

La Grande Encyclopédie de la Vallée de Joux
No 17

Chroniqueurs, dessinateurs et photographes des temps passés

UN SI BEAU CAPRICE

1886-1980

Editions Le Pèlerin
2016

Table des matières :

Introduction	3
Courte notice sur l'Abeille, le Caprice et le Matin	5
Rapport sur la navigation par Lucien Reymond, du 14 sept. 1881	10
Situation des débarcadères en 1892	13
L'histoire du Caprice au travers des comptes-rendus de la FAVJ et Ses annonces	14
Dossier Caprice des Archives fédérales à Berne	53
Dossier Caprice des Archives cantonales vaudoises	80
Dossier navigation des Archives communales de l'Abbaye	92
Dossier navigation des Archives du village du Pont	123
La société de Navigation et le village de l'Abbaye	135
Le débarcadère de la Roche-Fendue près du Lieu	147
Le Chenit et la Société de Navigation des lacs de Joux	160
Le Caprice et la navigation dans la littérature combière	163
Compagnie de Navigation, troisième du nom	169
Pour une iconographie de qualité	170

Introduction

Quel plus beau sujet que l'histoire de la société de Navigation sur le lac de Joux, avec son bateau phare, le Caprice. Nous parlons naturellement ici du Caprice premier du nom, le Caprice II, malgré toute son utilité et les bons soins qu'on lui apporte, ne pouvant, question beauté, question poésie, rivaliser avec son illustre prédécesseur. Il y eut certes aussi l'Abeille, de durée éphémère, et puis même a-t-il navigué, et il y eut le Matin, dès 1912, probablement nommé de telle manière en l'« honneur » d'un hôte illustre du Pont de cette époque-là, Bunau-Varilla, qui se révélera pourtant un jour être moins qu'honorable.

Mais ne ternissons pas le sujet avec de tels souvenirs, d'autant plus que le Matin ne fut qu'éphémère, puisqu'il ne navigua que de 1912 à 1914. Tandis que le Caprice, quant à lui, fendit les belles eaux du lac de Joux pendant un quart de siècle. Les saisons se suivaient mais ne se ressemblaient pas, en vertu même d'un climat changeant et instable qui peut vous révéler certes d'agréables surprises, mais plus encore des périodes rudes où alors une navigation de montagne se révèle être une utopie majeure.

Charmant Caprice, si beau Caprice... Il n'est que de voir les innombrables photos que l'on prit de lui, dont la plupart allaient donner de superbes cartes postales que nos collectionneurs d'aujourd'hui s'arrachent. C'était ce qu'on appelle la Belle Epoque, ou ses premières prémices. Où tout était possible. On venait de faire parvenir le train au pont, en quoi utiliser les eaux de nos lacs pour une autre forme de transport était-il saugrenu ? Et d'autant plus qu'à ce moment-là, le chemin de fer n'allait que jusqu'au Pont pour laisser le reste de la Vallée orpheline de tout transport public, hormis les diligences.

On découvrira tôt dans cette histoire passionnante de la navigation sur le lac de Joux les difficultés financières de la Compagnie. Il est vite reconnu que la rentabilité de cette entreprise sera difficile voire impossible à réaliser. On ne navigue pas seulement sur le lac de Joux, mais aussi dans les chiffres rouges. Le soutien des communes, ne serait-ce que pour la construction et l'entretien des débarcadères, est essentiel. Supprimez-le et la compagnie coule.

Les archives témoignant de cet épisode de notre histoire locale sont nombreuses. En premier lieu fédérales. Car naviguer est chose sérieuse et seule la Confédération peut donner les autorisations. Qui doivent ensuite être confirmées par le canton. Les communes sont au troisième rang qui ne peuvent qu'aider un peu pour la finance. Les privés quant à eux achètent les actions qui ne vaudront plus bientôt qu'à titre de pièces de collection ! Elles sont elles aussi magnifiques quand l'on les retrouve dans quelques archives ou quelques brocantes. Où finalement tout échoue, nos réussites et nos échecs, nos rêves les plus fous, nos idées aussi que l'on aurait posées sur le papier. La vie et impitoyable aux hommes qui passent et dont la trace un jour ainsi ne se mesure plus qu'en ce qu'ils ont écrit ou créé. A peine.

Le Caprice. S'il est un mythe, c'est bien celui-ci. Chacun rêve de s'y retrouver pour naviguer sur le lac de Joux par une belle journée d'été. Il y aurait cette fumée au-dessus de nous. Le vapeur exerce encore toute sa fascination. On prendrait notre lac un peu pour la mer. Et l'on verrait les rives. Et l'on assisterait à l'accostage, tenez aux Bioux, à l'Abbaye, ou encore à la Roche-Fendue. Et ce serait encore une époque où l'homme peut penser que le progrès lui apportera le bonheur qu'il recherche depuis toujours. Immanquablement. Ceux qui se posent des questions, mais y en a-t-i, mais y en a-t-il ne serait-ce qu'un seul, n'étant que de sinistres défaitistes, des empêcheurs de tourner en rond, des oiseaux de mauvais augure...

Et pourtant, Caprice, deux après que tu sois resté sans plus bouger dans ton hangar, on ne saura même plus ce que tu es devenu. Le feu et le fer et le sang et la haine déferleront sur cette Europe que l'on avait pu croire pacifiée à jamais et tranquilles. Et ces rêves qu'il pouvait y avoir une humanité bonne et compatissante à chacun s'envolent, tous, et il ne reste plus que la pauvre réalité, celle de tous les jours où l'on se doit de gagner son pain, envers et contre tout.

Caprice, tu étais oublié. Et le Pont, et la Vallée toute entière, ouverts en grand au tourisme et à tous ces étrangers, déjà retombaient dans un certain sommeil. Qui les réveillerait ?

Cette histoire du Caprice, nous l'avons voulue aussi complète que possible. Seules les archives des Bioux¹ n'ont pas été consultées, qui n'auraient pas cependant offert de révélations sensationnelles. Les souvenirs de Charles-Edouard Rochat, de ce même village, compenseront en quelque sorte cette faille mineure. On nous saura gré, par contre, de nous être rendu – et c'était la première fois ! – aux Archives fédérales à Berne où les beaux documents concernant notre compagnie courent les rayonnages. Encore que les photos y fassent entièrement défaut, et que pour retrouver celles-ci, une fois encore, il a fallu puiser dans les collections privées. Ainsi les fonds publics ont-ils leurs limites qu'il convient de franchir en recourant à d'autres sources.

Nous vous souhaitons une bonne navigation sur notre si beau lac de Joux.

Les Charbonnières, en avril 2004.

Editions le Pèlerin

¹ A l'époque. Aujourd'hui elles nous sont bien connues.

Courte notice sur l'Abeille, Le Caprice et le Matin

En même temps que l'on envisageait de façon concrète l'établissement d'un chemin de fer à la Vallée de Joux, on supposait possible l'existence d'une navigation à vapeur sur le lac de Joux. A cet égard, le 14 septembre 1881, Lucien Reymond établissait un rapport sur le sujet adressé à quelque notable de la région. Il ne put y être donné une suite immédiate vu l'énormité des forces à jeter déjà dans l'aventure du chemin de fer Pont-Vallorbe.

Mais avant même que la ligne ne soit inaugurée, l'idée refait surface. La FAVJ du 7 octobre en témoigne:

"Un second objet également intéressant était à l'ordre du jour (le premier étant l'inauguration du P-V), savoir: "la création d'un modeste bateau à vapeur pour compléter l'oeuvre du chemin de fer, faciliter les communications et les relations entre les différentes localités qui pourront en profiter".

Une souscription d'action de 50.- lancée par un comité provisoire est immédiatement ouverte, et à cette date 80 actions semblaient déjà avoir été souscrites. On estimait à 60 000.- le coût du bateau et accessoires, les débarcadères étant mis à la charge des communes qui seraient toutes les trois concernées.

Le 7 décembre de la même année 1886, un mémoire plus complet parut dans la FAVJ sur la formation d'une société ayant pour but la construction d'un bateau à vapeur destiné à la navigation du lac de Joux. On parle dès lors d'un capital nécessaire de 65 000.- divisé en 1300 parts de 50.- chacune. Le bateau pourrait, envisage-t-on, contenir 75 personnes. On pense là à une construction neuve et non à l'achat d'un bateau d'occasion, construction qui pourrait durer en chantier de 5 à 6 mois.

En 1887, toujours selon la FAVJ, celle du 25 août, la liste des actionnaires progresse, les études de la construction du dit bateau à vapeur destiné à la navigation régulière sur le lac de Joux se poursuivent activement, tandis que l'on procède à la mise à jour des plans et devis des estacades. Le tout devrait être prêt à fonctionner régulièrement pour le mois de juin 1888.

Que se passe-t-il ? En 1888 intervient le dénommé Marc Chobert, mécanicien à Céligny. Celui-ci, l'information est donnée le 31 mai par la Feuille d'Avis de Lausanne ainsi que par la Feuille d'Avis de la Vallée, a acheté un bateau à hélice, mue naturellement par une machine à vapeur, ayant deux salons avec plate-forme et pouvant contenir 50 à 60 personnes. Le dénommé Chobert se propose de lancer ce bateau sur le lac de Joux dès les premiers jours du mois de juin pour faire le service des voyageurs, et ceci après qu'il ait obtenu les concessions nécessaires. Demandes faites en ce sens par Chobert le 26 mai 1888.

Le navire est arrivé, toujours selon la FAL, le 23 juin 1888 au Pont, par train spécial. Il devrait commencer son service dès qu'il aurait été mis en état de prendre l'eau.

Le 9 juillet 1888 le même personnage va jusqu'à demander la somme de 120 francs au village du Pont pour construction d'un débarcadère.

Il y a tout lieu de croire que le dénommé Chobert est un franc-tireur qui prend de court et de vitesse la compagnie officielle de navigation qui, à cette époque-là, n'a peut-être encore rien décidé quant à son bateau.

Le bateau de Chobert, dénommé l'Abeille, selon la revue Dampferzeitung 2/93, de mai, aurait été construit en 1876 par la firme Escher Wyss dans le cadre de la première correction des eaux du Jura dans la région des 3 lacs (Neuchâtel, Morat et Bienne). En même temps que autre autres unités de même type. Après l'achèvement des chantiers, en 1888, l'un de ces bateaux aurait été vendu 25 000.- et l'acquéreur de celui-ci n'aurait été autre que notre Marc Chobert.

Au vu de ce qui sera dit dans les correspondances du village du Pont quant au dénommé - "un vieux petit bateau à vapeur qui avait été amené sur le lac de Joux et qu'il avait racheté à très bas prix" - on peut douter de la réalité de ce chiffre considérable pour l'époque. Où d'ailleurs un particulier aurait-il pu trouver une telle somme ?

Un dessin de l'Abeille figure en couverture de la revue pré-citée. Les caractéristiques exactes de ce bateau auraient été les suivantes: L'Abeille, construit en 1886, type propulsion DS 2 S 1-D, moteur EWZ/EWZ, puissance 2 x 5 Ps, dimensions 15,85 de long sur 3,10 de large, tirant d'eau 14,3 tonnes, passagers 35.

L'Abeille, aventure de courte durée. A-t-il seulement navigué ? Les informations suivantes nous sont données par la FAL du jeudi 23 mai 1889: "Le Caprice est arrivé en gare du Pont. L'opération toujours délicate du lancement se prépare pour samedi et dimanche. En attendant son partenaire, l'Abeille, secouant ses ailes engourdies par une immersion hivernale quelque peu prolongée, évolue et sifflote, que c'est un plaisir".

A notre avis l'immersion hivernale est une réalité. Quant à l'évolution elle l'est moins. Preuve en est une extraordinaire photo (voir cahier spécial illustrations), que l'on peut dater de 1889, où l'on voit, probablement pour la première fois, le Caprice près de son port du Pont avec sur sa droite, en face du Grand Bazar, l'Abeille apparemment en mauvaise posture, c'est-à-dire toujours en état d'immersion.

Ce premier navire à vapeur sur le lac de Joux, qui dut connaître toutes sortes de mésaventures en 1888, relatées malheureusement nulle part, n'est pas plus vaillant en 1889. Année à la fin de laquelle il a changé de propriétaire de façon certaine. Il a ainsi été racheté par Louis Jaquet fils de Vallorbe qui demande autorisation de construire un hangar à proximité de l'Hôtel de la Truite, au bord du lac. Hangar situé sur le terrain du village de Pont qui donne son autorisation, construit et utilisé justement pour y loger son bateau l'Abeille dont il compte prendre la chaudière à vapeur qu'il descendrait à Vallorbe. Hangar visible sur une seconde photographie. Plus laid on ne peut pas. La population pour le moins n'est pas contente, l'administration du village dans ses petits souliers qui finira par vouloir chasser à tout prix l'importun à la fin de 1893: "... vous ne serez donc plus considéré par nous comme notre locataire, et si vous n'y avez pas pourvu vous-même, nous ferons immédiatement procéder à votre déguerpissement; soit à l'enlèvement du dit hangar et de son contenu par voie d'exécution forcée".

Ainsi finit tristement l'aventure de l'Abeille, qui n'avait ja-ja-jamais navigué....!

Retour au Caprice premier du nom.

La décision d'acheter un navire d'occasion avait été prise par

le comité de navigation en 1888 qui fut très certainement surpris tout de même de voir débarquer un concurrent alors même qu'il mettait en place toute son organisation!

La FAVJ signale le Caprice, apparemment pour la première fois, dès le 13 décembre 1888: "Les tractations pour l'acquisition du "Caprice" seront continuées sous certaines réserves qui ne rencontreront probablement pas de difficultés sérieuses; il est donc possible que ce bateau qui réunit si bien la solidité à l'élégance et qui paraît largement suffisant pour un commencement, viendra orner et animer le lac de Joux en mai prochain".

D'où provenait ce bateau ? La FAL du 28 mai 1889 nous renseigne: "Ce petit vapeur, qui a sillonné d'abord le lac Léman, puis celui de Bienne, est enfin devenu, comme on le sait, la propriété de la Société de navigation du lac de Joux. Il est arrivé de Neuveville au Pont, il y a huit jours, sur deux wagons".

Des informations complémentaires nous sont offertes par le Dampfer-zeitung de mai 1993: "Caprice I, construit en 1875 par Escher Wyss, SS 1 Hel - 1 - D, moteur EWZ/EWZ, puissance 50 CH, 18,6 de longueur sur 3,10 m de large, tirant d'eau 15 tonnes, passagers 60. Il aurait navigué jusqu'en 1887 sur le lac Léman, puis en 1888 sur le lac de Bienne pour arriver enfin à la Vallée de Joux par train spécial au début de 1889. Deux photos de la revue précitée nous montrent le Caprice avant son adoption par la Vallée de Joux. La première le fait voir naviguant sur le Lac Léman, la seconde à la Neuveville, sur plots, avant d'être lancé sur le lac de Bienne.

On lira avec intérêt le lancement du Caprice sur le lac de Joux dans la FAL du 28 mai 1889. Le Caprice premier du nom allait connaître la navigation sur le lac de Joux de 1889 à 1912, soit pendant 24 saisons si l'on peut supposer qu'il n'y eut aucune interruption de service. On découvrira cette belle aventure dans la partie documentaire.

Les débarcadères, on disait estacades dans les débuts, furent construits avec l'aide des villages et communes. Rapports entre nos autorités et la compagnie de navigation pas toujours au beau fixe. D'autant plus que les débarcadères, soumis à la rudesse des saisons et aux mouvements des eaux ou des glaces, demandent souvent réparation voire reconstruction. On en comptait cinq au début, soit les débarcadères du Pont, de l'Abbaye, du Lieu à la Roche-Fendue, des Bioux vers la scierie, et du Rocheray. Un sixième débarcadère fut construit en 1901 par le Grand-Hôtel du Lac de Joux avec la participation financière du hameau du Pont. Quant au débarcadère des Bioux, il passa de Vers la scierie à Chez-Aaron, on ne sait à quelle date. Des recherches ultérieures nous permettront de le dire en fin de volume. On lira aussi avec intérêt le récit de Charles-Edouard sur la navigation repris de l'ouvrage de M. Olivier Dedie paru en 1978: "Histoire de la Navigation sur le lac de Joux".

Le débarcadère du Rocheray comprenait à proximité une remise en bois où était entreposé le Caprice hors saison. Des rails et un wagonnet permettaient de monter le bateau dans le hangar: "La remise, ainsi que le plan incliné muni de rails, ont parfaitement répondu à notre attente, on peut facilement sortir le bateau et le mettre à l'abri pendant l'hiver, la sortie prend plus de temps et de frais qu'on aurait pu le supposer, ceci vient du

moyen de traction employé qui est très lent, les mouffles que nous servons sont plutôt faits pour soulever d'énormes poids que pour faire avancer une charge, nous verrons à modifier cette traction pour cet automne, si possible". FAVJ, no 29, de juillet 1891.

Le Caprice, après de bons et loyaux services, fut vendu par les soins de l'office des faillites du Sentier le 18 novembre 1911. Mis à prix 500.-, la somme fut portée à 1300, tandis que le hangar était misé 185.-. Tous deux adjugés au notaire J. Guignard du Sentier pour le compte d'un consortium qui ne tenait pas à ce que le service de navigation soit interrompu à tout jamais.

Si le hangar eut très certainement encore l'occasion de resservir avec la mise en place d'une nouvelle société de navigation, il n'en fut pas de même du Caprice qui ne naviguera plus jamais sur les eaux du lac de Joux. On ignore totalement ce qu'il est advenu de lui. Le mystère de sa fin demeure entier.

La nouvelle société de navigation, sous l'impulsion de J. Guignard, notaire au Sentier, débute en 1912. On se procure un bateau à moteur d'un autre type n'ayant navigué que très peu sur le lac de Lugano. Le Dampferzeitung de mai 1993 nous renseigne une fois de plus: "Bateau construit en 1909 par Théodor Hitzler à Hambourg sous le nom de Monte Bré, pour la compagnie Vedetta de Lugano. Type de propulsion MB 1 Héli, moteur Hitzler/NAM, puissance 15 ch, 12 m de long sur 3,10 de large, tirant d'eau 9 tonnes, passagers 50". D'autres renseignements nous sont encore donnés par la même revue à laquelle on se référera pour plus de détails. La FAV quant à elle donne une longueur de 13 mètres et parle d'un coût qui n'excéderait pas 15 000.-

Le Matin va circuler de 1912 à 1914 de façon régulière, soit trois saisons. La première guerre mondiale va le mettre en veilleuse. Qui aura d'ailleurs une répercussion directe, non seulement sur notre service de navigation, mais sur tout notre tourisme qui ne retrouvera pour dire jamais sa clientèle d'avant-guerre. Selon M. Olivier Dedie, la compagnie de navigation no 2 cessa toute activité en 1916: "Le MATIN fut son crépuscule!"

Tandis que selon le Dampferzeitung de mai 1993, la société déposa sa demande de liquidation au Département des chemins de fer le 21 décembre 1917.

Toujours selon les deux sources ci-dessus, le Matin fut vendu à cette époque à la Motorschiffsgesellschaft du lac d'Hallwil où il navigua sous deux noms différents jusqu'en 1977, année où il fut racheté par un particulier qui le monta sur une colline, à 800 mètres d'altitude, au-dessus de Müswangen, dans le canton de Lucerne. Et enfin il aurait bientôt repris du service sur le lac de Zürich où l'on pourrait encore l'admirer sous le nom de Sirius. Sacrée aventure!

Vendu en 1918, M. Alfred Golay-Nicole le vit autrefois, enfant encore, quitter la Vallée. Il raconte:

"Son départ fut une attraction captivante pour nous, gosses de l'Arcadie. Le bateau fut fixé sur des rails que l'on démontait et remontait au fur et à mesure que le bateau avançait. C'est ainsi que le Matin fit le parcours Rocheray gare du Sentier. Puis un soir, par le train de 18 heures, j'ai vu le Matin partir chez les Alémaniques".

M. Golay-Nicole dit encore: "Le hangar du Matin qui était vers le port du Rocheray existe encore fortement modifié. Il est au bord du lac, peu avant le Champ-Rond. Il avait été racheté par Monsieur Henri J. Piguet, inspecteur forestier".

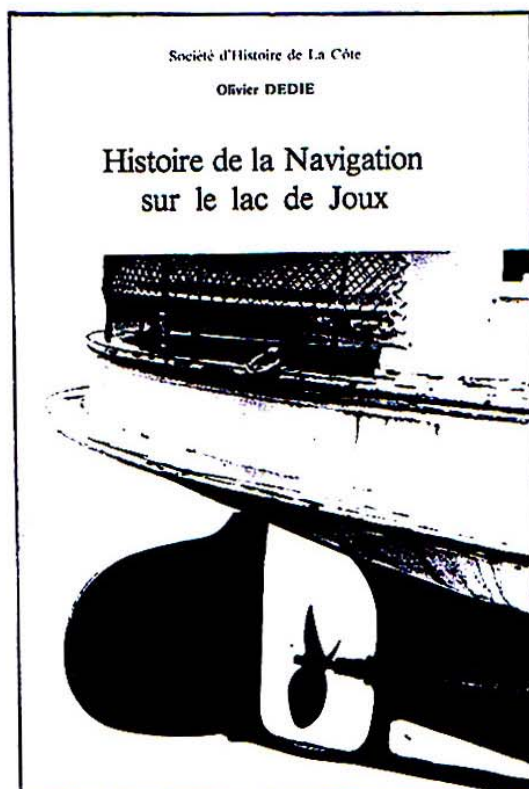
Et ce fut la fin provisoire de notre navigation. D'autres bateaux, quoique de moindre importance, viendront toutefois sillonner le lac de Joux. Citons le Mea-Vallis, le Neptune, l'Hirondelle.

Un service régulier n'intervint à nouveau qu'en 1977, avec le Caprice II et sous l'impulsion de M. Christian Golay des Charbonnières, actuel capitaine. On trouvera plus loin quelques pages consacrées à ce bateau.

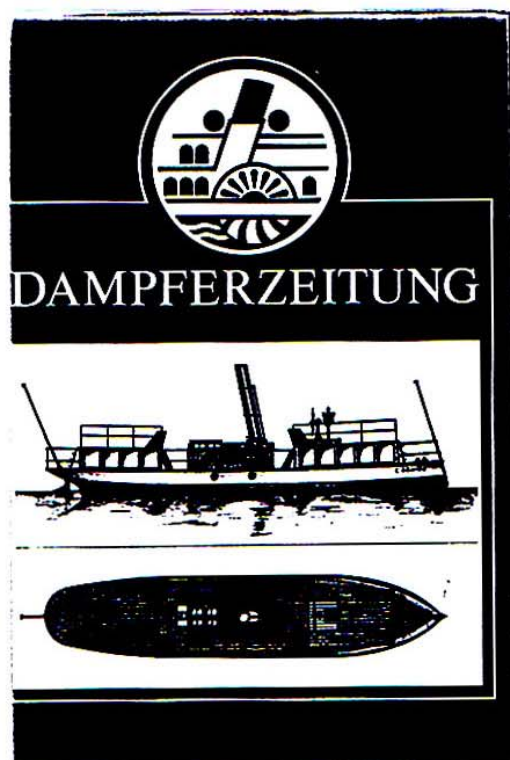
Mais pour nous, archiviste, la grande époque de la navigation sur le lac de Joux se situe avec la vapeur, avec l'Abeille et le Caprice surtout dont les pages ci-après vous donneront le maximum de renseignements. Bonnes découvertes, mais surtout bon voyage!

C'était ce que l'on appelle maintenant, la Belle époque!

Les Charbonnières, en novembre 1998



1976. 24 p. nombreuses photos.



2193 - mai 1993, article de 14 p. nombreuses photos

RAPPORT SUPPLEMENTAIRE

Monsieur,

J'ai l'avantage de vous présenter les renseignements que vous m'avez fait l'honneur de me demander au sujet d'un projet éventuel de navigation à vapeur sur le lac de Joux.

Cette navigation est possible, elle ne manquerait pas de prendre une certaine importance relative en été, depuis le mois d'avril au mois de novembre. Il faut seulement un bâtiment ayant le plus faible tirant d'eau, compatible avec une bonne construction. Le service devrait être suspendu en hiver pendant les glaces, et le bateau, par mesure de précaution, remisé dans un hangar.

Cette navigation, ayant pour but principal le service local, devrait, dans l'intérêt de l'entreprise autant que dans celui du public, desservir le plus grand nombre de localités possible.

Le lac Brenet doit être laissé de côté; quoique le village des Charbonnières puisse avoir quelque intérêt à n'être pas oublié, il est non seulement très rapproché du Pont, mais il n'a aucun point abordable de ce côté-là. Seul Bonport pourrait être abordé et avoir intérêt à la chose à un moment donné, encore faudrait-il que les eaux soient assez basses pour permettre au bateau de passer sous le pont entre les deux lacs, et ce pont est très bas.

Le point de départ serait donc l'extrémité nord du lac de Joux, en face de l'hôtel de la Truite. Ainsi que la chose a déjà été expliquée, le lac est coupé par un rocher sous marin, prolongement de celui des Epinettes, dans la direction de la fromagerie du Pont; mais ce rocher est coupé par un chenal qui permet aux bateaux de passer pendant les eaux moyennes. Si par exception, le lac baissait assez pour rendre ce passage impossible, il serait facile de débarquer momentanément en un autre point.

De là le trajet se ferait sur l'Abbaye, lieu dit au dérochoir où il y a un excellent mouillage, abordable en tous temps, même par des grands bateaux. Depuis l'Abbaye le bâtiment devrait revenir sur la rive occidentale appelée les Roches Fendues qui est abordable presque partout. Suivant

les besoins et les désirs de la population du Lieu et des environs, un embarcadère pourrait être établi, soit au chemin du ministre, soit à la Roche Fendue, soit même au Pré Lionnet. Le débarcadère pour le Sentier, la Golisse, le Soliat, etc, serait établi au point situé en face du Grand Pierrier; il ne serait pas possible de naviguer plus au sud dans cette direction à cause du peu de profondeur de cette partie du lac. Il pourrait aussi, suivant les circonstances, débarquer au lieu dit au Rocheray.

La populeuse localité des Bioux devrait être desservie par deux embarcadères qui pourraient être établis Chez Grosjean et au Bas des Bioux. Une seule difficulté se présente. Cette rive a peu de profondeur et ne présente pas d'abondages naturels, quelques travaux seraient nécessaires, mais ils seraient peu coûteux, vu la nature du terrain qui est un mélange de silice et d'argile, avec quelques galets.

Le point d'arrivée serait à côté du pont appelé les Grandes Planches. Dans cette partie l'Orbe prend le niveau du lac à l'époque des grandes eaux; aux basses eaux son cours est peu rapide et partout, ou presque partout, elle offre assez de fond. Sur un point ou deux peut-être, un dragage serait nécessaire. Les contours sinueux que cette rivière décrits ne seraient pas un empêchement. Il serait facile d'en dresser le cours par un canal et de vaincre ainsi toutes les difficultés.

Le service de ces diverses stations pourrait se faire de plusieurs manières, soit en desservant les deux rives l'une après l'autre, soit les deux ensemble en traversant une ou deux fois le lac. Le dernier système offrirait l'avantage de pouvoir se rendre directement d'une localité opposée à l'autre, comme cela se présenterait souvent du Lieu aux Bioux ou à l'Abbaye, et vice versa.

Pendant les hautes eaux la navigation pourrait se faire directement d'un point à un autre, mais lorsque le lac est en brisec, il y aura quelques précautions à prendre. Il faudra éviter les bancs de sable situés en face du moulin du Rocheray et suivre le cours de la rivière tracé dans le cône d'alluvion. Il faudra aussi éviter les atterrissements formés par la Lionne et sur plusieurs points ne pas trop s'approcher de la rive. Il existe un petit rocher en face du promontoire chez Grosjean, mais il n'effleure la surface qu'aux plus basses eaux. A part cela le lac de Joux ne présente aucun écueil à redouter, ni aucun danger pour la navigation. Il est agité

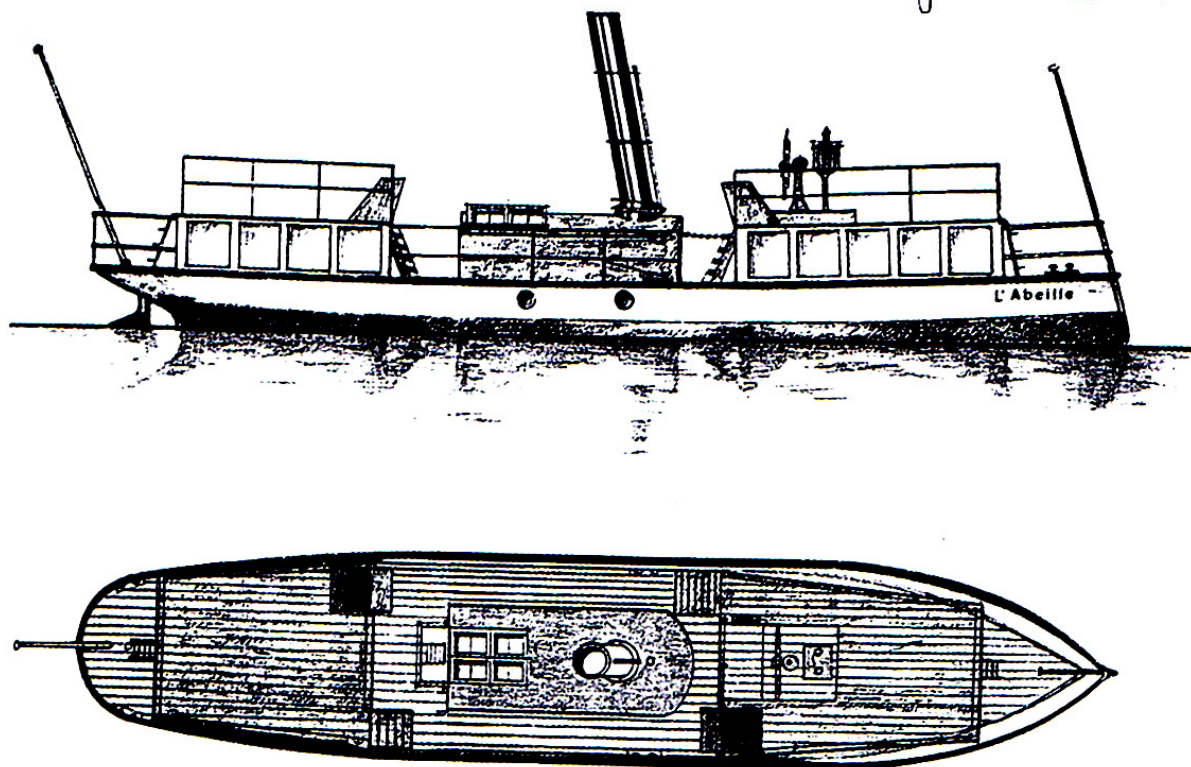
par le vent et par la bise, mais jamais des rafales subites ne peuvent mettre en péril un bâtiment à vapeur quelconque.

Voilà lili. d'une manière générale ce que l'examen des lieux et la connaissance de notre lac me permet de vous fournir. Je reste à votre entière disposition pour tous les détails que je pourrais avoir omis, et qui plus tard seraient jugés nécessaires. Lorsque le tirant d'eau du bâtiment sera connu, des données plus précises pourront être fournies sur la profondeur des lieux de débarquement.

Le Solliat, le 14 septembre 1881

L. Raymond

Tiré de: Rapport sur l'état des entonnais de la Vallée de Joux, 1879. Le Pèlerin 1975. Auteur: Lucien Raymond. PP 29 à 31.

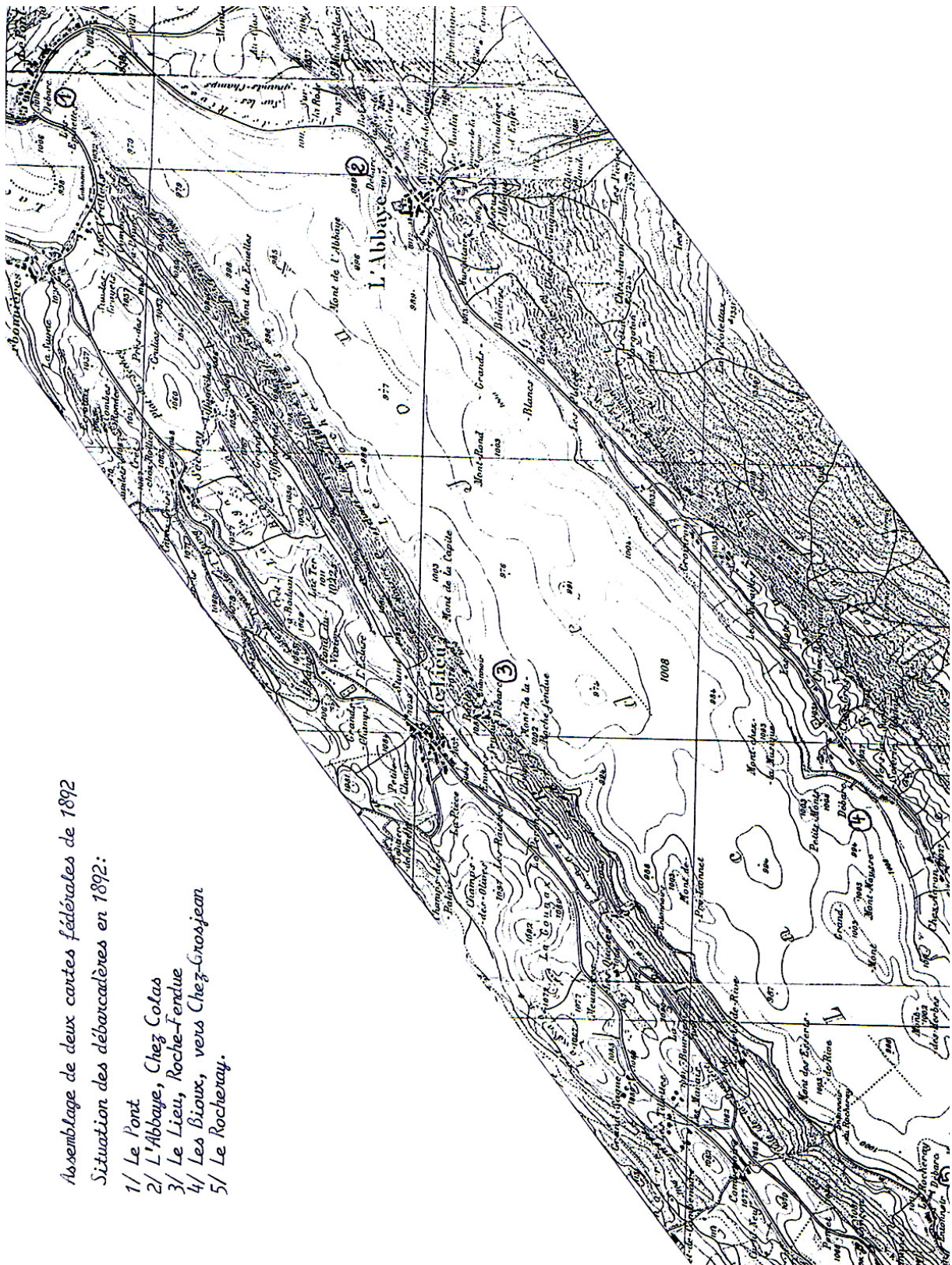


L'abeille. reconstitution d'après "Dampferzeitung",
2/93, mai 1993. p. de
L'abbaye.

Assemblage de deux cartes fédérales de 1892

Situation des débarcadères en 1892:

- 1/ Le Pont
- 2/ L'Abbaye, Chez Colas
- 3/ Le Lieu, Roche-Fendue
- 4/ Les Bioux, vers Chez-Grosjean
- 5/ Le Rocheray.



L'HISTOIRE DU CAPRICE AU TRAVERS DES COMPTES-RENDUS DE LA FAVJ
ET DE SES ANNONCES - avec des articles de la Feuille d'Avis de
Lausanne (FAL)

Où l'on parle de la navigation avant même l'inauguration
du chemin de fer Le Pont-Vallorbes.

Chemin de fer Pont-Vallorbes.

FAVJ,
du 7 oct. 1886
n° 40.

Dimanche matin 3 courant, la locomotive a conduit le breack de la S.-O.-S. renfermant MM. les administrateurs de la Compagnie, M. le directeur de la société de navigation du Léman et quelques invités. Ce premier convoi est arrivé sur les bords du lac Brenet après avoir traversé, sans encombre, le tunnel du Mont d'Orzeires.

Le temps splendide dont nous jouissons a facilité considérablement les travaux et la voie ferrée atteindra certainement la gare du Pont pour le 10 courant.

Dans une réunion tenue l'après-midi et à laquelle assistaient MM. les syndics de Vallorbes, du Chenit, du Lieu et de l'Abbaye, les arrangements les plus courtois et les plus équitables ont été arrêtés pour préparer l'inauguration de la ligne.

Un second objet également intéressant était à l'ordre du jour, savoir : la création d'un modeste bateau à vapeur pour compléter l'œuvre du chemin de fer, faciliter les communications et les relations entre les différentes localités qui pourront en profiter.

Malgré que la Compagnie du Pont-Vallorbes prendra une part importante dans la participation financière de cette entreprise, celle-ci resterait une société toute locale avec une administration spéciale.

M. Rochat, directeur de la Compagnie de navigation du lac Léman, a bien voulu fournir à l'assemblée des renseignements complets et concluants desquels il résulte que cette création présenterait de grands avantages pour la contrée lors même que la commune la plus peuplée est la plus éloignée et que la navigation, à une altitude de 1009 mètres, peut-être unique dans son genre, ne pourrait avoir lieu que pendant 7 mois, le lac étant fermé par les glaces pendant le restant de l'année.

Les communes resteraient chargées des estacades et embarcadères comme cela se fait ailleurs.

Une souscription d'actions a été immédiatement ouverte aux conditions suivantes :

Chaque action serait de 50 francs et donnerait droit à deux journées de passage gratuit par année et au dividende résultant du compte annuel.

Environ 80 actions sont déjà souscrites, le coût du bateau et accessoires devant s'élever, selon M. le directeur Rochat, à près de 60,000 fr., il reste une large part pour les souscriptions.

Le comité provisoire espère donc que tous les amis de cette entreprise et les intéressés répondront favorablement à son appel et que le capital sera promptement souscrit pour que le bateau puisse être mis à l'eau à l'ouverture du service de l'été prochain.

A peine a-t-on le chemin de fer qu'on veut le bateau!

Voici, en outre, quelques devises recueillies dans
la traversée du village des Charbonnières :

AUX INVITÉS :

Dans le train de Vallorbes au Pont,
Chers invités, prenez donc place.
N'ayez peur des coups de tampon,
Nos wagons sont ferrés à glace.

Sans craindre la neige et les loups
On peut aller au Val de Joux.

Sur le transparent de la locomotive dirigée contre
le Sentier, (en patois du Chenit) :

Lou diablou lhi sérei bin
Se la bête neire lou Sindin,
Ne poyei on bio matin
Traci pè s'tu tzemin.

Pour le bateau à vapeur :

Po sé reveni lou tieu
On prè lou bateau - vapeu,
Quand lou lè sérè dzalà,
On pourrè bin navigâ.

Et le comble de l'apothéose :

Le chemin de fer est l'unique voie
Qui conduise à la joie.

Si du chemin de fer nous n'avons que la vue,
Espérons que bientôt, en prolongeant la rue,
Le Pont, les Charbonnières, ainsi qu'au temps jadis,
Ne feront qu'un village ; voilà le paradis.

La fête d'inauguration eut lieu le 30 octobre 1886. Ces
poèmes parurent dans la FAVJ no 44 ou 45 de 1886.

Du Pont au Sentier le trajet se fera à
pied, en voiture et en bateau ; pour orga-
niser convenablement ce service il est in-
dispensable que nous soyons prévenus

La grande fête cantonale de gymnastique au Sentier, des 2,
3, 4 et 5 juillet 1887, nécessita toute une organisation. Les
gyms de l'extérieur arrivaient au Pont en train. De là on devait
leur fournir un second moyen de locomotion pour les conduire au
Sentier. Quel genre de bateau put-on employer pour convoyer au-
tant de monde du Pont au Rocheray ? Ni le Caprice ni l'Abeille
dans tous les cas, ce dernier n'étant arrivé au Pont qu'en juin
1888.

quelques jours à l'avance du nombre des
gymnastes qui désireront profiter des véhi-
cules que nous mettrons à leur disposition

MÉMOIRE

sur la formation d'une société ayant pour but la construction d'un bateau à vapeur destiné à la navigation du lac de Joux.

La récente ouverture à l'exploitation de la ligne Pont-Vallorbes, l'augmentation de circulation qui en résulte déjà pour la Vallée de Joux, et qui s'augmentera de plus en plus comme cela est arrivé partout où l'on a amélioré les voies de communication, ont donné lieu, déjà antérieurement, à différents projets permettant à la population importante de la partie supérieure de la Vallée de profiter autant que possible de cette voie ferrée pour laquelle cette population a contribué dans une large mesure.

Au nombre de ces projets figure entre autres la création d'un modeste bateau à vapeur pour le transport des marchandises et tout particulièrement des nombreux voyageurs et visiteurs qui voudront en profiter.

La Vallée de Joux renfermant autant d'attraits pour les touristes que d'autres parties très fréquentées de la Suisse, et renommée par son hospitalité bien connue, deviendra certainement un but de courses nombreuses et variées; à part ses lacs charmants et poissonneux, aux rivages pittoresques et d'un abord facile, elle offre aux amateurs des ascensions agréables, de superbes forêts, des curiosités de tout genre au nombre desquelles on peut citer les insondables entonnoirs servant à l'écoulement mystérieux des eaux, les chaudières d'enfer, les baumes, etc., etc.

D'autre part le développement de ses belles industries profitera dans une large mesure des moyens de communication ainsi mis à sa disposition et qui lui permettront seuls de lutter avec quelque avantage contre la concurrence s'augmentant et prenant pied un peu partout et principalement dans les contrées assez clairvoyantes pour s'imposer des sacrifices, les élevant à la hauteur des exigences de notre époque.

Il est ainsi à prévoir que nos voitures postales et particulières deviendront insuffisantes en été, ensorte que le moment est venu de songer à d'autres moyens de locomotion alliant le confort à la rapidité et au bon marché.

Comme, pour le moment, il ne serait ni sage ni prudent de parler de la continuation, même par tramways ou voie étroite, de la ligne Pont-Vallorbes dans la direction de la commune du Chenit, et en attendant que d'heureuses combinaisons puissent surgir après l'expérience des premières années d'exploitation de cette ligne, il a paru que le mieux était de créer un bateau à vapeur de petite dimension, destiné à relier les rives du lac de Joux à la gare du Pont par un service régulier en correspondance avec l'arrivée et le départ de chaque train.

Cette idée émise et déjà étudiée dès le commencement des travaux du Pont-Vallorbes, vient de recevoir un sérieux examen dans une réunion tenue au Pont le 3 octobre dernier et à laquelle assistaient MM. les administrateurs du Pont-Vallorbes, M. Rochat, directeur de la compagnie de navigation du lac Léman, les syndics et des délégués des communes intéressées, les ingénieurs du Pont-Vallorbes et quelques autres personnes.

Ensuite de renseignements très complets donnés par M. le directeur Rochat sur la possibilité de cette création et sur les avantages qui en résulteraient pour la contrée tant au point de vue de la circulation rendue plus prompte, plus facile et plus économique, que pour la commodité des installations, les communes seraient invitées à établir les estacades ou débarcadères et à pourvoir à leur entretien comme cela s'est fait et se fait encore au lac Léman.

La compagnie du Pont-Vallorbes est disposée à s'intéresser à cette entreprise, cependant il importe que celle-ci soit ce reste une société du pays avec une administration spéciale et indépendante.

Le bateau à créer présenterait la particularité unique de naviguer à une altitude de 1009 mètres et seulement environ dès le milieu d'avril au milieu de novembre ce qui est

un avantage car les entreprises de ce genre perdent ordinairement de l'argent pendant le service d'hiver.

M. le directeur Rochat serait disposé à s'occuper immédiatement de la construction de ce bateau, qui, avec des perfectionnements réalisés à ce jour et les frais accessoires et nécessaires pour régulariser la hauteur des eaux, coûterait environ 65,000 fr.; sa force serait de 15 à 20 chevaux avec un tirant d'eau de 75 à 85 centimètres, il pourrait transporter 100 personnes et servir à remorquer des convois de marchandises. Outre son service régulier à chaque train il pourrait organiser des courses extraordinaires pour l'agrément des touristes et du public. Par les temps pluvieux et froids une pièce spacieuse serait aménagée et chauffée afin que les voyageurs soient plus confortablement traités que par les autres moyens de locomotion.

Les courses seraient taxées à bien plus bas prix que les tarifs postaux, avec billets de retour jouissant d'un rabais de 50 % et valables 2 jours, les enfants au-dessous de 12 ans paieraient demi place et ceux au-dessous de 5 ans seraient transportés gratuitement; il y aurait de plus des carnets d'abonnement à très bas prix et chaque voyageur aurait droit au transport gratuit de 25 kilos de bagages.

Le trajet du Sentier au Pont en desservant toutes les stations intermédiaires ne prendrait pas plus de 40 minutes.

Outre le service du capital actions, les dépenses pour employés, frais, entretien, réparations, traction, chauffage et autres ne seraient pas considérables et quoique les recettes soient bien plus difficiles à préciser, il est cependant à prévoir qu'elles seraient largement suffisantes pour nouer les deux bouts.

Le capital nécessaire fixé à 65,000 fr. serait divisé en 1300 actions de chacune 50 fr. donnant droit, outre un dividende possible pouvant résulter du compte annuel, à deux journées de passage gratuit sur le bateau, pour chaque actionnaire et sa famille.

Nous invitons donc le public de la Vallée et tout particulièrement nos ressortissants établis au dehors ainsi que nos nombreux amis, à bien vouloir s'intéresser à une entreprise qui, tout en procurant une amélioration importante dans la contrée, leur fournira l'occasion de courses agréables, comodes et avantageuses.

Sentier, le 7 décembre 1886.

Le comité d'initiative.

Dimanche 12 courant avait lieu à l'Hôtel de Ville, au Sentier, une réunion publique de citoyens, ayant pour programme de s'occuper :

1° De la question d'un bateau à vapeur pour établir un service régulier sur le lac de Joux.

2° Du patinage comme agrément et sécurité.

La réunion était présidée provisoirement par M. B. Lecloutre, fabricant d'horlogerie, et elle avait le plaisir de compter parmi ses membres, M. Rochat, directeur de la Cie de navigation du Léman, qui a bien voulu se rendre spécialement au Sentier pour la circonstance et chacun peut apprécier cette marque de dévouement, vu le temps déplorable de ce jour-là, lequel avait retenu bien des citoyens dans leurs maisons.

Après une discussion des plus nourries, dans laquelle M. Rochat a développé d'une façon tout-à-fait distinguée, la valeur et l'utilité que pourrait avoir pour notre contrée, qui est aussi la sienne, la création d'un bateau à vapeur, il a formé la proposition de nommer une commission d'initiative pour s'occuper immédiatement du placement des actions et d'autres questions qui découleront forcément de cette entreprise.

De même, il considère que la construction d'un bateau pouvant contenir 100 personnes, est un peu grande pour notre lac; en le réduisant à 75 personnes il serait suffisant pour les prévisions actuelles et il va sans dire que cette réduction fournirait aussi une notable économie dans le prix d'achat.

L'assemblée s'est ensuite mise d'accord sur la jouissance

à donner à chaque action de 50 fr., laquelle serait de deux doubles courses en 1^{re} classe, par année, et chaque actionnaire pourrait faire profiter sa famille, de ses coupons de passage.

Des explications ont aussi été données sur la facilité de construire les estacades ou ponts d'embarquement, sur le temps minimum pour la construction d'un bateau, qui est de 5 à 6 mois, de même sur la supériorité d'un bateau à roues sur un à hélice, sur les moyens à employer pour transporter aisément de grosses quantités de marchandises, avec une barque spéciale qui pourrait encore, dans des cas de grande foule, être remorquée avec des passagers, et d'autres détails trop longs à signaler, quoique ayant tous leur importance.

La commission d'initiative a été ensuite proclamée en formant les vœux qu'elle trouve promptement la plus grande partie du capital et sur l'espérance que l'administration du Pont-Vallorbes, aussi intéressée que le public de la Vallée, accueille favorablement cette création et lui prête son puissant concours financier. Il va sans dire que, comme pour le chemin de fer, il peut prendre pour maxime : — aide-toi et le ciel t'aidera, — et que la Vallée comprenne que son lac ne peut plus rester veuf de bateau à côté de locomotives et que chacun fasse un effort pour créer le capital social, il en sera récompensé en augmentant grandement les attraits de notre Vallée et en créant un service accéléré, bon marché et reliant les rives de notre beau lac de Joux.

Au dernier moment les meilleures nouvelles du Pont-Vallorbes ont été communiquées, les recettes de novembre étant de beaucoup supérieures aux prévisions les plus avancées. Si cette progression se reporte sur le bateau à créer, nul doute qu'il ménagera des surprises agréables à ses actionnaires.

La liste des actionnaires devant être imprimée à nouveau, les personnes qui désirent s'intéresser à ce perfectionnement de nos voies de communication, peuvent souscrire des actions de fr. 50, chez les porteurs de listes ou auprès du soussigné.

Les études de la construction du dit bateau se poursuivent activement, ainsi que les plans et devis des estacades, le tout devant être prêt à fonctionner régulièrement pour le mois de juin 1888.

Le président provisoire,
B. Le Coultre.

FAVJ

25 août 1887

LA VALLÉE. — On annonce qu'un bateau à vapeur sillonnera bientôt les eaux du lac de Joux.

Ce bateau, à hélice, long de 51 mètres* et large de 2 m. 80 cm., ayant 2 salons avec plateforme et pouvant contenir de 50 à 60 personnes, a été acheté dernièrement par M. Chaubert, mécanicien, à Céligny, qui se propose de le lancer sur le lac de Joux les premiers jours de juin pour faire le service des voyageurs, après avoir obtenu les concessions nécessaires.

Récemment construit et tirant 1 m. 10 d'eau, il présente toutes les conditions de sûreté désirables ; sa vitesse est de 15 à 16 kilomètres à l'heure, en sorte qu'il pourra franchir en 40 minutes la distance du Pont au Sentier.

FAL, 31 mai 1888.



BATEAU A VAPEUR

Les personnes qui sont porteurs de listes de souscriptions sont instamment priées de les adresser au plus tôt, au soussigné, une réunion d'actionnaires devant avoir lieu très prochainement.

Date ?

Le président provisoire,
B. Le Coultre.



BATEAU A VAPEUR

destiné à la navigation régulière du lac de Joux.

CHRONIQUE LOCALE

Ensuite des renseignements qui nous parviennent de source certaine, nous nous croyons autorisés à annoncer à nos lecteurs qu'un bateau à vapeur sillonnera bientôt les eaux du lac de Joux.

Ce bateau, à hélice, long de 51 mètres et large de 2 m. 80 cm., ayant 2 salons avec plateforme et pouvant contenir de 50 à 60 personnes a été acheté dernièrement par M. Chaubert, mécanicien, à Céligny, qui se propose de le lancer sur notre lac les premiers jours de juin pour faire le service des voyageurs après avoir obtenu les concessions nécessaires.

Récemment construit et tirant 1 m. 1 d'eau, il présente toutes les conditions de sûreté désirables; sa vitesse est de 15 à 16 km. à l'heure en sorte qu'il pourra franchir en 40 minutes la distance du Pont à Sentier.

Félicitons ce courageux citoyen de son esprit d'initiative et souhaitons toute réussite à son entreprise qui ne peut que favoriser les relations entre les localités riveraines de notre lac et attirer dans notre vallée un nombre toujours plus grand d'étrangers et de promeneurs.

LA VALLÉE. — Voici quelques nouveaux renseignements sur le bateau à vapeur qui sillonnera les eaux du lac de Joux dans le courant du présent mois de juin.

La demande de concession présentée le 26 mai dernier à l'administration fédérale des postes par le citoyen Choberg, mécanicien, à Yverdon, renferme entre autres les données suivantes :

Ce bateau à hélice a 15 mètres de longueur sur 2,85 mètres de largeur; tirant d'eau 1,10 m. à l'arrière, 60 cm. à l'avant; hauteur au-dessus de la flottaison 75 cm. au centre, 1 m. à l'avant et 70 cm. à l'arrière; il possède plusieurs cabines et les accessoires ordinaires, il peut porter 35 personnes et doit filer 13 kil. à l'heure.

Les courses seront régulières et en nombre égal à celui des trains du service d'été du chemin de fer Pont-Vallorbes avec lesquelles elles coïncideront.

Le service aura lieu du 15 avril (lorsque le lac sera dégelé à cette date) au 15 octobre de chaque année. Cette année il commencera dès que la concession aura été accordée.

FAL 7 juin 1888

Samedi 23 juin 1888 — La Vallée — Nous apprenons que le bateau à vapeur qui doit naviguer sur le lac de Joux est arrivé jeudi après-midi au Pont par train spécial. Il commencera son service dès qu'il aura été mis en état de prendre l'eau. FAL 23 juin 1888

Navigation. FAVJ 13 de 1888

La société de navigation sur le lac de Joux est maintenant constituée; c'est là un fait accompli et réjouissant, c'est la suite immédiate de la ligne Pont-Val-lorbes, en attendant mieux, comme cela a été si bien dit à l'assemblée constituante de cette nouvelle entreprise.

Il est bon de noter également les deux desiderata ci-après admis à l'unanimité:

1. L'assemblée, tout en conservant le capital social à fr. 28,000, chiffre suffisant pour le moment, estime qu'il sera avantageux de rapprocher autant que possible du Sentier et de l'Orient-de-l'Orbe les lieux d'accès du bateau afin de desservir au mieux les localités les plus peuplées de La Vallée.

2. Il sera demandé à l'administration des postes de dispenser autant que possible le bateau du transport des correspondances et objets de messagerie, afin de ne pas diminuer les services postaux des deux rives du lac de Joux.

Le conseil d'administration de la société a été nommé il s'est constitué comme suit:

Président: M. Ernest Ruchonnet, à Lausanne.

Vice-président: « Jules-Jérémie Ro-chat, aux Charbonnières.

Secrétaire: « John Capt, Sentier.

La question des estacades est remise aux soins de MM. B. Lecoultré, J.-J. Ro-chat et J. Capt.

MM. Masson et William Capt sont chargés de la partie financière.

Les tractations pour l'acquisition du « Caprice » seront continuées sous certaines réserves qui ne rencontreront probablement pas de difficultés sérieuses; il est donc possible que ce bateau qui réunit si bien la solidité à l'élégance et qui paraît largement suffisant pour un commencement, viendra orner et animer le lac de Joux en mai prochain.

Pour obtenir ce résultat le conseil ose compter sur la bonne volonté du public et particulièrement des riverains tous intéressés à cette utile et agréable innovation.

Les actions sont de 50 fr. et pourront être libérées par versements mensuels de fr. 5 à partir du 31 décembre courant.

Jeudi 20 juin 1889 — La Vallée — Le CAPRICE a commencé mercredi son service sur le lac de Joux après des courses d'essai bien réussies et expertise favorable de la commission cantonale. Il fera quatre courses complètes par jour. Les stations du Sentier, Bas des Bioux et Lieu ne seront desservies que lorsque les estacades de ces ports seront terminées. FAL 20 juin 1889

Jeudi 23 mai 1889 — La Vallée — Le CAPRICE est arrivé en gare du Pont. L'opération délicate du lancement se prépare pour samedi et dimanche. En attendant son partenaire, l'ABEILLE, secourant ses ailes engourdis par une immersion hivernale quelque peu prolongée, évolue et siffle, que c'est un plaisir. FAL 23 mai 1889

Le lancement du « Caprice. »

Les personnes qui se sont trouvées dimanche au Pont ont été témoins d'une aventure très originale, celle de voir la route des Charbonnières complètement interceptée, pendant une grande partie de la journée, par le bateau le Caprice, qui devait être lancé déjà la veille.

Ce petit vapeur, qui a sillonné d'abord le lac Léman, puis celui de Bienne, est enfin devenu, comme on le sait, la propriété de la Société de navigation du lac de Joux. Il est arrivé de Neuveville au Pont, il y a huit jours, sur deux wagons.

Afin de faciliter l'accès du lac le plus possible, des rails provisoires avaient été posés de la gare jusqu'à côté du magasin de farine qui se trouve au bord de la route des Charbonnières, près de l'hôtel de la Truite. Après quelques petites réparations et la peinture de la coque, des dispositions avaient été prises pour que son lancement eût lieu le samedi soir, mais tout n'étant pas prêt, l'opération fut renvoyée au lendemain et fixée à 6 h. du matin.

A 3 heures du matin, les ouvriers s'étaient déjà mis à l'œuvre, mais à l'heure convenue le capricieux Caprice — justifiant fort bien son nom — s'obstinait à rester sur terre ferme; il s'avança cependant de quelques mètres, puis s'arrêta au milieu de la grande route qu'il devait traverser. Là, plus moyen de le faire bouger, car il s'était affaissé à l'avant. Les ouvriers suivaient sang et eau pour le remettre dans la position voulue.

Dans l'après-midi, les promeneurs, venus de tous côtés, suivaient avec impatience l'opération, dit la Feuille d'Avis de Vevey. Quant aux chars, arrivant du Lieu, ils durent forcément rebrousser chemin, les piétons eux-mêmes ne pouvant passer sans danger. Enfin, à 3 h. 45, le réaloiirant se met tout d'un coup en mouvement, traverse la chaussée et descend majestueusement le plan incliné qui l'amène au lac, où il entre en refoulant les ondes qui recouvrent un instant sa poupe. Un hurrah formidable s'élève alors de toutes les bouches, les petites péniches l'entourent et lui font ovation, le canon ronfle à bord... et tout cela au milieu d'une nature splendide, et par un temps exceptionnellement beau.

Le Caprice, qui est à hélice, a fort bonne tournure et peut contenir environ cinquante passagers. Il commencera un service régulier dès le 1^{er} juin en correspondance avec les arrivées et départs des trains au Pont. Il touchera les débarcadères intermédiaires de l'Abbaye, du Lieu (relié au lac par le chemin de la Roche fendue), les deux embarcadères des Bioux, village de deux kilomètres de longueur, et enfin le Rocheray, qui sert de port au Sentier.

Il possède une petite cabine à l'avant, sur laquelle se trouve une plate-forme suffisamment grande pour douze personnes; les autres sièges sont à l'arrière.

Voici donc le lac de Joux doté d'un service de navigation en règle, qui rendra certainement de grands services à la contrée, en la reliant de plus en plus avec la plaine.

FAL 28 mai 1889

FAVJ n° 21, du 21 mai 1891

La Société de Navigation sur le lac de Joux a commencé sa campagne le 10 courant et malgré un temps très peu favorable et même très mauvais, le nombre des voyageurs transportés par le Caprice s'élève à 1074 pour les 9 premières journées. Ce résultat réjouissant prouve toute l'utilité de ce moyen de transport commode et à bon marché.

Ajoutons que les machines du Caprice ont été remises à neuf et que l'équipage paraît à la hauteur de sa tâche.

Le service d'omnibus Sentier-Rocheray fonctionne également d'une manière satisfaisante; quant à le continuer jusqu'au Brassus, ainsi que le désire un honorable correspondant de la feuille, cela concerne l'administration des Postes, espérons que cette idée fera son chemin.

FAVJ, n° 24, juin 1891

CHRONIQUE LOCALE

On nous écrit .

Depuis que le Caprice a commencé son service, chacun est heureux de constater combien sa marche est améliorée par les réparations qu'il a subies cet hiver, le beau temps aidant, nous verrons bientôt arriver les étrangers et avec eux une augmentation d'animation dans nos villages; le Sentier particulièrement présente une attraction de plus cet été, par l'artillerie de parc qui stationne tous les soirs au centre du village; à quand l'inspection ?

FAVJ n° 25 18 juin 1891

Société de Navigation sur le lac de Joux.

Messieurs les actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le lundi 6 juillet 1891 à 2 ¹/₂ h. de l'après-midi à l'Hôtel-de-la-Truite, au Pont.

Pour assister à l'assemblée chaque actionnaire présentera ses actions; il recevra une carte d'entrée donnant droit à une double course gratuite sur le Caprice, valable seulement le jour de l'assemblée. Les cartes seront délivrées par M. W. Capt, caissier, à MM. les actionnaires qui en feront la demande avant le 4 juillet.

Ordre du jour :

1. Rapports du conseil d'administration et des commissaires-vérificateurs.
2. Présentation et approbation des comptes de 1890.
3. Dividende.
4. Nomination de 2 administrateurs.
5. Nomination de 3 commissaires-vérificateurs.
6. Propositions individuelles.

Les rapports et les comptes de 1890 seront déposés dès le 28 courant au bureau de M. W. Capt, au Sentier, où chaque actionnaire pourra les consulter.

Sentier, 16 juin 1891.

Conseil d'administration.

FAVJ n° 38 du 17 sept. 1891

A partir du 15 courant les courses du soir du Caprice ont été supprimées, savoir : le départ du Rocheray de 6 h. et le départ du Pont de 7 h. 10; cependant des courses supplémentaires pourront avoir lieu en cas de très beau temps sur demande à l'administration. Le service de l'omnibus Sentier-Rocheray reçoit les mêmes modifications.

L'horaire d'hiver qui vient d'être adopté pour les chemins de fer nous paraît assez bien ordonné pour notre Vallée; il entrera en vigueur le 1^{er} octobre prochain.

L'horaire du Caprice sera très complet pour son court service d'hiver, soit du 1 au 15 octobre 1891 et du 1 au 31 mai 1892, nous le publierons prochainement.

Espérons qu'il y aura amélioration des services postaux entre le Pont et le Brassus, car l'horaire de l'été actuel est très défectueux principalement au point de vue des relations industrielles.

FAVJ n° 39, du 24 sept. 1891

CHRONIQUE LOCALE

Dimanche matin par un brouillard très épais le Caprice se trouvant trop près du rivage entre le Pont et l'Abbaye s'est quelque peu ensablé et une branche de l'hélice s'est brisée; il en est résulté un retard de 8 à 10 minutes; et la journée s'est continuée sans que la marche du bateau s'en soit ressentie.

Lundi le bateau a été sorti de l'eau par le moyen des installations que la société de navigation possède au Rocheray, l'hélice brisée a été remplacée et le service a recommencé mardi matin.

Depuis deux jours les vives chaleurs de ces dernières semaines ont été brusquement remplacées par un temps très froid, la neige est tombée sur les hauteurs et s'est passablement rapprochée des habitations; aujourd'hui le soleil se montre de nouveau et cette neige par trop précoce a heureusement disparu.

FAVJ n° 43, du 20 oct. 1891

Société de Navigation sur le lac de Joux

La société de Navigation a terminé son service ordinaire le 15 octobre.

A titre d'essai son bateau sera employé à remorquer des radeaux de bois en toutes longueurs.

En cas de beau temps et jusqu'à nouvel avis, elle organisera, pour le dimanche seulement, un service de voyageurs en conformité de l'horaire appliqué du 1 au 15 octobre.

Pendant la semaine, des courses pourront avoir lieu sur demande spéciale.

La société de Navigation sur le lac de Joux.

voulant rembourser sa dette offre au public 60 actions de 50 francs chacune formant le complément du capital social.

MM. les souscripteurs qui s'annonceront avant le 31 octobre jouiront du dividende complet de 1891.

LAC DE JOUX.

FAVJ 24 sept. 1891

Horaire pour le service d'hiver.

Du 1^{er} au 15 octobre 1891.

COURSES	1	3	5	7	9	COURSES	2	4	6	8	10
						Chemin de fer.					
						Pont . . . Arr.	8.—	10.40	—	2.50	—
Sentier-Rocheray D.	7.40	9.40	12.—	2.05	4.—	Pont . . . D.	8.45	10.50	1.—	3.05	5.20
Bioux	7.45	9.45	12.05	2.10	4.05	Abbaye	8.55	11.—	1.10	3.15	5.30
Grosjean	7.55	9.55	12.15	2.20	4.15	Lieu	9.10	11.15	1.25	3.30	5.45
Lieu	8.05	10.05	12.25	2.30	4.25	Grosjean	9.20	11.25	1.35	3.40	5.55
Abbaye	8.20	10.20	12.40	2.45	4.40	Bioux	9.30	11.35	1.45	3.50	6.05
Pont A.	8.30	10.30	12.50	2.55	4.50	Sentier-Rocheray A.	9.35	11.40	1.50	3.55	6.10
Chemin de fer.											
Pont Dép.	8.45	—	1.—	—	5.—						
OMNIBUS											
Sentier . . . D.	7.15	11.20	1.40	3.35	5.50	Rocheray . . D.	9.40	11.45	2.05	4.—	6.15
Rocheray . . A.	7.35	11.40	2.—	3.55	6.10	Sentier . . . A.	10.—	12.05	2.25	4.20	6.35
PONT-VALLORBES											
Pont D.	6.—	8.45	1.—	5.—		Vallorbes . . D.	7.20	9.56	2.10	6.20	
Day, bif	—	—	—	—		Day, bif	—	10.08	—	—	
Vallorbes . . A.	6.37	9.27	1.42	5.42		Pont A.	8.—	10.40	2.50	7.—	

Le service du bateau et celui de l'omnibus n'ont pas lieu du 15 octobre au 1^{er} mai.
 Du 1^{er} au 31 mai, les courses Nos 7 et 8 n'auront lieu que le dimanche, la course No 10 sera avancée de 15 minutes et le train arrivant au Pont à 7 h. sera desservi.

Société de navigation sur le lac de Joux.

La société de navigation a tenu son assemblée annuelle le 6 juillet 1891 à l'hôtel de la Truite au Pont pour le règlement des comptes de 1890, lesquels ont été admis tels qu'ils ont été présentés sur le rapport conforme déposé par la commission qui les a examinés, puis le conseil d'administration a reçu décharge de sa gestion.

L'assemblée, plus nombreuse que de coutume a suivi avec beaucoup d'intérêt la marche de la société et vu avec satisfaction, par le rapport du Conseil d'administration, que cette jeune entreprise fait de sensibles progrès aussi bien dans son organisation et son administration que dans l'esprit du public intéressé qui en apprécie de plus en plus les avantages.

