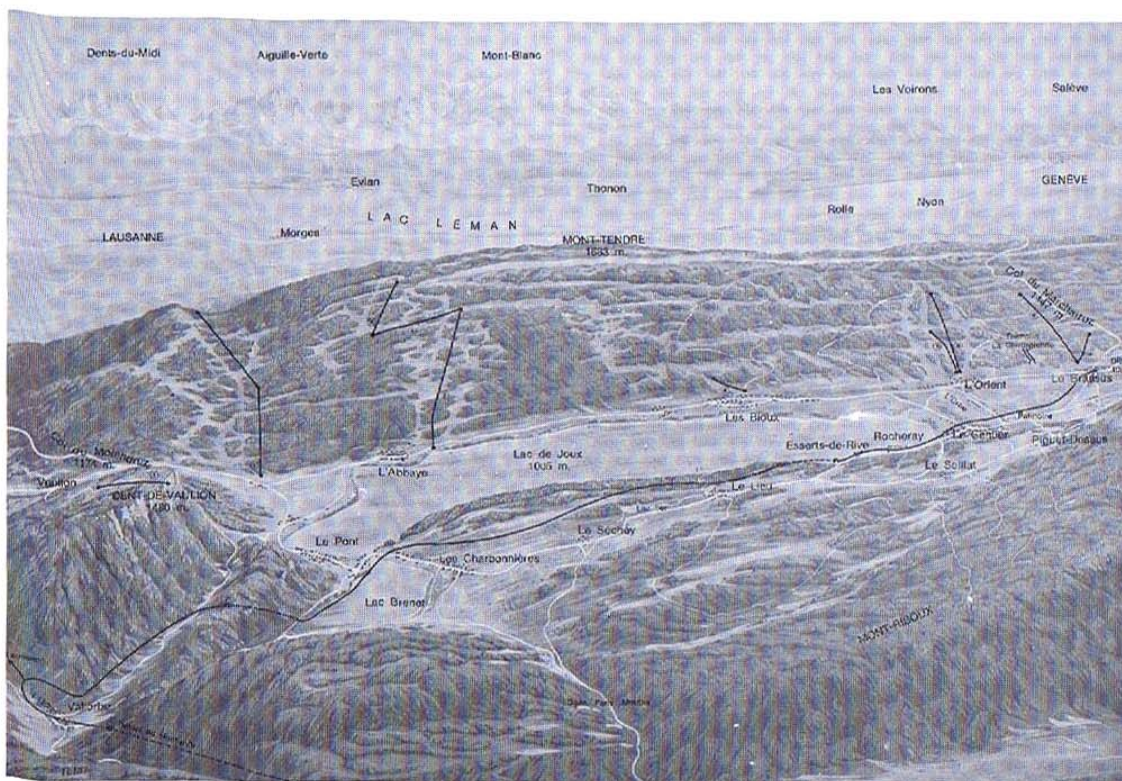
La vallée de Joux

Note de la direction

3



La faire connaître, la développer sur le plan industriel et touristique, l'aider à trouver son équilibre économique constituent une tâche de notre chemin de fer. C'est en partie grâce à lui que notre Vallée a connu son développement. Il pénètre au cœur de paysages propres au Jura. Il donne la possibilité aux gens fatigués et surmenés de venir



dans notre région pour se régénérer d'air pur. Il fait le trait d'union entre les agglomérations, facilite les relations commerciales.

Lors de grandes bourrasques de neige, combien de fois avons-nous entendu cette réflexion : « Heureusement que nous avons le train ! » Oui, fort heureusement nous l'avons. Il rend journellement de précieux services à toute la population. Cette année il fête allégrement son septante-

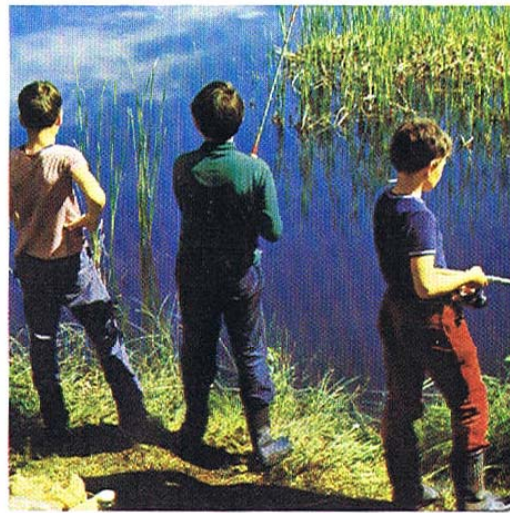
cinquième anniversaire. Nous ne pouvons pas laisser passer cette occasion sans avoir une pensée de reconnaissance envers les promoteurs de cette belle réalisation. Nous adressons également nos vifs remerciements à toutes les personnes qui ont, tout au long de ces années, contribué à le faire vivre, aux différents Conseils d'administration, directeurs et membres du personnel qui ont œuvré pour lui assurer sa bonne marche.

Sur les sentiers de l'histoire

Enchâssée entre la chaîne du Mont-Tendre, la crête du Risoux et la Dent-de-Vaulion, la vallée de Joux semble être restée à l'écart alors que les régions voisines étaient déjà peuplées. On y a toutefois trouvé des vestiges démontrant que les légions romaines y ont fait des incursions temporaires.

A la suite de la fondation du monastère de Romainmôtier par des religieux venant de Condat (aujourd'hui Saint-Claude) dans la vallée de la Biemme, elle fut dès lors parcourue longitudinalement par les moines se rendant d'un couvent à l'autre. Un mauvais sentier fut créé à travers les hautes joux et un gîte d'étape aménagé aux environs du village du Lieu (le lieu de dom Poncet), qui devint entre autres un établissement habité en permanence et abrita une communauté relativement importante. Peu après l'invasion des Alémanes qui ravagèrent Romainmôtier, le prieuré du Lieu disparut à son tour au début du VII^e siècle. Et le silence se fit de nouveau dans les sombres joux.

En l'an 1120, un nouvel établissement religieux vit le jour sur l'emplacement de l'actuel village de L'Abbaye, qui en a pris le nom. Ce monastère habité par les moines blancs, disciples de saint Norbert, Ordre des augustins, prit rapidement une grande importance, puisque c'est de là que partirent



ceux qui ont fondé Humilimont, aujourd'hui Marsens, dans le canton de Fribourg, Fontaine-Saint-André, dans celui de Neuchâtel, et surtout Bellelay, dans l'ancien évêché de Bâle.

La puissante maison Grandson-La Sarra régnait sur la Vallée ensuite de l'inféodation par les empereurs d'Allemagne qui possédaient alors la Bourgogne transjurane dans laquelle étaient compris les lacs de Joux.

En 1344, François, baron de la Sarra, vendit cette partie de ses terres à noble Louys, duc de Savoie, tout en se réservant des droits d'usage qui lui assuraient la plus grande partie de ses revenus et notamment ses prérogatives d'avoué ou protecteur du monastère dont on retrouve quelques vestiges, la tour si caractéristique qui reste l'emblème du village et un arc gothique provenant du promenoir du cloître, reconstitué en 1971 lors du quatre centième anniversaire de la commune de L'Abbaye.

Les religieux avaient le droit d'abriter des terres et c'est ainsi que les premiers colons furent admis, mais il semble que les abbés ne tenaient pas tant à avoir des voisins trop près et c'est dans la combe du Lieu qu'ils s'établirent tout d'abord dès le XIV^e siècle. Cent ans plus tard, on y comptait déjà trois cents habitants. Ainsi furent créés les hameaux des

Charbonnières, du Séchey, du Lieu, puis, de là, les défrichements s'étendirent dans la partie de la Vallée constituée par l'actuelle commune du Chenit qui devint la principale du district. A part la région du Pont, la rive orientale des lacs, là où s'étale le village des Bioux, n'est habitée que depuis le début du XVI^e siècle.

Lors de la conquête du Pays de Vaud, en 1536, les religieux de L'Abbaye durent partir et tout ce qui constituait le monastère, bâtiments et terres, fut démembré. Les conquérants instituèrent la commune du Lieu qui englobait tout le district et la rattachèrent au bailliage d'Yverdon, puis à celui de Romainmôtier. Comme la population augmentait, cela provoqua l'éclatement de la commune mère soit sur les anciennes terres du couvent, soit dans la partie occidentale de la Vallée; celle de L'Abbaye vit le jour en 1571 et celle du Chenit septante-cinq ans plus tard.





Remarques liminaires

Chemin de fer Pont-Vallorbe

C'est l'exploitation de la glace sur le lac de Joux, et principalement sur le lac Brenet, qui fut le point de départ pour l'étude d'une ligne de chemin de fer reliant Le Pont au réseau du Jura-Simplon. En 1868 déjà, M. Lucien Reymond, député, écrivait à l'intention des habitants de la vallée de Joux afin de leur faire comprendre qu'une contribution financière personnelle était nécessaire s'ils voulaient que la Vallée puisse se développer. Lisez plutôt :

« Or, il est facile de se rendre compte que les avantages qui en résulteront pour notre contrée représenteront un revenu annuel bien supérieur à cette finance. Notre population peut faire cela et plus encore, et même facilement. C'est par des combinaisons semblables, basées sur les premiers éléments de l'arithmétique, que le bien-être et la prospérité de plusieurs contrées ont été doublés, que les montagnes se percent et que de vastes canaux sont ouverts, que d'immenses réseaux de chemins de fer se construisent, que la mer Rouge sera bientôt mise en communication avec la Méditerranée, et que plus tard encore un tunnel sous la Manche reliera l'Angleterre au continent. »

Puis pour conclure :

« Vous comprendrez que ce bien-être que l'on va chercher bien loin quelquefois est à vos portes. Vous verrez qu'il n'est pas besoin pour vous de s'exposer à de nombreux dangers sur les terres et les mers, d'affronter le sirocco ou les vents glacés du Nord, de braver le tigre royal dans les jungles indiennes ou l'ours blanc sur les côtes du Labrador, d'aller mourir dans les sables brûlants du Sahara ou dans les glaces des mers polaires. Vous n'envierez pas la ferme du colon des pampas du Brésil ou les palmiers de l'Inde soumise à l'étranger, la hutte enfumée du Séminole ou la tente de l'Arabe nomade. Vous n'avez qu'à perfectionner et améliorer la position que la Providence vous a dévolue. Vous comprendrez, je le crois, la grandeur de cette entreprise. Vous ne voulez pas, je l'espère, rester isolés au milieu des immenses progrès de l'époque actuelle. Espérons que votre courage et votre persévérance grandiront en raison des difficultés, que bientôt nos efforts seront couronnés de succès et que notre époque sera marquée, pour notre contrée, par un immense progrès dont la postérité nous sera reconnaissante. »
» Veuille Celui qui dispose à son gré du sort des nations nous accorder

sa puissante protection et continuer de bénir notre Vallée.

» Le Solliat, le 4 novembre 1868. »

Grâce à des hommes aussi clairvoyants, notre Vallée a pu se développer. Nous leur en sommes infiniment reconnaissants.

Puis, en 1892, le même député revenait à la charge et exposait :

« Chers combourgeois,

» Il y a vingt-cinq ans déjà, quelques citoyens soucieux de l'avenir de notre Vallée avaient compris que le seul moyen de la faire sortir de son isolement était la construction d'un chemin de fer à travers le mont d'Orzeyre. En pénétrant jusqu'au Pont, le chemin de fer réalisait le problème et les relations de notre Vallée changeaient totalement de face. Le prolongement de la voie le long du vallon ne devenait plus qu'une question de quelques années. Lorsque, préoccupé de l'idée de nous relier aux grandes artères de communications, et ne rencontrant que de l'indifférence de la part de beaucoup de mes concitoyens, j'essayai de trouver un appui du côté de la France, j'entrai alors en correspondance avec un député aux Chambres françaises du département du Jura qui, je le savais, s'occupait activement lui aussi de relier le Jura français,

Saint-Claude, Morez, etc., avec le Paris-Lyon-Méditerranée. Dans une de ses lettres, il me disait : « Je fais mes » efforts pour relier Morez et même » Les Rousses. De votre côté, travaillez pour arriver au Pont, et alors » nous nous donnerons la main tout » de suite. »

Ce projet, qui datait de 1872, n'a pu se concrétiser.

