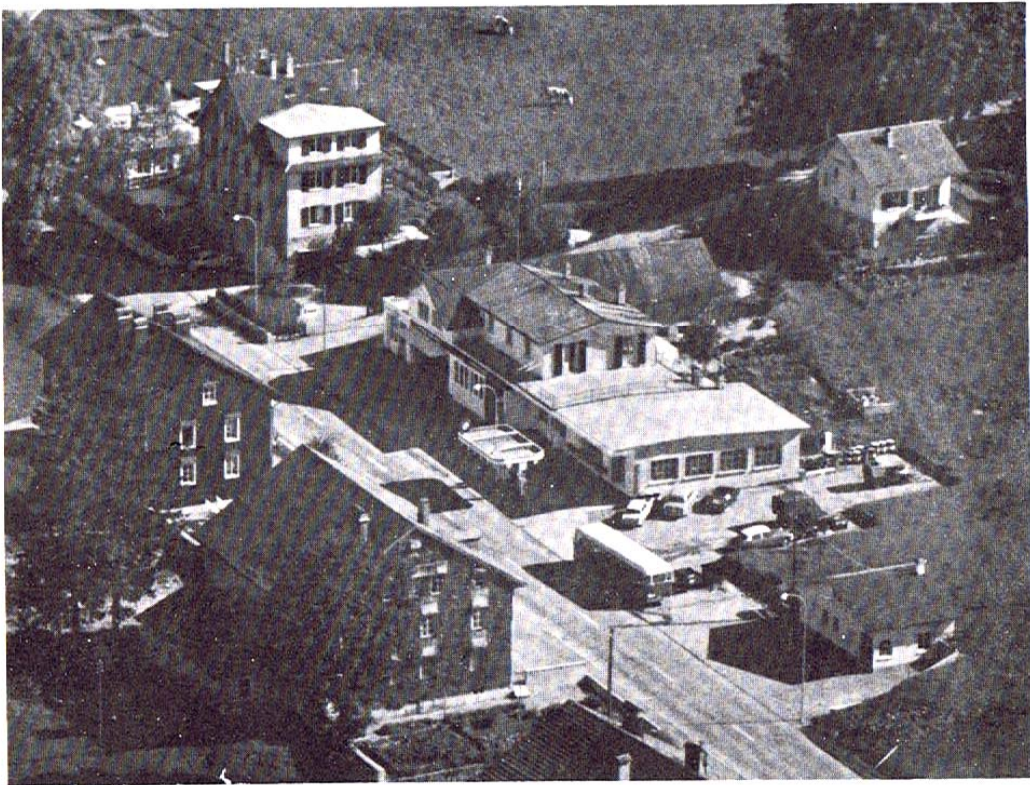




1920-1970



50e anniversaire

AUTO - TRANSPORTS DE LA VALLEE DE JOUX S.A. - Les BIOUX

Membres du Conseil d'administration

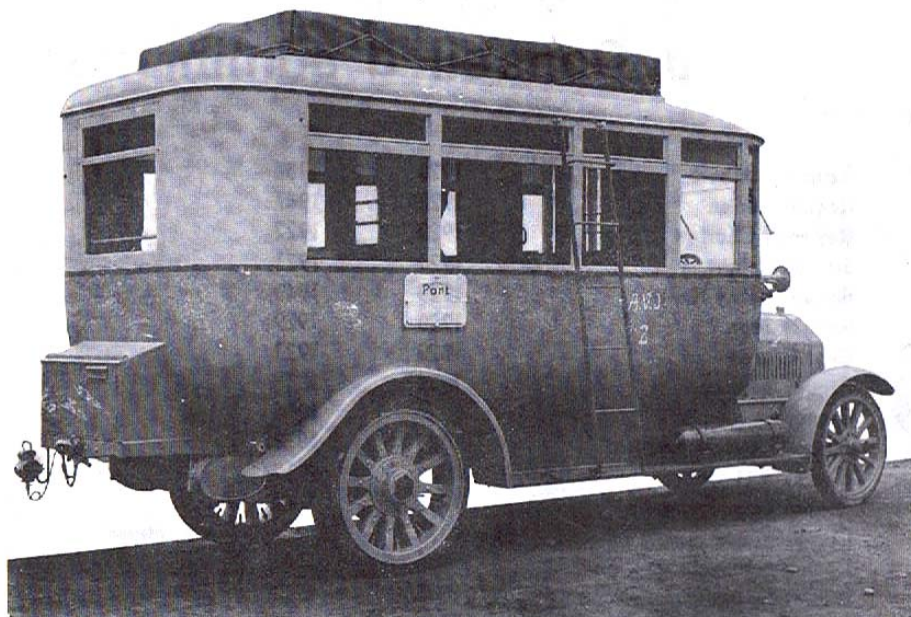
Reymond Albert	1920	1952	
Rochat Adrien	1920	1947	
Reymond Charles	1920	1922	
Simond Robert	1920	1921	
Rochat-Golay Henri	1920	1940	
Rochat Jean	1920	1929	
Capt Ernest	1920	1921	
Piguet Maurice	1921	1944	
Grandjean Louis	1921	1936	
Berney Louis-François	1922	1934	
Berney William	1929	1950	
Rochat Jean-François	1934	1945	
Clerget Henri	dès 1936		secrétaire
Rochat-Massy Jules	1940	1962	
Bornet François	1945	1960	
Rochat Charles-Edouard	dès 1946		président
Rochat Samuel	1947	1964	
Reymond Marcel	1950	1966	
Benoit Pierre	dès 1953		vice-président
Truan John	dès 1960		
Rochat Julien	dès 1963		
Goy Pierre	dès 1964		
Lanthemann Charles	dès 1966		