La position financière peut être considérée comme bonne malgré les frais considérables et les difficultés inséparables des débuts d'une entreprise pareille dans un pays qui n'en avait aucune idée.

Un petit dividende de 50 c. par action est attribué à chaque action de fr. 50, après un versement de fr. 1453,65 au fonds de réserve.

L'augmentation du capital décidée l'an passé pour payer les frais de constructions nécessaires à l'hivernage et aux réparations du bateau a mis à la disposition du public 80 nouvelles actions de 50 fr. dont une partie sont déjà placées, il en reste à la souche une cinquantaine que nous espérons voir enlever rapidement par les amis de l'entreprise.

Pour compléter le conseil d'administration, deux nouveaux membres ont été élus, ce sont : MM. Charles Lecoultre et Victorin Piguet au Sentier.

Les commissaires vérificateurs pour 1891, sont MM. Ernest Aubert au Sentier, Henri-Auguste Berney, Chez-Grosjean et Edward Piguet, au Brassus.

Rapport du Conseil d'administration.

L'exercice de 1890 n'a été marqué d'aucun incident qui mérite d'être signalé dans ce rapport, il n'a été que la suite normale de celui de 1889, sauf qu'il nous a fait voir par le nombre des passagers que notre petite entreprise répond à des besoins réels et que l'on peut considérer son avenir comme étant assuré.

L'expérience de l'année précédente nous a profité dans une grande mesure pour faciliter l'exploitation et la rendre un peu moins coûteuse, cependant il ne faut pas se dissimuler que ce moyen de transport demande une surveillance continuelle, des mesures de prudence incessantes et qu'il entraîne à côté des grands frais obligés à une quantité de dépenses accessoires qui réunies ensemble font une large brèche à nos recettes.

L'année dernière, grâce à un personnel dont une partie nous a donné plus de soucis que de satisfaction, le service était à peine commencé que nous avions déjà de sérieuses réparations à faire aux barrières du bateau et pendant toute la saison votre conseil a été souvent appelé à administrer de sévères remontrances à ses employés, aussi tous nos soins ont-ils été apportés au choix du personnel et vous avez pu constater comme nous que nos efforts n'ont pas été vains.

Notre petit vapeur, malgré une direction qui laissait parfois à désirer, s'est vaillamment comporté et nous ne pouvons que nous féliciter de son acquisition. Stabilité, résistance, vitesse, il répond à toutes ces exigences, si sa prise d'eau est un peu forte elle est, par contre, un contre-poids qui en fait la sûreté. Quelques beaux dimanches nous avons regretté, aux courses du soir surtout, qu'il ne puisse pas contenir un plus grand nombre de passagers, ce regret est bien atténué la semaine où il est toujours assez grand. Nous souhaitons que nos neveux puissent dans quelques dix ans en procurer un plus vaste que leurs neveux à leur tour trouveront encore trop petit.

La remise, ainsi que le plan incliné muni de rails, ont parfaitement répondu à notre attente, on peut facilement sortir le bateau et le mettre à l'abri pendant l'hiver, la sortie prend plus de temps et de frais qu'on aurait pu le supposer, ceci vient du moyen de traction employé qui est très lent, les mouffles que nous servons sont plutôt faits pour soulever d'énormes poids que pour faire avancer une charge, nous verrons à modifier cette traction pour cet automne, si possible.

Conformément aux vœux émis dans l'assemblée du 16 mars 1890, les barrières du Caprice ont été consolidées. Près des escaliers du *rouf* il a été placé un contre-fort plus élevé qui rend l'accès plus sûr et plus facile. Sur la demande du conseil le tonnage du bateau a été porté à 60 personnes plus l'équipage, la surveillance pour que ce chiffre ne soit pas dépassé est exercée par l'autorité supérieure.

Vous verrez par l'exposé des chiffres dont il va vous être donné connaissance que les recettes ont dépassé les dépenses ce qui permet de vous proposer pour l'exercice de 1890 un petit dividende de 50 c. par actions, c'est peu, nous aurions pu par un changement dans le chiffre de nos dépenses, changement parfaitement justifié, vous offrir un peu plus; il eut suffi de porter en augmentation du capital social tous les frais faits pour la construction du couvert sur le fumoir, petite cabine actuelle, ainsi que d'autres adjonctions, tous frais que nous avons fait figurer aux dépenses de l'année c'est une valeur de fr. 200 que nous aurions de disponible.

Voici quelques chiffres de notre comptabilité. Nos recettes se sont élevées à la somme de fr. 10.092,10.

Nous avons dépensé :	
Pour salaires du personnel employé	fr. 3122,80
» réparations et entretien du Caprice.	» 1609,80
» équipements.	» 429,60
» combustibles.	» 1608,30
» huiles, graisses et déchets de coton	» 689,60
» billets, horaires, imprimés, frais divers	» 882,80
» assurances accidents et incendie	» 402,75
» intérêts.	» 152,95

Ensemble fr. 8898,60

Sur quoi il nous reste en approvisionnements divers . . . fr. 500.

En sorte que le total de dépenses afférentes à l'exercice de 1890 est de fr. 8398,60

Soit un excédent des recettes sur les dépenses de fr. 1693,50

valeur portée à l'avoir de notre compte de profits et pertes, qui avec le solde restant de l'exercice précédent s'élève ainsi à la somme de fr. 1753,70

dont nous vous proposons la répartition comme suit :

1. Amortissement 5% du compte du coût du Caprice. fr. 1453,65
2. Dividende de 50 c. par action 280.—
3. Solde à compte nouveau 20,05

Sommes égales fr. 1753,70 fr. 1753,70

Le bilan de notre société se présente comme suit :

ACTIF. Bilan au 31 décembre 1890. PASSIF.

Banque cantonale rd.	3321	75	Capital social	28000	—
Le Caprice	27618	90	Profits et pertes	1753	70
Habilllements et équipements	300	—	Bons à payer	1321	60
Charbon et autres combustibles	60	—	Dividende de 1890	280	—
Graissage	30	—	Emprunt	4000	—
Frais généraux	60	—			
Bâtiment	3914	65			
	35355	30		35355	30

Voici de plus à titre de renseignements quelques chiffres sur le mouvement de notre entreprise.

1890,	28 j. de nav.	2566 bill.	fr. 1114,50
Mai,	30	3451	1592,60
Juin,	31	4331	2072,40
Juillet,	31	5819	2843,90

Septembre, 29	3498	1621,70
Octobre, 15	1916	847,—
Totaux 164	21581	10092,10

Moyennes : 132 passagers par jour 46 c. 1/2 par billet.

1889,				
Juin,	12 j. de nav.	1303 bill.	fr.	623,90
Juillet,	31	5304	,	2506,90
Aout,	25	3988	,	1772,45
Septembre,	28	2962	,	1321,60
Octobre,	21	1423	,	582,—
Totaux	117	14980	,	6806,80

Moyenne : 128 passagers par jour, 45 c. 1/2 par billet.

Rapport des commissaires-vérificateurs,

Messieurs.

Par suite du mandat que vous nous avez confié, nous avons l'honneur de vous présenter notre rapport sur les comptes de la compagnie pour l'année 1890.

Le 27 juin 1891, nous avons procédé à l'examen de la comptabilité et avons constaté la parfaite conformité des écritures avec la balance qui vous est soumise.

Nous avons constaté avec satisfaction qu'il a été tenu compte de l'observation faite l'année dernière en ce qui concerne les frais de graissage et qu'une amélioration économique et bien ordonnée a été introduite.

Sur la somme que le compte de profits et pertes laisse disponible, votre conseil vous propose d'appliquer au compte d'amortissement du Caprice fr. 1453,65, dividende aux actionnaires fr. 280 et le solde au fonds de réserve.

Tout en donnant notre adhésion à la proposition de votre conseil, nous vous proposons, messieurs, l'approbation des comptes de cet exercice, tels qui vous sont présentés.

Sentier, le 27 juin 1891.

S. GUIGNARD.
Ernest ROCHAT.

FAVJ n.º 39. du 24 sept 1891

LAC DE JOUX.

Horaires pour le service d'hiver.

Du 1^{er} au 15 octobre 1891.

COURSES	1	3	5	7	9	COURSES	2	4	6	8	10
Chemin de fer.						Chemin de fer.					
Pont Arr.	8.—	10.40	—	2.50	—	Pont D.	8.45	10.50	1.—	3.05	5.20
Sentier-Rocheray D.	7.40	9.40	12.—	2.05	4.—	Abbaye	8.55	11.—	1.10	3.15	5.30
Bioux	7.45	9.45	12.05	2.10	4.05	Lieu	9.10	11.15	1.25	3.30	5.45
Grosjean . . .	7.55	9.55	12.15	2.20	4.15	Grosjean	9.20	11.25	1.35	3.40	5.55
Lieu	8.05	10.05	12.25	2.30	4.25	Bioux	9.30	11.35	1.45	3.50	6.05
Abbaye	8.20	10.20	12.40	2.45	4.40	Sentier-Rocheray A.	9.35	11.40	1.50	3.55	6.10
Pont A.	8.30	10.30	12.50	2.55	4.50						
Chemin de fer.											
Pont Dép.	8.45	—	1.—	—	5.—						
OMNIBUS											
Sentier D.	7.15	11.20	1.40	3.35	6.50	Rocheray . . . D.	9.40	11.45	2.05	4.—	6.15
Rocheray . . . A.	7.35	11.40	2.—	3.55	6.10	Sentier A.	10.—	12.05	2.25	4.20	6.35
PONT-VALLORRES											
Pont D.	6.—	8.45	1.—	5.—		Vallorbes . . . D.	7.20	9.55	2.10	6.20	
Day, bif . . .	—	—	—	—		Day, bif	—	10.08	—	—	
Vallorbes . . . A.	6.37	9.27	1.42	5.42		Pont A.	8.—	10.40	2.50	7.—	

Le service du bateau et celui de l'omnibus n'ont pas lieu du 15 octobre au 1^{er} mai.
Du 1^{er} au 31 mai, les courses Nos 7 et 8 n'auront lieu que le dimanche, la course No 10 sera avancée de 15 minutes et le train arrivant au Pont à 7 h. sera desservi.

FAY 4. juil 1892

Société de Navigation sur le lac de Joux

Messieurs les actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le lundi 11 juillet 1892 à 4 heures de l'après-midi, à l'hôtel Bellevue au Rocheray.

Pour assister à l'assemblée, chaque actionnaire devra présenter ses actions.

Ordre du jour :

1. Rapports du conseil d'administration et des commissaires-vérificateurs.
2. Présentation et approbation des comptes de 1891.
3. Dividende.
4. Nomination d'un membre du conseil d'administration.
5. Nomination de 3 commissaires-vérificateurs
6. Communication à propos des tarifs.
7. Propositions individuelles.

Les rapports et les comptes de 1891 seront déposés dès le 1^{er} juillet, chez M. Alfred Meylan, président, au Sentier, où chaque actionnaire pourra les consulter.

Sentier, le 21 juin 1892.

Conseil d'administration.

FAY, juillet 1892

CHRONIQUE LOCALE

Société de Navigation sur le lac de Joux

La société de Navigation a tenu son assemblée générale annuelle le 11 juillet 1892, à l'Hôtel Bellevue au Rocheray, pour le règlement des comptes de 1891, lesquels ont été admis tels qu'ils ont été présentés sur le rapport déposé par la commission qui les a examinés, puis décharge a été donnée au conseil d'administration de sa gestion.

L'assemblée a suivi avec intérêt la marche de la société et vu avec plaisir, par le rapport du Conseil d'administration, que cette entreprise continue sa marche ascendante, surtout pour ce qui concerne le nombre des voyageurs; c'est une preuve que le public apprécie tous les jours davantage ce moyen de transport.

La position financière peut être considérée comme satisfaisante, puisqu'elle permet de verser 1668,75 fr. au fonds de réserve et de donner un petit dividende de 50 cent. par action de 50 fr. Malgré ce résultat, c'est un des grands soucis du Conseil d'administration qui devrait avoir une marge plus large et pouvoir sans trop compter amener les améliorations nécessaires et faire face aux éventualités qui ne peuvent manquer de se présenter dans une entreprise semblable; aussi un de ses membres a pris l'initiative de soumettre à l'assemblée générale un projet de modification au tarif des courses du bateau, afin d'augmenter les ressources de la société. Cette question épineuse est renvoyée au Conseil pour étude et sera discutée dans une nouvelle assemblée générale.

Le conseil administratif a été complété par la nomination de M. Constant Golay, maréchal, Vers-les-Moulins.

Les commissaires-vérificateurs pour l'année 1892 sont MM. Ernest Aubert au Sentier, Edward Piguet au Brassus et A. Rochat-Benoît, aux Bioux.

Rapport au Conseil d'administration.

L'année 1891 n'a été marquée d'aucun fait important à signaler. Pour la 1^{re} fois nous avons eu un équipage qui a marché à notre satisfaction, aussi le nombre des voyageurs a augmenté d'une manière assez sensible sur les années précédentes malgré un été peu favorable. En dépit de cette augmentation, l'exercice 1891 ne sera pas brillant pour les finances de la société; des réparations importantes faites à la chaudière ont absorbé la meilleure partie des recettes; après cela nous espérons pouvoir marcher de nombreuses années sans avoir d'autres frais à payer que les réparations inséparables d'une machine à vapeur en activité et les avaries de peu d'importance qui peuvent se produire au bateau pendant son service. L'année passée, ces avaries se sont bornées à la rupture d'une des branches de l'hélice qui a touché le fond pendant les basses eaux. En outre une dizaine de pieds du plat-bord se sont cassés pendant une nuit d'orage, nous voulons nous organiser de façon à ce que cet accident ne se renouvelle pas en envoyant le bateau passer la nuit au Pont, toutes les fois que la bise soufflera.

L'estacade du Bas-des-Bioux n'a servi que pendant une partie de la saison, nous espérons que l'administration du village le fera réparer sans tarder.

L'appel fait au public pour une nouvelle prise d'actions dans le but de payer la dette contractée pour la construction du bâtiment de remise n'a été entendu que dans une faible mesure et les actions prises l'ont été par des amis du dehors.

L'administration n'a pas pu mettre à exécution la demande faite dans l'assemblée générale de 1891 d'établir une barrière à treillis autour du pont du bateau; cette dépense ayant été jugée trop forte pour cette année. Le Conseil ne l'a pourtant pas perdue de vue.

La rentrée et la sortie du bateau étant une opération lente et pénible avec les moules que la société possède, le Conseil a fait l'acquisition d'un treuil avec ses accessoires qui permettra de faire de ces pénibles corvées de simples amusements.

En définitive la marche de notre société a été bonne, quand l'administration connaîtra à fond le lac et ses mouvements au sujet de la navigation, quand elle aura trouvé le moyen de construire des débarcadères à l'abri de la débâcle des glaces, sa position sera acquise et l'entreprise du bateau pourra être considérée comme un progrès et un bienfait pour notre Vallée.

Après la lecture du présent rapport, monsieur le président annonce que pendant le courant de l'année, une somme de 2000 fr. a été remboursée sur la dette du bâtiment de remise, cette somme provient de 50 actions prises par la compagnie du Jura-Simplon, de 26 autres prises en grande partie par les amis du dehors et le restant a été fourni par le fonds de réserve.

Voici quelques chiffres indiquant le mouvement de notre entreprise :

Nos recettes se sont élevées à :
 10485,50 produit de 23780 billets de voyageurs.
 94,— produit de locations diverses.
 Nous avons dépensé :
 Pour l'amortissement statutaire sur le Caprice y compris la part de l'année 1891 à la réparation de la machine, 1668,75
 Salaires du personnel, 2873,40
 Equipements, 334,90
 Entretien du bateau, 854,15
 Combustible, 2983,65
 Graissage, 292,15
 Frais généraux, 540,35
 Assurances, 542,35
 Intérêts, 142,20
 Solde: excédent des recettes, 347,40

10579,50 Sommes égales 10579,50

A cet excédent des recettes de fr. 347.40
 il y a lieu d'ajouter le solde précédent du compte de profits et pertes, fr. 20.05

Ensorte que notre solde disponible s'élève à fr. 367.45

dont nous proposons l'emploi suivant :

1° Dividende de 50 c. par action fr. 296.—

2° Solde à compte nouveau » 71.45

Sommes égales, fr. 367.45 367.45

Le Bilan de notre société se présente donc comme suit :

ACTIF

Caprice	25572	—	Capital social	29600	—
Bâtiment	3914	65	Emprunt	2000	—
Banque cantonale rd.	2000	80	Dividende 1889	77	—
Equipements	125	—	id. 1890	143	—
Combustible	375	—	Profits et pertes	367	45
Graissage	80	—			
Frais généraux	120	—			
	32187	45		32187	45

PASSIF

Voici de plus quelques données sur le mouvement de nos recettes :

En 1891 :

Mai	22 j. de nav.	2271	bill.	fr.	900.90
Juin	30	4186	»	»	1763.30
Juillet	31	5008	»	»	2257.20
Août	31	6525	»	»	2985.40
Septem.	29	4023	»	»	1809.10
Octobre	17	1762	»	»	769.60
Totaux	160	23780	»	»	10485.50

En 1890 :

Mai,	28 j. de nav.	2566	bill.	fr.	1114,50
Juin	30	3451	»	»	1592,60
Juillet,	31	4331	»	»	2072,40
Août,	31	5819	»	»	2343,90
Septembre,	29	3498	»	»	1621,70
Octobre	15	1916	»	»	847,—
Totaux	164	21581	»	»	10092,10

En 1889 :

Juin.	12 j. de nav.	1303	bill.	fr.	623,90
Juillet,	31	5304	»	»	2506,90
Août,	25	3988	»	»	1772,40
Septembre,	28	2962	»	»	1321,60
Octobre,	21	1423	»	»	582,—
Totaux	117	14980	»	»	6806,80

Moyennes :

Par jour

Par billet

En 1891 : 148 passagers, fr. 65,53 ¹/₁₆; 45 c. ¹/₁₆
 En 1890 : 133 » » 61,53 ¹/₁₆; 46 c. ¹/₁₆
 En 1889 : 128 » » 58,17 ¹/₁₆; 45 c. ¹/₁₆

Rapport de la commission de vérification des comptes pour l'année 1891.

Messieurs.

Nous avons l'honneur de vous présenter notre rapport sur les comptes de 1891, ensuite du mandat que vous nous avez confié l'année dernière.

Après avoir procédé à un pointage des écritures avec les pièces justificatives, nous avons constaté leur parfaite concordance, ainsi que l'exactitude des chiffres portés au bilan qui vous est soumis.

Le compte d'exploitation boucle par un boni de fr. 367,45, sur lesquels le conseil d'administration vous propose le prélèvement d'une somme de fr. 296, pour le paiement d'un dividende de 1 % aux actionnaires, égal à celui de l'année dernière. Une somme de fr. 1668,75 a été portée en outre pour amortissement du Caprice qui figure au bilan pour fr. 25 572.

Une observation nous a été suggérée par le chiffre élevé du compte « charbon et combustibles » qui s'est élevé de fr. 1800 en 1890, à fr. 2900, soit en augmentation de fr. 1100 environ, d'une année à l'autre. Nous sommes persuadés que le conseil cherchera à obtenir une réduction sur cette dépense.

Nous exprimons le regret, quoique cette question concerne l'exercice en cours, que l'un des principaux ports d'embarquement, celui du Bas-des-Bieux, ne puisse être touché, en raison du mauvais état du débarcadère. Il serait à désirer que dans une entreprise comme la nôtre, qui ne produit qu'une très faible rémunération des capitaux engagés et n'a d'autre but que l'intérêt général, les administrations publiques de notre contrée voulussent bien consentir à quelques sacrifices que la compagnie, vu ses faibles ressources, est hors d'état de s'imposer. Nous ne devons pas oublier que notre entreprise a été patronnée et qu'une bonne partie du capital-actions a été souscrite par de généreux citoyens du dehors qui ont bien voulu montrer ainsi l'intérêt qu'ils portent à la prospérité de notre Vallée.

Nous savons du reste que l'administration s'est préoccupée de la question des débarcadères et qu'elle cherche un système de construction mieux adapté aux conditions particulières de notre lac que celui employé jusqu'ici. Des essais dans ce sens ont été faits ce printemps, lors de la reconstruction de l'embarcadère du Rocheray.

Nous vous proposons, messieurs, l'adoption des comptes de l'exercice 1891, avec remerciements au Conseil d'administration pour le dévouement qu'il a apporté dans sa gestion.

Sentier, le 1^{er} juillet 1892.

Les vérificateurs :

Ernest AUBERT.

Edward PIGUET.

1893

Société de navigation sur le lac de Joux. (Altitude : 1009 mètres). — Le service d'été 1893 commencera le 14 mai.

Les machines du *Caprice* ont été démontées, visitées par l'inspecteur fédéral et reconnues en excellent état de conservation et d'entretien ; le bateau est en parfait état de confortabilité, rien n'est négligé pour la sécurité et l'agrément de MM. les voyageurs.

L'horaire est plus complet que précédemment et se combine au mieux avec celui du chemin de fer, permettant d'organiser les courses les plus variées dans toutes les directions.

Vu les grosses dépenses d'hivernage et d'entretien pendant la morte saison, le tarif, reconnu trop bas, a été légèrement augmenté ; en revanche, le prix des billets est réduit de moitié pour les enfants des écoles jusqu'à l'âge de 15 ans.

La station Rochemorand - Sentier continue à être desservie par un omnibus suffisant.

Sentier, le 9 mai 1893.

Conseil d'administration.

CHRONIQUE LOCALE

**Société de navigation sur le
Lac de Joux**

La campagne de 1893 a commencé hier dans de très bonnes conditions, mais pour compléter le service il reste à reconstruire l'embarcadere du Bas-des-Bieux, ce qui pourra se faire très prochainement, moyennant quelques sacrifices et la bonne volonté des intéressés ; en attendant nous devons aviser le public que cet embarcadere ne sera en tout cas pas desservi avant le 1^{er} juin.

Pour répondre à quelques observations présentées sur l'horaire nous rappelons au public les considérations suivantes :

Notre entreprise annuelle n'embrassant que la saison véritablement propice à la navigation dans notre pays, soit du 14 mai au 15 octobre doit se souder ainsi, dans la mesure du possible, à trois horaires différents du chemin de fer, savoir le service d'hiver finissant en juin, le service d'été du 1^{er} juin au 1^{er} octobre et le service d'hiver recommençant le 1^{er} octobre jusqu'au 15 ; or il est impossible pour notre petite entreprise d'avoir trois horaires par saison, ce serait un galimatias dont on ne pourrait se débarrasser, voilà pourquoi nous éprouvons tant de difficultés à organiser un horaire unique et satisfaisant, c'est le même motif qui nous a obligés à laisser de côté certaines stations aux diverses courses N° 4, 5, 10 et 11, ce qui est certainement regrettable.

Avec un seul bateau il est impossible de desservir le premier train du matin partant du Pont à 6.27 heures en mai et qui sera avancé à 6 h. 10 pour le service d'été.

Les courses n° 1 et 2 du dimanche sont principalement destinées aux promeneurs et tout particulièrement aux touristes et voyageurs qui, arrivant à la gare du Pont le samedi soir, désirent avoir tout leur dimanche pour visiter notre belle Vallée et rentrer le même jour dans leurs foyers.

Nous sommes, du reste, à l'entière disposition du public pour tous autres renseignements et, en rappelant que les courses n° 4 et 5 auront lieu les deux jours de la foire du Sentier des 19 et 20 mai, nous recommandons à chacun de bien lire toutes les explications accompagnant les chiffres de l'horaire.

Sentier, le 15 mai 1893.

Conseil d'administration.

Un acte de dévouement.

Une fillette âgée de 3 ans, est tombée, lundi passé, du débarcadere du Rochemorand dans le lac.

Devant l'hésitation du public assez nombreux présent à l'accident et n'écoulant que son courage, un jeune Anglais, en séjour chez M. le pasteur Baridon au Brassus, n'hésita pas à se lancer à l'eau pour porter secours au pauvre enfant qui allait infailliblement couler à fond. Il réussit à la soutenir hors de l'eau en l'appuyant contre un pilier, jusqu'à l'arrivée d'une barque qui recueillit sauveteur et sauvé.

Honneur à ce courageux futur citoyen !

C'est un vrai miracle que d'autres accidents ne se soient pas encore produits sur ce débarcadere du Rochemorand, défectueux et dangereux à la sécurité publique.

Où est la responsabilité ?

Y.

SENTIER, le 4 septembre 1893.

Monsieur le rédacteur.

Dans un article intitulé « Un acte de dévouement », inséré dans le numéro précédent de votre journal, votre correspondant, monsieur Y., se livre à différentes inexactitudes que notre devoir nous oblige à ne pas laisser sans réponse.

1° Le public présent à l'accident du lundi 28 août, se composait d'un très petit nombre de dames et d'enfants attendant l'arrivée du bateau sur le débarcadere ; il n'y avait pas, à notre connaissance, d'homme présent lorsque l'accident est arrivé. Les quelques personnes qui séjournaient sous les ombrages avoisinant l'hôtel Bellevue, sont accourues immédiatement sur les lieux et n'ont pu que constater l'heureux sauvetage opéré très promptement par M. Charles Tennant, jeune anglais en séjour à La Vallée, dont nous devons ici louer le courage et la présence d'esprit.

Le bateau n'étant pas encore arrivé à sa place d'amarrage, l'équipage est de par ce fait à l'abri de tout reproche.

Nous estimons que l'embarcadere du Rochemorand, suffisamment large et pourvu d'une double barrière, présente toutes les garanties de solidité désirables, ainsi que l'a constaté la Commission cantonale de Navigation, dans sa visite du mois de juillet.

Nous protestons donc sur la qualification de *défectueux* et *dangereux* dont votre correspondant évidemment mal renseigné, gratifie cette construction, tout en faisant remarquer que plusieurs débarcadères de localités importantes des rives du Léman et d'autres lacs ne possèdent pas de barrières et que personne ne s'en plaint.

Nous estimons en outre que la responsabilité d'accidents comme celui qui s'est malheureusement produit, incombe aux personnes chargées de la surveillance des enfants de cet âge, que l'on ne peut abandonner sans danger sur une passerelle *quelle qu'elle soit*.

Il n'y a donc eu ni hésitation de la part de personnes présentes à l'accident, ni incurie du personnel administratif de la Société de Navigation.

Il est profondément regrettable que, malgré les difficultés de tout genre que rencontre la navigation à vapeur sur notre lac, et malgré tout le dévouement imposé aux personnes qui s'en occupent, l'on cherche à répandre dans le

public des insinuations pouvant porter préjudice à cette entreprise évidemment philanthropique et utile à tous égards.

En vous priant d'insérer la présente lettre dans le prochain numéro de votre journal. Veuillez agréer, M. le rédacteur, l'assurance de notre considération distinguée.

Au nom du Conseil administratif de la Société de Navigation sur le lac de Joux :

Le président:
Jules-C. CAPT.

Le secrétaire:
V. FIGUET.

Service d'Hiver
du 1^{er} au 15 octobre 1893.



281x 1893
Service d'Hiver
du 15 au 31 mai 1894.

NAVIGATION SUR LE LAC DE JOUX

ALTITUDE : 1000 MÈTRES

COURSES N ^{os}	1	3	5	7	9	11	COURSES N ^{os}	2	4	6	8	10	12
Omnibus { Sentier . . . Dép.	—	7 ⁴⁵	9 ³⁰	11 ²⁰	1 ⁵⁰	3 ⁵⁰	Chemin de fer, Pont . . Arr.	—	—	10 ³⁷	10 ³⁷	—	4 ⁰⁰
Rocheray . . . Arr.	—	8 ⁰⁵	9 ⁵⁰	11 ⁴⁰	2 ¹⁰	4 ¹⁰							
SENTIER-ROCHERAY . . . Dép.	Matin 6 ⁰⁰	8 ¹⁰	10 ⁰⁰	12 ¹⁵	2 ²⁰	4 ¹⁵	PONT Dép.	6 ⁵⁰	9 ²⁰	10 ⁵⁰	1 ²⁰	3 ¹⁵	5 ¹⁵
BIOUX	—	—	—	—	—	—	ABBAYE	7 ⁰⁰	—	11 ⁰⁰	1 ³⁰	3 ²⁵	5 ²⁵
GROSJEAN	6 ¹⁵	8 ²⁵	10 ¹⁵	12 ³⁰	2 ³⁰	4 ²⁵	LIEU	7 ¹⁵	—	11 ¹⁵	1 ⁴⁵	3 ⁴⁰	5 ⁴⁰
LIEU	—	8 ³⁵	—	12 ⁴⁰	2 ⁴⁰	4 ³⁵	GROSJEAN	7 ²⁵	—	11 ²⁵	1 ⁵⁵	3 ⁵⁰	5 ⁵⁰
ABBAYE	—	8 ⁵⁰	—	12 ⁵⁵	2 ⁵⁵	4 ⁵⁰	BIOUX	—	—	—	—	—	—
PONT Arr.	6 ⁴⁰	9 ⁰⁰	10 ⁴⁰	1 ⁰⁵	3 ⁰⁵	5 ⁰⁰	ROCHERAY-SENTIER . . Arr.	7 ⁴⁰	9 ⁵⁰	11 ⁴⁰	2 ¹⁰	4 ⁰⁰	6 ⁰⁵
Chemin de fer, Pont . . Dép.	—	—	1 ¹⁵	1 ¹⁵	5 ¹⁵	5 ¹⁵	Omnibus { Rocheray . . Dép.	8 ¹⁰	9 ⁵⁵	11 ⁴⁵	2 ¹⁵	4 ⁰⁵	6 ¹⁰
							Sentier . . . Arr.	8 ³⁰	10 ¹⁵	12 ⁰⁵	2 ³⁵	4 ²⁵	6 ³⁰

BATEAU

OBSERVATIONS. — Les courses n^{os} 1 et 2 n'ont lieu que sur demande spéciale.

Les courses n^{os} 4 et 5 n'ont lieu que le dimanche, puis sur demande spéciale.

Pour les jours de foire, la course n^o 4 sera avancée de 10 minutes et desservira tous les ports.

Pour courses spéciales et réclamations, s'adresser à la Direction, au Sentier.

TARIF

10 centimes par port, plus 20 centimes pour le port d'embarquement.

Réduction de moitié pour les enfants des écoles jusqu'à 15 ans. — Il n'y a pas de billets de double course.

OMNIBUS

Le tarif est affiché dans le bateau. — Des places réservées sont délivrées par le comptable du bateau. Prix 40 c. — Courses spéciales à volonté.

FAVJ, Juin 1893 La société de Navigation sur le lac de Joux.

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le lundi 19 juin 1893, à 2 heures et demie précises de l'après-midi, à l'hôtel Bellevue au Rocheray.

Chaque actionnaire recevra une carte d'admission donnant droit de circulation gratuite sur le Caprice le jour de l'assemblée. Ces cartes seront délivrées par M. W. Capt, caissier, à MM. les actionnaires qui en feront la demande jusqu'au 17 juin, en présentant leurs actions.

La carte d'admission est nécessaire pour assister à l'assemblée.

ORDRE DU JOUR:

1. Présentation des comptes, du rapport du Conseil d'administration et du rapport des commissaires - vérificateurs pour l'exercice de 1892.
2. Approbation des comptes et de la gestion.
3. Nomination de 1 ou plusieurs administrateurs.
4. Nomination de 3 commissaires-vérificateurs.
5. Débarcadères, situation financière et propositions du Comité.
6. Propositions individuelles.

Les rapports et les comptes de 1892 seront déposés, dès le 10 juin, au bureau de M. W. Capt, au Sentier, où chaque actionnaire pourra les consulter.

Sentier, 29 mai 1893.

Conseil d'administration.

Altitude : 1000 mètres.

HORAIRE



HEURE DE BERNE 11/1234

du 13 au 31 mai 1894.

NAVIGATION SUR LE LAC DE JOUX

COURSES Nos	1	3	5	7	9	11	13	COURSES Nos	2	4	6	8	10	12	14
Omnibus { Sentier Rocheray L'omnibus desservira le bateau comme l'an passé.								Chemin de fer, Pont Arr. — — 10 ³⁷ — 4 ⁰⁰ — 7 ⁰⁰							
SSENTIER-ROCHERAY. Dép.	6 ⁰⁰	8 ³⁰	10 ⁰⁰	12 ³⁰	3 ⁰⁰	4 ⁴⁰	6 ³⁰	PONT Dép.	7 ⁰⁰	9 ¹⁰	10 ⁴⁵	1 ¹⁵	4 ⁰⁵	5 ³⁵	7 ³⁰
BIOUX.	—	—	—	—	—	—	—	ABBAYE	7 ¹⁰	9 ²⁰	10 ⁵⁵	1 ²⁵	—	5 ³⁵	7 ³⁰
GROSJEAN	6 ¹⁵	8 ³⁰	—	12 ³⁰	3 ¹⁰	—	6 ³⁰	LIEU	7 ²⁵	9 ³⁵	11 ¹⁰	1 ⁵⁰	—	5 ³⁰	7 ⁴⁵
LIEU	6 ²⁵	8 ⁴⁰	—	12 ⁴⁰	3 ²⁰	—	6 ⁴⁰	GROSJEAN	7 ³⁵	9 ⁴⁵	11 ²⁰	2 ⁰⁰	—	6 ⁰⁰	7 ⁵⁵
ABBAYE	6 ⁴⁰	8 ⁵⁵	—	12 ⁵⁵	3 ³⁵	—	6 ⁵⁵	BIOUX.	—	—	—	—	—	—	—
PONT Arr.	6 ³⁰	9 ⁰⁵	10 ³⁰	1 ⁰⁵	3 ³⁰	5 ⁰⁵	7 ⁰⁵	ROCHERAY-SENTIER. Arr.	7 ⁴⁵	9 ⁵⁵	11 ²⁵	2 ¹⁰	4 ³⁵	6 ¹⁰	8 ⁰⁵
Chemin de fer, Pont Dép. — — — 1 ¹⁷ — 5 ⁰⁷ —								Omnibus { Rocheray Sentier L'omnibus desservira le bateau comme l'an passé.							

21/VIII/1894

Société de Navigation sur le lac de Joux.

Le 9 juillet dernier a eu lieu, à l'hôtel Belle-Vue au Rocheray, l'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Société de Navigation sur le lac de Joux, pour l'examen des comptes et de la gestion pendant l'exercice 1893.

ACTIF Bilan au 31 décembre 1893. PASSIF

Le Caprice	24309	90	Capital social	29600	—
Bâtiment	3914	65	Profits et pertes	48	85
Banque cant. v.	1070	30	Dividende 1889	64	—
Habil. et équip.	120	—	Dividende 1890	71	—
Rép. et entretien	100	—	Dividende 1891	111	—
Combustible	300	—			
Graissage	60	—			
Frais généraux	20	—			
	29894	85		29894	85

DOIT Compte d'exploitation. AVOIR

Salaires du pers.	2697	25	Recettes	9797	40
Habil. et équip.	80	—			
Rép. et entretien	1881	95			
Charbon et comb.	1911	80			
Graissage	380	15			
Frais généraux	680	05			
Assurances	495	—			
Intérêts et comm.	9	—			
Bâtiment	400	10			
Amort. s. le Cap.	1262	10			
	9797	40		9797	40

Rapport du Conseil d'administration.

L'exercice de 1893 ne présente aucun fait nouveau et l'entreprise suit sa marche normale.

La chaudière du Caprice a été déplacée pour être examinée dans tous ses détails, elle a de plus été éprouvée à la presse hydraulique, le tout par l'ordre des autorités supérieures; ces diverses épreuves ont donné des résultats très satisfaisants, de même que les deux inspections intérieures annuelles faites, par M. l'inspecteur Sury, pour le compte de la Société suisse des propriétaires de chaudières.

Le bateau a aussi été verni et retenu en entier.

Un couvert en tôle a été placé à l'arrière et rend d'excellents services; puis les barrières ont été remises à neuf et fortement consolidées.

La remise construite pour l'hivernage du Caprice a aussi subi une importante transformation nécessaire pour entrer et sortir le bateau, sans lui faire subir un démontage et remontage des parties supérieures, ce qui occasionnait chaque année des détériorations coûteuses.

Toutes ces opérations ont coûté beaucoup de soin et d'argent, mais on ne saurait trop faire pour assurer la sécurité des voyageurs.

Par contre le chauffage au bois, essayé avec succès en 1892, a été continué pendant toute la campagne, le résultat très bon au point de vue financier, sera encore plus avantageux lorsque la situation de la société lui permettra de construire une remise suffisante pour s'approvisionner de bois un an d'avance.

Les recettes ont été plus fortes qu'en 1892, elles auraient été encore plus élevées si le débarcadère des Bioux eut été reconstruit.

La question de l'augmentation de 10 centimes par course n'est pas comprise d'une partie des riverains ; on n'a pas assez tenu compte des faveurs accordées aux écoles et qui seront encore étendues aux militaires ; en outre si l'on veut que notre entreprise prospère et continue à rendre des services de plus en plus avantageux et appréciés, il faut lui fournir les moyens de vivre et de se maintenir à la hauteur de toutes les exigences légales.

Le rapport du Conseil conclut à ce qu'il ne soit pas distribué de dividende aux actionnaires.

Voici quelques chiffres de la comptabilité :

Salaires du personnel	fr. 2697.25	en 1892	fr. 3018.40
Réparat. et entr. du Caprice	1881.95	»	1685.60
Habillement et équipement	80.—	»	257.60
Combustible	1911.80	»	2487.25
Graissage	380.15	»	449.65
Frais généraux	680.15	»	694.75
Assurances	495.—	»	462.65
Intérêts et commissions	9.—	»	93.60
Reconstruction de la remise	400.10		
Amortissement du Caprice	1262.10		
	9797.40	»	9149.50

Récapitulation des billets vendus :

Mai 18 jours de navig.	1308 bill.	fr. 752.25	moy. 73 p. jour
Join 30	2440	1457.20	81
Juil. 31	3995	2388.50	125
Août 31	5626	3525.45	181
Sep. 30	1881	1125.45	62 1/2
Oct. 15	902	518.55	60
Moyenne par jour	117 billets	et 53,9 ct. p. billet.	

Rapport des commissaires-vérificateurs.

Ce rapport, présenté par M. Emile Baud, émet quelques considérations sur l'état financier de la société qui est satisfaisant, sur l'augmentation du prix des billets, les achats de bois et l'équipage ; il signale les importants services rendus par la Société de navigation, soit aux habitants de La Vallée, soit aux touristes et voyageurs toujours plus nombreux qui viennent la visiter, puis il termine en proposant à l'assemblée d'adopter les comptes de 1893 et de donner décharge au Conseil d'administration pour sa gestion avec remerciements.

Décisions de l'assemblée.

Les conclusions présentées par les commissaires vérificateurs ont été adoptées à l'unanimité après discussion, puis l'assemblée a procédé comme suit aux nominations statutaires :

M. Jules-César Capt, président du conseil d'administration, est réélu.

M. Emile Baud et Henri Golay, au Sentier sont nommés membres du conseil d'administration.

M. Constant Rochat, Alfred Meylan et Louis-Elisée Piguet sont élus commissaires-vérificateurs.

Le conseil d'administration présente ensuite la proposition suivante :

« Attendu que la société de navigation sur le lac de Joux a en perspective des frais extraordinaires, qui, pour longtemps et vu les inconvénients d'un hivernage coûteux, font prévoir

pour sa gestion avec remerciements.

Décisions de l'assemblée.

Les conclusions présentées par les commissaires vérificateurs ont été adoptées à l'unanimité après discussion, puis l'assemblée a procédé comme suit aux nominations statutaires :

M. Jules-César Capt, président du conseil d'administration, est réélu.

M. Emile Baud et Henri Golay, au Sentier sont nommés membres du conseil d'administration.

M. Constant Rochat, Alfred Meylan et Louis-Elisée Piguet sont élus commissaires-vérificateurs.

Le conseil d'administration présente ensuite la proposition suivante :

« Attendu que la société de navigation sur le lac de Joux a en perspective des frais extraordinaires, qui, pour longtemps et vu les inconvénients d'un hivernage coûteux, font prévoir qu'il serait bon de consacrer toutes les ressources à l'amélioration du service.

« Attendu que si l'on ne peut offrir aux actionnaires de cette entreprise d'utilité publique une juste rémunération espèce de leurs apports, il est cependant équitable de leur procurer une compensation qui, tout en ne coûtant rien à l'entreprise peut lui être avantageuse.

« Il sera délivré à chaque porteur d'action un permis pour quatre courses gratuites utilisables pendant toute la saison, à l'exception du dimanche. »

Cette proposition est admise à l'unanimité, elle entrera immédiatement en vigueur.

Après quoi il a été parlé du tarif des voyageurs qui mériterait d'être réformé, c'est ainsi que les billets Grosjean-Rocheray, Lieu-Rocheray, Abbaye-Pont, sont taxés trop haut, tandis que les traversées Lieu-Abbaye et Lieu-Grosjean, si avantageuses aux riverains, paraissent tarifées trop bas ; le conseil vouera tous ses soins à cette étude et présentera des propositions en temps opportun.

En somme la société de navigation sur le lac de Joux a rempli une lacune vivement sentie dans le public ; son entreprise a fait ses preuves, on ne pourrait plus se passer de ce moyen de locomotion si agréable et si économique ; c'est un progrès de plus à enregistrer définitivement dans notre Vallée, en attendant le téléphone et le chemin de fer.

CAPRICE

28 V 1895

Altitude : 1008 mètres.
HEURE DE L'EUROPE CENTRALE



SERVICE D'ÉTÉ
dès le 26 mai 1895.

NAVIGATION SUR LE LAC DE JOUX

COURSES N ^{os}	1	3	5	7	9	11	13	COURSES N ^{os}	2	4	6	8	10	12	14
SENTIER-ROCHERAY. Dép.	5 ³⁰	8 ³⁰	10 ¹⁰	12 ³³	3 ⁰⁵	4 ¹⁵	7 ⁰⁰	PONT Dép.	6 ¹⁵	9 ³⁰	11 ¹⁰	1 ³⁵	4 ⁰⁰	5 ³⁰	8 ⁰⁰
BIOUX.	—	—	—	—	—	—	—	ABBAYE	6 ²⁵	10 ⁰⁰	11 ³⁰	2 ⁰⁵	—	6 ⁰⁰	8 ¹⁵
GROSJEAN	—	9 ⁰⁰	10 ⁵⁰	1 ⁰⁵	3 ¹⁵	4 ²⁵	7 ¹⁰	LIEU	6 ⁴⁰	10 ¹⁵	12 ⁰⁵	2 ³⁰	—	6 ¹⁵	8 ³⁰
LIEU	—	9 ¹⁰	11 ⁰⁰	1 ¹⁵	3 ²⁵	5 ⁰⁵	7 ²⁰	GROSJEAN	6 ⁵⁰	10 ²⁵	12 ¹⁵	2 ⁴⁰	—	6 ²⁵	8 ⁴⁰
ABBAYE	—	9 ²⁵	11 ¹⁵	1 ³⁰	3 ⁴⁰	5 ²⁰	7 ³⁵	BIOUX.	—	—	—	—	—	—	—
PONT Arr.	6 ⁰⁰	9 ³⁵	11 ²⁵	1 ⁴⁰	3 ⁵⁰	5 ³⁰	7 ⁴⁵	ROCHERAY-SENTIER. Arr.	7 ⁰⁰	10 ³⁵	12 ²⁵	2 ⁵⁰	4 ¹⁰	6 ³⁵	8 ⁵⁰
Chemin de fer, Pont. Dép.	6 ¹⁵	—	—	1 ⁵⁰	—	5 ³⁷	8 ¹⁸	Chemin de fer, Pont. Arr.	—	9 ⁴⁵	—	—	3 ³⁵	—	7 ⁵⁸

CHRONIQUE LOCALE

Lac de Joux. 23 V 1895

Un peu retardé par diverses circonstances auxquelles les rigueurs exceptionnelles de l'hiver dernier ne sont pas étrangères, le service, éminemment utile et agréable, de la navigation recommencera dimanche 26 courant.

Ensuite d'améliorations importantes, apportées par le Jura-Simplon à son horaire Lausanne-Vallorbes-Pontarlier-Paris, l'horaire du Caprice a pu également être amélioré et simplifié.

L'embarcadere du Rocheray, emporté par la débâcle irrésistible des glaces, est entièrement reconstruit.

Malgré les justes exigences, toujours plus sérieuses, des autorités supérieures du canton et de la Confédération, la machine et la chaudière du Caprice, scrupuleusement examinées, après des réparations importantes, ont été reconnues en parfait bon état.

Toutes les mesures sont prises pour assurer à MM. les voyageurs un service exact et une parfaite sécurité.

Lac de Joux 28 V 1895

La débâcle des glaces, quoiqu'ayant eu lieu de très bonne heure cette année, a été néfaste à la Compagnie de navigation.

Tous les débarcadères ont été enlevés à l'exception de celui du Pont.

Le Rocheray, tête de ligne, a été reconstruit avec le bienveillant concours de la Municipalité du Chenit qui n'a cessé de vouer toute sa sollicitude à notre utile entreprise.

La caisse de la Société ne comporte pas de nouvelles dépenses extraordinaires, c'est pourquoi le Conseil d'administration s'est vu dans la dure nécessité de ne pouvoir appuyer financièrement les localités riveraines et intermédiaires désireuses d'être desservies à droite et à gauche.

D'autre part ces localités, après s'être, à diverses reprises, imposé d'assez lourds sacrifices pour leurs débarcadères démolis, commencent à se lasser et réservent leurs ressources pour un chemin de fer qui ne peut cependant pas passer des deux côtés, du moins pour le moment et pour longtemps encore (quoiqu'en dise M. Chaulmontet).

Cette lacune va contrarier bien des voyageurs et promeneurs, c'est un regrettable recul.

Pour la société de navigation son service est simplifié, il est aussi diminué, il en résultera une diminution dans les dépenses de combustible et probablement aussi une diminution correspondante dans les recettes.

En revanche le personnel du bateau aura un service excessivement facile et peu fatigant.

L'horaire de la saison est le meilleur dès la création de cette entreprise; jusqu'au 1^{er} septembre il y aura 5 courses doubles la semaine et 6 le dimanche, dès le 1^{er} septembre la course du soir sera supprimée. En outre, et principalement pour faciliter les personnes qui se rendront à l'exposition de Genève, le premier train sera desservi le dimanche jusqu'au 16 août à commencer le 7 juin; on pourra ainsi arriver à Genève à 9 h. 10 du matin, en partant du Rocheray à 5 h.

Le Jura-Simplon a également amélioré l'horaire du Pont-Vallorbe, il y aura 5 départs du Pont: le matin à 5 h. 45 et 10 h. 47, l'après-midi à 1 h. 42, 5 h. 45 et 8 h. 55; de même 5 arrivées au Pont à 9 h. 30 le matin et le soir à 12 h. 55, 3 h. 55, 8 h. et 10 h. 40.

28^v 1896

Débarcadères. — *Le Lieu.* — J'ai lu avec intérêt votre dernier article concernant les malheureux débarcadères. La Société de navigation, dit-il, reconstruit celui du Rocheray avec le bienveillant concours des autorités communales. J'ignore ce que comporte pour la Compagnie ce bienveillant concours ; mais je puis dire que par deux fois la commune du Lieu a entièrement reconstruit le sien à ses frais et que, cette année encore, notre Municipalité a offert gratuitement le bois nécessaire à sa réparation, offre qui n'a pas été acceptée, les finances de la Compagnie n'étant pas assez prospères pour permettre ce surcroît de frais. La commune du Chenit n'est donc pas la seule à montrer de la bienveillance à la Compagnie de navigation ; mais elle est la seule assez favorisée pour voir son débarcadère réédifié.

CHRONIQUE LOCALE

Lac de Joux. 16^{vi} 1896

Depuis quelque temps, la Société de Navigation sur le lac de Joux met en vente sur son bateau, le *Caprice*, ainsi que dans les principaux magasins du Sentier, un charmant horaire illustré ; il donne la correspondance avec l'arrivée et le départ des trains au Pont.

C'est une lacune comblée : il manquait un petit souvenir illustré de notre contrée. Souvent un ami, un parent à qui l'on voudrait faire une petite politesse le recevrait avec plaisir ; son envoi serait même une façon indirecte d'inviter quelqu'un. Le format en est très commode pour l'avoir en poche, et il donne quelques spécimens de la flore, chasse, pêche et de l'industrie de notre vallée reculée.

Société de Navigation sur le lac de Joux. — La Société de Navigation a tenu son assemblée annuelle le 6 juillet dernier, à l'hôtel Bellevue, au Rocheray, pour le règlement des comptes de 1895. Ceux-ci, ainsi que les rapports qui les accompagnaient, ont été admis à l'unanimité des actionnaires présents, qui ont également donné décharge au Conseil d'administration de sa gestion.

Les comptes soldent par un bénéfice net de 820 fr. 80, somme qui a été portée à l'amortissement du *Caprice*. Les finances de la Société ne lui permettant pas l'allocation d'un dividende en espèces, il a été décidé de délivrer à chaque actionnaire un permis pour 4 courses gratuites, utilisables pendant toute la saison, à l'exception du dimanche après midi.

MM. Victorin Piguet et Benjamin Lecoultré, membres sortants du Conseil d'administration, ont été réélus, et MM. J. Corthésy, H. Lecoultré et Alfred Meylan, au Sentier, ont été nommés membres de la commission d'examen des comptes de l'exercice de 1896.

Le bilan de la Société se présente comme suit :

SOCIÉTÉ DE NAVIGATION SUR LE LAC DE JOUX			
ACTIF		PASSIF	
Bilan au 31 décembre 1895.			
<i>Le Caprice</i>	23,787 —	Capital social	29,600 —
Bâtiment	3,914 65	Dividende 1889	54 50
Charbon et combustible	120 —	Dividende 1890	60 50
Banque cantonale vaudoise	1,065 80	Dividende 1891	97 50
Crédit mutuel de La Vallée	925 05		
	<u>29,812 50</u>		<u>29,812 50</u>
Doit		Avoir	
Compte d'exploitation.			
Salaire du personnel	1,925 —	Produit des recettes de la saison	8,333 45
Habillements et équipements	100 —	Produit des intérêts	30 65
Réparations et entretien	2,018 25		
Charbon et combustibles	1,794 20		
Graissage	477 75		
Frais généraux	765 85		
Assurances	462 25		
Bénéfice de l'exercice	820 80		
	<u>8,364 10</u>		<u>8,364 10</u>
Doit		Avoir	
Compte de profits et pertes.			
Solde passif de l'exercice précédent	297 90	Bénéfice de l'exercice	820 80
Amortissement sur <i>Le Caprice</i>	522 90		
	<u>820 80</u>		<u>820 80</u>

Une guirlande de « linna-borealis » donne le dessin d'une plante que l'on ne retrouve que dans les environs du Cap Nord et qui a longtemps égayé les bords de la Sagne, sous le Sentier.

Malheureusement, les herboristes l'ont à peu près détruite, mais elle a des chances de repaître, dans un jardin botanique qui est en projet.

Outre ces détails intéressant la contrée, l'horaire représente la situation de la Vallée vis à vis des lignes de chemins de fer du Jura-Simplon et donne ainsi à chaque étranger la route à suivre pour venir visiter notre pays.

Les différentes sommités, ainsi que les altitudes y figurent aussi, voire même la partie exécutée en 1890.

Une partie des ports du lac n'étant pas desservis, il en résulte un amoindrissement notable des recettes de la Société ; chaque personne est chaleureusement invitée d'empletter ce souvenir ; elle fera ainsi double emploi de ses 4 sous.

Une nouvelle innovation, est celle des billets circulaires Rocheray, Pont, Lausanne, Bière à raison de : II^e classe fr. 6.40, III^e classe fr. 4.95. Le parcours Bière-Rocheray, se fait à pied, en partie de montagne ou autrement.

Le trajet peut aussi se commencer depuis Bière, ou toute autre station.

La Compagnie du Jura-Simplon a bien voulu consentir à cette grande facilité pour faire connaître notre vallée pendant la belle saison, il est à espérer que beaucoup de personnes en profiteront.

Ces billets ne se délivrent que pour le service d'été, du 1^{er} juin au 1^{er} octobre, et sont en vente sur le bateau et dans toutes les gares du parcours Bière au Pont, ils sont valables 3 jours.

20^{viii}
1896

LAC DE JOUX

27/1897

Altitude
1008 mètres.

1^{ER} JUIN AU 4 OCTOBRE 1897.

HEURE DE L'EUROPE
CENTRALE

L'heure de l'Europe centrale avance de 55 minutes sur celle de Paris.

COURSES Nos								COURSES Nos									
	1	3	5	7	9	11	13	15		2	4	6	8	10	12	14	16
SENTIER-ROCHERAY. Dép.								PONT Dép.									
BIOUX								ABBAYE									
GROSJEAN }								LIEU									
LIEU								GROSJEAN }									
ABBAYE								BIOUX									
PONT Arr.								ROCHERAY-SENTIER. Arr.									
Course matinale à volonté.								Course du soir à volonté.									
8 ⁴⁰								9 ⁴⁰									
10 ³⁵								11 ³⁵									
12 ⁴⁰								1 ³⁵									
2 ³⁵								3 ¹⁵									
4 ⁰⁵								5 [—]									
5 ³⁵								6 ³⁰									
La dimanche.								La dimanche.									
8 ⁵⁰								9 ⁵⁰									
10 ⁴⁵								11 ³⁵									
12 ⁵⁰								1 ⁴⁵									
2 ³⁵								3 ³⁵									
4 ¹⁵								5 ¹⁰									
5 ⁰⁵								6 ⁰⁵									
1 [—]								2 [—]									
2 ⁴⁵								3 ⁴⁰									
4 ²⁵								5 ²⁵									
5 ¹⁵								6 ¹⁵									
1 ¹⁵								2 ¹⁰									
3 [—]								4 ³⁰									
4 ⁴⁰								5 ³⁵									
5 ³⁰								6 ³⁰									
1 ¹⁰								2 ¹⁰									
3 ¹⁰								4 [—]									
4 ⁵⁰								5 ⁴⁵									
6 ⁴⁰								7 ⁴⁰									
Course du soir à volonté.								Course du soir à volonté.									
8 ⁴⁵								9 ⁴⁵									
10 ⁴⁵								11 ⁴⁰									
1 ⁵⁰								2 ⁴⁰									
2 ⁵⁰								3 ⁴⁵									
3 ⁴⁰								4 [—]									
4 ³⁰								5 ⁴⁵									
5 ²⁰								6 ⁴⁵									
6 ¹⁰								7 ⁴⁰									
7 ¹⁰								8 ⁴⁵									
8 ¹⁰								9 ⁴⁵									
9 ¹⁰								10 ⁴⁵									
10 ¹⁰								11 ⁴⁵									
11 ¹⁰								12 ⁴⁵									
12 ¹⁰								1 ⁴⁵									
1 ¹⁰								2 ⁴⁵									
2 ¹⁰								3 ⁴⁵									
3 ¹⁰								4 ⁴⁵									
4 ¹⁰								5 ⁴⁵									
5 ¹⁰								6 ⁴⁵									
6 ¹⁰								7 ⁴⁵									
7 ¹⁰								8 ⁴⁵									
8 ¹⁰								9 ⁴⁵									
9 ¹⁰								10 ⁴⁵									
10 ¹⁰								11 ⁴⁵									
11 ¹⁰								12 ⁴⁵									
12 ¹⁰								1 ⁴⁵									
1 ¹⁰								2 ⁴⁵									
2 ¹⁰								3 ⁴⁵									
3 ¹⁰								4 ⁴⁵									
4 ¹⁰								5 ⁴⁵									
5 ¹⁰								6 ⁴⁵									
6 ¹⁰								7 ⁴⁵									
7 ¹⁰								8 ⁴⁵									
8 ¹⁰								9 ⁴⁵									
9 ¹⁰								10 ⁴⁵									
10 ¹⁰								11 ⁴⁵									
11 ¹⁰								12 ⁴⁵									
12 ¹⁰								1 ⁴⁵									
1 ¹⁰								2 ⁴⁵									
2 ¹⁰								3 ⁴⁵									
3 ¹⁰								4 ⁴⁵									
4 ¹⁰								5 ⁴⁵									
5 ¹⁰								6 ⁴⁵									
6 ¹⁰								7 ⁴⁵									
7 ¹⁰								8 ⁴⁵									
8 ¹⁰								9 ⁴⁵									
9 ¹⁰								10 ⁴⁵									
10 ¹⁰								11 ⁴⁵									
11 ¹⁰								12 ⁴⁵									
12 ¹⁰								1 ⁴⁵									
1 ¹⁰								2 ⁴⁵									
2 ¹⁰								3 ⁴⁵									
3 ¹⁰								4 ⁴⁵									
4 ¹⁰								5 ⁴⁵									
5 ¹⁰								6 ⁴⁵									
6 ¹⁰								7 ⁴⁵									
7 ¹⁰								8 ⁴⁵									
8 ¹⁰								9 ⁴⁵									
9 ¹⁰								10 ⁴⁵									
10 ¹⁰								11 ⁴⁵									
11 ¹⁰								12 ⁴⁵									
12 ¹⁰								1 ⁴⁵									
1 ¹⁰								2 ⁴⁵									
2 ¹⁰								3 ⁴⁵									
3 ¹⁰								4 ⁴⁵									
4 ¹⁰								5 ⁴⁵									
5 ¹⁰								6 ⁴⁵									
6 ¹⁰								7 ⁴⁵									
7 ¹⁰								8 ⁴⁵									
8 ¹⁰								9 ⁴⁵									
9 ¹⁰								10 ⁴⁵									
10 ¹⁰								11 ⁴⁵									
11 ¹⁰								12 ⁴⁵									
12 ¹⁰								1 ⁴⁵									
1 ¹⁰								2 ⁴⁵									
2 ¹⁰								3 ⁴⁵									
3 ¹⁰								4 ⁴⁵									
4 ¹⁰								5 ⁴⁵									
5 ¹⁰								6 ⁴⁵									
6 ¹⁰								7 ⁴⁵									
7 ¹⁰								8 ⁴⁵									
8 ¹⁰								9 ⁴⁵									
9 ¹⁰								10 ⁴⁵									
10 ¹⁰								11 ⁴⁵									
11 ¹⁰								12 ⁴⁵									
12 ¹⁰								1 ⁴⁵									
1 ¹⁰								2 ⁴⁵									
2 ¹⁰								3 ⁴⁵									
3 ¹⁰								4 ⁴⁵									
4 ¹⁰								5 ⁴⁵									
5 ¹⁰								6 ⁴⁵									
6 ¹⁰								7 ⁴⁵									
7 ¹⁰								8 ⁴⁵									
8 ¹⁰								9 ⁴⁵									
9 ¹⁰								10 ⁴⁵									
10 ¹⁰								11 ⁴⁵									
11 ¹⁰								12 ⁴⁵									
12 ¹⁰								1 ⁴⁵									
1 ¹⁰								2 ⁴⁵									
2 ¹⁰								3 ⁴⁵									
3 ¹⁰								4 ⁴⁵									
4 ¹⁰								5 ⁴⁵									
5 ¹⁰								6 ⁴⁵									
6 ¹⁰								7 ⁴⁵									
7 ¹⁰								8 ⁴⁵									
8 ¹⁰								9 ⁴⁵									
9 ¹⁰								10 ⁴⁵									
10 ¹⁰								11 ⁴⁵									
11 ¹⁰								12 ⁴⁵									
12 ¹⁰								1 ⁴⁵									
1 ¹⁰								2 ⁴⁵									
2 ¹⁰								3 ⁴⁵									
3 ¹⁰								4 ⁴⁵									
4 ¹⁰								5 ⁴⁵									
5 ¹⁰								6 ⁴⁵									
6 ¹⁰								7 ⁴⁵									
7 ¹⁰								8 ⁴⁵									
8 ¹⁰								9 ⁴⁵									
9 ¹⁰								10 ⁴⁵									
10 ¹⁰								11 ⁴⁵									
11 ¹⁰								12 ⁴⁵									
12 ¹⁰								1 ⁴⁵									
1 ¹⁰								2 ⁴⁵									
2 ¹⁰								3 ⁴⁵									
3 ¹⁰								4 ⁴⁵									
4 ¹⁰								5 ⁴⁵									
5 ¹⁰								6 ⁴⁵									
6 ¹⁰								7 ⁴⁵									
7 ¹⁰								8 ⁴⁵									
8 ¹⁰								9 ⁴⁵									
9 ¹⁰								10 ⁴⁵									
10 ¹⁰								11 ⁴⁵									
11 ¹⁰								12 ⁴⁵									
12 ¹⁰								1 ⁴⁵									
1 ¹⁰								2 ⁴⁵									
2 ¹⁰								3 ⁴⁵									
3 ¹⁰								4 ⁴⁵									
4 ¹⁰								5 ⁴⁵									
5 ¹⁰								6 ⁴⁵									
6 ¹⁰								7 ⁴⁵									
7 ¹⁰								8 ⁴⁵									
8 ¹⁰								9 ⁴⁵									
9 ¹⁰								10 ⁴⁵									
10 ¹⁰								11 ⁴⁵									
11 ¹⁰								12 ⁴⁵									
12 ¹⁰								1 ⁴⁵									
1 ¹⁰								2 ⁴⁵									
2 ¹⁰								3 ⁴⁵									
3 ¹⁰								4 ⁴⁵									
4 ¹⁰								5 ⁴⁵									
5 ¹⁰								6 ⁴⁵									
6 ¹⁰								7 ⁴⁵									
7 ¹⁰								8 ⁴⁵									
8 ¹⁰								9 ⁴⁵									
9 ¹⁰								10 ⁴⁵									
10 ¹⁰								11 ⁴⁵									
11 ¹⁰								12 ⁴⁵									
12 ¹⁰								1 ⁴⁵									
1 ¹⁰								2 ⁴⁵									
2 ¹⁰								3 ⁴⁵									
3 ¹⁰								4 ⁴⁵									
4 ¹⁰								5 ⁴⁵									
5 ¹⁰								6 ⁴⁵									
6 ¹⁰								7 ⁴⁵									
7 ¹⁰								8 ⁴⁵									
8 ¹⁰								9 ⁴⁵									
9 ¹⁰								10 ⁴⁵									
10 ¹⁰								11 ⁴⁵									
11 ¹⁰								12 ⁴⁵									
12 ¹⁰								1 ⁴⁵									
1 ¹⁰								2 ⁴⁵									
2 ¹⁰								3 ⁴⁵									
3 ¹⁰								4 ⁴⁵									
4 ¹⁰								5 ⁴⁵									
5 ¹⁰								6 ⁴⁵									
6 ¹⁰								7 ⁴⁵									
7 ¹⁰								8 ⁴⁵									
8 ¹⁰								9 ⁴⁵									
9 ¹⁰								10 ⁴⁵									
10 ¹⁰								11 ⁴⁵									
11 ¹⁰								12 ⁴⁵									
12 ¹⁰								1 ⁴⁵									
1 ¹⁰								2 ⁴⁵									
2 ¹⁰								3 ⁴⁵									
3 ¹⁰								4 ⁴⁵									
4 ¹⁰								5 ⁴⁵									
5 ¹⁰								6 ⁴⁵									
6 ¹⁰								7 ⁴⁵									
7 ¹⁰								8 ⁴⁵									
8 ¹⁰								9 ⁴⁵									
9 ¹⁰								10 ⁴⁵									
10 ¹⁰								11 ⁴⁵									
11 ¹⁰								12 ⁴⁵									
12 ¹⁰								1 ⁴⁵									
1 ¹⁰								2 ⁴⁵									
2 ¹⁰								3 ⁴⁵									
3 ¹⁰								4 ⁴⁵									
4 ¹⁰								5 ⁴⁵									
5 ¹⁰								6 ⁴⁵									
6 ¹⁰								7 ⁴⁵									
7 ¹⁰								8 ⁴⁵									
8 ¹⁰								9 ⁴⁵									
9 ¹⁰								10 ⁴⁵									
10 ¹⁰								11 ⁴⁵									
11 ¹⁰								12 ⁴⁵									
12 ¹⁰								1 ⁴⁵									
1 ¹⁰								2 ⁴⁵									
2 ¹⁰								3 ⁴⁵									
3 ¹⁰								4 ⁴⁵									
4 ¹⁰								5 ⁴⁵									
5 ¹⁰								6 ⁴⁵									
6 ¹⁰								7 ⁴⁵									
7 ¹⁰								8 ⁴⁵									
8 ¹⁰								9 ⁴⁵									
9 ¹⁰								10 ⁴⁵									
10 ¹⁰								11 ⁴⁵									
11 ¹⁰								12 ⁴⁵									
12 ¹⁰								1 ⁴⁵									
1 ¹⁰								2 ⁴⁵									
2 ¹⁰								3 ⁴⁵									
3 ¹⁰								4 ⁴⁵									
4 ¹⁰								5 ⁴⁵									
5 ¹⁰								6 ⁴⁵									
6 ¹⁰								7 ⁴⁵									
7 ¹⁰								8 ⁴⁵									
8 ¹⁰								9 ⁴⁵									
9 ¹⁰								10 ⁴⁵									
10 ¹⁰								11 ⁴⁵									
11 ¹⁰								12 ⁴⁵									
12 ¹⁰								1 ⁴⁵									
1 ¹⁰								2 ⁴⁵									
2 ¹⁰								3 ⁴⁵									
3 ¹⁰								4 ⁴⁵									
4 ¹⁰								5 ⁴⁵									
5 ¹⁰								6 ⁴⁵									
6 ¹⁰								7 ⁴⁵									
7 ¹⁰								8 ⁴⁵									
8 ¹⁰								9 ⁴⁵									
9 ¹⁰								10 ⁴⁵									
10 ¹⁰								11 ⁴⁵									
11 ¹⁰								12 ⁴⁵									
12 ¹⁰								1 ⁴⁵									
1 ¹⁰								2 ⁴⁵									
2 ¹⁰								3 ⁴⁵									
3 ¹⁰								4 ⁴⁵									
4 ¹⁰								5 ⁴⁵									
5 ¹⁰								6 ⁴⁵									
6 ¹⁰								7 ⁴⁵									
7 ¹⁰								8 ⁴⁵									
8 ¹⁰								9 ⁴⁵									
9 ¹⁰								10 ⁴⁵									
10 ¹⁰								11 ⁴⁵									
11 ¹⁰								12 ⁴⁵									
12 ¹⁰								1 ⁴⁵									
1 ¹⁰								2 ⁴⁵									
2 ¹⁰								3 ⁴⁵									
3 ¹⁰								4 ⁴⁵									
4 ¹⁰								5 ⁴⁵									
5 ¹⁰								6 ⁴⁵									
6 ¹⁰								7 ⁴⁵									
7 ¹⁰								8 ⁴⁵									
8 ¹⁰								9 ⁴⁵									
9 ¹⁰								10 ⁴⁵									
10 ¹⁰								11 ⁴⁵									
11 ¹⁰								12 ⁴⁵									
12 ¹⁰								1 ⁴⁵									
1 ¹⁰								2 ⁴⁵									
2 ¹⁰								3 ⁴⁵									
3 ¹⁰								4 ⁴⁵									
4 ¹⁰								5 ⁴⁵									
5 ¹⁰								6 ⁴⁵									
6 ¹⁰								7 ⁴⁵									
7 ¹⁰								8 ⁴⁵									
8 ¹⁰								9 ⁴⁵									
9 ¹⁰								10 ⁴⁵									
10 ¹⁰								11 ⁴⁵									
11 ¹⁰								12 ⁴⁵									
12 ¹⁰								1 ⁴⁵									
1 ¹⁰								2 ⁴⁵									
2 ¹⁰								3 ⁴⁵									
3 ¹⁰								4 ⁴⁵									
4 ¹⁰								5 ⁴⁵									
5 ¹⁰								6 ⁴⁵									
6 ¹⁰								7 ⁴⁵									
7 ¹⁰								8 ⁴⁵									
8 ¹⁰								9 ⁴⁵									
9 ¹⁰								10 ⁴⁵									
10 ¹⁰								11 ⁴⁵									
11 ¹⁰								12 ⁴⁵									
12 ¹⁰								1 ⁴⁵									
1 ¹⁰								2 ⁴⁵									
2 ¹⁰								3 ⁴⁵									
3 ¹⁰								4 ⁴⁵									
4 ¹⁰								5 ⁴⁵									
5 ¹⁰								6 ⁴⁵									
6 ¹⁰								7 ⁴⁵									
7 ¹⁰								8 ⁴⁵									
8 ¹⁰								9 ⁴⁵									
9 ¹⁰								10 ⁴⁵									
10 ¹⁰								11 ⁴⁵									
11 ¹⁰								12 ⁴⁵									
12 ¹⁰								1 ⁴⁵									
1 ¹⁰								2 ⁴⁵									
2 ¹⁰								3 ⁴⁵									

9/9/1897

Rapport du Conseil administratif de la Société de Navigation sur le lac de Joux, présenté aux actionnaires sur l'exercice de 1896.