Fondée en 1879, la Société des Glacières du Pont a vu la nécessité de relier Le Pont avec la gare de Vallorbe si elle voulait pouvoir survivre. Aussi, c'est vers la fin de l'été 1881 que l'idée de créer un chemin de fer du Pont à la gare de Vallorbe a été approuvée par cette société qui, dès lors, s'en est occupée avec une grande activité, puisque son inauguration eut lieu le 30 octobre 1886.

Il serait trop long de nous étendre encore plus sur les péripéties qui ont provoqué la construction de ce premier tronçon. Disons seulement que le Grand Conseil vota, avec unanimité, une subvention de Fr. 360 000.— pour la construction du chemin de fer, ce qui porta à son comble l'enthousiasme des gens de la Vallée à cette belle entreprise dans laquelle ils voyaient, avec raison, une nouvelle source de prospérité de cette contrée, isolée du monde entier.

De leur côté, les trois communes de la Vallée ne restèrent pas en arrière et votèrent promptement les Fr. 140 000.— qui leur étaient demandés afin de compléter la somme totale désirée par la Société des Glacières, puis, par la suite, accordèrent un supplément de subvention de Fr. 40 000.—. La Société des Glacières du Pont n'étant pas une compagnie de chemin de fer et n'ayant pas un capital suffisant, pour entreprendre elle-même une pareille construction s'est adressée aux maisons de banques qui avaient l'habitude de s'occuper des affaires ferroviaires. Après bien des pourparlers et des démarches, les principales maisons de banques de Genève et Lausanne ont consenti à former un syndicat au capital de Fr. 1 200 000.—, divisé en deux cent quarante parts de Fr. 5000.— chacune, pour entreprendre la construction projetée. Ce syndicat a traité avec la Société des Glacières pour la cession de sa concession, des plans, des études et de tous accessoires nécessaires, y compris ceux de ses immeubles qui ont été expropriés pour la construction de la ligne. Ainsi, le syndicat disposait de Fr. 1 740 000.— en prévision de cette construction. A lire le mémoire qui a été rédigé le 4 novembre 1884, les gens de la Vallée étaient invités à s'engager sans arrière-pensée et en toute confiance

« dans cette bonne affaire ». Le désenchantement n'a pas tardé puisque le 7 novembre 1890 une convention relative à l'achat, par la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon, de la ligne Pont-Vallorbe était signée pour être ensuite ratifiée par l'assemblée des actionnaires du Jura-Simplon, d'une part, et du Pont-Vallorbe, d'autre part, pour être exploitée par cette nouvelle société à partir du 1^{er} janvier 1891, aux conditions suivantes :

La Compagnie Pont-Vallorbe cédera en toute propriété à la Compagnie du Jura-Simplon tous les éléments de son actif constituant le compte de construction. D'autre part, et dans le même délai, elle versera une somme en espèces de Fr. 25 000.—, représentant le montant approximatif des fonds de renouvellement et de réserve. En échange, la Compagnie du Jura-Simplon créera cinq mille six cents actions nouvelles d'un type et d'une valeur nominale en tout conformes aux actions actuelles du Jura-Simplon dites ordinaires, titres que la Compagnie du Jura-Simplon remettra libérés à la Compagnie Pont-Vallorbe, laquelle prendra l'engagement de se transformer, sous la dénomination de « Société des Glaces de Joux », en une société anonyme dont le but sera de suivre aux opérations d'exploitation et de commerce de glace actuelle-

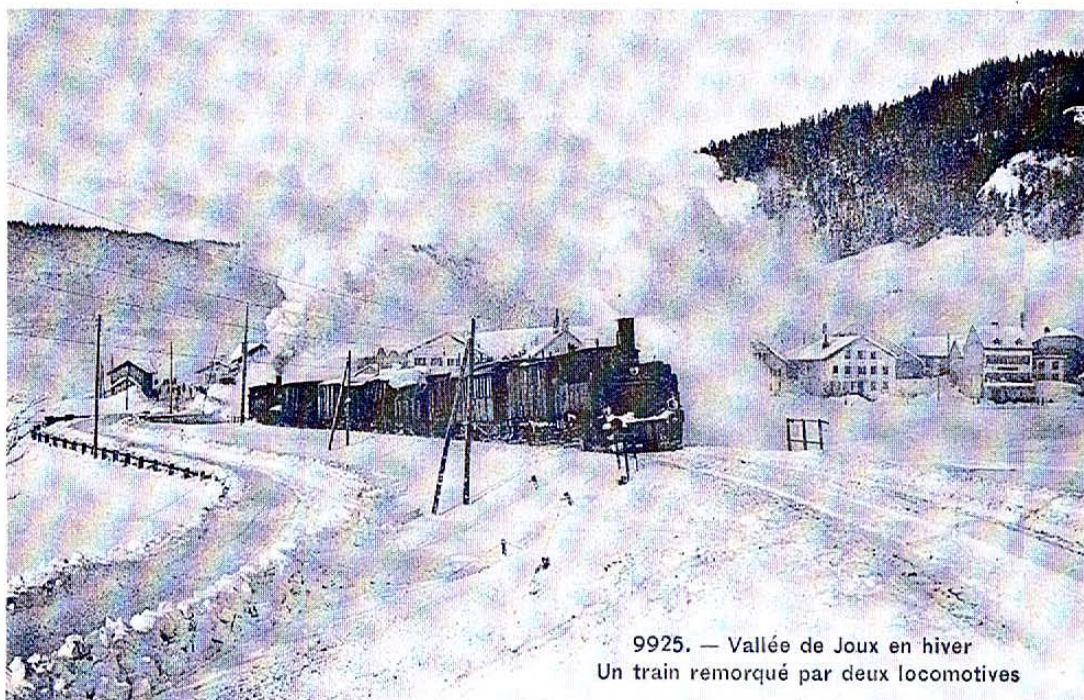
ment conduite par la Compagnie Pont-Vallorbe.

Cette convention a été ratifiée et son entrée en vigueur eut lieu le 1^{er} janvier 1891.

Ainsi la Compagnie Jura-Simplon a repris la Compagnie Pont-Vallorbe pour le montant de Fr. 1 119 422.84. C'est sans conteste la fusion de la Compagnie de la Suisse occidentale avec celle du Jura-Berne-Lucerne et ses conséquences qui ont été à

l'origine de cette liquidation. Disons encore que la Société des Glacières du Pont expédiait annuellement environ trois mille wagons de glace et que la rentabilité de l'entreprise à été assurée jusqu'à l'apparition des frigos et autres installations pour la fabrication de la glace artificielle, puis que les entrepôts ont été détruits par un incendie le 1^{er} avril 1929.

12



9925. — Vallée de Joux en hiver
Un train remorqué par deux locomotives

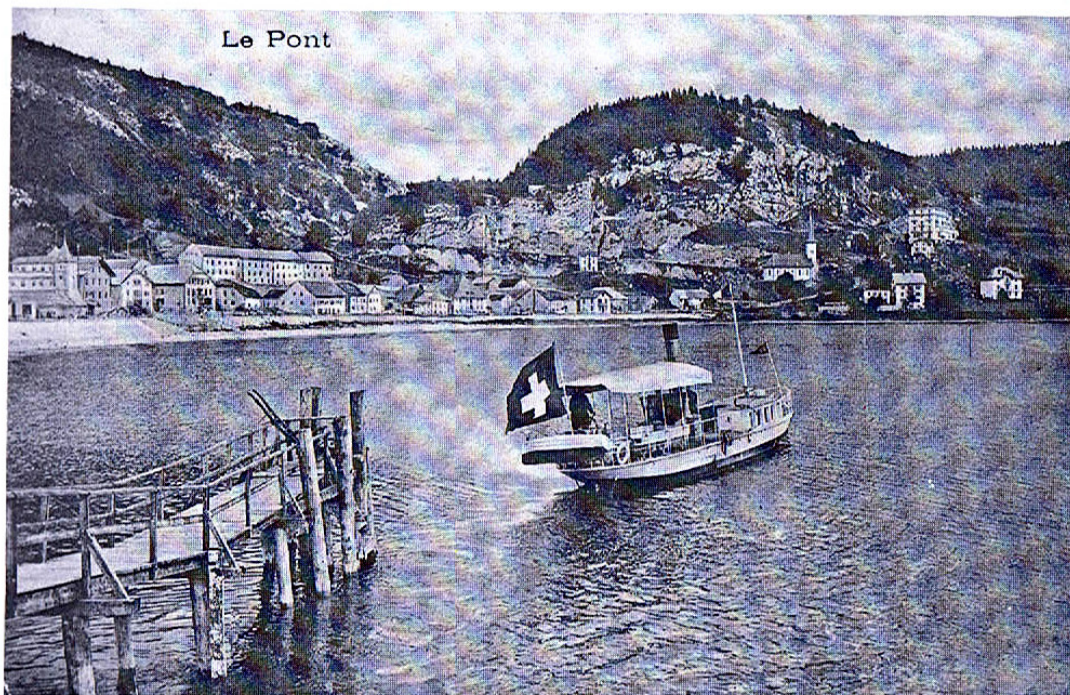
Chemin de fer Pont-Brassus

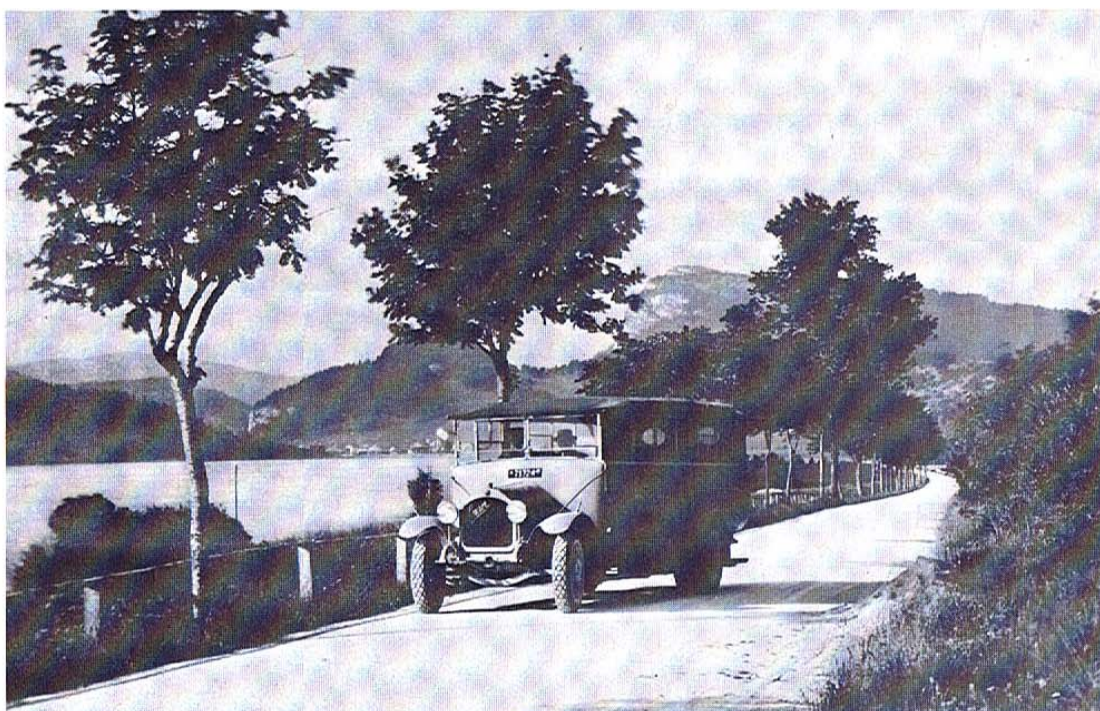
Le train parvenant au Pont, il était logique de prévoir son prolongement jusqu'au Brassus et même au-delà des limites de la Vallée, en direction de Nyon-Genève par Bois-d'Amont-La Cure.

Il existait bien un service par bateau du Pont au Rocheray, mais il ne pouvait être assuré que durant la belle saison, après la débâcle des glaces

et dans l'attente qu'il gèle à nouveau. C'est surtout ce fait qui ruina l'entreprise de navigation dont les unités en service furent tout d'abord, en 1887, *L'Abeille*, puis en 1889 *Le Caprice*, tous deux à vapeur. Une dernière unité, un bateau à moteur provenant du lac de Lugano est encore mis en service en 1912. Baptisé *Le Matin*, il est vendu en 1918, soit quatre ans après la cessation du service de navigation, au lac de

13





Hallwyl, où il a circulé jusqu'en 1959 sous le nom de *Hallwyl*. Avarié lors d'une tempête, il fut réparé et navigue toujours sous le nom de *Möve* (mouette).

