

## Transports et voiturage

MS 143-  
et 144

080

Portage, camionnage et revendage. Le Haut Vallon fournissait des produits laitiers en surabondance. On y fabriquait force échalas, seilles, tonneaux, brantes et cuves destinés à la vente. Des l'origine de la Villa de Loco, un service de transport de marchandises vers les grands marchés du Léman dut s'organiser.

D'humbles colporteurs franchissaient les cols, "perquet" (aussi baptisé kréts) au dos. Les bourgeois leur confiaient toutes sortes de commissions. Chargés comme des mulets à l'aller, ils l'étaient non moins au retour.

(Abraham Rochat, porteur au Lieu en 1744, Verbault 102.  
D.Reymond, messenger du Chenit à Romainmôtier 1757, fiches du secrétaire Golay.)

Certain sapin blanc près du Marchairuz, le sapé à simi-  
Mon rappelle le souvenir d'un brave messenger qui, la montée faite, se reposait un moment à l'ombre de ce bel arbre.

Lorsque, en décembre, les gouverneurs des trois communes s'en allaient présenter les comptes à Mgr le Bailli de Romainmôtier, ces fonctionnaires auraient cru déchoir en portant eux-mêmes le registre. Un porteur comme une peone sud-américain, remplissait l'office. On lui allouait 6 sols.

Le commerce du beurre et des tommes se pratiquait parfois au moyen d'une bête de somme. L'inventaire d'un revendeur de cette catégorie, Pierre Reymond décédé en 1764, nous apprend qu'il utilisait une mule avec son attirail, savoir un bât, collier avec ses chaînes, la "guillière" et une "tétière" de cuir; sans parler de deux grandes caisses et de trois corbeilles pour le beurre (Inventaires pp 118/119).

S'agissait-il de marchandises plus lourdes et encombrantes, de laons, d'échalas ou de boissellerie, il fallait avoir recours au char et au cheval. Toute une équipe de rouliers se livrait au camionnage par le Marchairuz, le Molendroz ou Pétrafélix. Ils rapportaient du pays, pour la vente, du vin, des fruits, des articles d'épicerie ou de mercerie revendus de porte en porte. Gare à ceux qui revendaient des fruits sur la rue le dimanche, surtout aux heures du sermon! Une contravention les guettait.

L'un de ces rudes gaillards à longue blouse a laissé des traces "littéraires"! Une curieuse pièce de vers en patois du cru, la chanson de Camin rapporte une farce faite par ce plaisantin (1780).

Il n'est de sot métier... On cite des camionneurs-revendeurs qui firent fortune à force d'économie. Tel ce Charbon qui deux fois par semaine se rendit au marché de Morges par tous les temps. Muni d'une miche et d'un chateau de sérac, d'une botte de paille pour sa couche, de foin et d'avoine pour sa bête, le brave homme partait l'après-midi. La fourrière de l'hôtel de ville offrait gratuitement l'hospitalité au revendeur. Le lendemain soir, affaires liquidées, on reprenait lentement le chemin du logis, y parvenant tard dans la nuit. Dépense totale: 20 centimes. Prix de deux verres de goutte savourées à l'hôtel de ville, l'un à l'arrivée, l'autre au départ.

La construction de la ligne Lausanne-Vallorbe vint modifier la direction des camionnages. Les rouliers firent un certain temps la navette entre la Vallée et Crocy ou Vallorbe, les deux gares les plus rapprochées, puis dès le Pont (1886), enfin de diverses gares de la ligne Pont-Brassus au domicile des clients. (1899).

Parmi les revendeurs de tout genre qui hantaient nos régions, rappelons les anciens détaillants de gravine (gravina). Ces modestes trafiquants tiraient un sable spécial, à gros grains d'une gravière abandonnée près l'Ecofferie. Ce sable convenait à l'écurage des meules de bois blanc et des vases à lait. Munis d'une pleine sache de la précieuse marchandise sur un char à bras ces braves gens faisaient le tour du district au printemps et en automne. " A cinq le pot " les entendait-on crier vers 1850. Cette pratique dut disparaître peu après.

Ces métiers n'ont guère laissé de traces écrites. Il sera bon néanmoins de consulter une fois encore nos listes.

On rencontre au Chenit, en 1799, qui pourraient rentrer dans cette catégorie de professionnels, 17 charretiers, 11 voituriers, un marchand ambulancier.

Si l'on peut penser que les charretiers s'occupent essentiellement de sortir le bois de la forêt, les voituriers quant à eux peuvent être ces transporteurs avec chars et chevaux qui font la navette entre la plaine et la Vallée.

Au Lieu, nous découvrons pour 1695 Joseph et Jean Pierre Guignard charretiers de LL.EE. Ceux-ci sont donc affectés tout spécialement au service de ces Messieurs, ne serait-ce peut-être que pour livrer les bois qui serviront à la réparation de leurs bâtiments.

En 1706, David Rochat des Charbonnières est porteur.

Moïse Meylan est charretier en 1793.

Les listes du début du XIXe siècle n'offrent rien de particulier à cet égard, ce qui ne veut nullement dire que des professionnels du charroi, ou tout au moins des semi-professionnels, n'existent pas. Ils peuvent procéder à des transports tout en ayant une autre occupation à leur actif en plus de l'agriculture.

Pour la commune de l'Abbaye, on signale 4 voituriers pour 1827.

Ces professions-là existent donc réellement.