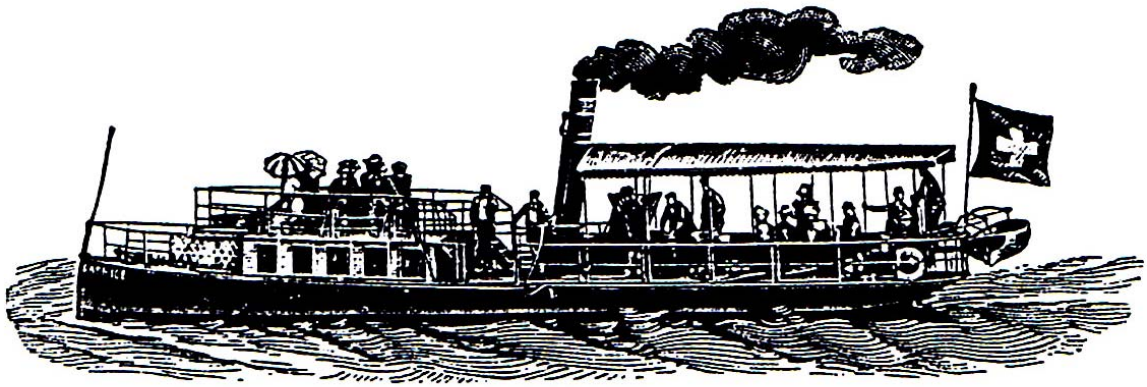
RÉMY ROCHAT

'UN SI BEAU CAPRICE'

OU L'HISTOIRE DE LA SOCIÉTÉ DE NAVIGATION SUR LE LAC DE JOUX PAR DES DOCUMENTS D'ÉPOQUE

1889 - 1914



ÉDITIONS LE PÈLERIN

COLLECTION « ETUDES ET DOCUMENTS »
NO 65

Mise en page Rémy Rochat

UN SI BEAU CAPRICE

ou l'histoire de la Société de Navigation sur le Lac de Joux par des documents d'époque (1887-1912)

Editions le Pèlerin
2004

TABLE DES MATIERES

Introduction	2
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 de ses annonces	14
Dossier Caprice des Archives fédérales à Berne	52
Dossier Caprice des Archives cantonales vaudoises	81
Dossier navigation des Archives communales de l'Abbaye	93
Dossier navigation des Archives du village du Pont	124
La Société de Navigation et le village de l'Abbaye	136
Dossier, le débarcadère de la Roche-Fendue près du Lieu d'après les Archives de la commune du Lieu	148
Le Chenit et la Société de Navigation des lacs de Joux	161
Le Caprice et la Navigation dans la littérature combière	165
Compagnie de navigation sur le lac de Joux, troisième du nom	171
Un projet qui n'est pas un Caprice, 24 H, du 27 octobre 1976	175
Tourisme au Pont, « Il était un petit navire, qui n'avait ja-ja-jamais Navigué », FAVJ du 1er juin 1995	178
Caprice lacustre, Terre et Nature du 30 juillet 1998	179
Iconographie	181

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 en cette époque-là, Bunau-Varilla, qui se révélera pourtant un jour être, plus qu'honorable, une illustre canaille !

Mais, ne ternissons pas le sujet avec de vilains cocos qui se donnaient de grands airs, le Matin ne fut qu'éphémère lui aussi. Tandis que le Caprice navigua sur le 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 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 époque. 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 les difficultés financières de la Compagnie de Navigation. 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 sont nombreuses. En premier les 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 collection. Elles sont elles aussi magnifiques qui s'arrachent dans les 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 est

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.

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. La 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 cherche depuis toujours. Immanquablement. Ceux qui se posent des questions, mais y en a-t-il, mais y en a-t-il un seul, n'étant que de sinistres défaitistes, des empêcheurs de tourner en rond, des oiseaux de mauvais augure...

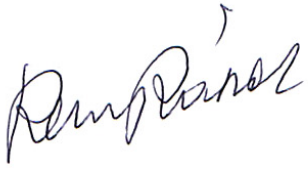
Et pourtant, Caprice, deux ans après que tu sois resté sans plus bouger dans ton hangar, on ne saura même jamais ce que tu es devenu, le feu et le fer et le sang et la haine déferleront sur cette Europe que l'on avait pu croire si tranquille, et ces rêves qu'il pouvait y avoir une humanité bonne et compatissante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

Caprice, tu étais oublié. Et le Pont, ouvert en grand au tourisme, et à tous ces étrangers, déjà retombait dans un certain sommeil. Qui le réveillerait ?

Cette histoire du Caprice, nous l'avons voulue aussi complète que possible. Seules les archives du village des Bioux n'ont pas été consultées, qui n'auraient pas cependant offert de révélations sensationnelles. Les souvenirs de Charles-Edouard Rochat compenseront en quelque sorte cette faille mineure. On nous saura gré, en contre-partie, de nous être rendu pour la première fois aux Archives fédérales à Berne où les beaux documents concernant notre compagnie courent les rayonnages ! Encore que les photos y fassent défaut, et que pour retrouver celles-ci, une fois encore, il faut retourner aux privés dont les collections en regorgent. Ainsi les fonds publics ont leurs limites qu'il convient de franchir en recourant à d'autres sources et souvent, Ô combien fabuleuses.

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

Les Charbonnières, en avril 2004 :



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 spéeial 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 Dampferzeitung 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 de 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 Hél, 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 Dedelie, 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".

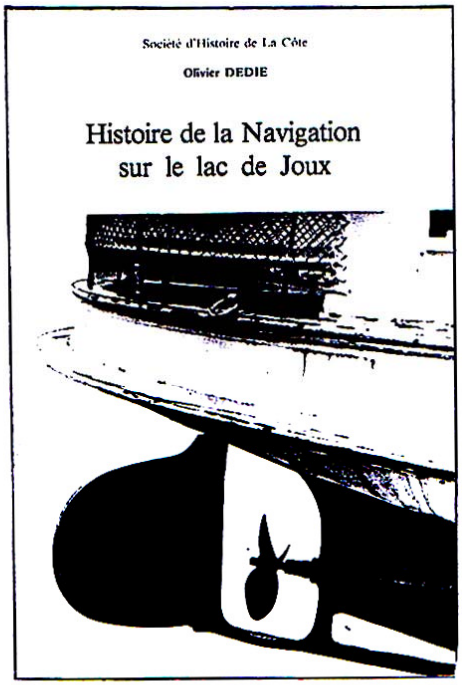
Et ce fut la fin provisoire de notre navigation. D'autres bateaux, quoique de moindre importance, viendront toutefois sillonner le lac de Joux. Citons le Mea-Vallis, le Neptune, l'Hirondelle.

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: Remplourat



1976. 24 p. nombreuses photos.



2/93 - 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 quelqu'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 soyent 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 Solliat, 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'abordages 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 baisse, 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 Gros Jean, 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

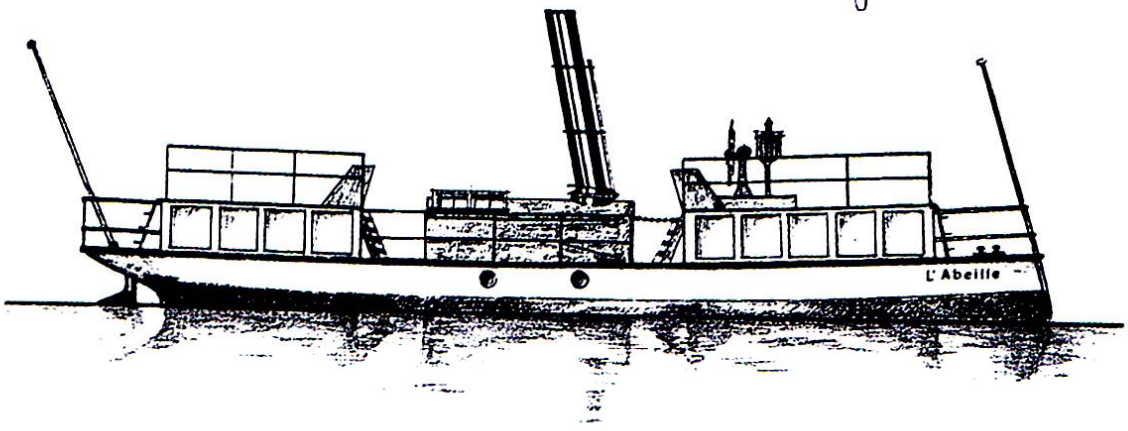
par le vent et par la bise, mais jamais des raffales subites ne peuvent mettre en péril un bâtiment à vapeur quelconque.

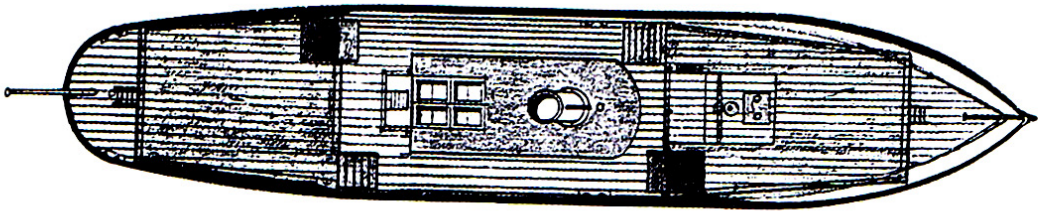
Voilà M.M. d'une manière générale ce que l'examen des lieux et la connaissance de notre lac me permet de vous fournir. Je reste à votre entière disposition pour tous les détails que je pourrais avoir omis, et qui plus tard seraient jugés nécessaires. Lorsque le tirant d'eau du bâtiment sera connu, des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

Le Solliat, le 14 septembre 1881

L. Reymond

Tiré de: Rapport sur l'état des entonnoirs de la Vallée de Joux, 1879. Le Pèlerin 1975. Auteur: Lucien Reymond. PP 28 à 31.