Directeur :
Roh Armand

Vérificateurs des comptes actuels :

Reymond Marius
Rochat Richard
Rochat Jean - Emmanuel

15 nov. 1920



UN PEU D'HISTOIRE

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 rendement en paraissant assuré, ce qui fut vrai jusqu'à l'apparition des frigos et autres installations pour la fabrication de la glace artificielle.

Le train parvenant au Pont, il était logique de prévoir le prolongement de la ligne jusqu'à l'autre bout 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, voisin du Sentier, mais il ne pouvait être assuré que durant la belle saison, après la débacle des glaces et en attendant 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 "L' Abeille", puis "Le Caprice", tous deux à vapeur, et "Le Matin", avec moteur à hélice, qui navigua jusque vers 1914.

L'idée d'un train étant lancée, autorités, particuliers et comités se mirent à l'oeuvre pour mettre rapidement sur pied cette nouvelle voie de communication. On s'arrêta au projet Pont-Brassus. Le principe étant admis, il s'agissait de déterminer sur quelle rive du lac de Joux le train passerait. Cet-

te question "ferrugineuse", comme le relate un procès-verbal daté du 4 juillet 1896, divisa les combiers pour la première fois dans leur histoire, et provoqua des empoignades qui parfois dégénérent même 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 à l'affaire. Finalement ce fut le tracé par Le Lieu qui l'emporta.

La déception fut vive sur l'autre rive et la réaction immédiate, puisque le **8 avril suivant on lance une initiative en faveur de la construction d'un chemin**



La vieille diligence

de fer électrique qui passera du "bon côté", mais 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. Cette période, si elle ne donnait guère satisfaction, ne manqua pas de charme. Les anciens se souvenaient 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 Belloni (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 petit 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, et la Commune de l'Abbaye prit en charge les frais d'une course supplémentaire Le Pont - Les Bioux.

C'est dans ces conditions qu'une motion fut 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 fut prise en considération et une commission fit une première étude concluant à la constitution - sous les auspices de la commune - d'un comité d'initiative provisoire chargé de continuer les préliminaires et de passer à la constitution d'une Société, la Commune garantissant la prise en charge des actions non souscrites par les Administrations et le public.

Faisaient partie de ce comité :

MM. Berney Louis-François, syndic de L'Abbaye, Les Bioux,
Reymond Charles, fabricant, Les Bioux,
Reymond Albert, négociant, Le Brassus,
Capt Ernest, municipal, L'Orient,
Baud Albert, géomètre officiel, Le Sentier,

4.

Rochat-Golay Henri, député, Le Pont,
Simond Robert, négociant, L' Abbaye.

Le procès-verbal de la constitution de la société anonyme des Auto-Transports de la Vallée de Joux, A. V. J., aux Bioux, pour l'exploitation d'un service automobile sur la rive orientale du lac, porte la date du 11 mai 1920. Il est instrumenté par le notaire Christen, sous la présidence de M. L. -F. Berney, syndic. Le capital-actions, soit Fr. 160' 000.-, représenté par 1600 actions nominatives de Fr. 100.- chacune a été souscrit environ un tiers par le public et deux tiers par les communes ou fractions de commune, entr'autres 494 par celle de l'Abbaye, 245 par les usagers du Risoud, 100 par le village des Bioux, 80 par celui de l'Abbaye et 40 par celui du Pont, tandis que la commune du Chenit en prenait 32, le village de l' Orient 10 et le village du Brassus 8.

Les statuts adoptés alors ont été modifiés en 1923 - 1935 - 1951 et 1964.

Le Conseil d'administration, composé de sept à onze membres, s'est constitué comme suit :

Président :	Reymond Albert, commerçant	Le Brassus
Vice-Président :	Rochat Adrien, municipal	Le Pont
Caissier, chef d'expl. :	Reymond Charles, fabricant	Les Bioux
Secrétaire :	Simond Robert, commerçant	L' Abbaye
Membres :	Capt Ernest, municipal	L' Orient
	Rochat-Golay Henri, député	Le Pont
	Rochat-Piguet Jean, municipal	Les Bioux.