L'idée d'un train étant avancée, autorités, particuliers et comités se mirent à l'œuvre pour mettre rapidement sur pied cette nouvelle voie de communication. En date du 4 avril 1891, un message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale relatif à la

concession d'un chemin de fer du Pont au Sentier et au Brassus était déposé en ces termes :

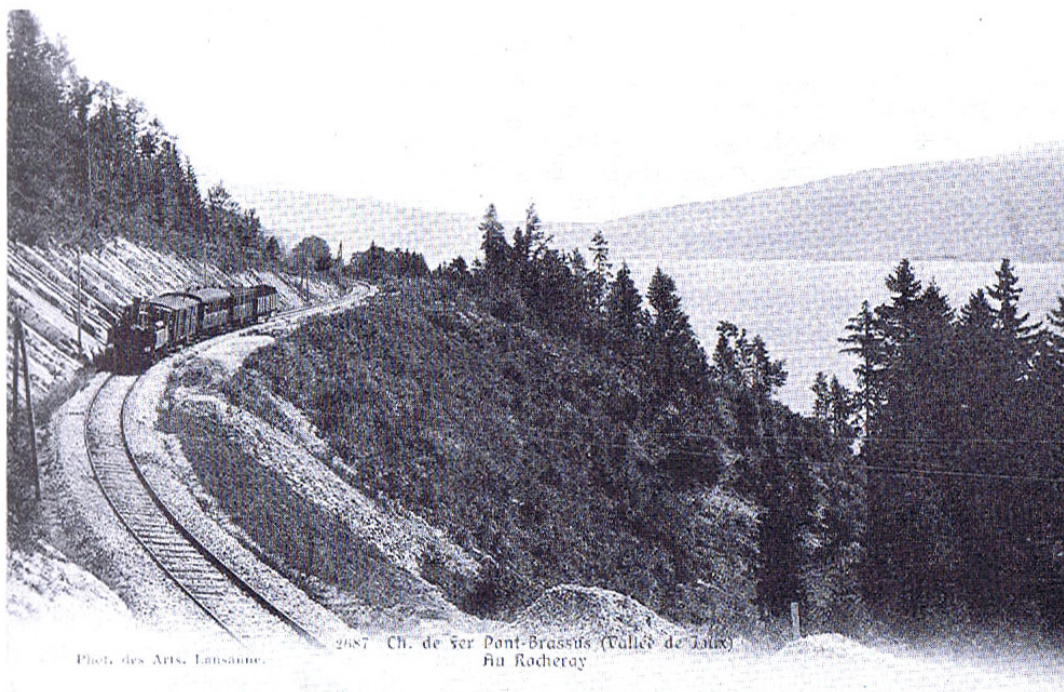
« Monsieur le Président et Messieurs,
» Par requête du 12 février 1891, arrivée le lendemain, MM. R. Guisan, ingénieur, P. Auberjonois, ingénieur, et J. Lenb-Joliat, agent technique, tous à Lausanne, sollicitent une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer à voie étroite du Pont de Joux au Brassus avec

embranchement sur Le Sentier et prolongement du Brassus à la frontière française. »

Cette requête était motivée par la desservance d'une population industrielle de 5600 habitants. Elle devait faciliter le commerce des bois de la Vallée et favoriserait le développement de l'industrie des étrangers pour les localités situées sur les bords du lac de Joux et dans ses environs, où de nombreuses familles venaient

en villégiature. Il était également prévu, en vue d'une stricte économie et pour assurer la vitalité du chemin de fer, d'adopter le système Decauville (écartement des rails 0,75 m., rails de 9,5 kg. par mètre courant). Le tracé devait suivre la rive méridionale du lac de Joux jusqu'à l'orient de l'Orbe, en desservant les villages de L'Abbaye et des Bioux. De là, il devait longer la grande route du Pont au Brassus pour atteindre ce village en

15



passant par les localités : Chez-les-Meylan, Chez-Villard, Au Campe, puis arriver à la station extrême du Brassus. A l'orient de l'Orbe, un embranchement devait relier Le Sentier avec la ligne principale. D'après le devis estimatif, le coût au kilomètre revenait à Fr. 30 800.—. Par office du 12 mars 1891, la commune de L'Abbaye informait le Conseil fédéral qu'elle se prononçait en faveur de ce projet, par contre, celle du Chenit voyait de préférence l'établissement d'un chemin de fer à voie normale et qu'elle ne pouvait en conséquence adhérer sans réserve au projet tel qu'il est conçu. Comme le gouvernement recommandait de son côté la demande de concession d'une voie étroite, attendu que les frais de l'établissement d'une voie normale et son exploitation seraient hors de proportion avec le revenu qu'on pourrait en tirer, il était normal que l'Assemblée fédérale donne son accord à la date du 16 avril 1891. Ce projet fut longuement combattu. Les communes du Chenit et du Lieu revendiquaient le parcours par la rive occidentale et à voie normale. Cette question « ferrugineuse », comme le relève un procès-verbal daté du 4 juillet 1896, divisa les Combiens pour la première fois dans leur histoire. Des conseils communaux *in corpore* parcoururent les deux tracés, reçus magnifiquement par les

villages concernés, ce qui provoquait une euphorie générale, mais retardait l'aboutissement de la solution. Finalement, ce fut le tracé à voie normale, par la rive occidentale, qui l'emporta.

Concession Chemin de fer Pont-Brassus (PBr)

Par requête du 23 octobre 1895, MM. Samuel Rochat, ingénieur à Morges, et Maurice d'Allèves, ingénieur à Sion, sollicitaient la concession d'un chemin de fer à voie normale du Pont au Brassus par la rive occidentale du lac de Joux.

Le 16 mars 1896, le Conseil fédéral adressait son message à l'Assemblée fédérale, en puisant les renseignements ci-après dans l'exposé général joint à la demande de concession du 23 octobre 1895 :

« Le chemin de fer projeté est le prolongement, jusqu'au Brassus, par Le Lieu et Le Sentier, de la ligne Vallorbe-Le Pont dans la vallée de Joux. Il part du bâtiment des voyageurs de la gare actuelle du Pont, 1011 m. au-dessus du niveau de la mer, traverse sur un pont métallique de 25 m. de portée l'Orbe (canal réunissant le lac de Joux à celui de Brenet), immédiatement au sortir de la gare du Pont, traverse à niveau la route de 1^{re} classe de Morges à la Vallée, tourne à droite, en suivant la rive du lac Brenet, passe par les Crettets, suit les dépressions du terrain dans les prairies jusqu'aux Viffourches. La ligne se développe ensuite dans les pâturages en suivant le bord de la forêt, passe à gauche du petit lac Ter pour arriver au Lieu (1052 m. 50 au-dessus du niveau de la mer). La ligne continue en palier

dans les pâturages jusqu'au col du Pré-Lionnet, franchit ce col au moyen de deux petits tunnels de 40 m. et 17 m. pour prendre le versant du lac de Joux, se développe en flanc de coteau dans une belle forêt de sapins, traverse sur un remblai le ravin aboutissant à l'Entonnoir du Rocheray et arrive à la halte du Rocheray (km. 8,000) en suivant la lisière du bois. Après Le Rocheray, la ligne continue à descendre jusqu'au km. 9,100 où elle quitte la forêt, traverse le chemin du Sentier et atteint la halte de la Golisse, puis la station du Sentier qui desservira aussi L'Orient-de-l'Orbe. Du Sentier la ligne redescend pour franchir à nouveau le chemin du moulin du Sentier et, de là, remonter pour atteindre la halte de Chez-le-Maître. La ligne tourne ensuite à gauche pour franchir l'Orbe sur un pont métallique et arrive au km. 13,249 à la station terminus du Brassus à 1024 m. au-dessus du niveau

17





de la mer, immédiatement après avoir traversé la route de 1^{re} classe. Des stations sont prévues au Lieu, au Sentier et au Brassus et des haltes aux Crettets-Charbonnières, au Séchey, au Rocheray, à la Golisse et Chez-le-Maitre.

» La ligne entière est située sur le territoire du canton de Vaud. L'utilité de la ligne projetée doit être envisagée sous deux points de vue : elle reliera au réseau suisse et en particulier à Lausanne la partie industrielle du district de la Vallée et elle permettra l'exploitation rationnelle et économique des belles forêts du Risoux, des montagnes du Jura à la frontière de France, ainsi que des bois d'Amont et du Marchairuz, dont Le Brassus est le centre géographique. La commune du Chenit seule renferme une étendue de 5600 ha. de forêts.

» D'après le mémoire technique, cette ligne sera à simple voie avec écartement normal des rails. La traction s'effectuera au moyen de locomotives à simple adhérence et l'on emploiera le même matériel que celui du chemin de fer Vallorbe au Pont dont le présent projet constituera la continuation.

» L'exécution sera entreprise dans le plus court délai possible.

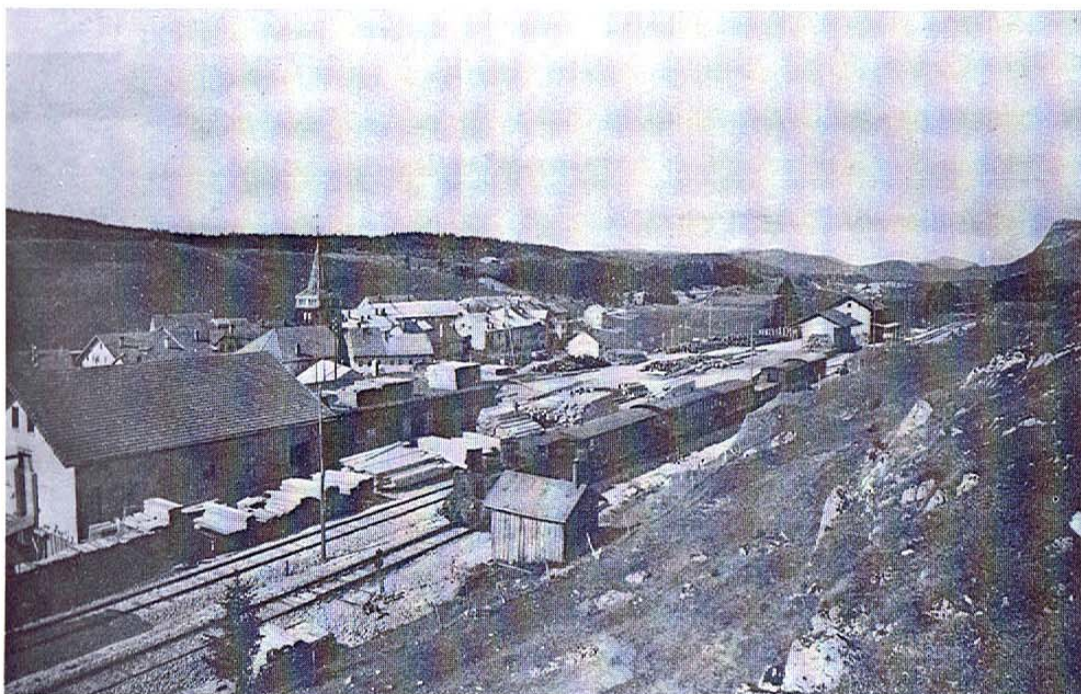
» Le devis estimatif sommaire prévoit que l'établissement de la ligne projetée coûtera Fr. 1 259 000.—. » Si ce devis estimatif était sommaire, il était près de la réalité puisque le coût final de la construction s'est élevé à Fr. 1 172 821.85 (voir le rapport d'exercice 1904) ou Fr. 88 521.53 le kilomètre. Par arrêté fédéral du 23 mars 1896, l'Assemblée fédérale de la Confédération suisse accorde la

concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer du Pont au Brassus par Le Lieu et Le Sentier. Selon l'article 2, la concession est accordée pour le terme de huitante ans à dater du jour du présent arrêté. Cette concession initiale fut modifiée par arrêtés fédéraux des 1^{er} juillet 1899, 25 juin 1902 et 13 avril 1904.

