

Anniversaire ferroviaire

Il y a 125 ans, le train entrain en gare du Brassus

En août 1899, la vallée de Joux inaugurait le tronçon reliant Le Pont au Brassus. Récit d'une passe d'armes entre Orientaux et Occidentaux.

David Genillard

La vallée de Joux sort de son isolement. En ce lundi 21 août 1899, la locomotive s'ébranle en gare du Pont, tractant ses premiers «vrais» passagers, après deux jours d'officialités dans des «villages superbement pavés», si l'on en croit la «Feuille d'avis de Lausanne», ancêtre de «24 heures».

L'allégresse est générale, relève le «Journal et feuille d'avis d'Yverdon». Il faut dire que, dans cette région, il aura fallu attendre pour voir le train entrer en gare du Brassus, sur la ligne aujourd'hui exploitée par la société Travys. Le 19 août 1899, les invités officiels mettent une heure trente, escales comprises, pour parcourir ces 15 kilomètres: une paille, comparé aux années nécessaires pour affiner ce projet «Pont-Brassus» qui divise.

Fait amusant, c'est la bière qui a permis d'amorcer le désencla-



Une rame Colibri en gare du Pont, en 1995. G. HADORN

vement de la vallée. Du moins en partie. Fondée en 1879, la Société anonyme pour l'exploitation des glaces des lacs de la vallée de Joux cherche une voie plus efficace que les cols pour expédier chaque année quelque 40'000 tonnes de glace vers les brasseries genevoises, lyonnaises ou encore parisiennes. Dans ce but, la ligne ferroviaire qui aboutit alors au Day, sur la commune de Vallorbe, est prolongée jusqu'au Pont en 1886. Très vite, l'envie se fait ressentir de «voir bientôt la locomotive, au lieu de s'arrêter au Pont, filer joyeusement vers Le Brassus», selon les mots du «Journal et feuille d'avis d'Yverdon».

«Abandonner Le Lieu?»

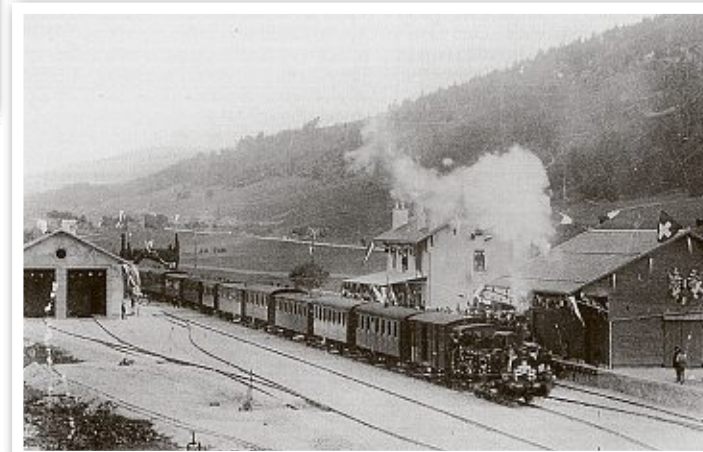
Mais par où passer? Par la rive occidentale, via Le Lieu? Ou par la rive orientale, à travers L'Ab-

baye? Le débat fait rage. La «Feuille d'avis de Lausanne» s'en fait régulièrement l'écho, indiquant en juin 1896 qu'on «continue de se chipoter ferme à la Vallée», tout en soulignant un mois plus tard que la question «est toujours la plus passionnante de celles qui se discutent à la Vallée».

Le comité pour le tracé oriental et son adversaire occidental y vont de leurs arguments, de leurs demandes de souscriptions. Les municipalités sollicitent des crédits auprès des conseils communaux, pour accélérer la variante qui leur est la plus favorable. Dans le camp pro ouest, on fait valoir dans la presse un «terrain solide, des courbes dont les rayons minima ne descendent pas au-dessous des 200 mètres, facilitant l'exploitation et une marche plus rapide des trains...»



La gare du Brassus au tout début du XX^e siècle. COLL. J.-P. DEVAUD



Le train inaugural, tout pavé pour les festivités du 19 août 1899. COLL. J.-P. DEVAUD

Au sein du Grand Conseil, appelé à subventionner la ligne à hauteur de 30'000 francs par kilomètre, les débats sont également nourris. Malgré une pétition des «Orientaux» adressée au gouvernement vaudois, le Conseil d'État, par la voix d'Adolphe Jordan-Martin, maintient son choix en plaidant pour le passage occi-

dental, plus court, donc moins coûteux. Selon lui, la variante opposée aurait aussi pour effet «d'abandonner définitivement et pour toujours peut-être les populations du Lieu».

Le ton monte - quelque peu -, mais le parlement vaudois, encouragé par le plébiscite du Conseil communal du Chenit

quelques semaines plus tôt, suit le vœu de l'Exécutif. Le Conseil fédéral va dans le même sens: la concession est accordée le 23 mars 1896 par arrêté fédéral. Coût des travaux: 1,73 million de francs.

Sources: site de la Compagnie du train à vapeur de la vallée de Joux, journaux de l'époque.

Le train en fête

Samedi 7 septembre, anniversaire du chemin de fer qui relie Le Pont au Brassus. Dès 10h, accueil à la gare du Pont. 10h30, départ du train à vapeur (complet) en direction de la gare Le Sentier-L'Orient. 11h, partie officielle. 11h45, vin d'honneur offert par le Canton et la Commune du Chenit. Dès 11h45, ateliers ferroviaires pour petits et grands, exposition sur le passé et le futur de la ligne, animations.