

REVUE

DES AMIS DU RAIL
DE LA SUISSE ROMANDE

N° 2 Juin 1970 Trimestriel



Composition mixte entre Six-Fontaines et Trois-Villes (cliché CFF).

**Etude sur la Compagnie du chemin de fer
YVERDON — SAINTE-CROIX**

Prix du N° Fr. 3.— + 30 ct frais d'envoi. Abt annuel Fr. 9.80 port compris
Etranger Fr.S. 3.20 + 50 ct frais d'envoi. Abt annuel Fr. 12.— port compris
Rédaction, administration : ch. de l'Avenir 6, CH 1860 AIGLE, CCP 18-3689

Pour votre prochaine sortie !

Bex - Villars - Bretaye

Le chemin de fer mixte
adhérence et crémaillère



Une des plus belles régions de la Suisse, de 400 à 1810 m, en chemin de fer et jusqu'au sommet de Chamossaire, 2150 m en télésiège. Panorama splendide.

Région Gryon-Villars-Bretaye

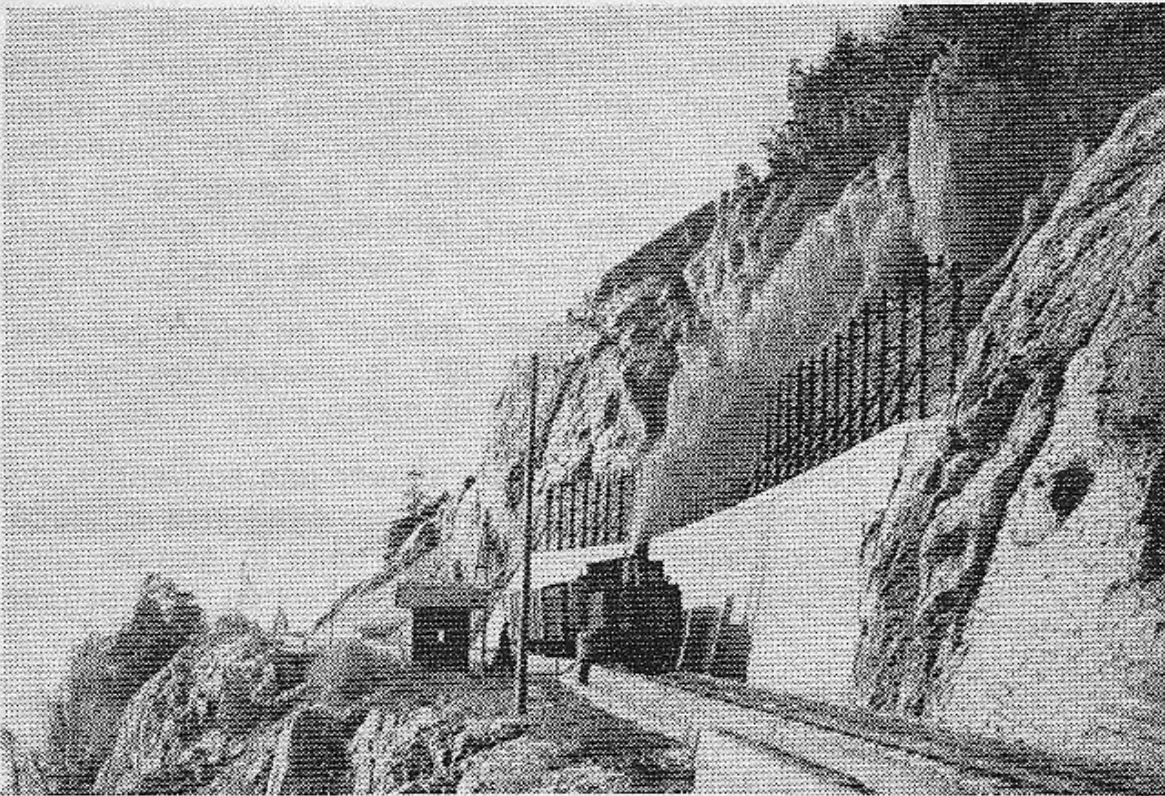
En été

Belles promenades. Lac de montagne des Chavonnes, jardin alpin, parc à bouquetins. Juin-juillet, magnifique flore alpine, un peu plus tard : champignons.

En hiver

Nombreux et vastes champs de ski avec quantité de remontées mécaniques. Pistes bien entretenues. Entre Villars et Bretaye : service navette automotrice toutes les 30 minutes.

Renseignements : Direction BVB, 1880 Bex, tél. (025) 5 21 41.



Composition vapeur au début de l'exploitation. En tête une G2 × 2/2.
(Cliché « Journal d'Yverdon ».)

Etude sur la compagnie du chemin de fer YVERDON – SAINTE-CROIX

Situation

La ligne du chemin de fer Yverdon - Sainte-Croix se situe dans la partie sud-ouest du Jura suisse, soit en pays vaudois. Nous pouvons la classer comme ligne de montagne quand bien même la première partie peut être considérée comme ligne de plaine au sens suisse de plaine.

Elle ne présente pas de grandes difficultés et comporte peu d'ouvrages d'art. Elle mérite d'être parcourue, son tracé permet de magnifiques coups d'œil sur le plateau, les lacs et les alpes.

Pourparlers pour l'implantation d'une ligne de chemin de fer

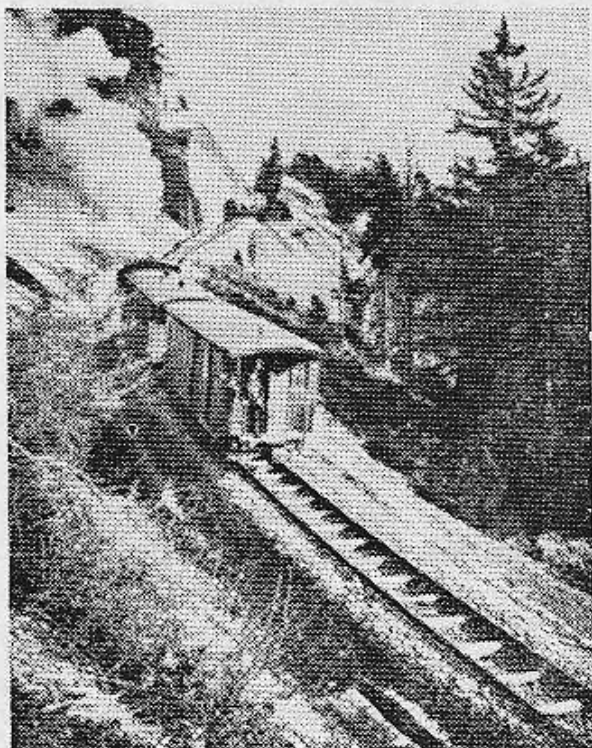
C'est déjà en 1856-57 que fut lancé le premier projet pour l'établissement d'une voie ferrée reliant Yverdon à Pontarlier via Sainte-Croix, ceci par opposition au projet franco-suisse Neuchâtel-Pon-

tarlier. C'est pourtant ce dernier qui l'emporta. Diverses études sans suite furent présentées en 1873, projets assez amusants quant aux tracés. Mais les choses sérieuses, comme on dit chez nous, virent le jour lorsque MM. Chapuis, de Nidau, et de Saussure, d'Yverdon, adressèrent aux autorités fédérales à Berne le 28 juin 1887, une demande de concession pour l'établissement d'une ligne de chemin de fer à voie étroite d'Yverdon à Sainte-Croix.