Les statuts de notre compagnie, sanctionnés par le Conseil fédéral en

date du 29 octobre 1897, ont été modifiés et approuvés par l'assemblée générale du 28 janvier 1899 et par le Conseil fédéral le 28 avril 1899. Ils ont été à nouveau modifiés les 22 décembre 1899 et 22 septembre 1951 et approuvés par le Département fédéral le 19 octobre 1951. Ils sont encore en vigueur à ce jour.

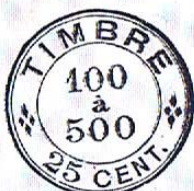
19



COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

PONT-BRASSUS

Constituée le 1^{er} septembre 1897



SIÈGE SOCIAL AU SENTIER

ACTION PRIVILÉGIÉE

NOMINATIVE

N° 58

DE

DEUX CENT CINQUANTE Francs

ENTIÈREMENT VERSÉS

Délivrée à M^r Audemar
Sentier.

Sentier, le 15 septembre 1898.

AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION :

EXTRAIT DES STATUTS

ARTICLE 6. Le capital social est fixé à la somme de cinq cent quatre vingt mille francs, divisée en 640 actions privilégiées de 250 francs chacune et 420 actions de première classe de 1000 francs chacune.

Ce capital pourra être augmenté par décision de l'assemblée générale des actionnaires. Il le sera en particulier par la création d'actions de deuxième classe, à remettre à l'Etat de Vaud en représentation de sa subvention, au fur et à mesure des versements, conformément au décret du Grand Conseil du 11 mai 1897.

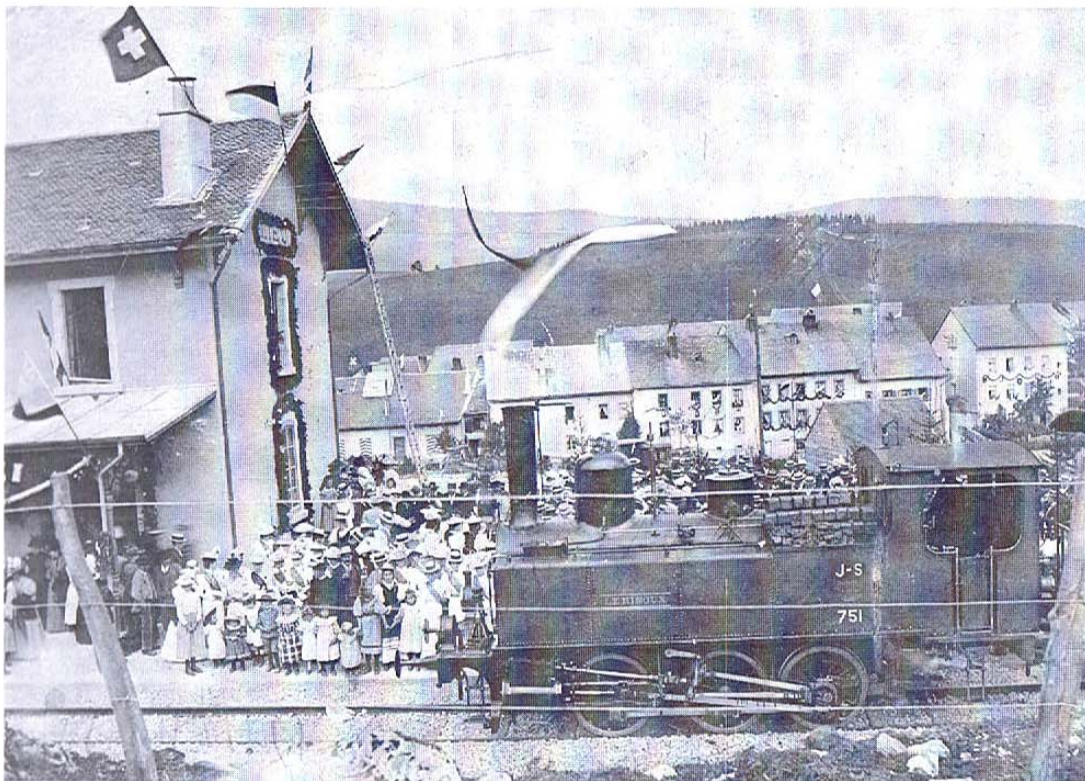
ARTICLE 9. Les actions sont nominatives. Leur cession ne peut s'opérer que par voie de transfert approuvé par le Conseil d'administration. Celui-ci peut refuser d'admettre le cessionnaire sans être tenu de donner le motif de son refus.

ARTICLE 10. Les actions sont indivisibles et la Société ne reconnaît qu'un seul propriétaire pour chaque titre.

Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre en quelque main qu'il passe.

La possession d'une ou plusieurs actions emporte de plein droit l'adhésion aux statuts de la Société.

Historique de la société



21

Ouverte à l'exploitation le 21 août 1899, elle a, dès le 8 mai 1899, passé un contrat avec la Compagnie du Jura-Simplon. Cette dernière s'occupait de tous les services d'exploitation, l'entretien de la ligne, etc., et cela en partie à forfait et en partie au prix de revient, avec une majoration pour les frais généraux. Le forfait concernait plus spécialement la traction,

soit les machines et le personnel des trains, le tout payé à raison de Fr. 1.10 par kilomètre de train (y compris charbon et autres matières consommées). Des tractations laborieuses ont marqué le renouvellement de ce contrat et ont abouti à la participation effective de la commune du Chenit pour garantir le déficit de l'exploitation de l'année 1901 par Fr. 39 151.11.

INAUGURATION

DU

Chemin de fer Pont - Vallorbes.

HOTEL DE LA TRUITE

Lavaux vieux à 1 fr. 20 la
bouteille. Vins fins assortis.
Volailles. Pâtés. Poissons et
gibiers. Consommation de
premier choix. Service ac-
tif.

du 11 mars 1903 au 30 octobre 1903.

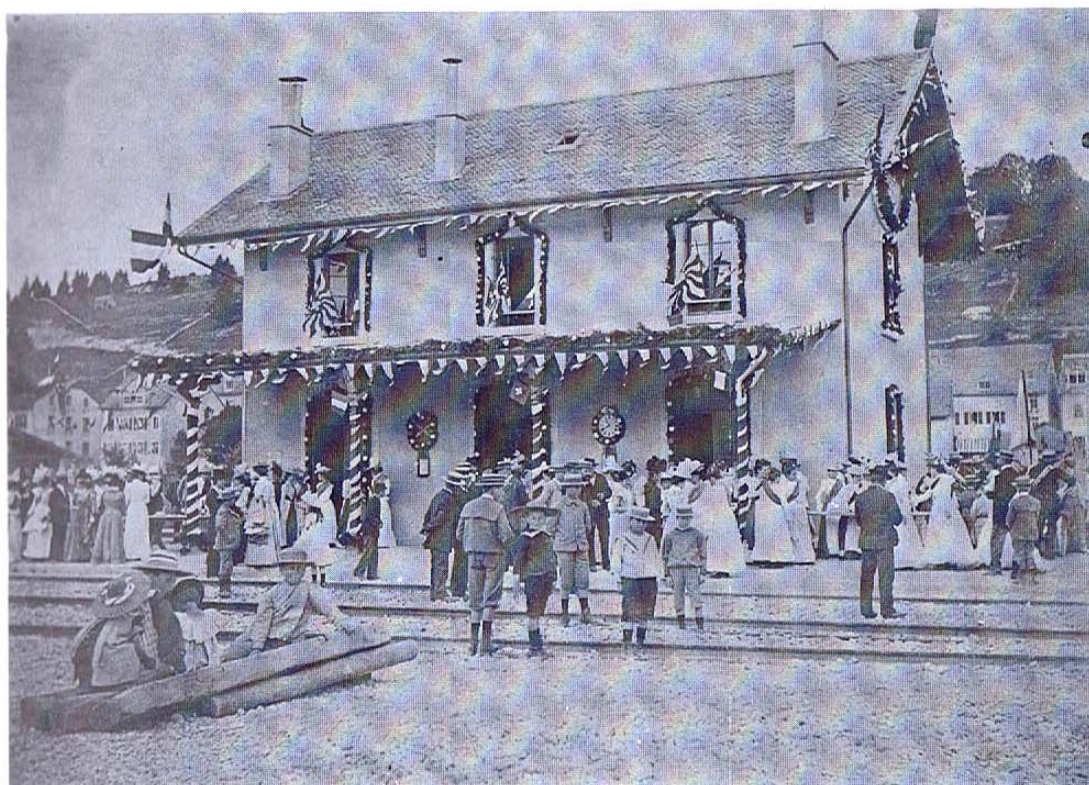
L'exploitation a pu ainsi continuer. Un fait à relever : à l'appel du Conseil du chemin de fer, seule la commune du Chenit répondit favorablement. En 1902, déficit de Fr. 20 794.49. Pour l'exercice 1903, la commune du Lieu avait consenti à donner une garantie du déficit à raison du 10 %. Il restait 90 % pour Le Chenit. Fort heureusement, l'année 1903 allait changer l'avenir du Pont-Brassus. En effet, dès le 1^{er} mai 1903, la Compagnie du Jura-Simplon passait en main de la Confédération et les conditions très onéreuses qui avaient été faites par le Jura-Simplon ont été revues par la Direction générale des Chemin de fer fédéraux, très dési-

reuse de rendre la vie plus facile aux lignes secondaires. Elle consentit à abaisser de Fr. 1.10 à Fr. 0.90 le kilomètre et libérait de toute redevance quelconque pour l'usage de la gare du Pont.

A la même date, l'exploitation de la ligne a été reprise par la compagnie qui organisait tous les services : administration centrale, entretien et surveillance de la voie, desservance des gares, etc. Elle est entrée dans l'Association des chemins de fer suisses et reçue dans l'Association du matériel roulant. Relevons encore que c'est également le 1^{er} mars 1903 que fut introduit le billet du dimanche.

Nous lisons dans le rapport de gestion : « C'est la création des billets du dimanche qui est le principal, sinon l'unique facteur de cet excédent. Cette mesure a porté les fruits désirés et nous a procuré des jours de fort belles recettes voyageurs. Ce résultat prouve que le vrai système pour augmenter les recettes consiste à attirer les voyageurs par le *bon marché*. »

Le résultat de l'année 1903 a été favorable, puisqu'il faisait apparaître un excédent de recettes de Fr. 10 876.35. Cela permit de rembourser l'avance intégrale par Fr. 1000.— à la commune du Lieu et une partie de l'avance à la commune du Chenit. L'amélioration de la situation pécuniaire permit



également de mener à bien une autre obligation financière : la liquidation des coupons arriérés de l'emprunt hypothécaire.

Pour l'année 1904, nous signalons la mise en service, dès le 1^{er} juin, de compartiments de seconde classe dans les voitures de voyageurs.

Le rapport du Conseil d'administration de l'exercice 1906 était très optimiste :

« Le résultat de l'année est relativement favorable, et l'on peut envisager que nous sommes *définitivement* sortis de l'ère des déficits d'exploitation. » Cela fut vrai jusqu'en 1947. Le 1^{er} août 1907, une amélioration qui a été accueillie avec une très grande faveur par les voyageurs fut l'éclairage à l'électricité des voitures voyageurs, du fourgon à bagages et de la poste.



D'autre part, le Conseil général du département français du Jura avait décidé la construction du prolongement du chemin de fer Nyon-La Cure jusqu'à Morez. Aussi les localités des Rousses et de Bois-d'Amont ont-elles examiné l'éventualité d'un raccordement Nyon-La Cure-Morez avec le Pont-Brassus par une ligne électrique à voie étroite de La Cure ou des Rousses au Brassus.

Après réunion de tous les intéressés, décision fut prise que la concession pour le tronçon français serait immédiatement demandée par les Conseils

municipaux des Rousses et de Bois-d'Amont et que, d'autre part, les délégués suisses feraient de même auprès de qui de droit pour le tronçon suisse Brassus-frontière française. Une étude a été faite, mais le projet est resté sans suite, faute de capitaux. Cependant, la Société de développement du Brassus revient à la charge en 1929, alléguant les grandes difficultés pour se rendre du centre horloger qu'est la Vallée dans la métropole horlogère qu'est Genève. C'est ainsi que le 19 octobre 1929, à 14 h., à l'Hôtel de la Lande, au

Brassus, une séance avait lieu, ayant pour objet l'étude de la création d'un service régulier par autocar entre Le Brassus et La Cure. Il fut décidé que les Auto-Transports de la Vallée de Joux (AVJ) feraient un projet et qu'il serait ensuite soumis à la Société de développement du Brassus pour étude. En 1930, une discussion sur le prolongement éventuel du chemin de fer Pont-Brassus jusqu'au village de Bois-d'Amont a démontré que les frais d'exploitation seraient supérieurs aux recettes budgetées. Il a été décidé de garder le contact,

de travailler chacun de son côté à poursuivre la réalisation d'un vœu que chacun souhaite voir aboutir. Ce fut le projet d'un service routier qui a été retenu.