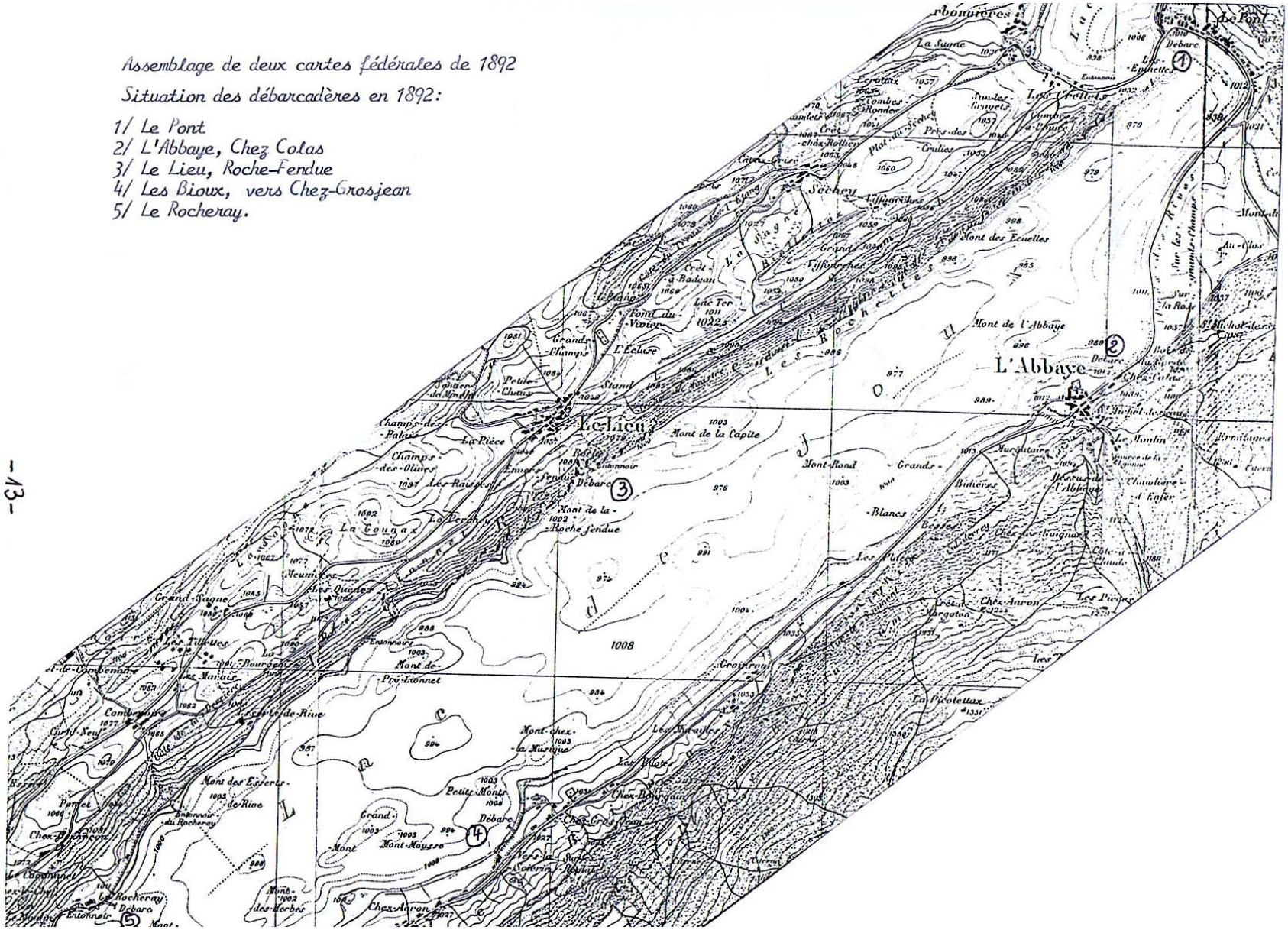


L'abeille. reconstitution d'après "Dampferzeitung", 2/13. mai 1993. p. de couverture.

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.



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 populeuse 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 organiser convenablement ce service il est indispensable 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 autant 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 véhicules que nous mettrons à leur disposition

FAVJ n° 49 et 50 1886

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 entr'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 spétiale 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, commodes 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. Lecoultre, 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 1re 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.



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.

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. Lecoultre.

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, ensorte qu'il pourra franchir en 40 minutes la distance du Pont au Sentier.

FAL, 31 mai 1888

-17- * en réalité 15 m !

31.5.1888

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. 10 d'eau, il présente toutes les conditions de sûreté désirables ; sa vitesse est de 15 à 16 km. à l'heure ensorte qu'il pourra franchir en 40minutes la distance du Pont au 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

-18-* en réalité 15 m.

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 déc 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-Vallorbes, en attendant mieux, comme cela a été si bien dit à l'assemblée constitutive 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 populeuses 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 Rochat, aux Charbonnières.
Secrétaire : « John Capt, Sentier.

La question des estacades est remise aux soins de MM. B. Lecoultre, J.-J. Rochat 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, secouant ses ailes engourdies par une immersion hivernale quelque peu prolongée, évolue et sifflote, 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 suaient 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 récalcitrant 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 hourrah 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 1er 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 ½ 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 1er 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.

FAVJ 24 sept. 1891

LAC DE JOUX.

Horaire pour le service d'hiver. **Du 1er 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 1er mai.

Du 1er 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.

FAVJ, n°29. 1891

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 réglement 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 sureté. 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 en 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 pour	fr. 500.-

Ensorte 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 vd.	3321	75	Capital social	28000	—
Le Caprice	27618	90	Profits et pertes	1753	70
Habillements et équipements	300	—	Bons à payer	1321	60
Charbon et autres combustibles	60	—	Dividende de 1889	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,				
Mai,	28 j. de nav.	2566 bill.	fr.	1114,50
Juin,	30 »	3451 »	»	1592,60
Juillet.	31 »	4331 »	»	2072,40
Août.	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. ½ par billet.

1889,				
Juin,	12 j. de nav.	1303 bill.	fr.	623,90
Juillet,	31 »	5304 »	»	2506,90
Août,	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. ½ 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° 39 du 24 sept 1891

LAC DE JOUX.

Horaire pour le service d'hiver. **Du 1er 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 1er mai.
Du 1er 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.

FAVJ 4. juin 1892

Societe 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 1er juillet, chez M. Alfred Meylan, président, au Sentier, où chaque actionnaire pourra les consulter.

Sentier, le 21 juin 1892.

Conseil d'administration.

FAVJ, 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 réglement 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 1re 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 moufles 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 connaitra 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 Capride 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,	2983,85
	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			PASSIF		
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

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	»	» 2843,90
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 7/16;	45 c. 5/6
En 1890 :	133 » » 61.53 5/8;	46 c. 1/2
En 1889 :	128 » » 58.17 9/13;	45 c. 1/2

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 payement 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-Bioux, 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 1er juillet 1892.

Les vérificateurs :

Ernest AUBERT. Edward PIGUET.

IV 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'inspectorat 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 Rocheray - Sentier continue à être desservie par un omnibus suffisant.

Sentier, le 9 mai 1893.

Conseil d'administration.

---

18 V 1893

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'embarcadère du Bas-des-Bioux, 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 embarcadère ne sera en tout cas pas desservi avant le 1er 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 1er juin au 1er octobre et le service d'hiver recommençant le 1er 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 dépêtrer, 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.

31/VIII/1893

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

Devant l'hésitation du public assez nombreux présent à l'accident et n'écoutant 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 débarcadère du Rocheray, défectueux et dangereux à la sécurité publique.

Où est la responsabilité ? Y.

---

4 IX 1893

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 débarcadère ; 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'embarcadère du Rocheray, 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. PIGUET.

28 IX 1893

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



Service d'Hiver
du 15 au 31 mai 1894.

NAVIGATION SUR LE LAC DE JOUX

ALTITUDE : 1009 MÈTRES

COURSES Nos		1	3	5	7	9	11
Omnibus	Sentier . . Dép.	—	7 45	9 30	11 20	1 50	3 50
	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
BIOUX		—	—	—	—	—	—
GROSJEAN		6 15	8 25	10 15	12 30	2 30	4 25
LIEU		—	8 35	—	12 40	2 40	4 35
ABBAYE		—	8 50	—	12 55	2 55	4 50
PONT . . . . Arr.		6 40	9 00	10 40	1 05	3 05	5 00
Chemin de fer, Pont . Dép.		—	—	1 15	1 15	5 12	5 12

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

COURSE FACULTATIVE — COURSE POUR LE DIMANCHE

BATEAU

Observations. — Les courses nos 1 et 2 n'ont lieu que sur demande spéciale.

Les courses nos 4 et 5 n'ont lieu que le dimanche, puis sur demande spéciale.

Pour les jours de foire, la course no 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 : 1009 mètres.

HORAIRE



HEURE DE BERNE 11/V/1894

du 13 au 31 mai 1894.

NAVIGATION SUR LE LAC DE JOUX

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

COURSES Nos	2	4	6	8	10	12	14
Chemin de fer, Pont *Arr.*	—	—	10^{27}	—	4^{00}	—	7^{05}
PONT . . . Dép.	7^{00}	9^{10}	10^{45}	1^{25}	4^{05}	5^{25}	7^{20}
ABBAYE	7^{10}	9^{20}	10^{55}	1^{35}	—	5^{35}	7^{30}
LIEU	7^{25}	9^{35}	11^{10}	1^{50}	—	5^{50}	7^{45}
GROSJEAN . . .	7^{35}	9^{45}	11^{20}	2^{00}	—	6^{00}	7^{55}
BIOUX.	—	—	—	—	—	—	—
ROCHERAY-SENTIER. Arr.	7^{45}	9^{55}	11^{35}	2^{10}	4^{35}	6^{10}	8^{05}
Omnibus { Rocheray / Sentier	L'omnibus desservira le bateau comme l'an passé.						

2/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.

Bilan au 31 décembre 1893.

ACTIF			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

Compte d'exploitation.

DOIT			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 reverni 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
Juin	30 »	2440	»	1457.20	»	81	»
Juil.	31 »	3995	»	2388.50	»	125	»
Août	31 »	5626	»	3525.45	»	181	»
Sep.	30 »	1881	»	1125.45	»	62½	»
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 extraor- » dinaires, qui, pour longtemps et vu les inconvé- » nients d'un hivernage coûteux, font prévoir » qu'il serait bon de consacrer toutes les ressour- » ces à l'amélioration du service.

» Attendu que si l'on ne peut offrir aux action- » naires de cette entreprise d'utilité publique une » juste rémunération espèces 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 utilisa- » bles 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.

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 extraor- » dinaires, qui, pour longtemps et vu les inconvé- » nients d'un hivernage coûteux, font prévoir

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 Nos	1	3	5	7	9	11	13	COURSES Nos	2	4	6	8	10	12	14
SENTIER-ROCHERAY. Dép.	5h30	8h50	10h40	12h55	3h05	4h15	7h00	PONT . . . Dép.	6h15	9h50	11h10	1h35	4h00	5h30	8h05
BIOUX. . .	—	—	—	—	—	—	—	ABBAYE	6h25	10h00	11h20	2h05	—	6h00	8h15
GROSJEAN .	—	9h00	10h50	1h05	3h15	4h25	7h10	LIEU	6h35	10h15	12h05	2h20	—	6h15	8h30
LIEU	—	9h10	11h00	1h15	3h25	5h05	7h20	GROSJEAN .	6h50	10h25	12h15	2h30	—	6h25	8h40
ABBAYE	—	9h25	11h15	1h30	3h40	5h20	7h35	BIOUX. . .	—	—	—	—	—	—	—
PONT . . . Arr.	6h00	9h35	11h25	1h40	3h50	5h30	7h45	ROCHERAY-SENTIER. Arr.	7h00	10h35	12h25	2h40	4h50	6h35	8h50
Chemin de fer, Pont *Dép.*	6h15	—	—	1h50	—	5h37	8h48	Chemin de fer, Pont *Arr.*	—	9h43	—	—	3h35	—	7h38

Les Dimanches, Jeudis et Fêtes. — Jusqu'au 1er septembre.