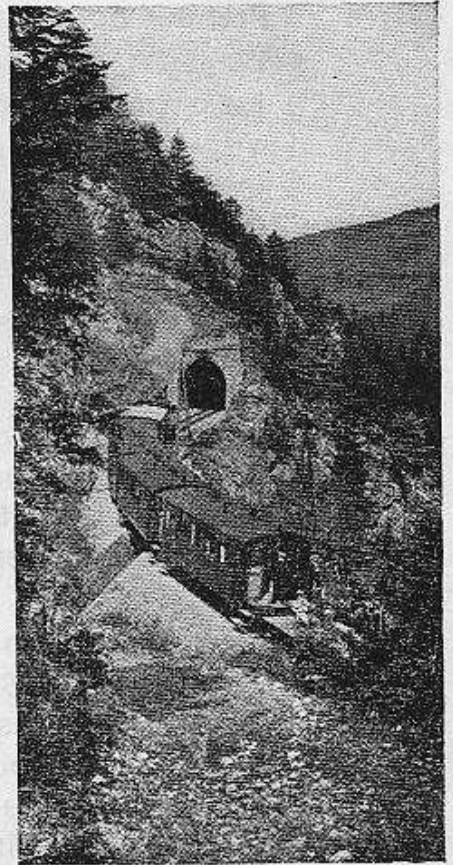
Sainte-Croix, au cours de ces années, prenait de plus en plus d'extension et durant les années 1842 à 1887, la taxation des immeubles passa dans la proportion de 1 à 9 et même plus.

Le Grand Conseil vaudois était d'accord d'allouer une subvention de Fr. 20 000.— par kilomètre de ligne, mais n'admettait pas le tracé comportant une section crémaillère de 150 ‰ dans la grande côte sous le Bullet. De nouvelles études prirent toute l'année 1889 et une partie de 1890.

La décision d'accorder le subside de Fr. 424 000.— eut lieu lors de la session du 14 août 1890. Sitôt cette nouvelle connue, la joie fut grande et une fête organisée à Sainte-Croix. A peine ces réjouissances terminées qu'une deuxième nouvelle faisant l'effet d'une « bombe » était répandue. M. William Barbey, de Valeyres-sous-



A travers les pentes raides des Aiguilles de Baulmes. (Cliché « Journal d'Yverdon ».)



Juste avant l'entrée du tunnel de Covatannaz en traction vapeur. (Cliché Y.-St-C.)

Rances, offrait, ni plus ni moins, de prendre à sa charge la construction de la ligne et exposait le jeudi 21 août 1890 ses idées devant une imposante assemblée réunie au temple de Sainte-Croix. Une réserve était de taille — suppression du trafic le dimanche — réserve acceptée de bon cœur en échange du cadeau offert par M. Barbey qui libérait également les communes du subside qu'elles devaient verser.

Une convention fut passée le 20 décembre 1890 où M. Barbey reprenait la concession de MM. Chapuis et de Saussure. L'assemblée fédérale ratifia ce transfert mais ajoutait à l'article 12, 2e alinéa : « Pendant les 25 premières années de l'exploitation, la compagnie est toutefois autorisée à suspendre le trafic le dimanche ».

Le 14 juillet 1891, les statuts étaient adoptés avec un capital de Fr. 2 300 000.— réparti en 4600 actions presque entièrement souscrites par M. Barbey lui-même.

On étudia aussi la construction d'une usine électrique avec un barrage sur l'Orbe destinée à alimenter la ligne et les localités desservies par le chemin de fer. Malheureusement, cette demande de concession fut retirée en 1892. Dommage, car ce mode de traction aurait permis d'éviter bien des dépenses ultérieures.

Premier coup de pioche

Le premier coup de pioche a été donné vers le 28 juillet 1892 entre Vuitebœuf et Baulmes, tandis qu'à Sainte-Croix on avait fait appel le 2 août 1892 aux cinq doyens de la localité, totalisant l'âge respectable de 431 ans, tout ceci pour donner plus d'ampleur à l'événement. Le terrain pour l'emplacement de la gare avait été offert généreusement par le citoyen Ami Vaucher.

La pénétration en gare d'Yverdon donna lieu à un volumineux échange de plans et correspondance et ce n'est qu'au mois d'août 1893 que la Compagnie reçut cette autorisation. Diverses difficultés surgirent avec les communes de Vuitebœuf et de Baulmes au sujet de l'emplacement des gares.

La construction de la ligne n'engendra pas de grands problèmes et en janvier 1893 déjà, les cinq tunnels étaient percés. Ce chantier donnait l'impression d'une immense fourmilière et ce n'était pas moins de 700 ouvriers qui travaillaient. Le matériel commença d'arriver au début de 1893, la gare n'étant pas encore faite, il fallut établir une voie provisoire près de l'usine à gaz pour entreposer ces véhicules.

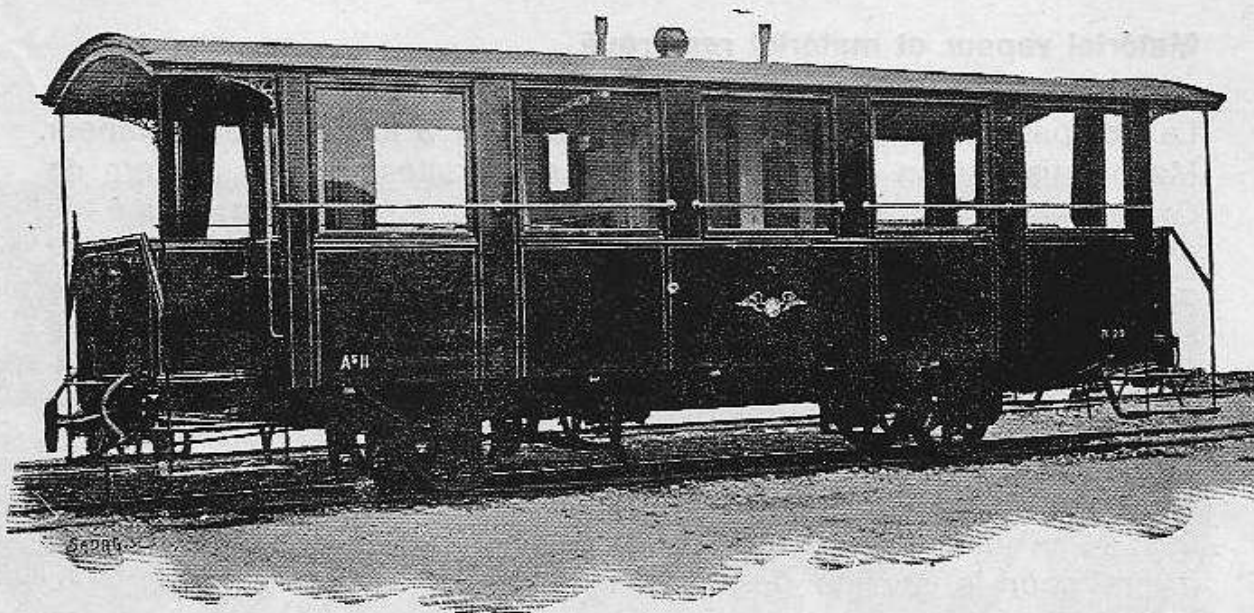
Les trois locomotives Mallet baptisées : « Reine Berthe », « Major Davel » et « Olivier » arrivèrent au début de septembre. Le premier train avec ce matériel circula le lundi 6 novembre 1893, date d'entrée pour une grande partie du personnel nécessaire à l'exploitation de la ligne.

