

Collection « Jadis »
No 175

Charles-Edouard Rochat

PETITES NOTES SUR L'AVJ

Tirées de « Schweizer Eisenbahn Revue »,
no de 1970

Editions Le Pèlerin
2006

Introduction

Notre but avec cette nouvelle petite brochure, n'est pas de refaire l'histoire complète de l'AVJ. Celle-ci n'existe pas et nous doutons fort qu'elle voie le jour prochainement, puisque s'il fut un historique réalisé à l'occasion du 50^e de la compagnie en 1970, excessivement bon et du à la plume avisée de Charles-Edouard Rochat, conteur hors pair, un tel ne fut plus réactualisé à l'occasion du 75^e de la compagnie en 1995.

Revenons à cet historique de 1970, la base même de l'histoire de la compagnie. Certes il est mince, il n'est pas complet, mais il est des plus agréable, et surtout, ayant été imprimé chez notre ami et confrère Pierre Rochat, le Pont, Impression offset, il constitue une véritable pièce de collection, encore que l'original se trouve sans trop de difficultés.

Pour nous l'histoire ancienne des transports, courrier et voyageurs, qui précède l'histoire même de l'AVJ, prendra place dans une étude plus vaste que nous envisageons et qui sera consacrée exclusivement aux postes à la Vallée de Joux. Un gros boulot que nous repoussons sans cesse faute de temps, et par le volume considérable des recherches à faire dans nos archives locales. On ne peut plus répéter en effet à ce sujet ce que nos historiens locaux ont dit et que l'on reprend tel quel d'un ouvrage à l'autre. Cette histoire se devrait d'être fixée une fois au moins par la grâce des documents originaux.

Ceci dit, revenons à nos moutons. La petite plaquette que voici, sans prétention aucune, elle n'est là que pour nous amuser, boucher un trou, sera composée d'un texte paru sauf erreur dans « Schweizer Eisenbahn Revue », un numéro de 1970. L'article s'intitule : « En marge du 50^e anniversaire de la société des Auto-Transports de la Vallée de Joux ». Il n'est signé que d'un G. laconique. Il est composé essentiellement avec la matière de la plaquette de Charles-Edouard Rochat, celle-ci précédée par des généralités sur l'histoire de notre contrée tirée des nombreux ouvrages et articles qui avaient déjà paru à l'époque sur la Vallée de Joux. Donc rien de nouveau sous le soleil avec cet article. Ce texte reste cependant agréable. Il nous permet aussi de renouer avec l'histoire de nos transports, il nous offre en plus de découvrir, illustré différemment, toute une série de photos dont quelques-unes plus ou moins inédites, dans tous les cas qui n'ont paru ni dans l'article en question, ni même dans la plaquette Charles-Edouard Rochat.

Toutes ces photos ne pourront naturellement pas être datées avec précision. Nous tenterons néanmoins de situer l'époque.

Nous vous souhaitons une bonne lecture, et malgré tout quelques agréables découvertes.

Les Charbonnières, en février 2005 :

Un peu d'histoire

La colonisation de la Vallée de Joux ne commença qu'au XIV^e siècle, bien qu'un couvent fut construit au Lieu au VI^e siècle par des moines venus de Saint-Claude. Une autre communauté religieuse fit ériger un couvent en 1120 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 l'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 dégénérent en horions. On vit les 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 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 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 réduit 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 de 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 à 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 biaisées 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 ralentissement. 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.