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'embarcadère 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/1896

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 (quoi qu'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 1er septembre il y aura 5 courses doubles la semaine et 6 le dimanche, dès le 1er 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 VII 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.

Une guirlande de « linnea-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 reparaître, 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 cyclonée 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'compléter 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 : IIe classe fr. 6.40, IIIe 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 1er juin au 1er octobre, et sont en vente sur le bateau et dans toutes les gares du parcours Bière au Pont, ils sont valables 3 jours.

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. 20 VIII 1896

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 Lecoultre, membres sortants du Conseil d'administration, ont été réélus, et MM. J. Corthésy, H. Lecoultre 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

Bilan au 31 décembre 1895.

Actif		Passif	
Le Caprice	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		
	29,812 50		29,812 50

Compte d'exploitation.

Doit		Avoir	
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		
	8,364 10		8,364 10

Compte de profits et pertes.

Doit		Avoir	
Solde passif de l'exercice précédent	297 90	Bénéfice de l'exercice	820 80
Amortissement sur *Le Caprice*	522 90		
	820 80		820 80

LAC DE JOUX

27 V 1897

Altitude
1008 mètres.

1ER 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	1	3	5	7	9	11	13	15	COURSES Nos	2	4	6	8	10	12	14	16
SENTIER-ROCHERAY. Dép.	Course matinale à volonté.	8 40	10 35	12 40	2 25	4 03	5 35	Course du soir à volonté.	PONT . . . Dép.	Course matinale à volonté.	9 40	11 25	1 35	3 15	5 —	6 56	Course du soir à volonté.
BIOUX } . .		8 50	10 45	12 50	2 35	4 15	6 05		ABBAYE		9 50	11 35	1 45	3 25	5 10	7 06	
GROSJEAN }			Le dimanche.		Le dimanche.				LIEU		10 05	Le dimanche. 11 50	2 —	Le dimanche. 3 40	5 25	7 20	
LIEU		9 —	10 55	1 —	2 45	4 25	6 15		GROSJEAN }								
ABBAYE		9 15	11 10	1 15	3 —	4 40	6 30		BIOUX } . .		10 15	12 —	2 10	3 50	5 35	7 30	
PONT . . . Arr.		9 25	11 20	1 25	3 10	4 50	6 40		ROCHERAY-SENTIER. Arr.		10 25	12 10	2 20	4 —	5 45	7 40	
Chemin de fer, Pont *Dép.*	5 45	10 45	—	1 35	—	4 55	7 10	—	Chemin de fer, Pont *Arr.*	—	9 30	—	12 35	4 —	—	6 45 / 10 50	—

OMNIBUS SENTIER-ROCHERAY

COURSES Nos	1	3	5	7	9	11	13	15	17	COURSES Nos	2	4	6	8	10	12	14	16	18
Sentier dép.	8 15	Facultative 10 05	12 15	Facultative 2 —	3 40	5 35	7 20			Rocheray dép.	Facultative 8 10	10 30	Facultative 12 10	2 25	4 05	5 50	7 45		
Rocheray arr.	8 35	10 25	12 35	2 20	4 —	5 45	7 10			Sentier arr.	9 —	10 50	1 —	2 45	4 25	6 10	8 06		

Avec ses sites pittoresques bien connus, son lac si riant par les beaux jours d'été, la Vallée de Joux est un splendide but de course, recommandé aux écoles et pensionnats. On y arrive facilement par le chemin de fer ou à pied depuis Vallorbes, par le sentier de l'Echelle, en visitant la source de l'Orbe et la Grotte aux Fées. Du Pont, une heure de marche suffit pour gravir la Dent de Vaulion, d'où l'on jouit d'une vue incomparable sur les Alpes, le Pays de Vaud et la Vallée; du Pont également, on peut se rendre au Sentier, ou plus loin, en utilisant le « **Caprice** » petit bateau à vapeur qui offre toutes les garanties de sécurité désirables.

Dans l'intention de rendre accessible, la course en bateau, aux plus petites bourses, la Société de Navigation sur le lac de Joux, a établi, pour les enfants des écoles accompagnés de leurs maîtres, un tarif spécial qui est le suivant : enfants 25 ct., maîtres 50 ct. Ce tarif est aussi valable pour les courses spéciales qui doivent être demandées à M. le Président de la Société au Sentier.

Beaucoup de touristes viennent à la Vallée par le chemin de fer et effectuent leur retour à pied par le col du Marchairuz, ou vice-versâ. A ceux-ci, nous recommandons chaudement les billets circulaires organisés par les compagnies Jura-Simplon, Morges-Bière et la Société de Navigation du lac de Joux. En prenant le premier train de Lausanne, on arrive au Sentier avant 11 heures du matin; et, de là, 4 heures de marche permettent de se rendre à la gare de Bière.

(Prière aux journaux de reproduire.)

Une course d'école à Valleyres-sous-Rances.

L'air est frais et pur; les étoiles brillent encore dans le ciel clair; l'aurore aux doigts roses, étend sa lumineuse clarté du côté de l'orient et nos montagnes, sombres et longues chaînes, se détachent nettement sur ce fonds pourpre et or.

Tout est encore endormi, dans les bois, dans les villages; seuls quelques coqs se répondent de ferme en ferme. Il est quatre heures, dans vingt-cinq à trente minutes, élèves et professeurs du Collège doivent être réunis devant l'hôtel Bellevue au Rocheray. Nous marchons joyeusement en chantonnant quelques refrains. Dépêchons-nous! Que nous ne soyons pas des retardataires!

15 VII 1897

Voilà tout le monde arrivé; le Caprice, qui fait pour nous une course spéciale, vomit des torrents de fumée noire, et sa quille se balance mollement sur le lac tranquille, reflétant dans son onde claire les premiers feux du jour.

Un coup de sifflet aigu retentit! Tous se précipitent sur le pont. Quelle peur de ne pas avoir assez de place. Tous sont enfin casés. Encore un coup de sifflet et nous voilà partis. Le bateau fend rapide comme l'oiseau, les eaux claires et profondes, laissant après lui un sillage prononcé. Les rives fuyent derrière nous, nous arrivons bientôt au Pont. Nous ramassons, à la hâte, tout ce que nous avions déposé, nos sacs à provisions, nos boites à herboriser, nos chapeaux, nos parasols. Par suite des allées et venues, le bateau se met à balancer d'une façon qui inquiète quelques-uns. Mais enfin nous touchons au port; le débarquement commence. — « Les billets! » crie un employé. Et il faut passer un à un devant lui et nous sommes plus de cent! Cela commence à impatienter ceux qui restent les derniers. Voilà tout le monde dehors et courant à la gare. Le train va bientôt partir.

— « A la dernière boite, les écoles » nous hurle un chef de train, et tout le monde de s'y précipiter. C'est un brouhaha formidable qui ne s'apaise qu'une fois tout le monde confortablement établi. Un dernier coup de sifflet, un dernier coup de cloche, le train s'ébranle et nous voilà partis. Nous avons entonné un joyeux chant, mais arrivés dans le tunnel, nous arrêtons, et nous poussons de toute la force de nos poumons, des hourra formidables, des cris perçants qui dominent, si possible, le bruit du train. Le jour commence à reparaître, nous voilà de nouveau en pleine lumière. Les cris cessent peu à peu, mais néanmoins la joie est vive, l'entrain ne manque pas et les chants recommencent.

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 débâcle, n'ont pas été reconstruits et que le Caprice a dû se borner à faire le service direct Pont-Rocheray.

Comme dépenses extraordinaires nous citerons 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 chevalets 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
Salaire du personnel	Fr. 1925.—	Fr. 1941.—
Habillements	» 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. 6962.55
Produit des recettes	Fr. 5807.80	
Déficit de l'année	» 1154.75	
	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
	Fr.	30143.40

PASSIF.

Capital social	Fr.	29600.—
Dividendes non retirés.	»	212.50
Compte au Crédit Mutuel	»	330.90
	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 V 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 entonnoirs 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 VII 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 1898

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 Nos	1	3	5	7	9	11	13	15
SENTIER-ROCHERAY. Dép.	Course matinale facultative.	8⁴⁰	10³⁵	12⁴⁰	2³⁵	4⁰⁵	5³⁵	Course du soir facultative.
BIOUX . .		8⁵⁰	10⁴⁵	12⁵⁰	2³⁵	4¹⁵	6⁰⁵	
GROSJEAN . .								
LIEU		9−	10³⁵	1−	2⁴⁵	4²⁵	6¹⁵	
ABBAYE		9¹⁵	11¹⁰	1¹⁵	3−	4⁴⁰	6³⁰	
PONT . . . Arr.		9²⁵	11³⁰	1²⁵	3¹⁰	4⁵⁰	6⁴⁰	
Chemin de fer, Pont *Dép.*	6²⁵	11³¹	—	—	—	4⁵⁰	7³⁰	—

Le dimanche.

COURSES Nos	2	4	6	8	10	12	14	16
PONT . . . Dép.	Course matinale facultative.	9⁴⁰	11²⁵	1³⁵	3¹⁵	5−	6⁵⁵	Course du soir facultative.
ABBAYE		9⁵⁰	11³⁵	1⁴⁵	3²⁵	5¹⁰	7⁰⁵	
LIEU		10⁰⁵	11⁵⁰	2−	3⁴⁰	5²⁵	7³⁰	
GROSJEAN . .								
BIOUX . .		10¹⁵	12−	2¹⁰	3⁵⁰	5³⁵	7³⁰	
ROCHERAY-SENTIER. Arr.		10²⁵	12¹⁰	2²⁰	4−	5⁴⁵	7⁴⁰	
Chemin de fer, Pont *Arr.*	—	9²⁵	—	—	4²⁸	—	6⁴² / 10³⁷	—

Le dimanche.

OMNIBUS SENTIER-ROCHERAY

COURSES Nos	1	3	5	7	9	11	13	15	17
Sentier dép.	8¹⁵	Facultative 10⁰⁵	12¹⁵	Facultative 2−	3⁴⁰	5²⁵			
Rocheray arr.	8³⁵	10²³	12³³	2²⁰	4−	5⁴³			

COURSES Nos	2	4	6	8	10	12	14	16	18
Rocheray dép.	8⁴⁰	10³⁰	Facultative 12⁴⁰	2²⁵	4⁰³	5³⁰			
Sentier arr.	9−	10³⁰	1−	2⁴⁵	4²⁵	6¹⁰			

Horlogerie soignée

Emile BAUD & Fils

Sentier et Montreux.