Ce n'est qu'en 1932, soit le 1^{er} juillet, que ce service, créé à titre d'essai jusqu'au 15 septembre de la même année, a pu démarrer, et cela grâce à un fonds qui existait en France, destiné à établir une liaison France-Suisse. Ainsi, ce sont nos amis français qui ont mis sur pied, à leurs frais, ce service d'autobus. Des subventions, pour un montant de

25





Fr. 800.—, avaient été accordées par la commune du Chenit, les villages du Brassus et du Sentier. Ce service eut des hauts et des bas, et fut maintenu durant les bonnes saisons des années 1932-1933-1934-1935. En 1936, il a été réduit à deux courses uniquement les samedis et dimanches, puis finalement fut arrêté définitivement. La traction sur notre ligne était assurée par des locomotives de faible puissance. Aussi, en hiver, à diverses reprises, des trains furent bloqués par les amas de neige — les congères — causés par une bise furieuse.

C'était un spectacle vraiment grandiose que de voir la machine s'élancer à toute pression contre l'obstacle, ensevelie jusqu'à la cheminée. Fort heureusement, aujourd'hui, grâce à des engins de déneigement appropriés, les locomotives n'ont plus besoin de « foncer dans l'inconnu ». Durant la guerre de 1914-1918, de grands transports de bois et de tourbe accrurent les recettes dans une large mesure et permirent la constitution d'une réserve. Les locomotives des CFF devenant hors d'usage, ceux-ci décidèrent



d'électrifier leur tronçon Pont-Vallorbe. Résolution d'une extrême gravité pour le PBr ! Que devait-il faire en l'occurrence ? Acheter des machines du type Micheline ou des locomotives à vapeur ? Aucune des solutions ne donnait satisfaction. Aussi l'électrification fut prise en considération et décidée à l'unanimité par les actionnaires convoqués en assemblée extraordinaire, en 1936. Les travaux d'électrification furent rapidement menés et le 1^{er} octobre 1938, le PBr inaugurait solennellement sa ligne électrifiée au Brassus. Le

coût de l'opération fut entièrement soldé par ses propres réserves, aucune subvention ne fut sollicitée.

Les années de guerre 1939-1945 apportèrent au PBr, à nouveau, d'importants profits grâce aux transports de bois et de tourbe. Mais la période suivante fut moins favorable. Le recul du trafic, la concurrence de la route amenèrent des déficits de plus en plus alarmants, augmentés par le mauvais état de la voie qui exigeait une sérieuse réfection. Ces fâcheuses circonstances ont peu à peu épuisé les réserves et, en 1951, le PBr a dû

faire appel aux fonds publics. Dans l'année 1950, en février et mars, deux voitures légères du type Seethal sont entrées en service. Leur coût total s'est monté à Fr. 339 749.10, porté en augmentation du compte de construction.

L'urgence d'une réfection de la voie s'étant démontrée clairement après un déraillement, ces travaux ont été entrepris immédiatement. Malheureusement, faute de crédits importants, la réfection a dû se faire avec du matériel usagé fourni par les CFF. Néanmoins, les rails du type JS 91 ou

CFFV, posés sur traverses de fer, ont été, en alignement, soudés en barres de 36 m. Les branchements sur la voie directe ont été remplacés, certains, selon leur état général, réparés. La rénovation, échelonnée sur cinq ans, s'est terminée en 1955.

Pour conclure ce bref exposé historique, disons encore que l'entretien des trois ponts métalliques a nécessité, depuis leur construction jusqu'à leur remplacement en 1969-1971, de gros frais. Ils sont actuellement remplacés par des ponts en béton ou béton précontraint.

28





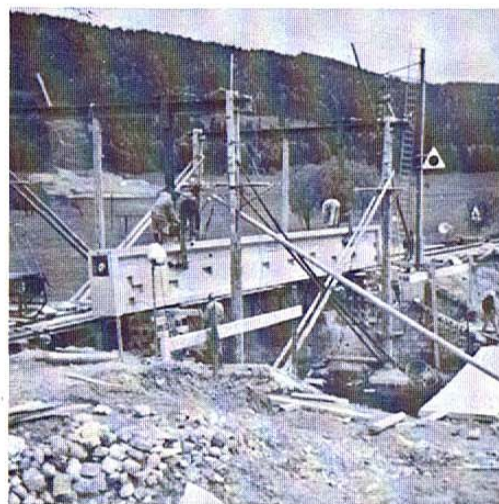
Tous nos passages à niveau sont équipés d'installations automatiques de sécurité, barrières, demi-barrières avec feux clignotants et un passage à niveau sur route privée par des feux clignotants.

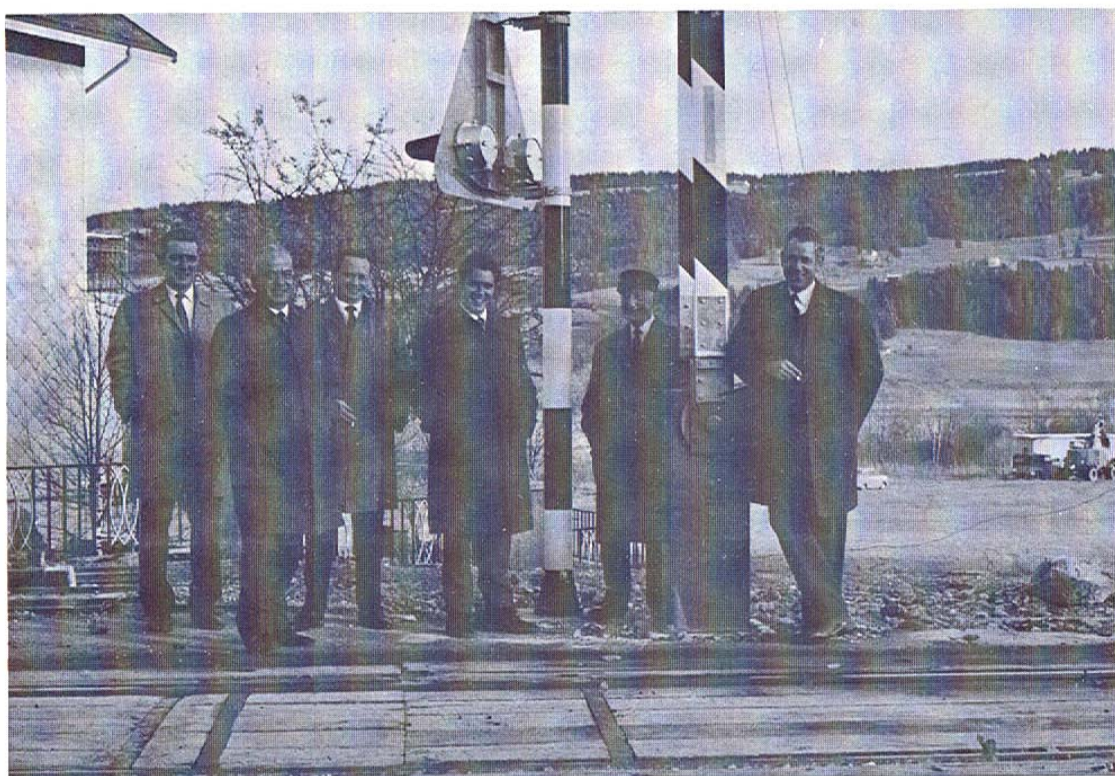
Notre voie a été entièrement remise à neuf ces dernières années. Nous avons, depuis fin 1972, sur tout notre parcours en voie directe, des rails neufs du type CFF I, 46,16 kg. au mètre. Les branchements sur la voie directe sont aussi neufs, du type CFF I. Les quais de chargement du matériel, des voyageurs, ainsi que tous les immeubles de la compagnie, sont en parfait état d'entretien. En 1972, nous avons mis en exploitation une fosse de rétention pour le dépo-

tage des wagons d'huiles minérales, avec dispositifs automatiques pour le transvasage des wagons dans des cuves de stockage de 10 millions de litres situées à proximité de notre voie, affectée à cet effet. Nous remercions sincèrement les autorités fédérales, cantonales et communales de l'effort financier consenti pour la rénovation complète de notre chemin de fer. Nous pouvons ainsi envisager l'avenir en toute sérénité.

La construction du chemin de fer Pont-Brassus, succédant à celle du Pont-Vallorbe, a été une bénédiction pour la vallée de Joux. C'est elle qui a le plus contribué à la sortie de son isolement séculaire. Le rail a permis à ses habitants de fraterniser à l'exté-

29



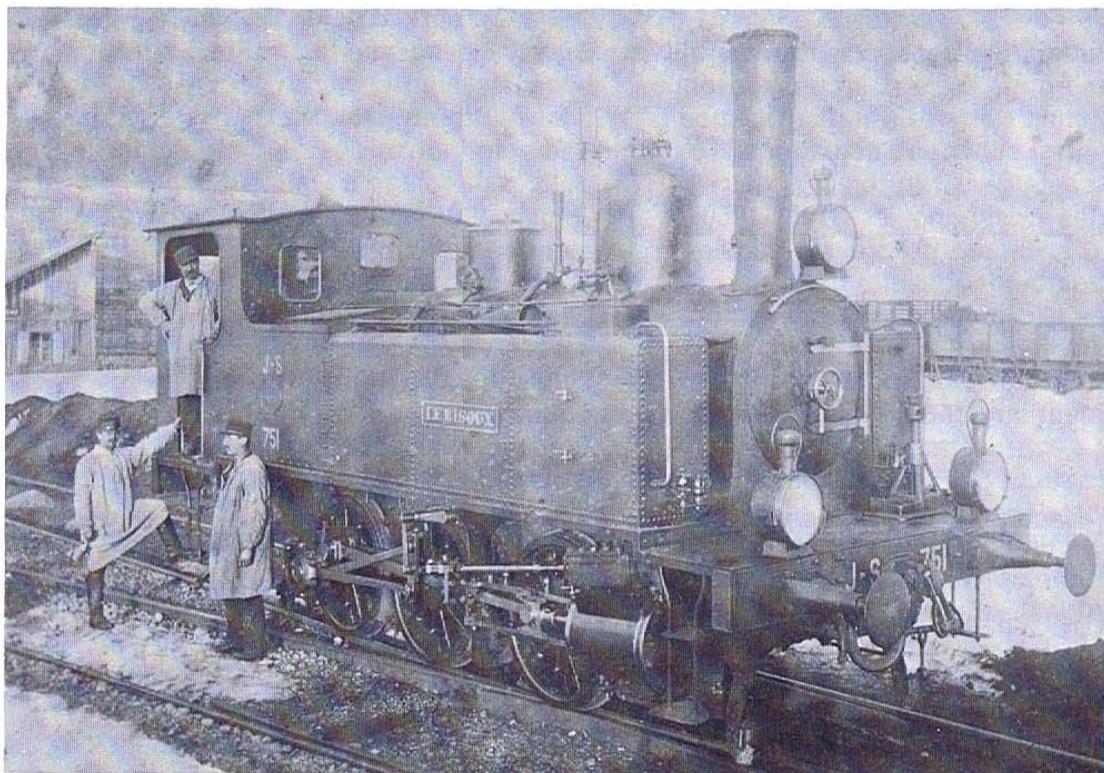


rieur par de franches collaborations et aux touristes de venir chez elle, de prendre contact avec ses beautés naturelles, ses lacs, ses montagnes et ses forêts. S'il est une région caractéristique de notre beau canton de Vaud, c'est bien la vallée de Joux. Havre de sérénité et de tranquillité, elle est enchâssée entre le pays du vignoble et le Jura français, elle est la plus belle et la plus spacieuse de

toute cette chaîne de montagnes. C'est sans conteste le chemin de fer qui a permis aux industries de se développer et de faire connaître dans le monde entier leurs produits de haute qualité.

