

Des véhicules

Il faut admettre que pour la plupart des chalets les déplacements ne pouvaient se faire qu'à pied ou avec le char et le cheval. On a vu sur cette montagne un oncle qui montait avec un tel équipage, d'une part pour procéder au remuage, d'autre part pour plus tard descendre des branches qu'il scierait en d'interminables après-midi devant sa maison.



Remuage des années quarante.

Sur les pâturages eux-mêmes, on ne se déplaçait guère qu'avec le cheval et le tombereau, ou la vache, quand celle-ci remplaçait le premier dont on ne disposait pas toujours. Avec cet engin on menait la bouse jusqu'aux coins les plus retirés de l'alpage. On pouvait l'utiliser aussi pour des transports de billes ou de branches.

Pour quant à se rendre au village, pour le ravitaillement, l'évocation ci-dessous permettra de comprendre qu'on ne pouvait le faire que *cum jambis* :

A cette époque-là, on disait qu'un bon fruitier ne redescendait pas de l'été. Mais à ce chalet, on devait bien descendre une fois et même deux fois par semaine pour apporter le beurre que l'on battait le mardi et le vendredi ainsi que les sérés. On remontait ensuite avec le pain, les provisions et les journaux.

Ainsi à tour de rôle, le fromageur, le trancheur et le bovairon descendaient au village, le « perquet » au dos. Le « perquet » était une sorte de hotte de bois, constituée par un plateau porté par des bretelles et auquel on avait fixé une planche à l'équerre, soutenue par des appuis de bois ou de fer. Le 2perquet » permettait de transporter ainsi délicatement les mottes de beurre enveloppées

dans des feuilles de gentiane ainsi que les matons de séré que l'on vendait à la laiterie¹.



Le tombereau, un engin assez peu pratique néanmoins utile.

Une manière plus moderne de se déplacer avec des véhicules allait néanmoins rencontrer de grandes difficultés par le chemin d'accès. Celui-ci, partant du village, après avoir dépassé le Haut-des-Prés, affrontait la raide pente de ce que l'on appelle les Communs. A ce niveau et jusqu'au chalet, le chemin restait de terre blanche que l'on exploitait directement sur les pâturages et en bordure même du chemin. Cela créait des trous dans les talus qui restent visibles aujourd'hui encore. Ces matériaux utilisés pour la création de ce chemin, et sa réparation constante, n'étaient pas d'une solidité à toute épreuve. Aussi, par les violents orages, le chemin était-il souvent raviné. Et cela pouvait même aller jusqu'à créer des rigoles d'une profondeur telle que vous auriez pu y mettre l'avant-bras. Le chemin appartenant jusqu'à la limite de l'alpage à la commune, celle-ci était donc chargée de ces réparations. Au-delà c'était de la responsabilité des propriétaires. Ainsi ces deux parties se voyaient souvent à la tâche pour remettre en état ce chemin de misère.

En bon état, celui-ci permettait pourtant au père Jules de pousser son vélo qu'il entreposait au couvert du Chalottet. Il le reprendrait en fin de journée pour l'enfourcher pour la descente, si faire se peut.

¹ Samuel Rochat, Jules de l'Epine, tome premier, 1997, p. 36.



Ce n'est pas le vélo du père Jules, mais de son fils Gaston qui l'utilisait pour se rendre de son domicile à la laiterie. Ce témoin d'une époque que les moins de vingt ans n'ont pas connue, figure aujourd'hui dans les combles du chalet.

Samuel Rochat témoigne des premiers véhicules à moteur capables de vous hisser là-haut.

Un peu las de faire tant de voyages à pied vers le chalet, j'avais pensé à l'achat d'un véhicule à moteur.

Après la guerre, on ne parlait pas encore des vélos-moteurs, mais il y avait les bonnes vieilles Motosacoques fabriquées à Genève.

Conseillé par Victor Locatelli du Pont, je devais me décider pour l'achat d'une moto d'occasion. Avec elle, je pourrais aller au chalet, redescendre le beurre et le séré, le « perquet » au dos, et remonter ensuite le pain et les provisions.

A la maison on n'avait pas beaucoup apprécié cet achat. J'étais le dernier de la famille qui se permettait cette fantaisie un peu extravagante pour l'époque. Ma mère craignait également un accident.

Mais au fil des mois, on avait fini par accepter et mon père comme aussi son frère s'étaient mis à monter sur le siège arrière pour aller ici ou là².

² Samuel Rochat, Jules de l'Épine, tome second, p. 79. On a passé du il au je, avec d'autres modifications mineurs.

Il était aussi nécessaire de me moderniser au village en vue de progresser dans la gestion d'un commerce de vacherin :

C'est ainsi que mon père achetait son véhicule à moteur, la Land'Rover.