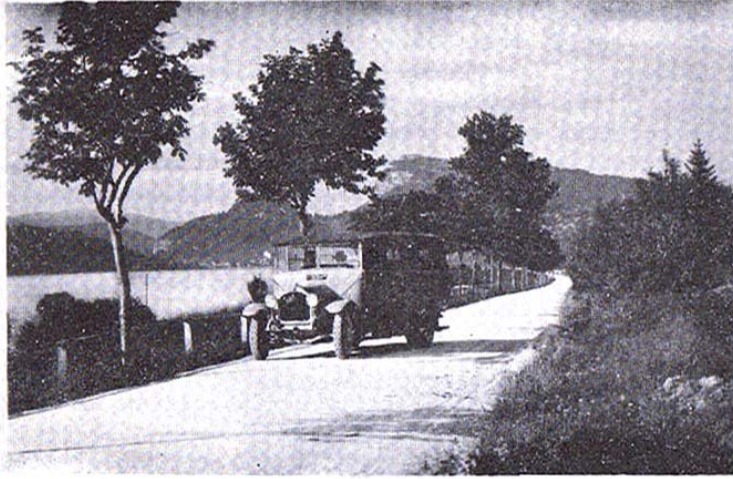
Ce conseil s'est mis très rapidement à la besogne. En l'espace de douze mois, il a tenu trente séances, sans autre rétribution qu'une carte de libre parcours sur les voitures de l'entreprise. Par suite de la hausse des prix survenue après la fin de la première guerre mondiale, le plan financier a été complètement bouleversé. C'est alors que la Commune de l'Abbaye, outre la couverture de la part du déficit non prise en charge par l'administration des postes, a octroyé un prêt de Fr. 40' 000.- à 6 % garanti par tous les biens de la Société et, de plus, les actionnaires ont consenti une réduction de 50 % sur la valeur des actions. Cette dernière mesure n'a, il est vrai, pas apporté de nouveaux capitaux, mais elle a permis d'assainir le bilan ainsi que le compte des profits et pertes, écartant ainsi la perspective d'une liquidation de la Société.

Entre temps, il avait été demandé à plusieurs reprises une aide financiè.

re à la commune voisine, mais devant sa réponse négative, le parcours Le Sentier - Le Brassus par Le Campe, très déficitaire, a été abandonné. Cependant le village du Sentier a voté une subvention annuelle de Fr. 150.- qu'il a maintenue à ce jour.



A Pétra-Félix, il y a 50 ans.



La question de l'ouverture des routes, en hiver, a donné lieu à de nombreuses études et essais. Au tout début, Monsieur Charles Reymond avait équipé son camion Saurer 45 HP de trois hélices placées à l'avant, et travaillant à angle droit avec la direction du véhicule. L'idée n'était pas mauvaise, mais on ne s'était pas rendu compte du poids et de la quantité de la neige. Il aurait fallu un moteur supplémentaire pour actionner les hélices, qui auraient dû être beaucoup plus puissantes. L'essai tourna court. L'A.V.J., une des premières, imagina 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 biaisées telles qu'elles sont utilisées de nos jours. C'est après beaucoup d'essais que le profil des engins a évolué pour en arriver à la conception actuelle et, dans ce domaine comme en d'autres, l'A.V.J. a fourni sa large contribution. Le président du Conseil, M. Albert Reymond, était à l'avant-garde, ne ménageant ni son temps ni sa peine, et cela n'a pas été sans nécessiter de gros frais de construction. En ce temps-là, l'Etat ne subsidait les engins de déblaiement que s'ils étaient acquis par des communes et il fut même un moment question que le Département des Travaux publics se chargerait du déblaiement des routes, comme cela se pratique pour Les Mosses.

En 1935 fut votée l'acquisition d'une grosse machine à chenilles, équipée d'une turbine. Cet engin fit sensation, mais il était très lourd et ne se déplaçait que très lentement. Il fit cependant du travail utile et fut même demandé par l'armée, en 1942, pour faire des essais au Col des Mosses. Recette : Fr. 5' 000.-.

De très gros problèmes sont à résoudre, notamment en ce qui concerne le transport des ouvriers et écoliers durant les heures de pointe où il faudrait disposer de véhicules et de conducteurs en suffisance.