Analyse du trafic

31



Au début de l'exploitation, le trafic voyageurs était supérieur d'environ 30 % au trafic marchandises. Cette prépondérance a été maintenue jusqu'à la guerre 1914-1918, où l'on a vu le trafic marchandises augmenter considérablement pour atteindre, en 1920, sa pointe maximale, cela grâce à des transports intenses de bois et de tourbe. De 1920 à 1930, le trafic marchandises est resté supérieur au

trafic voyageurs. Durant les années 1930-1940, le service voyageurs s'est stabilisé tandis que celui des marchandises a subi un recul assez marqué. On retrouve à nouveau, pour les années 1945-1946-1947 des augmentations manifestes tant au trafic voyageurs qu'à celui des marchandises. Ainsi, depuis 1930 jusqu'à ce jour, le trafic voyageurs présente des recettes supérieures à celles du trafic

marchandises. C'est sans conteste l'évolution des transports routiers qui a compromis cette source de revenus du chemin de fer. Le trafic bagages a lui aussi subi des fluctuations. Il représentait environ le 10 % des recettes marchandises avant 1960, puis il a encore progressé jusqu'en 1966, date à laquelle le trafic des colis exprès est inclus dans le décompte marchandises.

Le trafic animaux, qui était assez important au début, diminue actuellement. Les transports postaux sont intéressants pour notre compagnie. Ce poste représente à lui seul le 10 % environ de nos recettes totales. Nous souhaitons vivement que les mesures de rationalisation envisagées au sein des PTT n'aboutiront pas à la suppression de ce trafic au profit de la route. C'est toujours l'exploitation des forêts et le commerce du bois qui constituent la plus importante et la plus régulière source de nos revenus. Viennent ensuite les industries horlogères et touristiques. L'agriculture aussi nous est restée fidèle. Comme le tourisme est actuellement en plein essor, nous pensons qu'il nous sera bénéfique. Les transports d'huile de chauffage également nous sont garantis par l'installation du nouveau centre de stockage pour la Vallée au Sentier. La construction d'une nouvelle fabrique de mètres au Lieu, d'une

usine de fabrication de bois pressé au Brassus, avec scierie ultra-moderne, nous laisse entrevoir de nouvelles possibilités de gain. Nous possédons une voie industrielle de 57 m., utilisée pour le dépotage du mazout.

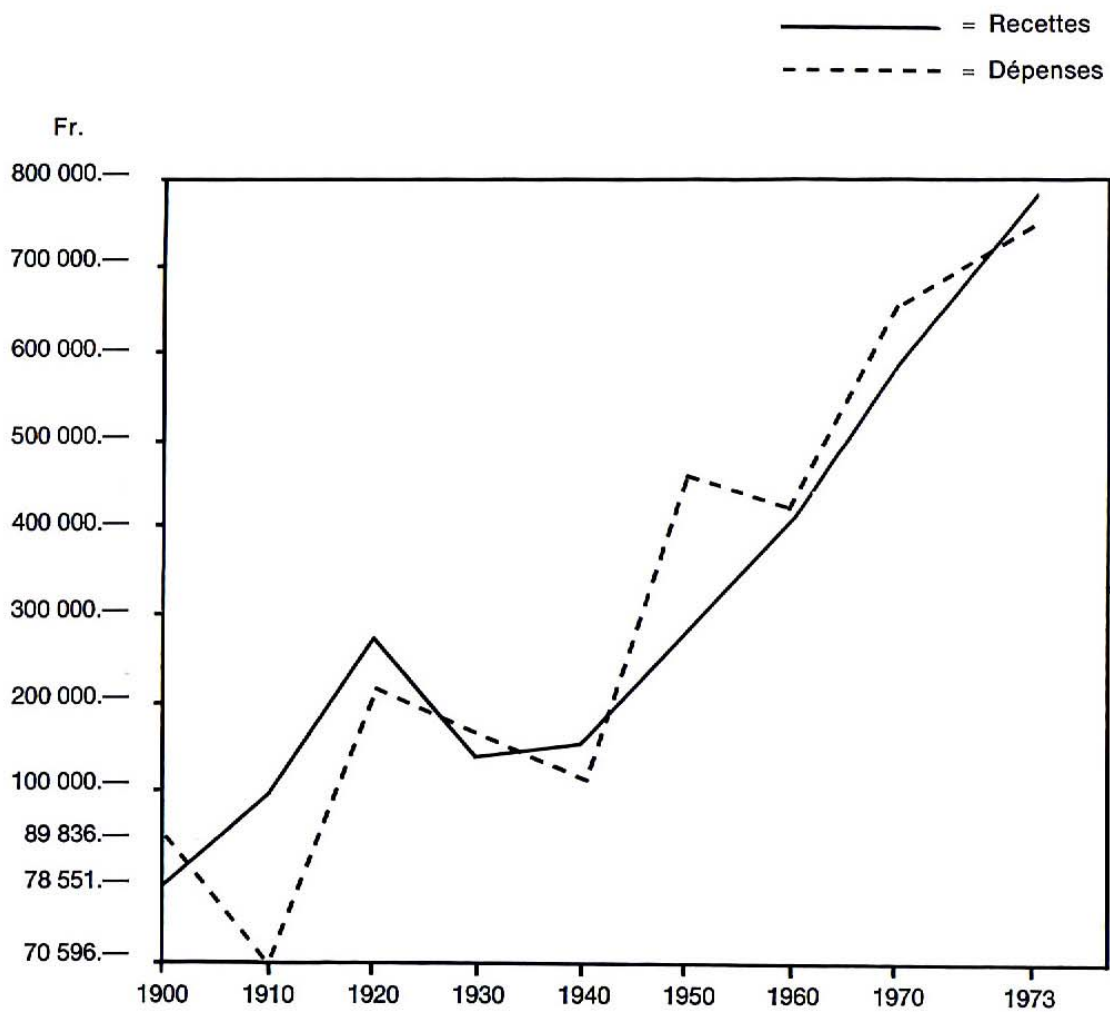
Depuis 1965, nous avons considérablement rationalisé notre exploitation par la suppression des desservances des haltes peu fréquentées et des gares aux moments creux et, grâce à l'installation de barrières automatiques, aux gares du Lieu et du Brassus, les samedis après-midi et dimanches ainsi qu'au premier train du matin et ceux du soir. L'effectif du personnel, qui était de 26 en 1965, est tombé à ce jour à 17 unités.

Nous avons équipé la gare du Lieu, depuis le début novembre 1971, d'un distributeur automatique. Si l'évolution démographique du Brassus, surtout au point de vue touristique, devait s'accroître notablement, nous envisagerions alors la pose d'un nouveau distributeur automatique dans cette gare. Pour l'instant, nous pensons maintenir le *statu quo*.

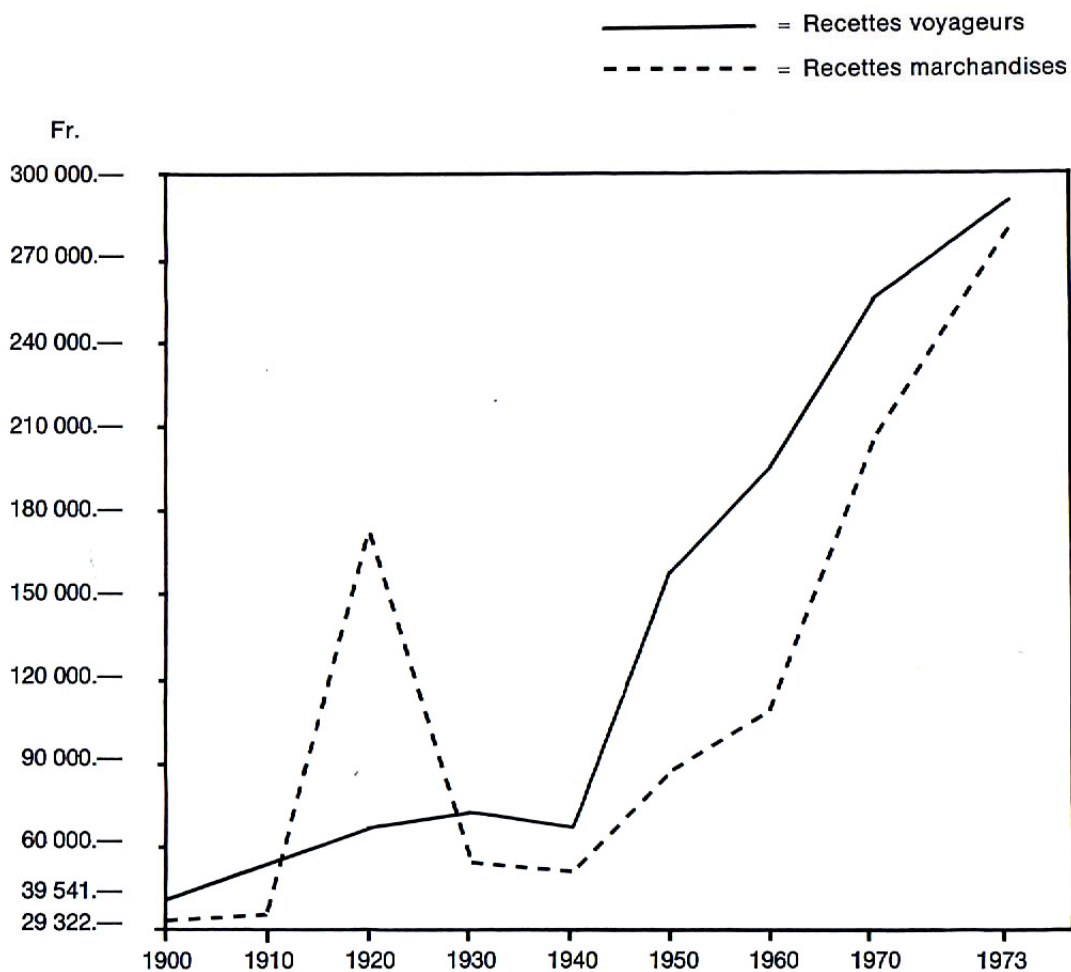
L'introduction du système train navette entre Vallorbe et Le Brassus nous a également permis de supprimer un aiguilleur.

Depuis 1965, nous avons une direction commune avec la société sœur des Auto-Transports de la Vallée de Joux, AVJ, des Bioux.

Evolution des résultats d'exploitation



Evolution du trafic



Evolution de l'état technique du chemin de fer

35

Voies, construction initiale 1898

Infrastructure : lit de ballast cassé à la main, en pierre jaune du pays, calibré entre 20 et 80 mm., perméable avec élasticité suffisante. Nature de la pierre : tendre et gélive.

Superstructure : armature de la voie, rails JS 93 de 12 m., sur dix-sept traverses bois, 36 kg. au mètre. Branchement : type PLM sur bois. Matériel d'attache : selles fixées par des crampons du type JS à six pans.

Rénovation 1951-1956

Infrastructure : lit de ballast relativement propre, relevé de 10 cm. en moyenne par gravier cassé et calibré à la machine 40-60 mm. Fourniture : carrière de Saint-Triphon.

Superstructure : rails JS 91, 41,8 kg. au mètre, sur traverses fer JS 91. Branchement : type NOB V/93. Matériel d'attache : boulons à crochets.

Réfection intégrale 1967-1972

Infrastructure : lit de ballast neuf avec gravier cassé et calibré à la machine 40-60, gravière de Saint-Triphon, avec réglage des devers pour 60 km/h.

Superstructure : rails CFF I, 46,16 kg. au mètre sur traverses en fer CFF I régénérées. Sur voie directe : branchement type CFF I 185. Autres branchements : lames flexibles type Neuweiller. Matériel d'attache neuf.

Electrification

En 1938, réception le 30 septembre 1938.

Détails techniques

Pylônes en fer Differdange zingués. Exécution des fondations type I-II-III-IV-VII. Consolés en fer U, type J 1 - J 2 - St 1 - II - IV. Ligne de contact avec caténaire inclinée. Câble porteur en acier de 50 mm² et fil de contact en cuivre de 70 mm², les lignes détournées dans les stations en fil de cuivre de 50 mm². Alimentation : 15 000 V, 16 ²/₃ périodes, branchée sur réseau CFF à la gare du Pont. Interrupteur : à cornes.