MESSIEURS LES ACTIONNAIRES.

Ainsi que le prescrivent nos statuts, nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport de l'administration de notre société pendant l'année écoulée.

Nous n'avons aucun fait bien important à vous signaler si ce n'est celui de nos comptes qui ont malheureusement bouclé par un déficit assez sensible.

Ce déficit qui s'élève à fr. 1154.75 provient d'une part par de plus faibles recettes et d'une autre par une augmentation de dépenses, celles-ci sont heureusement exceptionnelles. L'été pluvieux de 1896 a eu un effet presque désastreux pour les recettes de notre entreprise qui ne se sont élevées qu'à fr. 5807.80 contre fr. 8333.45 en 1895. Si le mauvais temps a influé pour sa grosse part sur le transport des voyageurs, nous devons mentionner encore comme malheureux le fait que les débarcadères des Bioux, du Lieu et de l'Abbaye, lesquels avaient été démolis par la débacle, n'ont pas été reconstruits et que le Caprice a dû se borner à faire le service direct Pont-Rocheray.

Comme dépenses extraordinaires nous citons la réfection du pont du Caprice, réparation qui nous a coûté plus de fr. 500.—, et la reconstruction complète du débarcadère du Rocheray qui entre pour environ fr. 1200.— dans nos comptes.

Cette question de débarcadères est toujours une grosse préoccupation pour la société et nous ne pouvons qu'engager les administrations riveraines à reconstruire leurs estacades comme nous l'avons fait au Rocheray, c'est-à-dire avec des chevaux qui se démontent à la fin de la saison pour se replacer au printemps.

L'équipage a, comme l'année précédente, marché à notre satisfaction; il semble cependant que les dépenses du combustible sont un peu fortes, et que le chauffeur aurait pu faire quelques économies de ce côté-là.

Comme vous le voyez, Messieurs, notre rapport n'est pas très favorable, mais nous reprenons courage et espoir en voyant que jusqu'à maintenant l'exercice actuel est très satisfaisant.

Les finances de la société ne nous permettant naturellement l'allocation d'aucun dividende en espèces, nous vous proposons de continuer à délivrer à chaque actionnaire un permis de circulation de 4 courses gratuites, utilisables pendant toute la saison à l'exception du dimanche après-midi, comme nous l'avons fait ces dernières années.

Voici quelques chiffres de notre comptabilité :

	Exercice 1895	Exercice 1896
Salaires du personnel	Fr. 1925.—	Fr. 1941.—
Habillements	» 100.—	» 100.—
Réparations et entretien	» 2018.25	» 1898.45
Charbon et combustible	» 1794.20	» 1735.10
Graissage	» 477.75	» 402.55
Frais généraux	» 765.85	» 587.95
Assurances	» 462.25	» 397.50
Total des dépenses	Fr. 5807.80	Fr. 6962.55
Produit des recettes	» 1154.75	» 1154.75
Déficit de l'année	Fr. 6962.55	Fr. 6962.55

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1896.

ACTIF.

Compte courant à la Banque cantonale vaudoise.	Fr. 1087.—
Charbon et combustible.	» 200.—
Le Caprice.	» 23787.—
Bâtiment	» 3914.65
Profits et pertes	» 1154.75
Total	Fr. 30143.40

PASSIF.

Capital social	Fr. 29600.—
Dividendes non retirés.	» 212.50
Compte au Crédit Mutuel	» 330.90
Total	Fr. 30143.40

L'assemblée a modifié les propositions du Conseil, en ce sens que les 4 courses gratuites seraient utilisables en tout temps pendant la saison.

10/1/1900

CHRONIQUE LOCALE

Société de Navigation sur le Lac de Joux.

L'assemblée générale des actionnaires qui a eu lieu le 7 courant, à l'Hôtel Belle-Vue, au Rocheray, a admis les comptes de l'exercice de 1899, lesquels bouclent par un bénéfice un peu inférieur à l'exercice précédent, soit en raison de l'ouverture de la voie ferrée P.-B., soit en ce que le niveau du lac n'a pas permis de terminer le service prévu.

De même que les années précédentes, il sera délivré à titre de dividende aux actionnaires qui en feront la demande, 4 courses simples personnelles pouvant être utilisées en tout temps pendant l'exercice 1900, mais non transmissibles.

Le Conseil administratif reste le même, il fixera prochainement l'ouverture du service.

Il est regrettable de constater actuellement le niveau si bas du Lac; cet état de choses provient essentiellement de ce que les étonnoirs de Bonport demandent une pressante réparation aux vannes, qui en meilleur état, permettraient de conserver l'eau au printemps, afin d'en posséder en suffisance pour la navigation et pour les intéressés, en attendant que la question de l'utilisation des Eaux de Joux reçoive une solution de la part de l'Etat.

30/1/1902

Navigation sur le lac de Joux.

Samedi 5 courant le *Caprice* sillonnera de nouveau d'une façon régulière le beau lac de Joux, il ouvrira ainsi la saison d'été et celle où de nombreux visiteurs viendront chercher le repos et la fraîcheur dans notre verte Vallée.

Chacun est instamment invité d'étudier l'horaire de la navigation où des améliorations ont dû être apportées, pour faciliter les courses offertes aux étrangers, par contre les quatre trains Brassus-Rocheray correspondent plus ou moins près au départ des bateaux, celui arrivant au Rocheray à 1 h. 42 après-midi, sera spécialement utilisé le dimanche. Pour le retour, trois trains correspondent et les dimanches de beau temps un dernier bateau direct partira du Pont à 8 h. 40 le soir, pour le retour des excursionnistes, cela jusqu'au 10 août.

(suite p.35)

LAC DE JOUX

12 V 1888

Altitude
1008 mètres.

SERVICE DU PRINTEMPS
du 15 au 31 mai 1898.

HEURE DE L'EUROPE
CENTRALE

TÉLÉPHONE DANS TOUTES LES STATIONS

L'heure de l'Europe centrale avance de 55 minutes sur celle de Paris.

COURSES N°s	1	3	5	7	9	11	13	15	COURSES N°s	2	4	6	8	10	12	14	16
SENTIER-ROCHERAY. Dép.	8 ⁴⁰	10 ³⁵	12 ⁴⁰	2 ⁴⁵	4 ⁰⁵	5 ⁵⁵			PONT . . . Dép.	9 ⁴⁰	11 ³⁵	1 ³⁵	3 ⁴⁵	5 ⁴⁰	7 ⁴⁰	9 ⁴⁰	11 ³⁵
BIOUX } Course matinale facultative.	8 ⁵⁰	10 ⁴⁵	12 ⁵⁰	2 ⁵⁵	4 ¹⁵	6 ⁰⁵			ABBAYE . . .	9 ⁵⁰	11 ⁴⁵	1 ⁴⁵	3 ⁵⁵	5 ⁵⁰	7 ⁵⁰	9 ⁵⁰	11 ⁴⁵
GROSJEAN } La dimanche.	9 ¹⁰	10 ⁵⁵	1 ¹⁰	2 ¹⁵	4 ²⁵	6 ¹⁵			LIEU . . .	10 ¹⁰	11 ⁵⁵	2 ¹⁰	3 ¹⁰	5 ¹⁰	7 ¹⁰	9 ¹⁰	11 ⁵⁵
LIEU . . .	9 ¹⁵	11 ¹⁰	1 ¹⁵	3 ²⁰	4 ⁴⁰	6 ²⁰			GROSJEAN } Course du soir facultative.	10 ¹⁵	12 ¹⁰	2 ¹⁰	3 ²⁰	5 ¹⁵	7 ¹⁵	9 ¹⁵	11 ⁵⁰
ABBAYE . . .	9 ²⁵	11 ²⁰	1 ²⁵	3 ³⁰	4 ⁵⁰	6 ³⁰			BIOUX }	10 ²⁵	12 ²⁰	2 ²⁰	3 ³⁰	5 ²⁵	7 ²⁵	9 ²⁵	11 ⁵⁰
PONT . . . Arr.	9 ³⁵	11 ³⁰	1 ³⁵	3 ⁴⁰	4 ⁵⁵	6 ⁴⁰			ROCHERAY-SENTIER. Arr.	10 ³⁵	12 ³⁰	2 ³⁰	3 ⁴⁰	5 ³⁵	7 ³⁵	9 ³⁵	11 ⁵⁰
Chemin de fer, Pont Dép.	6 ²⁵	11 ³⁵	—	—	—	4 ⁵⁰	7 ²⁰	—	Chemin de fer, Pont Arr.	—	9 ³⁵	—	—	4 ³⁵	—	6 ⁴⁵	10 ³⁵

OMNIBUS SENTIER-ROCHERAY

COURSES N°s	1	3	5	7	9	11	13	15	17	COURSES N°s	2	4	6	8	10	12	14	16	18
Sentier dép.	8 ¹⁵	10 ⁰⁵	12 ¹⁵	2 ²⁰	3 ⁴⁰	5 ⁴⁵				Rocheray dép.	8 ⁴⁰	10 ³⁰	12 ⁴⁰	2 ⁴⁵	4 ⁰⁵	5 ⁵⁰			
Rocheray arr.	8 ³⁵	10 ²⁵	12 ³⁵	2 ⁴⁰	4 ¹⁰	5 ⁴⁵				Sentier arr.	9 ¹⁰	10 ⁴⁰	1 ¹⁰	2 ¹⁵	4 ¹⁵	6 ¹⁰			

Horlogerie soignée
Emile BAUD & Fils
Sentier et Montreux.

Montres en tous genres, pendules et réveils.
Posage de glace et fouritures.

Bijouterie or, argent et doublé supérieur.

— ALLIANCES. —
— Orfèvrerie et lunetterie. —

Rhabillages soignés.

Achats en tous genres

de fonds de magasin ou parties de ceux-ci ayant cessé de plaire. Tels que modes, mercerie, bonneterie, soieries, etc.

Argent comptant.

L. B. Place St-Laurent 5, LAUSANNE.
(H. 5242 L.)

Magasin Alfred MEYLAN & FILS

En prévision de la hausse sur les cotons, nous venons de faire d'importants achats de toiles et nappages pour trousseaux, ce qui nous permet de les donner à un prix excessivement bas.

Un nouveau choix de linoléum et chemins de table en toile cirée vient d'arriver.

Plumes et duvets

à bonnes conditions.

Echantillons à disposition.

Vve A. REYMOND, Le Solliat.

ATTENTION

Dès ce jour on trouvera un joli choix de poussettes des meilleures fabriques suisses.

Toujours bien assorti en vannerie fine, machines à coudre de tous systèmes.

Réparations. Vente à conditions.

Se recommande : Paul MARTIG, Sentier.

Foire du Sentier

A côté du banc de coutellerie, on trouvera un grand choix d'ombrelles, parapluies et para-

ATTENTION

Les soussignés avisent le public de la Vallée et leur honorable clientèle en particulier, qu'ils viennent d'arriver.

Comme par le passé, ils se chargent de tous les travaux concernant leur état, soit : maçonnerie et cimentage en tous genres ; travaux soignés, prix modérés.

VANINI, BERNARD & C^e,
entrepreneurs.

CLOCHETTES

Le soussigné sera à la foire du Sentier avec un assortiment de clochettes et courroies.

Clochettes à fr. 3 le kilos, courroies à fr. 1 le pouce, échange de clochettes cassées.

A. BOILLIN.

Choix immense de chaussures

fine et forte. Prix très avantageux.
Se recommande. Herney-Reymond, Brassus.

Village du Sentier avec l'Eglise

jolies vues photographiques de fr. 1.20 et 0.80.
Vues du Brassus. Assortiment de cartes postales illustrées.

Librairie CAPT-AUBERT, au Brassus.

Fabrique de carrosses

— au Campe. —

Dès maintenant j'ai à disposition, que je puis rendre à domicile : carrosses à galandages, id. à cheminées, chaux lourde de Virieux-le-Grand, ciment porte de France, sable et gravier.

Se recommande : D.A. PIGUET.

Empaillages d'animaux

oiseaux, mammifères, poissons reptiles, etc.
Travail soigné, poses naturelles et élégantes, prix modérés.

A. GUIGNARD, naturaliste prép.,
Vers-chez-Grosjean.

Poisson frais

Comme l'été passé, mon réservoir sera constamment pourvu de poisson.

Dès maintenant, tous les jours, 50 lottes disponibles.

Expédition contre remboursement.

E. PIGUET-CAPT, le Pont.

On demande à acheter une poussette usagée ; s'adresser à REVERCHON, Chez-

Mademoiselle Zélie MEYLAN voulant se fixer au Brassus, se recommande pour tous les ouvrages concernant la lingerie.

Café restaurant

Chez-Jacob, Brassus.

A. JOLY-MOLLET.

Il vient d'arriver du

MAGGI

en flacons depuis 50 c. et en tubes de 15 et de 10 c., ainsi que des potages à la minute.

E. LECOULTRE-MATHEY,
Le Brassus.

AVIS

Toutes les personnes à qui peut devoir M. Ch.-Aug^e ROCHAT, horloger, décédé au Bas-des-Bieux, sont priées de bien vouloir remettre leurs notes jusqu'à fin courant, à M^r Oscar ROCHAT, horloger, au dit lieu.

AVIS AUX AMATEURS

Belles poussines d'Italie de provenance directe à fr. 3.80 la paire, rendues à domicile. Paiement comptant. — Prière de se faire inscrire de suite.

chez Charles AUBERT, gâtelier, Sentier.

Représentant d'une grande maison d'exportation.

Ne voulant plus m'occuper de ce commerce-là, je prie les personnes qui en désirent, de traiter à l'adresse ci-dessus.

Paul MARTIG.

Belle fenasse du pays

CHEZ :

E. BÉRARD, Cossonay.

BONNE OCCASION

Pour cause de réparation des soliveaux, on vendrait 2 chars de bon foin, au prix de fr. 7.50 les 100 kg. S'adresser au bureau de la Feuille.

Ayant procuré un nouveau crible, je puis fournir du petit gravier de premier choix pour allées de jardin.

Charles-Henri-CAPT, Orient.

Je suis chargé de vendre une charrue construite par Pollens, à Vaulion. Elle est en très bon état et serait cédée à bon compte.

Une légère augmentation du prix des places n'a été jugée obligatoire pour assurer l'avenir du service de la navigation, cette entreprise ayant eu de la peine à boucler ses comptes l'an passé ; les exigences fédérales devenant chaque année plus dures et plus coûteuses, cette augmentation

s'imposait, il est à espérer que chacun comprendra la situation et continuera d'accorder à cette entreprise purement d'intérêt et d'agrément public, l'appui qui lui est si nécessaire.

Espérons que la saison sera bonne et que tous ceux qui s'intéressent à développer l'industrie des étrangers, n'auront pas trop à se plaindre.

(Communiqué)



4 VI 1903

LAC DE JOUX

SERVICE D'ÉTÉ

du 29 juin au 15 septembre 1903

Altitude

1008 mètres.

HEURE DE L'EUROPE

CENTRALE

Le service se fera en Juin, mais seulement le Dimanche.

TÉLÉPHONE DANS TOUTES LES STATIONS

L'heure de l'Europe centrale avance de 55 minutes sur celle de Paris.

COURSES N°s	1	3	5	7	9		COURSES N°s	2	4	6	8	10
Halte Rocheray . . (train du Sentier-Brassus)	5.59	10.42	1.45	—	6.19		PORTS					
PORTS							PONT Dép.	9 ¹⁰	12 ³⁰	2 ¹⁵	4 ¹⁰	7 ¹⁰
SENTIER-ROCHERAY. Dép.	8 ⁰⁰	10 ¹⁰	1 ³⁰	3 ¹⁰	5 ³⁰		Grand Hôtel du Lac de Joux.	9 ¹⁵	12 ³⁵	2 ¹⁵	4 ¹⁵	7 ¹⁵
BIoux	8 ¹⁰	10 ²⁰	1 ³⁰	3 ²⁰	5 ⁴⁰		ABBAYE	9 ²⁵	12 ⁴⁵	2 ²⁵	4 ²⁵	7 ²⁵
LIEU Roche Fendue .	8 ²⁰	—	—	3 ³⁰	5 ⁵⁰		LIEU Roche Fendue .	9 ³⁰	—	2 ³⁰	4 ³⁰	7 ³⁰
Lieu (train pour Sentier-Brass.)	9.20	12.39	4.15	—	6.20		Lieu (train pour le Pont) . .	10.50	1.55	—	6.27	—
ABBAYE	8 ³⁵	10 ³⁵	1 ⁴⁵	3 ⁴⁵	6 ⁰⁵		BIoux	9 ⁴⁰	1 ⁰⁰	2 ⁴⁰	4 ⁴⁰	7 ⁴⁰
Grand Hôtel du Lac de Joux.	8 ⁴⁵	10 ⁴⁵	1 ⁵⁵	3 ⁵⁵	6 ¹⁵		ROCHERAY-SENTIER. Arr.	10 ⁰⁰	1 ¹⁰	3 ⁰⁰	5 ⁰⁰	8 ⁰⁰
PONT Arr.	8 ⁵⁰	10 ⁵⁰	2 ⁰⁰	4 ⁰⁰	6 ²⁰		Halte Rocheray . . (train pour le Sentier-Brassus)	9.29	12.49	4.26	—	8 ³⁰
CHEMIN DE FER												
Le Pont, départ pour Vallorbe .	633	1103	210	641			Le Pont, départ pour le Brassus .	907	1225	353	806	
» arrivée de Vallorbe .	906	1223	346	804			» arrivée du Brassus . .	627	1102	208	639	

La Société de navigation sur le lac de Joux, prévient les intéressés que jusqu'à nouvel avis les stations de l'Abbaye, Bioux et Lieu ne sont pas desservies, attendu que la reconstruction des débarcadères a été retardée par le fait du barrage établi entre les deux lacs, par la Compagnie des forces de Joux.

Prière aux journaux de communiquer.

Incroyable mais vrai !

On nous écrit des Bioux :

Lors des premières années du service du bateau à vapeur sur notre lac, les citoyens d'un groupe d'habitation de notre village ont construit eux-mêmes, un débarcadère public entièrement à leurs frais ainsi qu'un chemin d'accès convenable pour y aboutir. Au prix d'efforts répétés ils ont pu le préserver 7 années durant des atteintes de la glace en hiver, sans compter l'entretien annuel obligatoire.

Ces mêmes citoyens, pas plus fortunés que

d'autres, ont trouvé ensuite tout naturel de céder gratuitement leur terrain pris par la construction d'une route établie par le hameau dans leur région, poussant l'amabilité jusqu'à faire fête à la commission chargée du piquetage, si ce n'est au personnel qui s'est occupé de l'exécution des travaux.

Ceci c'est leur affaire, entièrement ; il ne leur est du reste jamais venu à l'idée de s'en prévaloir, mais voyons comme d'aucuns l'apprécient.

Avec leurs propres deniers, ces gens ont installé un falot électrique pour l'éclairage d'une portion de leur voisinage. La caisse du village installant l'éclairage public, ils comptaient que leur falot serait du nombre de ceux dont le courant serait payé par la dite caisse d'autant plus qu'il était proposé comme tel par préavis administratif. Ah ! oui-da, rien de ça ! Il s'est trouvé des orateurs, eux aussi amateurs de lumière gratuite, mais déjà assez illuminés pour sortir de leur sac une formule lumineuse, magique — un Eureka — aboutissant à cette solution : « Puisqu'ils ont commencé par payer l'installation de la lampe, qu'ils continuent à payer s'ils veulent être éclairés. »

En droit, la décision prise régulièrement, n'est pas attaquant, mais c'est de l'égoïsme tout plat, et tant que des principes pareils continueront à donner leur note d'insolidarité chez nous, attendons-nous pour l'avenir à des déceptions de toute nature.

A bon entendeur salut. N.



LAC DE JOUX

4^v 1305

ALTITUDE
1008 mètres

SERVICE D'ÉTÉ

Heure de l'Europe
Centrale

Du 17 juin au 10 septembre 1905.

L'heure de l'Europe Centrale avance de 55 minutes sur celle de Paris. — Téléphone dans toutes les Stations.

Courses	N ^{os}	1	3	5	7	9
Halte-Rocheray, Train du Sentier-Brassus.		8 25	10 28	1 57	—	7 42
PORTS						
Sentier-Rocheray	Départ	8 —	10 15	1 35	3 20	6 —
Bioux	»	8 10	10 25	1 45	3 30	6 10
Abbaye	»	8 35	10 40	2 —	3 55	6 35
Grand Hôtel du Lac de Joux »		8 45	10 50	2 10	4 05	6 45
Pont	Arrivée	8 50	10 55	2 15	4 10	6 50
Jusqu'au 1 ^{er} septembre.						
CHEMIN DE FER		Le Pont, départ pour Vallorbe	matin 8 48	10 58	2 22	8 05
		» arrivée de Vallorbe .	» 9 14	12 38	4 37	9 38
		Le Pont, départ p. le Brassus .	matin 9 16	12 40	4 49	9 39
		» arrivée du Brassus .	» 9 44	10 51	2 12	8 03
Courses	N ^{os}	2	4	6	8	10
PORTS						
Pont	Départ	9 20	12 45	2 25	4 50	7 10
Grand Hôtel du Lac de Joux »		9 25	12 50	2 30	4 55	7 15
Abbaye	»	9 35	1 —	2 40	5 05	7 25
Bioux	»	10 —	1 15	2 55	5 20	7 50
Rocheray-Sentier	Arrivée	10 10	1 25	3 05	5 30	8 —
Halte-Rocheray, Train p. le Sentier-Brassus		9 37	1 —	5 18	—	10 —
Jusqu'au 1 ^{er} septembre.						

BATEAU

Les courses N^{os} 9 et 10 cesseront dès le 1^{er} septembre.

Pour réclamations, renseignements et courses spéciales, s'adresser au Chef de l'équipage, lequel en référera à l'Administration au Sentier.

TARIF

80 centimes par course simple Pont-Rocheray.

Le Dimanche les billets aller sont valables pour le retour.

Réduction de moitié pour les enfants des écoles, jusqu'à 15 ans.

Prix réduits pour courses spéciales et billets de Sociétés.

BAGAGES

Les petits et légers colis, ainsi que les effets personnels, que l'on porte à la main, sont admis gratuitement.

Les valises et colis lourds ou encombrants, sont soumis à une taxe variant de 20 centimes à un franc, en tenant compte de la distance à parcourir.

Vélos et poussettes demi-place.

Navigation sur le Lac de Joux.

Le charmant Yacht « le Caprice » qui anime agréablement la surface du Lac de Joux dans la saison d'été, va pour la XVI^{ème} fois sortir de son hangar au Rocheray où il se rit des glaces et rimas de l'hiver; et porté par un chariot il descendra sur sa petite ligne ferrée dans les eaux du lac pour commencer de suite son service régulier, impatientement attendu par le public de la Vallée et les étrangers déjà nombreux.

Ce bateau, long de 18 mètres, a été construit dans les ateliers Escher, Wyss & C^{ie} à Zurich, sous la direction de M. R. de M., sportmann nautique, bien connu à Genève. Rien n'a été épargné pour en faire une embarcation élégante, pratique, solide, rapide et capable d'affronter les gros temps, même sur mer.

Il peut déployer 28 à 30 HP. et sans chargement atteindra une vitesse de 28 à 30 kilomètres à l'heure. La coque est en tôle d'acier, la ma-

chino et la chaudière, d'exécution des plus soignée, sont en parfait état de conservation. Ce bateau, comme tous les dits, qui transportent le public, a été soumis aux expériences réglementaires, par M. l'inspecteur fédéral et présente les conditions de sécurité et stabilité nécessaires à son service. Il vient de recevoir des améliorations le rendant toujours plus pratique pour le public. Une peinture blanche en harmonie avec sa coupe classique, lui donne le cachet d'un charmant yacht, qui certainement engagera les nombreux touristes à le visiter, pour admirer les rives vertes d'un côté, et rocailleuses de l'autre, du beau lac de Joux, altitude 1008 m., le plus élevé en Europe possédant une navigation à vapeur régulière.

Partant le matin du Rocheray pour le Pont, il fait chaque jour 5 courses doubles jusqu'au 1^{er} septembre et ensuite 4 courses jusqu'au 10 septembre : fin du service.

La navigation sur le lac de Joux n'est nullement profitable aux promoteurs et actionnaires de cette entreprise. C'est un service, plutôt d'intérêt public, servant au développement et à l'agrément de la Vallée du Lac de Joux. L'administration est faite gratuitement. Un bienveillant subside de l'Etat de Vaud et le concours des communes riveraines, sont nécessaires pour maintenir le bateau et les embarcadères en bon état; aussi l'administration recommande au public et visiteurs de la contrée de ne pas oublier le Caprice dans leurs courses; par cela ils soutiendront cette utile entreprise, tout en ayant le plaisir d'une promenade sur un lac vaudois aussi intéressant et à une altitude si élevés.

6 V/11 1905

Au bateau le Caprice.

Oh cher Caprice! comme tu portes bien ton nom! N'est-tu pas un vrai Caprice? Après 10 mois de repos, 10 mois du bon sommeil du juste, tu t'obstines à ne pas vouloir évoluer et nous faire jouir de ta coquetterie dès les premiers beaux jours d'été! Peut-être sont-ce tes édiles qui te bercent douillettement pour jouir encore de ton doux sommeil. Combien nombreux sont nos Confédérés, jeunes et vieux, filles et garçons, qui depuis 15 jours arrivent en masse visiter notre belle Vallée, se réjouissant de faire de jolies courses sur les eaux limpides du Lac de Joux? Mais, ô déception! le beau Caprice sur lequel ils comptaient leur jouer la politesse en leur disant: « Messieurs, attendez un instant, la dernière épingle n'est pas crochée. »

Le 4 juillet 1905. *Un de tes admirateurs.*

20 V/11 1905

Navigation sur le Lac de Joux.

Le charmant vapeur à hélice, Le Caprice, vient de recommencer le 9 courant pour la XVI^{ème} fois son service régulier de la saison d'été, non sans avoir subi de notables améliorations dont

la principale est le détubage des 105 tubes de la chaudière, non qu'ils soient hors d'usage, mais M. le contrôleur fédéral estime, avec raison, qu'une chaudière ne peut pas rester plus de 6 ans sans être visitée sérieusement dans l'intérieur, visite qui ne peut être faite sans enlever les tubes, lesquels du reste n'avaient aucun mal, ayant si peu servi, cette réparation faite pour six ans coûtera environ Fr. 800.—.

Afin d'éviter l'inclinaison que prenait parfois le bateau en quittant les ports, provenant de la charge sur la cabine, le Contrôleur fédéral a demandé de supprimer toute entrée au public sur celle-ci, les bancs ont été replacés dans le sens longitudinal à l'arrière et font ainsi face aux rives du lac et rendent plus agréable cette partie du bateau. Afin d'occuper aussi l'avant, une ouverture a été pratiquée dans la petite cabine et on peut se rendre à la pointe où se trouvent deux petits bancs qui ont eu de suite le faveur du public. Autour de la cheminée on peut maintenant s'asseoir. Ainsi, au lieu de perdre des places, nous en avons gagné. La tente en fer blanc a dû aussi être supprimée à cause de son poids trop élevé, elle a été remplacée par une toile blanche légère, qui n'influe aucunement sur la marche du bateau, aussi cette inclinaison désagréable a-t-elle disparu et la stabilité est maintenant tout à fait normale.

Comme un nouveau vernissage s'imposait, la couleur blanche employée généralement dans tous les bateaux de mer a été adoptée, l'acétate de plomb, est la couleur qui préserve le mieux le bois et le fer et résiste aux intempéries; le Caprice est ainsi rajeuni, nous lui souhaitons encore longue vie, il est mieux préparé que jamais pour faire son service en toute sécurité. M. l'inspecteur fédéral a visité la coque minutieusement en dedans et en dehors, ainsi que la machine et n'a autorisé la marche du bateau qu'après avoir reconnu le bon état de ces parties essentielles; la chaudière a été aussi visitée par le délégué de la Société suisse et essayée à huit atmosphères à plusieurs reprises, elle s'est parfaitement comportée aux essais; du reste, c'est une pièce faite avec tous les soins et prévoyance possibles, il n'existe pas mieux ailleurs.

Les fortes bises de ce printemps et les hautes eaux ont démolé la jetée du Rocheray, qui a dû être remontée et renforcée de grosses pierres de carrière, elle est maintenant en parfait état, si de nouveau elle est démolie l'an prochain, il ne restera qu'à la couvrir de béton armé, empêchant les glaces et l'eau de l'entamer.

Les dépenses occasionnées par ces améliorations et réparations s'élèveront à environ Fr. 1600.—, somme bien supérieure à l'avoir en caisse de la Société, laquelle compte pour couvrir ces frais exceptionnels sur un bienveillant subside de l'Etat de Vaud et des communes riveraines.

La Compagnie de navigation fait appel au public riverain, et à tout le pays pour soutenir une entreprise toute d'intérêt public, administrée gratuitement, ayant pour but de desservir la rive droite du lac en le reliant avec les trains au Pont et de faire connaître le pays.

La Direction.

CHRONIQUE LOCALE

17/8/1905

On nous écrit de la Golisse :

Navigation sur le lac de Joux.

Le bateau le Caprice, vient de commencer sa dernière semaine de navigation et le 10 courant il cessera son service après neuf semaines de courses. Le temps a été très favorable pendant la première période, mais voici déjà une semaine que la pluie et le mauvais temps entravent son service, aussi les recettes sont tombées tellement bas, qu'il en est résulté une perte sèche d'environ fr. 160.— seulement pour la semaine dernière, vu que les dépenses journalières s'élèvent à fr. 42.50 pour le personnel, le combustible, graissage et assurances ; par le mauvais temps, la dépense journalière dépasse fr. 50.—.

Heureusement que les recettes suffiront à couvrir les dépenses d'exploitation et sans les dépenses extraordinaires du printemps, soit fr. 800.— pour le détubage de la chaudière et fr. 350.— de reconstruction de la jetée, on aurait pu mettre quelque chose au fonds de réserve pour les saisons pluvieuses.

Le souci de cette modeste entreprise est dans les dépenses extraordinaires futures qui lui sont imposées, soit la révision de la machine à vapeur qui devra être expédiée à Zurich, coût environ fr. 800.— ; pendant ce temps, la chaudière sera déplacée, le dessous soigneusement visité et la cale recouverte de plusieurs couches de minium, puis replacer la chaudière, coût fr. 150.—. L'intérieur de la cheminée est en mauvais état, vu l'oxydation causée par la vapeur, elle devra être remise à neuf, coût fr. 300.—. Une ordonnance fédérale exige que le pilote soit placé à l'avant du bateau, soit près de la cheminée, comme il était dans le temps, il y a de ce fait un appareillage neuf à créer pour avoir une transmission sans jeu, qui coûtera environ fr. 400.—. Un câble neuf pour sortir le bateau, fr. 150.— et réparer l'antique treuil, mal commode et qui exige une douzaine de personnes pour sortir le bateau et y placer une grande roue dentée, en fonte, actionnée par une vis sans fin et un engrenage ; de cette façon l'équipage seul pourra sortir le bateau, donc économie sensible chaque année, coût fr. 500.—.

Nous arrivons ainsi à un total de fr. 2300.— environ de dépenses utiles, obligatoires, pour que le bateau remplisse toutes les conditions pour naviguer régulièrement et en toute sécurité, sans toutefois tenir compte des dégradations à la jetée par les bises et hautes eaux du printemps ; la jetée a été reconstruite avec tous les soins possibles, si elle ne peut résister, il n'y aura plus qu'à la revêtir d'une enveloppe de ciment armé à fr. 12 le mètre carré, soit une dépense totale de fr. 12 à 1500.— environ.

Le Caprice, pendant cette saison, a fait son service très régulièrement et sans aucun arrêt de machine, etc. ; l'année prochaine espérons qu'il pourra recommencer son 18^{me} exercice : pour cela le Comité de cette entreprise compte que ses demandes de subvention à l'Etat de Vaud, ainsi qu'aux communes de la Vallée, seront bien accueillies et qu'avec le concours des habitants de la Vallée et les étrangers déjà si nombreux, le Caprice arrivera à nouer les deux bouts et continuer son service, vu que sa suppression serait un recul pour le pays.

Sentier, le 22 juin 1906.

Débarcadères du Lac de Joux.

Avec des lacs tels que le bleu Léman ou celui de Neuchâtel, la création d'un débarcadère n'offre aucune difficulté, on enfonce le nombre de pilots nécessaires, on s'installe solidement dessus, et tout est en ordre. Mais au lac de Joux où à chaque fonte des neiges, il circule sur le lac une immense plaque de glace ayant parfois 35 et 40 centimètres d'épaisseur dont la puissance est presque incalculable, rien ne résiste, les pilots les plus gros, sont coupés à ras de l'eau ou couchés comme des fétus de paille, aussi faut-il chaque automne les enlever et à chaque printemps recommencer de nouveaux travaux, suivis de nouveaux frais, pour reconstituer les débarcadères qui sont ainsi plus ou moins provisoires et ne présentent parfois que bien juste la solidité nécessaire.

Comme la petite Société de Navigation remet à neuf son bateau « le gai Caprice » elle a voulu aussi, établir des débarcadères définitifs, qui puissent affronter la saison des glaces flottantes. Un projet a été élaboré par la maison Audemars frères du Sentier, lequel a été admis par le Département fédéral, ainsi que pour les autres ports à établir à l'Abbaye et aux Bioux, celui du Pont étant à l'abri des glaces.

Il consiste dans le système dit « porte-à-faux » soit sans aucun pilot de soutien, deux poutrelles de fer, longues chacune de 12 mètres et hautes de 220 mm. réunies fortement entre-elles par des entretoises, sont placées sur la jetée et fixées solidement par la maçonnerie, elles ne dépassent la jetée que de 3 mètres et comme contre-poids, un bloc de béton dépassant un mètre cube a été coulé dans la jetée à l'extrémité des poutrelles ce qui donne une résistance à la partie dépassante, d'environ 400 kilos par mètre carré de surface, résistance plus que suffisante, pour toutes les agglomérations possibles à la tête du pont. Une disposition spéciale supporte le petit escalier permettant de descendre aisément sur le bateau, escalier rendu nécessaire par les variations considérables du niveau du lac provenant de l'absorption de ses eaux par les Forces de Joux, tandis que cette puissante Compagnie devrait plutôt régulariser le niveau du lac de Joux, suivant les conventions imposées pour toucher l'énorme subvention fédérale qui lui a été allouée dans ce but lors de sa fondation.

Les barrières sont en fer et l'aspect de cette nouvelle construction au Rocheray laisse une impression de bienfaisance et de solidité durable, espérons que les glaces seront impuissantes à l'endommager.

Le débarcadère du Pont va être remis à neuf pour la saison d'été et tout en fer, aussi d'après les plans de la même maison, reçus par le Département fédéral, mais comme il n'est pas exposé aux glaces flottantes, il restera sur pilots.

Les réparations du bateau s'achèvent, on n'attend plus que l'arrivée de la chaudière neuve, pour commencer le service, qui est fixé au 12 juillet, espérons que la dite chaudière arrivera à temps ?...

X.

28^{VI} 1906

Inclus*

Service régulier de Navigation à vapeur, le plus élevé d'Europe.

Il est chez nous bien à sa place,
Car il lui faut si peu d'espace,
Notre cristal bleu lui suffit,
Mais il fait si peu de profit !

LAC DE JOUX

Service régulier de Navigation à vapeur, le plus élevé de l'Europe.

1008 mètres altitude.

27 VI 1907



SERVICE D'ÉTÉ DU 1^{er} JUILLET AU 9 SEPTEMBRE 1907, INCLUSIVEMENT
et les dimanches 30 juin, 15, 22, 29 septembre et 6 octobre, en cas de beau temps et si le niveau du lac le permet.

Courses	N ^{os}	1	3	5	7	9	11
Halte-Rocheray, Train du Brassus-Sentier . ^s		6 ⁰⁴	10 ³³	1 ⁵⁷	—	6 ⁴⁰	Facultatif le Dimanche
PORTS							
Sentier-Rocheray Départ		8 [—]	10 [—]	1 ³⁵	3 ²⁰	6 [—]	7 ³⁰
Bioux		8 ¹⁰	10 ¹⁰	1 ⁴⁵	3 ³⁰	6 ¹⁰	7 ⁴⁰
Abbaye		8 ³⁵	10 ³⁵	2 [—]	3 ⁵⁵	6 ³⁵	—
Grand Hôtel du Lac de Joux .		8 ⁴⁵	10 ⁴⁵	2 ¹⁰	4 ⁰⁵	6 ⁴⁵	—
Pont		8 ⁵⁰	10 ⁵⁰	2 ¹⁵	4 ¹⁰	6 ⁵⁰	8 [—]
CHEMIN DE FER							
Le Pont, départ pour Vallorbe .		matin 8 ²⁵	11 ⁰⁵	2 ²²	—	7 ⁰²	
— arrivée de Vallorbe .		— 9 ⁰²	12 ²⁸	—	4 ³⁶	8 ³²	
Le Pont, départ pour le Brassus .		matin 9 ⁰⁵	12 ³⁰	—	4 ⁴⁴	8 ³⁵	
— arrivée du Brassus .		— 9 ²²	10 ⁵⁶	2 ¹⁷	—	8 ⁵⁹	
Courses	N ^{os}	2	4	6	8	10	12
PORTS							
Pont Départ		9 ²⁰	12 ⁴⁵	2 ²⁵	4 ⁵⁰	7 ⁰⁰	8 [—]
Grand Hôtel du Lac de Joux .		—	12 ⁵⁰	2 ³⁰	4 ⁵⁵	—	
Abbaye		9 ³⁰	1 [—]	2 ⁴⁰	5 ⁰⁵	7 ¹⁰	
Bioux		9 ⁴⁵	1 ¹⁵	2 ⁵⁵	5 ²⁰	7 ²⁵	
Rocheray		9 ⁵⁰	1 ²⁵	3 ⁰⁵	5 ³⁰	7 ³⁰	8 ³⁰
Halte-Rocheray, Train pour le Sentier-Brassus.		9 ²⁸	12 ⁵⁰	5 ⁰⁸	—	—	8 ⁵⁰

TARIF

VOYAGEURS

Pont-Grand Hôtel . . .	Fr. 0.20
Pont-Abbaye	0.30
Bioux-Rocheray	0.40
Bioux-Abbaye	0.50
Pont-Bioux	0.60
Abbaye-Rocheray	0.70
Pont-Rocheray	0.80
Pont-Rocheray et retour	1.50
Abonnement pour la saison	Fr. 15.—
Id. dès le 10 août . . .	10.—
Id. par semaine	5.—

Réduction de moitié pour les enfants isolés en dessous de 12 ans.
Réduction de moitié pour les écoles et les personnes qui les accompagnent, Pont-Rocheray 40 ct., aller et retour 80 ct.
Prix réduits pour sociétés de 10 à 15 pers., Pont-Rocheray 70 ct., aller et retour fr. 1.20, de 16 à 30 pers. 60 ct., et retour fr. 1.—, de 30 et au-dessus 50 ct., et retour 80 ct.
Courses spéciales au tarif ordinaire, en dehors de l'horaire avec un produit minimum de fr. 25.—.
Aviser si possible au jour à l'avance.

BAGAGES

Les valises et colis lourds ou encombrants, sont soumis à une taxe variant de 20 à 60 ct., en tenant compte de la distance à parcourir.
Vélos et poussettes paient demi-place. — Les petits colis, ainsi que les effets personnels portés à la main sont gratuits.
AVERTISSEMENT de départ, 5 minutes avant chaque départ, au Pont et au Rocheray il est donné 3 coups de sifflet.

Les étrangers ne peuvent taire
Que le Caprice sait leur plaire,
Que sur le lac au teint d'azur,
Ils s'y sentent bien en lieu sûr.

Cette foule cosmopolite,
Que l'été la Vallée abrite,
Trouve en ses heures de loisir
Sur le Caprice un vrai plaisir.

Pour elle, c'est la fantaisie,
Et pour nous, c'est la poésie,
C'est le tableau que nous aimons.
Le bateau, le lac et les monts.

Connaissez-vous le gai Caprice,
Le petit vapeur dont l'hélice
Sillonne en paix les eaux de Joux
Le joli lac au flot si doux ?

M. P. R.

Sentier, août 1906.

CHRONIQUE LOCALE

8/7/1907

Navigation sur le lac de Joux.

Depuis le 1^{er} juillet, le gai Caprice a repris son service journalier de dix courses entre le Pont et le Rocheray; il anime notre charmant lac de Joux et annonce que la belle saison a commencé.

Dans l'assemblée générale ordinaire des actionnaires qui a eu lieu au Sentier le 11 courant, le comité a été invité à assurer le service de navigation tous les dimanches de beau temps en juin, septembre et commencement d'octobre et de desservir ainsi le plus possible les habitants de la contrée; le service journalier, ne peut vivre qu'une fois les étrangers arrivés, lesquels utilisent le bateau plutôt la semaine. Les frais d'une journée de navigation s'élèvent au minimum à fr. 50 et il faut noter que les jours de pluie ne donnent que peu ou point de recette et ce sont les beaux jours qui doivent payer pour les dits.

La situation financière de cette société étant critique, une souscription d'actions privilégiées a été lancée et bien accueillie par le public et la commune de l'Abbaye et on compte qu'il en sera de même pour celle du Chenit. On arrivera ainsi à reconstituer le fonds de réserve détruit par les arrêts de services subits pendant les travaux des Forces de Joux en 1902 et 1903 et que cette puissante compagnie s'est refusée de reconnaître; elle n'a pas mis le moindre bon vouloir à réparer le tort fait, involontairement il est vrai, à cette petite société d'utilité publique; aussi le Caprice ne doit plus compter que sur l'appui des habitants de la Vallée, pour la continuation de son service.

Après s'être adressé aux particuliers et aux communes pour des actions, les anciens actionnaires ont pensé que les promeneurs du dimanche pourraient aussi contribuer dans une modeste mesure à améliorer les recettes de la saison. Les prix si bas des courses aller et retour du dimanche ont légèrement augmentés, tout en restant des plus populaires et dans l'espoir que le public s'empressera encore davantage d'utiliser cet agréable moyen de locomotion en belle saison et contribuera par cela à l'amélioration de la situation financière dans laquelle elle se trouve, le seul moyen d'en sortir étant d'augmenter les recettes. (voir aux annonces).

Il faut aussi considérer, que la navigation à vapeur sur un lac situé à 1008.50 mètres d'altitude est unique au monde et rencontre des difficultés de tous genres, surtout pour passer la saison d'hiver, où le bateau doit être sorti de l'eau, mis à couvert à l'abri du mouvement des glaces et de la glace elle-même et aussi des grosses neiges, il doit attendre là, la débacle des glaces qui souvent déplace la ligne ferrée qui sert à le redescendre et nécessite de pénibles et coûteuses réparations.

Pour les débarcadères, il n'y a que de solides

jetées en pierre qui puissent résister, aussi est-il à désirer que prochainement tous les dits soient reconstruits en solides pierres de carrière aussi lourdes que possible.

Ainsi, si chacun veut s'intéresser au service de la navigation sur le lac de Joux, le gai Caprice pourra continuer son service encore bien des années, pendant la belle saison.

La Direction.

CHRONIQUE LOCALE

12 III 1908

La Société de Navigation sur le lac de Joux, ensuite d'une décision des actionnaires, vient d'émettre pour une somme de fr. 10,500 d'actions privilégiées de fr. 50, qu'elle offre aux personnes s'intéressant à la prospérité de notre Vallée et à la navigation sur le lac de Joux. La moitié de cette somme est actuellement souscrite par les communes de l'Abbaye et du Chenit et des particuliers intéressés, riverains pour la plupart.

Ce nouveau capital privilégié est destiné presque entièrement à d'importantes réparations exigées par le service de dix-neuf années, que le Caprice a navigué sur notre lac, il a été adressé un grand nombre de circulaires de tous côtés, pour trouver des actionnaires nouveaux, si quelqu'un a été oublié par mégarde, prière de s'adresser à un membre du Comité, qui s'empressera de fournir des formulaires.

Depuis trois ans les recottes de la navigation sont en augmentation et en remettant à neuf le bateau, avec les réparations ci-dessus, une ère nouvelle s'ouvrira pour cette modeste société, qui finira par prendre le dessus, étant en possession d'un bateau excellent lequel prendra une valeur réelle une fois réparé.

Pendant l'été 1907, il a été transporté plus de 6000 passagers. Recettes fr. 4,586.85, frais d'exploitation fr. 3,226.22, les recettes seront encore augmentées du produit des beaux dimanches de mai et juin, l'an prochain, si on parvient à trouver le capital ci-dessus; pour cette saison, il ne peut plus en être question.

Mais les jours passent et il ne reste plus que le temps strict nécessaire pour faire les réparations, c'est pourquoi le Comité fait un pressant appel aux personnes auxquelles il s'est adressé pour obtenir des souscriptions d'actions, pour compléter le capital absolument obligatoire avant le 14 mars, dernier délai. Si, à cette date, le

dit capital n'est pas souscrit, la société se trouvera dans la triste nécessité de laisser le gai Caprice, comme l'appellent les riverains, dans son hangar et de supprimer la navigation cet été.

Le Comité.

LAC DE JOUX

Service régulier de Navigation à vapeur, le plus élevé de l'Europe. 1200 1308
1008 mètres altitude.



Service d'Eté du 12 juillet au 6 septembre 1908

et les Dimanches 13 20 27 Septembre 4 et 11 Octobre, en cas de beau temps et si le niveau du lac le permet.

Courses	Nos	1	3	5	7	9	11
PORTS				PROMENADE FACULTATIVE Van des rochers de la côte occidentale. voir course N° 4. Prix 1 fr. — Minimum 10 fr.			
Sentier-Rocheray	Départ	7 45	9 25		1 30	3 15	5 50
Bioux		7 55	9 35		1 40	3 25	6 00
Abbaye		8 20	9 58		2 05	3 50	6 25
Grand Hôtel du Lac de Joux .		8 27	10 05		2 12	3 57	6 32
Pont		8 30	10 07		2 17	4 00	6 35
CREMIN DE FER							
Le Pont, départ pour Vallorbe . .			10 12		2 22		6 40
. . . arrivée de Vallorbe . .		8 40		12 00		4 06	
Courses	Nos	2	4	6	8	10	12
PORTS							
Pont	Départ	8 42		10 30	12 00	2 25	4 10
Grand Hôtel du Lac de Joux .		8 45		Arrêt à volonté	12 03	2 30	4 13
Abbaye		8 52		G ^e Hôtel et Abbaye	12 10	2 35	4 20
Bioux		9 15		Roche-fendue	12 35	3 00	4 45
Rocheray		9 25		Pont retour	12 45	3 10	4 55
				11 30			7 45
				Prix 1 fr. — Minimum 10 fr.	45 minutes d'arrêt.	55 minutes arrêt.	

VOYAGEURS • TARIF • BAGAGES

Billets de passage	Billets de la Suisse
30	20
40	30
75	75
1.00	1.00
Pont-Grand Hôtel	1.80
Pont-Abbaye	60
Pont-Bieux	50
Pont-Rocheray	90
Pont-Rocheray et retour	1.00
Abbaye-Bieux	1.00
Bieux-Rocheray	1.00
Rocheray-Abbaye	1.00
Rocheray-Pont	1.00
Rocheray-Pont et retour	1.80

Le DIMANCHE les billets aller sont valables pour le retour.

Réduction de moitié pour les Enfants isolés en dessous de 12 ans.
Réduction de moitié pour les Ecoles et les personnes qui les accompagnent.
Pont-Rocheray et retour Fr. 0.90
Prix réduits pour Sociétés de 10 à 15 pers., Pont-Rocheray et retour Fr. 1.50
de 16 à 30 pers. et retour Fr. 1.30
de 30 et au-dessus et retour Fr. 1.00
Courses spéciales, produit minimum fr. 25. — Aviser à l'avance.
Les billets de bateau ne sont pas valables sur la ligne du Pont-Brassus.

Les valises et colis lourds ou encombrants, sont soumis à une taxe variant de 20 à 60 ct. en tenant compte de la distance à parcourir.
Vélos et poussettes paient demi-place. — Les petits colis, ainsi que les effets personnels portés à la main sont gratuits.

En cas de gros temps, grandes pluies et brouillard, la Société ne garantit pas le service.

Sentier, le 22 juin 1908.

Débarcadères du Lac de Joux.

Avec des lacs tels que le bleu Léman ou celui de Neuchâtel, la création d'un débarcadère n'offre aucune difficulté, on enfonce le nombre de pilots nécessaires, on s'installe solidement dessus, et tout est en ordre. Mais au lac de Joux où à chaque fonte des neiges, il circule sur le lac une immense plaque de glace ayant parfois 35 et 40 centimètres d'épaisseur dont la puissance est presque incalculable, rien ne résiste, les pilots les plus gros, sont coupés à ras de l'eau ou couchés comme des fétus de paille, aussi faut-il chaque automne les enlever et à chaque printemps recommencer de nouveaux travaux, suivis de nouveaux frais, pour reconstituer les débarcadères qui sont ainsi plus ou moins provisoires et ne présentent parfois que bien juste la solidité nécessaire.

Comme la petite Société de Navigation remet à neuf son bateau « le gai Caprice » elle a voulu aussi, établir des débarcadères définitifs, qui puissent affronter la saison des glaces flottantes. Un projet a été élaboré par la maison Audemars frères du Sentier, lequel a été admis par le Département fédéral, ainsi que pour les autres ports à établir à l'Abbaye et aux Bioux, celui du Pont étant à l'abri des glaces.

Il consiste dans le système dit « porte-à-faux » soit sans aucun pilot de soutien, deux poutrelles de fer, longues chacune de 12 mètres et hautes de 220 mm. réunies fortement entre-elles par des entretoises, sont placées sur la jetée et fixées solidement par la maçonnerie, elles ne dépassent la jetée que de 3 mètres et comme contre-poids, un bloc de béton dépassant un mètre cube a été coulé dans la jetée à l'extrémité des poutrelles ce qui donne une résistance à la partie dépassante, d'environ 400 kilos par mètre carré de surface, résistance plus que suffisante, pour toutes les agglomérations possibles à la tête du pont. Une disposition spéciale supporte le petit escalier permettant de descendre aisément sur le bateau, escalier rendu nécessaire par les variations considérables du niveau du lac provenant de l'absorption de ses eaux par les Forces de Joux, tandis que cette puissante Compagnie devrait plutôt régulariser le niveau du lac de Joux, suivant les conditions imposées pour toucher l'énorme subvention fédérale qui lui a été allouée dans ce but lors de sa fondation.

Les barrières sont en fer et l'aspect de cette nouvelle construction au Rocheray laisse une impression de bienfaisance et de solidité durable, espérons que les glaces seront impuissantes à l'endommager.

Le débarcadère du Pont va être remis à neuf pour la saison d'été et tout en fer, aussi d'après les plans de la même maison, reçus par le Département fédéral, mais comme il n'est pas exposé aux glaces flottantes, il restera sur pilots.

Les réparations du bateau s'achèvent, on n'attend plus que l'arrivée de la chaudière neuve, pour commencer le service, qui est fixé au 12 juillet, espérons que la dite chaudière arrivera à temps?.... 25.6.08 X.

Navigation sur le Lac de Joux.

LE CAPRICE 2.7.08

Les importantes réparations de ce charmant bateau s'achèvent, la machine à vapeur à deux cylindres, dite à pilon, est rentrée de Zurich il y a une dizaine de jours, elle a été revisée à fond, remise de suite en place, elle est prête à fonctionner.

Le renouvellement du pont s'achève, tout en pitch-pin, bois très résineux, lourd et un peu plus dur que le sapin du Risoud, les lattes ont 30 mm. d'épaisseur et doivent être ajustées une par une sur le pont; elles sont fixées par des vis invisibles placées depuis dessous et retenues par les traverses en fer qui soutiennent le pont, la réparation de l'avant du bateau est aussi achevée, un charmant escalier en chêne conduit aisément le passager aux deux bancs nouveaux qui bordent le dit escalier et 10 à 12 personnes se placeront à l'aise sur les 4 bancs de l'avant, ces places seront certainement très recherchées.

La nouvelle chaudière devrait être depuis quelques jours au Rocheray, mais un défaut de fabrication constaté par l'usine, en perçant les trous pour les tubes, a obligé le remplacement de la pièce en question, ce qui occasionnera un certain retard et pourrait reculer l'ouverture du service de quelques jours après le 12 juillet.

Navigation sur le Lac de Joux.

Le public apprendra avec plaisir que la maison Escher Wyss & Co, à Zurich a tenu sa promesse, la chaudière neuve du Caprice a été expédiée de Zurich, le jeudi 15 courant et arrivait en gare du Sentier, samedi, à midi et demi; elle n'a pu être déchargée de suite vu l'encombrement du quai par de longs bois et aussi l'absence d'une grue. Sitôt rendue au bord du lac, elle sera élevée au moyen d'un palan différentiel à la hauteur du Pont du Caprice, lequel sera sorti de moitié environ du hangar et avec de grandes précautions la chaudière neuve descendra reprendre la place exacte de l'ancienne, dans la coque du bateau, puis il faudra raccorder le tuyautage avec la machine à vapeur, les pompes, alimentation, réchauffeur, éjecteur, etc., travail important dont la terminaison ne peut être fixée vu les difficultés qu'il présente, aussi la

Société ne peut-elle affirmer que tout sera prêt pour les essais, le samedi 25 courant, mais l'impossible sera fait pour y arriver et si possible commencer le lendemain le service régulier afin de satisfaire les nombreux amateurs de courses sur le lac de Joux, lesquels attendent impatiemment le retour du Caprice restauré, rajouté et prêt à naviguer encore vingt ou trente nouvelles années.

L'horaire a été aussi remanié en vue de la correspondance plus directe avec les trains, les passagers arrivant au Pont avec le train, auront juste le temps de se rendre au bateau, le départ ayant lieu de suite.

Une innovation, c'est la promenade à 10 h. 30 du matin, du Pont au Roches-Fendues, avec retour le long des roches, ce qui donnera à chacun l'occasion de voir de près ces rochers si intéressants qui surplombent le lac, les parties boisées, le patin et le tout donnant un cachet si pittoresque à notre lac.

De grandes dépenses ont été faites pour que le lac de Joux soit doté pour longtemps d'un service de navigation régulier et convenable; la Société espère qu'en retour, la population de la Vallée toute entière, les Sociétés et les étrangers qui la visitent dans la belle saison, l'utiliseront souvent et que les recettes permettront de fonder un capital de réserve suffisant pour améliorer le plus possible ce service si utile aux riverains et aussi agréable aux visiteurs, chaque année plus nombreux chez nous. L.

Le 20 juillet 08. 23.7.08

Navigation sur le Lac de Joux

Le service régulier a commencé le 28 courant. La société se recommande au public qu'il veuille bien utiliser le plus possible « Le Caprice », pour aider à couvrir les grandes dépenses faites au bateau et aux ports.

30.7.08 L'Administration.

Navigation.

30.7.08

Les réparations du *Caprice* sont terminées, dimanche, les essais à nu de la chaudière neuve ont eu lieu, le joint du giffard a dû être remplacé au Pont; lundi l'isolation complète de la chaudière a été très soigneusement faite, aussi les derniers essais de mardi ont-ils été des plus satisfaisants, la vitesse de 22 kilomètres a été atteinte. Le *Caprice* maintenant remis tout à neuf est capable de faire régulièrement son service et n'attend que de nombreux passagers.

Navigation sur le Lac de Joux.

La Société recommande au public de La Vallée d'utiliser le plus possible les courses du Caprice; cette entreprise d'utilité publique pour la contrée doit être soutenue par chacun.

20.8.08

Le départ du bateau a lieu au Rocheray à 3 h. 15 m. au lieu de 3 h. 35 m. et au Pont à 4 h. 10 m. au lieu de 4 h. 30 m. ainsi que divers horaires l'indiquent; celui de la Société est exact.

Navigation sur le Lac de Joux

Assemblée générale ordinaire des actionnaires le **samedi 29 août 1908**, à 3 heures de l'après-midi, au Café-Restaurant du Moulin, Rocheray.

Ordre du jour :

- 1° Passation des comptes.
- 2° Renouvellement de la série sortante du Comité.
- 3° Nomination des 3 vérificateurs.
- 4° Propositions individuelles.

20.8.08

Le Comité.

A la Feuille d'Avis de La Vallée.

L'Abbaye, le 24 août 1908.

Monsieur le Rédacteur,

Dans les deux derniers numéros de votre journal, la Société de Navigation a fait insérer une annonce, invitant le public à utiliser le bateau le plus souvent possible. C'est très bien et je suis d'accord, seulement il faudrait que, de son côté, la Société fasse preuve de plus de zèle pour assurer un service régulier. Ainsi le lundi matin 3 août la seconde course, départ du Pont à 8 h. 42, n'a pas été effectuée malgré le beau temps. L'on m'a affirmé au Pont que cela provenait du fait qu'il ne s'était trouvé aucun passager à l'heure du départ. Comptant sur le bateau pour aller prendre le train de 10 h. 12, j'ai dû prendre un pas des plus accélérés pour arriver juste à temps. Ce sont là de désagréables surprises qui font que le public ne se fie guère à l'horaire du bateau, du moins lorsqu'il s'agit de prendre le train. L'on ne peut donc en somme utiliser le Caprice que pour des promenades ou lorsqu'on n'a pas à sortir de La Vallée.

Pourquoi la Société ne délivre-t-elle pas de billets simple course le dimanche à ceux qui n'entendent faire qu'un seul parcours, comme le pratiquent toutes les autres entreprises de transport? Il me semble que là aussi la Société devrait éviter de telles agaceries, qui ne sont guère de nature à engager le public à se servir souvent du bateau.

Ceci, simplement pour avertir la Société de Navigation et le public et sans vouloir engager la moindre polémique. 27.8.08 J. T.

Sentier, le 28 août 1908.
A la Feuille d'Avis de La Vallée.

Monsieur le Rédacteur,

Quelques mots nous paraissent nécessaires, pour renseigner exactement le public de la Vallée, au sujet du contenu de la lettre signée J. T. paru le 27 courant dans votre journal.

Le lundi 3 août, il faisait au Rocheray une vraie tempête, actionnée par une grosse bise; le *Caprice* partit quand même à 7 h. 45 m. du matin, balancé par des vagues écumantes de plus de un mètre de hauteur. Arrivé au Pont avec assez de peine, le pilote demanda et obtint l'ordre de suspendre le service jusqu'à ce que le temps devienne plus favorable; du reste le cas est prévu dans l'horaire.

Si M. J. T. avait pris la moindre information auprès de l'équipage, il aurait été exactement informé, de même que pour les billets de simple course le dimanche pour l'Abbaye, qui ont été délivrés régulièrement dès les premiers jours d'août, la Société faisant ainsi de suite droit, aux premières réclamations. 3. 9. 08

Comité de la Navigation du Lac de Joux.

Navigation sur le lac de Joux

Le public est avisé qu'à partir du 1^{er} septembre, les courses N° 1 et 2 seront supprimées; le premier départ du Rocheray, le matin, aura lieu à 9 h. 25 minutes et au Pont, le départ de la dernière course à 6 h. 40 minutes au lieu de 7 heures du soir. 3. 9. 08

En cas de mauvais temps, le service est suspendu.

Société de Navigation sur le Lac de Joux.

La fin de la belle saison oblige la Société de Navigation sur le Lac de Joux d'apporter différents changements à l'horaire pour les quelques dimanches que le *Caprice* pourra encore naviguer. Le matin, les brouillards et l'absence de passagers ne permettent plus le départ à 7 h. 45 du Rocheray et au lieu de supprimer cette course, elle est reportée plus tard, avec un départ à 11 h. du Rocheray, par contre la course portée sur l'horaire à 9 h. 25 sera avancée et le départ aura lieu à **9 heures du Rocheray**, arrivée au Pont à 9 h. 45.

Départ du Pont à 10 h. Arrivée au Rocheray 10 h. 45
" " Rocheray à 11 h. " " Pont 11 h. 45

Le soir, les jours venant très vite courts, le dernier départ **aura lieu à 6 h. 40** au lieu de 7 h., afin de naviguer le plus possible de jour.

Il n'est pas fait d'autres changements à l'horaire actuel.

La saison des étrangers ayant l'air de se prolonger plus que de coutume, la Direction du bateau a l'intention de faire naviguer le *Caprice* **quelques lundis et jeudis après-midi**, départ du Rocheray à 1 h. 30, mais seulement par le beau temps. Les riverains seront avisés le matin par téléphone. 10. 9. 08

Navigation sur le Lac de Joux

En cas de beau temps le service sera continué les dimanches 20, 27 septembre, 4 et 11 octobre avec les changements suivants à l'horaire actuel :

Rocheray, départs : 9 et 11 h. du matin.

Pont, " " 10 h. le matin et 6 h. 40 le soir.

Billets du dimanche valables pour le retour.

Suivant les circonstances, le bateau naviguera les **lundis et jeudis après-midi**. Départ du Rocheray : 1.30 h. Les riverains seront avisés par téléphone.

17. 9. 08 L'ADMINISTRATION.

AVIS

La Municipalité de l'Abbaye met au concours le démontage et le remontage du débarcadère de l'Abbaye.

Pour les conditions, s'adresser à M. C^e REY-MOND, municipal, et déposer les soumissions pour le 4 décembre prochain. 26. 11. 08

Greffé municipal.

La navigation à voile sur le Lac de Joux.

Cette année la navigation à voile sur notre joli lac a trouvé beaucoup d'amateurs. Jusqu'à maintenant l'aspect d'un bateau à voile était chose plutôt rare, car les rives étant plates, il y avait difficultés à aborder avec un bateau à quille. Les amateurs de ce charmant sport seront heureux d'apprendre que M. Renaud, constructeur de bateaux aux Bioux, a construit un nouveau type qui surmonte toutes ces difficultés. C'est un bateau sans quille, pour empêcher de dériver il a pratiqué dans le fond une ouverture d'environ 40 cm. de longueur sur 5 cm. de largeur, par laquelle passe une planche de 1 m. de hauteur qui pénètre dans l'eau jusqu'à 60 cm. L'ouverture est entourée d'une caisse qui empêche l'eau d'entrer dans le bateau. Pour aborder il suffit de retirer la planche.

D'une forme élégante, ce modèle réunit toutes les qualités de stabilité, de vitesse, de souplesse au gouvernail que l'on est en droit d'attendre d'un bateau à voile.

Il mesure 4,40 m. sur 1,45 m., porte deux voiles d'environ 15 m². et même par une forte bise, il se comporte très bien.

Espérons que ce beau sport, le plus sain à tous égards, trouvera de nombreux adeptes et que nous verrons bientôt notre pittoresque lac sillonné de voiles blanches. O. HUEBNER.

LAC DE JOUX

Service régulier de Navigation à vapeur, le plus élevé de l'Europe.

1008 mètres altitude.

FAVJ
12 V 1910



Service d'Eté du 9 juillet au 30 août 1910

et les Dimanches de Mai, Juin et Septembre { en cas de beau temps et si le niveau du lac le permet. }

Courses	Nos	1	3	5	7	9
PORTS						
Sentier-Rocheray	Départ	8 45	11 00	1 30	3 15	5 45
Bioux		8 55	11 10	1 40	3 25	5 55
Abbaye.		9 15	11 30	2 00	3 45	6 15
Grand Hôtel du Lac de Joux .		9 25	11 40	Arrêt facultatif.	3 55	Arrêt facultatif.
Pont		9 30	11 45	2 15	4 00	6 30
CHERMAN DE FER						
Le Pont, départ pour Vallorbe .				2 27		6 40
" arrivée de Vallorbe .		8 40	12 00		4 10	
Courses	Nos	2	4	6	8	10
PORTS						
Pont	Départ	10 00	12 00	2 25	4 15	6 45
Grand Hôtel du Lac de Joux .		10 05	12 05	2 30	4 20	6 50
Abbaye.		10 15	12 15	2 40	4 35	7 00
Bioux		10 35	12 35	3 00	4 50	7 20
Rocheray		10 45	12 45	3 10	5 00	7 30
		45 minutes d'arrêt.		45 minutes d'arrêt.		