L'inauguration officielle eut lieu par un temps très pluvieux le 17 novembre 1893, c'est-à-dire une année, trois mois et vingt et un jours après le premier coup de pioche. Je ne sais pas si de nos jours, on ferait mieux !

LE PARCOURS

Cette ligne peut être divisée en deux sections presque d'égales distances, soit la première Yverdon-Baulmes comportant un profil assez facile et la deuxième Baulmes-Sainte-Croix avec elle un profil de montagne.

C'est d'Yverdon (altitude 437,7 m.) dénommée capitale du Nord vaudois que part la voie tout en longeant sur environ 700 m. la ligne



Une des anciennes voitures voyageurs. (Cliché Y.-St.-C.)

CFF Lausanne-Neuchâtel puis s'en va à travers la campagne vers Valeyres-sous-Montagny (km. 2,957, alt. 454 m.). Ensuite c'est Essert-sous-Champvent (km. 5,530, alt. 510 m.), station située au milieu des prés. Nous continuons par une rampe douce pour arriver à Vuitebœuf (km. 8,536, alt. 593 m.) placée devant les gorges de Covatannaz. Encore un « petit bout » et c'est Baulmes (km. 11,561, alt. 634 m.), charmant village campagnard. C'est à partir de cette station que nous allons « attaquer » le véritable parcours de montagne et nous lançons à l'assaut du Jura. Voici Six Fontaines (Km 14,401, alt. 708 m) où la ligne en décrivant une grande boucle change totalement de direction pour suivre à flanc coteau les pentes rapides des Aiguilles de Baulmes. Sur cette section, la vue est très dégagée et s'étend jusqu'aux Alpes.

Perchée et dominant toute cette contrée, la halte de Trois Villes (km 19,226, alt. 910 m). Encore un petit effort et nous sommes à Sainte-Croix (km 24,167, alt. 1067,5 m), gros bourg industriel exportant sa marchandise dans le monde entier, De magnifiques buts de promenades se présentent à tous les promeneurs aimant la nature et les belles forêts du Jura. N'oublions pas les skieurs qui ont à leurs disposition de beaux champs de ski et de nombreuses remontées mécaniques.

Sur la première section la rampe moyenne est de 15,5 ‰ et sur la deuxième de 35,6 ‰.

Matériel vapeur et matériel remorqué

La compagnie reçut à l'ouverture de la ligne 3 locomotives à vapeur Mallet, disposition d'essieu $2 \times 2/2$, construites par les ateliers de Grafenstalden en Alsace. Elles pouvaient remorquer sur rampe de 44 ‰ une charge de 65 tonnes à la vitesse de 16 km/h, ce qui était remarquable pour l'époque. En 1915, 1916 et 1920, elles reçurent la surchauffe système Schmidt. Les locomotives Davel et Reine Berthe furent dotées d'une nouvelle chaudière en 1906, respectivement 1908. Le prix d'achat d'une de ces machines en 1893 : Fr. 54 600.—.

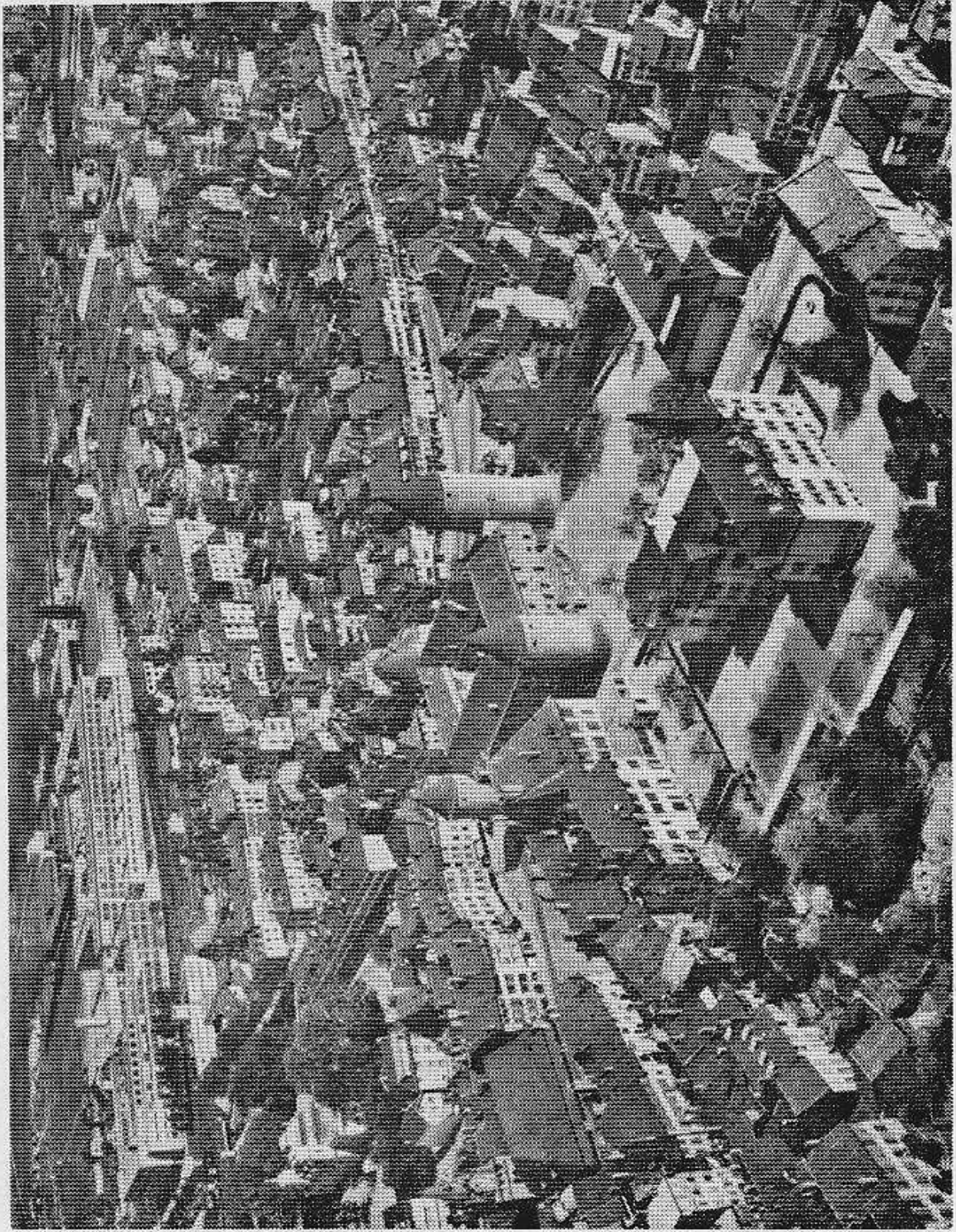
Au début, le matériel remorqué était composé de 8 C² de 40 places (les 2^{ème} classe n'apparurent qu'en 1907), 3 FZ, et 20 wagons divers pour le service des marchandises.