Téléphones

Privé : préalablement par ligne aérienne indépendante raccordée à toutes nos stations, reliée au réseau CFF, puis dès 1968 par câble souterrain sur tout notre réseau, relié au réseau CFF.

Fédéral : dans toutes nos stations.

Installations fixes

Gare du Brassus : plaque tournante, pose d'un pont bascule en 1968, état de neuf, type Giroud-Olma GW 80 T. 1972 : construction d'une station de dépotage des wagons-citernes, gare du Sentier.

Matériel roulant

Deux voitures voyageurs type Seethal.



Tous nos passages à niveau sont équipés de barrières automatiques avec signaux routiers triangulaires à feux clignotants et signalisation acoustique, sauf en gare du Sentier où la commande se fait manuellement. Deux passages à niveau sur routes communales sont équipés uniquement de feux clignotants et de dispositifs acoustiques.

Aucun essai de remplacement du chemin de fer par un service routier n'a été fait. Avant d'entreprendre les travaux de réfection intégrale de notre voie en 1965-1966, une étude sommaire avait été présentée aux autorités fédérales, lesquelles avaient approuvé l'octroi du crédit pour les travaux en vue de maintenir notre chemin de fer.

Situation financière

La situation financière de notre chemin de fer a été fortement influencée par l'évolution industrielle de notre Vallée. L'horlogerie a pris un essor marquant et, ainsi, aidé à développer le trafic voyageurs. Actuellement, il a baissé dans son importance par l'augmentation manifeste des moyens de locomotion privés.

Par contre, le trafic marchandises a toujours été primordial dans la vie de notre compagnie.

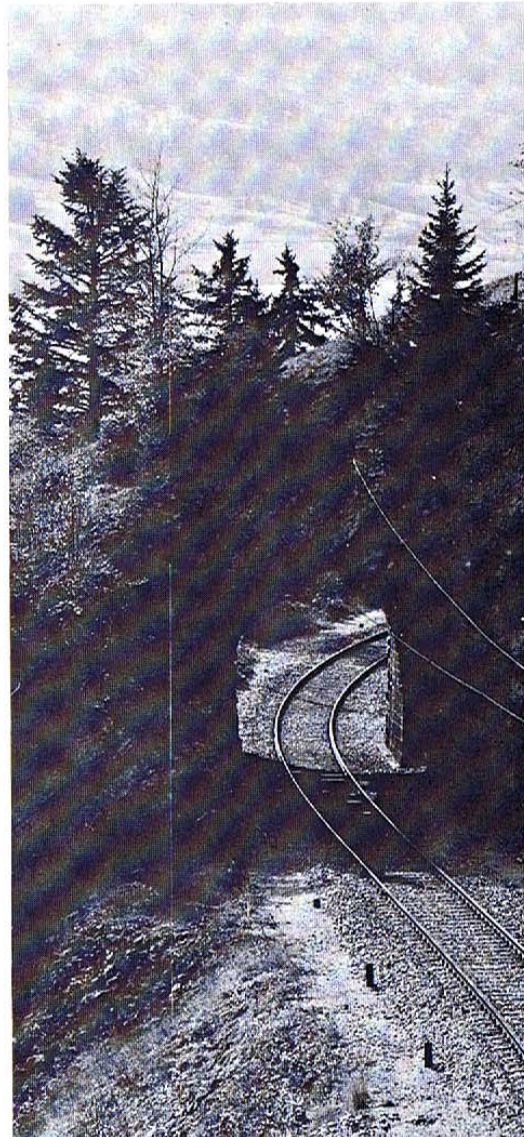
Durant la Première Guerre mondiale, cette situation a subi un fléchissement, pour reprendre une courbe ascendante jusqu'à la crise des années 1930.

Relevons qu'en 1923 nous avons enregistré un montant record dans les recettes marchandises, lesquelles ont atteint la somme de Fr. 174 000.—, et voyageurs Fr. 63 700.—.

A la fin de la crise, soit en 1937, les recettes n'étaient plus que : voyageurs Fr. 52 000.— et marchandises Fr. 33 000.—.

La Seconde Guerre mondiale a également eu des répercussions défavorables sur nos recettes.

Fort heureusement, depuis la fin des hostilités, nous avons enregistré chaque année une augmentation de nos produits, pour atteindre, en 1972, aux voyageurs Fr. 264 362.—, marchandises Fr. 241 890.—.



La situation financière était saine jusqu'en 1947, date à laquelle nous avons dû faire appel aux pouvoirs publics pour garantir la couverture du déficit. Jusqu'en 1938, notre compagnie a annuellement entretenu sa voie par des changements de rails, traverses, ballast, matériel roulant et installations fixes.

En 1938, une grande étape dans l'histoire de notre chemin de fer : l'électrification de notre ligne. Elle a coûté Fr. 346 574.40, montant entièrement couvert par nos propres fonds, sous déduction des subsides : fédéral Fr. 17 200.—, des communes Fr. 8500.—, cantonal Fr. 3500.—, soit un total de Fr. 34 280.—.

En 1950, notre trésorerie s'est trouvée dans une pénible situation du fait de l'achat de deux nouvelles voitures légères C 4 et BC 4, type Seethal, pour le prix de Fr. 339 749.10 et par le règlement d'avaries et arriérés (Fr. 65 000.—). Comme la réfection de certains tronçons de notre voie était urgente, notre chemin de fer a été mis dans l'obligation de demander une aide aux pouvoirs publics.

Dès l'année 1948, notre compagnie a connu des bouclements de comptes déficitaires. Les exercices 1948, 1949 et 1950 ont été entièrement couverts par nos propres fonds puis, dès 1951, par des subventions temporaires jusqu'en 1958, ensuite selon l'article

58 de la loi sur les chemins de fer. Actuellement, les déficits sont couverts à raison de 60 % par la Confédération, 40 % par le canton de Vaud et les communes de notre Vallée : Le Chenit, Le Lieu et L'Abbaye. En 1966, d'entente avec l'Office fédéral des transports, il a été décidé de rénover complètement notre voie par la pose de nouveaux rails type CFF I 46,16 kg. au mètre, de nouvelles traverses métalliques régénérées, de nouveaux branchements CFF I à lames flexibles, par le réglage de la superstructure, par l'apport de nouveau ballast avec réglage des devers à 60 km/h. Nous avons également procédé à la modification de nos quais de chargement, l'amélioration de nos installations, la transformation de nos bâtiments d'exploitation, l'installation du chauffage central dans nos bâtiments voyageurs, l'installation de barrières automatiques avec feux routiers clignotants à tous nos passages à niveau.

Ce programme de travaux importants, mais nécessaires à la garantie de la sécurité du trafic, a coûté Fr. 2 862 871.55. A ce montant, il faudrait encore ajouter les participations fédérales, cantonales et communales pour les frais d'installation de sécurité aux divers passages à niveau. A ce jour, tous ces travaux sont achevés.

Etat actuel de notre chemin de fer

39

Nous avons la fierté de pouvoir prétendre que notre chemin de fer possède à ce jour une voie complètement remise à neuf, que l'état technique de nos installations est en ordre, que nos bâtiments d'exploitation ont tous été entretenus, voire rénovés ou transformés, que leur aspect, tant extérieur qu'intérieur, est des plus plaisants.

Au point de vue rationalisation, nous avons réduit l'effectif de notre personnel de 38,46 %. Notre direction est

commune avec la Société des Auto-Transports de la Vallée de Joux, des Bioux.

Nous nous plaignons à relever que la population de notre Vallée est acquise au chemin de fer — à son chemin de fer — et qu'elle l'a déjà démontré lors de la construction de la ligne Cossonay-Vallorbe puis Vallorbe-Le Pont, en souscrivant de nombreuses actions que nous sommes heureux de porter à votre connaissance :

Tableau des subventions de la vallée de Joux aux chemins de fer

Aux lignes rachetées par la Confédération

1. Ligne de Jougne (Cossonay-Vallorbe)		
Subventions des trois communes	Fr. 60 000.—	
Subventions des particuliers	Fr. 15 000.—	75 000.—
2. Pont-Vallorbe		
Subventions des trois communes	Fr. 180 000.—	
Subventions des particuliers	Fr. 105 000.—	285 000.—
Total des subventions de la vallée de Joux en faveur des lignes rachetées par la Confédération		Fr. 360 000.—

Pour le Pont-Brassus

Subventions des communes du Chenit et du Lieu	Fr. 435 000.—
Subventions particulières en actions	Fr. 160 000.—
Dépenses des communes pour chemins d'accès et études	Fr. 50 000.—
Subsides communaux à l'exploitation à fin 1972	Fr. 725 987.65
Total	Fr. 1 370 987.65

Nos autorités ont démontré encore récemment, et cela à l'unanimité, l'intérêt qu'elles portent à notre chemin de fer en nous accordant les crédits nécessaires à la rénovation de nos installations. Nous profitons de l'occasion pour remercier vivement nos autorités fédérales, cantonales et communales de leur précieux appui.

Pour terminer, nous relevons que notre chemin de fer n'a pu maintenir son exploitation et procéder aux améliorations techniques qu'avec l'aide financière de la Confédération et que celle-ci n'est accordée, en vertu des articles 56 et 58 de la LCF, qu'aux chemins de fer indispensables au trafic général du pays ou de l'une de ses régions.

40

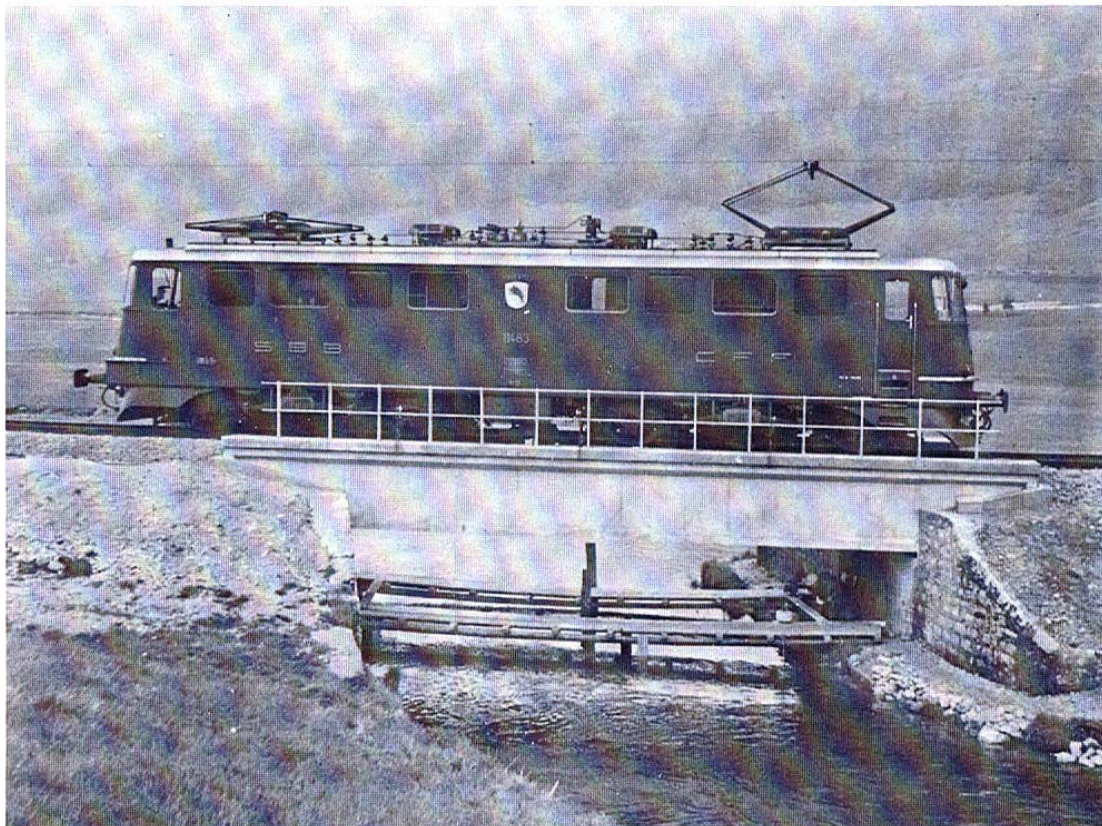


Conclusions

L'essor et le développement de notre région dépendent en grande partie du maintien de notre chemin de fer. Le trafic actuel ne peut être assuré que par le rail. L'accès dans notre Vallée en hiver n'est pas toujours facile, voire parfois impossible, surtout par le tracé actuel de la route Vallorbe-Le Pont. Par ailleurs, nous rencon-

trons d'énormes difficultés à assurer un service régulier par route dans un climat aussi rigoureux que le nôtre en hiver. Il n'est pas rare que toute liaison routière soit interrompue sur le parcours Les Charbonnières-Le Lieu-Le Solliat. Seul le train peut garantir les correspondances. Un service d'autobus emprunte le

41



tracé sur la rive orientale du lac de Joux. La route est parallèle avec le lac, dans le sens des vents. Elle est ainsi plus facile à maintenir ouverte. En revanche, celle de la rive occidentale est en partie en tranchée ou en contrebas des champs, ce qui facilite la formation des congères. Nous relevons tout particulièrement le

passage de Combe-Noire, où les congères sont fort nombreuses et perturbent le trafic routier. Nous nous devons de relever également que nous sommes tributaires des CFF pour la traction et le contrôle des voyageurs. L'énergie est fournie par les CFF. Notre ligne est une prolongation de leur réseau.