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

Bijouterie or, argent et doublé supérieur.

— ALLIANCES. —

— Orfévrerie 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 & Cᵉ, 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. **Berney-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 carrons

— au Campe. —

Dès maintenant j'ai à disposition, que je puis rendre à domicile: carrons à galandages, id. à cheminées, chaux lourde de Vireux-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-MATTHEY,
Le Brassus.

AVIS

Toutes les personnes à qui peut devoir Mr Ch.-Aug.te ROCHAT, horloger, décédé au Bas-des-Bioux, sont priées de bien vouloir remettre leurs notes jusqu'à fin courant, à Mr 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, géôlier, 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 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

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 Nos	1	3	5	7	9	
Halte Rocheray (train du Sentier-Brassus)	5.59	10.42	1.45	—	6.19	
PORTS						
SENTIER-ROCHERAY. Dép.	8^{00}	10^{10}	1^{20}	3^{10}	5^{30}	
BIOUX	8^{10}	10^{20}	1^{30}	3^{20}	5^{40}	
LIEU Roche Fendue.	8^{20}	—	—	3^{30}	5^{50}	
Lieu (train pour Sentier-Brass.)	9.20	12.39	4.15	—	8.20	
ABBAYE	8^{35}	10^{35}	1^{45}	3^{45}	6^{05}	
Grand Hôtel du Lac de Joux.	8^{45}	10^{45}	1^{55}	3^{55}	6^{15}	
PONT Arr.	8^{50}	10^{50}	2^{00}	4^{00}	6^{20}	

Jusqu'au 1er septembre.

COURSES Nos	2	4	6	8	10	
PORTS						
PONT Dép.	9^{10}	12^{30}	2^{10}	4^{10}	7^{10}	
Grand Hôtel du Lac de Joux.	9^{15}	12^{35}	2^{15}	4^{15}	7^{15}	
ABBAYE	9^{25}	12^{45}	2^{25}	4^{25}	7^{25}	
LIEU Roche Fendue.	9^{30}	—	2^{30}	4^{30}	7^{30}	
Lieu (train pour le Pont)	10.50	1.55	—	6.27	—	
BIOUX	9^{50}	1^{00}	2^{50}	4^{50}	7^{50}	
ROCHERAY-SENTIER. Arr.	10^{00}	1^{10}	3^{00}	5^{00}	8^{00}	
Halte Rocheray (train pour le Sentier-Brassus)	9.29	12.49	4.26	—	8.39	

Jusqu'au 1er septembre.

CHEMIN DE FER

Le Pont, départ pour Vallorbe	6^{33}	11^{03}	2^{10}	6^{41}	Le Pont, départ pour le Brassus	9^{07}	12^{25}	3^{53}	8^{06}
» arrivée de Vallorbe	9^{06}	12^{23}	3^{46}	8^{04}	» arrivée du Brassus	6^{27}	11^{02}	2^{08}	6^{39}

16 VII 1903

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.

5 X 1903

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 Eurêka — 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 attaquable, 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 1905

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.		6 25	10 28	1 57	—	7 42	
PORTS							
Sentier-Rocheray . . .	Départ	8 —	10 15	1 35	3 20	6 —	Jusqu'au 1er septembre.
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	
CHEMIN DE FER — Le Pont, départ pour Vallorbe		matin 6 48	10 58	2 22	8 05	—	
» arrivée de Vallorbe .		» 9 14	12 38	4 37	9 36	—	
Le Pont, départ p. le Brassus .		matin 9 16	12 40	4 49	9 39	—	
» arrivée du Brassus .		» 6 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	Jusqu'au 1er septembre.
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 —	

BATEAU

Les courses N[os] 9 et 10 cesseront dès le 1er 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.

29 VI 1905

Navigation sur le Lac de Joux.

Le charmant Yacht « le Caprice » qui anime si agréablement la surface du Lac de Joux dans la saison d'été, va pour la XVI[me] fois sortir de son hangar au Rocheray où il se rit des glaces et frimas 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, impatiemment 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 atteindre une vitesse de 28 à 30 kilomètres à l'heure. La coque est en tôle d'acier, la ma-

chine 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 des écurité 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 1er 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 VII 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 joue la politesse en leur disant : « Messieurs, attendez un instant, la dernière épingle n'est pas crochée. »

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

26 VII 1905

Navigation sur le Lac de Joux.

Le charmant vapeur à hélice, Le Caprice, vient de recommencer le 9 courant pour la XVIme 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 à 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 la 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 démoli 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 revision 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 18me 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.

25 VI 1906

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 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 bienfacture 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.

LAC DE JOUX

18me ANNÉE



YACHT A HÉLICE

28 VI 1906

SERVICE D'ÉTÉ DU 1er JUILLET AU 9 SEPTEMBRE, 1906

Inclus'

1008 mètres altitude.

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

Courses — Nos	1	3	5	7	9	11
Halte-Rocheray, Train du Sentier-Brassus. .	6 09	10 28	1 57	—	6 56	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 6 30	10 58	2 22	—	7 19	
» arrivée de Vallorbe. . .	» 9 09	12 38	4 37	—	9 35	
CHEMIN DE FER — Le Pont, départ pour le Brassus .	matin 9 11	12 40	4 49	—	9 38	
» arrivée du Brassus . . .	» 6 28	10 51	2 17	—	7 17	

Courses — Nos	2	4	6	8	10	12
PORTS						Facultatif LE Dimanche
Pont . . . . . Départ	9 20	12 45	2 25	4 50	6 50	8 —
Grand Hôtel du Lac de Joux »	—	12 50	2 30	4 55	—	DIRECT
Abbaye . . . . . »	9 30	1 —	2 40	5 05	7 00	
Bioux . . . . . »	9 45	1 15	2 55	5 20	7 15	
Rocheray. . . . . Arrivée	9 50	1 25	3 05	5 30	7 25	8 30
Halte-Rocheray, Train pour le Sentier-Brassus.	9 32	1 —	5 18	—	—	9 59

TARIF

PONT-ROCHERAY 80 centimes par course simple. La semaine 1 fr. 50 aller et retour.

LE DIMANCHE les billets aller sont valables pour le retour.

Réduction de moitié pour les enfants des écoles, jusqu'à 12 ans.

Prix réduits pour courses spéciales, billets de Sociétés, Ecoles, etc.

BAGAGES

Les petits 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 à 60 centimes, en tenant compte de la distance à parcourir.

Vélos et poussettes paient demi-place.

Pour courses spéciales, renseignements et réclamations s'adresser au Chef de l'Equipage. Recul en référera à l'ADMINISTRATION au Rocher

DIVERS 16 VIII 1906

Le Caprice.

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 ?

Il est coquet, ne vous déplaise,
Et l'on s'y sent fort à son aise,
Car pour éviter les dangers,
Il choisit bien ses passagers.

Pourtant, un jour, perdant courage,
(C'était je crois un jour d'orage),
De peur, les braves matelots
Stoppèrent au milieu des flots.

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

19me ANNÉE



YACHT A HÉLICE

SERVICE D'ÉTÉ DU 1er 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 — Nos	1	3	5	7	9	11
Halte-Rocheray, Train du Brassus-Sentier . §	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 6 25	11 05	2 22	—	7 02	
» arrivée de Vallorbe . .	» 9 02	12 28	—	4 36	8 32	
CHEMIN DE FER — Le Pont, départ pour le Brassus .	matin 9 05	12 30	—	4 44	8 35	
» arrivée du Brassus. . .	» 6 22	10 56	2 17	—	6 59	

Courses — Nos	2	4	6	8	10	12
PORTS						Facultatif le Dimanche
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	—	DIRECT
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 26	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
Abonnements pour la saison	Fr.	15.—
Id. dès le 10 août	»	10.—
Id. par semaine	»	3.—

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 un 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 sifflets.

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 1er 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 recettes 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. 12 VII 1908

1008 mètres altitude.

20me ANNÉE



YACHT A HÉLICE
Remis à neuf.

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 Vue 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
CHEMIN DE FER — Le Pont, départ pour Vallorbe . .			10 12		2 22		6 40
CHEMIN DE FER — » arrivée de Vallorbe . .		8 40		12 00		4 06	

Courses	Nos	2	4	6	8	10	12
PORTS			PROMENADE facultative				
Pont	Départ	8 42	10 30	12 00	2 25	4 10	7 00
Grand Hôtel du Lac de Joux	»	8 45	Arrêt à volonté G^{d}-Hôtel	12 03	2 30	4 13	7 03
Abbaye	»	8 52	et Abbaye Roche-fendue	12 10	2 35	4 20	7 10
Bioux	»	9 15	11 00 Pont retour	12 35	3 00	4 45	7 35
Rocheray	»	9 25	11 30 Prix 1 fr. Minimum 10 fr.	12 45 45 minutes d'arrêt.	3 10	4 55 55 minutes Carrét.	7 45

VOYAGEURS — TARIF — BAGAGES

Billets de Semaine		Billets de la Saison
30	Pont-Grand Hôtel	20
40	Pont-Abbaye	30
75	Pont-Bioux	75
1.00	Pont-Rocheray	1.00
	Pont-Rocheray et retour. .	1.80
60	Abbaye-Bioux	60
50	Bioux-Rocheray	50
90	Rocheray-Abbaye	90
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 garanti pas le service.

FAV

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 bienfacture 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 cyclindres, 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 & C°, 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, rajeuni 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 réclamation. 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 1er septembre, les courses Nos 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

FAV

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. Ct REYMOND, municipal, et déposer les soumissions pour le 4 décembre prochain. 26.11.08

Greffe municipal.

13 VIII 1908

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

22me ANNÉE



YACHT A HÉLICE
Remis à neuf.

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
CHEMIN DE FER — Le Pont, départ pour Vallorbe. .				2 27		6 40
CHEMIN DE FER — » 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 03	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 45 minutes d'arrêt.	3 10	5 00 45 minutes d'arrêt.	7 30

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. 0.90
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 3 h. à l'avance au Sentier.
Les billets de bateau ne sont pas valables sur la ligne 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.

AVIS IMPORTANT

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

CHRONIQUE LOCALE

23 II 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.

Né 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'appelait 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 sitnée 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.