Le trafic augmentant, la Cie fit l'achat en 1911 d'une nouvelle locomotive à quatre essieux couplés G 4/4 de construction SLM, No de fabrique 2171 portant le joli nom d'« Aliénor ». Cette machine, marchant avec la surchauffe Schmidt, permit une réelle économie de charbon. Pour une différence de tare de + 4,6 t., ces prestations étaient d'environ 50 % supérieures aux machines précédentes, donc une référence pour SLM. Une autre particularité était l'adjonction en hiver d'un chasse-neige, car dans cette partie du Jura, la neige ne manque pas et il se forme de grosses « gonfles ». Par sa simplicité, « Aliénor » avait un peu le style des locomotives anglaises. Son prix d'achat : Fr. 56 800.—.

En 1907, la Compagnie reçut deux BC⁴ de 64 places, deux FZ et 18 wagons à marchandises afin d'assurer le trafic toujours plus conséquent.

En remplacement des trois premières locomotives présentant des signes de fatigue, la direction acheta en 1920 trois locomotives Mallet $1 + 2 \times 2/2$ provenant des chemins de fer rhétiques qui électrifièrent son réseau. Ces machines, beaucoup plus puissantes, portant les N^{os} 26, 27 et 28, construites par SLM en 1902, marchaient à vapeur saturée et furent transformées pour fonctionner selon le système de vapeur à surchauffe Schmidt. D'une tare de 47,8 t. pour un poids adhérent de 42,8 t., elles pouvaient remorquer sans difficulté 70 t. sur rampe de 44 ‰ à la vitesse de 18-20 km./h.

En 1928, on transforma aux ateliers de la Cie, les deux premiers FZ en C de 32 places. Pour répondre à l'augmentation sans cesse croissante des ouvriers montant travailler à Sainte-Croix, on fit l'acquisition de deux C⁴ de 64 places.



Yverdon vu d'en haut (cliché « Journal d'Yverdon »)

Encore en 1928, on acheta une cinquième locomotive Mallet très puissante avec disposition des essieux : $2 \times 3/3$. Cette locomotive a toute une histoire derrière elle et nous allons vous conter brièvement ses déménagements successifs. Faisant partie d'une série de 20 locomotives construites par Henschel et Sohn, à Kassel en 1916 pour le compte de la Deutsch Reichbahn, elles furent cédées à la France à titre de réparations de guerre. Cette machine fut affectée au chemin de fer économique de la Woevre puis rachetée en 1922 par le réseau de la Meuse où elle circula jusqu'en 1928, date de son transfert à Yverdon. Mais ce n'est pas tout, après avoir roulé jusqu'à l'électrification, elle changea cette fois-ci de continent pour se rendre dans un pays un peu plus chaud, c'est-à-dire au Chemin de fer franco-éthiopien Djibouti-Addis-Abéba. Lors d'essais sur la ligne de l'Yverdon-Sainte-Croix, elle remorqua 200 t. en rampe de 44 ‰ à la vitesse de 15 km./h. et 53 t. à 35 km./h., développant une puissance de 700 CV.

ÉLECTRIFICATION ET MATÉRIEL ÉLECTRIQUE

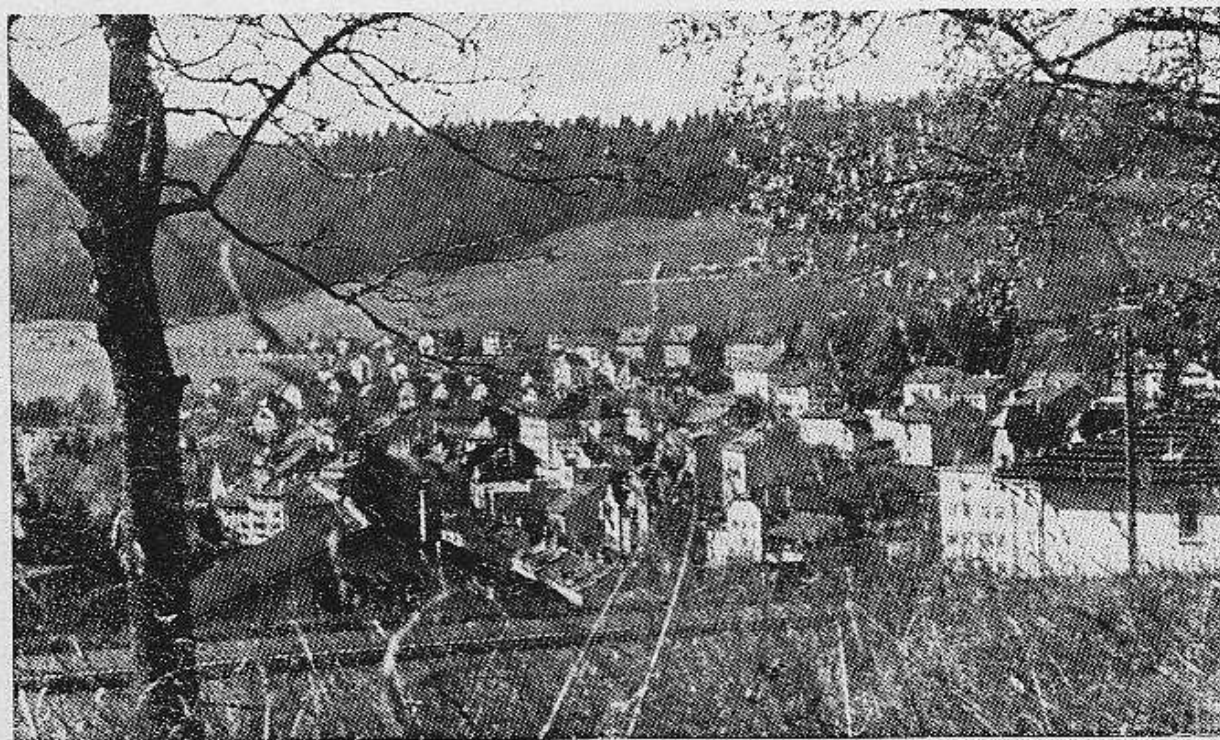
date de mise sous tension : 25.11.1945

Nous nous acheminons à grands pas vers l'électrification et les études se font pressantes pour deux raisons : a) Prix et difficultés d'obtenir le charbon ; b) Usure des locomotives nécessitant leur remplacement.

