

## En marge du 50<sup>e</sup> anniversaire de la Société des Auto-Transports de la Vallée de Joux

*Der Dampfer «Caprice» bei Le Pont, nach einer Postkarte von 1904  
Le vapeur «Caprice» quitte Le Pont, d'après une carte postale de 1904  
Il vaporetto «Caprice» lascia Le Pont, secondo una cartolina postale del 1904*

*Autobus der AVJ Anno 1920  
Autobus de l'AVJ en 1920  
Autobus dell'AVJ nel 1920*

### *Un peu d'histoire*

La colonisation de la Vallée de Joux ne commença qu'au XIV<sup>e</sup> siècle, bien qu'un couvent fut construit au Lieu au VI<sup>e</sup> siècle par des moines venus de Saint-Claude. Une autre communauté religieuse fit ériger un couvent en 1520 sur la rive sud du lac, à l'emplacement du village actuel de L'Abbaye, d'où son nom sans doute. Une tour romane constitue le dernier vestige du monastère construit par saint Norbert en 1126.

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 effet, les quelque 3000 wagons de glace annuellement exportés représentaient un trafic assez important pour justifier la construction de cette voie de communication.

Le chemin de fer Le Pont-Vallorbe fut ouvert à l'exploitation le 31 octobre 1886. Dès 1890, il donna la correspondance au bateau à vapeur sur le lac de Joux. Ce service de navigation à plus de 1000 m d'altitude ne pouvait être assuré que pendant la saison d'été. C'est surtout ce qui ruina l'entreprise de navigation dont les unités en service furent tout d'abord «L'Abeille», 1887, puis «Le Caprice», 1889, tous deux à vapeur, et «Le Matin», 1912, avec moteur à hélice, qui navigua jusqu'en 1914.

L'idée d'un train étant lancée, autorités, particuliers et comités se mirent à l'œuvre pour mettre rapidement sur pied la ligne de chemin de fer. On s'arrêta au projet Pont-Brassus. Mais sur quelle rive du lac passerait la ligne? Cette question «ferrugineuse», comme le relate un procès-verbal daté du 4 juillet 1896, divisa les Combiens pour la première fois dans leur histoire, et provoqua des empoignades qui parfois dégénérèrent en horions. On vit des Conseils communaux in corpore parcourir les deux tracés, reçus magnifiquement par les villages concernés, ce qui provoquait une euphorie générale, mais n'avancait rien aux négociations. Finalement, ce fut le trajet par Le Lieu qui l'emporta.

Sur l'autre rive la déception fut vive et la réaction immédiate, puisque le 8 avril 1897, on lance une initiative en faveur de la construction d'un chemin de fer électrique qui passera du «Bon côté». Devant l'énormité des frais, cette affaire n'eut pas de suite et la diligence postale continua son service, en reliant Le Pont au Sentier, en passant par L'Abbaye-Les Bioux-L'Orient. Si elle ne donnait guère satisfaction, cette période ne manqua pas de charme. Les anciens se souviennent encore de la grosse voiture jaune à deux chevaux, conduite par un postillon dont l'un d'eux fut particulièrement célèbre par son beau caractère, sa serviabilité et sa bonne humeur. On l'avait surnommé Beltoni (certaines mauvaises langues orthographiaient «Belle au nid»). Il laissait souvent les gosses s'agripper à la portière pour sauter sur le marchepied arrière et se faire transporter ainsi de l'école à la maison. Quand la neige

était trop mauvaise, il prenait un traîneau à un cheval, et lorsque le cheval n'en pouvait plus, il portait lui-même le courrier devenu pressant. Durant la guerre 1914-1918, l'administration des postes réduisit le nombre des courses postales. La Commune de L'Abbaye prit en charge les frais d'une course supplémentaire Le Pont-Les Bioux.

### *La Société des Auto-Transports de la Vallée du Joux*

C'est dans les conditions citées qu'une motion est déposée au Conseil communal de L'Abbaye en 1918 pour l'étude d'un service automobile desservant la Vallée par la rive droite du lac. Cette motion est acceptée et une commission dépose un premier rapport concluant à la constitution d'une Société, la Commune garantissant la prise en charge des actions non souscrites par les Administrations et le public.