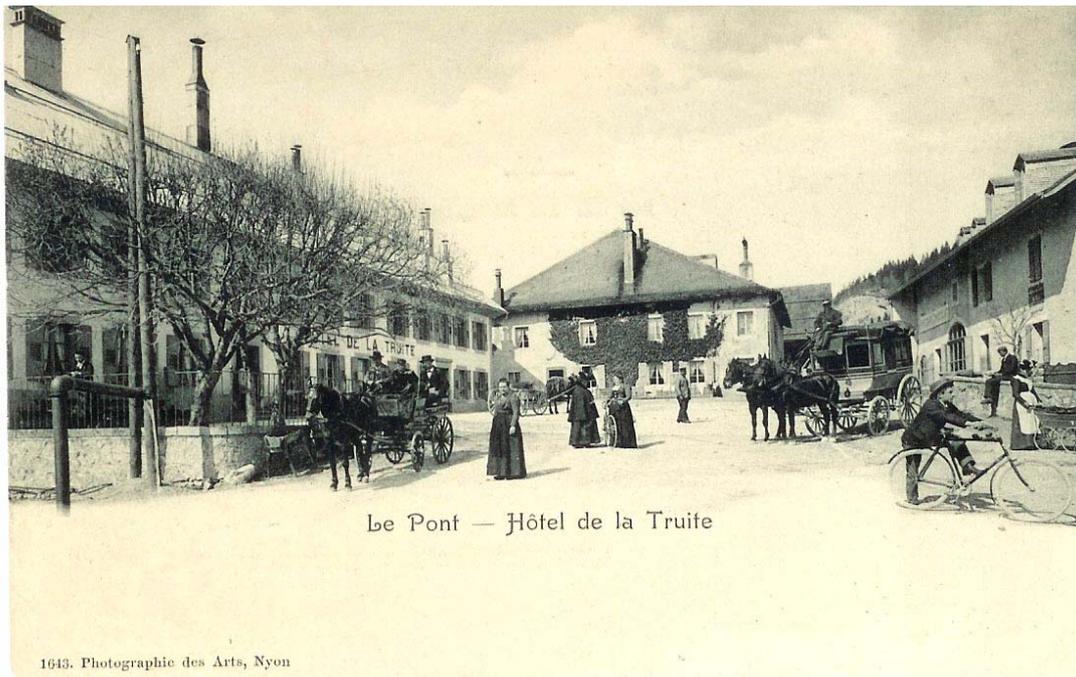
Forte de son expérience et des difficultés vaincues, l'AVJ, sous l'impulsion d'une direction dynamique, se tourne crânement vers l'avenir, qui sait, vers son centenaire.

(Tiré de la brochure du 50^e anniversaire).

G.

Parc actuel des véhicules de l'AVJ

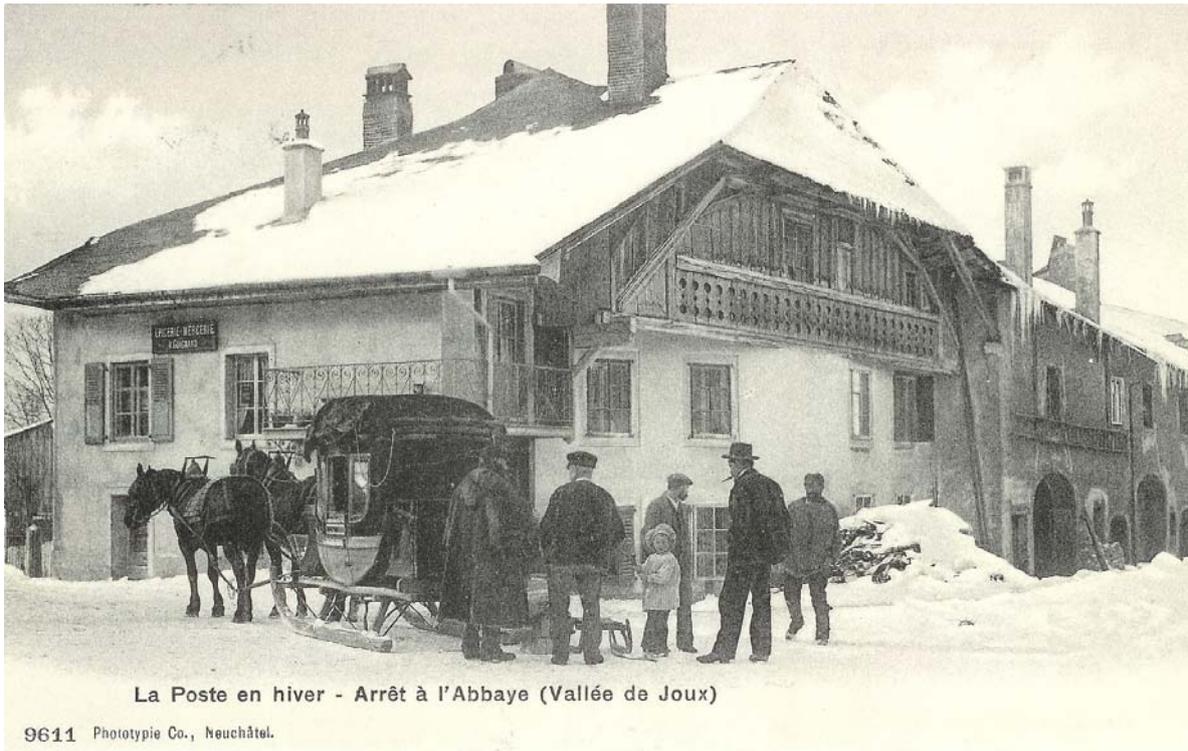
<i>Service des transports</i>	<i>Nombre de pl.</i>	<i>Année d'acquisition</i>
1 car FBW	40	1955
1 car Saurer	30	1948
1 car Saurer 2H	30	1961
1 car Mercedes	26	1963
1 bus Taunus	15	1969
1 camion Berna TT		1962
1 camion Saurer		1958
1 camion MAN		1968
1 camion Saurer OM		1965
1 remorque postale		
2 remorques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