Navigation sur le lac de Joux. FAVJ 8/I 1912

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'agirait, 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 ½ 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 30/V 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 aisement 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 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 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 ¼ 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 Piguet,** 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 VII 1912
ev. 11 VII

SERVICE d'ÉTÉ du 7 Juillet au 1er 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
CHEMIN DE FER — Le Pont, départ pour Vallorbe. .				2 37		6 40
CHEMIN DE FER — » arrivée de Vallorbe . .		8 40	11 53		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

Nbre de Points		Nbre de centimes
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

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.

FAVJ n°43/24/10/1912

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 Vallorbe 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 sur 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 Audemars, industriel au Sentier; Ernest Piguet, 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 Romainmôtier, et Guignard-Vidoudez, propriétaire au Sentier.

LAC DE JOUX

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

1008 mètres altitude.

~~20me ANNÉE~~



~~YACHT A HÉLICE~~
~~Remis à neuf~~

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

et les Dimanches de MAI Juin, 1.8.15.22.29 Septembre et Octobre, } en cas de beau temps et si le niveaux du lac le permet. }

Courses Nos	1	3	5	7	9	11
Halte-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	
CHEMIN DE FER — Le Pont, départ pour Vallorbe . .	----	------	2.27	-------	6.40	
» arrivée de Vallorbe . .	8.40	12.--	----	4.10	----	
CHEMIN DE FER — Le Pont, départ pour le Brassus .						
» arrivée du 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	
Halte-Rocheray, Train pour le Sentier-Brassus.						

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 1er Septembre 1914 inclusivemt

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 —	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
CHEMIN DE FER — Le Pont, départ pour Vallorbe. .			2 35		6 27
» » » le Brassus .	9 04	12 09		4 12	

Courses Nos	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

Billets de Dimanche		Billets de la semaine
15	Pont-Grand Hôtel . .	20
20	Pont-Abbaye	35
45	Pont-Bioux	75
60	Pont-Rocheray . . .	1.00
35	Abbaye-Bioux	60
30	Bioux-Rocheray . . .	50
55	Rocheray-Abbaye . .	90

Réduction de moitié pour les enfants au-dessous de 12 ans.

Réduction de moitié pour les écoles et les personnes qui les accompagnent.

Réduction de taxe de 20 % pour sociétés de 16 personnes et au-dessus, pendant les jours de semaine seulement.

Courses spéciales, produit minimum, 30 fr. Aviser à l'avance la Direction, « Sentier. (Téléphone N° 19)

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 pousettes paient demi-place Les petits colis, ainsi que les effets personnels portés à la main sont transportés gratuitement.

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

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

Eidgenössisches Departement des Innern
Département fédéral de l'intérieur
Dipartimento federale dell'interno

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

Ihr Zeichen
Votre signe
Vostro segno

Ihre Nachricht vom
Votre communication du
Vostra comunicazione del

Unser Zeichen
Notre signe
Nostro segno

3 février 1992

Monsieur
Rémy Rochat
Rue du Collège 2
1343 Les Charbonnières

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)

11.91 10000 58605/1

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 sont 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 Monté 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.

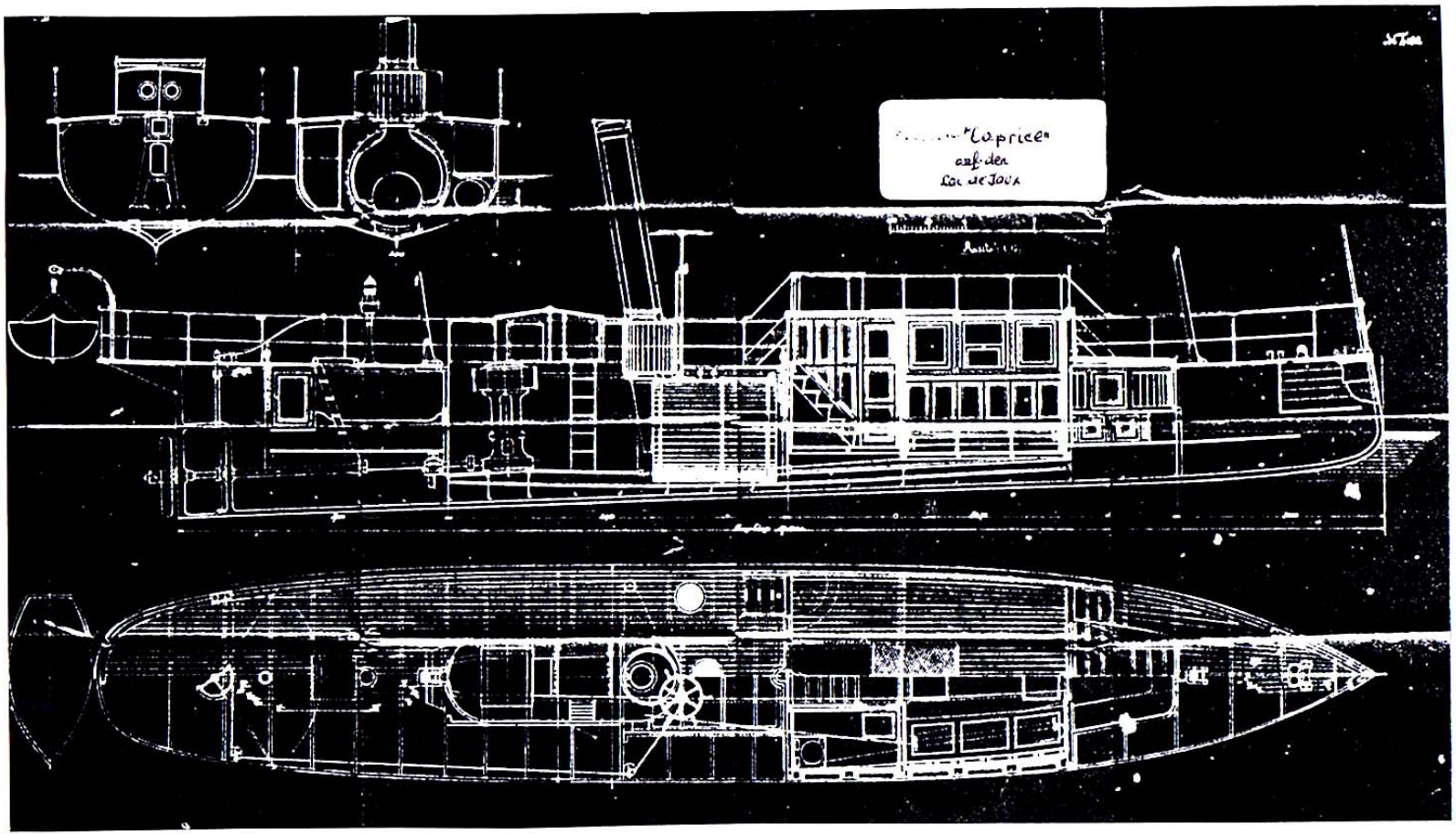


Figure: plans du Caprice tels qu'ils figurent dans les archives fédérales à Berne, sous la cote 8100 (B) 1975/58/25.

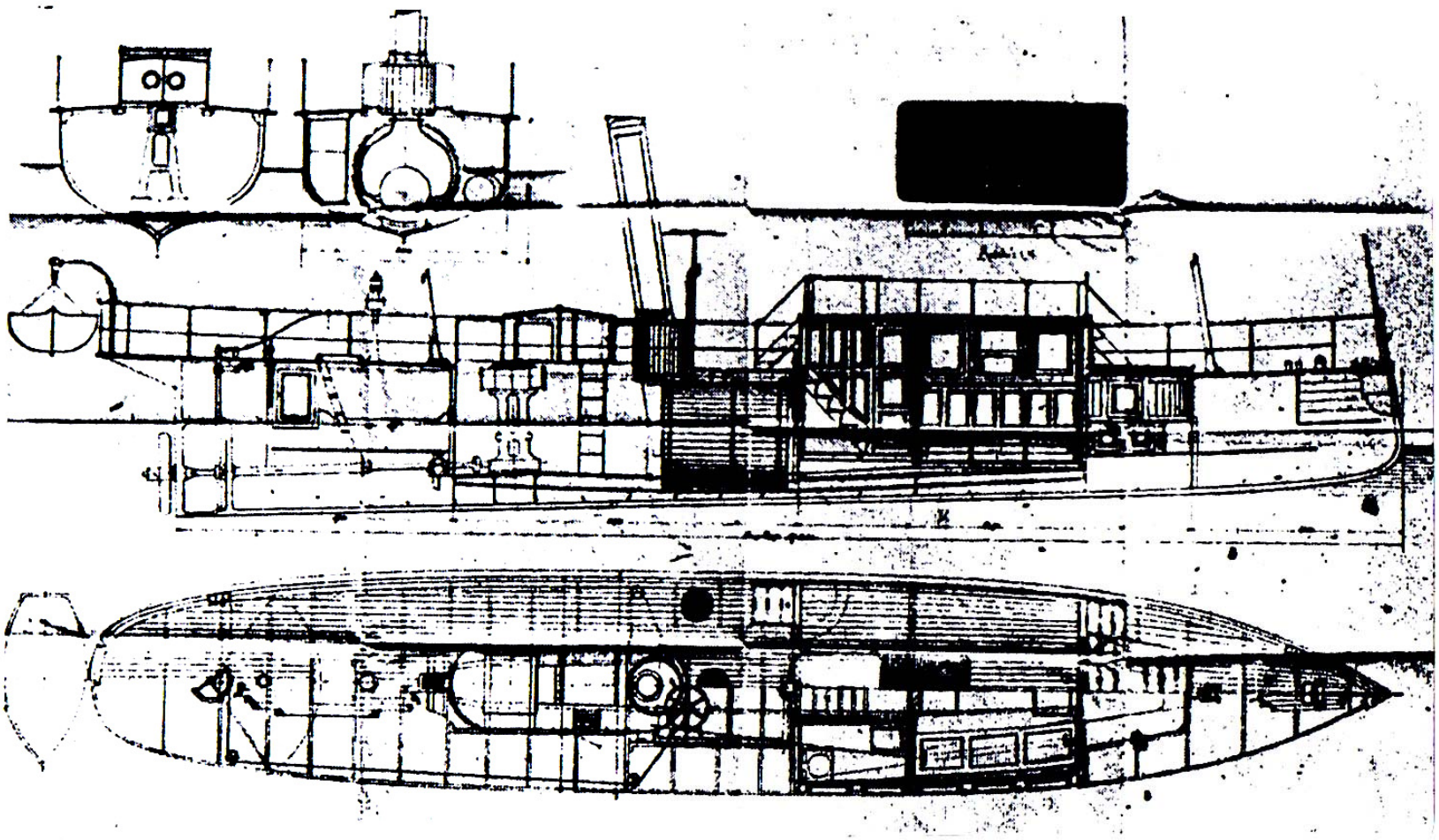


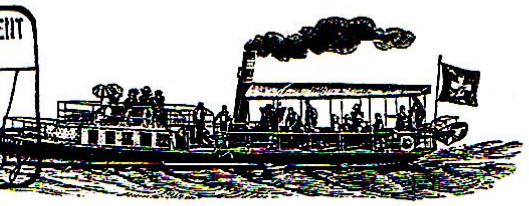
Figure: plans (positifs) tels qu'ils ont été tirés de l'original déposé aux archives fédérales à Berne, sous la cote 8100 (B) 1975/58/25.