A étudier :

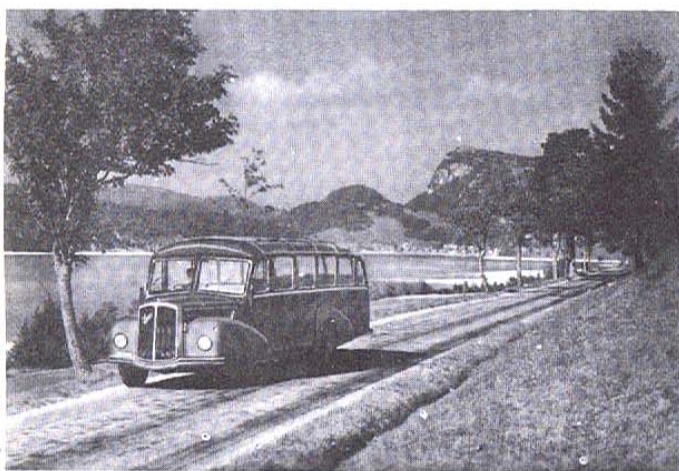
Le raccordement rapide de la Vallée avec les centres ferroviaires, la liaison avec la région limitrophe Bois d'Amont - Les Rousses, dont l'équipement touristique se développe d'une façon spectaculaire. La correspondance par

6.

Vallorbe la mettrait à quelques heures de la capitale française.

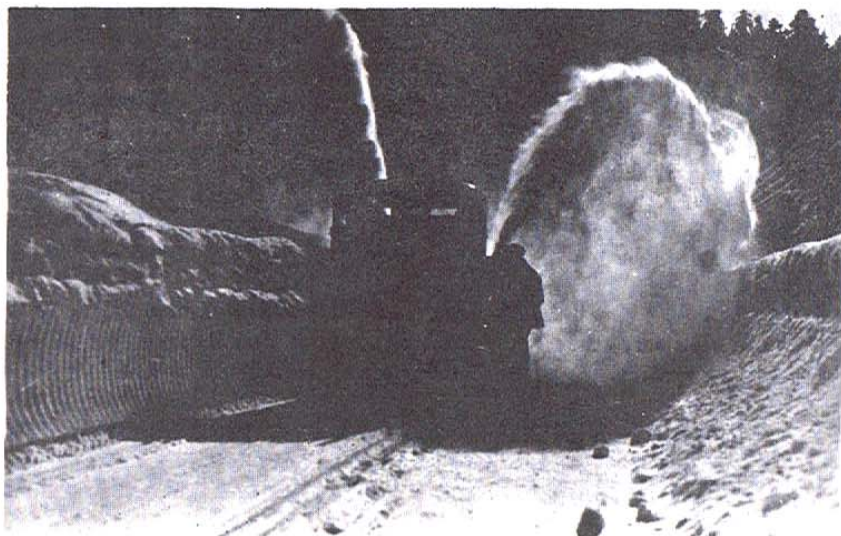
L'utilisation rationnelle des camions durant l'hiver. Ceux-ci doivent rester équipés de chasse-neige, et disponibles à chaque instant, sans possibilités de changement de chantier. Les heures d'immobilisation au garage finissent par agir sur le moral des chauffeurs et ne sont pas sans influence sur celui des responsables, car elles coûtent très cher. Il y a là un élément dont on devrait mieux tenir compte lors des discussions avec les intéressés.

Cependant, forte de son expérience et des difficultés vaincues, l'entreprise A. V. J. reste au service du pays, de la Vallée de Joux, tout particulièrement de la commune de l'Abbaye qui ne lui a pas ménagé son appui financier, avec le sentiment de sa responsabilité et sa volonté de toujours mieux SERVIR.