En 1943, la décision est prise de passer à la traction électrique avec tous les frais que cela entraîne. Nous nous trouvons en pleine période de guerre et les matériaux sont difficiles à obtenir.

Le choix du courant se porta rapidement sur le monophasé 15 000 V 16 2/3 p.s. fourni par les CFF en gare d'Yverdon, ce qui simplifiait énormément la tâche. Quant au matériel moteur, il devait pouvoir gravir la rampe maximum avec 80 t., ce qui exigeait une puissance d'environ 600 CV. On commanda trois ABe 4/4 et deux ABe 2/4 pouvant fonctionner en unités multiples. Tous ces véhicules sont de construction SIG (Schweizerische Industrie Gesellschaft) à Neuhausen am Rheinfall pour la partie mécanique et BBC à Baden pour la partie électrique. Deux entreprises connues dans le monde entier pour leurs bienfaitures.

Ce sont des caisses auto-portantes en tôle d'acier entièrement soudées, cabine de conduite à chaque extrémité. Les grandes baies permettent une vue dégagée. Les couleurs sont rouge pour la partie inférieure et crème pour la partie supérieure.



Le joli bourg de Sainte-Croix entouré de ses belles forêts du Jura.
(Cliché « Journal d'Yverdon ».)

Le courant capté à la ligne aérienne par un pantographe passe par un disjoncteur pneumatique ultra-rapide (temps de déclenchement 0,05 sec.) puis un câblage le conduit au transformateur principal où il est réduit à des tensions secondaires de 99 à 570 V. Les moteurs ont une puissance de 150 CV pour un poids de 850 kg. fixés rigidement au châssis du bogie. Trois systèmes de freins équipent ces véhicules, soit le frein électrique, le frein à air et le frein à main. Le frein électrique est conçu pour le freinage par récupération à la descente et des mesures faites à ce sujet ont permis de constater que l'on rend environ le 30 % du courant absorbé à la montée. Quelle économie !

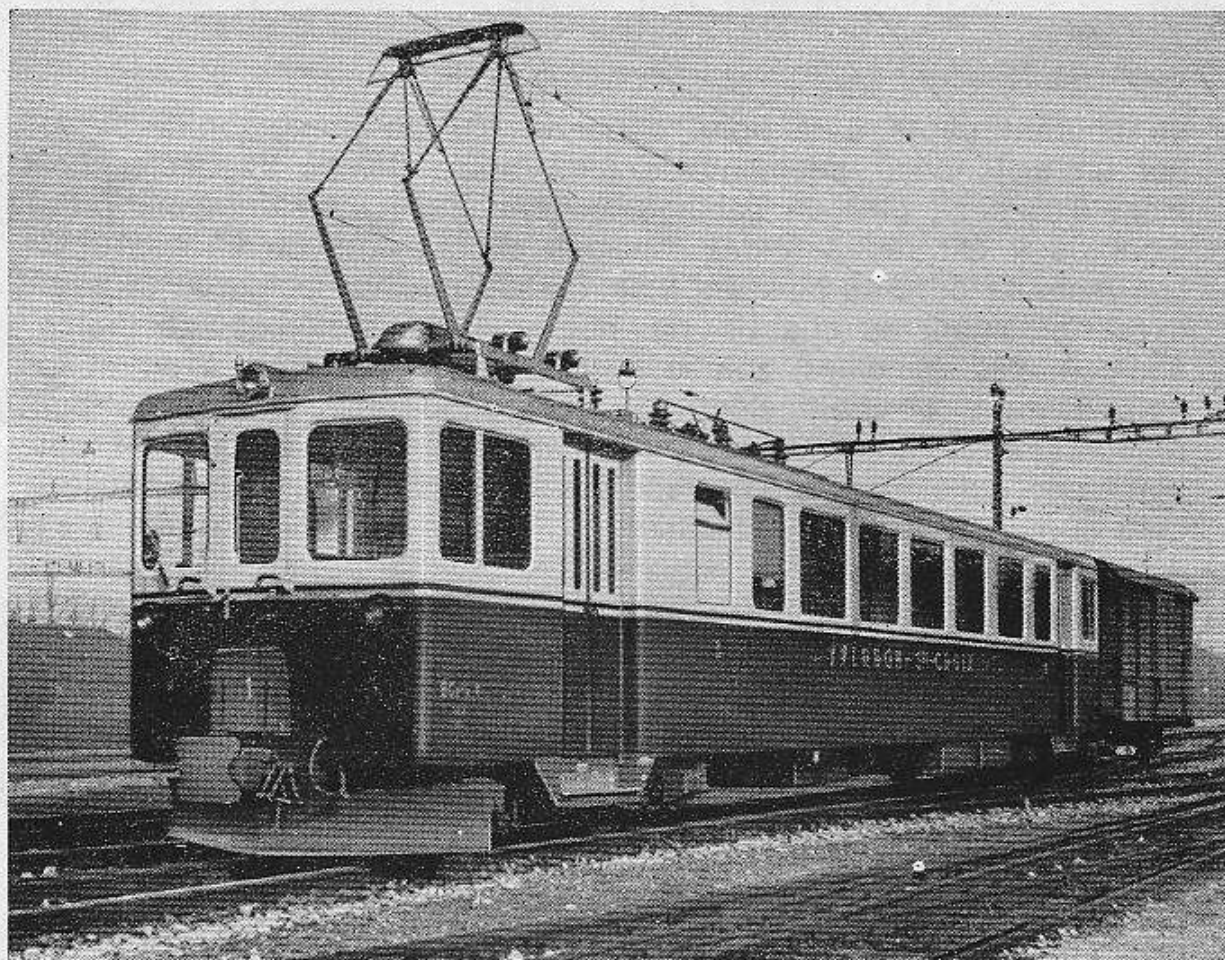
La ligne de contact montée en 1944 nécessitait l'emploi de matériaux de remplacement, du cuivre enrobant un noyau d'acier dans la proportion de 44 et 56 %. C'est la maison Kummler et Matt, de Zurich, qui a effectué la pose de cette caténaire à suspension inclinée aussi bien en alignement qu'en courbe avec contrepoids de 700 kg. tous les 1200 m. environ. A l'époque, cette caténaire faisait figure de pionnier. Elle donne une impression de légèreté et l'usure est très minime malgré le passage de nombreux trains. La distance entre poteaux varie de 25 à 50 m.