SOCIÉTÉ ANONYME DE NAVIGATION
sur le Lac de Joux

Fondée en 1888. — Altitude 1008 mètres.

Au Capital de fr. 29,600.

EIDG. EISENBAHNDEPARTEMENT
REGISTRATUR
No 1656,
25. Febr. 1908



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 & Cie, à Zurich, vient de terminer son 19me 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 & C^ie^, 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.

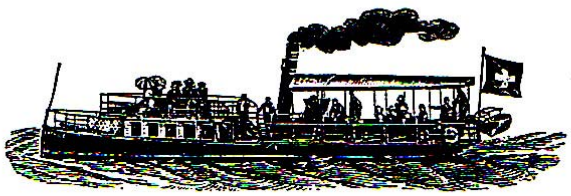
Inclus un bulletin de souscription.

N 1656/08.

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 [redacted] *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 1er 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 Q 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 failités 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 comptersur 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:

GUIGNARD
Notaire
SENTIER (Suisse)
TÉLÉPHONE

Sentier, le 27 juin 1912

Au Département fédéral des Chemins de fer
Division des chemins de fer
BERNE.

EIDG. EISENBAHNDEPARTEMENT
REGISTRATUR
No 5566.
28. Juni 1912.

Sekr.

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 pret pour le 7 juillet prochain quiest la date extreme à la quelle nous devons songer à commencer le service. Nous avons déja convenu av

Hafnabalh im Schweiz. Bundesarchiv. Nur zum nachrichtlichen Gebrauch namens Bad für das Bundesarchiv

-ec Mr Herzog qu'il se rendrait ici le samedi 6 pour examiner si tout est en régle et nous prenons la liberté de vous demander de bien vou-
-loir nous autoriser, si son rapport télégraphique qui vous sera transmis le 6 juil.et.est favorable de commencer le service le dimanche 7 en attendant l'octroi de la concession.

Nous osons espérer que vous voudrez bien nous accorder quelques facilités en considérant que cette entreprise est uniquement créée dans un but d'utilité publique .Nous aimerions donc savoir de suite si nous pou-
-vons considérer les horaires et taxes soumis à votre examen comme admis afin que nous puissions procéder à l'impression et à l'expédition des ho-
-raires,confection des billets,publicité,toutes choses pour lesquelles il est indispensable. que nous soyons fixés au plus tot.

Comptant sur votre obligeance pour etre renseignés au plus tot nous vous prions d'agréer,Monsieur leConseiller fédéral,l'assurance de no-
-tre haute considération.

Au nom du comité d'initiative de la Société de navigation sur le lac de Joux.

Le Président:

J. GUIGNARD Notaire Le SENTIER

Sentier, le 27 mai 1912

Au Département fédéral des postes et chemins de fer,

B E R N E .

EIDG. EISENBAHNDEPARTEMENT REGISTRATUR No 4595/I 30. Mai 1912

Sekr.

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le soussigné, agissant au nom du comité d'initiative pour la constitution 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 le 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 inspectorat 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 du Chenit, Bioux, 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 Bré" 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 § 1 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 défectueux 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 initiants 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 3 0 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.

Veuillez 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 Hg. z. K. sa. a.
6. VII. R

-67-

Vu 8/VII Hg.

Conditions spéciales.

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

En été (du 1er juillet au 1er 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.

Berne, le 5 juillet 1912.

Département fédéral des Postes et des Chemins de fer
Division des Chemins de fer
Pour copie conforme sig. Perrier.
Chancelier du Département fédéral des Chemins de fer

-68- J. Bürgi

2138/13.

SOCIETE DE NAVIGATION SUR LE LAC DE JOUX.

****

TARIF POUR LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES.

Applicable à partir du Ier 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 Ier 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 Ier 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.

Distances en km.	Stations.	Billets ordinaires. Simple course	Billets de dimanche
		Francs par personne.	
	Le Pont de et à		
I.	Grand Hôtel	0.20	0.I5
2	L'Abbaye	0.35	0.20
6	Bioux	0.75	0.45
	Définitives Tarif V 15. III 13. In Ordnung Klug		
8	Rocheray	I.00	0.60
	Grand Hôtel de et à		
I.	Le Pont	0.20	0.I5
2	L'Abbaye	0.35	0.20
6	Bioux	0.75	0.45
8	Rocheray	I.00	0.60
	L'Abbaye de et à		
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
	Bioux de et à		
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
	Rocheray de et à		
8	Le Pont	I.00	0.60
8	Grand Hôtel	I.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 I00 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.

Barême indiquant le nombre de coupons à détacher pour chaque parcours.

Le Pont

4	Grand Hôtel			
7	7	L'Abbaye		
I6	I6	I4	Bioux	
20	20	I8	I0	Rocheray

3.Sociétés et écoles.

Pendant les jours de semaine les sociétés composées d'au moins I6 personnes ou payant pour ce nombre, jouissent d'un rabais de 30 % sur le prix des billets ordinaires.

Les enfants de 4 à I2 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 I2 ans sont envisagés comme une personne adulte.

Les écoles et pensionnats, dont les élèves ont en général l'âge de I2 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 dàau 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 I2 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 I5 élèves et d'un instituteur ou d'une institutrice pour chaque série entamée de I5 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 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 I0 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.

=

AW 2854/28

Réglements de Service

pour

les employés de la Société de Navigation sur le lac de Sowa.

Equipage du Caprice.

×

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 présentant pour la Compagnie quelque intérêt ou utilité. Il lui remet aussi le soir même tout objet oublié sur le bateau.

3. Il est chargé de la conduite du gouvernail, de la marche, de l'~~amarrage~~ et du service complet de propreté du bateau.- Le gouvernail peut être manoeuvré exceptionnellement par le matelot, mais sous la surveillance du pilote. Il est interdit à ce dernier de laisser manoeuvrer 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 manoeuvre 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 manoeuvre de la machine ~~(en exécutant)~~ qu'il ne doit abandonner sous aucun prétexte pendant le service. Il manoeuvre sa machine en exécutant ponctuellement les ordres du pilote. Il lui est interdit de recevoir aucune personne 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 Conseil d'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 désignée par le Conseil d'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'amarrage 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'agrès, chaines, 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 réglement ainsi que tout acte répréhensible non prévu dans les dispositions qui précèdent, peut entrainer, 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 réglement, dès qu'il le jugera utile.

w 2834/25

Société de Navigation sur le lac de Zoug.

Réglement 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 ~~& 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 Mrs 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.

Tous 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 Mrs 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 perçus d'avance par le matelot-comptable, en conformité des tarifs et contre remise des billets immédiatement contrôlés et retirés au débarquement.

Tout voyageur qui ne présentera 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 veut pouvoir compter sur la bienveillance et la bonne volonté de Mrs 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 régale 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 débarcadère:
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.

5o 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 du 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 renouveller 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
PROTOCOLÉ SOUS N°.....
Renvoyé à

Société de Navigation
sur le Lac de Joux .

1904

Le Sentier le 23 Juillet I90

Au Conseil d'Etat
du Canton de Vaud ,
L A U S A N N E .

Monsieur le Président

et Messieurs les Conseillers ,

Veuillez 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 I889 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 I5 Kilomètres , tout en desservant aussi les communes de l'Abbaye et du Lieu .

Pendant la période I889 à I900 le transport des voyageurs a été très actif et les recettes suffisaient largement aux dépenses courantes et en I890 et 9I 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 I889 à I900 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 ou prendre pour combler le déficit de l'éxercice 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 éxécutés au Lac Brenet et aux entonnoirs qui ont entravé la navigation pendant deux ans , et , une faute fondamentale c'est d'avoir pendant II 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 renter le capital, ni à faire les amortissements absolument obligatoires dans des Sociétés de ce genre .

Voici quelques chiffres . La société a été fondée en I889 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. 276I8.90 ce chiffre a été réduit à Fr. 23787.-- le hangar pour le réduire en hiver est porté pour Fr. 39I4.65

Les déficits ont commencé avec l'année I900 , par Fr. 2748.-- en I90I boni Fr. 25.-- en I902 déficit I0I4.-- en I903 déficit d'environ I600.--

Dépense extraordinaire pour I905, détubage de la chaudière Fr. 800.-- réparations à la machine, environ Fr. 400.-- total Fr. I200.--

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 de laisser tomber ce service de navigation , si appréciée par son utilité et ses agréments dans notre contrée qui est loin 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 à 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 sus mentionnées .

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 . Un Administrateur .

Louis Bard

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 plustrois 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.

Votre 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 Cudrefin, ~~Portalban~~ pour Chevroux et pour l'ensemble de la Vully, de conserver un Service de bateaux qui relie ces localités à Neuchâtel.

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

Les termes mêmes de la demande de subside font voir que le Service du "Capricé" a perdu beaucoup de son importance 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 montagnards".

Le caractère d'utilité publique d'un Service de bateaux 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.

Au Cte d'Etat
pr répondre dans ce sens ci-dessus à la Soc. de navigation. — 13. IX. 4.

Le Cte [illegible]
13. IX. X.

CHANCELLERIE
PROTOCOLÉ SOUS Nº 11.5.
Renvoyé à Travaux publics.

Lét.
Exp: par lettre
= la Ste et au préfet
14. 9. 1904

Prendre note de cette décision et classer la Chancellerie ayant écrit

CHANCELLERIE
PROTOCOLÉ ~~SOUS Nº~~ 26. 7. 1904.
Renvoyé à

27 JUIL. 1904
990.

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

A 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 Cie de Navigation sur les Lacs de Neuchâtel et 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'oeil sur la carte pour s'en convaincre. — En effet, la traversée 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 département fédéral des chemins de fer oblige à rechanger tous les tubes de la chaudière et demande d'autres aménagements coûteux sur le pont du bateau pour en assurer la stabilité exigée. 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 temporaire. 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 endommagé 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 première 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 ½ 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 Ier Août I905.

Au Département des Travaux Publics ,

Lausanne.

Monsieur le Conseiller d'Etat ,Chef de 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 I889, 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 courses 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. 39I4.-- Pendant les premières années ,sans faire de brillantes affaires,nous avions cependant délivré en I890 et I89I un dividende de I 0/0,par la suite ce dividende s'était transformé en un permis pour 4 et ensuite 2 courses simples par actionnaire " non par action"; les excédents de recettes étaient versés au fonds de réserve.