En Groenroud

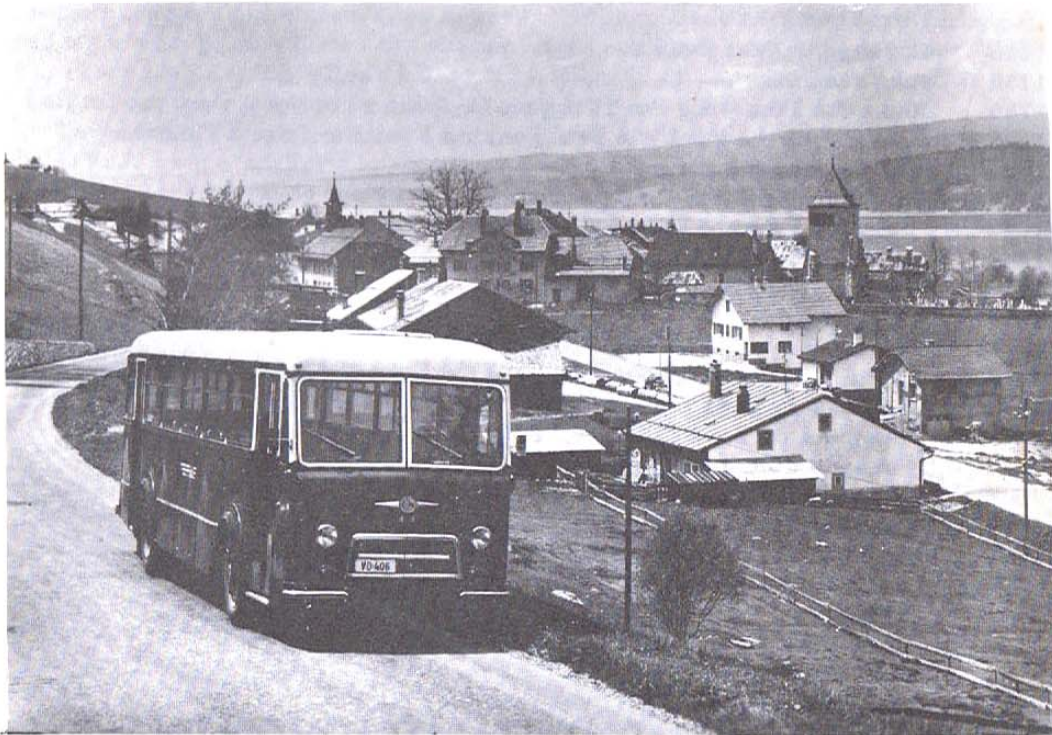
La
fraiseuse
Peter
vers
1940



La Vallée de Joux sort de son isolement

- 1766 Passage du Marchairuz
- 1770 Route L' Abbaye - Le Pont
- 1780 Route Le Pont - Le Brassus par Le Sentier
- 1825 Courrier à cheval 3 fois par semaine Romainmôtier - Cossonay
- 1833 Les premiers facteurs
- 1840 Courrier quotidien Romainmôtier - Cossonay
- 1844 Courrier à deux chevaux
- 1845 Route du Bois d' Amont
- 1858 Courses postales sur Les Rousses
- 1860 Télégraphe
- 1862 Courses postales sur Orbe
- 1870 La diligence descend à Croy. Inauguration Eclépens - Vallorbe
- 1872 Projet chemin de fer Vallorbe - Les Rousses
- 1873 Construction route Le Campe
- 1881 Demande de concession pour la compagnie des glacières
- 1886 Début emploi des triangles. Inauguration du Vallorbe - Le Pont
- 1887 Essai de navigation avec "L' Abeille"
- 1889 Mise en service du "Caprice"
- 1891 Concession rive orientale Bois du Cyclone
- 1896 Téléphone
- 1898 Electricité Le Brassus et Les Bioux (Chez Grosjean)
Usine Vers la scie
- 1899 Inauguration Pont-Brassus
- 1912 Fin du "Caprice" remplacé par "Le Matin"
- 1916 Inauguration Nyon - Morez. Nouveau projet Brassus - Les Rousses
- 1928 Route de Mouthe
- 1938 Electrification Pont - Brassus





Quelques glanures...

Quelques glanures dans les procès-verbaux résument l'histoire et même la petite histoire, surtout dans les temps héroïques du début de l'entreprise et lors de la guerre 1939-1945.

- 1920 Discussion achat camion Ch. Reymond avec hélices chasse-neige,
2 chauffeurs, selon "modèle" A. V. O.
Obligation d'assurer le service postal dès le 22 juin (Berliet)
Courses d'information à A. T. J. et A. V. O.
Commande de 6 bancs de chêne pour équiper le camion.
Bois d'Amont : M. Lacroix, maire, demande étude pour prolongation
des courses en France.
22 juin, achat Berliet : Fr. 10' 500.--
8 juillet, refus d'acheter camion Ch. Reymond sans expertise.
12 août, Ch. Reymond ne veut plus assumer la charge de chef
d'exploitation.

- 1921 14 septembre : envisagé auto en été, chevaux en hiver.
26 novembre : achat camion Ch. Reymond.
Emprunt de Fr. 40'000.- à 6 % à la commune de l'Abbaye, biens de la Société en garantie.
Suppression des courses Le Sentier - Le Campe - Le Brassùs dès le 10 janvier 1922.
- 1922 Mise en soumission courses par traîneau : soumission Gustave Rochat.
30 novembre : demande de subside au Chenit, faute de quoi ???
Vente de la remorque à long bois.
- 1923 Novembre : expertise des comptes : dépenses normales, recettes insuffisantes.
- 1924 Tarif des facteurs de l'Orient pour transport du courrier restant en panne au Sentier.
Précautions à prendre pour transports de valeurs par courriers à pied.
Les P. T. T. admettent de prendre en charge le 50 % du déficit, max. Fr. 5'000.- rétroactif.
L'A. V. J. prête Fr. 15'000.- à la commune de l'Abbaye, 6 %.
- 1925 Transformation d'une des voitures en car décapotable avec vitres latérales mobiles. C'est le premier du genre et il fait sensation lors de l'expertise cantonale.
Remplacé pneus pleins par pneumatiques.
- 1928 Convention entre les trois communes. Achat d'un tracteur Fordson pour le déblaiement des neiges. Ce véhicule, équipé d'une lourde étrave métallique, fit sensation. Il fut spontanément appelé "Le Krassine" comme le brise-glace russe célèbre à cette époque.
- 1929 Nouvelles tractations C. F. F., P.-B. pour liaison avec La Cure.
Vente carrosserie à Bon Accueil : Fr. 100.- rendue sur place.
- 1930 Jubilé 10 ans, course avec actionnaires Nyon - St-Cergues.
- 1931 Décidé achat chassis FBW. 45 HP., avec étrave, 6 roues, mais attendre (crise).
- 1933 Orage au sujet des cartes de libre parcours. Initiative Arnold Reymond.
- 1934 Acquisition d'un camion F. B. W. 6 roues, avec triangle métallique et carrosserie amovible pour autocar de 30 places.
Remercié M. Grandjean, chef d'exploitation.
Engagement de M. P.-E. Piguët, réorganisation, agrandissement du garage.
- 1935 Triangles avec étraves. L'atelier fait de bonnes affaires. Voté agrandissement du garage (plus profond) et appartement.
Modification des statuts pour une nouvelle activité.
- 1936 Vente du car Berliet. Achat Saurer 15 places. Participation PTT ramenée de Fr. 7'008.- à Fr. 5'000.- = impossibilité de continuer l'exploitation.