On avait longtemps parlé de cet achat à la maison. Mon père était quand même un peu réticent. A bientôt 70 ans, il voyait bien que cette affaire le dépassait. En plus mon frère Gaston, laitier, ne pourrait guère conduire le véhicule. Il y avait bien mon autre frère Jean, mais lui était particulièrement attaché à son cheval et ne manifestait guère d'intérêt à conduire.

Ce serait donc moi-même qui passerai le permis, alors que je conduisais déjà la moto.

On avait été consulter Locatelli du Pont qui nous avait conduit dans les garages de Lausanne. Au Majestic d'abord, examiner une camionnette Peugeot, ma foi bien tentante, puis au garage Sarès qui vendait des Land'Rover. La décision avait été bien longue à mûrir et finalement on avait opté pour la Land'Rover qui pourrait servir aussi aux foins. Un fort bel achat qu'on avait fait alors³.



Image assurément déjà vue, mais néanmoins superbe et rare. Samuel Rochat descend la crème du chalet à la gare du Pont en présence de ses deux fils.

³ Samuel Rochat, Jules de l'Épine, tome second, pp. 84-85. On a passé du il au je, avec d'autres modifications mineures.

Le même Samuel Rochat devait acheter bientôt à titre privé un autre véhicule qui lui servirait aussi à monter au chalet.



Pour quant à son frère Gaston, il opérait pour un side-car, aussi au milieu des années cinquante. On le voit ici devant le chalet avec deux de ses fils.



Mais revenons à la génération précédente. Arthur, l'un des trois propriétaires de l'alpage, devait aussi avoir ses propres tentations « d'effacer la marche à pied » si fastidieuse à la longue, sur un dénivelé de 200 m et sur un parcours de plus de trois kilomètres.

Arthur, bûcheron, qui devait se rendre au bois dans le Risoud, ne savait pas aller à vélo. C'était courant à l'époque, certains savaient, d'autres n'avaient pas pu ou pas osé. On admirait alors celui qui allait à vélo ou qui en possédait un.

Pour pallier cet inconvénient, Arthur avait imaginé l'achat d'un side-car, véhicule très utile qui ne nécessitait pas la tenue de l'équilibre comme la fameuse bicyclette décidément hors de sa portée.

Nous les enfants, on en était tout remué et notre plus grand plaisir était alors de monter quelques instants dans le caisson du side-car, quitte à revenir à pied à la maison.

Mais Arthur n'était pas rassuré sur son véhicule. Une certaine fois, à travers le Mollendruz, il avait croisé une automobile qui l'avait obligé à quitter la route pour éviter la collision. C'en était trop, quelques jours plus tard, il vendait son side-car à son ami Robert « Taille » de l'Abbaye.



Les années avaient passé pourtant et l'oncle avait plus de peine. Nouvelle idée chez lui, il essaiera un tracteur. C'est d'abord un monoaxe que venait lui présenter la maison Strahm de Vuiteboeuf, puis quelque temps après, la

hardiesse s'affirmait et Arthur achetait le tracteur, un petit modèle à benzine et qu'on mettait en marche avec la manivelle.

Comme il appréciait cet engin, l'oncle Arthur.

- Quand on voit ces crêts foutre le camp, disait-il à ceux qui l'interrogeaient !

Peu à peu il abandonnait le Risoud et se contenait d'aller bûcheronner sur l'alpage. Le tracteur lui rendait toujours bien service, traînant une petite remorque pour ses outils⁴.

A l'Epine, ou résidait le troisième frère, Emile dit Millet et son fils Sami, on avait opté depuis longtemps déjà pour les tracteurs, gros et petits. Ceux-ci avaient remplacé les attelages avec lesquels on débardait le bois.



Un Bücher D 4000 sauf erreur. On est monté sur le Bonhomme pour dépanner un couple de touriste pris dans la neige avec leur voiture.

⁴ Samuel £Rochat, Jules de l'Epine, tome premier, pp. 22-23, avec des modifications mineures.



Sami, le fils de Millet, désormais seul gestionnaire du Chalottet avec son père, s'équiperait aussi à son tour de voitures plus ou moins utilitaires.

Situation qui n'étonnera sans doute personne, c'est alors que l'on pouvait accéder aux alpages avec plus de facilité, véhicules à moteur et routes améliorées, que l'on abandonnerait la fabrication du fromage. Désormais le lait serait transformé en crème, pour la faire parvenir à la Centrale du beurre de Lausanne, comme vu en d'autres lieux, puis le lait serait simplement acheminé à la laiterie du village qui procéderait elle-même aux fabrications de fromage. On changeait d'époque. Les cuisines de chalet ne seraient plus guère que ce lieu où l'on mange, et puis encore, souvent même plus pour midi, et puis bientôt pour ne plus y manger du tout, l'essentiel de la vie se passant désormais au village, pour de simple passage sur les hauts afin de gérer son bétail, génisses pour l'essentiel.

On changeait ainsi doublement d'époque. Et surtout, il n'y aurait jamais de retour en arrière.