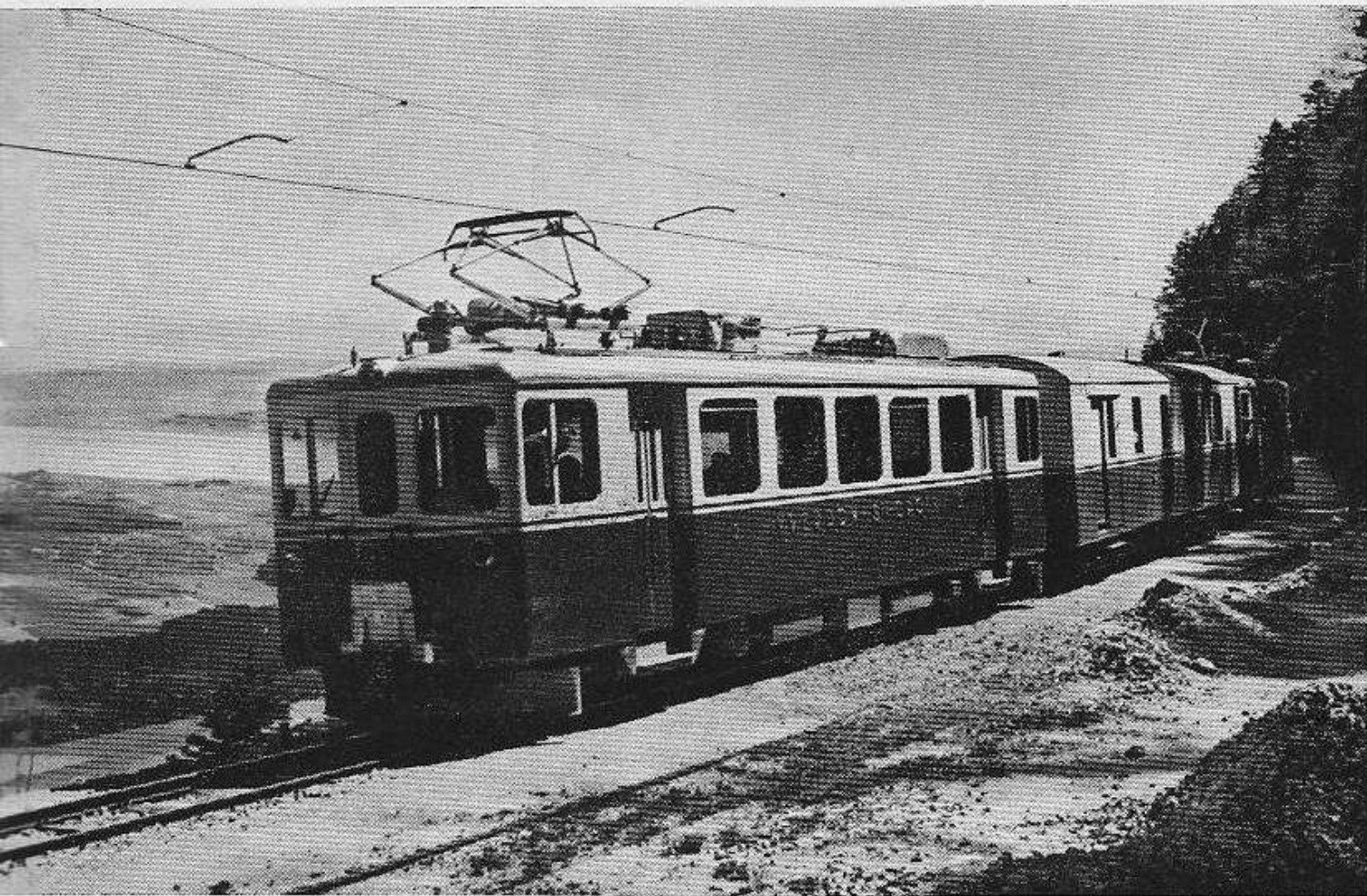
La compagnie dispose en outre d'un Te 4/4 de 700 CV monté en 1950 dans ses propres ateliers à Yverdon. Ce véhicule assure principalement les trains de marchandises.

Le dépôt-atelier du chemin de fer à Yverdon est bien équipé et exécute les révisions périodiques et l'entretien du matériel. A Sainte-Croix se trouve une remise pour loger le matériel moteur passant la nuit.

Les anciennes B² datant de l'ouverture étant presque au « bout du rouleau », on commanda pour les remplacer trois nouvelles B⁴ de 80 places, construction SWP livrées en 1968. Ce nouveau matériel est très apprécié des voyageurs tant par le roulement que par son confort.

Automotrice ABe 4/4 à Yverdon. (Cliché SIG, Neuhausen.)



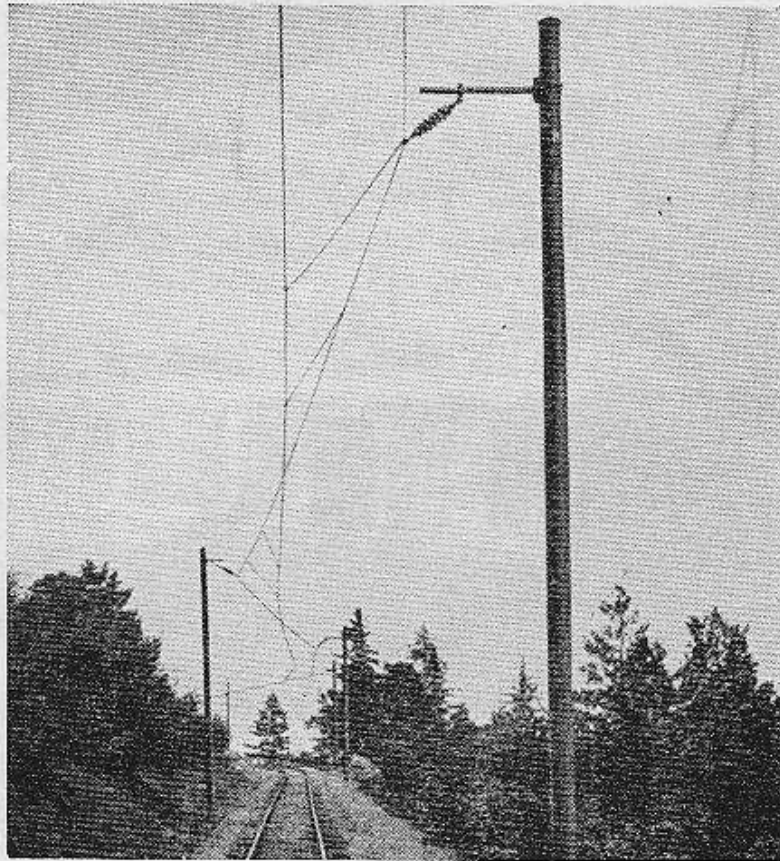


Automotrice ABe 2/4 en commande multiple encadrant le fourgon DZ4.
(Cliché SIG, Neuhausen.)