10.

- 1937 Tractations avec l'Etat, notre fraiseuse Peter est trop lente.
La commune de l'Abbaye renouvelle sa garantie au déficit de
Fr. 5'000.- par an.
- 1938 Construction d'un appartement sur le garage.
En accord avec la Municipalité : dédoublement de la comptabilité.
Le chassis du car 51 places étant trop faible sera remplacé par Saurer.
- 1939 11 mai : offert une paire de jumelles à Albert Reymond qui ne veut pas
d'argent.
C'est la guerre. Le car, 1 camion et 1 chauffeur sont mobilisés.
Envisagé de plus une nouvelle réduction du personnel, mais l'atelier
permet d'occuper à satisfaction.
- 1940 Agrandissement de l'atelier. Démarches pour carburant, surtout pour
les triangles. Etudes gazogène, non admis par les PTT. Réduction
horaire.
- 1941 Aménagement d'un autobus électrique qui donnerait satisfaction, mais
qui ne pourra guère circuler, suite aux ordonnances concernant les
pneumatiques et les réductions obligatoires de courses. C'est un in-
vestissement de capitaux qui coûtera fort cher.
Valjoux demande des courses ouvrières. On peut satisfaire.
Emprunt au Crédit Mutuel, garantie personnelle des membres du Conseil.
- 1942 Notre turbine est aux Mosses pour l'armée.
Clément ne peut plus charger les camions. Engagement Gerber.
Achat fraiseuse Peter sur Unimog.
- 1943 Affiliation du personnel à la caisse de retraite cantonale vaudoise.
Albert Reymond entre au P.-B., félicitations.
Grâce à l'atelier mécanique, le personnel ne sera pas réduit, malgré
l'interdiction totale des courses spéciales. La benzine est à Fr. 1,25
le litre, et toutes les matières sont rationnées. Les courses du diman-
che sont supprimées.
Achat d'une nouvelle fraiseuse à neige Peter sur Unimog.
- 1945 Courses ouvrières Lémania, Valjoux, LeCoultré. Déficit Fr. 9'000.-
payé par eux.
Institution des transports d'écoliers.
- 1946 Le Chenit refuse à nouveau une participation. Le Sentier maintient
son subside de Fr. 150.- par année.
- 1948 Nouvel agrandissement des garages.
Desir de voir l'horaire avec Le Chenit repris et complété.
Achat car 30 places, transformable.
- 1949 L'emprunt au Crédit Mutuel garanti personnellement est de Fr. 50'000.-
Décision : les administrateurs recevront un jeton de présence de Fr. 20.-
par séance (encore en vigueur à ce jour).
Achat car Saurer, 26 places.
- 1950 Démarches pour réfection route Bioux - Abbaye.
Les statuts sont mis en harmonie avec le C. O.

REGISTRE DU COMMERCE.

Bureau du Sentier.

-----Extrait du Journal.Reg.A.-----

Du 2 Juin 1920.



Sous la raison sociale " Société des Auto-Transports de la Vallée de Joux (A.V.J.)", il s'est constitué une société anonyme au sens des articles 612 et suivants du Code fédéral des Obligations. Cette constitution de société a eu lieu le 11 mai 1920, date des statuts, suivant acte dressé par le notaire T. Christen, au Sentier. Le siège de la société est aux Bioux. La société a pour objet: l'exploitation d'un service de transports-automobiles sur la rive orientale de la Vallée de Joux, par le Sentier et régions avoisinantes. Sa durée est illimitée. Le capital social est de cent soixante mille francs (160.000 frs), divisé en mille six cents actions de cent francs chacune, numérotées de une à mille six cent. ces actions sont nominatives. Il peut être procédé à une augmentation du capital social qui ne pourra dépasser le 50 o/o du capital prévu par les statuts. Les publications concernant la société sont faites par la Feuille d'avis de la Vallée de Joux. La société est administrée

