

## **Le Caprice va de l'avant**

La Compagnie de navigation sur le lac de Joux a été constituée à la fin de 1888. Quelques mois plus tard, très exactement le dimanche 24 mai 1889, le *Caprice* était mis à l'eau. Il convient de retrouver cette journée fameuse qui donna un article dans la Feuille d'Avis de Lausanne du 28 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 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'aène au lac, où il entre en refoulant les ondes qui recouvrent un instant sa poupe. Un hurrah formidable s'élève alors de toutes les bouches, les petites péniches l'entourent et lui font ovation, le canon ronfle à bord... et tout cela au milieu d'une nature splendide, et par un temps exceptionnellement beau.

Le *Caprice*, qui est à hélice, a fort bonne tournure et peut contenir environ cinquante passagers. Il commencera son service régulier dès le 1<sup>er</sup> juin en correspondance avec les arrivées et les 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 du 28 mai 1889.

Le Caprice ira donc son chemin. Un beau rapport de la FAVJ cette fois-ci, du 23 juillet 1891, offre de découvrir la situation de la Société de navigation sur le lac de Joux deux ans plus tard :

### **Société de navigation sur le lac de Joux.**

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

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

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

Un petit dividende de 50 c. par action est attribué à chaque action de fr. 50, après un versement de fr. 1453.65 au fonds de réserve.

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

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

Les commissaires vérificateurs pour 1891, sont MM. Ernest Aubert au Sentier, Henri-Auguste Berney, Chez-Grosjean et Edward Pignet, 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 avons déjà de sérieuses réparations à faire aux barrières du bateau et pendant toute la saison votre conseil a été souvent appelé à administrer de sévères remontrances à ses employés, aussi tous nos soins ont-ils été apportés au choix du personnel et vous avez pu constater comme nous que nos efforts n'ont pas été vains.

Notre petit vapeur, malgré une direction qui laissait parfois à désirer, s'est vaillamment comporté et nous ne pouvons que nous féliciter de son acquisition. Stabilité, résistance, vitesse, il répond à toutes ces exigences, si sa prise d'eau est un peu forte elle est, par contre, un contre-poids qui en fait la sûreté. Quelques beaux dimanches nous avons regretté, aux courses du soir surtout, qu'il ne puisse pas contenir un plus grand nombre de passagers, ce

regret est bien atténué la semaine où il est toujours assez grand. Nous souhaitons que nos neveux puissent dans quelques dix ans en procurer un plus vaste que leurs neveux à leur tour trouveront encore trop petit.

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

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

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

Voici quelques chiffres de notre comptabilité.

Nos recettes se sont élevées à la somme de fr. 10.092,10.

Nous avons dépensé :

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

Ensemble fr. 8898,60

Sur quoi il nous reste en approvisionnements divers 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. Le Caprice	3321 75	Capital social	28000 —
Habillements et équipements	27618 90	Profits et pertes	1753 70
Charbon et autres combustibles	300 —	Bons à payer	1321 60
Graissage	60 —	Dividende de 1889	280 —
Frais généraux	30 —	Emprunt	4000 —
Bâtiment	60 —		
	3914 65		
	<u>35355 30</u>		<u>35355 30</u>

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.  $\frac{1}{3}$  par billet.

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

Moyenne : 128 passagers par jour, 45 c.  $\frac{1}{2}$  par billet.

### **Rapport des commissaires-vérificateurs,**

Messieurs.

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

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

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

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

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

Sentier, le 27 juin 1891.

S. GUIGNARD.  
Ernest ROCHAT.

On saura que le Caprice fit vaillamment son service jusqu'en 1911. Alors des problèmes irrésolubles de chaudière condamnèrent le bateau dont la destinée désormais nous échappe totalement. Fut-il démonté en son hangar du Rocheray pour être livré en pièces détachées à la ferraille ?

Toujours est-il que cette même année 1911, la Société de navigation, faute d'être soutenue par l'Etat de Vaud qui ne voulait pas être impliqué financièrement dans un service qu'il estimait sans aucun doute non rentable, fit faillite. Une nouvelle compagnie naquit en 1912 qui mit à l'eau le petit navire appelé Le Matin. Celui-ci ne navigua guère que jusqu'en 1914, où, suite au déclenchement du premier conflit mondial, le service fut interrompu, avec vente du navire qui repartit pour d'autres lieux.



Le Caprice probablement lors de sa première année de service. A gauche le hangar à farine dont il est question ci-dessus. A droite, à peine visible, devant le Grand Bazar du Pont, le navire de Choberg qui avait tenté d'introduire un service de navigation un an avant la Compagnie officielle.