VOYAGEURS TARIF BAGAGES

20 Pont-Grand Hôtel.
35 Pont-Abbaye.
75 Pont-Bioux.
1.— Pont-Rocheray.
1.80 Pont-Rocheray et retour.
60 Abbaye-Bioux.
50 Bioux-Rocheray.
90 Rocheray-Abbaye.
Le DIMANCHE les billets aller sont valables pour le retour.

Réduction de moitié pour les Enfants isolés en dessous de 12 ans.
Réduction de moitié pour les Ecoles et les personnes qui les accompagnent.
Pont-Rocheray et retour Fr. 0.80
Prix réduits pour Sociétés de 10 à 15 pers., Pont-Rocheray et retour Fr. 1.50
de 15 à 30 pers. et retour Fr. 1.30
de 30 et au-dessus et retour Fr. 1.00
Courses spéciales produit minimum fr. 25.—. Aviser 3 h. à l'avance au Sentier.
Les billets de bateau ne sont pas valables sur la ligne Pont-Bronnay.

Les valises et colis lourds ou encombrants, sont soumis à une taxe unique de 40 centimes.
Vélos et poussettes paient demi-place.
— Les petits colis, ainsi que les effets personnels portés à la main sont gratuits.

AVIS IMPORTANT

En cas de gros temps, pluies continues et brouillards, la Société ne garanti pas le service.

CHRONIQUE LOCALE

23 / 1911

† Benjamin Le Coultre

La Manufacture d'horlogerie la plus importante de notre contrée et d'universelle réputation vient de perdre un de ses chefs dans la personne de « Monsieur Benjamin » comme on l'appelait familièrement dans la contrée.

Ne le 27 décembre 1847, ce n'est qu'en 1874, soit à l'âge de vingt-sept ans, qu'il entra de façon active dans la maison de son père M. Antoine Le Coultre en faisant les voyages, où il ne tarda pas à se faire remarquer par ses aptitudes commerciales qui créèrent à la Fabrique sa clientèle choisie. La mécanique était loin de lui être indifférente; doué d'un naturel inventif et entreprenant, il inventa de nombreuses machines dont beaucoup sont encore actuellement en

activité, qui permirent de fabriquer mécaniquement de façon à éclipser toute concurrence dans les genres de mouvements simples, compliqués ou même extra-compliqués. Pour terminer le résumé de sa carrière d'horloger nous y ajouterons l'éloge le plus simple mais aussi de combien le plus noble : Il était aimé des ouvriers.

B. L. C. s'intéressa dans ses moments de loisir à toutes les questions d'intérêt général de La Vallée de Joux. En 1887 déjà, il collabora de façon très intense à l'étude de la régularisation des eaux de nos lacs et de l'utilisation industrielle comme force motrice de la chute qu'on obtiendrait par ce fait. En décembre de la même année, il adressa sur cette question un mémoire très complet avec plans détaillés au Grand Conseil vaudois en lui demandant la concession des Eaux de Joux. La réponse fut négative : plusieurs s'en réjouirent alors ; peut-être sont-ils maintenant d'autre avis !!

La même année, la compagnie du chemin de fer Pont-Vallorbe l'appela à la Direction des Glacières du Pont.

Ses nombreuses relations dans le monde horloger, la clientèle étendue de la maison ainsi que ses connaissances pratiques contribuèrent à sa nomination comme membre du Jury et expert dans la classe d'horlogerie de l'exposition universelle de Paris en 1900, ce qui fut un honneur pour la fabrique et la contrée.

Grand partisan de l'introduction de l'industrie hôtelière et de son développement chez nous, il s'intéressa dès le début à la construction du Grand Hôtel du Pont, dont il fut nommé président.

Jusqu'à sa mort il fit partie du Conseil d'Administration des Usines métallurgiques de Vallorbe. A ce même titre, il s'occupait encore de sauver notre vaillant Caprice d'une fin prématurée et funeste à la note pittoresque qu'il donne chaque année de soleil à notre lac.

Ami des sports, il fut l'un des premiers qui en 1877, mirent en honneur les patins d'acier dont un souvenir est peint sur la roche située en face du village de l'Abbaye et qui a pris dès lors nom « Le Patin ». En 1896, il fut également l'introducteur des skis ; à cette époque, combien lointaine il est vrai, le ski était l'objet de la méfiance et du mépris, tandis qu'aujourd'hui tout homme jeune et énergique en possède.

La vie de B. L. C. a donc été active ; elle n'avait d'autre but que le développement industriel toujours plus intense de la Vallée, son pays natal, qu'il aimait plus que tous ceux que ses nombreux voyages lui donnèrent occasion de visiter. Mieux que personne il savait exercer l'hospitalité, qualité essentielle des montagnards.

Benjamin Le Coultre n'est plus. Une maladie inexorable l'a, quoique jeune encore, terrassé et la mort est venue l'enlever à sa famille et à ses amis. Aujourd'hui son cortège funèbre, dont on n'a jamais vu d'aussi nombreux, a traversé majestueusement le Sentier précédé de tous les ouvriers et de nombreuses couronnes pour gagner le Champ du Repos. Là, M. Berguer, pasteur à St-Légier et neveu du défunt, a prononcé une oraison funèbre remarquable par son éloquence et écoutée dans un profond recueillement. Cet orateur a dit combien M. B. L. C. était bon, franc, serviable, cherchant à faire plaisir à son prochain, en un mot populaire. Aujourd'hui s'est placé le point final d'une honorable vie.

A Benjamin Le Coultre nous adressons un dernier adieu dans la certitude que son souvenir restera gravé au cœur de ceux qui ont eu le doux privilège de le connaître dans l'intimité. A sa famille nous adressons ici notre respectueuse sympathie.

Sentier, 20 février 1911.

X.

Vente du Caprice. 28/11/1911

On nous écrit :

Cette vente a été effectuée samedi 18 courant à l'Hôtel Bellevue au Rocheray, par les soins de l'office des faillites du Sentier.

Mis à prix à fr. 500, notre navire s'est vendu fr. 1300, tandis que le hangar s'est misé fr. 185 seulement. Tous deux ont été adjugés à M. le notaire Guignard au Sentier pour le compte d'un consortium qui ne tenait pas à ce que le service de navigation sur le lac de Joux soit suspendu à tout jamais.

A ces citoyens dévoués la population riveraine et les amateurs de pittoresque resteront reconnaissants.

Z.

FAVJ 87 1912

Navigation sur le lac de Joux.

On nous écrit :

L'été superbe dont nous avons joui en 1911 a fait constater d'une façon péremptoire l'utilité d'un service de bateau sur le Lac de Joux qui attire chaque année de toujours plus nombreux touristes et étrangers. Malheureusement, la Société de Navigation a dû être liquidée faute de l'appui financier nécessaire et étant donné les exigences qu'a fait entrevoir le Département des Finances, il est certain que le bateau « Le Caprice » assez éprouvé par une avarie de la chaudière ne pourrait être rendu à la navigation sans de grands frais. D'autre part, l'exploitation coûteuse de ce bateau et les progrès réalisés dans la construction et le coût des bateaux à moteur, ainsi que dans la consommation du combustible, ont engagé un groupe de citoyens à étudier la possibilité de réorganiser au moyen d'un ou plusieurs de ces bateaux à moteur, le service de navigation sur le lac de Joux. Il s'agit, pour cela, naturellement de constituer une société par actions afin d'assurer une participation rationnelle de tous les intéressés à la formation du capital social. C'est afin de discuter préliminairement de cette affaire qu'une assemblée est convoquée pour dimanche 11 février 1912, à 2 1/2 heures, à l'Hôtel de la Truite, au Pont. (Voir aux annonces). Tout citoyen ayant à cœur le développement de la contrée est cordialement invité à y assister.

Navigation. FAVJ 307 1912

On nous communique la notice financière concernant la constitution de la nouvelle Société de Navigation sur le lac de Joux, notice très complète qui fait honneur au comité provisoire nommé à l'assemblée du Pont.

Une occasion favorable, l'acquisition d'un bateau-moteur n'ayant navigué qu'une saison sur le lac de Lugano, par conséquent en très bon état, s'est offerte, ce qui fait que l'idée de construire un bateau neuf a été mise de côté.

Ce bateau a une longueur de 13 m. sur une largeur de 2,80 m. Cinquante personnes pourront aisément s'y caser et voguer sur notre charmant lac avec une vitesse moyenne de 15 km. à l'heure. Son coût n'excéderait pas fr. 15,000, prix très avantageux si l'on pense que la construction d'un bateau neuf aurait dépassé le double de cette somme.

Le plan financier, très complet, prévoit un capital initial de fr. 21,000 sur lesquels fr. 10,000 sont déjà assurés par le comité d'initiative et un groupe de dévoués citoyens. Une souscription publique va être ouverte incessamment auprès du Crédit Mutuel de La Vallée, de l'étude J. Guignard, notaire, au Sentier, de chacun des membres du Comité d'initiative, etc.

L'horaire des courses sera organisé de façon à assurer la correspondance au Pont avec les trains, sauf avec les deux trains descendant du matin à 6 h. 36 et 10 h. 10, pour lesquels il y a impossibilité matérielle de l'établir. Ce sera donc

pour la rive orientale une facilité de communication de plus pendant la belle saison. Pour la population de la Vallée en général, ce sera un agrément et des facilités pour l'organisation des promenades de famille toujours plus goûtées, du Mollendruz, de la Dent de Vaulion et du Mont d'Or, notamment pour le retour.

En ce qui concerne le côté financier de l'entreprise, il y a lieu de considérer qu'elle se présente avec beaucoup moins d'aléa que l'ancienne compagnie, à laquelle incombait des frais d'exploitation et de réfection trop considérables, lesquels seront réduits de plus de la moitié pour la future société.

Enfin, il ne saurait être question de voir dans cette entreprise une concurrence pour le chemin de fer Pont-Brassus, appelé au contraire à bénéficier d'une augmentation du trafic des voyageurs qui, pour visiter la contrée, utiliseront alternativement les deux moyens de transport.

De ce qui précède, on peut constater que l'entreprise projetée est d'utilité générale pour

toute la Vallée, et qu'à ce titre elle doit pouvoir compter sur l'appui de tous ceux qui s'intéressent à son développement.

C'est dans cet espoir que le Comité d'initiative, faisant appel à la solidarité de tous, offre en souscription publique les 110 actions de 100 fr. au porteur, qui sont nécessaires pour parfaire la constitution du capital social, et qui seront libérées en deux versements jusqu'au 30 septembre 1912.

13 juin 1912 Société de Navigation sur le Lac de Joux

Capital social de fr. 21000, divisé en 210 actions au porteur de fr. 100, sur cette somme une somme de fr. 10000 ayant été prise ferme par un groupe d'intéressés, il est offert en souscription publique le solde soit fr. 11000, représentant 110 actions, libérables 1/4 en souscrivant et le solde sur appel du Conseil d'administration jusqu'au 30 septembre 1912.

On peut souscrire jusqu'au 25 juin 1912, aux domiciles suivants :

Crédit Mutuel de la Vallée.

Agence Banque Cantonale Vaudoise.

Etude J. Guignard, notaire, au Sentier et chez les membres du Comité d'initiative, MM. **Ch. Reymond**, chef de réseau, au Sentier; **Ernest Audemars**, au Sentier; **Ernest Pignat**, au Rocheray; **John Reymond**, aux Bioux; **Docteur Cornu**, à l'Abbaye; **H. Rochat-Golay**, Edgar Rochat, au Pont, et **Albin Rochat**, aux Charbonnières.

LAC DE JOUX

Service régulier de Navigation le plus élevé de l'Europe.

1008 mètres altitude.

4^{vi} 1912

Ev. 4^{vi}

SERVICE d'ÉTÉ du 7 juillet au 1^{er} Septembre, inclusivement

et les Dimanches de Septembre | en cas de beau temps et si le niveau du lac le permet.

Courses Nos		1	3	5	7	9
PORTS						
Sentier-Rocheray	Départ	8 —	10 —	1 30	3 20	5 45
Bioux	"	8 10	10 10	1 40	3 30	5 55
Abbaye	"	8 30	10 30	2 00	3 50	6 15
Grand Hôtel du Lac de Joux .	"	8 40	10 40	2 10	4 —	6 25
Pont	"	8 45	10 45	2 15	4 05	6 30
CHÉMIN DE FER	Le Pont, départ pour Vallorbe .			2 37		6 40
	" arrivée de Vallorbe . . .	8 40	11 55		4 10	
Courses Nos		2	4	6	8	10

PORTS						
Pont	Départ	9 —	12 00	2 25	4 25	6 45
Grand Hôtel du Lac de Joux .	"	9 05	12 05	2 30	4 30	6 50
Abbaye	"	9 15	12 15	2 40	4 40	7 00
Bioux	"	9 35	12 35	3 00	5 —	7 20
Rocheray	"	9 45	12 45	3 10	5 10	7 30

VOYAGEURS TARIF BAGAGES

Idée de voyage	Idée de la semaine	Réduction de moitié pour les enfants isolés en dessous de 12 ans. Réduction de moitié pour les écoles et les personnes qui les accompagnent. Réduction de taxe de 30 % pour sociétés de 16 personnes et au-dessus, pendant les jours de semaine seulement. Courses spéciales, produit minimum, 25 fr. Aviser à l'avance (3 h.) le chef d'exploitation. Les billets de bateau ne sont pas valables sur la ligne du Pont-Brassus.	Les valises et colis lourds ou encombrants, sont soumis à une taxe unique de 40 centimes. Vélos et poussettes paient demi-place. Les petits colis, ainsi que les effets personnels portés à la main sont gratuits. En cas de gros temps, pluies continues et brouillards, la Société ne garantit pas le service.
15 Pont-Grand-Hôtel	20		
20 Pont-Abbaye	35		
45 Pont-Bioux	75		
60 Pont-Rocheray	1.—		
35 Abbaye-Bioux	60		
30 Bioux-Rocheray	50		
55 Rocheray-Abbaye	90		

FAVJ n°43 124/10/1912

Service de Navigation sur le lac de Joux

Samedi 19 courant, à l'Hôtel Bellevue, au Rocheray, a eu lieu l'assemblée constitutive de la Société de Navigation sur le lac de Joux, laquelle réunissait 10 actionnaires représentant 183 actions. M. Gustave Jaillet, notaire à Valloire fonctionnait pour dresser l'acte constitutif de la Société, par délégation de son collègue, M. J. Guignard, notaire au Sentier, empêché de fonctionner en sa qualité de fondateur de la Société. La Société a été constituée au capital de fr. 19.000.—, divisé en 190 actions au porteur de fr. 100.—. L'assemblée a pris connaissance des comptes relatifs à l'exploitation du service pendant l'été 1912, exploitation dont le Comité, d'initiative avait pris la responsabilité pour le compte de la Société. Ces comptes bouclent par un excédent de fr. 478.85 appliqué à des amortissements, et ont été approuvés par l'assemblée avec décharge au Comité pour sa gestion.

Les recettes totales se sont élevées à fr. 2902.50 pour 59 jours de navigation, soit une recette journalière moyenne de fr. 50.— environ. Le nombre total des voyageurs transportés s'élève à 4683. Ces résultats peuvent être considérés comme très satisfaisants, étant données les conditions météorologiques absolument défavorables de l'été, le beau temps étant le facteur essentiel de succès pour l'entreprise. L'expérience faite cette année a été concluante en ce sens

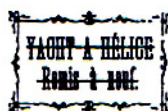
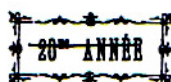
que la Société peut compter à coup sûr sur une augmentation de recettes très sensible pour les années suivantes, alors que le service sera plus connu.

Ont été désignés comme membres du Conseil d'administration : MM. J. Guignard, notaire et greffier de paix au Sentier, président ; Docteur Cornu, à l'Abbaye, vice-président ; Charles Reymond, chef de réseau au Sentier, secrétaire ; Ernest Andemare industriel au Sentier ; Ernest Pignet, hôtelier au Rocheray ; Henri Rochat-Golay, négociant au Pont ; John Reymond, fabricant d'horlogerie aux Bioux ; Edgar Rochat, propriétaire au Pont ; Albin Rochat, négociant aux Charbonnières, et comme commissaires-vérificateurs : MM. Eug. Rochat, syndic à Romandmôtier, et Guignard-Vidoudez, propriétaire au Sentier.

LAC DE JOUX

Service régulier de Navigation à vapeur, le plus élevé de l'Europe.

1008 mètres altitude.



SERVICE D'ÉTÉ DU 30 JUIN AU 1 SEPTEMBRE, inclusivement.

et les Dimanches de 141 Juin, 1.8.15.22.29 Septembre et Octobre, en cas de beau temps et si le niveau du lac le permet.

Courses Nos		1	3	5	7	9	11
Halle-Rocheray, Train du Brassus-Sentier.							
PORTS							
Sentier-Rocheray	Départ	8.--	10.--	1.30	3.20	5.45	
Bioux	"	8.10	10.10	1.40	3.30	5.55	
Abbaye	"	8.30	10.30	2.--	3.50	6.15	
Grand Hôtel du Lac de Joux .	"	8.40	10.40	2.10	4.--	6.25	
Pont	"	8.45	10.45	2.15	4.05	6.30	
TRAIN DE FER	Le Pont, départ pour Vallorbe .	8.40	12.--	2.27	4.10	6.40	
	Le Pont, départ pour le Brassus .						
Halle-Rocheray, Train pour le Sentier-Brassus.							
Courses Nos		2	4	6	8	10	12
PORTS							
Pont	Départ	9.--	12.--	2.25	4.25	6.45	
Grand Hôtel du Lac de Joux .	"	9.05	12.05	2.30	4.30	6.50	
Abbaye	"	9.15	12.15	2.40	4.40	7.--	
Bioux	"	9.35	12.35	3.--	5.--	7.20	
Rocheray	"	9.45	12.45	3.10	5.10	7.30	

VOYAGEURS **TARIF** **BAGAGES**

Interessanter Fahrplan aus der Zeit von 1912 oder 1913: «20. Jahrgang» und «Dampf-Yacht» sind gestrichen, denn das abgebildete DS Caprice wurde aus Rentabilitätsgründen durch MS Le Matin ersetzt.

(Sammlung: A. Ziegler)

Extrait de Dampferzeitung de mai 1993, traduction:
 "Un document intéressant datant des années 1912 ou 1913: "20ème année" et "à vapeur" sont biffés, car le SS Caprice représenté sur l'illustration a été remplacé par le MS Le Matin, pour des raisons de rentabilités".

LAC DE JOUX

Service régulier de Navigation

1008 mètres altitude.

7^V 1914



SERVICE D'ÉTÉ du 28 juin au 1^{er} Septembre 1914 inclusivement

et les Dimanches de Mai, Juin et Septembre } en cas de beau temps et si
le niveau du lac le permet. }

Courses	N ^{os}	1	3	5	7	9
PORTS						
Sentier-Rocheray	Départ	8 —	10 20	1 30	3 20	5 20
Bioux		8 10	10 30	1 40	3 30	5 30
Abbaye.		8 35	10 55	2 05	3 55	5 55
Grand Hôtel du Lac de Joux .		8 45	11 05	2 15	4 05	6 05
Pont	Arrivée	8 50	11 10	2 20	4 10	6 10
CHÉMIN DE FER						
Le Pont, départ pour Vallorbe .				2 35		6 37
" " " le Brassus .		9 04	12 09		4 12	
Courses	N ^{os}	2	4	6	8	10
PORTS						
Pont	Départ	9 10	12 20	2 25	4 20	6 50
Grand Hôtel du Lac de Joux .		9 15	12 25	2 30	4 25	6 55
Abbaye.		9 25	12 35	2 40	4 35	7 05
Bioux		9 50	1 —	3 05	5 —	7 30
Rocheray	Arrivée	10 —	1 10	3 15	5 10	7 40

VOYAGEURS TARIF BAGAGES

Mois de l'année	Mois de l'année	Réduction de moitié pour les enfants au-dessous de 12 ans.	Les valises et colis lourds ou encombrants, sont soumis à une taxe unique de 40 centimes.
15	Pont-Grand Hôtel	Réduction de moitié pour les écoles et les personnes qui les accompagnent.	Vélos et poussettes paient demi-place
20	Pont-Abbaye	Réduction de taxe de 30 % pour sociétés de 10 personnes et au-dessus, pendant les jours de semaine seulement.	Les petits colis, ainsi que les effets personnels portés à la main sont transportés gratuitement.
45	Pont-Bioux	Courses spéciales, produit minimum, 30 fr. Aviser à l'avance la Direction, « Sentier. (Téléphone N° 19)	En cas de gros temps, grandes pluies ou brouillard, la Société ne garantit pas le service.
60	Pont-Rocheray	Les billets de bateau ne sont pas valables sur la ligne du Pont-Brassus.	
35	Abbaye-Bioux		
30	Bioux-Rocheray		
55	Rocheray-Abbaye		

La dernière affiche de la Compagnie de Navigation sur le lac de Joux, seconde du nom. La Belle Epoque, ce sera désormais derrière, hélas!

DOSSIER: ARCHIVES FEDERALES A BERNE. TOUTES LES PIECES REPRODUITES DANS CET OUVRAGES SERONT SIGNALEES PAR AF



Schweizerisches Bundesarchiv
Archives fédérales
Archivio federale

CH-3003 Bern
Archivstrasse 24
Tel. 031 / 61 89 89
Telefax 031 / 61 78 23

3 février 1992

Ihr Zeichen
Votre signe
Vostro segno

Ihre Nachricht vom
Votre communication du
Vostra comunicazione del

Unser Zeichen
Notre signe
Nostro segno

451-6100 M/Rd

**Votre demande du 26.12.1991:
concernant vos recherches sur la Vallée de Joux**

Monsieur,

Des dossiers traitant certains aspects de la navigation sur le lac de Joux et du Chemin de fer Pont-Brassus se trouvent dans divers fonds de l'Office fédéral des transports aux Archives fédérales: E 8001 (B), E 8100 (A), (B), (C); E 8101, E 8102 et E 8104 (A).

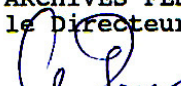
Pour des documents au sujet des postes, vous pouvez examiner nos fonds des Postes E 51 et ceux des Constructions fédérales E 19 et E 3240 (A).

Des recensements fédéraux à des intervalles réguliers se font à partir de 1850, voir à ce sujet l'article "Volkszählungen" de Hans Steiner-Stoos, p. 1446 et ss., dans la deuxième partie du volume trois du "Handwörterbuch der Schweizerischen Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung" de Reichesberg N., (Bern, Verlag Encyklopädie, sans année).

A votre demande, un nombre limité de photocopies peut être effectué par notre personnel qui orientera volontiers vos recherches dans la salle de lecture ouverte au public sans interruption de 9h à 16h 30 du lundi au vendredi.

Nous vous prions, d'agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

ARCHIVES FEDERALES
le Directeur


(Chr. Graf)

8001 B 1 (42)

- 1903 Demande de renouvellement de la concession accordée pour 5 ans, soit du 1er juin 1903 au 30 avril 1908.
- 1908 Circulaire de la Société anonyme de navigation. Termine son 19e exercice. Le Caprice, charmant bateau à vapeur à hélice, provenant de M. Revillod de Muralt, à Genève... (voir reproduction).
- 1911 30 sept. Faillite de la Société de Navigation. Cesse tout service régulier, va entrer en liquidation.
- 1912 Demande pour nouvelle concession. Le Matin, nommé originellement le Monte Bré, provenant de la société la Vedette en liquidation à Lugano, ayant déjà servi pendant 2 étés sur le lac de Lugano. Longueur: 13 mètres. Largeur: 2 m 80. Profondeur moyenne: 1,50 m, tirant d'eau: 0,90 cm. Actionné par un moteur à benzine (17 HP).
- De 1889 à 1910 inclusivement, soit pendant 22 ans, le service de navigation sur le lac de Joux a été assuré par le bateau à vapeur "Le Caprice" du port de 60 personnes. Durant les dernières années, les frais de réfection considérables de ce bateau construit en 1876, ont menacé la vie de la Société.
- Prix du Monte Bré: 15 000.- (coût de construction deux ans plus tôt 23 000.-).
- Société de Navigation sur le Lac de Joux. Capital-action: 21 000.- Eventuellement réduit à 15 000.-
- Concession accordée par le département fédéral des postes et des chemins de fer le 5 juillet 1912 après maints pourparlers. Concession d'une durée de 20 ans, soit jusqu'au 30 septembre 1932.
- Suspension de navigation en 1917. Idem en 1915 et 1916 en raison des événements.
- ? 21 déc. (Est-ce 1917). Lettre de la société de navigation sur la dissolution et liquidation de la société.
- 8100 (B) 1973/139/b.
- Règlement de service (1898).
- Pilote et matelots (1896).
- Inspection des débarcadères.
- Plans du Caprice: 8100 (B) 1975/58/25. Figurent dans la brochure Dedie.
- 8104 A 1973/4. Réclamation de Ami Golay, 8 rue du Midi, parce qu'il n'y a pas correspondance entre le bateau et le train. Ou temps pour faire ce changement trop faible.

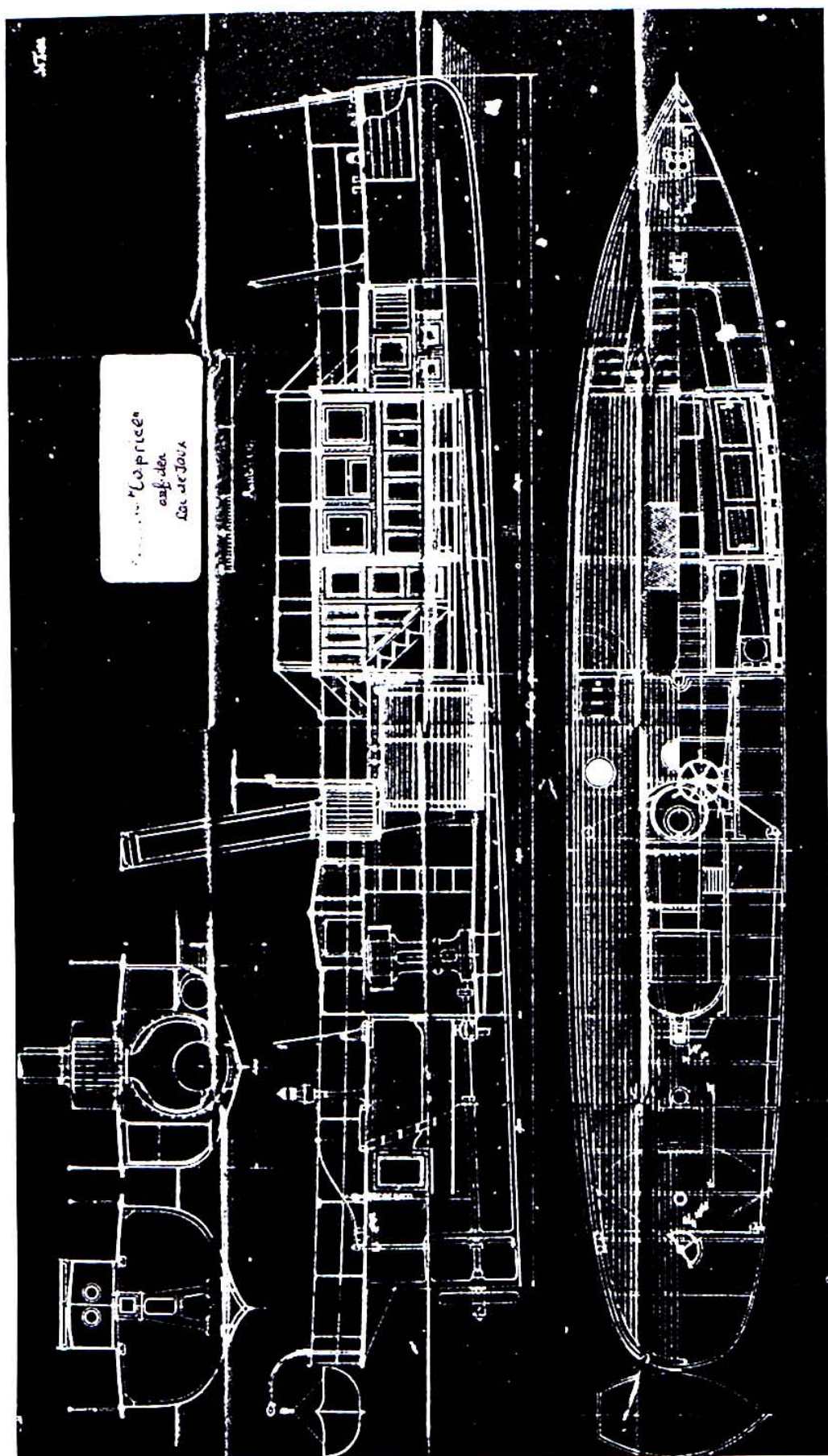


Figure: plans du Caprice tels qu'ils figurent dans les archives fédérales à Berne, sous la cote 8100 (b) 1975/58/25.

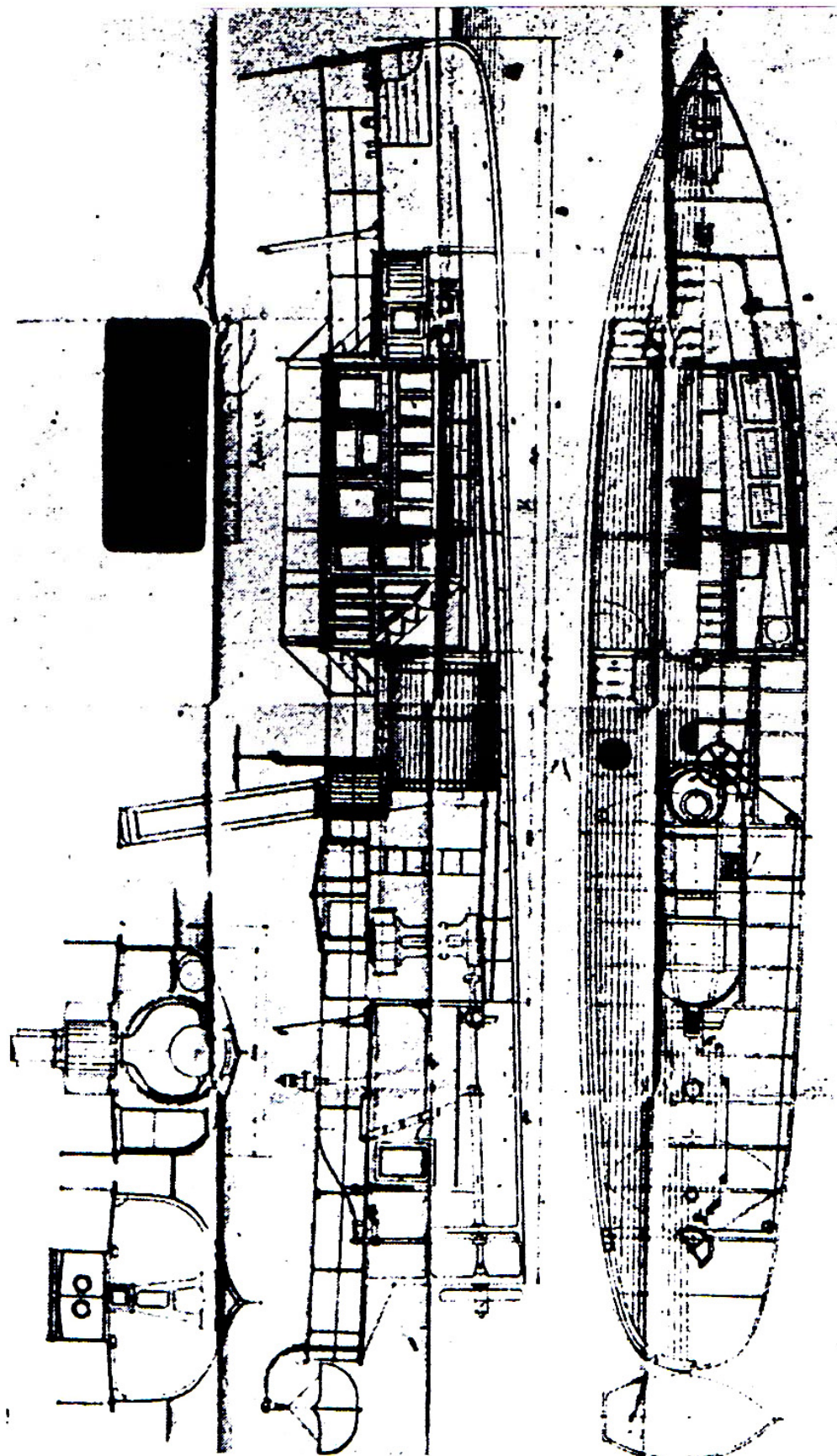


Figure: plans (positifs) tels qu'ils ont été tirés de l'original déposé aux archives fédérales à Berne, sous la cote 8100 (B) 1975/58/25.

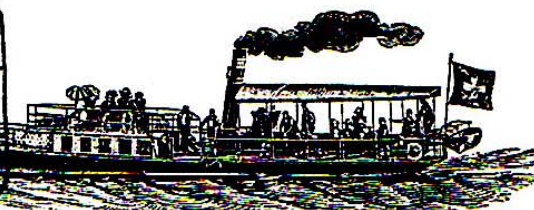
SOCIÉTÉ ANONYME DE NAVIGATION
sur le Lac de Joux

fondée en 1888. --- Altitude 1008 mètres.

Au Capital de fr. 29,600.



Sekr.



Sentier, le 20 février 1908.

MM.

Le Caprice, charmant petit vapeur à hélice, provenant de M. Revillod de Muralt, à Genève, et construit avec tous les perfectionnements, par la maison Escher, Wyss & C^{ie}, à Zurich, vient de terminer son 19^{me} exercice sur le lac de Joux, pendant lesquels il a parcouru environ 160,000 kilomètres, soit quatre fois le tour de la terre, en rendant d'excellents services aux nombreux visiteurs d'été et aux habitants de cette contrée si intéressante.

Après un si long service, des réparations sérieuses s'imposent, seulement elles dépassent de beaucoup les ressources de la Société, lesquelles sont limitées.

Recettes des trois derniers exercices :

	1905	1906	1907
Recettes de l'exercice	Fr. 4257.05	Fr. 3893.80	Fr. 4586.85
Coût de l'exploitation	» 3161.80	» 2797.55	» 3326.22
Excédent	Fr. 1095.25	Fr. 1096.25	Fr. 1260.63
Réparations et frais généraux.	» 1774.45	» 2251.35	» 1824.51
Déficits	» 679.20	» 1155.10	» 563.88

Les réparations si nombreuses et coûteuses, proviennent en grande partie de la nécessité de réparer à fond le bateau.

Sitôt celui-ci remis en état, ces excédents seront affectés à payer d'abord les intérêts des obligations et ensuite un dividende aux nouvelles actions privilégiées.

Détail des réparations obligatoires.

Une chaudière neuve	Fr. 6000.—	19 m. de surface, 85 tubes, 8 athm.
»	» 1500.—	réparations à la machine à vapeur.
Pont du bateau	» 1000.—	hors d'usage à refaire à neuf.
Dettes courantes	» 1000.—	avances en banque.
»	» 1000.—	au fonds de réserve.
Total	Fr. 10,500.—	

somme que nous mettons en souscription par 210 actions privilégiées à fr. 50.— l'une et au porteur.

La moitié des actions est actuellement souscrite par les deux communes Abbaye et Chenit et par un certain nombre d'habitants riverains, s'intéressant à la prospérité de notre Vallée.

Il reste environ 110 actions non souscrites, que nous offrons aux amis de notre pays, aux fabricants d'horlogerie en dehors de la Vallée, qui utilisent depuis si longtemps nos produits réputés, ainsi qu'aux fournisseurs de tous genres qui font des affaires importantes dans ce pays industriel.

L'entretien des débarcadères est dès maintenant à la charge des deux communes précitées, ce qui supprime des frais, parfois importants à la Société.

L'exploitation est faite avec toute l'économie possible, par un Directeur dévoué et qualifié, que nous possédons depuis deux ans, et l'on sait que l'Administration de la Société est offerte gratuitement par un groupe de citoyens dévoués, comme s'il s'agissait d'un service d'utilité publique.

Le capital social primitif est de Fr. 29,600.— entièrement versé.

Le capital nouveau privilégié » 10,500.—

La machine à vapeur et la chaudière du Caprice sont actuellement en dépôt à Zurich, en attendant la constitution complète du nouveau capital et si le public ne vient pas en aide à la Société dans ce moment critique, **la navigation publique et régulière disparaîtra pour longtemps du lac de Joux**, ce qui serait un recul marquant pour La Vallée toute entière et dont chacun s'étonnerait, vu les progrès réalisés dans tous les autres domaines ces dernières années.

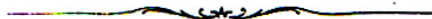
Une fois le Caprice en possession d'une chaudière neuve de 8 athm., la machine réparée et un pont neuf, ce bateau aura une valeur réelle bien supérieure au nouveau capital, tandis qu'en l'abandonnant tel qu'il est il ne vaut guère que les frais de démolition.

Le Conseil d'Administration ose espérer que son appel sera entendu et que le Caprice pourra encore de longues années faire son service régulier, être utilisé par beaucoup d'habitants et de visiteurs pendant la belle saison et contribuer à rendre agréable la visite des étrangers toujours plus nombreux dans la Vallée de Joux.

La maison Escher, Wyss & Co, de Zurich, demandant un délai minimum de quatre mois pour livrer la chaudière neuve, la commande doit être remise les premiers jours de mars, pour que la navigation soit possible cet été, c'est pourquoi une réponse immédiate est nécessitée par les circonstances.

Comptant sur votre bienveillant concours, nous vous saluons, M....., sincèrement.

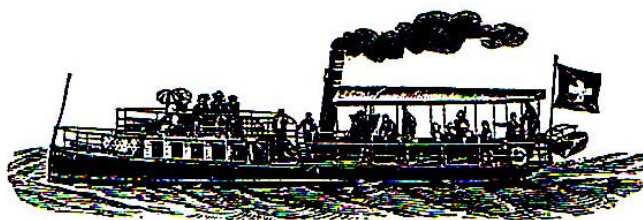
Le Conseil d'Administration du Caprice.



Inclus un bulletin de souscription.

SOCIÉTÉ ANONYME DE NAVIGATION
sur le Lac de Joux
Fondée en 1888. --- Altitude 1008 mètres.

Au Capital de fr. 29,600.



Emission de 210 actions nouvelles et privilégiées de fr. 50.

TOTAL FR. 10,500

*dont la moitié est souscrite par les Communes de l'Abbaye et du Chenit
et un certain nombre d'habitants de la Vallée de Joux.*

BULLETIN DE SOUSCRIPTION



L..... soussigné..... déclare..... souscrire à action.... privilégiée.... de fr. 50,
soit francs.....
et s'engage..... à opérer les deux premiers versements à première réquisition du Conseil
d'Administration.

Les trois autres versements seront appelés au fur et à mesure des besoins de la Société.

..... le 19.....

Signature :

**Prière de retourner ce bulletin rempli, avant le 1^{er} mars,
à M. Jules GUIGNARD, notaire, au Sentier.**

SOCIETE DE NAVIGATION SUR LE LAC DE JOUX

Notice financière pour la constitution de la société.

Donnant suite aux décisions de l'assemblée de citoyens qui a eu lieu au Pont, en vue de la réorganisation d'un service de navigation, le comité provisoire, désigné par elle, s'est mis immédiatement à l'oeuvre et aujourd'hui il est à même de présenter aux intéressés et au public en général, un projet complet pour la réalisation du but poursuivi.

L'assemblée ayant pris comme décision de principe de construire ou d'acheter un bateau-moteur pouvant contenir 50 à 60 personnes, après examen de la question, le comité a constaté l'impossibilité absolue d'arriver à quelque chose pour la saison d'été 1912 si l'on voulait avoir un bateau neuf. D'autre part, le coût élevé (fr. 30000.- minimum) qui lui était indiqué par les constructeurs, l'ont engagé à chercher à acheter un bateau construit et une occasion favorable s'est présentée sous la forme d'un bateau moteur n'ayant navigué qu'une saison sur le lac de Lugano, par conséquent à l'état de neuf et reconnu par le contrôle fédéral comme remplissant toutes les conditions pour l'exploitation d'un service public de navigation.

Voici la description de ce bateau, dont le coût de construction s'est élevé à fr: 22000.- Longueur: 13 mètres, largeur 2m 80, profondeur moyenne 1 m 50, tirant d'eau 0 m 90. Place pour 50 personnes. Vitesse moyenne 15 km à l'heure. Consommation d'essence: 300 grammes par heure. Moteur à benzine Lloyd 17 HP. L'acquisition peut en être faite au prix de fr: 15000.-, les vendeurs acceptant en paiement de partie du prix de vente une somme de fr: 3000.- en actions de la future société.

Comme pour toute entreprise de ce genre, la solution rationnelle réside dans la création d'une société anonyme qui serait constituée sur les bases suivantes:

Capital actions de fr: 21000.-, éventuellement réduit à 15000.- minimum au cas où il ne pourrait être réalisé entièrement, par la création d'un emprunt obligataire de fr: 6000.- maximum, capital divisé en actions au porteur de fr: 100.- capital nominal.

Ce capital serait représenté comme suit:

Achat du bateau, pris sur wagon à Lugano avec un ponton en fer, du coût de fr: 700.- faisant partie de l'acquisition Fr. 15000.-	
Reprise des installations de l'ancienne société, bateau "le Caprice", hangar au Rocheray, rail, débarcadères du Pont et du Rocheray	3500.-
Frais divers pour port dès Lugano, mise à l'eau, peinture, petites réfections, concessions	1500.-
Fonds de roulement	1000.-

Au total 21000.-

Sur ce total de fr: 21000.-, fr. 10000.- étant assurés par les apporteurs et un groupe d'intéressés, il reste à trouver une somme de fr: 11000.- par voie de souscription publique.

Les recettes réalisées par l'ancienne société, la plupart du temps dans des conditions atmosphériques défavorables, depuis 11 ans, soit depuis l'ouverture à l'exploitation du chemin de fer Pont-Brassus, permettent d'escompter une recette de saison

minimum de fr: 4000.-, laquelle trouverait l'emploi suivant dans les comptes de la future société:

Fr. 1875.- Frais d'exploitation, à raison de fr: 25.- par jour pendant 75 jours.

Fr. 1000.- Amortissement sur le bateau et réparations.

Fr. 2875.- laissant disponible fr: 1125.-, ce qui permettrait de rémunérer à 5% le capital actions et obligations, ou, ce qui serait préférable, en attribuant le 4%, de créer un fonds de réserve, auquel il pourrait être affecté annuellement une somme de fr: 300.- environ.

Etant donnée l'affluence toujours croissante des étrangers qui viennent séjourner pendant l'été dans notre contrée, la construction de nouveaux hôtels, et spécialement aussi des touristes qui viennent déjà de bonne heure au printemps pour la visiter, on peut escompter, pour autant que les conditions atmosphériques ne soient pas trop défavorables, une augmentation graduelle sensible des recettes d'exploitation, lesquelles permettront peut-être, dans un temps très prochain, de réaliser l'acquisition d'un second bateau; celui-ci serait d'une incontestable utilité dans les jours de grande affluence, soit dimanches, jours de fêtes, et pendant la période où la saison d'étrangers, 15 juillet-31 août, bat son plein.

L'horaire des courses est organisé de façon à assurer la correspondance au Pont avec les trains, sauf avec les deux trains descendant du matin à 6 h 36 et 10 h 10, pour lesquels il y a impossibilité matérielle de l'établir. Ce sera donc pour la rive orientale une facilité de communication de plus pendant la belle saison. Pour la population de la Vallée en général, ce serait un agrément et des facilités pour l'organisation des promenades de famille toujours plus goûtées, du Mollendruz, de la Dent de Vaulion et du Mont d'Or, notamment pour le retour.

En ce qui concerne le côté financier de l'entreprise, il y a lieu de considérer qu'elle se présente avec beaucoup moins d'aléa que l'ancienne compagnie, à laquelle incombaient des frais d'exploitation et de réfection trop considérables, lesquels seront réduits de plus de la moitié pour la future société.

Enfin, il ne saurait être question de voir dans cette entreprise une concurrence pour le chemin de fer Pont-Brassus, appelé au contraire à bénéficier d'une augmentation du trafic des voyageurs qui, pour visiter la contrée, utiliseront alternativement les deux moyens de transport.

De ce qui précède, on peut constater que l'entreprise projetée est d'utilité générale pour toute la Vallée, et qu'à ce titre elle doit pouvoir compter sur l'appui de tous ceux qui s'intéressent à son développement.

C'est dans cet espoir que le Comité d'initiative faisant appel à la solidarité de tous, offre en souscription publique les 110 actions de fr: 100.- au porteur, qui sont nécessaires pour parfaire la constitution du capital social et qui seront libérée en deux versements jusqu'au 30 septembre 1912.

On peut souscrire jusqu'au 20 juin 1912 aux domiciles suivants:

Crédit Mutuel de la Vallée,

Agence Banque Cantonale Vaudoise,

Etude J. Guignard, notaire, au sentier,

et chez M.M. Ernest Audemars, Charles Reymond, chef de réseau, au Sentier; Ernest Piguet, au Rocheray; Docteur Cornu, à l'Abbaye; John Reymond, aux Bioux; H. Rochat-Golay, Edgar Rochat, au Pont; et Albin Rochat, aux Charbonnières, membres du comité d'initiative.

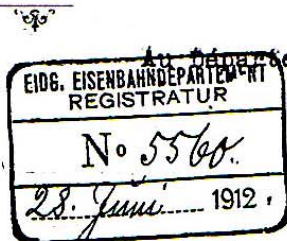
Pour conformité, l'atteste:

VIGNARD

Notaire

SENTIER (SUISSE)

Sentier, le 27 juin 1912



Au Département fédéral des Chemins de fer

Division des chemins de fer

B E R N E .

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous avons bien reçu en son temps votre lettre du 20 courant, ainsi que votre télégramme du 26. Nous attendions, pour répondre à votre lettre, la visite de Mr Herzog, ingénieur à qui nous avions demandé quelques renseignements, visite qui a eu lieu le 25 courant.

Nous répondons donc comme suit à votre susdite lettre:

Le service de navigation ne sera fait en tout cas pour le moment que par un seul bateau. En ce qui concerne l'interruption qui pourrait résulter du fait que le bateau serait momentanément hors de service, il y a lieu de considérer que les communications sont actuellement assurées, pour la rive occidentale par le chemin de fer Pont-Brassus et pour la rive orientale par le service postal. Il n'en résulterait donc pas d'inconvénient sérieux d'autant plus que ce service qui durera un peu plus de 2 mois est purement temporaire et d'agrément pour la population indigène et les nombreux touristes qui visitent la contrée.

Nous avons soumis le bateau à l'examen de votre ingénieur Mr Herzog qui vous aura sans doute fait rapport à ce sujet. Nous poussons activement les travaux pour la mise en état des débarcadères et avons pris toutes nos mesures pour que tout soit prêt pour le 7 juillet prochain qui est la date extrême à laquelle nous devons songer à commencer le service. Nous avons déjà convenu av



Sentier, le 27 mai 1912



Ministère fédéral des postes et chemins de fer,

BERNE.

Sekr.

Monsieur le Conseiller fédéral.

Le soussigné, agissant au nom du comité d'initiative pour la construction d'une société de navigation sur le lac de Joux, vient, par la présente, solliciter de votre haute autorité l'octroi, en faveur de cette future société, de la concession prévue par l'ordonnance fédérale du 19 décembre 1910.

En conformité de cette ordonnance, la concession demandée lui serait pour un service public de navigation sur le lac de Joux au moyen d'un bateau à moteur le "Monte Bré" provenant de la Société "la Vedetta" en liquidation, à Lugano et ayant déjà servi, pendant 2 étés, pour un service public de navigation sur le lac de Lugano et, à ce titre, doit être connu de votre inspecteur fédéral qui pourra vous donner à son sujet tous les détails techniques nécessaires.

La raison sociale de la future société de navigation serait "Société de navigation sur le lac de Joux".

Le siège social serait au Sentier, Vallée de Joux.

Le trajet à desservir comporterait des stations Rocheray,rière la Commune d'Orchère, Bloux, Abbaye et de Pont,rière le territoire de la Commune de l'Abbaye. Eventuellement, il pourrait, selon les circonstances être créé ultérieurement une station pour le village du Lieu, aux "Roches tendues" sur la rive occidentale, en face du Lieu à 10 minutes de ce village, mais seulement si l'utilité de cette station en était reconnue.

Le nombre des courses quotidiennes serait de dix, selon le projet d'horaire ci-inclus.

La période d'exploitation régulière comporterait celle comprise

entre le 30 juin et le 31 août, avec faculté de pouvoir faire le service les dimanches des mois de mai, juin et septembre, en cas de beau temps et si le niveau du lac le permet. En outre, la société, comme celle qui l'a précédée, demanderait de pouvoir suspendre le service en cas de gros temps, pluies continues et de brouillards, car il a été reconnu ensuite d'une longue pratique que le public n'utilise pas le bateau pendant ces périodes.

Comme dit ci-dessus, le service serait assuré au moyen du bateau le "Monte Pré" qui sera ultérieurement baptisé d'un autre nom et qui a les dimensions suivantes:

Longueur 13 mètres,

Largeur 2m.80

Profondeur moyenne 1m.50

Tirant d'eau 0m.90

actionné par un moteur à benzine Lloyd de 17 HP.

Les taxes à percevoir seraient celles indiquées dans l'horaire tarif ci-inclus, les concessionnaires demandant, en conformité de l'article 15 § I alinéa final de l'ordonnance précitée, à être exonérés de l'obligation d'accorder un rabais pour les courses d'aller et retour.

A l'appui de la présente demande de concession, le soussigné a l'avantage de vous donner les renseignements suivants:

De 1889 à 1910 inclusivement, soit pendant 22 ans, le service de navigation sur le lac de Joux a été assuré par le bateau à vapeur "Le Caprice" du port de 60 personnes. Durant les dernières années, les frais de réfection considérables de ce bateau construit en 1876 et les frais importants que nécessitait son exploitation furent les causes principales qui occasionnèrent la faillite de la société, survenue en 1911, faillite actuellement clôturée.

Malgré toutes les critiques que l'on pouvait adresser au service de navigation forcément un peu defectueux avec une unité ayant autant d'usage, l'absence de tout service de navigation s'est particuliè-

rement fait sentir pendant l'été 1911, l'un des plus beaux que l'on ait vu depuis longtemps. En effet, la Vallée de Joux est devenue depuis un certain nombre d'années un centre d'excursions de touristes pour une bonne partie de la Suisse romande et de la région française avoisinante. Ces touristes utilisent avec plaisir un bateau qui en 3/4 d'heure leur fait apprécier les principaux attraits de la contrée.

Depuis 12 ans, le Pont est devenu une station d'étrangers très fréquentée; plusieurs hôtels ont été construits qui contiennent entre tous 390 lits. Il s'est en outre créé dans les autres localités du district plusieurs pensions d'étrangers qui se remplissent périodiquement pendant les mois de juillet et août.

Enfin, il y a lieu de considérer que la rive orientale du lac de Joux n'est desservie que par 2 courses postales quotidiennes Sentier-Pont qui sont, dans la période estivale, insuffisantes pour assurer le trafic local assez intense à cette époque et d'une façon efficace, la correspondance au Pont avec le chemin de fer Pont-Brassus. En effet, il n'y a actuellement pas de moyen de transport pour assurer à la rive orientale cette correspondance pour le train descendant à Vallorbe à 6h40 du soir, laquelle sera par contre assurée au moyen de notre service de navigation.

En ce qui concerne la justification financière de notre entreprise, nous nous en référons à la notice financière ci-incluse. A ce sujet, nous ferons remarquer que le comité a actuellement des assurances

suffisamment positives pour que la constitution de la société ne fasse l'objet d'aucune difficulté. Les démarches pour cela seront poussées aussi activement que possible de façon à ce que la société soit régulièrement constituée le 25 juin au plus tard.

Nous espérons que vous voudrez bien prendre en sérieuse considération le but uniquement d'utilité publique poursuivi par les initiateurs et que vous voudrez bien nous faciliter dans la mesure du possible

dans l'octroi de la concession pour que nous puissions commencer le service le 30 juin.

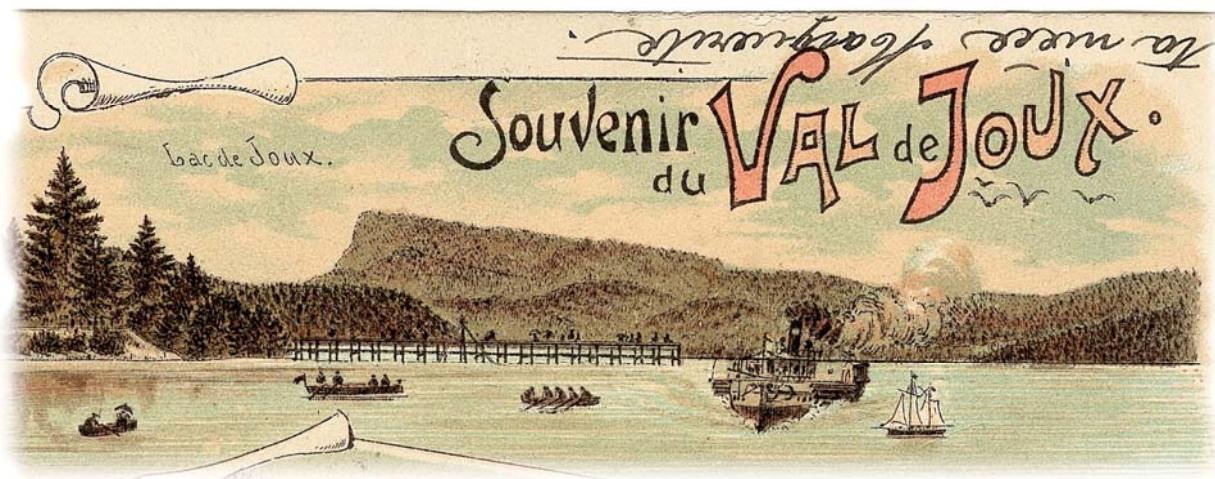
Etant donné que le service projeté n'est en somme que la continuation de celui assumé jusqu'à maintenant par le bateau à vapeur "Le Caprice" nous pensons que vous devez posséder tous les renseignements nécessaires, en ce qui concerne l'exploitation de ce service qui sera fait par 2 employés, un pilote et un comptable. Notre comité poursuit activement les démarches pour la mise en état des débarcadères, pour la conclusion de polices concernant l'assurance-incendie du bateau, l'assurance du personnel et celle en responsabilité civile pour les voyageurs; tout cela sera mis en règle à fin juin. Concernant le bateau lui-même, ainsi que dit plus haut, votre inspectorat possède également tous les renseignements nécessaires.

Nous avons donc le ferme espoir que vous voudrez bien accueillir favorablement notre demande, et que vous voudrez bien nous faciliter dans la mesure du possible l'octroi de la dite concession pour valoir à partir du 30 juin prochain.

Veillez agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'assurance de notre très haute considération.

Au nom du comité d'initiative

Annexes:
Horaire-tarif en 4 doubles
Notice financière en 4 doubles; Demande de concession 4 doubles.



C O N C E S S I O N D E N A V I G A T I O N .

Le Département fédéral des Postes et des Chemins de fer

(Division des Chemins de fer)

délivre par la présente

à la Société de navigation sur le lac de J o u x en vertu des articles 2 et 3 de l'ordonnance concernant la navigation dans les eaux suisses, du 19 décembre 1910, pour la durée de 20 ans, soit jusqu'au 30 septembre 1932,

u n e c o n c e s s i o n

pour le transport régulier et périodique de voyageurs par bateaux, sous les conditions de l'ordonnance précitée, ainsi que sous la réserve de la stricte observation des lois fédérales en vigueur et de toutes les autres prescriptions des autorités fédérales, pour autant qu'elles sont applicables aux entreprises de transport de cette nature.

Au service technique du
Département.

Mechan.

382/2
Herr H. J. R. S.A.A.
6. VII. R
W. H. H. H.

Conditions spéciales.

L'entreprise mentionnée est tenue d'exécuter au moins les courses régulières suivantes:

En été (du 1^{er} juillet au 1^{er} septembre et les dimanches de mai, juin et septembre, en cas de beau temps et si le niveau du lac le permet)

entre Rocheray et Pont cinq fois par jour dans chaque sens, en desservant les stations suivantes:

Bioux, Abbaye et Grand Hôtel du lac de Joux.

Pour le service de transport selon la présente concession, on n'emploiera que des bateaux pour lesquels il existe un permis de navigation (art.5 et 6 de l'ordonnance précitée du 19 décembre 1910) en vigueur.

Pour le transport de voyageurs et de bagages, l'entreprise a le droit de percevoir des taxes dont le maximum est fixé comme suit:

- a) pour voyageurs, par personne, 20 centimes pour le premier kilomètre et 15 centimes pour chaque kilomètre ultérieur.
- b) pour bagages (à l'exclusion des bagages à main) 40 centimes par colis pour toute la distance.

L'entreprise n'est pas tenue:

de délivrer des billets aller et retour à prix réduits, de transporter, à prix réduits, des indigents et des individus en état d'arrestation, de transporter des charges de produits agricoles et industriels de provenance suisse, des cercueils, marchandises et animaux vivants.

Dans le cas où l'exploitation devrait être interrompue fréquemment par suite de défauts au moteur ou ailleurs, l'entreprise pourra être tenue de fournir un second bateau.

Le siège de la Société est au Sentier.

B e r n e , le 5 juillet 1912.

Département fédéral
des Postes et des Chemins
de fer
Division des Chemins de
fer

Pour copie conforme sig. Perrier.

Chancellerie du Département fédéral
des Chemins de fer

J. Burgen

492188/13

SOCIÉTÉ DE NAVIGATION SUR LE LAC DE JOUX.

TARIF POUR LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES .

Applicable à partir du 1er mai 1913.

Conditions.

✓ Le transport des voyageurs et des bagages a lieu conformément au règlement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses, du 1er janvier 1894, pour autant que des dispositions spéciales ne sont pas accordées par les autorités compétentes et contenues dans le présent tarif.

A. TRANSPORT DES VOYAGEURS.

I. Billets ordinaires et billets de dimanche.

✓ Il est délivré des billets de simple course pour les jours ouvrables et les jours de dimanche. Ces billets sont valables le jour de leur délivrance.

✓ Les billets de dimanche ne sont délivrés que les dimanches.

✓ Les enfants au-dessous de quatre ans, qui doivent d'ailleurs être accompagnés de personnes adultes, voyagent gratuitement, à condition qu'ils n'occupent pas de place à part. Les enfants âgés de quatre à douze ans révolus paient la moitié de la taxe pour adultes moyennant arrondissement du montant aux 5 ou 10 centimes supérieurs.

✓ Les chiens accompagnés de voyageurs ne sont pas admis au transport. Exceptionnellement les petits chiens, portés sur les bras, peuvent y être admis sous réserve des dispositions de §23 du règlement de transport des entreprises de chemins de fer et bateaux à vapeur suisses, du 1er janvier 1894. Dans ce cas il sera perçu pour chaque chien à transporter la moitié du prix prévu au tarif pour voyageurs.

Tarif des billets ordinaires et des billets de dimanche.

<u>Distances</u> <u>en km.</u>		<u>Billets ordinaires. Billets de</u> <u>Simple course dimanche</u> <u>Francs par personne.</u>	
<u>Stations.</u>			
<u>Le Pont de et à</u>			
1	Grand Hôtel	0.20	0.15
2	L'Abbaye	0.35	0.20
6	Bioux	0.75	0.45
<i>L'opérateur Tarif V 15. III 13.</i>			
<i>In Ordre de</i>			
8	Rocheray	1.00	0.60
<u>Grand Hôtel</u> <u>de et à</u>			
1	Le Pont	0.20	0.15
2	L'Abbaye	0.35	0.20
6	Bioux	0.75	0.45
8	Rocheray	1.00	0.60
<u>L'Abbaye</u> <u>de et à</u>			
2	Le Pont	0.35	0.20
2	Grand Hôtel	0.35	0.20
5	Bioux	0.60	0.35
7	Rocheray	0.90	0.55
<u>Bioux</u> <u>de et à</u>			
6	Le Pont	0.75	0.45
6	Grand Hôtel	0.75	0.45
5	L'Abbaye	0.60	0.35
3	Rocheray	0.50	0.30
<u>Rocheray</u> <u>de et à</u>			
8	Le Pont	1.00	0.60
8	Grand Hôtel	1.00	0.60
7	L'Abbaye	0.90	0.55
3	Bioux	0.50	0.30

2. ABONNEMENTS.

Il est délivré des cartes au porteur de 100 coupons (cases) au prix de 4 francs, valables jusqu'à épuisement pour une course quelconque. Chaque coupon représente un montant de cinq centimes du prix des billets du tarif ordinaire. Les cartes sont délivrées par le capitaine du bateau et peuvent être utilisées par le porteur et les personnes qui l'accompagnent. Barème indiquant le nombre de coupons à détacher pour chaque parcours.

Le Pont

<u>4</u>	Grand Hôtel		
<u>7</u>	<u>7</u>	L'Abbaye	
<u>16</u>	<u>16</u>	<u>14</u>	Bioux
<u>20</u>	<u>20</u>	<u>18</u>	<u>10</u> Rocheray

3. Sociétés et écoles.

— Pendant les jours de semaine les sociétés composées d'au moins 16 personnes ou payant pour ce nombre, jouissent d'un rabais de 30 % sur le prix des billets ordinaires.

— Les enfants de 4 à 12 ans qui voyagent avec des sociétés ne paient que la moitié de la taxe pour adultes. Lors de la fixation du nombre de participants à porter en compte pour le calcul de la taxe, deux enfants de 4 à 12 ans sont envisagés comme une personne adulte.

— Les écoles et pensionnats, dont les élèves ont en général l'âge de 12 ans révolus, y compris les écoles du soir, complémentaires et de perfectionnement, les écoles industrielles, d'agriculture, techniques, professionnelles, de musique, de tenue de ménage, normales, de vétérinaires, les universités, académies et écoles polytechniques, les écoles de charité et d'orphelinats, ainsi que les instituts d'aveugles et de sourds-muets, composés d'au moins 8 personnes ou payant pour ce nombre sont transportés à la demi-taxe ordinaire.

Les écoles primaires, secondaires, gymnases, pensionnats et autres écoles semblables, dont les élèves n'ont pas encore 12 ans révolus, jouissent d'un rabais de 60 % sur le prix des billets ordinaires.

Chaque école ou institution doit être accompagnée d'au moins un maître ou une maîtresse de cette même école ou institution.

Les instituteurs et institutrices ne sont admis à voyager au même prix que les élèves que dans la proportion d'un instituteur ou d'une institutrice pour un nombre de 8 à 15 élèves et d'un instituteur ou d'une institutrice pour chaque série entamée de 15 élèves en sus. Les autres instituteurs et institutrices, ainsi que les autres personnes qui accompagnent les écoles sans appartenir au corps enseignant paient le prix selon le tarif de sociétés.

Les billets collectifs pour écoles et sociétés doivent être commandés ~~avant~~ 3 heures à l'avance auprès du chef de l'exploitation à Sentier. La demande doit indiquer d'une manière exacte le parcours à effectuer, le nombre des participants et s'il s'agit d'une école, le nombre des élèves de chaque degré d'âge, des maîtres ou des autres participants.

Les bagages sont taxés au tarif ordinaire.

4. Courses spéciales.

La taxe minimale pour des courses spéciales est de 25 francs par course. Si en appliquant les taxes ordinaires on obtient une recette plus élevée, on appliquera alors le prix ordinaire. Pour une course spéciale, la demande doit être faite dans la règle au moins 3 heures à l'avance auprès du chef d'exploitation à Sentier.

Dispositions générales.

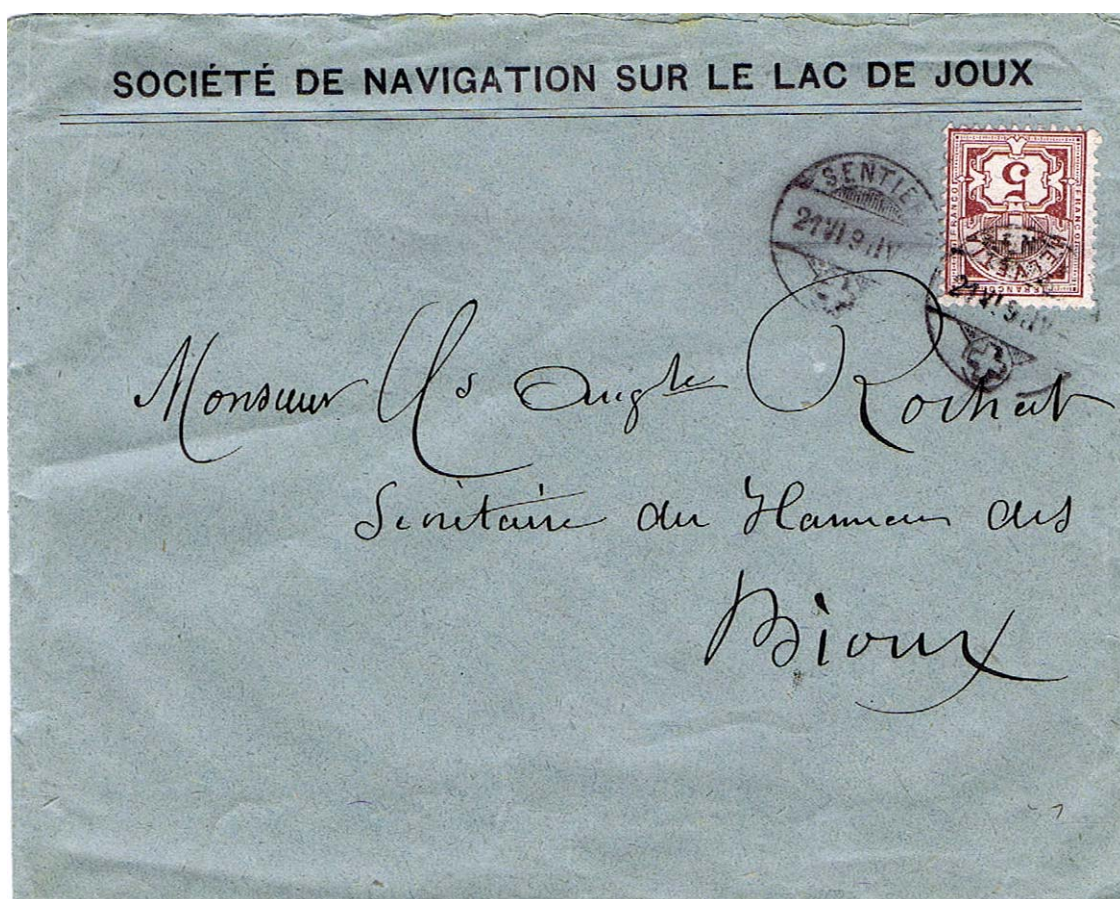
Les billets du bateau ne sont pas valables sur la ligne du chemin de fer Pont-Brassus.