Survint en I900 l'ouverture de la ligne Pont-Brassus, immédiatement nous tombons dans l'ère des déficits: en I900 l'excédent des dépenses est de F. 2748- I90I s'équilibre tout juste, en I902 et I903 les déficits sont de F.I0I4- et F 800-.

Aujourd'hui notre fonds de réserve est épuisé et pour I905 le Département fédéral des chemins de fer nous a obligés à des transformations et réfections de notre bateau dont le coût a ascendé à F II00- par surcroit,les fortes bises de l'hiver dernier ont fortement avarié la jetée du Rocheray à laquelle nous avons dû faire une réparation qui a couté F 400-. En plus de ces travaux déjà effectués, le Département fédéral nous impose pour I906 la révision complète de lamachine 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 celà 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 reconnaitrez la légitimité de notre requête.

Dans cette attente, veuillez Monsieur le Conseiller, agréer l'expression de notre considération la plus distinguée

pour le
Le Président
R. Lefaucheux.

Le Secrétaire
Frédéric Meylan

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

Dépenses faites par la Compagnie de Navigation du Lac de Joux pendant l'exercice 1905 en constructions et réparations.

Montage du débarcadère	n° 5.		31.80 frs
Petites fournitures	n° 6 à 8.	401.50	9.20
Empierrement du débarcadère	n° 13		360.—

Couverture du pont arrière	N° 27			55.—
Réparations du plan incliné	N° 29			76.80
" machine et chariot	N° 33	133.70		53.10
" vernissage de la cage	N° 34			90.—
" du pont avant	N° 35			110.—
" débitage	N° 39			145.—
" poutre noix	N° 41	7 T 3.100		6.25
" débitage	N° 44			313.—
" " à Vve E. Wyss	N° 23			60.—
Transport des bois Zurich-Sentier	N° 55			45.55
Réparations sur le Pont	N° 57			3 20
Note de plan service pour transformation de l'avant		163.		163.—
			frs	1523.20

Dépenses en cours pour l'exercice 1906.

Démontage et réparation de la machine environ	300.—
Reconstruction de l'empierrement au déchargeoir	360.—
Enrochement à bise du déchargeoir	150
Redressement de la voie et du plan incliné	88
	898.—

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 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 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.

ARCHIVES COMMUNE DE L'ABBAYE

L'Abbaye, le 10 Juin 1903

ACA BD 1

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 du transport des voyageurs sur notre lac, rende les services que nous en attendons.

A la suite de la demande de la Compagnie de navigation pour restaurer ou refaire les débarcadères dans la Commune, tant, aux Bioux et à l'Abbaye, nous nous sommes adressés aux Conseils Administratifs des hameaux respectifs, qui, puisqu'ils sont complètement intéressés à la chose. Nous avons reçu d'eux les lettres ci-jointes, qui expliquent d'une façon particulière, l'état, la position et les considérants pour lesquels ils demandent que la Commune fasse les 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 les autres localité de la Vallée bordant le lac. Le chemin de fer aurait tranché cette question si nous l'avions! mais sauf pour le Pont, qui est admirablement desservi, pour lequel la Commune a contribué pour une belle part, les deux autres localités sont privées de ce service.

La question posée il nous faut plans et devis et pour cela, il nous faut un crédit que nous venons solliciter. Doit-on faire les débarcadères en pierre ou en bois? Au premier abord nous sommes tentés de les faire en bois puisque la nature nous a doté 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 pilots 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 distinguée.

Pour la Municipalité:

Le syndic: Bernev Le secrétaire: Léon Guignard

L'Abbaye, le 21 août 1903

Au Conseil Communal de l'Abbaye, ACA BD 1

Monsieur le Président et Messieurs,

Dans sa séance du 6mai 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 supléant 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 précisement 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 qulque 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 le 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 toujours 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 Werazzi 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. Vérazzi 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.

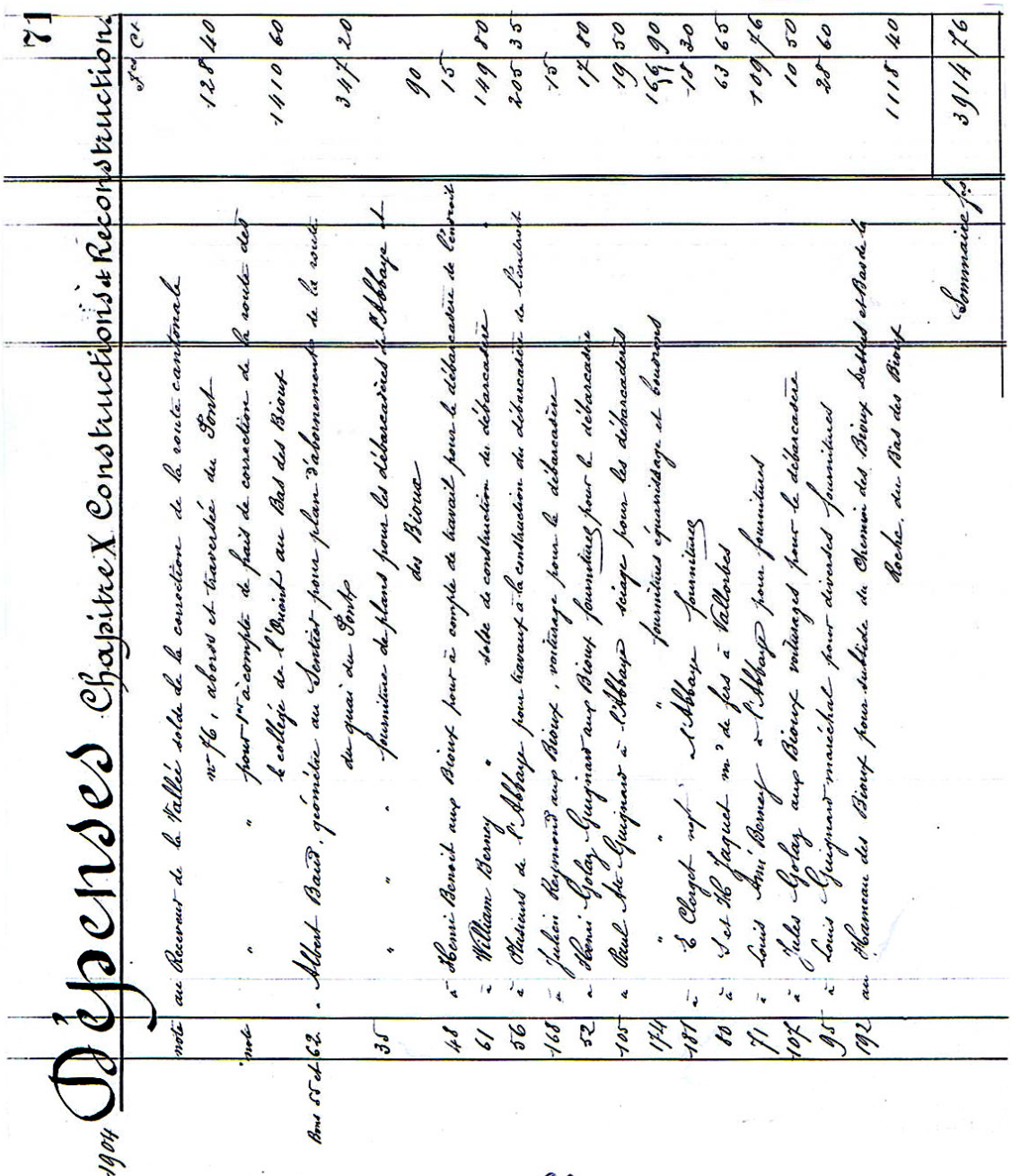
Pour la Commision, le rapporteur:

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



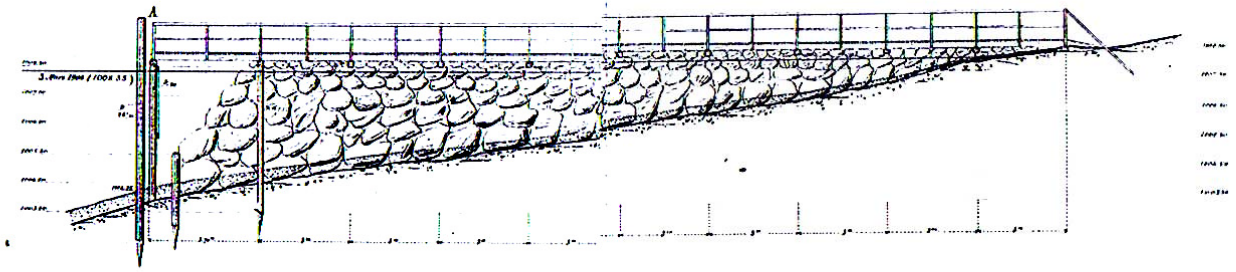
1904 Dépenses Chapitre X Constructions et Reconstructions 71

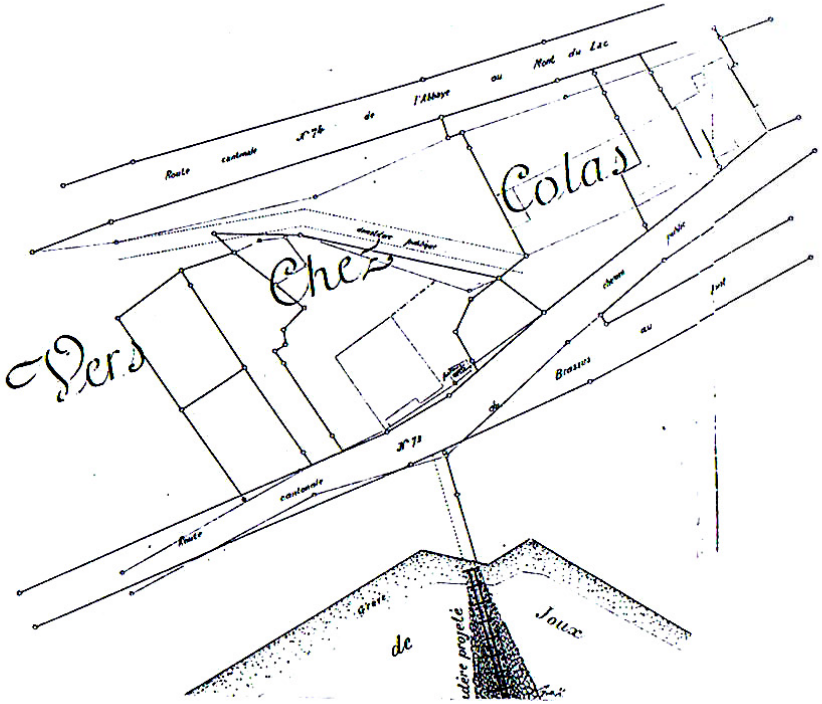
note		au Receveur de la Vallée solde de la correction de la route cantonale		128	40
		n° 16, abords et traversée du Sentier			
note		" pour M/a compte de frais de correction de la route de			
		l'ollège de l'Orient au Bas des Bioux		1410	60
Bon 15 de 62		Albert Baud, premier au Sentier pour solde d'abonnement de la route			
		du quai du Pont		31	20
35		" " fourniture de pierre pour les débarcadères de l'Abbaye et			
		des Bioux		90	
48	2	Henri Benoit aux Bioux pour M/a compte de travaux pour le débarcadère de Derrière		15	
61	2	William Berney " solde de construction du débarcadère		119	80
56	2	Statuts de l'Abbaye pour travaux à la construction du débarcadère de Derrière		205	35
168	2	Julien Reymond aux Bioux, voiturage pour le débarcadère		15	
52	2	Henri Golay Guignard aux Bioux fournitures pour le débarcadère		12	80
185	2	Paul de Guignard à l'Abbaye siège pour les débarcadères		19	50
154		fournitures épuisoirage et bourrage		166	90
181	2	" Cloget rept. à l'Abbaye fournitures		15	30
10	2	Vve Hte Paquet m.d de fers à Vallorbes		63	65
71	2	Louis Ami Berney à l'Abbaye pour fournitures		109	16
107	2	Jules Golay aux Bioux voiturage pour le débarcadère		10	50
95	2	Louis Guignard maréchal pour diverses fournitures		20	60
192		au Chemin des Bioux pour surtaxe du Chemin des Bioux Sentier et Bas du			
		Roche, au Bas des Bioux		1118	40
			Sommaire fo	3914	16