Au début fut la diligence, ici devant la poste du Pont, place de l'Hôtel de la Truite. En hiver le caisson est mis sur patins. Vers 1900.

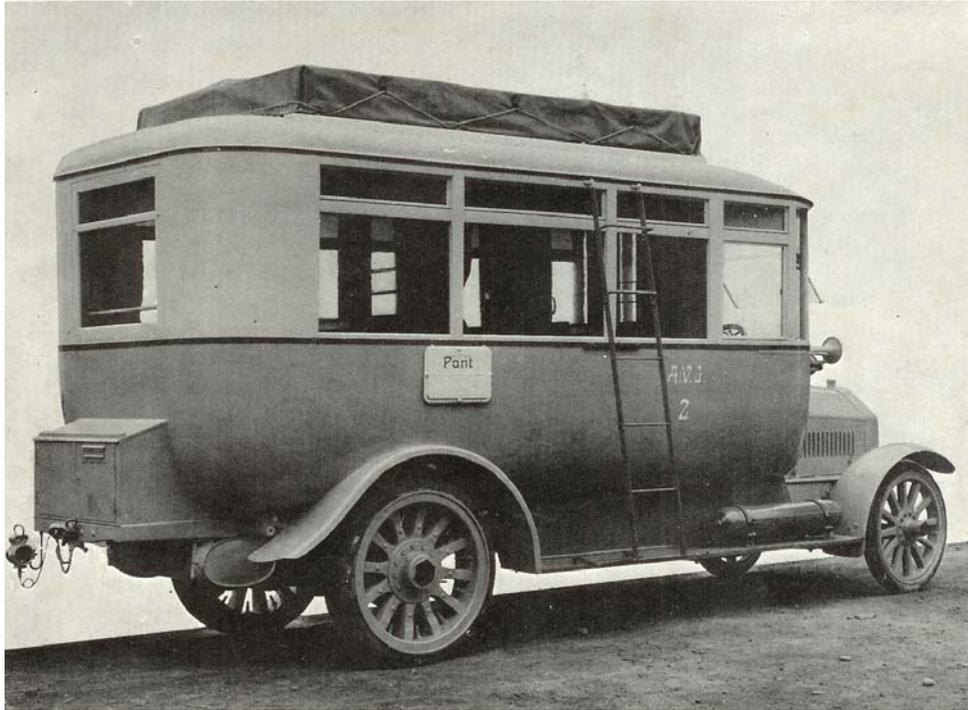


917. — La poste dans une tourmente de neige

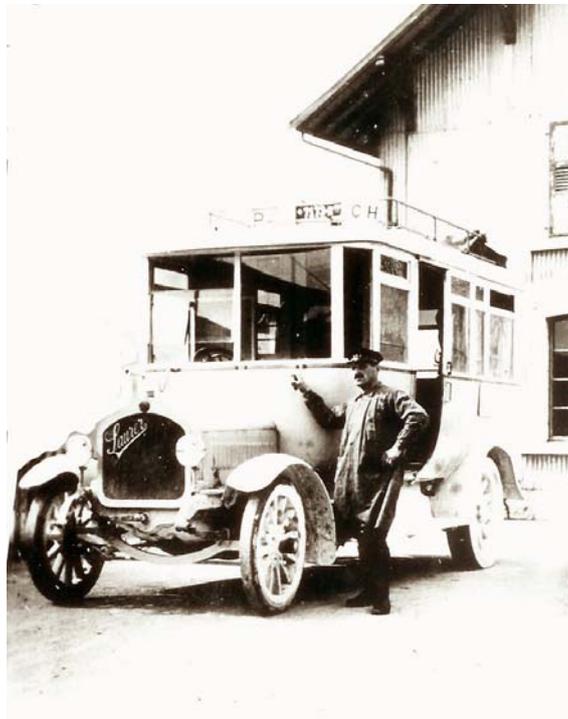


Merveilleuse photo devant la poste de l'Abbaye. Le bâtiment existe encore. Tandis que ci-dessous la diligence arrive Vers-chez-Grosjean. Vers 1910.