B. Transport des bagages.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de 10 kg. de bagages qu'il garde avec lui, à condition que ces objets ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs.

Le surplus des bagages est soumis à une taxe unique de 40 centimes par colis.

Pour les bicyclettes et poussettes il sera perçu la moitié du prix des billets ordinaires pour voyageurs, avec un maximum de taxe de 40 centimes par pièce.



Règlement de Service

pour
les employés de la Société de Navigation sur le lac de Louan.

Équipage du Express.



Pilote.

1. Le pilote est à bord le représentant de la compagnie et le chef du bateau. Il exerce le commandement général et la surveillance générale tant en ce qui concerne la police du bord qu'en ce qui concerne la sécurité du bateau et des passagers. —
2. Il remet chaque jour au représentant de l'Administration qui lui sera désigné un rapport, sur formulaire établi, dans lequel il consigne ses observations sur les courses de la journée ainsi que tout fait intéressant pour la Compagnie quelque intérêt ou utilité. Il lui remet aussi le jour même tout objet oublié sur le bateau.
3. Il est chargé de la conduite du gouvernail de la marche, de l'^{surveillance} ~~encadrement~~ et du service complet de propreté du bateau. — Le gouvernail peut être manœuvré exceptionnellement par le matelot, mais sous la surveillance du pilote. Il est interdit à ce dernier de laisser manœuvrer le gouvernail par une personne étrangère à l'équipage du bateau.
4. Il coopère avec le matelot à l'embarquement et au débarquement des passagers et des bagages.

5. Il donne les signaux annonçant l'arrivée et le départ du bateau dans les ports ainsi que les commandements au mécanicien pour la manœuvre de la machine. Pendant le service actif et à la tombée de la nuit, il place les fanaux réglementaires.
6. Il doit stationner à bord aussi longtemps que le service l'exige, tant avant le départ qu'après l'arrivée du bateau. Il doit coucher sur ce dernier simultanément avec le matelot-Comptable.
7. En cas de mauvais temps ou de danger pour la sécurité du bateau et des passagers, le pilote prend conseil du mécanicien et du matelot-Comptable.

Mécanicien.

1. Le mécanicien est placé sous les ordres du pilote pour tout ce qui concerne le service en général.
2. Il est exclusivement chargé de la surveillance, du soin et de la manœuvre de la machine ~~(en exécutant)~~ qu'il ne doit abandonner sous aucun prétexte pendant le service. Il manœuvre la machine en exécutant ponctuellement les ordres du pilote. Il lui est interdit de recevoir aucune prisonnier dans la chambre des machines.
3. Il est chargé de la reconnaissance et de la surveillance des combustibles, graisses, coton à nettoyer, outils et engins concernant son service.
4. Il doit stationner à bord aussi longtemps que son service l'exige, tant avant le départ qu'après l'arrivée du bateau. - Le service de la journée étant terminé, il

ne quitte le bateau qu'après s'être assuré que les machines sont en bon état, propres, que tout est en ordre autour d'elles et que les feux sont éteints.

Matelot - comptable.

1. Le matelot comptable est placé sous les ordres du pilote.
2. Il est exclusivement chargé du soin de la recette à bord. Il délivre les billets aux voyageurs dans les conditions de contrôle et de tarifs prévues sur ces billets. Les enfants au dessous de cinq ans accompagnés de leur père ou de leur mère sont admis gratuitement. A part ce cas il est prescrit au matelot comptable et cela de la manière la plus absolue, de ne laisser circuler gratuitement que des personnes munies de permis réguliers délivrés par le Consul et l'Administration.
3. A la fin de la journée il remet les billets délivrés ainsi que le montant intégral de la recette correspondante à la personne qui lui est désigné par le Consul et l'Administration. Tout billet délivré et non représenté lui est compté au prix maximum du tarif.
4. Il annonce sur le pont et dans la cabine l'approche des stations, prépare les bagages et coopère avec le pilote à l'embarquement et au débarquement des passagers et des bagages, à la police du bord, à l'entretien et aux soins de propreté du bateau. Il doit stationner à bord aussi longtemps que le service l'exige, tant avant le départ qu'après l'arrivée du bateau. Il doit coucher sur ce dernier simultanément avec le pilote.

5. Il tient un inventaire complet de tous les objets mobiliers du bateau tels qu'agres, chaînes, meubles, ustensiles etc. - Il dénonce toute perte ou avarie au pilote à charge par ce dernier de mentionner le cas dans son rapport quotidien.

Dispositions générales pour tout l'équipage.

1. Chaque employé quelle que soit sa fonction sur le bateau, doit tout son temps à la société.
2. L'habillement fourni gratuitement aux employés doit être restitué à la société à la sortie de leur service.
3. Pendant le service, les employés doivent s'abstenir de fumer, soit sur le pont, soit dans la cabine.
4. Tout transport gratuit de colis pour le compte de tiers est interdit aux employés.
5. Les employés se doivent en cas de nécessité, assistance réciproque.
6. Toute infraction au présent règlement ainsi que tout acte répréhensible non prévu dans les dispositions qui précèdent, peut entraîner, suivant la gravité du cas, dont le conseil ^{d'administration} restera d'ailleurs seul juge, le renvoi immédiat sans indemnité de l'employé fautif, l'action pénale ou civile contre le délinquant demeurant d'ailleurs formellement réservée. -
7. Le Conseil d'Administration se réserve le droit de modifier ou de compléter le présent règlement, dès qu'il le jugera utile.

Société de Navigation sur le lac de Loue.

Règlement de Police.

1.

La Police du bord & des embarcadères a lieu par l'équipage sous la surveillance des représentants de la police locale.

2.

Le nombre des passagers admis sur le bateau n'est pas supérieur à 60 personnes, non compris l'équipage ~~et les surveillants~~.

3.

Messieurs les voyageurs sont tenus de descendre dans les cabines dès qu'ils en sont requis, ils sont priés de se conformer à toutes les directions tendant à assurer l'ordre et la régularité du service.

4.

Il est interdit de fumer dans les cabines.

5.

Il est interdit à M^{rs} les voyageurs d'introduire des boissons alcooliques sur le bateau, excepté pour leur usage personnel.

6.

La Société de navigation admet gratuitement sur le bateau les enfants au dessous de cinq ans accompagnés de leurs parents, les enfants de 5 à 15 ans, fréquentant les écoles, sont admis à la demi-taxe.

Ceux sont surveillés par leurs parents, leurs maîtres ou les personnes qui les accompagnent, sans responsabilité quelconque à charge de la Société.

7.

La Société de navigation n'assume aucune responsabilité au sujet des accidents pouvant arriver à M^{rs} les voyageurs, lesquels sont au bénéfice d'une police d'assurance contractée avec une compagnie d'assurance responsable du paiement des indemnités qui pourraient leur être légalement dues.

8.

Les taxes de transport des voyageurs et bagages sont perçues d'avance par le machot-comptable, en conformité des tarifs et contre remise des billets immédiatement contrôlés et retirés au débarquement.

Le voyageur qui ne présente pas de billet au débarquement sera considéré comme n'ayant pas payé.

9.

Tous les colis et effets quelconques admis sur le bateau sont sous la surveillance et la responsabilité de leurs propriétaires, lesquels, en cas de perte ou dommage, n'ont aucun recours contre la Société de navigation.

10.

La Société de navigation doit pouvoir compter sur la bienveillance et la bonne volonté de M^{rs} les voyageurs pour faciliter le service et éviter tout accident.

11.

La Société de navigation s'interdit tout service de lettres et objets de messagerie réservés à la régie des postes.

12.

Toutes réclamations quelconques devront être adressées par écrit au Conseil d'administration.

DOSSIER CAPRICE AUX ARCHIVES CANTONALES VAUDOISES K IX 312

Résumé de la correspondance - avec copies d'originaux intercalées -

Du 23 avril 1889: de John Capt au DTP (département des travaux publics).

Demande d'autorisation pour estacades provisoires, les définitives seront installées dès que possible. Accord du DTP.

Du 29 avril 1889: de John Capt, notaire au Sentier, à Monsieur le chef du DTP à Lausanne.

Remerciements pour autorisation. Signale l'arrivée du Caprice: "Nous avons l'honneur de vous annoncer que notre bateau arrivera au Pont la semaine prochaine et que nous vous demanderons l'expertise dès qu'il sera à flot".

Du 8 mai 1889: les citoyens des Bioux demandent au DTP l'autorisation d'installer eux-mêmes un débarcadère entre l'usine des frères Bouveret et le voisinage Chez-Grosjean. Sont renvoyés à la Société de Navigation sur le Lac de Joux qui a obtenu une telle autorisation pour l'ensemble des débarcadères.

Le 6 juillet 1891: le voyer du district au DTP. A mis en demeure la Société de Navigation de réparer le débarcadère des Bioux. Etat des débarcadères:

Rocheray: en bois, très bon état.

Les Bioux: en bois, a passablement souffert de la débâcle des glaces au printemps. Il est, paraît-il, construit sur un fond vaseux et s'est enfoncé d'un côté, ce qui le rend dangereux.

Le hameau des Bioux procède à sa réparation.

Chez-Grosjean: en bois, a été prolongé et consolidé en mai. En parfait état.

Le Lieu: en pierre dernièrement, travaux faits par la commune du Lieu, solide. Mais dès l'estacade à la rive, sur une longueur de 15 mètres, il n'est pas muni d'une barrière, ce qui le rend dangereux. Démarches en cours pour pallier à ce défaut.

L'Abbaye: en bois, réparé au printemps dernier; est en parfait état.

Le Pont: est aussi en bon état.

7 juillet 1891: la Société de Navigation au DTP.

Réception d'un nouveau permis de navigation valable jusqu'au 1er juillet 1892. Remarques suite à l'inspection du bateau par la commission vaudoise de navigation.

1o Le manomètre de la chambre de la machine sera étalonné à nouveau.

2o Le tube en verre du niveau d'eau sera protégé par un manchon de métal.

3o Les 2 chavons d'amarres détériorés ont été remplacés par des neufs.

4o Nous n'avons pas délivré de boussole car nous ne nous servons jamais de cet instrument sans utilité pour notre petit lac et qui est placé sur le pont du bateau plutôt à titre d'ornementation.

50 Interdiction d'usage du débarcadère du Bas-des-Bioux avant qu'il ne soit en ordre.

Le Lieu a refusé de munir de barrière son embarcadère de la Roche-Fendue qui présente autant de danger que celui des Bioux.

20 juillet 1891: le voyer de la Vallée de Joux au DTP. La Société de Navigation refuse catégoriquement de placer elle-même une barrière au débarcadère de la Roche-Fendue.

31 juillet 1891: le préfet de la Vallée de Joux au DTP. Le hameau du Lieu a mis les barrières exigées au débarcadère de la Roche-Fendue. La Société de Navigation recommence à toucher ce port.

Société de navigation
sur le
Lac de Joux

Sentier, le 5 juin 1902

Au Département des Travaux publics
à Lausanne,

Monsieur le Chef du Département

Nous prenons la liberté d'attirer votre attention sur la position difficile que rencontre notre Compagnie de Navigation.

Nous rappellerons brièvement que le service de navigation établi depuis une douzaine d'années sur le Lac de Joux, a rendu et rend toujours de grands services à la population, et aux nombreux étrangers pour lesquels il est d'un attrait incontestable.

Malheureusement les frais d'entretien imposés par le Dépt fédéral des Ch: de fer, le personnel indispensable, et surtout la réfection chaque année des débarcadères enlevés par la glace, nous mettent dans une position qui non seulement ne nous a jamais permis de distribuer des dividendes aux actionnaires, mais au contraire, chaque exercice boucle par un déficit.

Nous vous rappellerons entr'autres les deux derniers exercices où, par le fait du niveau trop bas du Lac, dû à une fermeture des entonnoirs très défectueuse, le service a dû être arrêté en 1900, le 7 août, et en 1901, les derniers jours d'août.

Devant un résultat aussi peu favorable, un des gros actionnaires avait demandé la liquidation de la Vie, sur nos instances, et comptant que le Grand Hôtel qui aura son débarcadère sera d'un bon apport pour l'exercice qui va commencer, cet actionnaire a consenti à surseoir à sa demande.

Cette année le niveau du lac est très élevé, et nous permettra, nous l'espérons, de faire la saison entière; malheureusement la glace nous a anéanti plusieurs débarcadères, et ceux des Bioux et Abbaye le sont en partie, de sorte que nous avons la perspective d'au moins douze à quinze cents francs pour ces diverses réfections, en comptant que le bois nous sera fourni gratuitement par les communes, ce qui n'est que peu certain, ayant été déjà mises souvent à contribution.

Dans une position aussi difficile, et connaissant la bienveillance de l'Etat pour les entreprises d'utilité publique telle que celle que nous avons l'honneur de représenter, nous venons respectueusement solliciter l'appui financier de l'Etat, afin de

nous permettre de poursuivre le but de développement vers lequel tendent tous nos efforts, pour la prospérité des communes de la Vallée.

C'est avec confiance que nous déposons cette requête, et saisissons l'occasion pour renouveler à Monsieur le Conseiller, l'assurance de notre considération bien distinguée.

Pour le Conseil d'administration:
Emile Baud Pt.

1902 10 juin. Répondre à cette société que nous déplorons la situation dans laquelle elle se trouve, mais que nous regrettons de ne pouvoir lui venir en aide, car ce serait créer un fâcheux précédent.

En effet, plusieurs compagnies de transport, telles les ch. de fer de Bière - Morges, Apples, L'Isle, Rolle-Gimel, Pont-Brassus, ont des recettes insuffisantes pour couvrir leurs frais d'exploitation. Ce sont les communes intéressées qui sont priées de parfaire les déficits.

Si nous entrions dans les vues de la Société de Navigation du Lac de Joux, nous ne manquerions pas de voir ces sociétés faire appel au concours de l'Etat.

Nous devons ajouter que la demande a été soumise à l'examen du Conseil d'Etat et que c'est l'avis unanime de ce corps que nous donnons ci-dessus.

Du 18 III 1904: la Société de Navigation au DPT. Demande de subside pour 2 débarcadères. Surtout celui du Rocheray et de son plan incliné qui, par les hautes eaux d'août 1903 et les glaces de l'hiver qui suit son cours, a subi des avaries. Débarcadère: 580.-, plan incliné: 850.- Utilité du service offert par la Sté de Navigation pour le développement de nos industries, pour l'attrait aussi des étrangers qui résident à la Vallée. Service aussi particulièrement utile pour les riverains du Lac de Joux. Le plan incliné sert à sortir le bateau du lac avant les glaces. 2 photos de l'embarcadère du Rocheray empierré et abîmé par les hautes eaux et les glaces.

Du 30 avril 1904: la Société de Navigation au DTP. Demande de subside en faveur de la reconstruction des débarcadères.

Préfecture du
District de la Vallée

Le Sentier, le 23 juillet 1904

Au Conseil d'Etat du canton de Vaud
Lausanne

Monsieur le Président et Messieurs, .

Je vous adresse, avec ces lignes, un mémoire de la Société de Navigation sur le lac de Joux, réclamant de l'Etat de Vaud, un subside annuel de f 2000 qui lui permette de continuer son service.

L'exposé de la situation, tel qu'il vous est présenté, est bien l'expression de la vérité et je me joins à ses conclusions, et vous priant de leur réserver bon accueil.

Le préfet: Vincent Golay

CHANCELLERIE
PROTOKOLÉ SOUS N°
Renvoyé à

Société de Navigation

sur le Lac de Joux

1904
Le Sentier le 23 Juillet 1900

Au Conseil d'Etat

du Canton de Vaud ,

LAUSANNE .

Monsieur le Président

et Messieurs les Conseillers ,

Veillez nous permettre de vous exposer la situation critique dans laquelle se trouve placée actuellement notre modeste Société de Navigation sur le Lac de Joux .

Fondée en 1889 dans le but de faciliter les communications devenant difficiles et coûteuses par le service postal dès la Gare du Pont dans la Commune du Chenit soit environ 15 Kilomètres , tout en desservant aussi les communes de l'Abbaye et du Lieu

Pendant la période 1889 à 1900 le transport des voyageurs a été très actif et les recettes suffisaient largement aux dépenses courantes et en 1890 et 91 il a même été délivré un dividende de Fr. 0.50 par action de Fr. 50.-- soit du un pour cent et depuis lors chaque actionnaire recevait deux billets nominatifs de double course .

Ce coquet petit bateau à hélice a parfois transporté chaque été dans les années de 1889 à 1900 jusqu'à 25000 passagers et depuis l'ouverture du chemin de fer Pont Brassus le nombre est tombé à 2000 , les recettes descendant en proportion le modeste fonds de réserve de la Société a été dépensé et aujourd'hui il est à sec et même le Conseil d'Administration ne sait où prendre pour combler le déficit de l'exercice courant . Notons en passant que les fonctions ci dessus se font gratuitement .

Les causes qui ont conduit notre petite Société dans cet état sont diverses , la principale est l'ouverture de la ligne du Pont - Brassus qui lui a pris tous ses passagers non touristes , ensuite les travaux exécutés au Lac Brenet et aux étonnoirs qui ont entravé la navigation pendant deux ans , et , une faute fondamentale c'est d'avoir pendant 11 ans transporté le public à trop bas prix , car Fr. 0.60 du Pont au Rocheray par passage , aujourd'hui Fr. 0.80 n'ont pas suffi à rentrer le capital, ni à faire les amortissements absolument obligatoires dans des Sociétés de ce genre .

voici quelques chiffres . La société a été fondée en 1889 avec un capital actions entièrement libéré de Fr. 23 000.-- et porté aujourd'hui à Fr. 29600.-- Le bateau a été évalué à l'origine à Fr. 27618.90 ce chiffre a été réduit à Fr. 23787.-- le hangar pour le réduire en hiver est porté pour Fr. 3914.65

Les déficits ont commencé avec l'année 1900 , par Fr. 2748.-- en 1901 boni Fr. 25.-- en 1902 déficit 1014.-- en 1903 déficit d'environ 1600.--

Dépense extraordinaire pour 1905, détubage de la chaudière Fr. 800.-- réparations à la machine, environ Fr. 400.-- total Fr. 1200.--

Un fait qui a aussi fortement accentué les déficits, c'est le défaut des embarcadères de l'Abbaye et des Bioux et aussi celui de la Roche Fendue, pour le Lieu et les environs, mais nous comptons qu'avec le concours de l'Etat, ces dits débarcadères seront reconstruits en pierre solidement et pourront desservir régulièrement ces deux communes.

Il serait donc pénible et regrettable à tous points de vue de laisser tomber ce service de navigation, si appréciée par son utilité et ses agréments dans notre contrée qui est l'un d'être favorisée comme les pays de plaine et d'autant plus que les eaux du Lac de Joux viennent d'être appelées à fournir la lumière et l'énergie électrique dans une grande partie du Canton et au dehors, mieux encore, que c'est un Lac entièrement Vaudois.

Il importe donc pour le développement de notre industrie horlogère d'abord et ensuite pour celle des étrangers qui est prospère et apprécient chaque année davantage notre belle Vallée, que ce modeste bateau continue ses courses dont l'utilité a fait ses preuves.

Pour atteindre ce but, en rappelant le subside annuel que touche la Compagnie de Navigation sur le Lac de Neuchâtel, nous sollicitons l'Etat de Vaud qu'il veuille bien nous allouer annuellement un subside de Fr. 2000.-- nécessité par les circonstances susmentionnées.

En vous remerciant d'avance de vos bons offices et de votre bienveillance, nous vous présentons, Monsieur le Président et Messieurs les Conseillers, l'expression de toute notre considération.

Au nom du Conseil d'Administration,

Approuvé par
Le Président.

Emile Baud

Un Administrateur.

M. Lanthier

24 V 6 (probablement 1904, réponse
Projet à la précédente)

Le Conseil d'Etat auquel la délégation, qui a eu l'honneur de vous recevoir le 23 ct, a fait rapport sur la demande que vous formulez en faveur de la Navigation sur le lac de Joux, a donné pour directives au Dept. des T. p. de vous répondre, qu'à son grand regret, il ne peut entrer dans vos vues sans risquer de créer un fâcheux et dangereux précédent.

En effet, vous n'ignorez pas que les chemins de fer Bière-Apples - L'Isle / Morges, Rolle-Gimel et d'autres encore, - qui sont d'une utilité publique incontestable, ont traversé et traversent encore des jours pénibles; - malgré cela ces compagnies n'ont fait appel qu'aux caisses communales, celle de l'Etat n'ayant pas, jusqu'à ce jour, été frappée pour couvrir les déficits d'exploitation. -

Le Conseil d'Etat vient de refuser d'examiner une demande de subvention formulée par la société auto-transport - Yverdon - Moudon, qui rend d'incontestables services à toute une contrée totalement dépourvue de moyens rapides de transport - jusqu'au jour où les communes intéressées auront indiqué par le vote d'importantes subventions que cette entreprise est vraiment de nécessité publique et qu'elles en désirent personnellement le maintien.

Le Conseil d'Etat s'est réservé, même après cette manifestation des communes, d'examiner s'il convient, s'il est possible d'accorder une subvention à cette société, - subvention qui ne saurait porter que sur un seul exercice en vue de permettre la continuation utiles à l'ensemble du canton de Vaud.

Le Conseil d'Etat a accordé des subventions en faveur de la navigation sur les lacs de Neuchâtel et de Morat - pour l'entretien des débarcadères? mais ces subventions ont été accordées aux communes qui ont pris en charge - tout - ou - partiellement - la construction et l'entretien de ces accès aux bateaux à vapeur, parce que les dits débarcadères ont pu être considérés comme des voies d'accès à la route intercantonale qui est le lac. -

C'est en effet par la voie du lac que nos concitoyens du Vully envoient au marché de Neuchâtel, qui est leur débouché naturel, tous leurs produits maraichers et agricoles qui ne trouvent pas leur écoulement chez nous; -c'est par le lac aussi que les pêcheurs de Chevroux expédient les poissons dont la vente représente les deux tiers du produit du travail des habitants de ce village.

Sans contester l'utilité des services rendus par le "Caprice", on est néanmoins forcé d'admettre qu'il s'agit ici d'une navigation de plaisance qui a pour objectif principal de favoriser, en le rendant encore plus agréable, le séjour dans la magnifique Vallée de Joux, toujours plus visitée par les Hôtes, Etrangers et Suisses. - La meilleure preuve qu'il en est ainsi, c'est que le "Caprice" circule tout au plus trois mois de l'année.

Il nous paraît donc que, dans le cas particulier, c'est aux communes, aux sociétés de développement et aux Hôtels qu'incombe l'obligation de couvrir le déficit, du reste peu considérable, de l'exploitation, en prenant en charge par exemple les débarcadères, les garages, etc.-

S'il en était ainsi et que les communes, trop éprouvées par ces charges, aient besoin de quelque secours, elles n'auraient qu'à s'adresser au Conseil d'Etat qui ne manquerait pas d'examiner leurs demandes avec la plus grande bienveillance.

Veuillez agréer, Messieurs, avec nos regrets de ne pouvoir entrer dans vos vues, l'assurance... etc.

Autre réponse à la page suivante.

Du 25 novembre 1904: de la Société de Navigation au DPT. Relevé des notes du 11 mai 1904 payées pour le débarcadère du Rocheray. Total de 1393.50 francs. Travaux exécutés par:

*Belly père, Belly fils, Audemars frères, serruriers, Meylan Julien charpentier, Berney Louis Ami marchand de bois, Audemars frères, Vanini entrepreneur, Baud Henri fourniture de pierres, Baud géomètre. 1393,50 francs x 0,3= 418,05 francs.

Du 3 décembre 1904: le Brassus, du voyer au DPT. Débarcadère du Rocheray. Travaux effectués par la Société de Navigation. En ordre. Ont fait le travail solidement et dans de bonnes conditions. Le subside peut leur être attribué. La note se monte à 1008.80 francs.

principal et même leur seul débouché.
Il était d'une importance capitale
pour ~~Cuarnet~~ ~~de~~ pour Chevroux
de conserver un service de bateau qui
relie ces localités à Neuchâtel.

Il n'en est pas de même pour la
Société de Navigation sur le lac de Joux.

Ces termes mêmes de la demande de
subside font voir que le service de
'Caprice' a perdu beaucoup de son im-
portance depuis l'établissement du
chemin de fer Pont-Brassus qui, ainsi
que l'exposent les représentants de la
Société requérante, "lui a pris tous ses
passagers non touristes".

Le caractère d'utilité publique d'un
service de bateau sur le lac de Joux
ne paraît ainsi plus suffisamment établi
pour motiver l'allocation d'une
subvention de l'Etat, qui a déjà
subventionné le chemin de fer Pont-
Brassus.

On propose de demander au
Conseil d'Etat de répondre dans
ce sens à la Société de Navigation.

Com. C. a. i. s. t. u. t. *Gr.*
fr. répondre dans ce sens
et - dessus à la Soc. de
navigation. - 13. IX. 4.
Gr.

Le C. a. i. s. t. u. t. *Gr.*
13. IX. 4.

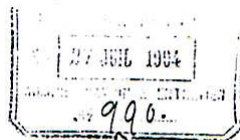
CHANCELLERIE
PROTOCOLE SOUS N° 11.5.
Renvoyé à
travaux publics.

Exp. par lettre
Le Sec. au préfet

14. 9. 1904

Mettre note de cette décision & classer
la Chancellerie ayant écrit

CHANCELLERIE
PROTOCOLE SOUS N° 26.7.1904.
Renvoyé à



Navigation

Demande d'une subvention annuelle
de 2000 francs en faveur de la Société
de Navigation sur le lac de Joux

II

Etudier cette affaire.

Il n'est pas possible
de donner une subvention.

5 SEPT. 1904

à l'appui de sa demande de
subvention, la Société de Navigation
sur le lac de Joux invoque
principalement le fait que l'Etat
alloue un subside annuel à la Société
de Navigation sur les lacs de Neuchâ-
tel & de Morat.

Si les deux entreprises étaient dans
les mêmes conditions, il n'y aurait
pas de raison de refuser à l'une
ce qu'on accorde à l'autre, mais
tel n'est pas le cas; il suffit de jeter
un coup d'œil sur la carte pour
s'en convaincre. - En effet, la
traverse du lac de Neuchâtel constitue
pour les riverains vaudois la seule
voie directe de communication avec
la Ville de Neuchâtel qui est leur

Du 7 mai 1905: réponse du DTP suite à une demande de subside.
30 % accordés pour des réparations de 1430.- au Rocheray.

1905: horaire de 1905, du 17 juin au 10 septembre, sur grande
feuille jaune.

Du 26 juin 1905: Société de Navigation à DTP. Etat précaire
de la société. Dégât du débarcadère du Rocheray. Le départe-
ment fédéral des chemins de fer oblige à rechanger tous les
tubes de la chaudière et demande d'autres aménagements coû-
teux sur le pont du bateau pour en assurer la stabilité exi-
gée. Dépenses de 1500.- Demande que l'état poursuive son aide.

Réponse au verso: pas possible de venir en aide à la petite
et intéressante Sté de Navigation sur le Lac de Joux.

Du 25 juillet 1905: la Société de Navigation au DTP.

Ne peut admettre que l'état supprime à la SN un appui tempo-
raire. Crise difficile de la compagnie due à:

1o Déficit de 2700.- causé surtout par les Forces de Joux
(sauf erreur baisse des eaux du lac de Joux pour travaux divers,
probablement à la Tornaz).

2o Ordonnance du contrôle fédéral.

3o Les hautes eaux et les bises du printemps qui ont en-
dommagé des jetées.

Pendant 14 ans nous n'avons rien demandé à personne.

Benjamin Lecoultre
Sentier (Suisse)

le 25 juillet 1905

Monsieur Victor Duboux, Conseiller d'Etat
Lausanne,

Cher Monsieur,

Je ne vous cacherai pas la surprise que m'a
causé la réponse de votre département. Ce serait bien la pre-
mière fois que l'on verrait l'Etat de Vaud refuser un secours
à une Société d'Utilité publique dans la détresse. L'an passé
il a été accordé frs 25 000.- pour des essais d'automobiles,
on n'y a pas regardé de si près et je ne critique nullement
cette mesure faite en vue de progrès.

A notre dernière entrevue je n'ai pu développer
sérieusement les motifs de notre demande, il était midi et
 $\frac{1}{2}$ et le local ne s'y prêtait guère, le subside demandé n'est
que temporaire, une fois le bateau et la jetée mis en état
réglementaire, cette société se suffira par son exploitation,
sauf l'an passé nous n'avons jamais rien demandé à l'Etat de
Vaud et une fois nos réparations faites, nous espérons marcher
seuls, sauf pour la jetée où il faudra une fois pour toute
faire les dépenses nécessaires pour la garantir contre les
hautes eaux et les glaces de printemps.

Voilà 3 semaines de ma vie que je dépense
pour mettre cette société en ordre, tout cela sans aucune
rétribution, personne ne veut s'en charger et pourtant nous
faisons un service régulier correspondant avec le train du
Pont pour la commune de l'Abbaye et compléter le service du
Pont-Brassus pour la saison d'été.

J'espère que vous pourrez faire revenir le
Conseil d'Etat de cette fâcheuse décision et vous présente,
Cher Monsieur, mes cordiales salutations. B.Lec.

Sentier le 1er Août 1905.

Au Département des Travaux Publics ,

Lausanne.

Monsieur le Conseiller d'Etat , Chef de Département ,

Nous possédons votre estimée lettre du
24 juillet écoulé , par laquelle vous nous informez que vous ne pouvez
à votre grand regret , nous donner l'appui que nous sollicitons par
notre lettre du 26 Juin dernier .

Nous nous permettons de revenir à la charge et vous prions
de bien vouloir examiner à nouveau notre requête . A ce propos , nous
prenons la liberté de vous exposer la situation dans laquelle se trouve
notre Société , quelles sont ses conditions d'exploitation , sa raison
d'exister et son droit à l'appui des autorités.

Fondée en 1889, alors que la Vallée ne possédait d'autre moyen de
transport public que les Postes Fédérales qui étaient absolument insuf-
fisantes , notre Société a rendu dès cette date et jusqu'à l'ouverture
du Chemin de fer Pont-Brassus, de très grands services à nos populations
industrielles et fortement contribué à faire de la Vallée un but de
coursées et un séjour d'étrangers de plus en plus appréciés.

Le Capital Social de Fr. 23,000.--est formé d'Actions de
Fr. 50.-- entièrement libérées. Le bateau le Caprice est évalué à
Fr. 23,787.--le hangar qui lui sert d'abri en hiver à Fr. 3914.--
Pendant les premières années , sans faire de brillantes affaires, nous
avons cependant délivré en 1890 et 1891 un dividende de 10/0, par la
suite ce dividende s'était transformé en un permis pour 4 et ensuite 2
coursées simples par actionnaire " non par action"; les excédents de recet-
tes étaient versés au fonds de réserve.

Survint en 1900 l'ouverture de la ligne Pont-Brassus,
immédiatement nous tombons dans l'ère des déficits: en 1900 l'excédent
des dépenses est de F. 2748- 1901 s'équilibre tout juste, en 1902 et
1903 les déficits sont de F. 1014- et F 800-.

Aujourd'hui notre fonds de réserve est épuisé et pour 1905 le
Département fédéral des chemins de fer nous a obligés à des transfor-
mations et réfections de notre bateau dont le coût a ascendé à F 1100-
par surcroît, les fortes bises de l'hiver dernier ont fortement
avarié la jetée du Rocheray à laquelle nous avons dû faire une
réparation qui a coûté F 400-. En plus de ces travaux déjà effectués,
le Département fédéral nous impose pour 1906 la révision complète de
la machine du Caprice, qui devra à cet effet être envoyée à Zurich, la
dépense ne sera pas inférieure à F. 800-.

Si l'ouverture de la ligne Pont-Brassus a porté un coup
fatal à nos recettes, il ne s'ensuit nullement que notre entreprise ait
perdu pour cela son caractère d'utilité publique et doive être privée de
l'appui des autorités. bien au contraire ; il ne faut pas perdre de vue
et nous nous permettons d'insister sur ce point, que le bateau constitue
toujours pour la rive orientale du lac, pour les localités des Bioux et de
l'Abbaye en particulier, un moyen de transport qui leur rend pendant la
bonne saison, des services, dont elles ne pourraient se passer.

Nous posons en fait qu'après comme avant l'établissement du chemin de
fer, notre entreprise est d'utilité publique, nous dirons même de service
public.

Dans un pays comme la Vallée où l'industrie horlogère s'est maintenue à force de sacrifices de tous genres, cette industrie ne peut suffire à toute la population et c'est encourageant de constater que depuis quelques années l'industrie hôtelière se développe, par elle le nombre des touristes et des étrangers en villégiature augmente très sensiblement et devient ainsi un auxiliaire à la vente de nos produits horlogers.

Il ressort donc au point de vue du développement de nos industries et de l'utilité incontestable de la navigation pour la commune de l'Abbaye que l'arrêt du service du transport des voyageurs par la voie du lac serait un recul néfaste pour la Vallée.

Nous avons donc l'honneur, Monsieur le Conseiller, de venir renouveler la demande de subside que nous avons faite par notre lettre du 26 Juin 1905. Nous avons le ferme espoir qu'après nouvel examen de la question vous reconnaîtrez la légitimité de notre requête.

Dans cette attente, veuillez Monsieur le Conseiller, agréer l'expression de notre considération la plus distinguée

pour la
Le Président
M. Lafourty.

Le Secrétaire
Frédéric Massian

Du 10 mai 1906: nouvelle demande de subsides. Demande d'audience.

Du 31 juillet 1906: la Municipalité du Chenit au DTP. Subside sollicité par la Société de Navigation. Appuie la demande. Service incontestable que rend cette société. Difficultés liées au climat difficile de la Vallée de Joux, d'où résultent des dépenses considérables. Sans le secours de l'Etat, la fin ou presque de cette société. Les communes participent aussi.

Note fournie le 23.V.6

Depenses faites par la Compagnie de Navigation du Lac de Joux pendant l'exercice 1905 en constructions et réparations.

Dépenses	Montage du débarcadere	n° 5.	31.80 frs
	Petites fournitures	n° 6 et 2.	401.50
	Empierrement du débarcadere	n° 13	360. —

Baton	Couverture du pont arrière	n° 27		55 . —
Réglage	Reparations du plan incliné	n° 24	133.70	56.80
	" machine et chariot	n° 33		53.90
	" remisage de la coque	n° 34		90 . —
	" du pont avant	n° 35		110 . —
	" démontage	n° 39		145 . —
	" porte noix	n° 41	773.00	6.25
	" démontage	n° 44		313 . —
	" à l'É. V. V. V.	n° 23		60 . —
	Transport des bûches Zurich - Genève	n° 55		45.55
	Reparations sur le Pont	n° 57		3.20
	Note de l'É. V. V. V. pour transformation de l'arc	163.		163. —
		des		<u>1523.25</u>

Depenses en cours pour l'exercice 1886.

Démontage et réparation de la machine	environ	300. —
Reconstruction de l'empierrement du débarcadere		360 . —
Enrochement à base du débarcadere		150
Redressement de la voie et du plan incliné		88
		<u>898. —</u>

SOCIÉTÉ
DE
NAVIGATION

SUR LE
LAC DE JOUX



Sentier, le 27 mai 1907.

Monsieur

*Vous n'ignorez pas sans doute que notre Société se trouve actuellement dans une situation financière très fâcheuse, à tel point que si l'on n'y porte remède elle sera dans l'obligation de suspendre son activité et de laisser le **Caprice** dormir cet été dans son hangar.*

Dans le but de ne pas laisser les choses en venir là, ce qui serait regrettable à tous égards, nous convoquons tous les intéressés à notre service de transport, de même que toutes les personnes qui ont à cœur le développement et la prospérité de notre contrée, à une réunion fixée à lundi 3 juin prochain, à 2 ¹/₂ heures après-midi, à l'Hôtel de la Truite, au Pont.

L'assemblée entendra un exposé de la situation et des propositions du Comité en vue d'empêcher la liquidation de la Société. Nous vous prions de bien vouloir assister à cette réunion.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Au nom de la Société de Navigation sur le Lac de Joux :

Le Comité.



L'Abbaye, le 10 Juin 1903

ACA BD1

LA MUNICIPALITÉ DE L'ABBAYE

Au Conseil Communal

Monsieur le Président et Messieurs

Nous venons par la présente vous demander de bien vouloir nous accorder un crédit nécessaire pour étudier la question de débarcadères établis par la Commune, qui sont nécessaires pour que le bateau à vapeur faisant le service de transport des voyageurs sur notre lac, rende les services que nous en attendons.

À la suite de la demande de la Compagnie de navigation pour restaurer ou refaire les débarcadères dans la Commune, soit à Long Point et à l'Abbaye, nous nous sommes adressés aux Bureaux Administratifs des hameaux respectifs, qui jusqu'ici se sont complètement intéressés à la chose. Nous avons reçu de ces Bureaux des réponses, qui expliquent d'une façon particulière l'état, la position et les considérations pour lesquels ils demandent que la Commune fasse le frais de ces installations, qui, en somme, dépendent de la police Communale, et qui sont pour chacun d'eux une facilité pour les rapports avec la autre localité de la Vallée bordant le lac. Le chemin de fer aurait tranché cette question si nous l'avions ! mais depuis le Pont, qui est admirablement situé dans lequel la Commune contribue pour une belle part, les deux autres localités sont privées de ce service.

La question posée et nous fait plus et devis et pour cela, il nous faut un crédit que nous venons solliciter. Faut-il faire les débarcadères en pierre ou en bois ? Au premier abord nous sommes tentés de les faire en bois, presque la nature nous le offre de belles forêts et que le

transport est facile, mais en réfléchissant un peu nous voyons qu'en bois ils sont très souvent mis à néant par la débâcle des glaces, c'est pourquoi nous envisageons la construction des dits en pierre, comme préférable, étant donné que ces matériaux sont en profusion chez nous et à proximité. Une fois les débarcadères faits, nous osons espérer qu'il n'y aura plus lieu d'y revenir, sauf peut-être pour les pilotes d'amarrage, puisqu'il faut compter avec la glace.

Espérant l'adoption du principe de l'établissement des débarcadères par la commune et des crédits nécessaires pour étudier cette question, nous saisissons cette occasion pour vous assurer, Messieurs, de notre considérations distinguées.

Pour la Municipalité:

Le syndic: Bernev

Le secrétaire: Léon Guignard

L'Abbaye, le 21 août 1903

Au Conseil Communal de l'Abbaye,

ACA 801

Monsieur le Président et Messieurs,

Dans sa séance du 6 mai écoulé, le bureau du Conseil communal ayant appelé MM. Albert Berney de Jean, Clément Cart, Henri Rochat Golay, César Rochat, Jules Louis Rochat, suppléants, MM. Jean Campiche, Paul Guignard Simond, Samuel Rochat Favre, pour examiner et rapporter sur un projet d'établissement de 2 débarcadères en pierres avec crédits nécessaires pour études, cette commission s'est réunie à l'Hôtel de Ville de l'Abbaye au mois de juin écoulé; et MM. les Conseillers ci-dessus sont présents et prennent part aux délibérations, MM. Berney Albert de Jean, Rochat César, Cart Clément. Guignard Simond Paul appelé comme suppléant est empêché par des devoirs d'abstinents. D'autre part ces Messieurs s'estimant suffisamment renseignés, il est donné connaissance du préavis municipal et des pièces s'y rattachant.

Messieurs les conseillers, nous voulons examiner cette question de débarcadère avec vous sous différents points de vue.

1/ Ces débarcadères sont-ils nécessaires ?

2/ Qui doit les construire ?

3/ Avec quelle matière doivent-ils s'établir ?

Prenons la question première. Ces débarcadères sont-ils nécessaires ? On peut répondre sans hésitation, oui, ils sont nécessaires, car pas de débarcadères, pas de bateaux, supprimer le bateau, c'est retourner en arrière, on l'a trop habitué, on ne peut s'en passer; chacun en profite: voulez-vous vous rendre à l'un quelconque des villages voisins, vous prenez le bateau; vous voulez prendre le train, vous prenez le bateau, à moins toutefois que vous ayez l'avantage d'avoir un bon cheval à votre disposition et qui ne demande qu'à se dégourdir, et encore, beaucoup de propriétaires de ces animaux prennent le bateau.

Les étrangers qui nous visitent chaque année et qui viennent chercher dans notre petit coin de pays la paix et la tranquillité ne sauraient s'en passer; c'est depuis le Caprice qu'ils admirent les charmes de notre Vallée et spécialement ceux de notre commune avec ses villages, ses villas, ses champs, ses bois, au-dessus les pâturages sont réellement des jours ensoleillés de toute beauté. Abandonner les ports, c'est renier sa commune, c'est dire: on a déjà trop de monde par là, on est bien comme ça, ils ne servent qu'à quelques gros; paroles d'égoïste s'il en fut. Non, point, ils servent à tout le monde, au riche comme au pauvre, et encore mieux à celui-ci qu'à celui-là; c'est le seul moyen de transport un peu rapide dont nous jouissons, exception faite du service postal et dont la portée n'est pas pour toutes les bourses. Les débarcadères sont donc bien nécessaires.

Prenons maintenant la question seconde. Qui doit les construire ?

Au premier abord, il semble que ce doit être la Compagnie de Navigation, car c'est elle qui doit en avoir le profit. Non point de profit! Pour la Compagnie de Navigation, il n'y en a pas eu beaucoup jusqu'à maintenant, l'exercice de 1900 a bouclé avec un déficit de 1014 francs. Toutefois les années antérieures valaient mieux, et ont permis de boucler les comptes avec un léger bénéfice. S'il y a profit et avantages, c'est précisément les villages qui sont desservis par le bateau qui en bénéficient; le Pont spécialement par sa position de tête de ligne

avec ses deux débarcadères, a bien plus encore que les deux autres villages intérêt à ce que le service de navigation sur le lac de Joux soit maintenu; d'autre part la Compagnie a bien de la peine à vaincre ou plutôt à se maintenir, et il est fort probable qu'une fois cette question de ports réglée, un service plus régulier aura quelque chance d'aboutir pour le bien de tous les riverains. Jusqu'à maintenant les villages ont fait plus ou moins le nécessaire, se faisant tirer l'oreille chaque fois, procédé fort compréhensible, si l'on considère l'état piteux de leurs finances, aussi rien d'étonnant si maintenant ils tendent les bras vers la Mère Commune pour implorer son secours. Veut-on leur refuser ? Non, nous voulons que les 3 villages puissent profiter également des mêmes avantages et de par ce fait nous voulons établir deux débarcadères, soit un pour les Bioux et l'autre pour l'Abbaye, et au mieux qu'il nous sera possible de le faire.

Prenons maintenant la 3ème question. Avec quelle matériaux doivent-ils être faits ? En bois ou en pierre ? Messieurs, la question d'une construction en bois est résolue, pas besoin d'aller chercher quelque savant exotique pour nous renseigner là dessus, la meilleure preuve est à notre disposition, les comptes des villages des Bioux et de l'Abbaye sont là comme une preuve manifeste ceux d'entre vous qui n'ont pas encore connaissance des sacrifices qui ont été faits par ces deux villages peuvent s'en rendre compte,

1/ Pour le village de l'Abbaye

2/ Pour le village des Bioux.

Messieurs les Conseillers communaux,

Votre commission est parfaitement d'accord avec la Municipalité pour le choix des matières de construction et estimons qu'ils doivent s'édifier en pierres. Dans son préavis, la Municipalité vient vous demander un crédit pour études; il nous semble que jusqu'à ce jour, la Municipalité de notre commune a tous jours eu pleins pouvoirs pour étudier, examiner et rétribuer les différents maîtres d'Art dans n'importe quel domaine sans venir devant le Conseil Communal, c'est pourquoi votre commission estimant que la question que nous traitons est urgent, s'est assurée le concours de M. Pierre Wérazzi maître maçon à l'Abbaye, lequel s'est fait un plaisir d'établir un plan avec devis pour construction de deux débarcadères avec empierrement et maçonnerie façonnée, lequel devis monte à la somme de 2066 francs, et dont voici le détail. M. Wérazzi estime qu'un entrepreneur peut faire ce travail pour le prix de 1500 à 1700 francs et que le devis de 2066 francs ne sera pas atteint.

En conséquence et comme conclusions, la Commission vous propose d'adopter ce qui suit.

Conclusions.

La commune de l'Abbaye prend à sa charge et à date de ce jour la construction de deux débarcadères en pierres avec pilotis d'amarrage, un pour les Bioux et un pour l'Abbaye. (celui du Pont étant à la charge de la Compagnie de Navigation, il n'y a pas lieu de s'en occuper).

Ces ports seront ouverts à toutes les Compagnies et Sociétés de Navigation actuelles et futures qui en voudraient profiter, sous réserve expresse que la Municipalité coopère chaque fois à l'élaboration des horaires des bateaux.

Le Conseil Communal donne pleins pouvoirs à la Municipalité pour mettre au concours de suite la Construction de ces débarcadères d'après le plan et devis établis par M. Pierre Wérazzi,

maître-maçon a l'Abbaye et d'en faire faire l'exécution au mieux des intérêts de la Commune, en ayant soin que ces travaux soient terminés pour le prochain service d'été.

Pour la Commission, le rapporteur:

Clément Cart.

César Rochat Ad. Berney

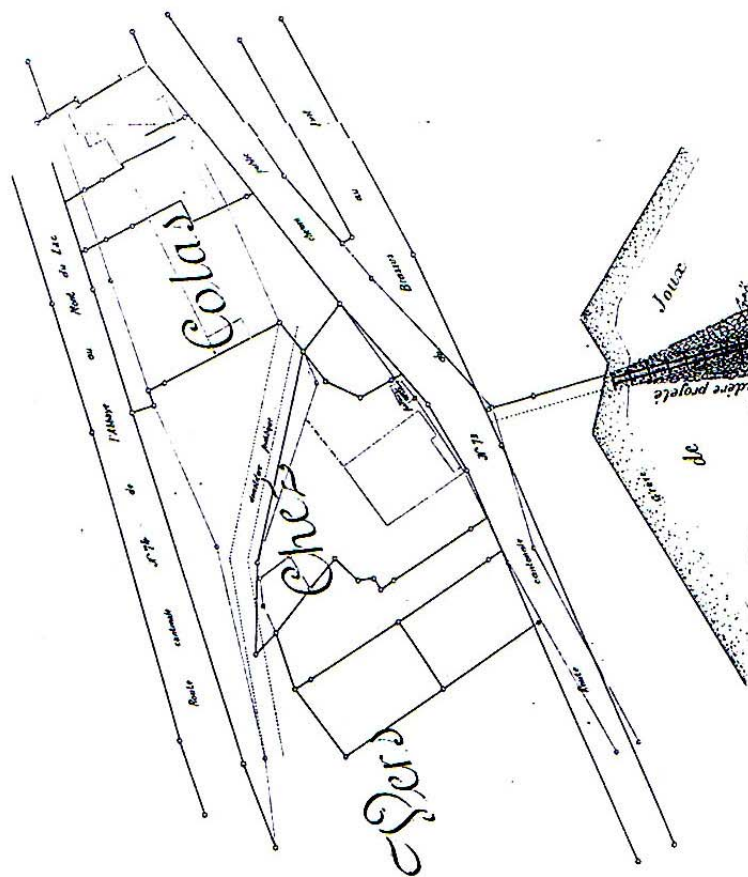
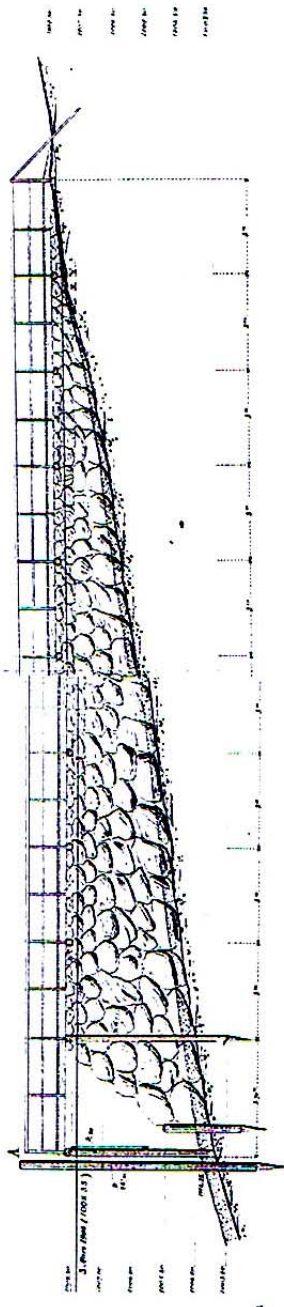
Principe et crédits acceptés sur les bases du rapport de la commission par le C.C. le 22 VIII 1903.

ACA F Comptes 1904

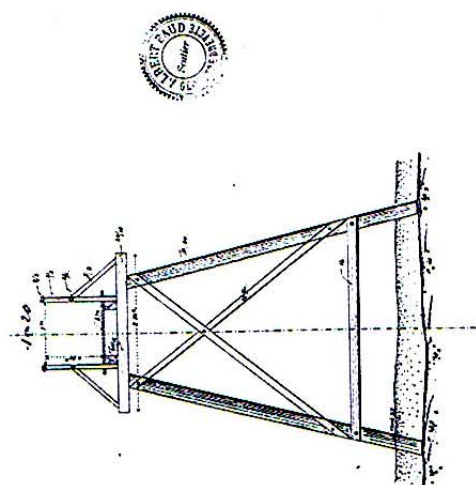
Dépenses Chapitre X Construction & Reconstructions		71
note au Recours de la Vallée solde de la correction de la route cantonale n° 16, abords et traversée du Pont	128 40	
" " pour 1/2 à compte de frais de correction de la route des le collège de l'Évêque au Bas des Bioux	1410 60	
Bou 55 et 62. Albert Baud, géomètre au Service pour plan d'alignement de la route du quai du Pont	347 20	
35 " " fourniture de plans pour les débarras de l'Abbaye et des Bioux	90	
48 " Henri Benoît aux Bioux pour à compte de travail pour le débarras de l'évêque	15	
61 " William Berney " solde de construction du débarras	149 80	
56 " Mathias de l'Abbaye pour travail à la construction du débarras de l'évêque	205 35	
168 " Julien Raymond aux Bioux, vitrage pour le débarras	15	
52 " Henri Grolay Guignard aux Bioux fourniture pour le débarras	17 80	
105 " Paul de Guignard à l'Abbaye sciage pour les débarras	19 50	
174 " " fourniture équerres et bords	166 90	
187 " E. Clorget m ^r l'Abbaye fourniture	15 30	
80 " J. et H. Jaquet m ^r de fers à Vallorbes	63 65	
71 " Louis Ami Berney à l'Abbaye pour fourniture	109 76	
107 " Jules Grolay aux Bioux vitrages pour le débarras	10 50	
95 " Louis Guignard maréchal pour divers fourniture	28 60	
192 au Châneau des Bioux pour solde de l'évêque de l'Abbaye et de la Roche, au Bas des Bioux	1118 40	
Sommaire	3914 76	

ACA P 60 mai 1904. Société de navigation
sur le lac de Joux. Projet de débarcadere
à Abbaye

— Elévation —
échelle 1/200

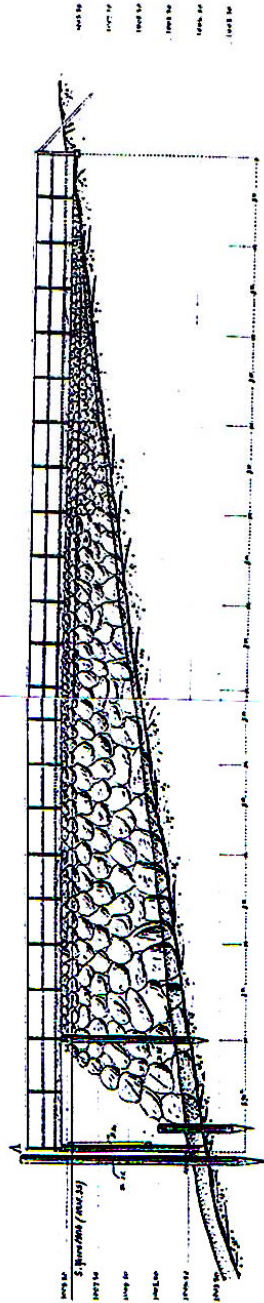


— Cheval A —
échelle 1/200



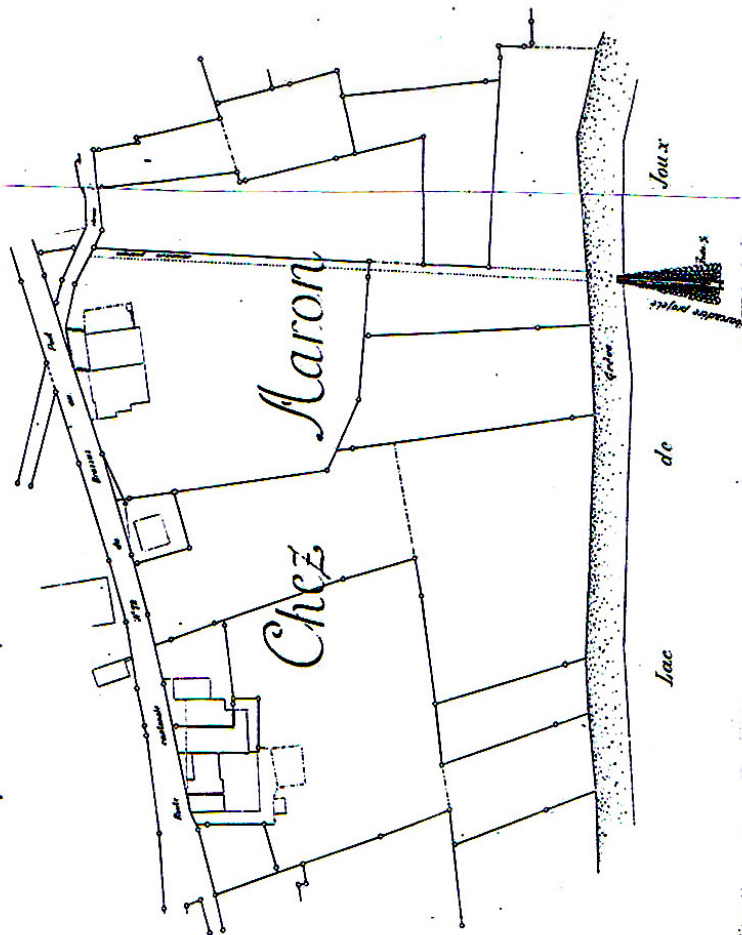
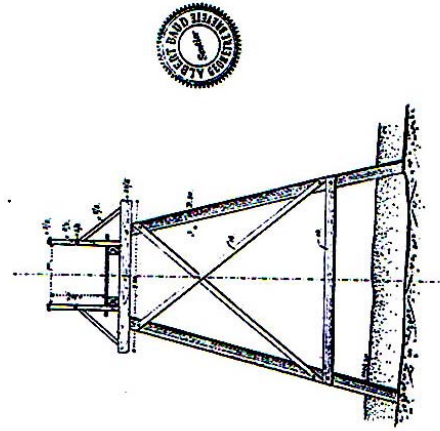
#

— élévation — NCA PG 14 Société de navigation sur le lac de
Jaw, département des Deux, Sinter,
mars 1904, Albert Boud.



— Chévalier A —

échelle 2 m 1 m



#

Département des
travaux publics.
Etudes et construc-
tions. No 668.
Objet: subside débar-
cadère du Lac de Joux.

ACA PG 13
Lausanne, le 29 avril 1904

A La Municipalité de la Commune de
L'Abbaye

En date du 15 mars dernier vous nous avez adressé, avec les plans, une demande tendant à obtenir de l'Etat de Vaud un subside pour la construction des débarcadères aux Bioux et à l'Abbaye, dont la dépense est évaluée à frs 6750.-

Reconnaissant l'utilité de ces travaux pour faciliter les communications entre les ports du Lac de Joux, le Conseil d'Etat, sur notre proposition, a décidé en date du 22 courant, de participer à cette dépense par un subside de 30 % (chiffre arrondi).-

Toutefois nous vous prions de prendre note que ce subside ne pourra vous être payé qu'à la fin de l'année courante ou au commencement de 1905.

A titre de renseignement, nous vous avons qu'un subside de 30 % a également été accordé à la Compagnie de navigation pour le débarcadère du Rocheray.

Pour le chef du département des
travaux publics

Decoppey

En retour: 2 plans, 2 devis.



L'Abbaye, le 17 mai 1904

ACA PG 14

A La Municipalité de la Commune
de L'Abbaye

Monsieur le Syndic et Messieurs

Nous vous accusons réception de votre offre du 13 courant nous faisant part de la reconstruction du débarcadère de L'Abbaye et nous demandant dans quelle mesure nous serions disposés à coopérer à cette entreprise.

Nous reconnaissons avec la Municipalité que la circulation du bateau à vapeur sur notre lac, est un attrait de plus pour les étrangers et ne peut que favoriser cette industrie.

Pour notre village ce mode de locomotion quoique imparfait et de trop courte durée peut encore nous rendre quelques services; en considération de ce que nous sommes disposés à entrer dans vos vues et à faire la fourniture gratuite, fait à notre carrière de la "Vallée", des matériaux et pierres nécessaires à cette reconstruction; l'emplacement en sera désigné par notre section des domaines.

Après Monsieur le Syndic et Messieurs l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Pour le Conseil administratif
Ch. Guignard, secrétaire



CONSEIL ADMINISTRATIF
DU
HAMEAU DES BIOUX

Réponse à lettre du

Les Bioux, le 18 Mai 1904

ACA PG 15

à la Municipalité de la Commune
de l'Abbaye
Monsieur le Syndic, Messieurs les
Municipaux

En réponse à v. demande relative à
la construction par la Casse communale
d'un débarcadère desservant v. localité, nous
devons vous dire que nous envisageons avec
un légitime plaisir l'opportunité de pour-
voir pour prochainement d'un moyen de
transport par le lac, assuré au moins pen-
dant quelques mois de l'été.

Nous proposons à v. Conseil général que
la Casse de v. Hameau se charge de four-
nir la pierre nécessaire à cette construction.

Je vous prie d'agréer, Messieurs, l'assurance
de v. considération distinguée

Le C. Administratif

J. Rochat

SOCIÉTÉ DE NAVIGATION
SUR LE
LAC DE JOUX
ALTITUDE 1008 MÈTRES

Sentier, le 18 Mai 1904

ACA PG 16

à la Municipalité de l'Abbaye
Monsieur le Syndic et Messieurs

Nous avons l'honneur de vous informer que
dans sa séance d'hier, notre Conseil Administratif
a pris connaissance du contour de l'ouvrage du 13
Couraud, et examiné les points sur lesquels nous
devions connaître notre opinion, avant de soumettre
à notre Conseil Communal le projet de construction
de nos débarcadères.

Je vous rappelle les conditions dans lesquelles nous avons obtenu les subsides que nous demandons au Conseil d'Etat, et animé du simple désir de maintenir le service de navigation sur le Lac de Joux, nous vous avisons que notre Conseil est d'accord avec les 4 propositions que nous nous soumettons, et qui serviront de base pour la décision que va prendre votre Conseil Communal.

Quoique notre population soit maintenant beaucoup moins intéressée à la Navigation que celle de notre Commune, depuis l'ouverture de la voie ferrée, il n'en reste pas moins qu'à un point de vue général, il importe pour l'avenir de notre contrée, son développement et l'attrait des étrangers, de réunir nos efforts en commun pour maintenir et faciliter les Communications établies entre nos diverses localités.

Nous espérons que notre Conseil comprendra l'importance du but que nous poursuivons, et qu'il votera sous cette forme la construction des débarcadères qui nous sont indispensables, et qui assureront pour longtemps le service de la navigation qui va être facilité par la régularisation du niveau du Lac.

La construction de nos débarcadères aura en outre pour bon effet de confirmer auprès de l'Etat, la ferme intention que nous avons de maintenir la navigation, et ce point aura une grande importance à l'appui de la demande que nous allons adresser pour obtenir un subside annuel qui ne laisse aucun doute pour nous, et qui nous permettra nous l'espérons de suivre une marche beaucoup plus régulière que ces années dernières.

Je vous terminerai en attirant votre attention sur ce que nous ne pouvons marcher de l'avant qu'autant que votre Conseil aura décidé la

Construction des débarcadères, et comme nous sommes
à la veille de commencer le service tant en pousseur
-vaut nos préparatifs, il importerait que l'ex-
-gence de cette décision fût demandée à votre
Conseil, afin que nous sachions à quoi nous en
tenir, et que de votre côté nous puissions faire
exécuter ces travaux afin de les rendre utiles pour
la prochaine saison, ainsi que cela est prévu dans les
horaires que nous joignons à la présente.

Agriez Monsieur le Secrétaire et Messieurs, nos
coblités bien empressées.

Pour le Conseil
Emile Baudy J^r

Permission pour la construction
des débarcadères Bieux et Abbaye

ACA PG 17

L'entrepreneur soussigné après avoir pris suffisante
connaissance des plans dressés par M^r Baudy Secrétaire
s'engage à exécuter les dits travaux aux prix suivants

Pour un débarcadère, fourniture des bois, quincaillerie
et serrurerie cinq cent vingt cinq Francs 525

Les main-courantes, poteaux, garde-corps et contre-fiches,
soit toutes les parties en contact avec les voyageurs seront
fabriqués

Le tout pour le prix à forfait désigné ci-dessus
Soit les deux pour mille-cinquante Francs

Abbaye le 27 Mai 1904

J. Mueloz Menuisier

Submission ACA PG 18

Ensuite du concours ouvert
par la Municipalité de la Commune
de L'Abbaye pour la construction
du Débarcadère de son chef Colas L'Abbaye

Les soussigné s'engage à faire ces travaux
pour le prix suivant

Enrochement matériaux pris à la Carrière du
Village - - - - -

L'Abbaye le 27 Mai 1904 Vergez. P^r
Bistep



Monsieur

Vous n'ignorez pas sans doute que notre Société se trouve actuellement dans une situation financière très fâcheuse, à tel point que si l'on n'y porte remède elle sera dans l'obligation de suspendre son activité et de laisser le Caprice dormir cet été dans son hangar.

Dans le but de ne pas laisser les choses en venir là, ce qui serait regrettable à tous égards, nous convoquons tous les intéressés à notre service de transport, de même que toutes les personnes qui ont à cœur le développement et la prospérité de notre contrée, à une réunion fixée à lundi 3 juin prochain, à 2 1/2 heures après-midi, à l'Hôtel de la Truite, au Pont.

L'assemblée entendra un exposé de la situation et des propositions du Comité en vue d'empêcher la liquidation de la Société. Nous vous prions de bien vouloir assister à cette réunion.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Au nom de la Société de Navigation sur le Lac de Joux :

Le Comité.



LAC DE JOUX

ALTITUDE
1008 mètres

SERVICE D'ÉTÉ

Heure de l'Europe
Centrale

Du 18 juin au 11 septembre 1904

L'heure de l'Europe Centrale avance de 55 minutes sur celle de Paris. — Téléphone dans toutes les Stations.

Courses	Nos	1	3	5	7	9
Halte-Rocheray, Train du Sentier-Brassus.		6.06	10.26	1.47	—	7.27
PORTS						
Sentier-Rocheray Départ		8 ⁰⁰	10 ¹⁰	1 ²⁰	3 ¹⁰	6 ⁰⁰
Bioux		8 ¹⁰	10 ²⁰	1 ³⁰	3 ²⁰	6 ¹⁰
Abbaye		8 ³⁵	10 ³⁵	1 ⁴⁵	3 ⁴⁵	6 ³⁵
Grand Hôtel du Lac de Joux .		8 ⁴⁵	10 ⁴⁵	1 ⁵⁵	3 ⁵⁵	6 ⁴⁵
Pont Arrivée		9 ⁵⁰	10 ⁵⁰	2 ⁰⁰	4 ⁰⁰	6 ⁵⁰
Jusqu'au 1 ^{er} septembre						
CHERMIN	Le Pont, départ pour Vallorbe .	matin 6.32	11.—	2.09	7.49	—
	■ arrivée de Vallorbe .	8.55	12.30	4.10	9.20	—
DE	Le Pont, départ pour le Brassus .	matin 8.58	12.32	4.20	9.23	—
FER	■ arrivée du Brassus .	6.29	10.55	2.07	7.47	—
Courses	Nos	2	4	6	8	10
PORTS						
Pont Départ		9 ¹⁰	12 ³⁵	2 ¹⁰	4 ²⁰	7 ¹⁰
Grand Hôtel du Lac de Joux .		9 ¹⁵	12 ⁴⁰	2 ¹⁵	4 ²⁵	7 ¹⁵
Abbaye		9 ²⁵	12 ⁵⁰	2 ²⁵	4 ³⁵	7 ²⁵
Bioux		9 ⁵⁰	1 ⁰⁰	2 ⁵⁰	5 ⁰⁰	7 ⁵⁰
Rocheray-Sentier Arrivée		10 ⁰⁰	1 ¹⁰	3 ⁰⁰	5 ¹⁰	8 ⁰⁰
Jusqu'au 1 ^{er} septembre						
Halte-Rocheray, Train pour le Sentier-Brassus		9.19	12.55	4.53	—	9.45

BATEAU

Les courses Nos 9 et 10 cesseront dès le 1^{er} septembre.