HORAIRES

Au début, trois courses AR assuraient le service, puis quatre et même cinq jusqu'à la guerre de 1914-18 pour revenir à trois jusqu'en 1923 et toujours en semaine. C'est le 20 avril 1919 que circula le premier train le dimanche. Le courrier étant encore distribué à l'ouverture de l'exploitation ce jour-là, c'est un fourgon attelé qui acheminait les messageries et les lettres d'Yverdon à Sainte-Croix.

L'amélioration de l'horaire lors de l'électrification a été considérable et a passé si l'on veut bien, du simple au double. Actuellement, ce ne sont pas moins de 13 AR voyageurs + 1 AR marchandises sans compter les courses facultatives.



Caténaire en alignement. Inclivée tantôt à gauche, tantôt à droite. Quelle souplesse. (Cliché Kummler et Matter, Zurich.)

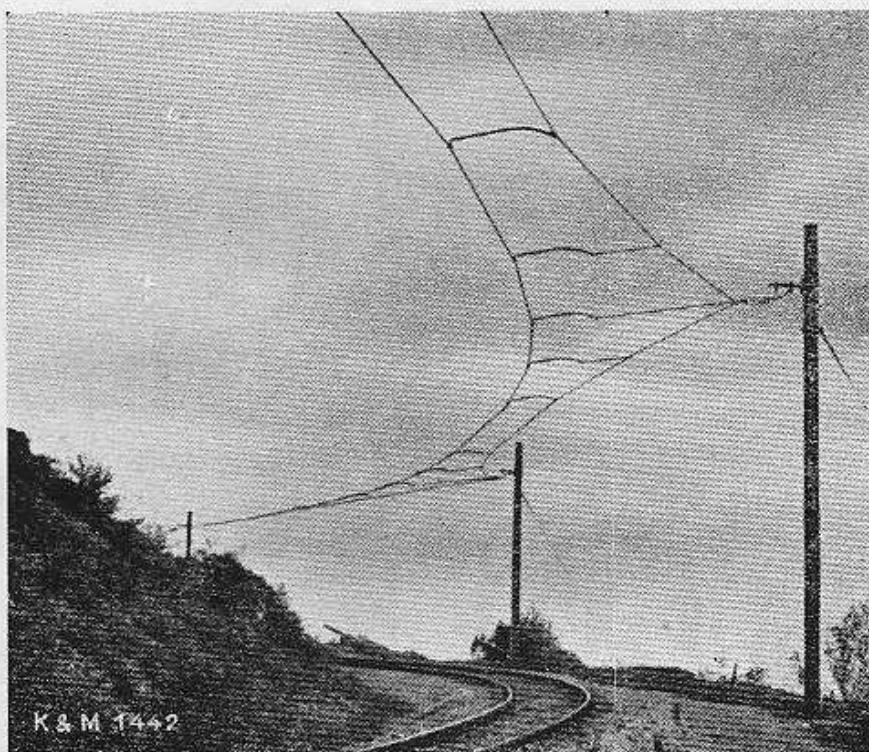
Un petit mot sur les temps des parcours : un train de voyageurs mettait pour monter d'Yverdon à Sainte-Croix :

en 1893	1.42 h.	en 1913	1.04 h.
en 1939	0.54 h.	en 1970	0.33 h.

Quelle évolution !

Trafic

Le trafic voyageurs a été en constante progression à part la période de guerre de 1914-18 et de crise des années 1930. Les cinq premières années on transporta de 45 000 à 65 000 voyageurs pour arriver en 1913 à 95 000, en 1929 à 308 000, puis une chute, en 1936 : 109 000. La progression reprend pour arriver en 1959 avec 414 710 voyageurs et en 1968, 413 152.



Caténaire en courbe. Le rayon de la ligne aérienne est parallèle avec la voie (cliché Kummler et Matter, Zurich).

Quant au trafic marchandises, il a connu bien des hauts et des bas. Le plus fort tonnage transporté a été en 1913 avec 56 000 tonnes. Actuellement il oscille autour des 17 000-18 000 tonnes. Quantité non négligeable dans le poste des recettes.

EFFECTIF DU PERSONNEL

Pendant les quatre premières années, l'exploitation était assurée par la grande compagnie de chemin de fer du Jura-Simplon.

A partir du 1er janvier 1897, elle assura elle-même son service et occupait 35 personnes, puis en 1907 : 44, en 1927 : 49 et actuellement ce sont 56 personnes réparties de la façon suivante : administration 8, gares 13, roulement 13, dépôt et entretien 13, service de la voie 9.

CONCLUSIONS

Nous avons pu constater l'évolution de cette ligne au cours de ces 77 années écoulées, évolution qui a contribué au développement certain de Sainte-Croix. A notre époque de plus en plus pressée, il



La gare de Sainte-Croix en hiver. Dans le fond le Te 4/4 n° 21 de 700 CV.
(Cliché Y.-St.-C.)

faut bien reconnaître que la ligne est toujours plus nécessaire que jamais, car maintenant, que ce soit l'auto, que ce soit le chemin de fer, nous ne saurions plus nous en passer. La Compagnie peut regarder l'avenir avec sûreté et doit tout faire pour se « maintenir dans le coup », c'est-à-dire rester compétitive. Une chose n'échappe pas à la direction, c'est l'essor touristique des hauts de Sainte-Croix qui les années à venir vont prendre une réelle importance.

Yverdon avec plus de 20 000 habitants, est une excellente source de clientèle, c'est pourquoi avec la saturation du trafic sur nos routes et un horaire adapté à cet état de fait, le trafic ira encore en augmentant.

Donc la ligne de l'Yverdon - Sainte-Croix n'est pas à « bout de souffle », mais bien au contraire, peut aller de l'avant avec confiance.

Gaston Maison.

Détails matériel vapeur

Série G	Nos	Surface de chauffe	Pression	Quantité Eau l, Charbon kg	Tare	Longueur Km hors tampons		
2 × 2/2	1-3	73,9	12	3500 1000	34,3	9015	40	1)
4/4	4	104,5	12	3000 700	38,9	9274	45	
1 + 2 × 2/2	26-28	79,0	14	3400 1000	47,3	10626	45	2)
2 × 3/3	5	116,7	13	4500 1800	54,0	11560	35	3)

1) Une de ces locomotives a été vendue au LEB.

2) Les machines 26 et 28 ont été vendues en Espagne et la 27 démolie.

3) Cette locomotive est partie au chemin de fer Djibouti-Addis-Abéba.