HORAIRE DU CHEMIN DE FER VALLORBE-PONT-BRASSUS

NOMS DES GARES	390	392	394	396	398	NOMS DES GARES	391	393	395	397	399
	Mins 8	Mins 8	Mins 3	Mins 3	Mins 3		Mins 8	Mins 3	Mins 3	Mins 3	Mins 8
De Postarie. Arr.	17 ²⁰	11 ²⁵	15 ⁰⁰	19 ⁰⁰	23 ⁰⁰	BRASSUS. Dep.	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵
Lussane. Dep.	7 ⁰⁰	8 ⁵⁵	10 ⁰⁰	14 ⁰⁰	18 ⁰⁰	Chez-le-Maitre	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵
Day. Arr.	5 ⁰⁰	—	5 ⁰⁰	—	—	SENTIER-Orient	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵
Vallorbe. Arr.	5 ⁰⁰	11 ²⁵	11 ²⁵	15 ⁰⁰	19 ⁰⁰	Gollisse	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵
VALLORBE Dep.	8 ¹⁷	12 ⁰⁰	3 ¹⁵	6 ⁴⁵	9 ³⁰	Rocheray	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵
Day (Bifurc.)	8 ¹⁷	—	3 ¹⁵	—	—	LIEU	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵
POST. Arr.	9 ²⁸	12 ²⁴	3 ⁵⁸	7 ²²	10 ⁰⁸	Sochey	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵
POST. Dep.	—	—	—	—	—	Charbonnières	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵
Charbonnières	9 ³⁰	—	4 ¹⁰	7 ³⁷	10 ¹⁷	POST. Arr.	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵
Séchéy	9 ³⁰	—	4 ¹⁰	7 ³⁷	10 ¹⁷	Day (Bifurc.) Arr.	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵
LIEU	9 ³⁰	—	4 ¹⁰	7 ³⁷	10 ¹⁷	VALLORBE	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵
Rocheray	9 ³⁰	—	4 ¹⁰	7 ³⁷	10 ¹⁷	Vallorbe	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵
Gollisse	9 ³⁰	—	4 ¹⁰	7 ³⁷	10 ¹⁷	Day	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵
SENTIER-Orient	9 ³⁰	—	4 ¹⁰	7 ³⁷	10 ¹⁷	Lussane	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵
Chez-le-Maitre	9 ³⁰	—	4 ¹⁰	7 ³⁷	10 ¹⁷	Postarie	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵	10 ¹⁵
BRASSUS. Arr.	9 ³⁰	—	4 ¹⁰	7 ³⁷	10 ¹⁷						

Tarif général des abonnements et des bagages

Le Pont de et à	TARIF GÉNÉRAL				Le Brassus de et à	TARIF GÉNÉRAL			
	Simple course		ALLER et RETOUR			Simple course		ALLER et RETOUR	
	CTS.	CTS.	CTS.	CTS.		CTS.	CTS.	CTS.	CTS.
Les Charbonnières-halte.	10	15	120	0	Le Pont	100	160	1345	70
Le Séchéy-halte.	25	35	355	15	Les Charbonnières-halte.	95	145	1530	65
Le Lieu	35	50	500	25	Le Séchéy-halte.	85	135	1410	60
Le Rocheray-halte.	60	90	940	40	Le Lieu	70	115	1175	50
La Gollisse-halte.	70	115	1175	50	Le Rocheray-halte.	45	70	705	30
Le Sentier	80	120	1235	55	La Gollisse-halte.	35	60	590	25
Chez-le-Maitre-halte	85	135	1410	60	Le Sentier	25	55	555	15
Le Brassus	100	160	1645	70	Chez-le-Maitre-halte	15	35	235	10

Ces chiffres ne sont pas absolument définitifs et peuvent encore subir quelques légères modifications.

Aux cyclistes

Les premières marques de bicyclettes du monde entier, pour Dames et Messieurs, se trouvent en magasin dès le 15 mars, chez :

Paul MARTIG, Sentier.

1^{re} marque Suisse : Cosmos.
1^{re} marque Française : Peugeot, Clément, Le Chevreuil, Gladiator.

1^{re} marque Allemande : Brennabor.
1^{re} marque Anglaise : Atalanta, Coventry-Cross.

1^{re} marque Américaine : Columbia, Worcester, Vedette, Mohican.

Toutes ces marques sont garanties 2 ans, contre tout défaut de construction, et toutes celles ne convenant pas seront reprises ou échangées.

Facilités de paiement.
No vous fiez pas aux autres marques secondaires qui n'offrent aucune garantie.

Ameublement

Troisseries complètes en tous styles. Grand assortiment de glaces-ristal S' Gobain.

SPECIALITÉS :
Tapis de tables, descentes de lits, couvertures laine. Duffes pour meubles de table cirée et linoléum. Miieux de salon en moquette, tapis moquette au mètre, coex, lieille, etc.
Plume, dave, cin animal.

GROS. DÉTAIL.

Prix avantageux.

SCHEURER, tapissier, Vallorbe.

Hotel de Ville, Sentier

fera toujours un service régulier d'omnibus de Sentier au Rocheray.

— Volonté à volonté. —

Lucien ROCHAT-PIGUET.

Poussettes

J'offre faite de pince 5 poussettes avec 15 % de rabais.

E. PIGUET-CAPT, Le Pont.

Dès le 25 mai prochain

au magasin **E. CAPT-AUBERT, Brassus**

choix complet de ballons et lanternes vénitienes de tous prix et de toutes grandeurs. Assortiment de papier de couleurs pour fleurs, guirlandes au mètre, etc.

Boissellerie au Campe

PRIX-COURANT

Seilles à eau, cercles plats Fr. 2. — la pièce
" " ronds " 1.50 "
" " à raisins " 2.50 "
1/2 seille, cercles plats " 1.50 "
1/2 " " ronds " 1.40 "
Seillons pour veaux " 1.40 "
Paisols " 1.40 "
Mètres " 2.50 "
Seillons à traire " 6. — "
Seilles à couler 80 cm. diamètre " 6. — "
" " 65 " " " 7. — "
" " 70 " " " 8. — "
" " 75 " " " 9. — "
" " 80 " " " 10. — "

Seilles à bains depuis fr. 6. — Brantes depuis fr. 20.

Cuviers depuis fr. 25. — Brantes depuis fr. 20.

Marchandises garanties 1^{re} choix.

Médaille d'or, LYON 1899.



Incomparable pour les soins de la peau.

En vente à 70 Cts. le pain chez :

MEYLAN, pharmacien, Sentier.
CAPT, coiffeur, Brassus.

Grande Economie

réalisée par l'achat de ses chaussures à la maison soussignée. (H. 100 L)
Fortes souliers, hommes, ferrés, N° 40-47, dep. 5.90
Hautes bottines " lacets " 40-47, " 7.90
Fortes souliers, dames, ferrés " 38-42, " 5.50
" " " 1^{re} qual. " 38-43, " 6. —
Hautes bottines, " cuir ciré " 28-29, " 5.90
Souliers, filles, ferrés " 30-34, " 4.90
" " " garçons " 30-34, " 4.90

Tout ce qui ne convient pas est échangé par retour du courrier ou le montant remboursé.

Demandez le riche prix-courant illustré.

Brühlmann-Huggenberger, Winterthur.

ATTENTION

Ayant traité un marché avec une première fabrique de caoutchoucs et accessoires de vélos, je puis fournir ceux-ci à des prix défiant toute concurrence.

Je me charge, comme par le passé, de toutes les réparations, transformations et nettoyages de bicyclettes.

LOCATIONS

Les personnes qui désiraient apprendre seules ou accompagnées sont priées de s'adresser au plus tôt, avant que la saison des étrangers soit là, vu qu'à ce moment toutes mes bicyclettes sont employées.

Se recommander,

Paul MARTIG.

brune et blonde, façon Pilsen, 1^{re} qualité. Brasserie d'Orbe, fournit pilsen et glace à rafraîchir, gratis à tout ses clients, dépôt :

Edgar ROCHAT, au Pont.

Bière

brune et blonde, façon Pilsen, 1^{re} qualité. Brasserie d'Orbe, fournit pilsen et glace à rafraîchir, gratis à tout ses clients, dépôt :

Edgar ROCHAT, au Pont.

CAO SOLUBLE

Suchard.

EXCELLENTE QUALITÉ.

PRÉPARATION INSTANTANÉE.

La maison Le Coultre & Co, demande un bon horloger, d'un certain âge, pour travailler au bureau et s'occuper de fabrication.

Entrée de suite.

Membres fondateurs du Chemin de fer Pont-Brassus et du premier Conseil d'administration

44

Président : W. Capt, receveur, Le Sentier.
Vice-président : J.-J. Rochat, syndic, Les Charbonnières.
Secrétaire : E. Golay, syndic, Les Piguets-Dessous.
Membres : A. Audemars, municipal, Le Sentier ; J.-C. Capt, député, Le Solliat ; F. Piguets, expert-forestier, Le Sentier.
Administrateur délégué : S. Rochat, ingénieur, Morges.

Présidents des Conseils d'administration au cours des ans

W. Capt, receveur, 1897-1927.
M. Golay, préfet, 1927-1954.
A. Meylan, préfet, 1954-ce jour.

Administrateurs délégués, chefs d'exploitation et directeurs

Administrateur délégué

S. Rochat, Morges, 1899-1902.

Administrateur délégué

E.-G. Piguets, Le Brassus, 1950-1952

Chefs d'exploitation

P.-W. Aubert, Le Sentier, 1902-1918.
C. Dufaux, Le Sentier, 1918-1941.
Bureau du Conseil, 1941-1945.
C. Dufaux, Le Sentier, 1945-1947.
E. Roulin, Le Sentier, 1947-1950.

Directeurs

E.-G. Piguets, Le Brassus, 1952-1965.
A. Roh, Les Bioux, 1965 à ce jour.

Conseil d'administration au 20 mai 1974

Président : A. Meylan, Le Sentier.
Vice-président : F. Villard, Le Séchey.
Secrétaire : J. Baud, Le Sentier.
Membres : P. Benoit, L'Orient ; P.-E. Rochat, Le Lieu ; H. Rochat, Le Brassus ; M. Lecoultre, Le Sentier (jusqu'au 7 juin 1974) ; J.-P. Racht, Le Sentier (dès le 7 juin 1974) ; E.-G. Piguet, Le Brassus ; G. Martin, Les Charbonnières.

Bureau

Président : A. Meylan.
Secrétaire : J. Baud.
Membre : A. Roh.

Commissaires-vérificateurs

P. Meylan, municipal, Le Lieu
J.-P. Golay, comptable, Le Sentier
J. Rochat, géomètre officiel, Le Sentier

Directeur

A. Roh, Les Bioux

Cette plaquette du 75^e anniversaire
du Chemin de fer Pont-Brassus
à voie normale,
due à la rédaction de M. Roh,
directeur,
et à la collaboration
de nombreuses personnes
ayant fourni les documents
photographiques anciens,
a été imprimée sur les presses de
Roland Dupuis,
l'Imprimerie du Sentier,
en collaboration avec
l'Imprimerie Couchoud S. A.,
à Lausanne,
et comporte 100 exemplaires
numérotés de 1 à 100.

47