Pour réclamations, renseignements et courses spéciales, s'adresser au Chef de l'équipage, lequel en référera à l'Administration au Sentier.

TARIF

80 centimes par course simple Pont-Rocheray.

Le Dimanche les billets aller sont valables pour le retour.

Réduction de moitié pour les enfants des écoles, jusqu'à 15 ans.

Prix réduits pour courses spéciales et billets de Sociétés.

BAGAGES

Les petits et légers colis, ainsi que les effets personnels, que l'on porte à la main, sont admis gratuitement.

Les valises et colis lourds ou encombrants, sont soumis à une taxe variant de 20 centimes à un franc, en tenant compte de la distance à parcourir.

ACA PG1

Participation
des habitants de la Vallée du Lac de Joux
aux Recettes de la Société de Navigation.
Les habitants utilisent le bateau "Le Caprice" plutôt le Dimanche

<u>1905</u>			<u>1906</u>		
Recettes totales		F. 399825 25	Recettes totales		F. 3686 -
9 Juillet Dimanche	f. 94 90		8 Juillet Dimanche	f. 126 20	
16 "	142 05		15 "	111 50	
23 "	102 35		22 "	202 95	
30 "	192 10		29 "	184 40	
6 Août	60 95		5 Août	136 40	
13 "	174 40		12 "	172 -	
20 "	192 10		19 "	84 90	
27 "	66 20		26 "	154 85	
3 Septembre	50 35		2 Septembre	126 -	
10 "	63 40				
	<u>1169 10</u>			<u>1297 50</u>	
	29% en chiffres			35% en chiffres	
	58% en passagers			40% en passagers	

ACA PG19

Le Département des Travaux publics
du Canton de Vaud.

Lausanne, le 26 décembre 1904.

A la Municipalité
de L'Abbaye

Nous avons l'avantage de vous donner connaissance, par extrait, des dispositions du décret du Grand Conseil en date du 25.12.1904. 1904/ ordonnant la participation de l'Etat à l'amélioration et à la construction de voies publiques par les Communes.

Voir art: 1. Subventions aux Communes. §§ 1 à 23

§ 14. A la Commune de L'Abbaye

un subside du 30 % soit frs: 400 (arrondi) de la dépense de 1400⁺ pour reconstruction des débarcadères de L'Abbaye et des bords servant à la navigation sur le lac de Joux.

Art. 2. Les travaux seront exécutés conformément aux plans et profils annexés au présent décret.

Le Conseil d'Etat est autorisé à apporter aux plans de ces constructions les modifications de détail qui seront reconnues utiles ou nécessaires, sans toutefois s'écarter de la direction générale des tracés adoptés.

Art. 3. L'Etat et les communes intéressées, chacun pour ce qui le concerne, sont autorisés à acquérir, par voie d'expropriation, les terrains nécessaires à l'exécution des projets compris dans le présent décret.

Recettes de la Société de Navigation						
		1901	1902	1903	1904	1905
Juin	2	62 35				
	3	31 20				
	9	48 40				
	16	43 35	38			
	22	20 -	60 35			
	23	118 30				
	24	20 -				
	25	40				
	26	- -			4 20	
	27	- -			14 40	
	28	- -			22 40	
	29	- -	46 05		30 40	
	30	109 25			80	
Juillet	1	30 15			4 20	
	2	13 90			1 60	
	3	13 50			46 50	
	4	8 40			39 50	
	5	26 25	15 80	32 40	15 60	
	6	19 40	194 60	8 80	21 10	
	7	146 35	30 -	4 20	28 20	
	8	36 10	22 80	10 80	46 60	
	9	34 20	46 20	28 -	21 20	94 90
	10	24 45	20 50	4 40	248 -	29 60
	11	15 40	3 20	4 20	35 30	53 80
	12	24 55		24 20	39 90	45 40
	13	38 50	102 50	6 80	11 20	23 30
	14	103 40	44 20	24 80	53 40	49 30
	15	44 55	36 15	32 40	42 10	99 45
	16	14 40	8 50	22 -	32 50	142 25
	17	49 20	36 80	3 60	162 65	14 25
	18	22 30	55 20	3 20	26 30	24 40
	19	20 60	39 80	24 60	40 20	39 90
	20	20 25	86 05	11 60	59 40	
	21	124 10	16 50	8 80	49 25	
	22	33 -	13 90	51 60	31 45	
	23	50 80	49 90	24 80	44 30	
	24	32 40	34 -	4 -	133 50	
	25	12 60	26 50	13 60	68 -	
	26	21 40	44 10	46 40	26 80	
	27	41 95	68 -	16 40	11 05	
	28	43 80	61 80	14 20	66 35	
	29	64 40	40 50	4 -	41 60	
	30	12 40	83 50	14	49 35	
	31	5 90	48 40	6 80	154 05	
		45	146 40	533 60	95	

Société de Navigation
sur le lac de Joux

Sentier, le 27 mai 1907
ACA PG3

A la Municipalité de l'Abbaye

Monsieur le Syndic et Messieurs,

Nous vous faisons parvenir avec la présente un exemplaire de la circulaire adressée par le Comité de la Société de Navigation sur le Lac de Joux, aux personnes intéressées à notre entreprise de transport et vous prions d'assister à la réunion fixée au 3 juin prochain à l'Hôtel de la Truite au Pont.

Agréez, Messieurs, nos salutations distinguées.

Pour la Société de Navigation

Le Comité.

Société de Navigation
sur le Lac de Joux

Le Sentier, le 27 mai 1907
ACA PG4

Messieurs, A la Municipalité de la Commune
de l'Abbaye

Messieurs,

Vous n'ignorez pas sans doute que notre Société se trouve actuellement dans une situation financière très fâcheuse, à tel point que si l'on n'y porte remède, elle sera dans l'obligation de suspendre son activité et de laisser le Caprice dormir cet été dans son hangar.

Dans le but de ne pas laisser les choses en venir là, ce qui serait regrettable à tous égards, nous convoquons tous les intéressés à notre service de transport, de même que toutes les personnes qui ont à coeur le développement et la prospérité de notre contrée; à une réunion fixée à lundi 3 juin prochain à 2 ½ heures après-midi à l'Hôtel de la Truite au Pont.

L'assemblée entendra un exposé de la situation et des propositions du Comité pour empêcher la liquidation de la Société.

Nous vous prions de bien vouloir assister à cette réunion.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Au nom de la Société de navigation sur le Lac de Joux.

Le Comité.

L'Abbaye, le 10 Juin 1907

LA MUNICIPALITE DE L'ABBAYE

ACA PG 6

Au Conseil Communal

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous venons soumettre à votre approbation une prise de 20 actions privilégiées en faveur de la Société de Navigation sur le lac de Joux.

Les pièces ci-jointes à l'appui de notre demande vous indiqueront la position financière de la Société de Navigation qui est aux abois, et dont une nouvelle émission d'actions est nécessaire pour sa vitalité.

L'industrie des étrangers qui commence à s'implanter dans notre vallée, nous oblige à faire certains sacrifices pour maintenir

et garder les personnes qui veulent jouir dans notre pays de la fraîcheur de l'été, de l'arôme de nos forêts et de pouvoir jouir aussi de la navigation sur nos lacs. Sans doute nous sommes déjà intéressés à la navigation par l'apport qu'ont fait les villages et la Commune à la construction et au maintien des débarcadères, mais cela n'est pas suffisant si nous voulons que le bateau à vapeur puisse desservir nos petits ports; c'est pourquoi les intéressés à la navigation ont déjà souscrit une quarantaine d'actions et attendent aussi le concours des Communes pour cette oeuvre qui est nécessaire, si nous voulons conserver et augmenter l'industrie des étrangers.

Le versement du montant des actions qui aura lieu par fractionnement ne sera pas un péril pour notre budget de l'année courante, mais néanmoins nous vous demandons votre appui par l'adoption de la prise d'actions ci-dessus, en nous donnant les crédits nécessaires. Nous aurons dans les recettes pour cette année, la recette extra budgétaire de l'impôt de mutation sur la vente du Grand Hôtel du Lac de Joux, qui nous est annoncée comme devant avoir lieu et qui sera pour ce qui nous occupe, une manne qui n'est pas à dédaigner, et qui sera plus que suffisante à la prise d'actions.

Comme la saison s'avance et pour que le Comité du bateau puisse marcher de l'avant, nous vous demandons de bien vouloir traiter cette question d'urgence.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Pour la Municipalité

Le Syndic:
L. Berney

Le secrétaire:
Léon Guignard

Au Conseil Communal de l'Abbaye

ACA 76 7

Monsieur le Président et Messieurs

La commission nommée pour rapporter d'urgence sur le préavis municipal pour une prise de 20 actions privilégiées de 50 frs en faveur de la société de navigation sur le Lac de Joux se trouve composée de MM Oscar Guignard

Reymond Roginu (?)
Bornand James
Rochat Jules Ami
Rochat Ernest Rapporteur.

Après avoir pris connaissance du préavis municipal ainsi que des pièces qui l'accompagnent, votre commission discute sous toutes ses faces cette demande de prise d'actions. Elle estime, après avoir joui pendant 19 ans de la vue du gai Caprice qui anime notre lac pendant la bonne saison, ce serait un recul de ne pas donner à nouveau à la Société de navigation l'appui qu'elle réclame de la Commune de l'Abbaye. Votre Commission serait unanime pour la prise d'actions demandée à la condition que le Comité de la Société de navigation soit augmenté de deux membres pris dans la Commune de l'Abbaye et nommé par la Municipalité de cette commune, afin qu'ils puissent faire entendre leur voix au sein du Comité lors de l'élaboration des horaires et surtout pour desservir convenablement les ports de la Commune de l'Abbaye.

Votre commission vous propose donc:

1o D'autoriser la Municipalité à une prise de 20 actions de 50 fr. privilégiées en faveur de la Société de navigation sur le Lac de Joux aux conditions suivantes:

- 1o Le Comité de la Société de navigation sera augmenté de deux membres représentant la Commune de l'Abbaye et désignés par la Municipalité de cette commune.
- 2o La Commune du Chenit devra voter la prise d'action qui lui est demandée de concert avec la commune de l'Abbaye.
- 3o D'accorder à la Municipalité les crédits nécessaires pour cette prise d'action, cette dépense sera ajoutée aux budgets de 1907 et 1908 suivant les versements qui seront nécessaires.

L'Abbaye, le 17 juin 1907.

Ernest Rochat, Guignard boursier, James Bornand, JA Rochat, Charles Reymond.

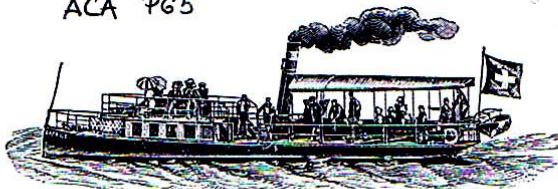
SOCIÉTÉ DE NAVIGATION

sur le Lac de Joux

Altitude 1008 mètres



ACA 765



Sentier, le 5 Juin 1907 19

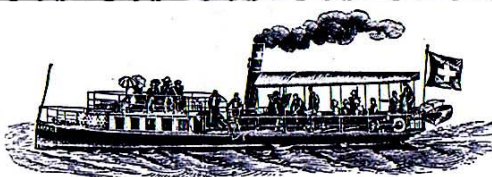
Actions privilégiées de Fr. 50.-- au porteur

souscrites:

LeCoultre B.	7 actions
LeCoultre & Cie ..	5. "
Meylan Frères	4 "
Andrez le Pont	5 "
Lehmann Emile....	3 "
Reymond-Golay ...	1 "
Rochat A.....	1 "
Rochat Lecoultre	1. "
RochatGolay H. ...	2 "
Piguet H.....	1 "
Bornand frères....	1 "
Massy F.....	1 "
Rochat piguet A...	1 "
Audemars Frères ..	2 "
LaRocherette	
Consortium.....	2 "
Martinet dentiste	1 "
Meylan Marshall..	1 "
Aubert Ernest	1 "
Dido L.	1 "

Total40 Actions.

SOCIÉTÉ
DE
NAVIGATION

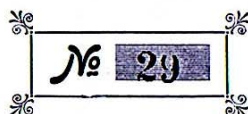


SUR LE
LAC DE JOUX

ACTION PRIVILÉGIÉE AU PORTEUR

DE

CINQUANTE FRANCS



ENTIÈREMENT LIBÉRÉE

Sentier, le 15 août 1908.

Le Président :

Michaël

Le Secrétaire :

Frédéric Meylan

Sentier. — Imp. Jules Dupuis

Société de Navigation sur le lac de Joux. Action N° 29 priviliée COUPON DE DIVIDENDE de l'exercice 1927.	Société de Navigation sur le lac de Joux. Action N° 29 priviliée COUPON DE DIVIDENDE de l'exercice 1922.	Société de Navigation sur le lac de Joux. Action N° 29 priviliée COUPON DE DIVIDENDE de l'exercice 1917.	Société de Navigation sur le lac de Joux. Action N° 29 priviliée COUPON DE DIVIDENDE de l'exercice 1912.
Société de Navigation sur le lac de Joux. Action N° 29 priviliée COUPON DE DIVIDENDE de l'exercice 1926.	Société de Navigation sur le lac de Joux. Action N° 29 priviliée COUPON DE DIVIDENDE de l'exercice 1921.	Société de Navigation sur le lac de Joux. Action N° 29 priviliée COUPON DE DIVIDENDE de l'exercice 1916.	Société de Navigation sur le lac de Joux. Action N° 29 priviliée COUPON DE DIVIDENDE de l'exercice 1911.
Société de Navigation sur le lac de Joux. Action N° 29 priviliée COUPON DE DIVIDENDE de l'exercice 1925.	Société de Navigation sur le lac de Joux. Action N° 29 priviliée COUPON DE DIVIDENDE de l'exercice 1920.	Société de Navigation sur le lac de Joux. Action N° 29 priviliée COUPON DE DIVIDENDE de l'exercice 1915.	Société de Navigation sur le lac de Joux. Action N° 29 priviliée COUPON DE DIVIDENDE de l'exercice 1910.
Société de Navigation sur le lac de Joux. Action N° 29 priviliée COUPON DE DIVIDENDE de l'exercice 1924.	Société de Navigation sur le lac de Joux. Action N° 29 priviliée COUPON DE DIVIDENDE de l'exercice 1919.	Société de Navigation sur le lac de Joux. Action N° 29 priviliée COUPON DE DIVIDENDE de l'exercice 1914.	Société de Navigation sur le lac de Joux. Action N° 29 priviliée COUPON DE DIVIDENDE de l'exercice 1909.
Société de Navigation sur le lac de Joux. Action N° 29 priviliée COUPON DE DIVIDENDE de l'exercice 1923.	Société de Navigation sur le lac de Joux. Action N° 29 priviliée COUPON DE DIVIDENDE de l'exercice 1918.	Société de Navigation sur le lac de Joux. Action N° 29 priviliée COUPON DE DIVIDENDE de l'exercice 1913.	Société de Navigation sur le lac de Joux. Action N° 29 priviliée COUPON DE DIVIDENDE de l'exercice 1908.

L'Abbaye, le 27 Avril 1908.
au Conseil Communal

Monsieur le Président et Messieurs

Nous venons soumettre à vos
délibérations la demande ci-jointe, de la
Société de navigation du Lac de Joux

Nous savons indéniablement que la
dite Société est tenue par convention avec
le hameau du Pont pour l'entretien du sbar-
= casier de cette localité ; Mais comme la
société de navigation est dans une mauvaise
situation financière, nous préconisons favorable-
= ment pour la fourniture de 4 plesses de
safran de 30 centimètres de diamètre au maximum
pris sur place ou 50 francs en argent ; ceci
afin que le principal débarcadere du lac ne subisse
pas de retard pour la réfection devenue obligatoire
et sans vouloir amoindrir la convention avec
le hameau du Pont

Esperant que vous accueillerez favorablement
cette demande, Veuillez, agréer Messieurs
l'assurance de notre considération distinguée

Pour la Municipalité

Lev. Guignard

Société de Navigation sur le Lac de Joux

Notice financière pour la constitution de la Société

Donnant suite aux décisions de l'assemblée de citoyens qui a eu lieu au Pont, en vue de la réorganisation d'un service de navigation, le comité provisoire désigné par elle s'est mis immédiatement à l'œuvre et aujourd'hui il est à même de présenter, aux intéressés et au public en général, un projet complet pour la réalisation du but poursuivi.

L'assemblée ayant pris comme décision de principe de construire ou d'acheter un bateau-moteur pouvant contenir 50 à 60 personnes, après examen de la question le comité a constaté l'impossibilité absolue d'arriver à quelque chose pour la saison d'été 1912, si l'on voulait avoir un bateau neuf. D'autre part le coût élevé (fr. 30.000 minimum) qui lui était indiqué par les constructeurs, l'a engagé à chercher à acheter un bateau construit, et une occasion favorable s'est présentée sous la forme d'un bateau-moteur n'ayant navigué qu'une saison sur le lac de Lugano, par conséquent à l'état de neuf, et reconnu par le contrôle fédéral comme remplissant toutes les conditions pour l'exploitation d'un service public de navigation.

Voici la description de ce bateau dont le coût de construction s'est élevé à fr. 22.000. Longueur 13 mètres, largeur 2.80 m., profondeur moyenne 1.50 m., tirant d'eau 90 cm. Place pour 50 personnes. Vitesse moyenne, 15 km. à l'heure. Consommation d'essence, 300 grammes par heure. Moteur à benzine Lloyd 17 HP. L'acquisition peut en être faite au prix de fr. 15.000, les vendeurs acceptant en paiement de partie du prix de vente une somme de fr. 3000 en actions de la future société.

Comme pour toute entreprise de ce genre, la solution rationnelle réside dans la création d'une société anonyme qui serait constituée sur les bases suivantes :

Capital actions de fr. 21.000, éventuellement réduit à fr. 15.000, minimum au cas où il ne pourrait être réalisé entièrement par la création d'un emprunt obligatoire de fr. 6000 maximum, capital divisé en actions au porteur de fr. 100, capital nominal.

Ce capital serait représenté comme suit :

Achat du bateau pris sur wagon à Lugano, avec un ponton en fer, du coût de fr. 700, faisant partie de l'acquisition	Fr. 15.000.—
Reprise des installations de l'ancienne société, bateau « Le Caprice », hangar au Rocheray, rail, débarcadères du Pont et du Rocheray	» 3500.—
Frais divers pour port dès Lugano, mise à l'eau, peinture, petites réfections, concessions	» 1500.—
Fonds de roulement	» 1000.—
Au total	<u>Fr. 21.000.—</u>

Sur ce total de fr. 21.000, fr. 10.000 étant assurés par les apporteurs et un groupe d'intéressés, il reste à trouver une somme de fr. 11.000 par voie de souscription publique.

Les recettes réalisées par l'ancienne société, la plupart du temps dans des conditions atmosphériques défavorables, depuis 11 ans soit depuis l'ouverture à l'exploitation du Chemin de fer Pont-Brassus, permettent d'escompter une recette de saison minimum de fr. 4000, laquelle trouverait l'emploi suivant dans les comptes de la future société :

Fr. 1875.— Frais d'exploitation à raison de fr. 25 par jour, pendant 75 jours.

» 1000.— Amortissement sur le bateau et réparations.

Fr. 2875.— laissant disponible fr. 1125, ce qui permettrait de rémunérer à 5 % le capital actions et obligations, ou, ce qui serait préférable en attribuant le 4 %, de créer un fonds de réserve auquel il pourrait être affecté annuellement une somme de fr. 360 environ.

Etant donnée l'affluence toujours croissante des étrangers qui viennent séjourner pendant l'été dans notre contrée, la construction de nouveaux hôtels, et spécialement aussi des touristes qui viennent déjà de bonne heure au printemps pour la visiter, on peut escompter, pour autant que les conditions atmosphériques ne soient pas trop défavorables, une augmentation graduelle sensible des recettes d'ex-

ploitation, lesquelles permettront peut-être, dans un temps très prochain, de réaliser l'acquisition d'un second bateau; celui-ci serait d'une incontestable utilité dans les jours de grande affluence, soit dimanches, jours de fêtes, et pendant la période où la saison d'étrangers, 15 juillet-31 août bat son plein.

L'horaire des courses est organisé de façon à assurer la correspondance au Pont avec les trains, sauf avec les deux trains descendants du matin à 6 h. 36 et 10 h. 10, pour lesquels il y a impossibilité matérielle de l'établir. Ce sera donc pour la rive orientale une facilité de communication de plus pendant la belle saison. Pour la population de la Vallée en général, ce sera un agrément et des facilités pour l'organisation des promenades de famille toujours plus goûtées, du Mollendruz, de la Dent de Vaulion et du Mont d'Or, notamment pour le retour.

En ce qui concerne le côté financier de l'entreprise, il y a lieu de considérer qu'elle se présente avec beaucoup moins d'aléa que l'ancienne Compagnie, à laquelle incombaient des frais d'exploitation et de réfection trop considérables, lesquels seront réduits de plus de la moitié pour la future société.

Enfin, il ne saurait être question de voir dans cette entreprise une concurrence pour le chemin de fer Pont-Brassus, appelé au contraire à bénéficier d'une augmentation du trafic des voyageurs qui, pour visiter la contrée, utiliseront alternativement les deux moyens de transport.

De ce qui précède, on peut constater que l'entreprise projetée est d'utilité générale pour toute la Vallée, et qu'à ce titre elle doit pouvoir compter sur l'appui de tous ceux qui s'intéressent à son développement.

C'est dans cet espoir que le Comité d'initiative faisant appel à la solidarité de tous, offre en souscription publique les 110 actions de 100 fr. au porteur, qui sont nécessaires pour parfaire la constitution du capital social, et qui seront libérées comme suit : $\frac{1}{3}$ en souscrivant, et le solde sur appel du Conseil d'administration, jusqu'au 30 septembre 1912.

On peut souscrire jusqu'au 20 juin 1912, aux domiciles suivants :

Crédit Mutuel de la Vallée :

Agence Banque Cantonale Vaudoise :

Etude J. Guignard, notaire, au Sentier :

et chez MM. **Ernest Audemars ; Charles Reymond**, chef de réseau, au Sentier ; **Ernest Piguet**, au Rocheray ; **Docteur Cornu**, à l'Abbaye ; **John Reymond**, aux Bioux ; **H. Rochat-Golay ; Edgar Rochat**, au Pont ; et **Albin Rochat**, aux Charbonnières, membres du Comité d'initiative.

BULLETIN DE SOUSCRIPTION

Le soussigné déclare..... souscrire à actions de cent francs, au porteur, de la Société de Navigation sur le Lac de Joux et à les libérer conformément aux conditions du prospectus.

..... le juin 1912.

SOCIÉTÉ DE NAVIGATION SUR LE LAC DE JOUX.

COMPTE D'EXPLOITATION.

A) Recettes d'exploitation été 1912

Fr:2902.50

B) Frais d'exploitation:

a) Essence et huile	Fr:895.50	
b) Salaires	955.60	
c) Frais généraux	335.85	
d) Habillements et équipement	38.50	
e) Impôts et assurances	198.20	2423.65

Bénéfice net sur le compte d'exploitation Fr: 478.85

au débit du compte de Profits et pertes.

BILAN AU 30 SEPTEMBRE 1912.

A C T I F .

10. Le Matin	Fr: 15000.-	
20. Immeubles, débarcadères et Caprice	4403.80	
30. Frais de 1er Etablissement	1975.90	
40. Frais de constitution	734.-	22113.70

P A S S I F .

10. Capital-actions	Fr: 19000.-	
20. Profits et pertes	478.85	
30. Emprunt provisoire à contracter	2634.85	22113.70

Les comptes et bilan qui précèdent ont été approuvés dans l'assemblée générale constitutive du samedi 19 octobre 1912 et décharge a été donnée au Comité d'initiative pour sa gestion.

Ont été nommés commissaires-vérificateurs pour l'exercice 1913 M.M. Eugène Rochaz, syndic à Romainmôtier et Guignard-Vidoudez, au Sentier.

SOCIETE DE NAVIGATION SUR LELAC DE JOUX

31^{re} déc. 1913
ACA 9625

Compte d'exploitation exercice 1913

RECETTES.

Recettes d'exploitation (803 jours)	Fr: 3289.45
-------------------------------------	-------------

DEPENSES:

1 ^o Essence et huile	Fr: 1198.05	
2 ^o Salaires	998.20	
3 ^o Impôts et assurances	221.-	
4 ^o Frais généraux	534.10	
5 ^o Intérêts	143.-	3094.35

Bénéfice sur l'exploitation Fr 195.10

BILAN AU 31 Décembre 1913

A C T I F

LE MATIN	Fr: 16722.45
MANCAN & Débarcadères	3403.80
Entretien & Réparations	1088.15
Frais de 1er établissement	865.95

Balace Fr 22080.35

P A S S I F

Capital social	Fr 19000.-
Ctes créanciers	2885.25
Scide du cte P.&P.	195.10

Balace Fr 22080.35

Dévis estimatif - Echaudoir de l'Abbaye

ACA PG 24

1° Enrochement soit environ 145 m ³ à 14.50 frs le m ³	Fr. 202.50
2. Béton de ciment, 2 m ³ à 115 frs le m ³	90.00
3. Enlèvement pierres environ 0.180 à 40 frs le m ³	12.60
4. Bois rond et. mi. rond pour garde-corps environ 0 m ³ 230 à 28.55 le m ³	12.65
5 montants du garde-corps, environ 0.096 à 70 frs le m ³	6.70
6. Corps mont et contre-fiches	12.00
7. Plaque de fer platyforme.	8.00
8. Scllement de deux montants de fer à l'extrémité du déchaudoir et fourniture des dits.	10.00
9. Chaines de fer environ 8 m.	15.00
10. Ulu pouture de 5 m ³ avec flèches, garde-corps etc.	500.00
11. Travaux	50.00
12. Glais, bois, serrailleur des travaux.	50.00

Total francs. 969.45

Commune de l'Abbaye. Projet de reconstruction d'un déchaudoir sur le loc
de Joux pour desservir le hameau de l'Abbaye.
Albert-Baud 20 mars 1913
Le Sentier.

Commune de l'Abbaye

Projet-
ACA PG 22

de reconstruction d'un Débarcadere sur le Lac de Joux
pour desservir le Canton de

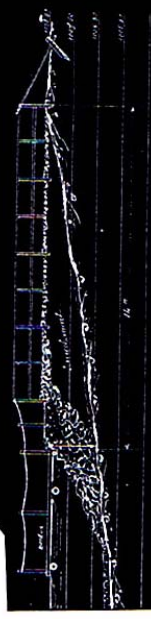
l'Abbaye

Plan-et-Profil



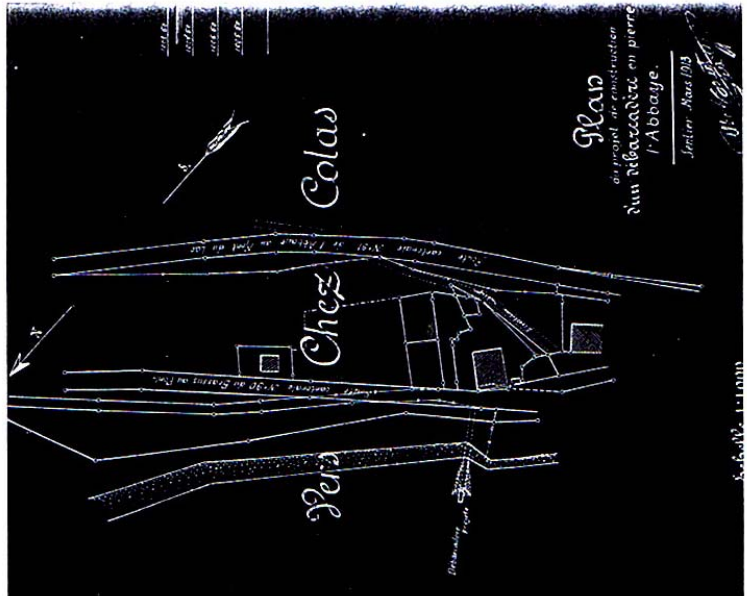
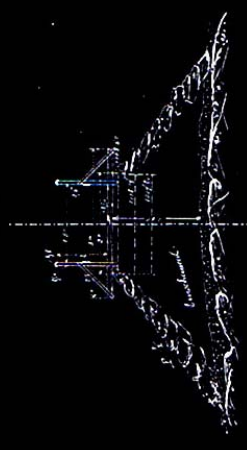
Profil de Longueur

Echelle 1:100



Profil de Largeur

Echelle 1:50



Plan
du projet de construction
d'un débarcadere en pierre
l'Abbaye.
Antoine Karsch

Desis estimatif. o. Débarcadere des Biaux

1°	Emménagement, soit environ 56 m ³ à 15 fr. le m ³ .	840.00
2°	Béton de ciment, 2 m ³ à 15 fr. le m ³ .	30.00
3°	Cratiers équarris, environ 0.180 à 10 fr. le m ³ .	18.00
4°	Bois rond et poutres pour garde corps environ 0.250 à 15 fr. le m ³ .	37.50
5°	Montants du garde corps, environ 0.120 à 20 fr. le m ³ .	24.00
6°	Corps mort et contre-fiches	14.00
7°	Sablage de la plate-forme	8.00
8°	Fourniture de deux montants de fer et seulement des dits à l'abri de la déperdition.	10.00
9°	Charnières de fer environ 8 m.	15.00
10°	Un ponton de 5 m. avec poutres, garde corps etc.	600.00
11°	Impôts	50.00
12°	Plans, devis, surveillance des travaux	50.00
Commune de l'Orbeye		11

Total francs 1149.25

Projet-

de reconstruction d'un Débarcadere sur le Lac de Joux pour

recevoir le Rameau des

Biaux.

Desis - estimatif

Exécuté le 20 mars 1913.
Monsieur le Maire

Commune de l'Abbaye

ACA PG 24
mars 1913

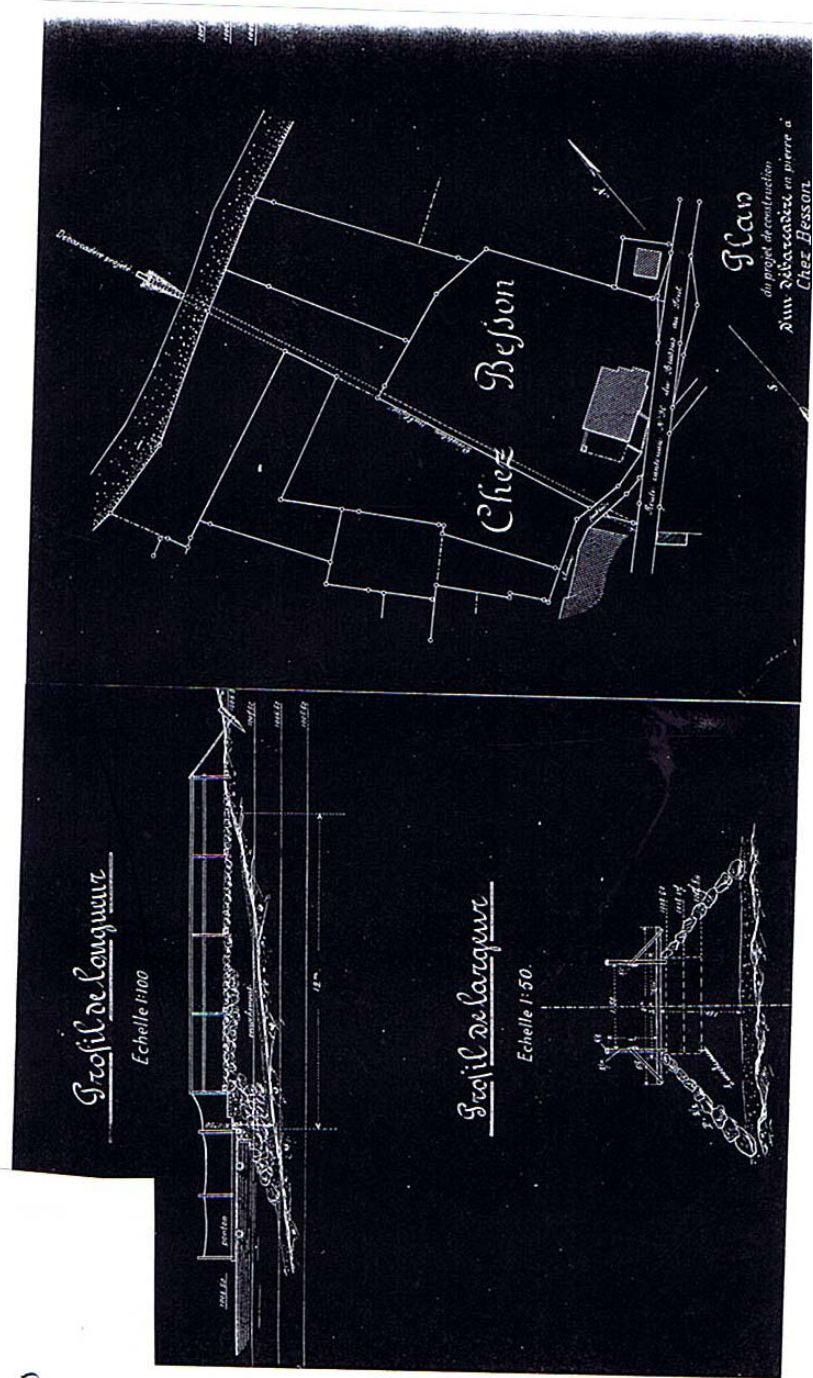
Projet

de reconstruction d'un Débarcadere sur le Lac de Joux

pour desservir le Hameau des

Bieux

Plan et Profils



Sentier, le 14 avril 1914

A la Municipalité de l'Abbaye,

Monsieur le Syndic et Messieurs,

En vue de l'organisation de notre service d'été 1914, nous venons vous prier de bien vouloir, comme vous avez eu l'obligance de le faire jusqu'à maintenant, mettre en état de service les débarcadères des Bioux et de l'Abbaye. Pour celui du Pont, il y a lieu également, pour nous conformer aux instructions du contrôle fédéral, de le faire redresser, les glaces l'ayant fait incliner au printemps 1912 et nous pensons que vous pourrez charger de ce soin la S.A. Audemars frères, Vers-les-Moulins, qui paraissent être les mieux outillées pour exécuter ce travail. A propos des débarcadères des Bioux et de l'Abbaye, l'inspectorat fédéral de qui nous avons reçu un rapport sur l'inspection à laquelle il a été procédé l'année dernière, estime et exige que ces deux débarcadères soient remplacés par des môles en pierre, vu leur état d'usure et pour se conformer aux exigences de la loi fédérale qui n'admet plus, paraît-il, qu'ils soient construits en bois. Nous pensons néanmoins que pour cette année, nous serons autorisés à utiliser les débarcadères actuels; mais pour l'année prochaine 1915, il sera nécessaire de nous mettre tout à fait en règle. Au surplus les frais d'entretien des débarcadères en bois sont assez élevés et il y aurait certainement économie de les transformer et reconstruire en pierres. Afin que vous puissiez examiner cette éventualité, nous vous transmettons inclus, en deux doubles, les plans, profils et devis relatifs à la reconstruction des dits débarcadères de l'Abbaye et des Bioux qui ont été dressés par M. A. Baud géomètre officiel au Sentier et au moyen desquels il vous sera possible, nous l'espérons, d'obtenir un subside de l'Etat, ainsi que cela avait déjà eu lieu précédemment.

En ce qui concerne la situation financière de notre société, malgré les deux mauvaises saisons d'été par lesquelles nous avons débuté, nous avons pu couvrir nos frais d'exploitation proprement dits et nous espérons que les saisons qui suivront seront plus favorables. Nous avons eu à faire face à des dépenses de mise en état un peu plus élevées que nous ne comptions, mais actuellement le bateau a été remis tout à fait au point et depuis une malencontreuse panne qui s'est produite au début de la saison dernière, et ensuite d'un changement de la magnété, il a marché sans aucun accroc pendant tout l'été à notre entière satisfaction. Depuis la fin de la saison, nous avons fait procéder à une révision complète du moteur par un spécialiste, en sorte que maintenant il est prêt à prendre le service dans de bonnes conditions. Nous vous soumettons, inclus, à titre de renseignement, les comptes et bilans des deux exercices 1912 et 1913. En 1913 nos recettes se sont élevées en moyenne à fr: 40.- par jour, malgré un temps tout à fait défavorable et par peu que nous soyons un peu favorisés par le beau temps cette année, nous pensons que cette moyenne s'élèvera facilement à fr: 50.- et même fr: 60.- par jour, ce qui nous permettra d'amortir un peu notre dette qui s'élève, ainsi que vous pouvez le constater, à fr: 2885.25, somme dont notre conseil d'administration s'est chargé de garantir personnellement le remboursement. Nous nous permettons d'attirer votre attention sur ce fait et sur celui que notre administration est absolument gra-

gratuite, ne comportant comme frais généraux que des débours du soussigné qui s'est chargé jusqu'à maintenant du service de la caisse et de la tenue de la comptabilité sans aucune rémunération, de même que tout ce qui a trait à l'organisation du service et de la correspondance assez nombreuse, notamment avec les autorités fédérales de contrôle, ce qui ne laisse pas d'être très absorbant. Comme notre société ne poursuit absolument qu'un but d'utilité publique profitant tout spécialement aux localités de la Commune de l'Abbaye, nous espérons que vous voudrez bien nous seconder dans nos efforts de maintenir ce moyen de transport à une contrée qui n'est déjà pas très privilégiée sous ce rapport.

L'expérience nous a prouvé, l'année dernière tout particulièrement, que nous ne pouvons pas commencer le service régulier trop tôt; en effet, pendant les 15 premiers jours de l'année dernière, notre moyenne journalière de recettes ne s'est pas montée à plus de fr. 15.- Cela a été le cas déjà du temps de l'ancienne société. Si le service régulier ne doit donc pas pour cette raison commencer trop tôt, en revanche nous estimons que pendant les mois de mai, juin et septembre, quand le temps est beau, que nous devons faire le service à la demande pour faciliter les sorties de notre population dont le travail sédentaire demande une diversion le dimanche. A ce propos nous vous soumettons inclus notre projet d'horaire qui a été expédié au Département fédéral des postes & Chemin de fer et qui, vraisemblablement, ne subira pas de modifications. Nous avons assuré dans la mesure du possible la correspondance au Pont avec le train; il ne nous a malheureusement pas été possible cette année, encore moins que l'année dernière, d'assurer la correspondance avec le train descendant et partant du Pont à 10 h 32, ce qui serait évidemment d'une grande utilité pour les riverains. Le temps matériel manque absolument pour cette correspondance car, en tout état de cause, nous sommes obligés de faire partir le bateau après l'arrivée du 1er train montant.

Nous espérons vous avoir donné tous les renseignements qui pouvaient vous être utiles pour l'examen de notre demande; toutefois si vous désiriez être renseignés plus à fond, le soussigné se rendra avec plaisir auprès de vous pour vous donner toutes autres indications que vous jugeriez à propos. Nous avons l'intention de faire le service régulier journalier pendant le cours de répétition militaire qui aura lieu en mai prochain; c'est pourquoi il serait nécessaire que les mesures propres à mettre en état de service les deux débarcadères de l'Abbaye et des Bioux et le redressement de celui du Pont, fussent prises dès maintenant. Afin que nous soyons autorisés à nous en servir par le contrôle fédéral cette année, il sera nécessaire de consolider suffisamment ces débarcadères afin que celui-ci constate que la sécurité du public est sauvegardée complètement.

Par la même occasion, nous nous faisons le plaisir de vous offrir un permis individuel de circulation pour la prochaine saison et espérons que vous en profiterez pour vous rendre compte de l'agrément et de la sécurité parfaite que comporte notre service de navigation.

Dans l'espoir que vous voudrez bien agréer notre demande, nous vous présentons, Monsieur le Syndic et Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Société de navigation
sur le lac de Joux, le président:
Guignard

Procès-verbaux du Conseil d'administration du Pont

1887

* Du 8 janvier. Le Président dépose sur le bureau une lettre sous date du 7 janvier courant de Mr B. LeCoultré au Sentier par laquelle il annonce à l'administration que la commune a renvoyé au hameau la question qui lui était soumise au sujet de l'établissement et de l'entretien d'un débarcadère ou estacade en vue d'un prochain bateau à vapeur sur le lac de Joux. Le Conseil décide qu'il ne peut s'occuper de cette question pour le moment, les actions n'étant pas souvertes et de plus cette question ne peut être discutée sans avoir au préalable un plan et devis.

* Du 10 décembre. Le président dépose sur le bureau un plan accompagné d'une lettre de M. B. Lecoultré au Sentier au sujet de l'établissement d'une estacade ou débarcadère pour le bateau à vapeur projeté sur le Lac de Joux. Lettre demandant que le hameau construise et entretienne le dit débarcadère. Le Conseil décide de préavis au Conseil Général d'accorder à la Cie du bateau à vapeur la somme de 200 francs une fois pour toute, sans aucune autre charge pour l'établissement ou l'entretien du dit débarcadère.

1888

* Du 10 mars. Le Président dépose sur le bureau une lettre du Conseil Général nous annonçant que l'autorisation nous est accordée de payer une fois pour toute la somme de deux cents francs pour l'établissement d'un débarcadère pour le futur bateau à vapeur du Lac de Joux; & cela à proximité du village du Pont.

* Du 9 juillet. Il est déposé sur le bureau une lettre de Monsieur Marc Choberg propriétaire du petit vapeur appelé à sillonner le lac de Joux par laquelle il demande au hameau la somme de 120 francs et qu'il se chargerait de la construction du débarcadère du dit bateau. L'administration lui écrit séance tenante à ce sujet.

1889

* Du 8 janvier. Le président dépose sur le bureau une lettre sous date du 2 janvier du comité de navigation sur le lac de Joux par laquelle il demande au hameau qu'il construise le débarcadère pour le bateau qui vient d'être acheté & si possible de faire une prise d'actions; le Conseil décide de reporter sur le budget les 200 francs portés sur le budget de l'année dernière pour ce chef.

* Du 21 février 1889. Le Conseil décide d'annoncer au Comité de navigation sur le lac de Joux la décision du Conseil Général au sujet du débarcadère du Pont. Une lettre lui est écrite séance tenante.

* Du 2 mai. Le président dépose sur le bureau le plan & devis pour le débarcadère du Pont, la discussion est ouverte au sujet du préavis à présenter au Conseil Général au sujet de cette question. Mouquin Jules entre en séance. Le Conseil décide de se transporter sur l'emplacement où devra être établi ce débarcadère? puis examine le plan communal afin d'étudier la chose attentivement.

* Du 21 décembre 1889. Le Conseil écrit une lettre à Monsieur Louis Jaquet fils à Vallorbes au sujet du hangar qu'il construit au bord du lac pour loger son bateau à vapeur l'Abeille. L'administration lui annonce que l'autorisation n'est accordée qu'à bien plaisir et qu'elle pourra le faire démolir au printemps 1890 si elle le juge convenable.

1898

* Du 31 mars 1898. Demande d'un subside en faveur de la reconstruction du débarcadère du Pont. Le Président fait lecture d'une lettre sous date du 26 mars du Comité de navigation sur le lac de Joux qui demande au hameau que vu la construction du chemin de fer Pont-Brassus et la déviation du canal entre les deux lacs et l'état de vétusté du débarcadère du Pont, la dite société se trouve dans l'obligation de le reconstruire et de changer un peu sa direction, ce qui le rapprocherait de l'Hôtel de la Truite et par ce fait deviendrait coûteux; ils demandent au hameau que celui-ci fasse un subside de cinq cents francs ainsi que les pierres nécessaires, le débarcadère devant être reconstruit en pierres.

*

1899

* Du 18 avril. L'administration décide de faire un préavis au Conseil Général pour la séance du 20 courant, préavis qui sera fait pour accorder à la société de navigation sur le lac de Joux une somme de cent francs pour la reconstruction à neuf du débarcadère du Pont à la condition qu'il soit refait à neuf entièrement.

1901

* Du 13 juin. L'administration décidée faire une somme de cent francs en faveur de ce débarcadère (de l'Hôtel) à condition qu'il soit public et que les deux débarcadères du Pont soient toujours desservis; en outre les arbres fournis par le hameau à la Société du Grand Hôtel seront comptés et taxés pour être soumis à la ratification au Conseil Général et ensuite remis à la Société afin qu'elle paye cette note.

* Du 17 juin. Estacade Grand Hôtel. Lecture est faite du préavis administratif qui sera déposé à la séance de ce jour du Conseil Général; ce préavis demande au C.G. l'autorisation de verser la somme de cent francs en faveur du débarcadère du Grand Hôtel.

Le hangar à Jaquet

* Le 21 décembre 1889. Le Conseil écrit une lettre à Monsieur Louis Jaquet fils à Vallorbes au sujet du hangar qu'il construit au bord du lac de Joux pour loger son bateau l'Abeille. L'administration lui annonce que l'autorisation n'est accordée qu'à bien plaisir et qu'elle pourra le faire démolir au printemps 1890 si elle le juge convenable.

* Du 30 mai 1891. Observations aux comptes. 1ère observation. La Commission ne voit rien figurer au registre des taxes pour place de dépôts sur les propriétés du hameau pour l'emplacement qu'occupe le bâtiment à Mr Louis Jaquet fils; elle demande qu'il soit porté une finance aux prochains comptes de 30 francs pour l'exercice 1890. Il n'est pas juste de faire payer des bourgeois du hameau pour un tas de planches sur les pierres quand Mr Jaquet occupe le meilleur du bord du lac sans indemnités. 2ème réponse. L'administration fait son possible pour faire droit à l'observation, car elle a donné les ordres nécessaires au boursier pour faire payer cette

boursier pour faire payer cette finance à Mr Jaquet, juridiquement s'il y a lieu.

* Du 20 octobre 1892. Le boursier est mandé à la séance pour donner des renseignements au sujet de la question du hangar Louis Jaquet fils à Vallorbes. Le boursier est à nouveau chargé de faire activier cette affaire tant par le juge de Paix que par l'office des faillites.

Parlons photos, même jour. Sur une nouvelle demande de Mr Baillot Robert au sujet de vue photographique de notre hameau et des lacs de la Vallée sur l'Album des Chemins de fer Jura Simplon, le hameau décide de lui offrir la somme de vingt francs avec la condition qu'il nous adressera gratis un album une fois terminé.

Honneur à celui qui dénichera cette pièce rare!

* Du 7 janvier 1893. Il dépose (le Président) une lettre du 5 30 décembre écoulé de Monsieur Carrard au sujet du hangar Jaquet; une lettre lui est rédigée en réponse séance tenante.

* Du 22 mai. Comptes du hameau. 1ère observation. Nous demandons pourquoi la location du hangar Jaquet n'est pas portée en compte 1892. 1ère réponse. Cette question est en litige, nous attendons la solution prochainement.

* Du 31 août 1893. Le Conseil décide d'aviser Louis Jaquet fils à Vallorbes pour la résiliation du bail du terrain occupé par son hangar.

On n'aura plus de nouvelle du hangar Jaquet démoli dans tous les cas avant l'établissement du Pont-Brassus (voir photos). Deux rares photos du village du Pont permettent de voir ce hangar situé au bord du lac, à proximité de l'hôtel de la Truite et du Grand Bazar. Quant au bateau, l'Abeille, propriété un temps de Louis Jaquet fils de Vallorbes, qui saura dire ce qu'il est devenu ?

Extraits du registre BAL, des procès-verbaux du Conseil général du Pont.

* Séance du 20 II 1888. Le 2me objet est le débarcadère pour le bateau à vapeur et le rapport de la Commission concernant cet objet. L'ordre du jour étant changé, le 2me objet est mis le premier en discussion et Monsieur le rapporteur a la parole pour faire lecture du rapport concernant le débarcadère pour le Bateau... vote les propositions de la Commission soit la même que le préavis de l'administration de donner à la Société du Bateau à vapeur, 200 frs une fois pour toute pour faire le débarcadère pour le Bateau.

L'ensemble du budget est admis par l'assemblée avec les modifications ci-dessus et l'adjonction de 200 aux dépenses pour le bateau à vapeur.

* Du 15 février 1889. Il figure à ce même chapitre une somme de 200 frs pour subside à la Société de navigation pour l'établissement d'un débarcadère au Pont, la commission rend attentive l'administration aux conséquences qui pourraient résulter de laisser établir par une tierce personne un débarcadère sur le terrain du hameau tout en lui fournissant les moyens pécuniaires. L'administration est donc invitée à étudier sérieusement cette question et faire rapport au Conseil général en lui fournissant les plans et devis du coût ainsi que l'emplacement afin qui puisse se prononcer définitivement sur l'emploi des 200 frs votés précédemment.

* Séance du 25 mai 1889. Le premier objet à l'ordre du jour est le préavis de l'administration pour le débarcadère pour le bateau accompagné des plans et devis concernant cette construction. Plus le rapport de la Commission du Conseil sur le dit débarcadère. Monsieur le Président fait lecture du préavis administratif et du rapport de la commission qui conclut:

1/ Le hameau du Pont ne fera pas de débarcadère.

2/ Il ne fera pas de subvention.

3/ L'administration n'est pas autorisée à grever le terrain du village.

Si la compagnie de navigation construit un débarcadère au Pont et qu'il soit nécessaire d'emprunter le terrain, l'administration formulera une nouvelle demande avec plans et calcul de surface. La discussion est ouverte. Le 1er alinéa de la commission est admis par l'assemblée, soit le hameau du Pont ne fera pas de débarcadère. Le 2ème alinéa est mis en discussion. Plusieurs propositions sont en présence. Le bulletin secret étant demandé et appuyé, la votation aura lieu au bulletin secret. Par 28 oui contre 18 non, le Conseil accorde à l'administration l'autorisation et le crédit supplémentaire pour verser entre les mains du comité de navigation sur le lac de Joux la somme de trois cents francs versée une fois pour toute pour la construction du débarcadère du bateau à vapeur pour le village du Pont. Le 3ème alinéa est mis en discussion. Il est admis par l'assemblée, soit: l'administration n'est pas autorisée à grever le terrain du village. Si la compagnie de navigation construit un débarcadère au Pont et qu'il soit nécessaire d'emprunter le terrain, l'administration formulera une nouvelle demande avec plans et calcul de surface.

* Du 30 janvier 1890. Il est porté à ce chapitre (recettes diverses et casuelles) comme les années précédentes 50 frs pour produit de place de dépôt pour l'emplacement du bâtiment à M. Jaquet fils près de l'Hôtel de la Truite. La commission s'est demandée si l'administration s'est bien rendue compte de l'autorisation qu'elle a accordée à M. Jaquet pour construire un pareil bâtiment sur du terrain qu'on a voulu vendre ni pour argent ni pour or aux bourgeois du hameau. Votre commission propose donc, Monsieur le Président et Messieurs, de donner pour direction à l'Administration que ce bâtiment soit enlevé avant le 1er juin 1890, dans le cas contraire le Conseil Général se réserve de prendre les mesures qu'il jugera nécessaires. Car il semble que l'on devrait regarder à deux fois avant d'accorder de pareille autorisation, surtout si on relit l'exposé des motifs administratifs qui dit que notre Eglise semble une moutonnerie et fait honte à l'administration. Quel nom faut-il donc donner au bâtiment à M. Louis Jaquet et de quel côté faut-il le regarder pour qu'il embellisse le village du Pont ? Nous espérons que ces quelques lignes donneront un appui à l'administration pour les décisions qu'elle aura à prendre vis-à-vis de M. Jaquet et nous osons espérer qu'elle a déjà pris des mesures à ce sujet.

Messieurs Le Président et Messieurs

L'administration a reçu le 5 écoulé une lettre du Comité de navigation seule sac de jour qui convoquait l'administration ou une délégation pour le lendemain matin à 9 1/2 heures au Hôtel de la Bruite; ou ce comité venait attendre Monsieur Schantz Inspecteur fédéral, qui insistait pour visiter les débarcadères du bateau à vapeur. Le Président ayant reçu cette lettre trop tard le soir n'a pu convoquer l'administration pour le lendemain matin et c'est présente seul.

Après examen et discussion ces Messieurs ont trouvé qu'il pouvait encore se réparer, en lui faisant subir une bonne réparation il durerait encore plusieurs années. Ils demandent à l'administration que le hameau du Pont fournisse le bois gratuitement.

Le Président a soumis cette demande au Conseil Administratif qui a été examinée et discutée en corps; Sur cela les frères Mouquin Charpentier au Pont ont été chargés par le Comité de navigation de voir ce débarcadère et de faire un croquis de plan avec devis pour la restauration; il nous est revenu que l'examen fait par eux donne pour conclusion que la presque-totalité des pilotes et autres bois formant ce débarcadère sont très mauvais, chaque pour faire quelques chose de bon il devrait être reconstruit à neuf.

Considérant la question sous diverses formes et l'idée que nous devons chercher à attirer et à garder le plus grand nombre d'étrangers possible, au Pont en leur procurant les agréments et les facilités de toutes espèces que nous pourrions. Car d'un autre côté l'ouverture du Chemin de fer Pont Brattus nous procurera certainement une quantité notable d'étrangers que nous devons chercher à retenir et à attirer.

Le bateau à vapeur qui fait l'administration de chacun rend des services incontestables à notre commune qui sera privée du chemin de fer aussi devons nous chercher à le conserver. Si donc nous le voulons réellement nous devons

contribuée par une petite part, aux dépenses qui incombent à la
Compagnie de navigation en s'intéressant à la reconstruction du
Débarcadère du Port.

L'Administration tenant compte des diverses
considérations qui précèdent propose au Conseil Général d'allouer à
la Société de navigation du lac de Joux, non pas le bois pour la recons-
truction du Débarcadère du Port ce qui nous porterait peut-être un
peu loin; mais une somme de cent francs à la condition que ledit
Débarcadère soit refait entier.

Nous saisissons cette occasion pour vous présenter
Messieurs le Président et Messieurs l'assurance de nos conside-
rations:

Pour le Conseil administratif
Le Président
M^r G^{re} Rochat
Le Secrétaire
Emile Rochat-Mouquin



Rapport de la
Commission BB 1

1899
Au Conseil Général du Hameau
du Port

Messieurs le Président & Messieurs

La commission nommée par le bureau
pour s'occuper de l'allocation à accorder à la Soci-
été de navigation pour le rattachement de son
Débarcadère, s'est réunie le 2 oct.

Elle est composée de

M^{rs}. Monquini Henri fact.

" Rochat-Piquet ad.

" François Charron

" Auguste d. Jules

et du rapporteur

La commission est au complet, après une courte discussion... elle vous propose d'accepter le rapport administratif tel qu'il est en ce. Toutefois comme il est arrivé à la connaissance de la commission, que la municipalité étudie la question de réfection des débarcadères de la commune, au cas où celles-ci les prendrait à sa charge, la commission propose que les dix fus 100 arbres soient dans la caisse du hameau.

ne soient lues qu'après par la réunion de la
Le Pont le 8 mai 1899 Commune de l'Abbaye
C. L. Rochet + # Nougier, Auguste Couet, F. L. Roux + x

Préavis BBA

Au Conseil Général du hameau du Pont. M. le Président 1901
et Messieurs

Le 41. Pendant l'administration a reçu une lettre du Conseil d'Administration du Grand Hôtel du lac de Joux qui demande que notre hameau fasse une somme de 1000 francs pour la construction d'un débarcadère que cette société veut établir au bas de la route de Vallorbe; ou celle-ci se relie à celle de l'Abbaye.

Après examen de cette question et une discussion assez longue, l'administration a conclu que le côté occidental du village est servi par le débarcadère actuel et que celui projeté servirait le côté oriental; voulant en outre faire preuve de bonne harmonie et s'intéresser selon ses moyens à cette société, et lui affirmer l'intérêt que le hameau porte à la Société du Grand Hôtel propose au Conseil Général:

De verser à la Société du Grand Hôtel une fois pour toutes la somme de cent francs pour lui aider à construire le débarcadère projeté; à la condition que celui-ci soit public et que pendant la saison où le bateau fera le service les deux ports du Pont soient toujours reliés par ce dernier.

En outre nous rappelons au Conseil Général que dans sa séance du 27 Novembre 1897 celui-ci avait autorisé le Conseil Administratif à fournir à la Société du Grand Hôtel un certain nombre de plants de sapin et de hêtre dont le prix serait fixé au plus bas possible. Cette plantation a été faite l'automne dernier et le hameau a fourni environ 345 plants tant d'une essence que d'une autre l'administration les évalue à 50 = 6 sapin ^{et 30 centimètres de diamètre} (soit pour une somme totale de 124,50).

Tous venant demander au Conseil Général qu'il
vaille bien ratifier cette vente et terminer ainsi cette question

Avec l'espoir que vous voudrez bien ratifier
les deux questions ci-dessus nous vous présentons Monsieur le
Président et Messieurs l'assurance de nos considérations

Pour le Conseil Administratif
Le Président
M. G. Rochat
Le Secrétaire
Emile Rochat-Mouquing



Au Conseil Général du Maine 1904
du Pont

Rapport de

Commission

BB 1

Rapport de la commission pour
examen du préavis administratif con-
cernant.

1^{re} Subside demandé par l'administration
du Grand-Hôtel pour la construction d'une
débarcadere.

2^{de} Fixation du prix des plantons fournis
à l'Hôtel pour leurs plantations.

La commission s'est réunie le
3 juillet 1904 à 8 heures du soir au Collège
sont présents M. M. Rochat Charles François
Rochat Edouard, Rochat Jules Et Javay.
et Rochat Alfred M. Rapporteur.

Après avoir pris connaissance du préavis
administratif, la commission conclut:

Renvoyer la question du subside demandé
par l'Hôtel à l'Administration pour nouveaux
enseignements, relatif au service public
et la coïncidence qu'ils pensent établir
dans le présent et dans l'avenir avec les
horaires du bateau à vapeur.

Pour ce qui concerne les plantons nous
regrettons de ne pouvoir nous enquerir au
préavis administratif estimant que bon
nombre de ces plantons et buissons valent
de 2 à 3 fr. nous vous proposons de les
payer tous à f. 0.50 (soixante centimes ce qui
ferait une somme de 20 fr.

Le Rapport
de M. Rochat

de Pont le 3 juillet 1904

Lettres envoyées par le hameau du Pont et concernant la Navigation
sur le lac de Joux - DA2 -

Pont, le 20 décembre 1887

Monsieur J. Capt notaire au Sentier

Monsieur,

En réponse à votre honorée du 12 courant, nous avons l'avantage de vous annoncer que notre administration a voté la somme de deux cents francs en faveur du débarcadère du bateau à vapeur au Pont, somme qui sera soumise à la ratification du Conseil Général très prochainement.

Veuillez recevoir, Monsieur, nos salutations distinguées au nom du Conseil administratif.

Le secrétaire: E. Rochat-Mouquin.

Pont, le 20 décembre 1887

Monsieur le Président du Conseil Général du
hameau du Pont

Messieurs,

Dans sa séance du 10 écoulé votre administration avait à s'occuper d'une demande faite par Monsieur B. LeCoultré au nom de la Société en formation pour la construction d'un bateau à vapeur sur le lac de Joux, demande tendant à obtenir de notre hameau la construction et l'entretien de l'estacade ou débarcadère pour le dit bateau.

Après délibérations, votre administration a décidé d'accorder à la dite Cie et une fois pour toute, la somme de deux cents francs, et d'être entièrement déchargée de la construction ainsi que de l'entretien du dit débarcadère.

....

Nous venons donc vous prier de bien vouloir nous donner l'autorisation nécessaire pour terminer définitivement ces deux questions, ainsi que nous accorder le crédit pour ce qui concerne la première de ces questions.

Veuillez recevoir, Monsieur, nos salutations distinguées pour l'administration.

Le Président: Le secrétaire: E. Rochat-M.

* Lettre à Marc Choberg, le Pont, du 9 juillet 1888. Malheureusement totalement illisible sur le copie-lettre.

19 mai 1889

Au Conseil Général du hameau du Pont

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous venons vous demander votre autorisation pour verser entre les mains du Comité de navigation sur le lac de Joux la somme de trois cents francs pour construire un débarcadère au Pont. Nous vous annonçons, Messieurs, que nous avons été sur les lieux avec le plan du dit débarcadère et que nous avons été convaincus que sa construction ne touchera pas les terrains du hameau en temps qu'ils se conformeront à celui-ci, ce à quoi nous veillerons. Toutefois, Messieurs, nous serions décidés, afin de

ne pas faire acte d'étroitesse à permettre, cas échéant, que le terrain du hameau soit touchés au sommet du losange qu'il se termine dans cet endroit et qui est propriété du hameau.

Nous nous résumons donc, Monsieur le Président et Messieurs, en vous demandant l'autorisation et le crédit supplémentaire pour verser entre les mains du comité de navigation sur le lac de Joux la somme de trois cents francs versés une fois pour toute, pour la construction du débarcadère du bateau à vapeur; ainsi que cas échéant, l'autorisation de permettre que le terrain du hameau soit grevé par celui-ci dans la plus faible proportion possible. Vu les nombreuses demandes qui nous arrivent au droit de cette question, nous prions le Conseil d'engager cette question dans la première séance du... Nous vous adressons le plan & devis de cette construction... (fin illisible + salutations).

5 décembre 1889

Monsieur Louis Jaquet fils négociant à Vallorbes
Monsieur,

Nous venons répondre à votre honorée du 28 écoulé qui nous a été transmise par Monsieur le Syndic, cette question étant du ressort de notre administration puisque de terrain appartient à notre hameau.

Nous vous annonçons que l'autorisation que vous demandez de construire un hangar sur le bord du Lac de Joux pour y réduire votre bateau est accordée, quant à la question de finance, nous réglerons cela ensemble.

Recevez, Monsieur, nos sincères salutations. Pour le Conseil
administratif Le secrétaire: E. Rochat-M.

Que voilà une autorisation bien imprudente, d'autant plus qu'elle ne fixe aucune durée...

16 avril 1891

Monsieur Louis Jaquet fils négociant à Vallorbes
Monsieur,

Vous êtes invité à payer entre les mains du boursier du hameau du Pont la somme de trente francs, imposition prononcée contre vous par le Conseil Général de notre hameau comme indemnité pour le terrain occupé par le hangar construit par vous au dessous de notre village.

Cette somme représente l'indemnité d'une année, soit dès le 5 décembre 1889 au 5 décembre 1890 et doit être versée d'ici à fin courant.

Veillez recevoir, Monsieur, nos salutations...
Pour le Conseil administratif

Le Président: Rochat Le secrétaire: Emile-Rochat-M.

22 décembre 1892

Monsieur Carrard docteur en droit à Lausanne
Monsieur,

Par votre lettre du 16 écoulé vous demandez des renseignements au sujet d'une consultation qui avait été faite à votre

associé Me Paschoud par le hameau du Pont contre le sieur Louis Jaquet fils à Vallorbes.

Avec les pièces que vous avez en mains, nous pouvons ajouter les quelques renseignements suivants.

Le 28 novembre 1889, Mr Louis Jaquet fils à Vallorbes, propriétaire d'un vieux petit bateau à vapeur qui avait été amené sur le lac de Joux et qu'il avait racheté à très bas prix, ayant besoin de la chaudière pour l'installer à Vallorbes, écrivit à notre hameau pour lui demander l'autorisation de construire un hangar sur le bord du Lac de Joux pour y réduire son bateau.

Le 5 décembre de sus dite année, notre administration, supposant qu'il ne demandait qu'à construire un abri pour l'hiver et que au printemps il serait démoli lui répondit ce qui suit:

Nous vous annonçons que l'autorisation que vous demandez de construire un hangar sur le bord du Lac de Joux pour y réduire votre bateau vous est accordée, quant à la finance, nous réglerons cela ensemble, agréez, etc.

Dès lors nous l'avons avisé amiablement à enlever ce hangar et lui avons demandé trente francs de location qui n'ont jamais été payés qu'après poursuites.

Ce hangar a été taxé et cadastré cet automne par la Commission cadastrale au chapitre du hameau du Pont.

Avec le dossier que vous avez en mains, c'est tous les renseignements que nous croyons ajouter si toutes fois autre chose vous est nécessaire, nous nous mettons à votre disposition.

Nous aimerions que cette question puisse se liquider au plus tôt, nous vous prions donc de vous en occuper de suite.

Veuillez recevoir, Monsieur, nos salutations distinguées.

Pour le Conseil administratif:

Le Président:

Le secrétaire: Emile Rochat-Mouquin.

10 janvier 1893

Monsieur Carrard avocat à Lausanne

Monsieur,

Nous vous accusons réception de votre honorée du 30 xbre écoulé concernant la consulte que nous vous avons faite au sujet du hangar Jaquet et venons vous demander conseil sur les questions suivantes.

Vous avez en main le texte de la lettre par laquelle nous avons autorisé Jaquet à construire son hangar sur le terrain du hameau. Cette autorisation de construire ne fixant pas la durée pour laquelle elle est accordée, peut-on demander en tout temps la résiliation de cette autorisation et pour quelle époque pourrait-on tout en résiliant l'autorisation accordée demander l'enlèvement du hangar ainsi que du bateau l'abeille; cette manière de procéder serait-elle préférable à ce que vous nous proposez.?

Au cas que nous arrivions à obtenir l'enlèvement de ce hangar ainsi que du bateau, qui est-ce qui doit faire procéder à cet enlèvement.

Notre dernière lettre vous avisait aussi que ce hangar était cadastré au nom du hameau du Pont.

Votre lettre était adressée à l'administration du hameau du Lieu, ce qui fait qu'elle a fait fausse route.

Salutations ordinaires. Lettre signée par Emile Rochat-Mouquin,
secrétaire.

27 septembre 1893

Monsieur Louis Jaquet fils négociant à
Vallorbes

Monsieur,

Nous vous avisons que nous résillons le bail, ou la location sans bail du terrain du hameau du Pont sur lequel est construit votre hangar.