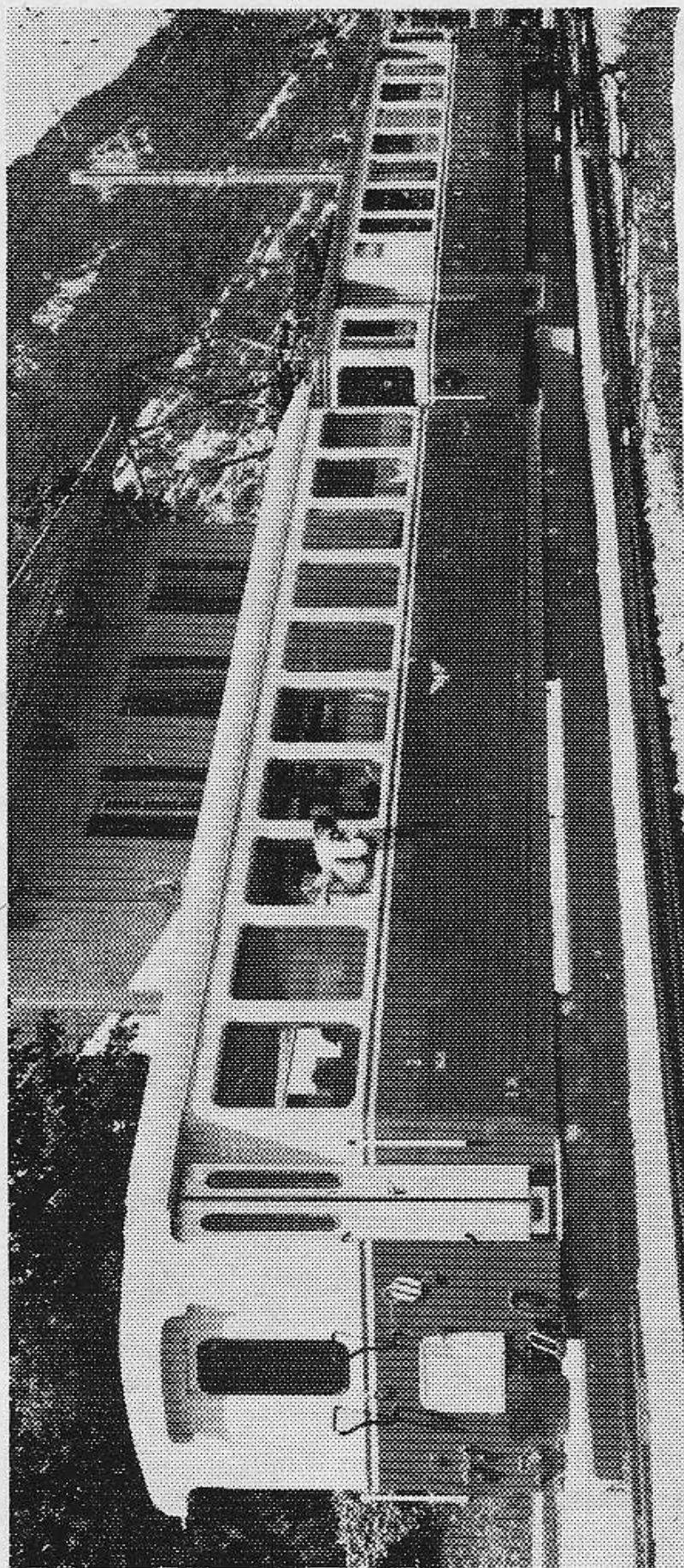
Etat du matériel actuel

Série	Nos	Année de construct.	CV	Tare	Longueur hors tampons	Nombre de places				Km	
						A	B	Stra.	Tot.		
ABe	4/4	1-3	1945	600	37	18790	12	38	6	56	65
ABe	2/4	11-12	1946/7	300	28,7	14640	8	36	6	50	65
Te	4/4	21	1950	700	39,0	12870	—	—	—	—	55
B2		22	1893/28	—	6,9	9500		40		40	50
BD2		26-27	1893/28	—	6,5	9500		32		28	50
B4		31-32	1929	—	11,2	13740		64		64	50
B4		33-35	1968	—	15,0	18000		80		80	65
DZ4		61-62	1912/45	charge	14,0	15550	—	—	—	—	50
K		101-112	1893	10	5,1	7170		—	—	—	50 4)
K		113-118	1900	10	5,2	7170		—	—	—	50
K		119-122	1912	10	5,7	7170		—	—	—	50
L		201-208	1893/06	10	4,3 4,8	7170		—	—	—	50
L3		251-252	1912	15	5,0	11070		—	—	—	50
M		301-310	1893/06	10	4,7	7170		—	—	—	50
X2		1	1930		4,7	8700		—	—	—	40 5)

4) Les K 105 et 111 n'existent plus.

5) Poids en service 12,7 t. (chasse-neige).

Dans les séries K, L, M, il y a quelques petites différences de tare d'un véhicule à l'autre.



Une des nouvelles voitures voyageurs de 80 places mise en service en 1968. (Cliché « Journal d'Yverdon ».)

Fiche technique de la ligne

Concession accordée le 27 juin 1888.
 Début des travaux : 28 juillet 1892.
 Ouverture de l'exploit. : 17 nov. 1893.
 Ecartement de la voie : 1000 mm.
 Longueur de la ligne : 24 167 m.
 Longueur totale des voies : 28 505 m.
 Long. des voies industrielles : 445 m.
 Rayon minimum : 100 m.
 Rampe maximum : 44 ‰.
 Point le plus bas : 437,7 m.
 Point le plus haut : 1 067,5 m.

Différence de niveau : 629,8 m.

Nombre de tunnels : 5.

longueur totale : 461 m.

le plus long : 165 m. (Covatannaz).

Nomb. de ponts : 20 (17 au ch. de fer).

longueur totale : 198 m.

du plus long : 73,5 m (pont Thièle).

Nombre d'aiguilles : 51.

simples : 48.

doubles : 3.

Nombre de stations : 8.

de haltes : 2.

avec barrières : 1.

Nombre de passage inférieur : 4.

à niveau : 24.

avec barrière : 1.

semi-barrières : 4.

acoustiques : 1.

croix St-André : 14.

pour piétons : 6.

Genre de courant : 15 000 V 16 2/3 p.s.

Les chemins de fer du MOB et des Rochers de Naye

vous offrent :

En été un choix merveilleux d'excursions et de marches pédestres.

En hiver Une quarantaine de remontées mécaniques, 35 km de pistes préparées.

et surtout ... une sortie avec nos voitures bar et salon, époque 1914 ou encore une soirée râclette-champêtre aux Rochers de Naye.

Renseignements et documentation :

Service de publicité MOB, 1815 Clarens, tél. (021) 61 55 22.

LIBRAIRIE
PAYOT

Connaissez-vous
notre rayon de livres
sur les chemins de fer ?

Nous vous invitons
à nous faire une visite.
Vous serez surpris.

Rue de Bourg 1

Tél. (021) 22 84 22

Le spécialiste du modèle réduit

Toutes les marques : Märklin - Trix - Trix Express - Fleischmann Riva-rossi - Lehmann - Atlas - Peco - Röwa - Rapido - Liliput - Hag.

Accessoires complets pour la construction de maquettes.

Schmidt St-Laurent sa

place St-Laurent 1003 Lausanne ☎ (021) 22 93 75



Par le

Chemin de fer A.S.D.

à la conquête du

Glacier des Diablerets

3000 m

Restaurant panoramique. Ski toute l'année.

Renseignements : Direction ASD, Aigle, tél. (025) 2 16 35.
Office du tourisme, Diablerets, tél. (025) 6 43 58.