La Société anonyme des Auto-Transports de la Vallée de Joux (AVJ), aux Bioux, pour l'exploitation d'un service automobile sur la rive droite du lac, est constituée le 11 mai 1920. Le capital-actions de 160 000 fr. est représenté par 1600 actions nominatives de 100 fr. chacune, souscrites pour un tiers par le public et pour deux tiers par les communes et les villages.

Le conseil d'administration, composé de sept membres, se met rapidement à la besogne. En l'espace de douze mois, il tient trente séances, sans autre rétribution qu'une carte de libre parcours sur les voitures de l'entreprise. La hausse des prix survenue après la Première Guerre mondiale bouleverse complètement le plan financier. La jeune entreprise a donc de grosses difficultés à surmonter, mais grâce à l'appui des communes intéressées et des actionnaires, elle résiste à cette crise.

La question de l'ouverture des routes en hiver donne lieu de nombreuses études et essais. Tout au début, le camion Saurer 45 HP est équipé de trois hélices placées à l'avant, et travaillant à angle droit avec la direction du véhicule. L'idée n'est pas mauvaise mais on avait mal estimé le poids et la quantité de la neige. Il faudrait un moteur supplémentaire pour actionner les hélices. L'essai tourne court. L'AVJ est une des premières entreprises à imaginer de remplacer les chevaux par le camion pour traîner le triangle de bois utilisé alors, en attendant que, un peu partout, on étudie la question des étraves et lames biaises telles qu'elles sont encore utilisées de nos jours. C'est après beaucoup d'essais que le profil des engins évolue pour en arriver à la conception actuelle et, dans ce domaine comme dans d'autres, l'AVJ a fourni sa large contribution. En 1935, on vote l'acquisition d'une grosse machine à chenilles, équipée d'une turbine. Cet engin fait sensation, mais il est très lourd et ne se déplace que très lentement.

Au cours des années, l'entreprise se développe, bien que la Deuxième Guerre mondiale provoque un ralentisse-

Le Pont



in reira-reix vor du Janren  
A Pétra-Félix il y a 50 ans  
Cinquant anni fa a Pétra-Félix

25.

L'Abbaye und der Joux-See  
L'Abbaye et le lac de Joux  
L'Abbaye e il lago di Joux

Joux-See und Dent-de-Vaulion  
Le lac de Joux et la Dent-de-Vaulion  
Il lago di Joux e la Dent-de-Vaulion



ment. L'AVJ dispose maintenant d'un parc de matériel important. Il reste cependant de nombreux problèmes à résoudre, notamment en ce qui concerne le transport des ouvriers et des écoliers durant les heures de pointe où il faudrait disposer de véhicules et de conducteurs en suffisance. Il faudrait aussi améliorer les liaisons avec la région limitrophe à la Vallée de Joux, Bois d'Amont—Les Rousses sur territoire français. L'équipement touristique de cette région se développe rapidement et une bonne correspondance avec Vallorbe la mettrait à quelques heures de la capitale française. L'utilisation rationnelle des camions durant la saison d'hiver pose également certains problèmes.

Forte de son expérience et des difficultés vaincues, l'AVJ, sous l'impulsion d'une direction dynamique, se tourne crânement vers l'avenir, qui sait, vers son centenaire. (Tiré de la brochure du 50<sup>e</sup> anniversaire) G

#### Parc actuel des véhicules de l'AVJ

Service des transports	Nombre de pl.	Année d'acquisition
1 car FBW	40	1955
1 car Saurer	30	1948
1 car Saurer 2H	30	1961
1 car Mercedes	26	1963
1 bus Taunus	15	1969
1 camion Berna TT		1962
1 camion Saurer		1958
1 camion MAN		1968
1 camion Saurer OM		1965
1 remorque postale		
2 remorques basculantes pour jeep		
1 Unimog		1964
1 Unimog		1968
1 Unimog		1969
1 Jeep		1965

#### Service de déneigement

2 fraiseuses à neige Boschung montées sur Unimog	1968 + 1969
1 fraiseuse à neige Peter montée sur Unimog	1964
1 sableuse automatique portée Pietsch	1963
1 saleuse automatique tirée Pietsch	1969
1 camion-saleuse (ancien car Saurer 26 pl. transformé)	1969
2 étraves Type Meier, ouverture 6 m	
1 étrave Type Schmid/Boschung, ouverture 4,50 m	
1 lame biaise Type Schmid/Boschung, ouverture 5 m	
1 camion Berna usagé comme véhicule de réserve pour les travaux de déneigement	

22