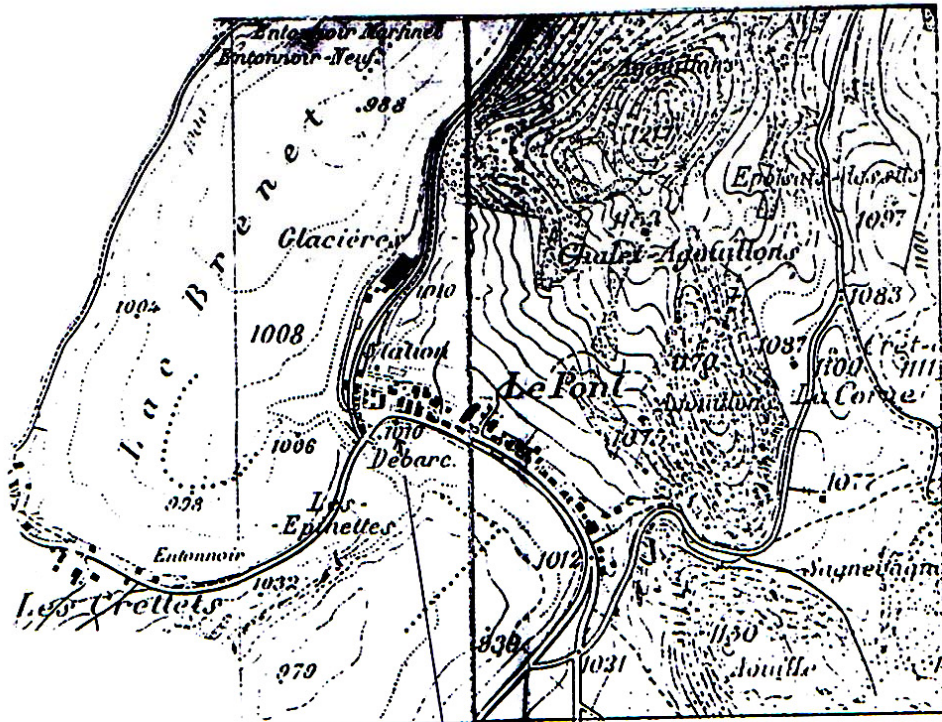
Nous vous signifions définitivement votre congé; avec ordre de rendre la place libre pour le trente-un décembre milhuitcent-nonante trois (31 décembre 1893).

Dès cette date vous ne serez donc plus considéré par nous comme notre locataire, et si vous n'y avez pas pourvu vous-même, nous ferons immédiatement procéder à votre déguerpissement; soit à l'enlèvement du dit hangar et de son contenu par voie d'exécution forcée.

Recevez, Monsieur, nos salutations empressées.

Le Président: Le secrétaire: Emile RoCHAT-Mouquin.

Note: on n'entendra plus parler, ni du hangar, ni de son contenu, c'est-à-dire du bateau l'Abeille, ni du dénommé Louis Jaquet. Il est à croire qu'il s'est enfin exécuté et qu'il a fait disparaître le tout. Dans tous les cas les photos de la fin du XIXe siècle ne signalent plus le hangar, apparition fugitive qui aura pourtant laissé sa trace dans ou sur le cadastre, puisqu'on le découvre sur la carte fédérale au 1/25 000 de 1892, et sur deux photographies au moins du village du Pont de cette époque.



Carte fédérale 1892

Hangar à Jaquet, avec l'Abeille dedans!

La Société de navigation et le village de l'Abbaye

Il y eut tout d'abord l'Abeille, anciennement le Neptun naviguant sur le lac de Bienné. Il arriva au Pont par train spécial le jeudi 21 juin 1888. Mis à l'eau, il ne charriera jamais que son propriétaire, n'ayant pas reçu l'autorisation de circuler, ni de l'Etat de Vaud ni de la Confédération¹.

Ensuite vint le Caprice. Ce second bateau arriva au Pont, aussi par chemin de fer, le jeudi 20 mai 1889. Il fut mis à l'eau le dimanche 23 mai. Ce bateau, acheté par la Sté de Navigation sur le lac de Joux, était destiné à naviguer sur nos eaux jusqu'en 1912. Il fut alors remplacé par le Matin qui cessera lui-même son service deux ans plus tard, en 1914.

Nos communes et nos hameaux, pendant les 25 ans que dura la société de navigation, furent fortement sollicités par la compagnie qui ne connut guère que les chiffres rouges. Ce furent en particulier nos collectivités qui eurent à s'occuper des débarcadères. Le village de l'Abbaye n'échappa pas à ses "devoirs" et mis en place le débarcadère, ou embarcadère, c'est selon, de vers chez Colas.

Le Caprice, aux environs de l'Abbaye, a été photographié maintes fois. Mais la plus belle de ces photos est incontestablement la no 300, éditée par M. Rochat, les Charbonnières et titrée: L'Abbaye - Lac de Joux, - Débarcadère. On la trouvera ci-dessous dans toute sa splendeur!

Les rapports Société de Navigation et hameau de l'Abbaye sont reportés plus loin, d'une part par l'analyse sommaire des divers papiers concernant ce sujet, d'autre part par les documents eux-mêmes. Bonne promenade!



Visible à droite une maison du quartier de vers chez Colas qui disparaîtra on ne sait en quelle année, dans les années vingt ? Le canotage, pour les gens de bonne famille, est non seulement autorisé, mais obligatoire! C'était la belle époque tout de même, et voyez comme il fume, notre cher Caprice...

La Société de navigation et le village de l'Abbaye

Archives du village de l'Abbaye, registre des procès-verbaux

A3

* Demande de construction d'une estacade. Il est aussi fait lecture d'une lettre de M. John Capt notaire au Sentier pour le Comité formé pour la construction d'un bateau à vapeur sur le lac de Joux, lettre sollicitant le Hameau pour que celui-ci se charge de la construction d'une estacade devant servir de débarcadère au bateau. Cette demande est renvoyée à la sanction du Conseil Général. [3^{xi} 1887]

* 29 juin 1888. Construction d'un débarcadère. Il est ensuite décidé en le lieu de soumettre au Conseil général une demande pour la construction d'un débarcadère en bois avec enrochement en pierres au lieu dit en Chez Colas, en 2e lieu de mettre au concours pour faire provisoirement le service des voyageurs dès le bateau à vapeur à la rive avec un petit bateau.

* 4 janvier 1889. Débarcadère, prise d'actions pour bateau à vapeur. Il est décidé de porter trois cents francs au budget pour la construction d'un débarcadère et de faire l'acquisition de cinq actions de cinquante francs de la Société de navigation sur le lac de Joux.

* 12 mai 1889. Débarcadère. Ensuite de convocation du comité pour la navigation sur le lac de Joux, le Conseil administratif de concert avec le dit comité se rendant sur les lieux choisissent en Chez Colas comme emplacement du débarcadère pour le bateau à vapeur.

* 23 mai 1889. Construction d'un débarcadère. Il est déposé sur le bureau un plan pour la construction d'un débarcadère, délibérant il est décidé d'adopter ce plan qui paraît remplir le but; mais vu la difficulté de trouver des ouvriers munis des engins nécessaires pour cette construction, il est décidé d'offrir une somme de trois cents francs à la société de navigation et qu'elle se charge de la construction de ce débarcadère sur l'emplacement choisi par elle soit vers chez Colas.

* 4 juin 1889. Construction d'un débarcadère. Il est donné connaissance d'une lettre de la compagnie de navigation annonçant qu'elle ne peut accepter les trois cents francs offerts pour la construction d'un débarcadère et engage le Conseil administratif à le faire construire elle même en Chez Colas, délibérant il est décidé de faire demander à Henri Rochat et Ct Reymond charpentiers quel prix ils feraient pour cette construction; après les avoir entendus, il est décidé de les charger de cet ouvrage qui devra être fait d'après le plan établi pour le prix de deux cent dix francs toutes fournitures à la charge du Hameau. Ce prix est consenti à la condition que ce travail soit bien exécuté solidement et sous la direction du Conseil administratif; ensuite de cette décision une publication sera faite pour la fourniture d'environ 40 mètres carrés de boudrons en mise publique pour lundi 10 juin à huit heures du soir.

* 21 juin 1889. Débarcadère. Ecrire à la Société de navigation que le débarcadère construit d'après le plan donné étant terminé elle peut en faire la reconnaissance et s'assurer de la solidité.

* 1er mai 1890. Sur une demande du Comité de la navigation sur le lac de Joux, il est décidé de faire quelques petites réparations

au débarcadère.

* 22 août 1890. Sur une demande faite par la société de navigation de l'adjonction de deux pilots d'amarre au débarcadère, il est décidé de rallonger celui ci dans le courant de l'hiver prochain.

* 21 février 1891. Rallongement du débarcadère. Après examen des soumissions pour le rallongement du débarcadère, cet ouvrage est donné pour le prix de douze francs par pilotis à Auguste Rochat charpentier.

* 2 mai 1892. Société de navigation. Il est donné connaissance d'une lettre de la société de navigation sur le lac de Joux annonçant que le service du bateau recommencera le dimanche 8 mai courant.

* 24 mai 1893. Il est décidé de demander à la compagnie de navigation de desservir mieux le débarcadère du village et surtout de compléter l'horaire pour ceux qui ne le touchent pas.

* 29 avril 1896. Reconstruction du débarcadère. Il est donné connaissance d'une lettre du Comité de la société de navigation sur le lac de Joux tendant à savoir si le village de l'Abbaye veut reconstruire son débarcadère démoli par les glaces, afin de pouvoir signaler la localité comme port touché par le bateau. Après discussion il est décidé que le bois nécessaire sera fourni par le Village, les travaux de reconstruction étant mis à la charge de la Compagnie.

* 25 mai 1896. Lettre de la Société de navigation sur le lac de Joux. Il est donné connaissance d'une lettre du Comité de la société de navigation sur le lac de Joux annonçant qu'ensuite du communiqué du Conseil administratif en date du 4 mai écoulé les stations des deux rives du lac ne seront pas desservies par le bateau cet été.

* 15 mars 1897. Débarcadère de chez Colas. Ensuite d'une motion déposée sur le bureau du Conseil général pour la reconstruction du débarcadère de vers chez Colas et renvoyée à l'administration pour préavis, il est décidé avant de faire celui-ci, d'écrire à la Compagnie de navigation sur le lac de Joux quel subside elle ferait au Village pour cette reconstruction et en même temps si elle est disposée à desservir régulièrement ce débarcadère à chaque course, aller et retour, du bateau. A. Guignard secrétaire.

* 20 avril 1897. Société de navigation sur le lac de Joux. Il est donné connaissance d'une lettre du Comité de la Société de navigation sur le lac de Joux avisant que cette Société, vu le déficit de l'année dernière, ne peut faire de subside pour la reconstruction du débarcadère de chez Colas mais s'engage à le desservir régulièrement à tous les passages du bateau; ensuite de cela et après délibération il est décidé de préavisser favorablement au Conseil général pour la reconstruction de ce débarcadère.

* 27 mai 1897. Débarcadère chez Colas. Un concours avait été ouvert pour le ragrandissement du débarcadère de Chez Colas. Mr. le Président constate qu'aucune soumission ne lui a été remise, ensuite de cela il est décidé de faire ce travail à la journée et de charger Mr. Auguste Rochat charpentier à l'Abbaye de diriger les travaux.

* 19 juillet 1897. Rallongement du débarcadère de Chez Colas. Il est donné connaissance d'une lettre du Comité de la Société de navigation sur le lac de Joux demandant le rallongement du débarcadère de Chez Colas, par suite des difficultés qu'éprouve le bateau de l'aborder; il est décidé de faire à la journée un prolongement de 6 mètres.

* 29 juin 1898. Société de navigation. Il est donné connaissance d'une lettre de la Société de navigation sur le lac de Joux demandant le rallongement du débarcadère de Chez Colas; il est décidé après avoir mesuré la hauteur des eaux au dit débarcadère de leur répondre que la hauteur est jugée suffisante pour le service du bateau.

* 25 mai 1901. Service du Caprice. Il est aussi fait lecture d'une lettre du Comité de la Société de navigation sur le lac de Joux annonçant que le service régulier du Caprice commencera le dimanche 2 juin prochain.

* 23 juillet 1901. Débarcadère. Il est fait lecture d'une lettre de la Société de navigation sur le lac de Joux demandant qu'il soit fait quelques réparations au débarcadère de chez Colas; il est décidé que les réparations urgentes seules seront faites cette année.

* 15 avril 1902. Débarcadère. Il est fait lecture d'une lettre du comité de la Société de navigation sur le lac de Joux demandant que le débarcadère de Chez Colas soit mis en bon état pour le service du Caprice commençant le 1er juin prochain; il est décidé de faire le nécessaire.

* 26 mai 1903. Débarcadère de Chez Colas. Il est fait lecture d'une lettre de la Municipalité de l'Abbaye, qui en soumettant un projet horaire demande si le Village est disposé à refaire le débarcadère de chez Colas pour être prêt pour l'inauguration du service de 1903; il est décidé de lui répondre que le village étant dans une situation précaire, on demande que la commune se mette en son lieu et place, et se charge de la reconstruction du débarcadère de Chez Colas.

* 17 mai 1904. Débarcadère de Chez Colas. Il est fait lecture d'une lettre de la Municipalité de l'Abbaye avisant qu'elle va procéder à la reconstruction du débarcadère de Chez Colas et demande que le village veuille bien subsidier ce travail, soit en argent ou en nature; il est décidé de fournir gratuitement les pierres et les matériaux nécessaires pris à la carrière de la Villevée dans l'endroit qui sera désigné.

* 23 mars 1908. Action du Caprice. Il est fait lecture d'une lettre du Comité de la Société de navigation sur le lac de Joux informant que le bateau le Caprice ayant besoin de réparations urgentes, il met en souscription 210 actions privilégiées de 50 francs, après délibération il est décidé de proposer au Conseil général une prise de 4 actions.

* 21 septembre 1908. Les 4 actions de la Société de navigation sur le lac de Joux portant les Nos 13, 14, 15 et 16 entièrement libérées sont déposées sur le bureau, il est pris acte de ce dépôt.

* 10 février 1912. Navigation sur le lac de Joux. Ensuite d'une lettre de M. Jules Guignard notaire au Sentier, il est décidé de déléguer M. Luc Rochat à l'assemblée du 11 courant au Pont, assemblée qui a en vue d'étudier les voies et moyens de rétablir la navigation

sur le lac de Joux au moyen de bateaux à moteur.

Et ce fut tout!



CONSEIL ADMINISTRATIF
DE
L'ABBAYE

Pièces ci-dessous, or chive L'Abbaye, le 19 Xbre 1887
Conseil Général du hameau
de l'Abbaye, BG L'provis et reports

Au Conseil Général de l'Abbaye
Monsieur le Président et Messieurs

Nous venons vous communiquer
une demande de Monsieur John Graft
notaire au Sartier, agissant au nom de la
compagnie formée, pour la construction d'un
bateau à vapeur sur le lac de Joux, demande
tendant à ce que le Hameau, veuille bien, se
charger de la construction d'une estacade
devant servir de débarcadère à ce bateau.

Selon le plan et devis, dressés par
M. l'ingénieur Duvostin le coût de cette
construction serait de 300 fr. mais, nous pensons,
que ce débarcadère, étant fait, au lieu d'être
en bois, cela reviendrait sensiblement
meilleur marché que le chiffre porté en devis
celà, à concurrence de tout autre emplacement
sur le Village, possédant, déjà le terrain
pourrait aussi fournir le bois nécessaire à
cette construction, ce qui par là lui procurerait
une notable économie.

amoyes
dame Sestre
un plan

Nous ne pensons pas que la réalisation
de cette entreprise, soit d'un intérêt général et
procure des avantages immédiats à notre Village
mais nous croyons que nous ne devons pas rester en arrière
des autres localités et en conséquence nous vous prions
de nous autoriser à faire cette construction d'après le
plan déposé à cet effet.

Agriez Monsieur le Président et Messieurs l'assurance
de notre considération distinguée.

Au nom de l'Administration Le Président Le Secrétaire
Paul Guignard Al Guignard

Du 4 juin 1889.

AHA.H1

Conditions sous lesquelles le Conseil
administratif donne en tâche la construction
du débarcadère de Chez Colas

Art. I

Le débarcadère sera fait d'après
le plan établi pour cela; les pilotis devront être
faits à 1,50 m de profondeur

Art. II

Les pièces de bois devront être
soigneusement boulonnées entre elles; l'entrepre-
neur sera sous la direction du Conseil administratif
qui donnera toutes les directions nécessaires pour
assurer la solidité de ce travail.

Art. III

Toutes les fournitures sont à la charge
du Hameau

Qua conditions ci dessus ce travail
est donné pour le prix de deux cents dix francs
à Henri Prochot et Et. Reynmond charpentier
à l'Abbaye

Sentier le 4 Avril 1897.

Au conseil Administratif de l'Abbaye
Monsieur le Président et Messieurs.

Nous avons bien reçu votre
honorée du 23 Mars écoulé, par laquelle
vous nous faites part de votre intention de
reconstruire le débarcadère de votre village
qui a été détruit l'année dernière à la
débacle de la glace et nous demandant
si nous serions disposés de vous accorder
un subside pour aider à sa reconstruction.

Nous regrettons beaucoup de ne pouvoir vous répondre favorablement, mais l'année passée, pour diverses raisons, entraînées par le fait qu'il n'y avait plus de débarcadères intermédiaires entre le Rocheray et le Pont, a été très mauvaise, nous bouclons par un déficit considérable, soit frs 1600 environ.

Par ce chiffre, vous comprendrez facilement les raisons qui nous forcent à ne pas pouvoir vous aider dans votre projet. Nous espérons quand même que vous donnerez suite à votre excellente idée qui nous a été très sensible et nous a donné la preuve de vos bonnes dispositions vis-à-vis de notre petite entreprise, ainsi que du désir d'améliorer les moyens de communications toujours plus nécessaires dans notre petit pays.

Plus tard si notre position financière devient meilleure, vous nous trouverez certainement disposés à vous prêter notre appui financier pour aider à l'entretien de votre débarcadère.

Le projet d'horaire pour 1892 prévoit 8 courses les jours de la semaine et 14 le Dimanche, le Débarcadère de l'Abbaye serait touché à toutes les courses sans exception.

Quand vous aurez pris une décision au sujet de votre projet de reconstruction, vous voudrez bien nous en faire part, cela nous étant nécessaire pour l'établissement définitif de l'horaire.

Dans cette attente, recevez, Monsieur le Président et Messieurs, l'assurance de notre plus grande considération.

Au nom du Conseil administratif de
la Société de Navigation sur le Lac
de Joux

V. Piquet, vice-Président



CONSEIL ADMINISTRATIF

DE

L'ABBAYE



L'Abbaye, le 20 avril 1894

du Conseil général de l'Abbaye

Monsieur le Président et Messieurs

Ensuite de la motion qui a été déposée par M^r Géluy Develay pour la reconstruction du débarcadère de chez Cabas, et renvoyée au conseil administratif pour rapport, suivant le vœu exprimé par le conseil général nous nous sommes adressés au Comité de la Société de navigation sur le lac de Joux pour savoir ses intentions à cet égard. Nous avons reçu sa réponse en date du 4 courant. Comme vous le verrez cette réponse que nous vous soumettons ne donne lieu à aucun espoir de subside; le Comité s'engage seule ment à desservir notre débarcadère régulièrement à chaque passage de bateau.

Malgré cela en considération des services que ce mode de transport peut rendre soit aux habitants de notre village soit aux étrangers qui veulent faire un séjour chez nous, nous proposons :

- 1^o de prendre en considération la motion Géluy Develay et de nous autoriser à mettre au concours la reconstruction du débarcadère de chez Cabas.
- 2^o de voter le crédit de Frs 1000 que nous croyons nécessaires pour cette reconstruction
- 3^o de nous autoriser en plus à ouvrir une souscription publique pour couvrir une partie des frais.

Je prie Monsieur le Président et Messieurs l'assurance de notre considération distinguée
du nom du Conseil administratif.

Le Président :

Louis Guignard

Le Secrétaire,

Al. Guignard

Après avoir fait connaissance
des pièces déposées et étudié
les avantages que pourraient
nous apporter le Bateau
touchant le port à chaque
course comme s'y engage la
compagnie de navigation
soit par le moyen de
transport rapide, soit pour
amener pendant la bonne
saison de nombreux étrangers
et provinciaux dans la localité
et quant à l'industrie
que nous nous abstenons
d'énumérer la commission
unanime décide :

1^{re} De Proposer au Conseil Général
de voter en principe la reconstruction
du débarcadere

2^{de} Qu'il soit fait ensuite une
répartition aux postes de l'arrondissement

Au Conseil Général du Haut-Rhin
de l'arrondissement de Pöschel

M^{re} le Président et Messieurs

La Commission que vous avez chargée d'examiner le Rénouveau du Conseil-Administratif pendant la session du 2^e trimestre de l'arrondissement de Colmar s'est réunie sous convocation le lundi 3 mai 1897, à 8 heures du soir.

Elle est composée de Messieurs Guiguard Jules Bourcier, Guiguard Paul, Heur, Albert, Alfred, Rochat César et Rochat Jules. Lesdits Messieurs ont nommé comme rapporteur Jules Guiguard. Toutes les pièces relatives à cette affaire déposées sur le Bureau par les communes sont lues et la Commission de navigation sur le lac de Joux.

pour que le bateau puisse être
pendant que le coursant
aménagé ce qui empêcherait
de procéder comme d'habitude
à la reconstruction du nouveau
port pour lequel nous invitons
le Conseil-Administratif à présenter
des plans et devis et à déterminer
la manière de le reconstruire
soit par exemple en faisant
une jetée en blocs de pierres
que l'on pourrait prendre en
la carrière de la ville et qui
ne coûterait que le transport et
travaux et facile et en
faisant faire cet ouvrage
l'hiver à la glace qui facilite
beaucoup ce genre de travail.

Unanimité la commission décide de vous proposer
Jules Guiguard rapporteur
César Rochat

Sentier le 27 Avril 1897.

Au Conseil Administratif du Village
de l'Abbaye.

Monsieur le Président et Messieurs.

Le Comité de la Société
de Navigation sur le Lac de Joux, a décidé,
de demander aux localités riveraines, de
bien vouloir reconstruire leurs débarcadères,
~~détruits par la glace~~, l'année dernière.

A cet effet, tout en confirmant notre
lettre, répondant à votre communication
du 23 Mars écoulé, décrivant la
position précaire de notre Société, nous
venons vous demander de bien vouloir
donner suite à votre idée de reconstruire
votre débarcadère.

Pour montrer tout l'intérêt
que nous mettons à cette reconstruction
le Comité a décidé, en principe, de
souscrire pour cela une somme dont le
chiffre serait discuté plus tard avec vous.

En attendant votre réponse, nous
vous prions, Monsieur le Président et Messieurs,
de recevoir l'assurance de notre plus grande considéra-
tion.
En le Comité. J. Fiquet



LAC DE JOUX

Altitude
1008 mètres.

SERVICE D'ÉTÉ

du 29 juin au 15 septembre 1903

HEURE DE L'EUROPE
CENTRALE

Le service se fera en Juin, mais seulement le Dimanche.

TÉLÉPHONE DANS TOUTES LES STATIONS

L'heure de l'Europe centrale avance de 55 minutes sur celle de Paris.

COURSES N°s	1	3	5	7	9	COURSES N°s	2	4	6	8	10
Halte Rocheray . . . (train du Sentier-Brassus)	5.59	10.42	1.45	—	6.10	PORTS					
PORTS						PONT	Dép.	9 ¹⁰	12 ³⁰	2 ¹⁰	4 ¹⁰ 7 ¹⁰
SENTIER-ROCHERAY. Dép.	8 ¹⁰	10 ¹⁰	1 ²⁰	3 ¹⁰	5 ³⁰	Grand Hôtel du Lac de Joux.		9 ¹²	12 ³²	2 ¹²	4 ¹² 7 ¹²
BIOUX.	8 ¹⁰	10 ¹⁰	1 ³⁰	3 ²⁰	5 ⁴⁰	ABBAYE		9 ¹⁵	12 ³⁵	2 ¹⁵	4 ¹⁵ 7 ¹⁵
LIEU Roche Fendue.	8 ²⁰	—	—	3 ³⁰	5 ⁵⁰	LIEU Roche Fendue.		9 ¹⁰	—	2 ¹⁰	4 ¹⁰ 7 ¹⁰
Lieu (train pour Sentier-Brassus.)	9.20	12.39	4.15	—	6.20	Lieu (train pour le Pont)		10.50	1.55	—	6.27
ABBAYE	8 ²⁵	10 ²⁵	1 ³⁵	3 ³⁵	6 ¹⁵	BIOUX.		9 ²⁰	1 ⁰⁰	2 ²⁰	4 ²⁰ 7 ²⁰
Grand Hôtel du Lac de Joux.	8 ³⁵	10 ³⁵	1 ⁴⁵	3 ⁴⁵	6 ²⁵	ROCHERAY-SENTIER. Arr.		10 ⁰⁰	1 ¹⁰	3 ⁰⁰	5 ⁰⁰ 8 ⁰⁰
PONT	8 ⁵⁰	10 ⁵⁰	2 ⁰⁰	4 ⁰⁰	6 ⁴⁰	Halte Rocheray . . . (train pour le Sentier-Brassus)		9.29	12.49	4.26	— 8 ³⁰
					Jusqu'au 1 ^{er} septembre.						Jusqu'au 1 ^{er} septembre.
CHEMIN DE FER											
Le Pont, départ pour Vallorbe .	633	1103	210	641		Le Pont, départ pour le Brassus .	907	1225	353	806	
» arrivée de Vallorbe .	906	1223	346	804		» arrivée du Brassus .	627	1102	208	639	

SOCIÉTÉ
DE
NAVIGATION



SUR LE
LAC DE JOUX

ACTION PRIVILÉGIÉE AU PORTEUR

DE

CINQUANTE FRANCS



ENTIÈREMENT LIBÉRÉE

Sentier, le 15 août 1908.

Le Président :

Philauty

Le Secrétaire :

Frédéric Meylan



LE
Conseil Administratif
DE
L'ABBAYE

L'Abbaye, le 23 mars 1908

au Conseil général du Village
de L'Abbaye
Monsieur le Président et Messieurs

Par lettre du 20 février écoulé le Conseil d'administration du Caprice nous informe que pour pouvoir continuer son service sur le lac de Joux celui-ci a besoin de sérieuses réparations. Le montant au total à fr. 10500. qui seront couverts au moyen d'une souscription de 210 actions privilégiées de fr. 50; La moitié de ces actions est déjà souscrite par les communes de L'Abbaye et du Chérib; nous savons d'autre part que les 2 autres hameaux de notre Commune ont souscrit chacun plusieurs actions.

Considérant les services que rend et rendra encore la navigation sur le lac de Joux et quel recul serait pour notre Village sa disparition nous venons vous proposer:

Autoriser le Conseil administratif à souscrire 1. actions privilégiées de 50 francs de la Société de navigation sur le lac de Joux et faire les versements conformément au bulletin de souscription.

Agreez, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Pour le Conseil administratif:

Le Président
Auguste Bernay

Le Secrétaire
H. Guignard

DOSSIER: le Débarcadère de la Roche-Fendue, près du Lieu, d'après les archives de la Commune du Lieu.

Le registre de procès-verbaux A21 (1885 juillet 4 - 1891 août 31), n'apporte que peu d'éléments à l'histoire de la Société de Navigation. On y lira néanmoins:

25 9bre 1887. Estacade. Monsieur le Syndic dépose sur le bureau une lettre de la Société qui se propose de construire un bateau à vapeur sur le lac de Joux et qui demande à cet effet que la commune se charge de construire une estacade soit débarcadère à la Roche-fendue ou ailleurs afin de desservir le village du Lieu et voisins, et aussi de l'entretenir. Les frais de premier établissement sont estimés à environ 300 francs. Ils seraient de beaucoup réduits si la commune fournissait tout ou en partie les bois nécessaires.

Après discussion, la Municipalité décide de renvoyer cette question au C.C. avec préavis favorable.

Ce préavis a été accepté par le Conseil Communal du Lieu.

3 juin 1889. Débarcadère. Vu le service de navigation qui va commencer sur le Lac de Joux, la Municipalité décide de mettre au concours la construction du débarcadère de la Roche-Fendue.

La comptabilité de la commune du Lieu offrent des renseignements plus nombreux et plus précis. Nous les trouvons dans le registre N 15 (Comptes communaux 1877-1891).

1889:

A Grobet à Vallorbes pour instructions aux allumeurs de réverbères de la Commune (ne concerne pas la navigation 7.50

A Aubert Paul au Lieu pour fourniture de 2½ toises de boudrons à 15 frs la toise pour le Débarcadère de la Roche-Fendue ainsi que pour clous et crosses 42.10

A Jaquet Louis fils à Vallorbes pour fourniture de boulons, clous et rondelles pour le Débarcadère 49.80

A Rochat Ernest au Pont pour la fourniture de clous et tire-fonds pour le Débarcadère 11.40

A divers pour 381 heures de travail pour le Débarcadère soit 90 heures à 55 cent l'heure, 20 à 45 ct et le reste à 40 ct 198.90

A Guignard Henri à l'Abbaye pour 2½ toises de boudrons à 14 frs la toise 35.-

A Aubert maréchal pour ferronnerie diverses pour le Débarcadère 30.35

A Guignard Edouard aux Charbonnières pour 10 journées à 4 frs pour le Débarcadère 40.-

A Barraud maréchal aux Charbonnières pour fourniture de sabots pour les pilotis 20.-

A Meylan Marcelin hôtelier au Lieu pour fourniture de 8 litres de vin à 70 centimes le litre aux ouvriers travaillant au Débarcadère 5.60

1890:

A Rochat Emile aux Charbonnières pour 1 journée à 3 fr 50 pour démonter le Débarcadère 3.50

A Guignard Edouard, pour 2 journées à 3 fr 50 pour démonter le débarcadère 7.-

A Belli entrepreneur, 1er acompte sur les travaux exécutés au Débarcadère 40.-

A Belli entrepreneur, 2ème acompte sur les travaux exécutés au Débarcadère de la Roche-Fendue 100.-

1891:

A Barraud maréchal, pour réparation au triangle et fournitures de ferrures pour le Débarcadère 42.-

(entre parenthèse, le nouveau triangle a coûté 212.-)

A Rochat Auguste charpentier au Pont pour fourniture de crosses et ouvrir l'escalier du Débarcadère de la Roche-Fendue 5.-

A Rochat Ernest négociant au Pont (Bazar) pour fourniture de crosses et de clous 4.60

A Rochat Jér: syndic, courses, fournitures diverses et transport pour le Débarcadère 62.80

A Rochat Auguste charpentier au Pont, 12 pilots à 10 frs pièce et 91 m 80 de moises à 60 cts le m. pour le Débarcadère de la Roche-Fendue 179.-

A Barraud maréchal pour 4 boulons à 1 frs 50 pièce pour le Débarcadère 6.-

A Belli entrepreneur à compte sur les travaux du Débarcadère 85.70

A Belli entrepreneur, solde de paiement déduction faite de 45 frs qui restent en garantie 170.00

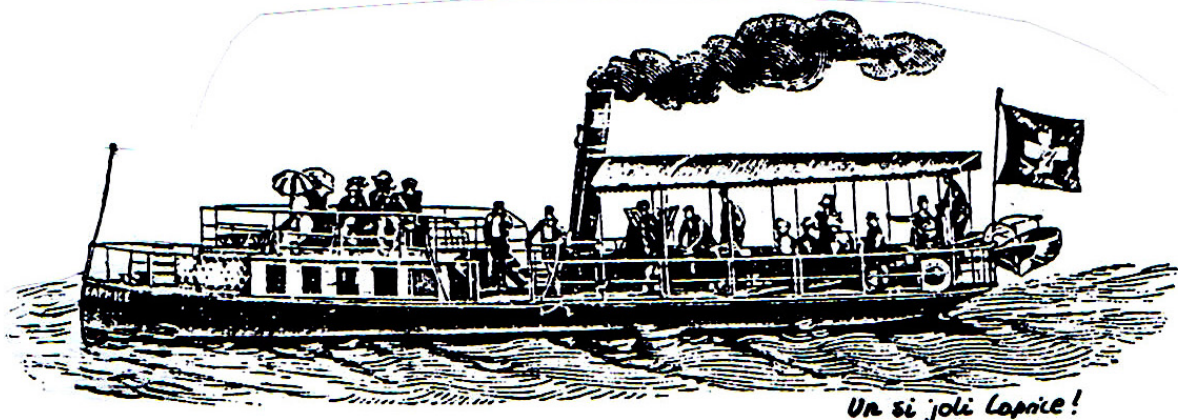
A Belli entrepreneur, avance faite pour reconnaissance du Débarcadère 10.-

Et oublié en 1889, le plus important!

A Meylan Marcelin hôtelier au Lieu pour fourniture de 10 litres de vin offert à la musique (probablement la Persévérante) le jour de l'inauguration du Débarcadère de la Roche-Fendue 10.-

ET VIVE DONC LA SOCIETE DE NAVIGATION A VAPEUR SUR LE LAC DE JOUX. ET LONGUE VIE AU CAPRICE!

Et dommage que les discours de l'époque n'aient pas été gardés! Qui figureraient naturellement dans la présente et passionnante compilation.



Passons au secteur C, correspondance.

Où l'on verra que les rapports entre la Société de Navigation sur le lac de Joux et nos communes, ici par le biais de celle du Lieu, ne furent pas toujours faciles. Chacun défendait fermement ses positions et intérêts. Aussi les solutions à un problème donné n'étaient pas aisées à trouver. Il apparaît, selon toute apparence, que le débarcadère de la Roche-Fendue ne fut jamais réalisé en dur comme ce fut le cas pour le Rocheray et le Pont, versant occidental du lac, mais resta en bois. Jusqu'à preuve du contraire, naturellement. Des photos de ce débarcadère, seul ou avec le Caprice, ne nous sont pas parvenues. En existe-t-il seulement ?

JOHN CAPT
notaire
AU SENTIER

Sentier, le 2 Janvier 1889

A la Municipalité du Lieu

Monsieur le Syndic et Messieurs,

Nous avons l'avantage de porter à votre connaissance que la question de la navigation à vapeur sur le lac de Joux vient de recevoir une solution par la constitution d'une société anonyme au capital de frs 28000.- divisé en 560 actions de frs 50.-

Cette société que nous avons l'honneur de représenter, vient de lier un marché pour l'achat du "Caprice", bateau à hélice d'une construction remarquablement solide et soignée pouvant porter au moins 50 passagers, nombre suffisant pour le moment.

Les journaux vous ayant déjà renseignés sur ce bateau, nous pensons qu'il est inutile d'entrer dans de plus grands détails mais nous ajoutons qu'il a été expertisé tout dernièrement sur notre demande par la Commission technique de notre Canton au double point de vue de l'autorisation nécessaire pour un service public et de la réelle valeur de ce bateau.

Cette commission, composée de M.M. les ingénieurs Lochmann, Gaulis et Guillermin, nous a communiqué son rapport qui conclut en disant que le "Caprice" a été établi dans les meilleures conditions possibles, qu'il est parfaitement outillé et vaut autant que neuf.

Notre intention est de desservir régulièrement les localités riveraines qui nous donneront leur appui par une souscription suffisante d'actions et par l'engagement de construire et entretenir les embarcadères dont elles auront besoin.

L'an passé et ensuite des demandes qui vous furent faites, vous avez déjà étudié la question d'établir un embarcadère pour votre localité.

Aujourd'hui nous vous avons exposé ce qui précède pour que vous puissiez travailler en parfaite connaissance de cause, et nous vous prions de nous donner réponse dans le courant du présent mois de Janvier, car cette époque est des plus favorables pour examiner l'affaire sur le terrain et exécuter les travaux à bon marché.

Notre Conseil d'administration a délégué pour cet objet trois de ses membres, savoir: M. Benj. Lecoultre et le soussigné.

Veuillez agréer, Monsieur le Syndic et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Au nom du Conseil d'administration de la Société de navigation sur le lac de Joux.

Le Vice-Président:
J. Jérémie Rochat

Le secrétaire:
J. Capt

Solliat, le 4 septembre 1889

Monsieur le Syndic de la Commune du Lieu

Monsieur

Ensuite de décision du Conseil Administratif de la Société de Navigation sur le lac de Joux, j'ai l'avantage de porter à votre connaissance que les objets ci-après désignés doivent être placés sur l'embarcadère qui dessert le village du Lieu, afin de vous conformer aux dispositions de la loi fédérale sur la matière: ces objets doivent être procurés aux soins et aux frais de votre Commune.

1o Une lanterne avec verre rouge (modèle spécial), à prendre chez Mr. Block Raymond au Sentier pour le prix de frs. 8.-

2o Un pieu porte fallot placé au bout de l'embarcadère, indépendamment des pilots d'abordage.

3o Une planche d'abordage d'au moins 50 centimètres de largeur, munie d'une chaînette ou corde servant à la retirer du bateau.

4o Une planche d'affiche placée sur l'embarcadère avec les dimensions de 70 centimètres de largeur sur 50 d'hauteur, soit grandeur de l'affiche rouge.

5o Une perche à crochet placée du côté extérieur des barrières.

Comptant sur votre dévouement, nous vous présentons, Monsieur le Syndic, nos sincères salutations.

Pour le Comité administratif:

Jules C. Capt

Ad. délégué.

Solliat, le 13 septembre 1889

Monsieur le Syndic de la Commune du Lieu

Monsieur,

J'ai l'avantage de porter à votre connaissance que l'embarcadère de la station de Roche fendue devient difficile pour aborder, vu la baisse constante des eaux du lac. Il est nécessaire qu'un jeune garçon se trouve présent sur l'estacade lors du passage du bateau, afin de recevoir la corde et la fixer aux pilots.

Veuillez s.v.p. en prendre note et recevoir, Monsieur le Syndic, mes salutations empressées.

L'administrateur délégué:

Jules C. Capt.

Le 16 septembre 1889

A la Société de Navigation sur le lac de Joux

Messieurs

En réponse à votre honorée du 13 ct, nous avons l'avantage de vous dire que nous aimerions une fois pour toutes

qu'une convention régulière déterminât qu'elles sont exactement les prestations de la Commune du Lieu pour ce qui concerne l'estacade de la Roche-fendue. Dès l'origine il a été entendu que la Compagnie nous demandait de construire l'estacade et de l'entretenir, mais rien de plus; successivement on nous demande tantôt une nouvelle chose, tantôt une autre. Vous conviendrez, Messieurs, qu'il n'est pas possible d'admettre ces procédés.

Si l'estacade a besoin de modifications en ce qui concerne soit les pilots d'amarre, soit l'abordage, nous sommes prêts à y mettre la main. Mais quant à fournir un employé à chaque passage du bateau pour recevoir la corde, c'est à quoi nous ne pouvons nullement consentir.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Pour la Municipalité:

Samuel Rochat

Le Solliat, le 19 septembre 1889

A la Municipalité de la Commune du Lieu

Messieurs,

En réponse à votre lettre du 16 ct, nous pensons que votre commune doit entretenir convenablement l'estacade de la Roche fendue dans ce sens qu'il soit possible d'amarrer le bateau à vapeur sans danger pour l'équipage et pour les passagers. Les pilots d'amarre étant maintenant si élevé au dessus du niveau de l'eau que l'amarreur ne peut passer la corde par dessus; il est nécessaire de porter remède à cet état de choses. Voici ce que nous avons pensé vous proposer afin d'éviter l'envoi d'une personne à tous les passages du bateau. Mettre une forte traverse ronde boulonnée aux quatre pilots d'amarrage à environ un mètre au dessus du niveau actuel du lac. Cette traverse relierait intérieurement les quatre pilots (voir le croquis) et permettrait de passer la corde depuis le bateau et le fixer sans danger à l'estacade.

Il est aussi nécessaire de remplacer le pilot cassé, ainsi que de faire une planche d'abordage avec des liteaux cloués au travers pour empêcher le glissement du pied, de même qu'une barrière ou appuie mains y attenante.

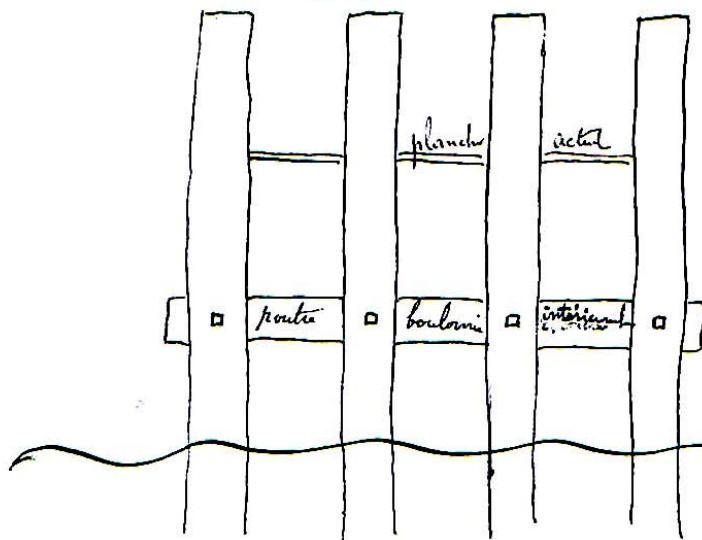
Nous laissons à vos bons soins, Messieurs, la tâche d'arranger la chose aussi promptement que possible; car nous serons forcés, bien à regret, de cesser momentanément de toucher l'estacade sitôt que nous y verrons un danger sérieux.

Agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Pour le Comité de navigation:

l'administrateur délégué:

Jules C. Capt



Les boudes ne doivent pas
être saillies en dehors des
pilots d'abordage. La tête doit
être incrustée dans le bois
Crainte des irrégularités dans
le bordage du bateau.

Société de Navigation
sur le
LAC DE JOUX

Sentier, le 18 avril 1890

Monsieur J.J. Rochat, syndic de la Commune du
Lieu

Monsieur,

Nous avons l'avantage de porter à votre connaissance que la Cie de Navigation commensera le service d'été le 1er Mai prochain. A cet effet nous prenons la liberté de vous prier de faire le nécessaire afin de mettre le débarcadère des Roches Fendues en état de service. Nous espérons que malgré les graves avaries qu'il a subies cet hiver, vous pourrét être prêt pour l'époque ci-dessus indiquée. S'il en était autrement, veuillez s.v.p. nous le faire savoir au plus tôt afin que nous puissions l'indiquer sur les horaires qui seront imprimés très prochainement.

Agréez, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Jules C. Capt, ad: délégué

Le 19 avril 1890

A Monsieur Jules C. (?) Capt délégué de la Cnie de Navigation

Monsieur,

En réponse à votre honorée du 18 ct concernant le rétablissement du débarcadère de la Roche-Fendue, nous avons l'avantage de vous informer que la réparation de cette estacade ne pourra être faite pour le 1er mai prochain; mais nous espérons qu'elle le sera prochainement si toutefois elle est réparable.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Pour la Municipalité:

Samuel Rochat

Le 29 mai 1890

Au Comité de la Société de Navigation sur le lac de Joux

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'avantage de vous informer que dans sa séance du 24 mai et le Conseil Communal de la commune du Lieu a décidé de reconstruire le Débarcadère de la Roche-Fendue et de faire à cet effet une jetée en pierre offrant toutes les garanties de solidité possibles à la condition que la Compagnie de Navigation se charge pour l'avenir de l'entretien de ce débarcadère.

En conséquence nous venons vous prier de bien vouloir nous renseigner si vous voulez souscrire à cette condition.

Veuillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Pour la Municipalité: Samuel Rochat

Société de Navigation
sur le
LAC DE JOUX

Sentier, le 31 mai 1890

A la Municipalité de la Commune du Lieu

Monsieur le Syndic et Messieurs,

En réponse à vos communications du 29 courant, nous avons le regret de vous annoncer que notre société ne saurait prendre à sa charge aucun frais d'entretien de débarcadère.

Notre société est, avant tout, une oeuvre d'utilité publique officiellement reconnue en cette qualité par les autorités supérieures de notre pays; le public en est satisfait en raison des services qu'elle rend par la facilité des communications rapides et à bon marché entre les différentes localités riveraines de notre lac, ce qui a également pour effet d'attirer dans notre Vallée un nombre croissant de touristes et de gens qui désirent passer la belle saison à la montagne.

C'est vous dire, Monsieur le Syndic et Messieurs, que notre entreprise continue à mériter l'appui moral et financier des autorités communales qui ne lui a certainement pas fait défaut jusqu'ici, nous nous plaignons à le reconnaître.

En entrant dans vos vues alors même qu'il n'en résulterait probablement qu'une minime dépense annuelle, du moment que vous voulez construire aux Roches-fendues une estacade suffisante offrant toutes les garanties possibles de solidité, nous créerions là un antécédent gros de responsabilité & qui pourrait entraîner la ruine de notre entreprise.

Dans l'espoir que vous nous comprendrez et que vous mettrez promptement & courageusement la main à l'oeuvre, nous vous présentons, Monsieur le Syndic et Messieurs, les assurances de notre considération bien distinguée.

Société de Navigation sur le lac de Joux

Le Président:
Alfred Meylan

Le Secrétaire:
J. Capt

Société de navigation
sur le
LAC DE JOUX

Sentier, le 18 juin 1891

Monsieur le Syndic de la Commune du Lieu,
Monsieur,

Je reçois à l'instant la communication ci dessous transcrite dont veuillez svp prendre connaissance et en faire bon usage: du Voyer au Président de la Société de Navigation au Sentier.

"Par son office du 12 juin dernier, le Département des Travaux Publics me charge de vous faire savoir que l'estacade du Bas des Bioux est en mauvais état et que la Commune du Lieu n'a pas muni d'une barrière l'estacade qu'elle a fait construire; en conséquence vous êtes invités à faire exécuter les travaux nécessaires pour rendre ces estacades en bon état dans le plus bref délai possible, à défaut de quoi le Département se verra obligé de demander la suspension du service pour ces deux localités"

Salutations d'usage.

Veuillez m'adresser réception de la présente par retour du courrier.

Recevez, Monsieur, l'assurance de toute ma considération.

Alfred Meylan psdt

Société de Navigation
sur le
LAC DE JOUX

Sentier, le 24 juin 1890

A la Municipalité de la Commune du Lieu

Monsieur le Syndic et Messieurs,

Sans réponse à notre lettre du 31 mai concernant l'embarcadère du Lieu, notre Conseil d'administration a, dans sa dernière séance, constaté ce qui suit:

Ensuite de notre lettre du 2 janvier 1889 & sur décision de votre Conseil Communal vous avez construit dans de bonnes conditions un embarcadère au bas de la Roche fendue.

Malheureusement que pendant l'hiver dernier cet embarcadère a été fortement endommagé au moment des grands froids par le mouvement des glaces.

Au lieu de le réparer comme cela s'est pratiqué ailleurs, vous l'avez fait démolir sous prétexte que vous aviez l'intention de le reconstruire en pierre, ce qui n'a pas eu lieu.

Dans cette situation, le port du Lieu n'étant pas abordable, vous nous avez ainsi mis dans l'impossibilité de le desservir & d'accomplir la principale mission que s'est tracée notre société, à savoir de desservir aussi bien que possible les deux rives du lac de Joux.

A ce sujet de vives plaintes se sont déjà élevées dans le public de toutes les localités intéressées à la bonne réussite de cette oeuvre d'utilité publique bien constatée, officiellement reconnue, & l'on se demande de tous côtés ce que signifie cet état de choses fâcheux sur lequel nous avons déjà à diverses reprises attiré votre bienveillante attention, soit verbalement soit par lettre.

Aujourd'hui que la saison est déjà bien avancée & que les conséquences résultant de votre inertie se font de plus en plus sentir, il importe que les responsabilités soient nettement définies & que la société de navigation du lac de Joux ne puisse être accusée d'indifférence ou d'imprévoyance.

C'est pourquoi nous sommes, bien à regret, forcés de vous adresser la présente lettre de protestation et de vous mettre en demeure de réparer convenablement & sans plus de retard l'embarcadère du Lieu afin que notre bateau puisse desservir ce port.

Dans l'espoir que notre démarche toute amicale aura un plein succès, nous vous présentons, Monsieur le Syndic et Messieurs les municipaux, les assurances de notre parfaite considération.

Société de navigation sur le lac de Joux

Le Président:
Alfred Meylan

Le Secrétaire:
J. Capt

30 juin 1890

Au Comité de la Société de Navigation sur le lac de Joux

Monsieur le Président et Messieurs,

En réponse à votre honorée du 24 juin et au sujet de la reconstruction du Débarcadère de la Roche-Fendue, nous avons l'avantage de vous informer que dans sa séance du 28 ct. la Municipalité du Lieu, considérant qu'elle ne peut donner suite à la décision prise de construire une jetée en pierre servant de débarcadère, attendu que les conditions d'entretien auxquelles cette décision était liée ne sont pas remplies et voulant néanmoins faire son possible pour faciliter le rétablissement du Débarcadère de la Roche-Fendue tout en se conformant aux décisions du Conseil Communal, décide d'offrir à la Compagnie de Navigation une finance de Cinq cents francs et la latitude d'employer tout ce qui reste de l'ancienne estacade pour que cette Compagnie se charge de la reconstruction et de l'entretien futur du Débarcadère qu'elle pourra juger à propos de construire, estacade en bois... flottant ou autre.

Dans l'espoir que vous accepterez notre offre et que votre compagnie comprendra qu'il est tout dans son intérêt de prendre cette affaire en mains, nous vous présentons, Monsieur le Président et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Au nom de la Municipalité:

Le syndic:
J.J. Rochat

Le secrétaire:
Samuel Rochat

Société de Navigation
sur le
LAC DE JOUX

Sentier, le 3 juillet 1890

A la Municipalité de la Commune du Lieu

Monsieur le Syndic et Messieurs,

Prenant en considération les bonnes dispositions que vous manifestez en votre honorée du 30 juin touchant la reconstruction du débarcadère de la Roche fendue, notre conseil d'administration réuni hier au soir a pris les décisions suivantes:

1o Attendu que la saison paraît trop avancée pour une construction neuve en roc qui, avec tous ses accessoires, prendra beaucoup de temps, la société de navigation rétablira provisoirement & à ses frais par les moyens qui lui conviendront, le débarcadère de la Roche Fendue moyennant que la commune du Lieu lui abandonne gratuitement tous les vieux bois provenant de l'ancien & lui fournisse sur plante les pilots & autres pièces de bois nécessaires pour la consolidation & l'amarrage, à prendre dans les forêts avoisinantes le débarcadère.

2o Quant à une construction nouvelle, la société propose les deux alternatives suivantes sur lesquelles le choix est laissé à la Commune du Lieu:

a Construction d'un débarcadère en moellons présentant toute la solidité voulue par la société ou ses ayant-droit moyennant subvention communale de frs 1000.- à payer une fois pour toute par la commune du Lieu qui, pour l'entretien des pilots & autres boiseries nécessaires fournira gratuitement le bois sur plante à prendre dans ses forêts avoisinant le débarcadère.

b Construction de ce même débarcadère par la Commune du Lieu, tous frais à sa charge.

Entretien à charge de la Société ou de ses ayant droit moyennant que la dite commune fournisse également pour cet entretien les bois nécessaires à prendre dans les dites forêts.

Nous attendons votre réponse par l'un des premiers courriers & nous vous présentons, Monsieur le Syndic et Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Le Président:

Alfred Meylan

Le secrétaire:

J. Capt

23 juin 1891

A Monsieur Alfred Meylan Président de la Société de Navigation au Sentier

Monsieur,

Répondant à votre honorée du 18 ct. concernant les barrières de l'estacade du Lieu, nous avons l'avantage de vous informer que le Conseil Communal de la commune du Lieu a voté la reconstruction du Débarcadère de la Roche-Fendue, en se déchargeant de toute condition d'entretien et de réparation pour l'avenir; et d'autre part nous estimons que la chaussée aboutissant à l'estacade est assez large pour que la circulation puisse s'y faire sans danger.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de notre considération distinguée.

Au nom de la Municipalité:

Le syndic:

Jules-Jérémie Rochat

Le secrétaire:

Samuel Rochat

SYNDIC
de la
Commune du Lieu

Charbonnières, le

189

Monsieur Rochat Ate charpentier au Pont se charge de planter 12 pilotis pour la pateforme du débarcadere du Lieu aux conditions suivantes:

1o Il prend le bois sur pied, bois qui sera marqué par le forestier.

2o Ce bois sera de dimensions convenables et qui permettre d'enfoncer les pilots de 4 mpètres en terre (noté 5 mètres au crayon).

3o Ils seront plantés sur la direction et la surveillance de l'administration.

4o Ils arriveront à environ quatre vingt centimètres au dessus de la petite jetée en pierre.

5o Ils seront reliés par des moises et longines et croisillons si l'administration le trouve à propos.

6o Ce travail sera rait d'après les règles de l'art.

7o Le prix de chaque pilotis est convenu à dix francs rendu planté et parachevé.

8o Les longines, moises et croisillons à soixante centimes le mètre courant.

9o La Commune fournit le bois sur pied, et la fermente.

10o Ce travail sera fait immédiatement.

Auguste Rochat charpentier.

3 juillet 1,91

Au Conseil d'Administration de la Société de Navigation sur le Lac de Joux

Monsieur le Président et Messieurs

Monsieur le Président en date du 24 juin écoulé avait déjà eu soin de dégager la responsabilité de la Cie de Navigation au sujet de l'absence de barrières à l'Estacade du Lieu; mais aujourd'hui, vous venez rencherir sur les déclarations présidentielles et nous rendre responsables, nous.

Puisque on veut à toute force faire de l'Administration du Lieu le bouc émissaire de tous les forfaits et accidents, nous avons bien l'honneur de vous dire qu'il vous est loisible de toucher ou de ne pas toucher le port du Lieu, cela portant très peu préjudice à la communauté.

Agréez, Monsieur le Président et Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Pour la Municipalité:
Samuel Rochat secrétaire.

Entre la Commune du Vieux représentée par son syndic [1890] et M^r Belli, négociant du Caprice il a été passé 17/11 la convention suivante :

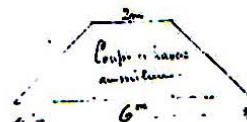
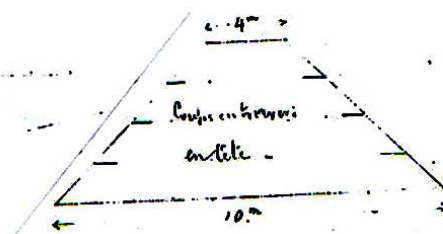
- 1^o M^r Belli s'engage à faire entièrement l'estacade de la Roche-fendue à l'entière satisfaction de l'Administration, et au prix de trois francs par mètres cube.
- 2^o Un plan sera fourni à l'entrepreneur pour la coupe en long et en travers.
- 3^o L'estacade sera faite en gros blocs et qui puissent résister aux vagues, au retrait & à la débâcle des glaces.
- 4^o La longueur sera d'environ 117^m à partir du rivage; La largeur sera de deux mètres au dessus et la largeur maximum au fond (proportionnelle à celle-ci) en donnant au talus une inclinaison de 1/51. La hauteur partira du bas à l'étr pour arriver en tête à hauteur de la plate-forme ancienne, soit environ quatre mètres du fond.
- 5^o Le mûrage comprendra ainsi le massif émergeant au dessus du fond, d'après le plan.
- 6^o La tête de la jetée sera faite avec tout le soin possible, en gros blocs bien ajustés et présentant les garanties désirables. Elle présentera en arrière un fruit suffisant conforme à la coupe en long.
- 7^o Le travail sera terminé pour le 1^{er} avril 1891 et garanti une année. Si il y avait un retard et qu'elle ne fût pas prête pour l'ouverture du service du bateau, la Municipalité pourra la faire achever aux frais de l'entrepreneur & cela sans avancement.
- 8^o Il sera fait à l'achèvement du travail, et pour garantie, une retenue du dix pour.

Belli Récolt)

Le traité est en date du 17 de ce mois 1890.

- Estacade du Vieux -

Coupe en long



Société de navigation
sur le
LAC DE JOUX

Altitude: 1008 mètres

Sentier, le 15 II 1902

Monsieur le Président - Messieurs les
Membres de la Municipalité du Lieu.

Messieurs,

Dans son assemblée du 14 février 02 le Conseil d'Administration de la Société de Navigation sur le lac de Joux a décidé de continuer le service du lac pendant l'été prochain.

À cet effet et pour offrir à la population de la Vallée et aux nombreux étrangers qui viennent visiter notre charmant pays, le plus d'attractions possibles, notre Conseil a décidé de s'adresser à la Commune du Lieu, afin de la prier de bien vouloir faire réparer le débarcadère des Roches & permettre ainsi au Caprice de toucher le port le plus joli, le plus pittoresque de notre petit lac. Les frais apportés à cette réparation seraient très minimes et nous venons par la présente vous prier, Messieurs, d'examiner la question et de répondre à notre désir.

Veuillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, l'assurance de toute notre considération.

pour le Conseil d'Administration Albert
LeCoultré secrétaire

Société de navigation
sur le
LAC DE JOUX

Altitude 1008 mètres

Sentier, le 5 mars 1902

A la Municipalité du Lieu

Monsieur le Syndic - Messieurs

Nous avons bien reçu en son temps votre honorée du 24 février écoulé, par laquelle vous nous avisez que vous avez voté frs 50.- pour réfection du débarcadère du Lieu.

Nous voyons avec plaisir que vous comprenez l'importance de remettre en état ce débarcadère, et prenons acte de votre offre avec remerciements, nous réservant d'aller sur les lieux examiner le coût de ce travail, avec l'intention bien arrêtée de faire tout notre possible pour arriver à ce résultat, afin de rendre complète la navigation sur le lac de Joux.

Avec Considération distinguée.

Pour le Conseil: Emile Baud, président.

Notes sur la Société de Navigation des lacs de Joux

Relevés effectués aux archives communales du Chenit le 11/10/1999

A26, p. 290, du 12 I 1889. Bateau à vapeur.

Lu une lettre du comité de la Société pour la navigation à vapeur sur le lac de Joux informant la municipalité de l'acquisition du bateau à vapeur "Le Caprice" et demandant qu'elle étudie de concert avec les délégués de la Société la construction d'un nouveau embarcadère près de la tête du lac. Renvoyé à la section des bâtiments pour examen, étude et rapport, de concert avec le comité demandeur.

C, lettre du 2 janvier 1888, en réalité du 2 janvier 1889.

John Capt, notaire au Sentier

Sentier, le 2 janvier 1888/1889

A la Municipalité du Chenit

Monsieur le syndice et Messieurs,

Nous avons l'honneur de porter à votre connaissance que la question de la navigation à vapeur sur le lac de Joux vient de recevoir une solution par la constitution d'une société anonyme au capital de frs. 28 000.- divisé en 560 actions de chacune frs. 50.-

Cette société que nous avons l'honneur de représenter, vient de lier un marché pour l'achat du "Caprice", bateau à hélice d'une construction remarquablement solide et soignée pouvant porter au moins 50 passagers, nombre suffisant pour le moment.

Les journaux vous ayant déjà renseignés sur ce bateau, nous pensons qu'il est inutile d'entrer dans de plus grands détails, mais nous ajoutons qu'il a été expertisé tout dernièrement sur notre demande par la Commission technique de notre canton au double point de vue de l'autorisation nécessaire pour un service public et de la réelle valeur de ce bateau.

Cette Commission composée de MM. les ingénieurs Lochmann, Gaulis et Guillermin, nous a communiqué son rapport qui conclut en disant que le "Caprice" a été établi dans les meilleures conditions possibles, qu'il est parfaitement outillé et vaut autant que neuf.

L'an passé & ensuite des demandes qui furent formulées à nos communes, vous avez eu l'obligeance de faire construire un petit débarcadère au droit de l'hôtel Bellevue appartenant à M. Dido.

Nous avons constaté que si cet embarcadère peut suffire dans une certaine mesure à la localité du Rocheray, il n'en est pas de même pour les localités qui sont plus éloignées du lac, en sorte que nous avons le devoir de les satisfaire dans la mesure du possible.

C'est dans ce but, Monsieur le Président et Messieurs, que nous vous demandons de vous charger de la construction et de l'entretien d'un embarcadère suffisant à construire aussi près de la tête du lac que possible, sur l'emplacement que nos délégués voudront bien choisir de concert avec les vôtres.

Nous devons constater qu'en général notre entreprise est bien vue du public qui comprend parfaitement qu'il s'agit-là d'une question d'utilité publique méritant l'attention & l'appui des autorités et dont le principal but consiste à développer nos communications pour arriver plus tard à la continuation de la ligne Pont-Vallorbe tant désirée par la population.

Il importe que votre décision intervienne aussi tôt que possible, car le moment est des mieux choisis pour examiner cette affaire sur le terrain & pour faire les travaux à bon marché.

Notre conseil d'administration a délégué pour cet objet trois de ses membres, savoir M. Benjamin Lecoultré & le soussignés.

Veillez agréer, Monsieur le syndic et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Au nom du Conseil d'administration de la Société de navigation sur le lac de Joux:

Le Vice Président:

Jules-Jérémie Rochat

Le secrétaire:

John Capt.

A26, p. 372, du 25 mai 1889. Débarcadère du Rocheray.

La section des domaines et bâtiments communique aussi à la Municipalité un plan pour la construction d'un débarcadère à construire éventuellement au lieu dit "Les Fuvettes" rière le Rocheray et que réclame le comité pour la navigation à vapeur sur les lacs de la Vallée. Après une assez longue discussion sur cette question, la Municipalité décide qu'il y a lieu d'attendre le résultat des essais de navigation à vapeur qui vont avoir lieu sur notre lac et voir si la construction d'un deuxième débarcadère s'impose avant que d'autoriser cette construction.

C, lettre du 1er juillet 1889.

John Capt notaire au Sentier

Sentier, le 1 Juillet 1889

Monsieur le Syndic et Messieurs,

Vous êtes nantis pour en délibérer ce jour, d'une demande de notre compagnie de navigation sur le lac de Joux touchant les embarcadères destinés au service public de notre commune.

Pour aujourd'hui il n'est question que de l'embarcadère du Rocheray construit l'an passé ensuite du projet Choberg et sur la demande de celui-ci.

Ensuite des expériences faites à ce jour, il est reconnu que ce petit embarcadère, établi à titre provisoire, est insuffisant et dangereux pour le public, qu'il est beaucoup trop court pour les besoins actuels et que la direction qui lui a été donnée est des plus désavantageuses.

Ayant appris que vous aviez l'intention de le modifier, nous estimons qu'il est de notre devoir de vous donner quelques conseils fondés sur les expériences que nous venons de faire.

Après avoir examiné cette affaire de près, nous sommes obligés de vous faire observer combien les matériaux dont cet embarcadère est composé sont défectueux sous tous les rapports si l'on veut faire quelque chose d'utile, de durable et offrant toute sécurité au public, c'est pourquoi une construction nouvelle remplirait certainement mieux les trois buts principaux ci-dessus indiqués sans que la dépense en soit plus considérable.

Permettez-nous également de vous rendre attentifs au fait que les autres débarcadères du lac de Joux sont déjà ou seront construits dans les meilleures conditions et en conformité du dernier plan que nous vous avons remis, tenant compte, dans la plus large mesure possible, des hautes et basses eaux; il nous paraît donc que la commune du Chenit ne saurait rester en arrière sans attirer sur elle des observations défavorables, alors surtout

qu'il s'agit-là d'une oeuvre rendant de réels services au public et faisant plaisir à tous ceux qui ont pu en user jusqu'ici.

Nous nous tenons à votre disposition pour toute explication ou autre renseignement que vous pourriez désirer.

Et nous vous présentons, Monsieur le Syndic et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Au nom du Conseil d'administration de la Société de navigation sur le lac de Joux.

M. Capt

Alfred Meylan

John Capt

A26, p. 392, du 1er juillet 1889. Débarcadère du Rocheray.

Il est donné connaissance d'une lettre du conseil d'administration de la Société de navigation à vapeur sur le lac de Joux réclamant l'établissement d'un embarcadère convenable et suffisant en lieu et place de celui déjà construit au Rocheray. Messieurs les délégués de ce conseil admis en séance donnent de nouveaux renseignements à ce sujet puis la Municipalité délibère, charge et autorise sa section des bâtiments de suivre à cette construction en s'entourant au préalable de toutes les données nécessaires.

A26, p. 446, du 31 octobre 1889. Débarcadère du Rocheray.

A la suite d'une discussion soulevée par un membre de la municipalité au sujet de l'embarcadère du Rocheray, celle-ci décide d'inviter la section des forêts qu'elle ait à faire terminer au plus tôt et au mieux cet embarcadère pour en faire ensuite la remise définitive et déjà avant le prochain hiver à la Société de navigation à vapeur pour les lacs de la Vallée.

A26, p. 496, du 8 février 1890, débarcadère du Rocheray.

A la suite d'une communication faite à la Municipalité par la section des bâtiments, celle-ci est chargée de faire la remise officielle et définitive à la Société de navigation à vapeur des lacs de Joux du débarcadère du Rocheray maintenant entièrement terminé.

Le secrétaire est chargé d'inviter la Société de navigation de déléguer à cet effet ses mandataires pour le samedi 15 février à 4 heures du soir sur les lieux pour recevoir cette construction de la section.

C, lettre écrite quelques jours après et comportant exactement les mêmes termes.

A26, p. 502, du 22 février 1890, débarcadère du Rocheray.

Il est donné lecture d'une lettre de M. Jules-César Capt au nom du Comité pour la navigation sur le lac de Joux par laquelle cette société refuse de reconnaître et d'accepter la remise du débarcadère du Rocheray. M. le Syndic dépose en outre le délibéré du Conseil communal relatif à cette question, de même que le rapport et les lettres à lui remises par M. le secrétaire du Conseil communal concernant le même objet.

La Municipalité, vu la prétention de la Société de navigation et le crédit versé par le Conseil communal pour cette construction qui est déjà considérablement dépassé, décide de mandater (?) le Conseil de la question à la première séance.

Conseil communal, assemblée du 2 novembre 1890, débarcadère du Rocheray.

M. Ls. Ed. Piguet rapporte sur cette question au nom de la

majorité de la commission. Il conclut comme suit: En résumé la majorité de votre commission vous propose de laisser la question de l'entretien du débarcadère du Rocheray sans changement, réservant les droits de la commune vis à vis de la compagnie sur cette question, eu égard aux services publics rendus et des bénéfices réalisés par elle.

