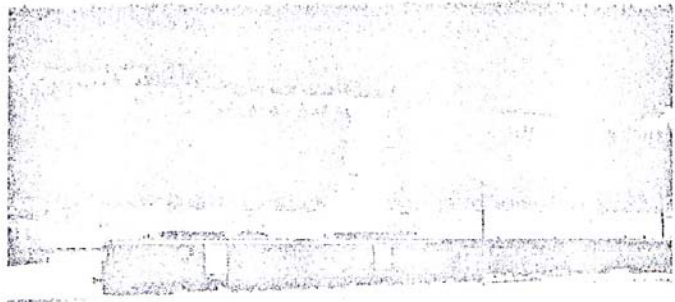




Deux fourgons-automoteurs De 4/4 en unités multiples passent devant le tremplin de saut du Brassus.



Le rail dans la Vallée de Joux

Affluence au Brassus

Chaque hiver, les concours internationaux de ski nordique, et spécialement les spectaculaires épreuves de saut, attirent au Brassus un nombreux public. Un train spécial Lausanne-Le Brassus est mis en marche à cette occasion, suivi à distance de voie libre par le train régulier depuis Vallorbe.

Dimanche 18 janvier 1970, le train spécial était formé de l'automo-

trice RBe 4/4 n° 1404 et de quatre voitures. Le train régulier se composait des deux fourgons automoteurs De 4/4 1669 et 1670 fonctionnant en unités multiples et remorquant également quatre voitures. L'occupation des deux trains était bonne car de nombreux automobilistes avaient également préféré le train, connaissant les difficultés de parage, vu les chaussées rétrécies par les amas de neige. Le voyage en train à travers la Vallée de Joux est d'ailleurs particulièrement plaisant. Le parcours est très pittoresque et surplombe le lac entièrement gelé à cette époque de l'année.

Malgré ses installations modestes, la gare du Brassus a su faire face à cet afflux de matériel... Mettant la main à la pâte, le chef de train principal CFF desservait les barrières du passage à niveau, prêtant main forte à l'agent de gare du Chemin de fer Pont-Brassus.

Un peu d'histoire et de technique

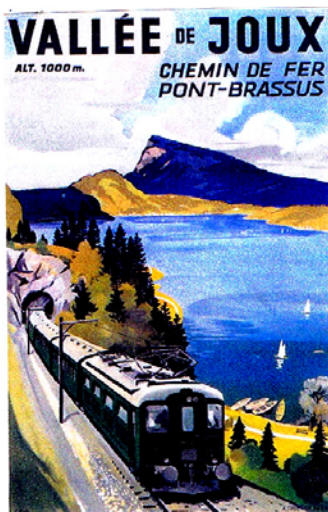
Le chemin de fer Le Pont-Vallorbe est ouvert à l'exploitation le 31 octobre 1886. Depuis 1890, il donne correspondance au bateau à vapeur « Le Caprice » sur le lac de Joux. Ce service de navigation à plus de 1000 m d'altitude est limité à la

période estivale et sera maintenu jusqu'en 1914 alors qu'en 1899 déjà, le chemin de fer atteint Le Brassus. 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 Hallwyl où il circule encore aujourd'hui sous le nom de « Hallwyl ».

Alors que la Compagnie du Pont-Vallorbe a été reprise par le Jura-Simplon, puis par les CFF, le parcours Pont-Brassus appartient toujours à une entreprise privée (PBr.) Les CFF assurent néanmoins la traction et l'accompagnement des trains jusqu'au Brassus. Le PBr n'a pas acquis de véhicules moteurs, mais dispose néanmoins de deux voitures du type Sectal et de wagons de service.

La longueur totale de la ligne Vallorbe-Brassus est de 24,89 km, dont 11,63 km CFF et 13,26 km PBr. La ligne est célèbre pour sa déclivité qui atteint 38‰, valeur maximum obtenue sur le réseau CFF à voie normale et que l'on retrouve également entre Vevey et Chexbres.

Au début, la traction des trains était assurée par deux locomotives à trois essieux couplés, dénommées « Le Risoux » et « Le Sentier ». Ces machines de 32 tonnes ont été vendues en 1901 au Régional



Porrentruy-Bonfol. Durant les dernières années de traction à vapeur, les CFF utilisaient quatre locomotives Mallet n° 7687, 7690, 7691 et 7696, construites par Maffei à Munich en 1893. La dernière de ces machines a été remise dans son état d'origine et figure à la Maison suisse des transports à Lucerne, avec son immatriculation originale du Chemin de fer central suisse: SCB 196.

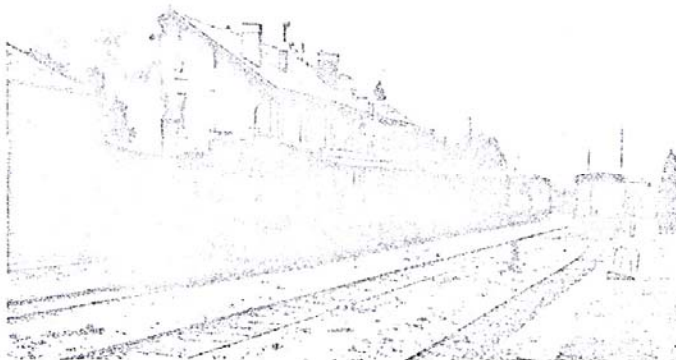
L'électrification de la ligne a été réalisée le 1^{er} octobre 1958 et les trains sont remorqués depuis lors par les fourgons automoteurs De 4/4 série 1661-1685 d'une puissance de 1100 ch et construits en 1927-28. En 1966-1970, les motrices 1661-1671 ont été dotées par les Ateliers d'Yverdon d'une nouvelle caisse métallique d'aspect moderne. A cette occasion, le poids de ces véhicules a diminué de 62 à 57 tonnes. La 1669, première à avoir été transformée, est peinte en vert tandis que les autres ont reçu une livrée rouge plus attractive. La plupart de ces véhicules étant attribués à la ligne du Seetal, cette couleur vive a été adoptée pour rendre les trains mieux visibles aux passages à niveau.

La charge par essieu étant limitée entre Le Pont et Le Brassus, seules les locomotives Re 4/4 I et toutes les automotrices sont autorisées à parcourir ce tronçon. Des travaux d'aménagement permettront de lever cette restriction: seul le pont sur l'Orbe situé entre Le Sentier et Le Brassus doit encore être renforcé.

S. J.



1498 E. Le Pont, Vallée de Joux (alt. 1010 m)



Les transports dans la Vallée de Joux, hier et aujourd'hui:

— le vapeur « Caprice » quitte Le Pont (d'après une carte postale datée de 1904),

— train à vapeur avec locomotive Mallet Ed 2x2/2 série 7691-7696 dont la dernière est conservée par la Maison suisse des transports à Lucerne.

— train spécial de Lausanne arrivant au Brassus lors du concours international de ski nordique le 18 janvier 1970. Automotrice REE 4/4 1401; au fond de la vallée, le Dent-de-Vaulion (1480 m).