ACA PG10 mars 1904. Société de navigation sur le lac de Joux. Projet de débarcadère à l'Abbaye

Élévation

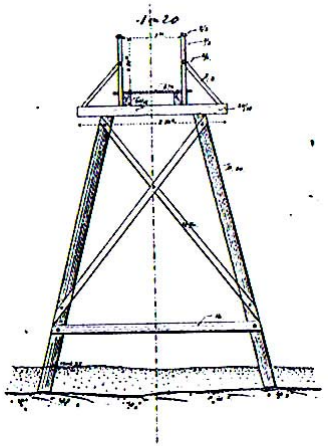
Échelle 1re p. 1m.





Chevalet A

Échelle 2 p. 1m



Débarcadère de l'Abbaye.

ACA P610 mars 1904
Société de navigation sur le lac de Joux
Projet de débarcadère à l'Abbaye. Devis

Métré

désignations des ouvrages	nombre de pièces	dimensions	unités	balances
Plateforme.		30.70 × 1.25	38.37	38.37
Tablier				
id Contretoise.	18	3. × 0.20 × 0.11	1.188	
id	2	3.70 × 0.20 × 0.11	0.236	
" " (chevrons)	10	3.50 × 0.20 × 0.11	0.800	4.764
"	"			
revêtements	14	1.20 × 0.05 × 0.05	0.343	
main courante		61.00 × 0.05 × 0.05	0.244	
garde corps		61.00 × 0.05 × 0.05	0.183	
cadre fileté	20	1 × 0.05 × 0.05	0.050	0.794
Chevalet id				
chapeau	1.	2.50 × 0.20 × 0.15	0.080	
bois ronds		3.00 × 0.0370²	0.295	
fer ronds		11 × 0.006 m²	0.066	
Filons	2	10 × 0.05²	1.060	-
"	2	6 × 0.05²	0.240	
"	2	3 × 0.020²	11.120	1.861
Enrochement.			500 m³	500 m³

Devis estimatif

désignations des ouvrages	quantités	prix d'unité	dépenses	
Plateforme.	38.37	2	76	75
Tablier (o. l. c)	3 m 764	40.	110	55
"	0.794	45	35	65
bois ronds et fer ronds	1.861	40.	74	45
Enrochements.	500 m³	5	2500	—
boulons et clavettes			10.	—
crosses et pointes	20kg	1	20	—
ferrure de la poteau	6.	2.	12	—
cuerin d'ouvre.				
mise en place de 6 poteaux	6.	20.	120	—
Pose du chevalet { 2 chapeaux / 2 montants	14	6	84	
id du tablier	14	4.50	63	
imprévus			163	60
	Total	Francs	3250	—

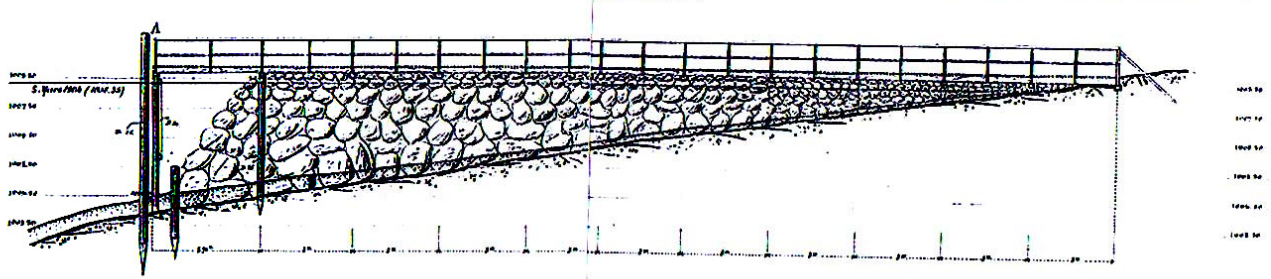
dans le prix de 5 francs le mètre compris l'achat de la pierre et le transport

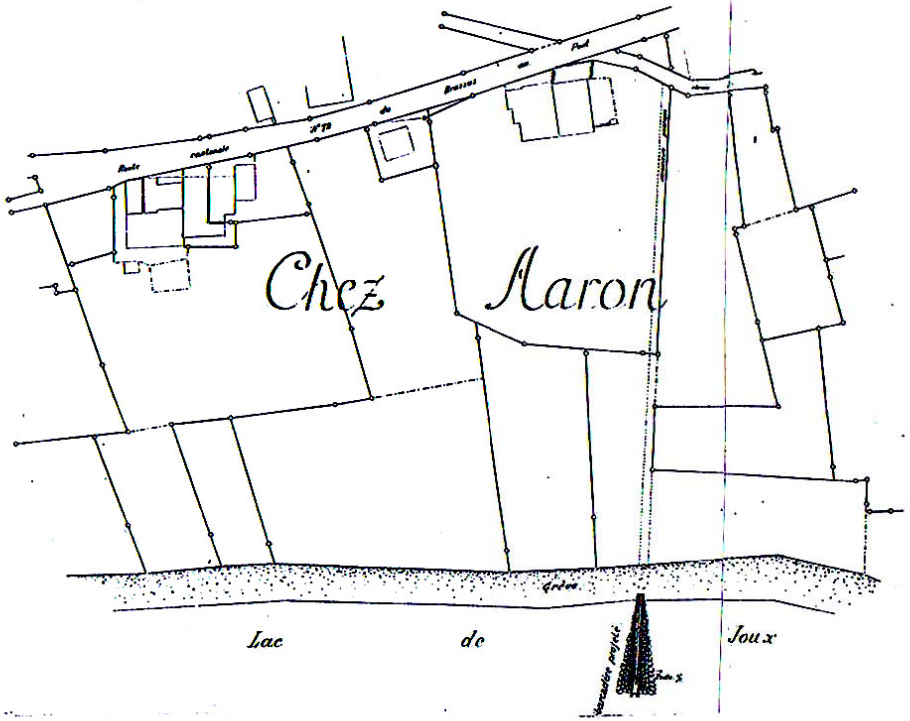
ALBERT DAVID Sculpteur GENÈVE

ACA PG11 Société de navigation sur le Lac de Joux, débarcadère des Biaux, Station, mars 1904, Albert Baud.

Elevation

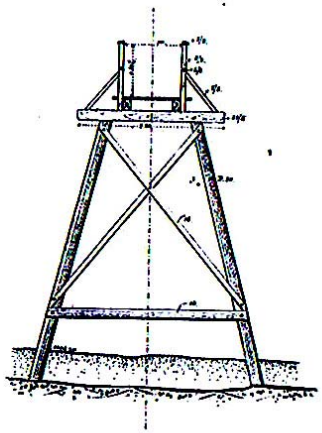
échelle 1mm p 1m





Chevalet A

échelle 2mm p 1m



ALBERT BAUD ENTREPRENEUR

Débarcadère des Biaux

Société de navigation sur le lac de Jax. Projet de débarcadère des Biaux. Denis. 1904

Métré

Désignation des parties	Nombre ou poids	Dimensions	Cubes ou surfaces	Report	Observations
1°. Platelage.		33.70 × 1.25.	42.125		
				42.125	
2°. Tablier.					
a). Sablières.	20	3 × 0.20 × 0.16.	1.920		
b). "	2.	3.70 × 0.20 × 0.16.	0.237.		
c). " (traverses).	11	2.50 × 0.20 × 0.16.	0.880	3.037	
moulures.	46.	1.20. 0.05 × 0.05.	0.353		
main courante:		67.50 0.06. 0.06.	0.269		
roules fixes	24	1 m. 0.05. 0.05.	0.036.		
garde corps.		67.50 0.06. 0.06.	0.162.	0.880	
3°. Chevalet A.					
chapeau.	1.	2.50 . 0.30 . 0.16.	0.080		
bois rond.		3.20. 0.314 m².	0.295.		
mi rond.		11 m. 0.006 m².	0.066.		
4°. Pilots	2.	long 10 . 0.053 m².	1.060		
5°. "	2.	long 6. 0.020 m².	0.240		
"		long 3. 0.040 m².	0.120.	1.861	
6°. Enrochement.				540 m²	

Devis estimatif

Désignation des ouvrages.	quantités	Prix unitaires	Sommes.		Observations.
Platelage	42.125	2.	84	25	
	3.037	40.	121	50	
Tablier	0.880	45	39	60.	
Bois ronds.					
et mi-ronds.	1.861	40.	74	45.	
Enrochement.	540 m²	5	2700	—	dans le prix de 5 francs est compris le prix de la pierre et la fouille.
Boulons et clavetages.			10	—	
crosses de pointe	20 kg	1.	20	—	
Ferrure de pilote	6.	2.	12	—	
Main d'oeuvre.					
mise en place de 6 pilotes à 20 francs.			120	—	
Pose du chevalet et de tablier (3 jours).	3 charpentiers	15 f. à 6 f.	96	—	
	2 manoeuvres	16. à 4 50	72	—	
imprévus.			150	20.	
	Total francs.		3500	—	

ALBERT BAUD Sculpteur CLUSES (HAUTE-SAVOIE)