La minorité aurait voulu pouvoir accepter la proposition de la Municipalité de remettre le débarcadère à la Société de navigation et en décharger entièrement l'administration communale, quitte à celle-ci d'accorder à la Société une petite subvention annuelle, toutefois elle ne fait pas de propositions formelles.

La discussion est ouverte. Un membre, M. Frédéric Grandjean propose que les frais de cet entretien soient partagés par égales portions entre la Sté de navigation et l'autorité communale. Cette proposition étant appuyée, elle est mise en discussion.

La discussion générale étant close, on procède à la votation. Le Conseil admet les conclusions de la majorité de la commission par 19 voix contre 18 par assis et levé. L'appel nominal étant demandé, 22 voix adoptent les conclusions, 20 les repoussent. Elles sont donc votées et il n'y a pas de vote sur les autres propositions.

A27, p. 157, du 13 décembre 1890. A la demande du comité de la Société de navigation, la Municipalité autorise cette société à placer des pièces (étais) à ses frais dans le but de préserver le débarcadère du Rocheray contre les glaces au moment de la débâcle.

A35, du 12 février 1912, Société de navigation.

Il est pris acte d'une convocation pour assemblée au Pont le 11 courant ayant pour but la reconstitution d'une Sté de navigation pour le lac de Joux.

A36, du 15 juin 1912, course de la Municipalité à Ste-Croix!

A36, du 21 octobre 1912, Société de navigation.

Il est passé à l'ordre du jour sur une demande de souscription d'actions en faveur de la Société de navigation sur le lac de Joux.

LE CAPRICE ET LA NAVIGATION DANS LA LITTÉRATURE COMBIÈRE

Dans un de mes précédents écrits, je parlais de l'exploitation de la glace et de la navigation à vapeur, comme de deux éventualités que l'avenir se chargerait de réaliser. Une société genevoise a demandé la concession de l'exploitation des glaces de nos lacs et construisait une glacière en automne 1879. La navigation à vapeur est maintenant à l'état de projet.

La Vallée de Joux, notice, par Lucien Reymond, seconde édition, Lausanne, 1887, p. 133.

L'établissement du chemin de fer arrivant jusqu'au Pont fit naître aussitôt l'idée d'utiliser la navigation du lac de Joux, pour ajouter un service à celui des postes.

Un premier essai fut fait avec le bateau à vapeur l'*A-beille*, réparé en vue de la navigation sur notre lac ; mais ce bâtiment n'ayant pas offert les conditions de sécurité fut abandonné et le service interrompu jusqu'à la constitution d'une nouvelle société de navigation.

Pendant le cours de l'année 1887, une compagnie par actions se forma, réunit le capital nécessaire, fit l'acquisition du *Caprice*, miniature de navire, et maintenant l'horaire des postes, chemins de fer et bateaux se complète par un service d'été sur le lac de Joux.

La Vallée de Joux de 1860 à 1890, par Hector Golay, Lausanne, 1891, p. 24.

L'établissement du chemin de fer arrivant au Pont, fit naître aussitôt l'idée d'ajouter un service à celui des postes en utilisant la navigation du lac de Joux.

Pendant le cours de l'année 1887, une compagnie par actions se forma, réunit le capital nécessaire et maintenant l'horaire des postes, chemins de fer et bateaux se complète par un service d'été sur le lac de Joux.

Le Val de de Joux, Almanach Annuaire, Editeur Eug. F. Lecoultré - Brassus, 1895, p. 70.

Continuons notre course à travers ce vallon pittoresque et prenons, au Pont, le *Caprice*, charmant bateau à hélice, lequel n'a de capricieux que le nom et qui, par une course en zigzag, nous fera voir successivement les deux rives du lac.

La première station que nous trouvons est l'Abbaye. Arrêtons-nous là un instant, affaire de donner un coup d'œil à son antique tour ; aux sources de la Lyonne, petite rivière qui, en temps de pluies, devient un torrent impétueux et justifie entièrement son nom ; aux chaudières d'Enfer, cavernes prolongées dans le flanc de la montagne et dont le nom fait frissonner.

On y pénètre au moyen de cordes par une ouverture presque perpendiculaire, puis, après une traversée de quelques centaines de mètres dans ce sombre corridor, on arrive assez péniblement

au bord d'un de ces réservoirs souterrains si nombreux entre les couches calcaires de notre Jura.

L'Abbaye a gardé sa simplicité primitive, ce qui n'est pas le moindre des attraits pour l'étranger qui veut se reposer des fatigues d'un travail intellectuel ardu et vivre quelque temps loin des bruits de la ville. L'Abbaye a aussi chaque année sa petite colonie étrangère.

De l'Abbaye, le vapeur nous transporte rapidement sur la rive opposée à la station du Lieu, endroit où des rochers inaccessibles surplombent le lac, séparés entre eux par un couloir très rapide, de là le nom de Roche-Fendue. On arrive au sommet par un petit sentier qui contourne les rochers et qui conduit au village du Lieu.

Du sommet de la Roche-Fendue l'on jouit d'un magnifique coup d'œil; un endroit ombragé et tapissé de mousse est souvent le rendez-vous des promeneurs et l'on y fait de joyeux pique-nique en famille.

Reprenons le *Caprice*. Après nous avoir de nouveau promené sur la rive orientale, à la station de Chez-Gros-Jean, il nous ramène au Rocheray, point final de son itinéraire.

Le Rocheray est, sans contredit, l'endroit le plus agréable de La Vallée, c'est le Montreux du lac de Joux et le voyageur y trouvera un hôtel confortable au milieu d'un nid de verdure et de fleurs. Cet endroit coquet est très recherché des étrangers, grâce à sa situation exceptionnelle au bord du lac et à proximité du Sentier avec lequel il est en communication constante pendant l'été, au moyen d'un service spécial d'omnibus.

Le Rocheray n'étant pas sur une route de première classe, est un peu isolé en hiver, mais, par contre, en été, cet isolement est un charme à ajouter à tous ceux dont il est gratifié.

Les amateurs de pêche trouveront là tout ce qu'il faut pour y passer la belle saison, en se livrant à un exercice qui a le double avantage d'être agréable et fructueux.

Au nombre des curiosités, nous citerons l'Entonnoir, endroit magnifique, ombragé de sapins, où l'eau du lac vient s'engouffrer avec mystère. C'est là que les promeneurs du Sentier viennent le dimanche faire la dinette sur l'herbe, et les amoureux rêver le long de ces allées solitaires et poétiques. — Ah! c'est bien là qu'on peut dire avec Paul Bourget :

Un torrent invisible erre dans ces grands bois.
Sa plainte, tour à tour, impérieuse et tendre,
M'arrive au loin comme une voix
Que j'écoute et ne peux comprendre.

Le Val de Joux, Almanach Annuaire, Editeur Eug. F. Lecoultré - Brassus, 1896, pp. 85 et 86.

Un coquet petit vapeur, le *Caprice*, sillonne à toute heure les eaux du lac, amenant sur ses bords de nombreux touristes.

Le voici qui aborde. Les voyageurs descendent; ils sont nombreux. Les uns vont à la source, les autres montent aux Chaudières-d'Enfer - longues et sombres cavernes que traverse un ruisseau...

La Vallée de Joux par Roger Dombrea, Neuchâtel, Attinger Frères Editeurs, 1897, pp.

Un bateau à netice, *Le Caprice*, fait en outre le service régulier, en été, entre le Pont et le Rocheray, desservant les stations de l'Abbaye, du Lieu, des Bioux et du Rocheray (port du Sentier).

Mais, soudain, pendant que nous admirions un des plus beaux points de vue qu'il soit possible de trouver, un coup de sifflet a retenti sur le lac, répercuté par les échos voisins; c'est « le Caprice », gracieux petit yacht à hélice, qui fait le service régulier entre le Pont et Rocheray, à l'autre extrémité du lac de Joux. Il arrive, léger et rapide, et, après quelques instants de repos au Pont, va reprendre sa course, bercé par les lames minuscules du lac. Saisissons cette occasion qui se présente si à propos et hâtons-nous de monter à bord; le port n'est pas loin et en quelques minutes à peine de descente au travers des jardins nous l'atteindrons.

Que le ciel est bleu, que l'air est frais et vivifiant dans ces parages jurassiens!

Le petit bateau, vaillant et gracieux, évolue avec aisance; on sent qu'il offre, malgré sa taille exiguë, toute sécurité et doit se comporter bravement quand, d'aventure, le vent soulève les petites vagues bleues; c'est qu'il sort des ateliers bien connus de la maison Escher, Wyss & C^e de Zurich, le petit yacht « le Caprice », et c'est un plaisir de se laisser bercer mollement sur sa coque solide alors que, à droite, à gauche, se déroule ce paysage charmant que nous avons aperçu de la terrasse de l'Hôtel et que nous allons revoir dans tous ses détails attrayants.

Voici l'Abbaye, avec sa vieille tour et le sauvage ravin de la Lionne, ses scieries, ses usines; puis, après avoir traversé le lac, la Roche fendue, station d'arrivée pour le Lieu; nouvelle traversée et le « Caprice » stoppe aux Bioux, que domine une petite église, bien vieille, bien rustique, mais combien aussi intéressante et curieuse, dernier vestige des temps qui ne sont plus, avec son grand toit de « tavillons » descendant en pente rapide jusqu'à moins de deux mètres du sol. Des prairies que les ormes et les frênes parsèment de bouquets verts ou argentés s'étalent coquettes au bord du lac, et plus haut, sur les pentes de la montagne, dégringolent, gazouillants et rapides, de petits ruisseaux aux frais murmures.

De nouveau, le bateau reprend sa course, traverse pour la troisième fois le lac et arrive au Rocheray, station terminale d'où, en vingt minutes, une excellente route nous conduit au Sentier.

Le Sentier est un riche et beau village, aux maisons spacieuses et propres, avec des magasins, des industries, de belles rues (une petite ville dirait-on), sur la pente de la colline et dominant l'embouchure de l'Orbe que nous avons vu s'enfouir dans les entonnoirs de Bon-Port après avoir traversé les lacs de Joux et Brenets.

La Vallée du Lac de Joux et le hameau du Pont, texte Jan des Bioux, éditions Atar Genre, 1901, p. 3; pp. 18 à 21.

Le bateau à vapeur le *Caprice*, qui a quelque peine à soutenir la concurrence du chemin de fer, fait son service pendant les mois d'été.

La Vallée de Joux de 1890 à 1905, par Ernest Aubert, tiré à part du JSVUP, 1906, p. 70.

A lui seul, le lac de Joux vaut une excursion, un séjour à La Vallée. C'est un vrai lac de montagne, entouré de pentes boisées alternant avec des parois de rochers à pic, dont l'image se reflète gracieusement dans les ondes limpides qui en baignent le pied. Pendant les mois d'été un bateau à hélice « le Caprice » accomplit un service régulier du Pont au Sentier, tout en desservant les localités riveraines. De plus, de nombreux bateaux de pêche, de plaisance lui donnent une animation extraordinaire.

Et sans peine on se figure ce que doit être une promenade en petit bateau au déclin du jour. Le soleil a disparu à l'horizon, l'ombre des grands sapins de la rive gauche s'allonge gracieusement sur la nappe unie comme un miroir; par delà, la Dent de Vaulion, encore lumineuse d'un dernier rayon, dessine sa fine silhouette et tandis que les petites vagues soulevées par la brise du soir, clapotent doucement contre les flancs du bateau, la lune, la grande lune des nuits d'été, apparue à l'horizon, jette sur ce paysage enveloppé de poésie et de paix sereine, la lumière discrète et magique de ses rayons argentés.

Jura vaudois (Suisse). Les vallées de l'Orbe et de Joux, guide illustré. Guide officiel, Addor et Michaud imprimeurs-Editeurs, Vallorbe, tirage 12 000 exemplaires, 1905, p. 78.

LA NAVIGATION.

A l'époque où les grandes routes se réduisaient à deux profondes ornières au tracé capricieux, la voie d'eau présentait des avantages sérieux lorsqu'il s'agissait de marchandises lourdes.

Les transports de bois entre la région déserte du Chenit et la tête Nord du lac se faisaient au moyen du flottage.² Les bûcherons assemblaient les sapins en radeaux qu'ils actionnaient à la rame. Aujourd'hui encore, les bois exploités sur la crête de la Côte qui domine le lac y sont précipités et remorqués à la rame jusqu'aux Charbonnières.

Au XVIII^e siècle, quand les mines de fer de la région du Brassus furent épuisées, on fit venir le minerai de la région des Charbonnières, au moyen de radeaux qui étaient déchargés à l'Orient-de-l'Orbe, aux Vieux-Cheseaux. Les forges de Vallorbe consumaient du charbon qui provenait, en partie, du fond de la Vallée de Joux, par eau jusqu'à la Tornaz.

Sans être une grande voie de commerce, le lac a toujours rendu service aux riverains, mais le transport régulier des personnes et des marchandises n'a été tenté qu'à une époque récente. Dès 1889, un petit vapeur à hélice, le « Caprice », a desservi les localités riveraines. L'entreprise a finalement échoué. Le tourisme fournissait la clientèle. Il a suffi de quelques étés pluvieux pour priver la compagnie du plus clair de ses recettes. La gloire de posséder le lac le plus élevé de l'Europe desservi par un vapeur coûtait aussi trop cher (charbon, personnel, entretien des débarcadères détruits par les glaces, etc.). Une seconde tentative (1912), faite à l'aide d'un gros canot automobile, « Le Matin », n'a pas mieux réussi. La concurrence du chemin de fer et le développement pris par la circulation automobile sur les rives empêcheront, semble-t-il à jamais, la reprise d'un trafic lacustre.

L'Orbe est en partie accessible aux petites embarcations à fond plat, mais le gouvernement bernois paraît avoir rêvé pour elle de projets plus ambitieux. Abergeant des terres à Noble Simon de Hennezel (en 1627), LL.EE. font des réserves surprenantes : « et cas advenant qu'il nous plust de faire un canal pour porter bateau, dès le lac Quinsonnet, jusques à celui de dite abbaye du Lac-de-Joux, pourrons sans contredit du dit abergataire faire le dit canal à l'entour des dits bâtiments, sans à iceux porter préjudice ».¹

¹ F. DE GINGINS (46), Doc. XC.

René Meylan, la Vallée de Joux, Neuchâtel 1929, pp. 128 et 129.

Autrefois, avant la construction du chemin de fer Pont-Brassus, un petit bateau à vapeur sillonnait journellement l'onde claire du lac et transportait les voyageurs du Pont au Rocheray. "Caprice" était son nom, et ce nom lui allait à merveille, car il se montrait parfois fort capricieux dans sa navigation. Il lui arrivait même de s'ensabler. Un jour que pareil accident lui était advenu, il avait à son bord un vénérable magistrat, décédé depuis longtemps, qui, saisi d'une émotion bien compréhensible, apostropha l'équipage en ces termes: "au nom de la loi désensablez-moi ce bateau". Du gentil "Caprice", il ne reste que le souvenir et les vestiges chaotiques de la jetée d'accostage.

"Le Rocheray", tiré de: Samuel Aubert, Villages et hameaux", tome III, Le Pèlerin 1985, p6. Article paru précédemment dans la Revue du 4 II 1934.

Les petites de Palézieux

Avec quelle hâte on attendait leur arrivée. Toute la maison était en émoi et grand'mère préparait force gâteaux et bricelots. Enfin, un beau jour de juillet, on partait à leur rencontre au Rocheray, car le Pont-Brassus n'existait pas encore, et le trajet se faisait par le lac. Quelle émotion quand le majestueux "Caprice" (il paraissait si grand!) se montrait enfin! La passarelle est jetée. Voici oncle Albert en tête, avec son chapeau de paille, tante Emma toujours vêtue de noir et les deux petites en robe blanche, avec leurs longs et beaux cheveux châtain, deux unges apparemment. De port et d'autre, ce sont des rires, des baisers, des questions sans fin, et c'est ainsi qu'on s'achemine vers la chère vieille maison. Grand-papa est sur le seuil. Les petites se jettent dans ses bras. Et voilà grand'mère. Quel enthousiasme, quel débordement de tendresse! La table est déjà mise dans la grande chambre. La plus belle vaisselle, celle à fleurs grises, est sortie de l'armoire. Reine voudrait rester toujours, toujours là, à contempler Hélène et Julia, si bien élevées, si différentes de tous les enfants qu'elle connaît. "Nous reviendrons demain" a dit maman qui ne veut pas être indiscret. Oh! demain, jour de joie sans fin, on se promènera, on jouera ensemble, on fera un feu au petit plan, on chantera tous les vieux airs aimés: "Le monde est si beau, si beau, si beau." Et encore: "Je chanterai, Seigneur, tes oeuvres magnifiques". Le soir, il y a une surprise. Voici le comble de la félicité: Hélène joue déjà du violon, Julia a commencé le piano. Cousine Elisabeth a invité tout le monde pour la circonstance, car il n'y a pas de piano dans la maison. On se rizi donc en berce aux Piquet-Dessus, et Reine croit rêver quand elle voit la petite Julia assise très droite sur son tabouret et accompagnant

sans fautes sa soeur Hélène qui tient le violon avec une charmante gaucherie. Puis elles chantent un petit cantique:

"Au-delà de ces monts, plus loin que ces nuées,
Il est un autre ciel, il est d'autres contrées.
C'est là que chaque jour
Un des nôtres s'en va..."

Tante Emma a son bon sourire, si profondément maternel. Oncle Albert, les sourcils froncés est attentif à ce que tout se passe dans l'ordre et à ce qu'on ne dépasse pas l'heure prévue. Il a les yeux bleus très profondément enfoncés, l'expression soucieuse d'un homme qui lutte. Il a la voix douce et parfois son rire éclate soudain. Il est tendre et affectueux, mais inflexible. Aussi, dès que la petite coïtation est terminée, on rentre pour dormir. Les petites sur leur matelas de jolies, les parents dans le grand lit à rideaux verts.

Quelques beaux jours se passent ainsi et il faut, à grands regrets, songer à la séparation. De nouveau on prend le chemin du Rocheray, mais le coeur bien triste cette fois. Le "Caprice" est déjà amarré. Mais voici que, sur la passarelle, un coup de vent emporte le chapeau blanc d'oncle Albert. On se récrie, on fait des gestes vains pour saisir le naufragé qui flotte à la dérive, pendant que, corde déroulée, le "Caprice" n'en prend nul souci et lance son vigoureux sifflement. Le bateau s'éloigne. Oncle Albert, tête nue, fait des signes et les petites robes blanches disparaissent en laissant la perspective de toute une longue, interminable année entre elles et nous.

Un texte magnifique de Rose Guignard paru dans: Souvenirs d'enfance, Le Pèlerin 1985, pp. 24 à 26. Et combien de textes encore

sur le Caprice qui sommeillent au fond de nos chaumières et que nous ne connaissons hélas jamais ?

COMPAGNIE DE NAVIGATION SUR LE LAC DE JOUX

(en formation)

3^{ème} du nom.

Caractéristiques du bateau:

Matière de la coque:	acajou et mélèze 23 mm
Année de construction:	1948
Nombre de places:	50
Poids:	6000 kg
Longueur:	14 m
Largeur:	3 m
Moteur:	2 moteurs Chrysler 8 cylindres de 190 CV chacun

Généralités

Un projet qui sommeillait dans le coeur de nombreux Combiens est sur le point de se réaliser. La navigation sur le lac de Joux, interrompue depuis plus de 60 ans déjà, nous semble à nouveau promise à un avenir, et ceci pour de nombreuses raisons dont voici les plus importantes:

- a) deux aspects du tourisme connus actuellement à la Vallée sont particulièrement bien adaptés à ce genre de délasserement sur le lac; ce sont
 - le tourisme familial de passage
 - le tourisme en groupes
- b) le coût global du projet a d'emblée paru être très modéré.

Ces éléments ont dès lors incité quelques membres de l'Office du Tourisme à vous présenter un projet détaillé.

Bateau

Le bateau que nous nous proposons d'acheter (il est photographié sur la page de couverture) appartient actuellement à Montreux-Excursions S.A.. Il n'a plus navigué depuis 1973 et se trouve actuellement en cale

sèche à Noville. La coque du bateau doit être remise en état. Les moteurs ont été, quant à eux, entièrement révisés en 1971.

Services offerts

Les services offerts par le bateau seraient de deux ordres:

- a) un service régulier:-une course le dimanche en mai,
juin, septembre et octobre
-une course chaque jour en juillet
et août.

Le bateau stationnerait au Pont. Le départ des courses serait fixé à 15 h env. En cas d'affluence, des courses supplémentaires seraient organisées, par exemple à 14 et 16 h.

- b) un service à la demande.

Les services réguliers n'étant par définition pas très rentables, nous mettrions évidemment l'accent sur les services à la demande.

Des billets circulaires seraient envisagés afin d'offrir aux promeneurs la possibilité d'interrompre une course et de rentrer par exemple avec le PB ou l'AVJ.

Exploitation et promotion du bateau

L'exploitation du bateau serait confiée à l'AVJ. Cinq débarcadères seraient desservis, soit Le Pont, l'Abbaye, les Bioux, le Rocheray, Le Lieu.

La promotion relèverait de l'office du tourisme. A cet effet, des campagnes de publicité seraient lancées dans la presse et auprès par exemple de toutes les sociétés organisant des transports de personnes à l'aide de cars et venant à la Vallée.

Une promotion commune avec les grottes de Vallorbe pourrait être envisagée.

Coût du projet

Le coût global du projet s'établit de la manière suivante:

achat du bateau:	12'000.-
réparation du bateau:	30'000.- env.
débarcadères:	100'000.-
divers et imprévus:	18'000.-
	160'000.-

Financement

Une participation de l'Etat de l'ordre de 40 % (20 % à fonds perdus, 20 % prêt sans intérêt) peut être obtenue sans difficulté pour autant que les trois communes participent également au financement du projet.

Une souscription publique serait lancée à la Vallée (parts sociales de 100.- francs donnant droit à une course par année d'une valeur approximative de fr. 6.-.)

Une somme de fr. 30'000.- a déjà été réunie (office du tourisme, AVJ, hôteliers directement concernés par le projet).

Voici dès lors une esquisse du financement:

somme déjà réunie:	30'000.-
communes en collaboration éventuelle avec les villages (financement des débarcadères)	100'000.-
souscription publique	20'000.-
fonds de l'Etat	10'000.-
	160'000.-

Il va de soi qu'une répartition mieux équilibrée pourrait être envisagée entre l'Etat et les Communes. Quant à la souscription publique, il est assez difficile de faire des pronostics; nous avons compté 200 familles à fr. 100.-. Cette souscription publique serait lancée entre août et septembre de cette année.

Dépenses d'exploitation

Les frais fixes concernant l'exploitation du bateau sont approximativement les suivants:

- assurances	2'000.-
- entretien	3'000.-
- déficit concernant les services réguliers*	<u>2'500.-</u>
total	7'500.- fr.

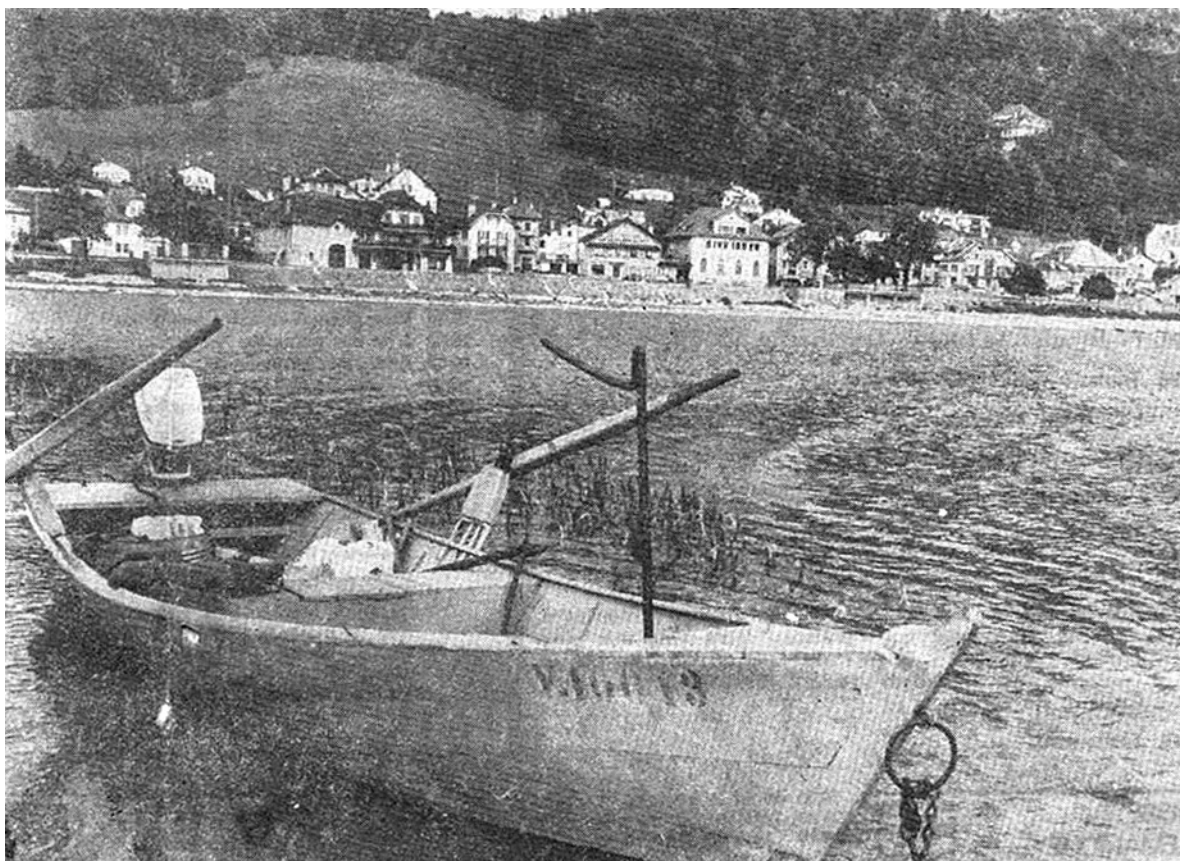
*Cette dernière rubrique est estimée de la manière suivante: 1 h de bateau (durée du tour du lac) coûte fr. 80.-; 70 courses régulières coûtent donc fr. 5'600.-. Admettons que nous ne récoltons que 5'600 - 2'500 (déficit) = 3'100.- fr. de recettes des passagers payants. A fr. 6.- par course, ces fr. 3'100.- représentent environ 500 passagers. Répartis sur 70 courses régulières, ces 500 passagers donnent un taux d'occupation de 15 % environ, soit 8 personnes par voyage en moyenne. Un tel chiffre nous semble pouvoir être atteint.

Ces fr- 7'500.- de dépenses annuelles fixes seraient couvertes de la manière suivante:

- a) recettes en provenance des services à la demande
- b) le solde serait couvert par une participation de l'office du tourisme de la Vallée.

Nous voyons donc que les comptes d'exploitation pourront être équilibrés sans trop de difficulté. Certes, une part de risques subsiste, risque inhérent d'ailleurs à toute entreprise. Mais la ténacité des Combiens mènera à bien cette réalisation.

Navigation sur le lac de Joux – Un reportage de Gilbert Hermann - Dans 24 Heures du 27 octobre 1976.



Le village du Pont sera le port d'attache du bateau de la future compagnie de navigation.

Un projet qui n'est pas un caprice

L'intérêt manifesté par la population combière permet de penser que le projet de constitution d'une compagnie de navigation sur le lac de Joux ne tombera pas à l'eau. Il devrait même être réalité l'an prochain déjà.

Dans une vallée qui s'efforce de diversifier son économie, une compagnie de navigation, même déficitaire, constituerait un apport important à l'infrastructure touristique.

Il ne s'agirait pas, en fait, d'une innovation, mais bien d'un renouveau après une léthargie de plus d'un demi-siècle.

En 1887, des essais de navigation furent effectués avec un bateau nommé « L'Abeille ». Deux ans plus tard, « Le Caprice », cher aux Combiens, fut mis en service. Il navigua jusqu'en 1912, date à laquelle il fut remplacé par « Le Matin ». Mais c'était déjà le crépuscule pour une compagnie qui, en raison de difficultés financières, cessa son activité en 1916.

Autrefois

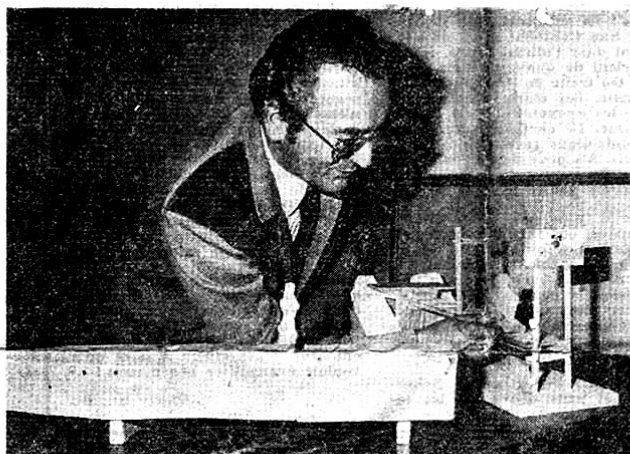
« Quand j'étais gosse, j'habitais la vieille maison située à la pointe, Vers-chez-Grosjean, se souvient M. Charles-Edouard Rochat, ancien syndic de L'Abbaye. Très souvent, j'allais depuis cette pointe héler le pilote, M. Bally, qui me faisait signe en passant. Il était vêtu d'un uniforme bleu, avec boutons d'or, et portait naturellement la casquette. Il était accompagné d'un contrôleur, vendeur de billets, lui aussi en uniforme, qui faisait le service d'amarrage.

» Au début, il y avait deux débarcadères aux Bioux. L'un était situé au Bas-des-Bioux, vis-à-vis de l'Hôtel du Rocheray. Le chemin qui desservait l'agglomération disparait construite dernièrement — selon le goût ou le mauvais goût — a été aménagé par le village comme voie d'accès au débarcadère.

» Le hameau, comme on l'appelait alors, était pratiquement formé de deux agglomérations : deux collèges, deux bureaux de poste, deux laiteries. La fabrique et tout ce qui a été construit alentour n'existaient pas.

» L'autre débarcadère était situé dans le golfe de Vers-chez-Grosjean. Mais, très vite, on se rendit compte qu'il était pratiquement inutile et on se contenta d'un seul débarcadère, situé sous le temple. C'est là que nous allions pêcher la perchette, quand il y en avait encore.

» Il y avait également un débarcadère au Lieu, à la Roche-Fen-



M. Jean Fantoli, ingénieur, membre du comité provisoire, présente la maquette d'un débarcadère. — dr

due, un à L'Abbaye, dans le golfe de Vers-chez-Colas, et deux au Pont : ceux du Grand-Hôtel et de l'Hôtel de la Truite. »

On démontait les débarcadères

« Ces débarcadères, construits entièrement en bois, sur pilotis, devaient être démontés en temps utile — car la glace aurait tout écrasé — et reconstruits au printemps. Le coût de ces opérations a fait l'objet de contestations entre les villages et la commune, chacune de ces administrations voulant se décharger sur l'autre. Je crois qu'en ce qui concerne Les Bioux, les jeunes du village y contribuaient bénévolement. L'un d'entre eux, le jeune Reymond, s'est même noyé en faisant ce travail. Ce devait être aux environs

de 1890. A cette époque, on ne parlait pas de responsabilité civile et, financièrement, l'affaire fut vite classée.

» Lors de ses soirées, la société de gymnastique, fondée en 1907, était autorisée à se servir des planches du débarcadère pour monter une scène surélevée dans la remise qui tenait alors lieu de grande salle. J'ai pris part à ce travail.

» L'hiver, le bateau était abrité sous une remise en bois située au Rocheray. Lors d'un hiver précoce, le bateau a été emprisonné dans la glace au débarcadère du Pont. Il a fallu chaque jour aller casser la glace pour que le bateau ne soit pas « asé ».

L'idée de réanimer la navigation sur le lac de Joux a été lancée le 2 mai 1975, lors de l'assemblée générale de l'Office du tourisme de la Vallée, par M. Christian Golay, des Charbonnières. Si elle fit tout

d'abord sourire, cette idée ne tarda pas à se développer favorablement, car il apparut bien vite qu'elle n'avait rien d'utopique. D'autant moins que l'Etat se montra prêt à soutenir le projet.

Nous vous ferons grâce des diverses démarches qui ont été entreprises, nous limitant à faire le point de la situation présente. Un comité provisoire s'est constitué. Présidé par le promoteur, M. Christian Golay, il se compose, en outre, des syndics des trois communes, MM. Jean Turban, Le Chenit ; Edward Berney, L'Abbaye ; Alain Golay, Le Lieu ; de MM. Pierre Campiotti, président du village du Sentier ; Jean Fantoli, ingénieur ; Armand Roh, directeur de l'Office du tourisme ; Paul Weiss et Daniel Lehmann, hôteliers.

Qui dit navigation pense bateau. Pour des raisons économiques évidentes, les promoteurs ont envisagé l'achat d'un bateau d'occa-

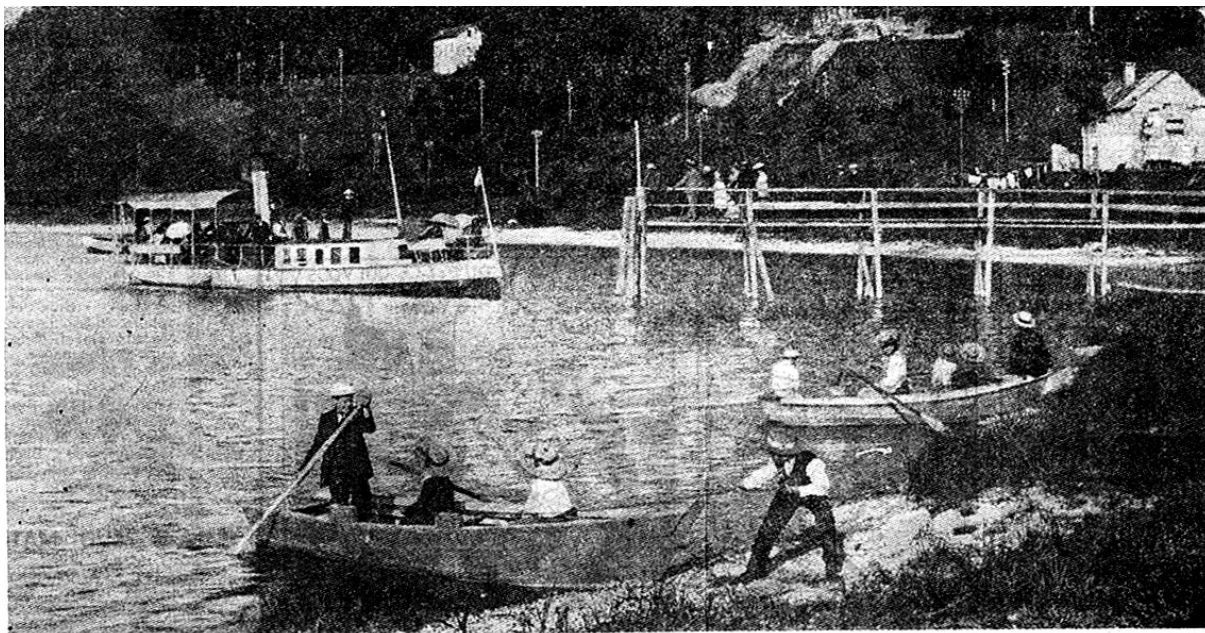
sion. Leur choix s'est finalement arrêté sur une unité qui navigue actuellement sur le Rhin, à Schaffhouse. Il s'agit d'un bateau de 13,40 m. de long et de 2,60 m. de large au maître-bau, avec un tirant d'eau de 70 centimètres. D'un poids de sept tonnes, il est doté d'un moteur diesel Ford de 96 CV et peut emmener quarante passagers à une vitesse de croisière de 15 kilomètres à l'heure. Il a été construit au Tessin, en 1950. Son état d'entretien est très satisfaisant. Il a encore été soumis à une expertise dans le courant de l'été. Son prix de vente a été fixé à 13 000 francs. Différents travaux de rénovation sont envisagés pour un montant d'environ 10 000 francs.

Aspect financier

Cela nous amène tout naturellement à parler de l'aspect financier d'un projet dévisé à 160 000 francs. Ce montant comprend l'achat et la rénovation du bateau, son déplacement (prévu pour le printemps), ainsi que la réalisation de l'infrastructure nécessaire, débarcadères notamment.

L'Etat, par l'intermédiaire de l'Office des transports et du tourisme, accordera vraisemblablement un subside de 40 pour cent. Le solde devrait être couvert par la souscription actuellement en cours et qui, à mi-octobre, était de 60 300 francs. Les communes de la Vallée feront également leur part. Quant aux frais d'exploitation, ils sont estimés à 60 francs par heure pour le bateau et son pilote. Dans le pire des cas, le déficit annuel serait de l'ordre de 5000 fr. Il serait supporté par l'Office du tourisme de la Vallée.

Pour limiter les frais d'exploitation, et grâce à la bonne compréhension qui existe entre le directeur de l'Office du tourisme et le directeur du Pont-Brassus — qui ne sont qu'une seule et même personne — une formule sympathique a été trouvée. Ce sont trois hommes de l'équipe du rail de la compagnie de chemin de fer qui, par rotation, assureront le service.



Ancien syndic de L'Abbaye, M. Charles-Edouard Rochat a évoqué pour nous quelques souvenirs de la navigation sur le lac de Joux à la fin du siècle passé. — dr

Port d'attache au Pont

La future compagnie sera au bénéfice d'une concession¹ et assurera une course tous les dimanches des mois de mai, juin, septembre et octobre. En juillet et août, la course sera quotidienne. Entre ces services réguliers s'intercaleront des courses supplémentaires, à la demande, pour des groupes.

Le port d'attache du bateau sera le village du Pont. Des débarcadères sont prévus au Rocheray, aux Bioux, à L'Abbaye et éventuellement au Lieu. Le type de débarcadère n'est pas encore déterminé. Il s'agira vraisemblablement de débarcadères flottants en raison des importantes différences de niveau qu'accuse le lac de Joux.

Le réel intérêt suscité par le projet — et qui se manifeste au travers du soutien accordé à la souscription — prouve que la population combière a pris conscience de l'importance économique du tourisme.

G. H.

10 juin 95

«Il était un petit navire, qui n'avait ja-ja-jamais navigué....»

La mise à l'eau du «Caprice II» a été prétexte voilà quelques jours à une amusante comparaison. Le grand, le vrai, le Caprice II de la Compagnie de navigation sur le lac de Joux a un petit frère, à savoir une maquette à l'échelle 1/16 réalisée par M. Didier Läser, postier au

ce fédéral des transports chaque printemps. Le moindre son creux signalant un début de pourriture peut être fatal. La longue saison d'hivernage permet à Christian Golay de s'occuper de «son» bateau et il peut compter avec l'aide du menuisier Alex Meylan qui a également



Le petit navire de Didier Läser a plu à Christian Golay, directeur de la Compagnie de navigation

son brevet de pilote. Ce sont donc quatre capitaines désormais qui veillent aux grains parmi lesquels un conducteur de locomotive! A quand un vapeur véritable? Deux autres pilotes sont en cours de formation. A ce rythme, la compagnie va manquer de bateaux!

Le «Caprice II» est en service régulier tous les jours en juillet et en août. L'an passé, il a effectué 185 trajets dont 120 sur demande entre le Rocheray et la baie du Pont. En cas de vent contraire qui rendrait la navigation et l'accostage difficile, les courses peuvent être suspendues. Les trois débarcadaires en porte-à-faux sont uniques en Suisse; les escales au Lieu et à L'Abbaye prévues lors de la fondation de la compagnie n'ont jamais pu être réalisées. Deux bonnes raisons à cela: un niveau du lac inférieur à 1003 m. rend l'approche de la passerelle difficile et le coût de deux débarcadaires supplémentaires aurait été fatal à l'entreprise.

Agréable et enjoué, Christian Golay est content de son affaire et s'il ne porte pas toujours sa casquette de capitaine lorsque vous le croisez par Ouchy, c'est sûrement pour ne pas s'attirer les colibets d'autres Combiens qui «croisent» par en-bas.

Lieu. Près de 150 heures qu'il conviendrait mal de qualifier de bricolage pour pareil travail de précision ont été nécessaires. Fier et passionné par son violon d'Ingres, M. Läser s'est plié aux exigences de la presse et put nous faire juges de la réussite de sa copie. Copie qui justement trouvera place au café de l'Hôtel de la Truite, où tant de marins, de capitaines d'eau douce ont animé la chronique de la batellerie et de la pêche combière...

C'était aussi une satisfaction pour les deux promoteurs de la compagnie MM. Christian Golay et Daniel Lehmann qui voient s'ouvrir la 19^e saison de navigation du «Caprice II». Un pari qui n'allait pas de soi au début: une pétition de 1200 citoyens opposés aux débarcadères et effrayés de l'impact des courses pour la vie lacustre a même été fatal au premier comité constitué. Ils ont repris la barre et leur volonté tenace a permis à l'«autocar flottant» qu'était alors l'«Attila» sur le Rhin de venir diversifier l'offre touristique sur notre lac. Près de 60'000 passagers l'ont emprunté depuis 1977. Un budget annuel de 22'000.- ne dégage pas de bénéfice mais autorise l'entretien courant; toutes les bordées sont contrôlées une à une par l'inspecteur de l'offi-

Jacky Reymond

Caprice lacustre

Terre et nature

30 Juillet 1998

**De juin à septembre,
«Caprice II» emmène
petits et grands à
la découverte du lac
de Joux. Reportage**



par
Patricia Laguerre

► «Caprice II» balance avec nonchalance ses couleurs rouge et blanc sur les eaux du lac de Joux. Il attend ses passagers au Pont, la tête orientale du lac, protégé du vent par la Dent-de-Vaulion et ses contreforts.

«En Suisse, on ne compte que deux bateaux de lac de montagne, précise son capitaine, Christian Golay, l'autre navigue sur le lac de Sils, dans les Grisons.

» Nous avons lancé cette affaire entre amis. Une fois les capitaux rassemblés, il fallait encore trouver un bateau. Qu'ils iront chercher sur le Rhin. Construit au Tessin, ce dernier (14 m de long, 40 places) approche aujourd'hui de la cinquantaine.

Mais une pétition contre le bateau et l'emprise des débarcadères sur les rives faillit tout remettre en question. Certains craignaient aussi qu'il ne fasse trop de vagues et vienne déranger la nidification sur les rives. Mais finalement, tout s'arrange.

15 h 30. Christian Golay est au poste de pilotage. Derrière lui, des passagers de tous les âges, assis comme s'ils attendaient la projection d'un film. Et que la séance commence. Le bateau quitte Le Pont, en passant devant la statue Pégase. Il se dirige en-



Christian Golay pilote «Caprice II» depuis trois ans.

adolescents et leur père regagnent le camping après leur balade pédestre jusqu'au Pont et le retour avec «Caprice II». Tandis que des passagers venant de la gare font le trajet inverse.

Sur la plage ou dans l'eau, les touristes en maillot de bain dévisagent les cinq tonnes et demie du «Caprice II» qui brille sous le soleil, reverni chaque année par Christian et un ami.

Emile Leemann, qui a refait les travaux de menuiserie du bateau en 1977, a été pilote jusqu'en 1995. Aujourd'hui, Christian partage ce poste avec son fils Daniel et Norbert Vaucher.

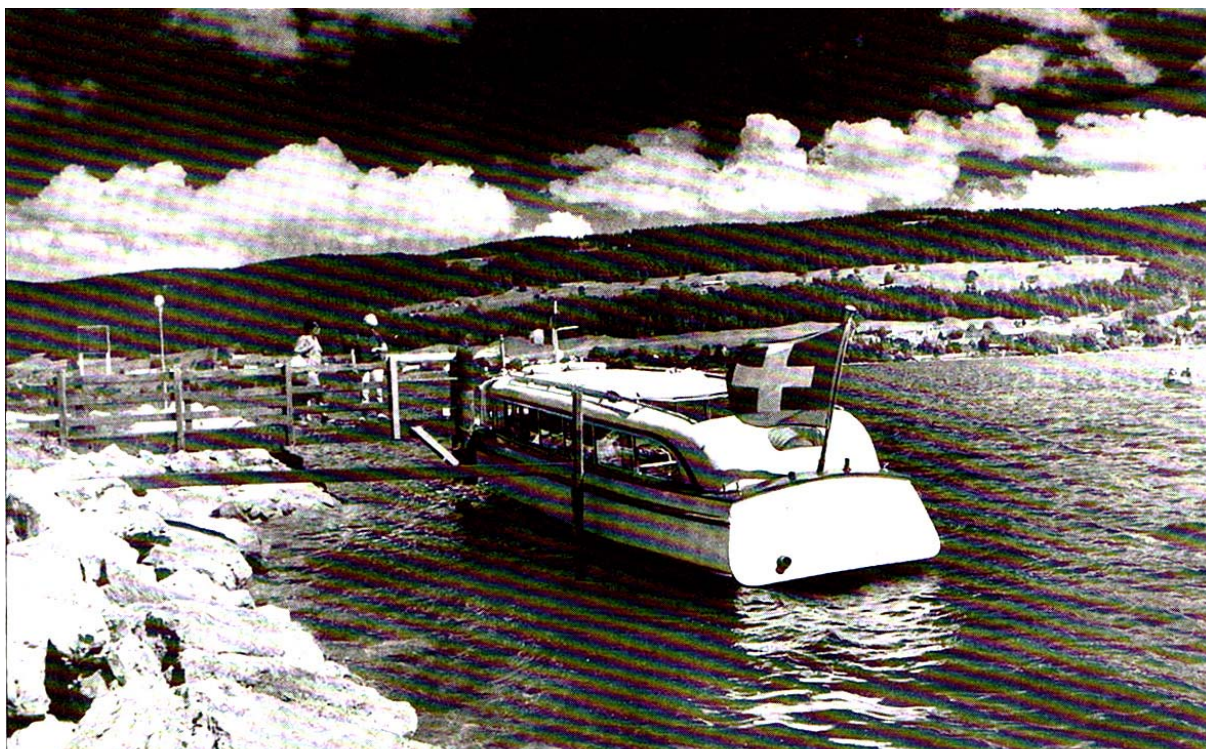
suite avec douceur en direction du Rocheray en longeant la rive droite du lac. Le ciel est d'un bleu intense avec de superbes cumulus blancs, mais un vent du sud annonce la pluie.

Débarcadère du Rocheray. Vingt minutes de pause. Deux

Deux caprices

S'il y a un «Caprice II», il y a eu un «Caprice I». «La Société de navigation fut créée en 1889, écrit Rémy RoCHAT, spécialiste de la Vallée. Le tourisme naissant fournissait le gros de la clientèle. Hélas, il suffit de quelques étés pluvieux pour priver la compagnie du plus clair de ses recettes. Une seconde tentative (1912) faite avec l'aide d'un gros canot automobile, «Le Matin», ne réussit guère mieux. Enfin, une nouvelle société, créée en 1977, a mis à l'eau le «Caprice II.»*

Après l'arrêt facultatif des Bioux, une série de petites plages



Au débarcadère du Rocheray, «Caprice II» fait une halte de vingt minutes.

s'égrènent le long du lac. Les passagers découvrent le village bien regroupé de L'Abbaye, construit sur le delta de la Lionne.

«Caprice II» vire de bord. Face au village du Pont, sur la rive gauche, d'anciennes cabanes de pêcheur ont un petit air canadien. Aujourd'hui, leur construction est interdite.

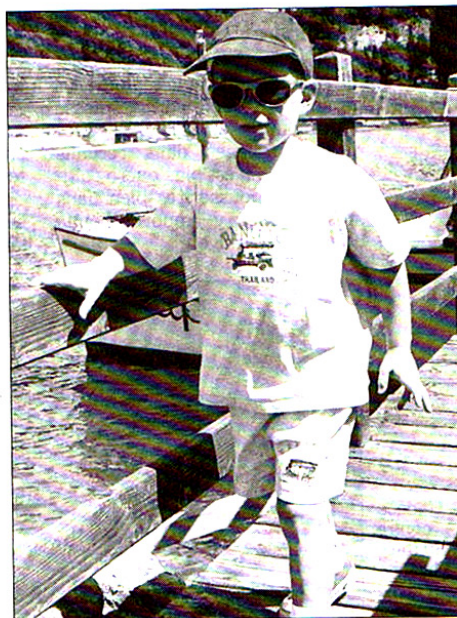
Christian est prêt pour l'accostage. Attentif au confort des passagers, il manœuvre avec habileté. Après 1 h 30 de brise lacustre, nous regagnons Le Pont. Les passagers n'ont pas vu le temps s'écouler.

P. Le

** Rémy Rochat,
«La Vallée de Joux
à la Belle Époque»,
Éditions Slatkine,
Genève, 1990.*

*Service régulier
les samedi et di-*

*manche en juin et septembre, et chaque
jour en juillet et août. Départ Le Pont,
15 h 30, retour 17 h. Tour du lac: 10 fr.
Le Pont - Le Rocheray: 5 fr. Pour
groupes, écoles, etc., renseignements et
réservation: Au Petit-Marché, Le Pont,
tél. (021) 841 12 03.*



Stéphane Winzenried, 4 ans, très content de son tour sur le lac.

Pour une iconographie de qualité



La toute première photo connue du Caprice. Elle est probablement de l'année même du lancement du bateau en 1889. Elle révèle des données intéressantes. A gauche, le hangar de la compagnie de chemin de fer Le Pont-Vallorbe qui ne date que de trois ans, puisqu'inaugurée en 1886. Le pont de la Goille est encore, semble-t-il, à son emplacement primitif. On découvre naturellement l'Auberge de la Truite. Le Caprice arrive à quai. A gauche, le navire L'Abeille, ensablé et qui n'avait donc, ja... ja... jamais navigué ! Auteur de la photo inconnu. Pourrait cependant être Auguste Reymond du Brassus.



Notre petit navire à quai, prêt à partir pour sa tournée ordinaire.

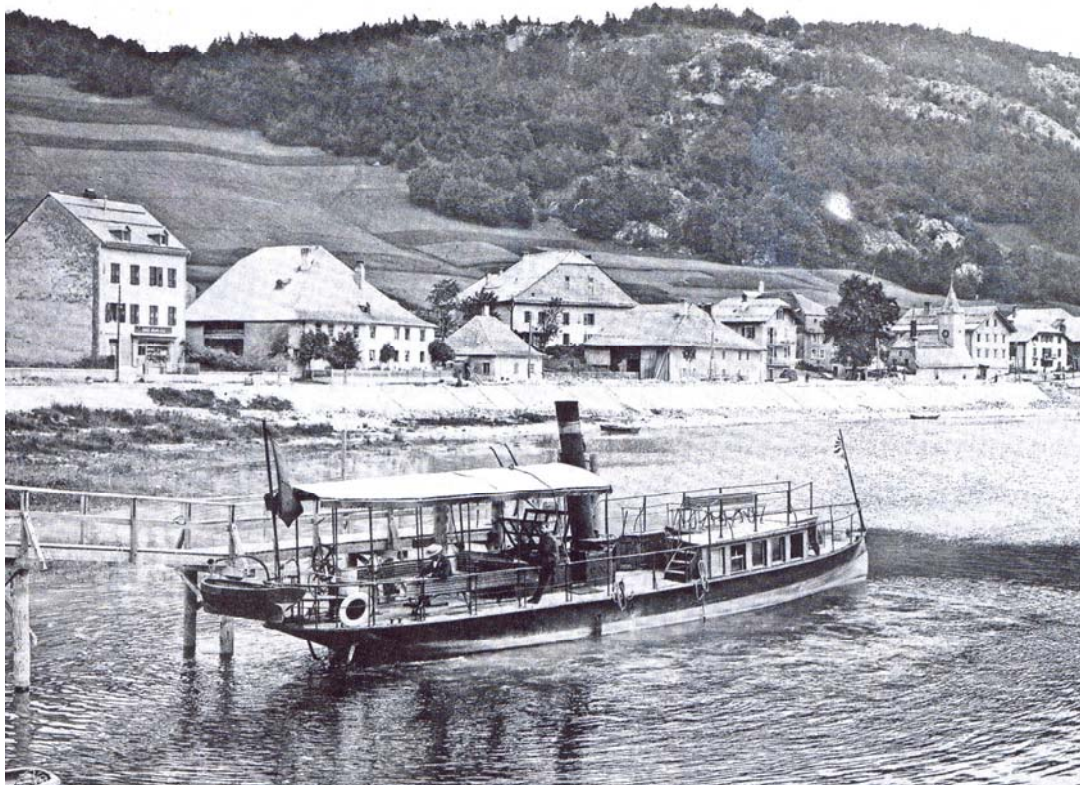
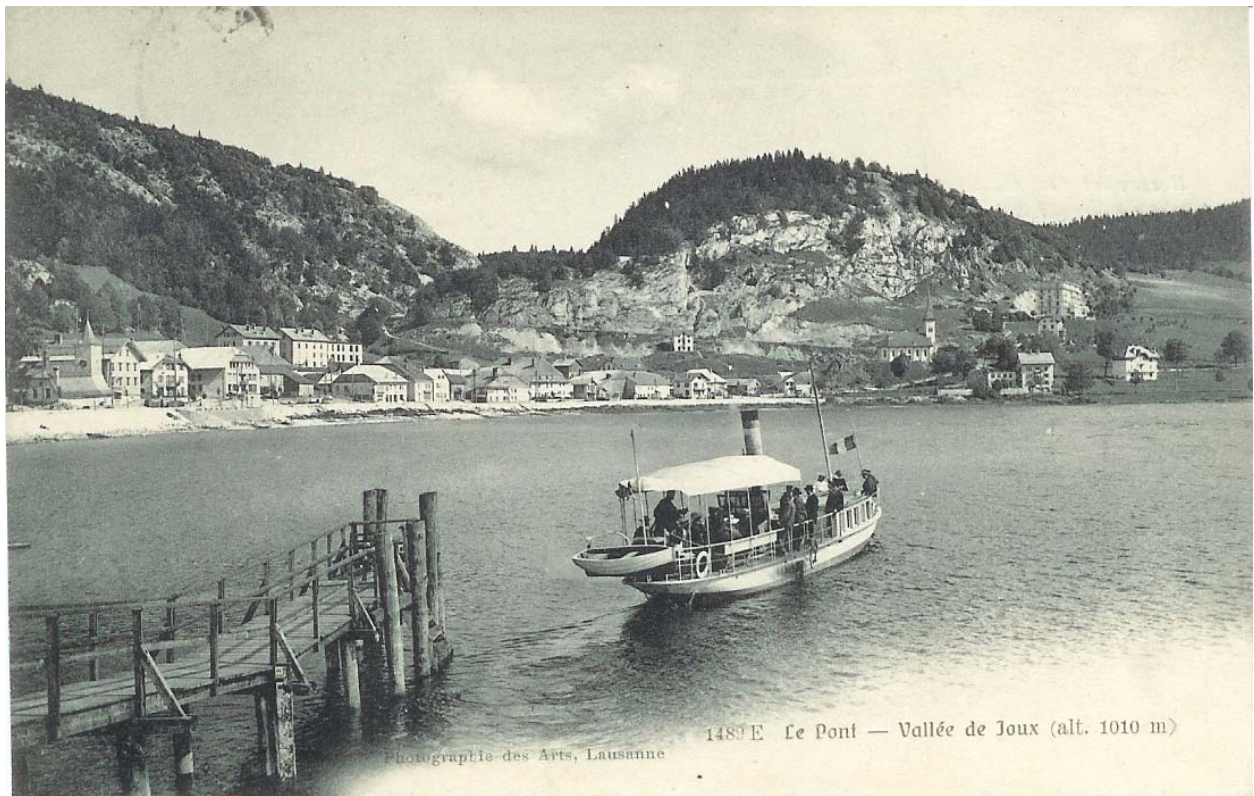


Photo de Fred. Boissonnas, parue dans 24 H. du 17-18 août 2013. Le navire est superbe qui s'offre face au village Les quais apparaissent déjà en construction. Nous serions alors au début du XXe siècle.



Navigation générale et canotage font bon ménage au Pont. Il est étonnant de constater que les travaux des quais n'offrent pratiquement jamais un chantier grandiose. Tout cela semble même s'être fait dans une certaine discrétion.



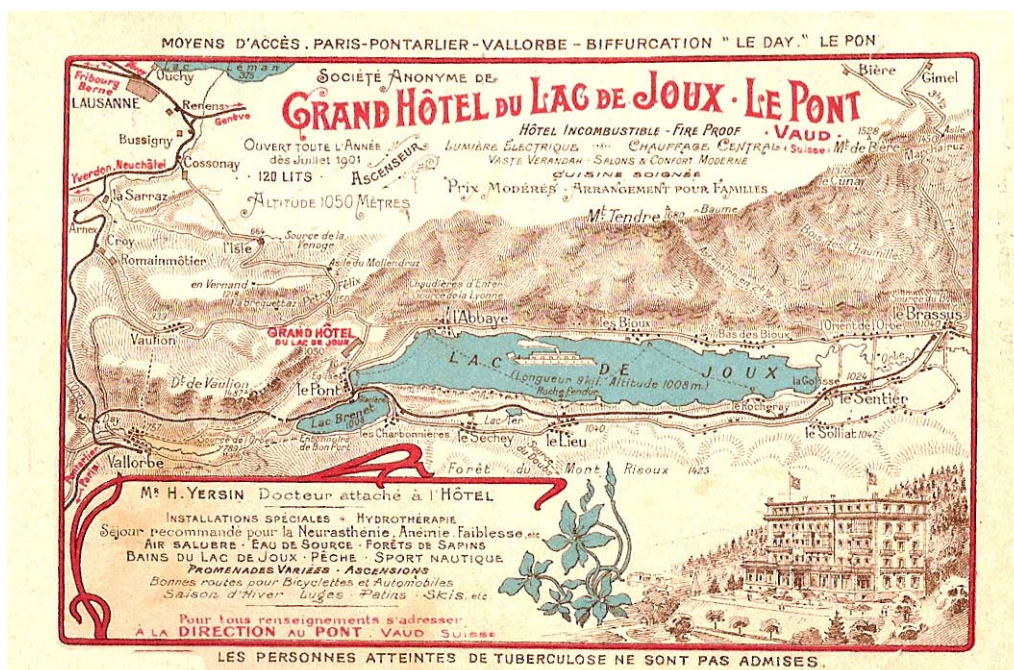
Et vogue la galère, en noir et en couleur.



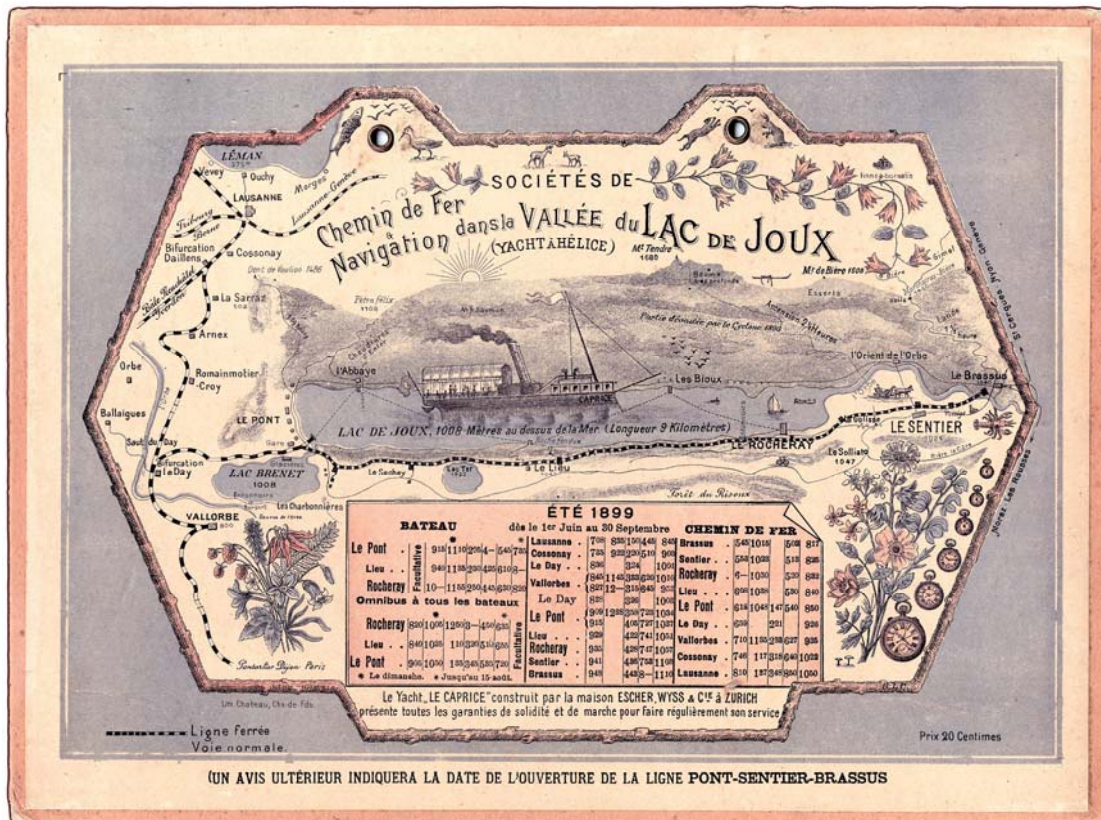
On sait que le Grand Hôtel, situé au Pont, au pied des rochers de l'Aouille, fut inauguré en 1901. Il était inévitable que le Caprice devint un élément, important de la réclame de cet établissement. Ses hôtes, par ailleurs, pouvaient constituer un réservoir important d'utilisateurs. C'est la raison pour laquelle, dans l'imaginaire collectif, on lie si facilement le Caprice au Grand Hôtel.



La première carte-réclame du Grand Hôtel. Le Caprice y figure certes, mais là-bas, tout petit, tout petit !



Vers la même époque. Cette fois-ci le Caprice prend, par rapport au lac, des proportions énormes !



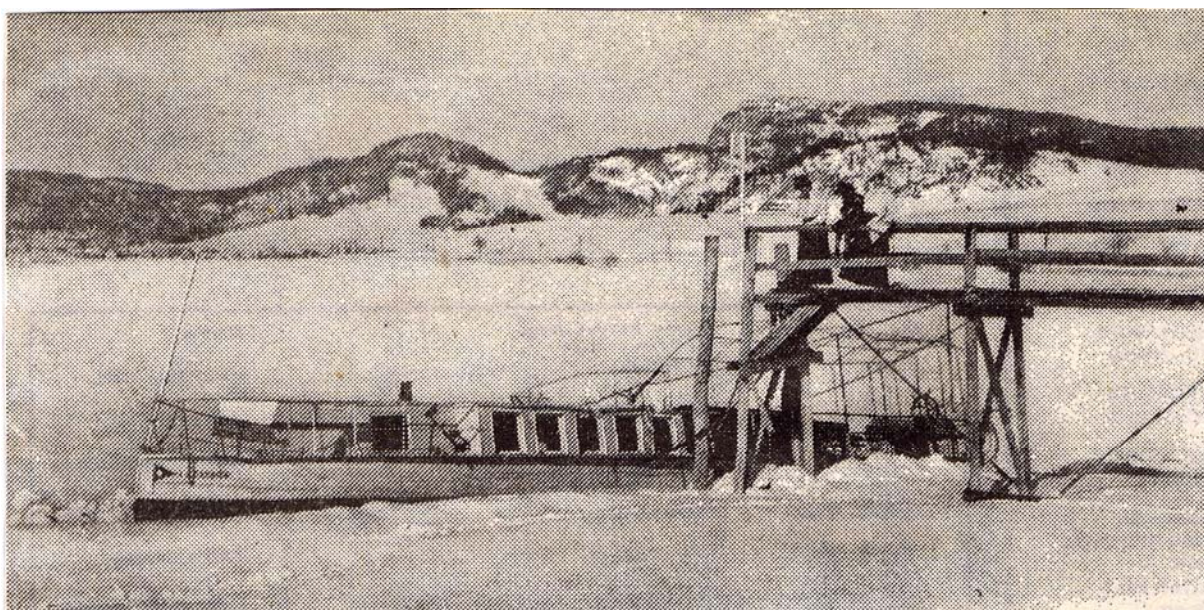
Première réclame connue de la Compagnie de navigation conjointement avec le Pont-Brassus qui vit là sa première année de circulation. Réclame sur carton. Et de toute beauté !



Le lac de Joux, le Caprice, la nouvelle église, le Grand Hôtel et les premières villas du village du Pont, que demander de plus ! L'auteur du texte de cette carte le sait lui aussi, puisqu'il peut écrire : Nous sommes très bien ici. C'est un endroit parfait. Pour paysage, fleurs, pointes de vue, et l'air est bon et frais. Nous restons ici pendant tout notre séjour....



Le Caprice et les Epinettes, point de vue que nous ne rencontrons pour dire jamais sur les cartes postales.



Ce bateau à vapeur pris dans les glaces du lac de Joux est le « Caprice », et cela se passait durant l'hiver 1906-1907. L'été 1906 ayant été particulièrement chaud et sec, le niveau des eaux baissa de plusieurs mètres. Lors d'un accostage au débarcadère de l'Abbaye, le « Caprice » s'échoua. Malgré toutes les manœuvres, il s'avéra impossible de le désensabler et on se résolut à le laisser sur place jusqu'à ce que les pluies de l'automne fissent remonter le niveau du lac. Mais l'hiver — et combien rigoureux — fut le premier au rendez-vous ! Et ce ne fut qu'au printemps 1907 que le « Caprice » put enfin être dégagé et regagner son port d'attache du Rocheray. Tel est le fin mot de l'histoire que nous devons, avec ce document peu connu, à M. Robert Simond, de Morges.



Du côté des Bioux. Photo d'Auguste Reymond qui révèle ici tout son talent.



Et nous nous retrouvons à l'embarcadère du Rocheray construit quant à lui en dur. C'est aussi au Rocheray que sauf erreur le Caprice faisait relâche en hiver.



A proximité du moulin du Rocheray. À droite de celui-ci, serait-ce le hangar pour le Caprice ?