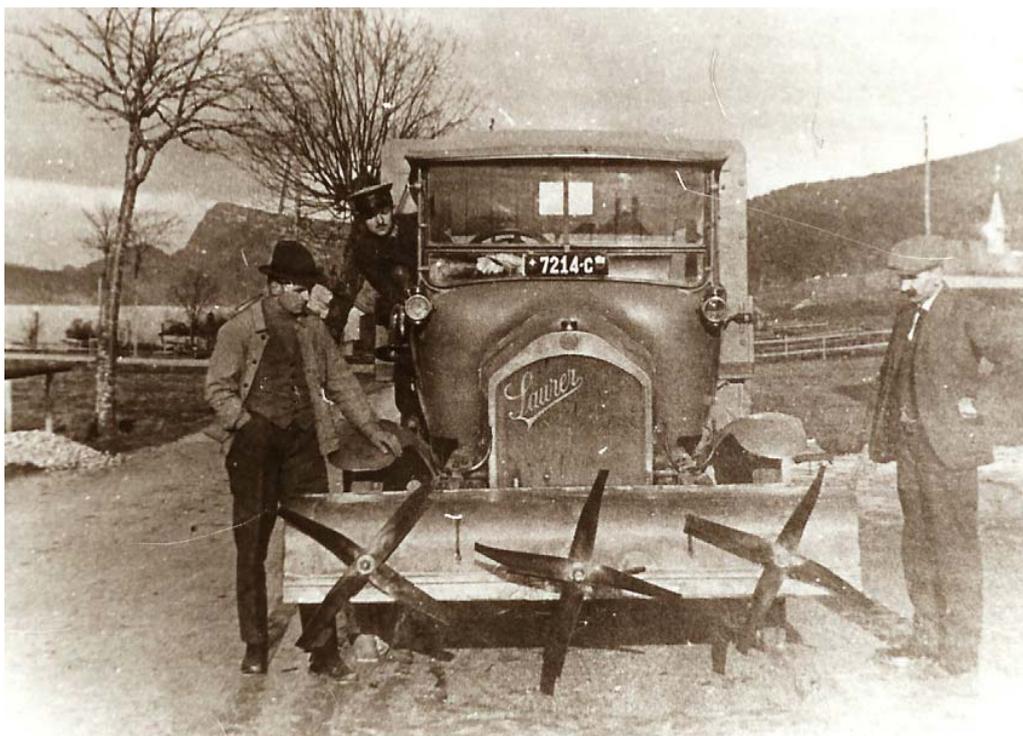




Mais la vieille diligence est balayée dès la création de l'AVJ en 1920 par la voiture auto-postale à moteur à explosion qui, après avoir rendu tant de services, finira sa carrière en tant que cabane sur le Mont-Tendre.



Le même véhicule, un Saurer, devant la gare du Pont, prêt à partir pour rejoindre le Sentier en passant par L'Abbaye, les Bioux et l'Orient.



Construction d'un engin à dégager la neige. Celui-ci fut fixé sur le camion Saurer 45 HP de Charles Reymond. Ce fut un échec. Ci-dessous le véhicule ordinaire qui allait rendre pendant longtemps de bons et loyaux services.



Le Pont. Autobus A. V. J.

Phot. Locatelli,



Ce qui fut probablement le successeur du premier véhicule, toujours un Saurer, la marque apparemment fétiche de la compagnie.



Les Saurer succéderont aux Saurer. Il serait intéressant d'en faire la liste successive et complète.



Les formes évoluent avec le temps. Autobus des années septante sur la route du Mont-du-Lac.

Les moyens de déblaiement des neiges évoluèrent eux aussi très rapidement, ici dans les environs de Pétra-Félix.





Cette fameuse turbine, comme on l'appelait, et qui nous a toujours fasciné. On s'imaginait haché menu par ce rouleau monstrueux mais si efficace que rien ne sut désormais remplacer pour évacuer les neiges trop épaisses pour être encore refoulées sur les bords par le chasse-neige traditionnel.