par un conseil d'administration composé de 7 à 11 membres élus par l'assemblée générale pour 4 ans. Toutefois, ce conseil sera renouvelé par série sortante, tous les 2 ans de moitié. Les membres sortants sont immédiatement rééligibles. Ce conseil se constitue lui-même. Il tient un registre de ses séances dont les décisions sont communiquées par extrait signé par l'un quelconque de ses membres. Pour la première période statutaire, le conseil d'administration est composé de 7 membres, qui sont: Charles Ami Reymond fils d'Henri Francois, de l'Abbaye et du Chenit fabricant d'horlogerie aux Bioux; Jules Henri Rochat fils de Jules Moise, du Lieu et de l'Abbaye, nég. au Pont; Albert Louis Reymond, fils d'Henri Auguste, du Chenit, nég. au Brassus; Ernest Jules Ulysse Capé fils de Louis Clément, du Chenit, horloger, à l'Orient; Robert Charles Simond, fils de Jules Philippe, du Chenit, marchand de bois, à l'Abbaye; Louis Adrien Rochat, fils de Marc Louis, de l'Abbaye, nég. au Pont; Jean Louis Francois Rochat, fils de Marc Francois, de l'Abbaye et du Lieu, agriculteur aux Bioux. La société est engagée vis-à-vis des tiers par les signatures collectives de 2 administrateurs

Extrait conforme

Le Préposé:

Sentier, le 10 juin 1920

Emlt. fr. 4.-
Timbre -20



12.

- 1953 Emprunt au Crédit Mutuel du Sentier, garanti individuellement par les membres du Conseil.
- 1952 Achat du camion Labourier. Construction station de lavage.
à M. Maret, du Département des Travaux publics du canton de Vaud, veut
1954 effectuer le déblai des neiges par l'Etat.
Lame biaise avec râcleur Faussurier, achat d'une fraiseuse Peter.
A emprunter Fr. 60'000.-, porté à Fr. 100'000.-, toujours garantie individuelle des membres du Conseil.
- 1955 Parechoc, Gallay, LeCoultré demandent transports d'ouvriers.
Achat car F. B. W. 40 places.
Achat remorque pour Unimog.
- 1957 Transport des écoliers primaire supérieure donne satisfaction.
Vente du car Saurer 15 places pour acheter Mercedes.
Marché ???
Mise en gage des biens de la Société pour libération des engagements individuels.
Refus d'organiser le service de voirie. Pas intéressant, Bourgeois dixit.
Décès subit de celui-ci ????
- 1958 Arrangement avec l'Etat pour déblai des neiges.
Achat nouveau camion Saurer.
Le montant dû au Crédit Mutuel passe à Fr. 180'000.-.
- 1959 Les parents demandent une 3e course pour la primaire supérieure.
- 1960 Achat remorque pour Unimog.
- 1961 Après une nouvelle demande, le Chenit participe à la couverture du déficit pour deux ans.
Vente du camion Labourier.
Achat camion Berna usagé.
Achat car Saurer 2H., carrossé par Eggli, Lausanne.
- 1962 L'emprunt au Crédit Mutuel passant à Fr. 300'000.-, cet établissement exige l'engagement de la commune.
Le car Saurer, carrossé par Eggli selon les idées de M. Roh, directeur, remporte plusieurs premiers prix au concours international de Nice.
Discussions ardues avec le Département des Travaux publics du canton de Vaud en vue d'une convention pour le déblaiement de la neige.
Affiliation du personnel à la caisse de retraite PAX.
Contrat avorté avec l'Etat pour fraiseuse.
Demande de rétablissement des courses postales en fin de semaine pour Le Brassus.
Achat camion Berna T. T. 5 VM.
Achat triangle ouverture 6 m. Meyer, Lucerne.
- 1963 Les P. T. T. envisagent une liaison avec la région de St-Cergues.
Achat car Mercedes 26 places. Urgent besoin d'un nouveau car, Roh dixit.
Achat sableuse automatique portée Pietsch.

N^o 149.

Convention

entre

l'Administration des postes suisses

et

l'entreprise d'automobiles:

*Société Anonyme des Auto-Transports
de la Vallée de Doux (A.V.S) aux Biaux.*

Article premier.

L'Administration des postes charge l'entreprise d'automobiles du transport des envois postaux de toutes catégories entre *Le Tour - L'Orient -*

* *Le Sentier - Le Brassus - Le Couray (21,8 km)*

Ce transport comprend les sacs de dépêches et les articles de messagerie en provenance ou à destination de toutes les stations desservies par les voitures-automobiles de l'entreprise.

Article 2.

Le service postal est exécuté *trois* fois par jour dans chaque direction. L'Administration est libre de faire échanger des sacs de dépêches et des articles de messagerie à toutes les stations et haltes. Les chargements qui ne trouveraient pas place sur la voiture régulière d'une course doivent être transportés par la course suivante ou par une course supplémentaire.

Article 3.

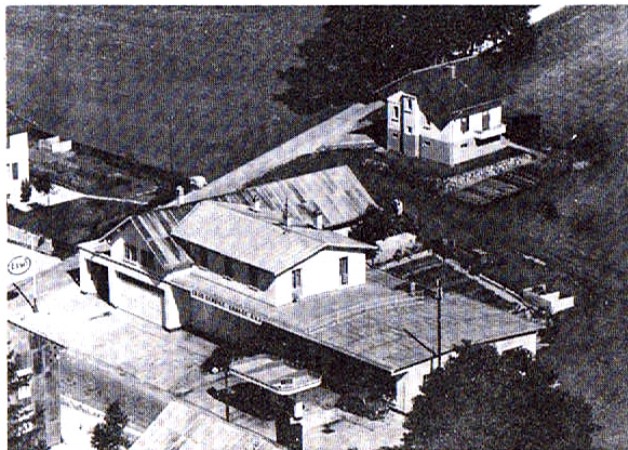
L'entreprise d'automobiles s'engage à prendre toutes les mesures voulues pour que le secret postal soit sauvegardé.

Les sacs de dépêches et les colis avec valeur déclarée doivent être tenus sous clef pendant le transport, tandis que les colis sans valeur déclarée peuvent être chargés sur la voiture, l'entreprise étant tenue de faire en sorte qu'ils soient préservés de toute perte, avarie ou chute et qu'ils soient protégés contre les intempéries. Il est interdit de charger des sacs de dépêches ou des colis dans les parties de la voiture réservées aux voyageurs.

14.

Achat rural hoirie Berney, comportant environ 7'000 m² de terrain près du garage avec immeuble de 3 appartements et un rural transformé depuis en garage pour 2 autobus et remise pour engins de déneigement.

- 1964 Demande pour passer entrepreneur postal. Discussions à Berne et, finalement, maintien du statu-quo, ceci ensuite de l'adoption du postulat Rohner en 1965.
Proposition de porter à 9 le nombre des administrateurs. Veto du délégué de la Municipalité : Non.
Achat fraiseuse à neige Peter sur Unimog.
- 1965 La direction de l'entreprise est jumelée avec celle du Pont-Brassus. Achat du camion Ochsner et inauguration du service de voirie pour la Vallée de Joux.
Nous renonçons à la concession. Révision des statuts entr' autres pour supprimer les bons de transports et faciliter l'entreprise postale. Poursuite des démarches pour devenir entrepreneur.
- 1966 Convention avec P.-B., l'Etat est représenté par un conseiller (Debétaz).
Etude liaison routière avec Nyon.
- 1967 Nouvelles démarches pour devenir entrepreneur postal.
Le service des excursions a été d'un bon rendement.
- 1968 Rénovation du parc des engins de déneigement, ceci ensuite d'un contrat avec l'Etat de Vaud, garantissant le service des intérêts et l'amortissement de machines modernes, notamment des fraiseuses dernier modèle.
Grâce aux mesures prises, on peut dire que l'ouverture des routes ne pose plus de problèmes, la dernière saison d'hiver l'a prouvé. Aucun courrier n'a été manqué et les ouvriers de toutes les fabriques ont pu prendre leur travail selon l'horaire.
Achat fraiseuse à neige Böschung sur Unimog.
Achat camion MAN T.T., occasion.
- 1969 Achat fraiseuse à neige Boschung sur Unimog.
Achat car Taunus 15 places.
Achat saleuse automatique tirée Pietsch.



N^o 43

Direction générale des postes
Actes No. 946. l. 26
du 6 juillet 1920

Direction des postes compétente: LAUSANNE
Siège de l'entreprise: L e s B i o u x
Durée: du 22 juin 1920 au 21 juin 1930

Droits de concession:
Taxe fondamentale . . Fr. 250.—
19 km à fr. 25 — „ 475.—
Total Fr. 725.—

Concession d'automobiles



*Le Département suisse des postes
sur la proposition de la Direction générale des postes
en application de l'Ordonnance concernant les concessions d'entreprises
de transport par automobiles, du 8 février 1916,*

autorise par les présentes

la Société anonyme des Auto-Transports de la Vallée de Joux
(A. V. J.), aux Bioux,

pour la durée de dix ans, soit jusqu'au 21 juin 1930,

à exécuter un service de transport régulier et périodique de voyageurs
et de leurs bagages au moyen d'automobiles entre Le Pont gare -
Les Bioux-Le Sentier-La Chappe-Le Brassus-Le Carroz (frontière
française),

aux conditions ci-après et sous réserve de la stricte observation des lois
fédérales et cantonales ainsi que de toutes les autres dispositions des
autorités fédérales et cantonales applicables à ce genre d'entreprises.

✍

