

L'EXPRESS arc
PRESSE

L'Impartial arc
PRESSE

présentent

Le Vapeur des Trois lacs

Découvrez tous les détails du projet qui, grâce à l'aide du public, veut redonner vie et mouvement au "Neuchâtel", immobilisé depuis 1968.

Remplissez le coupon en page 8 pour devenir membre de TRIVAPOR et soutenir un projet de grande importance pour toute la région des Trois Lacs.



Octobre 2007

Ce supplément ne peut être vendu séparément

mab-creations.ch

Avec le soutien de la
Loterie Romande

Informations permanentes sur www.trivapor.ch

EDITORIAL



En avant, toute!

Depuis ce printemps, j'ai le sentiment qu'un vent nouveau souffle sur notre projet! Et c'est compréhensible, puisque le bateau à vapeur *Neuchâtel* est maintenant notre propriété.

Presque quotidiennement, je rencontre quelqu'un qui me demande: quand le bateau naviguera-t-il à nouveau? Retrouvera-t-il son profil d'antan? Naviguera-t-il de Bienne à Yverdon? A Morat? Où sera-t-il rénové?

A ces questions – et à bien d'autres – nous voulons répondre à tous les intéressés, amoureux de bateau à vapeur ou simple curieux, d'ici et d'ailleurs!

Avec ces huit pages, comme lors de nos récentes portes ouvertes, nous souhaitons faire participer le plus grand nombre possible de personnes à notre aventure. C'est un projet ambitieux, aussi avons-nous besoin d'une large adhésion populaire. La rénovation du *Neuchâtel* doit être l'affaire de toute la région des Trois Lacs! Notre rêve est de susciter à nouveau cet état d'esprit de l'Expo durant laquelle Bienne, Morat, Yverdon et Neuchâtel se sont retrouvées unies par un projet au-delà des cultures et des langues!

Aujourd'hui, il nous appartient de tout mettre en œuvre pour sauver un bateau unique qui fait partie du patrimoine des Trois Lacs. En rejoignant l'association Trivapor, vous manifesterez le plus bel encouragement à l'équipe de bénévoles qui s'est attelée à relever ce défi!

D'ores et déjà, nous vous disons un grand merci pour votre engagement et votre confiance.

Willy SCHAER
Président de l'association
Trivapor

Une attraction bienvenue pour le Pays des Trois Lacs

La région que toute la Suisse a pu découvrir lors de l'Expo.02 ne manque pas de charme. Elle offre une multitude de sites pittoresques et de trésors culturels très disséminés qui ne sont pas assez connus. Cela parce qu'il manque une tête d'affiche, un élément porteur et rassembleur.

Les bateaux d'Expo.02 ont constitué le lien visible entre les quatre artéplages. Un bateau à vapeur, unique en son genre, sera de nature à personnaliser, à lancer enfin et de façon définitive la notion de région touristique «Pays des Trois Lacs».

Les bateaux à vapeur jouissent d'une grande popularité sur les lacs et fleuves d'Europe où ils ont été soigneusement conservés. A Lucerne comme à Dresde, il est prouvé que la clientèle augmente d'au moins 20% lorsque la course est assurée par un vapeur.

Toutes les régions qui disposent de bateaux à vapeur les utilisent abondamment dans leur propagande touristique. Ainsi, le coût d'exploitation plus élevé se trouve largement compensé par une recette accrue et des retombées sur toutes les activités touristiques de la région.



Trivapor a pour but de redonner vie au vapeur *Neuchâtel* qui sommeille dans le port de cette ville depuis près de quarante ans. Cette initiative est courageuse et elle a d'emblée suscité beaucoup d'enthousiasme. Ainsi, l'association Trivapor compte déjà plus de 1'500

«...il est prouvé que la clientèle augmente de 20% lorsque la course est assurée par un vapeur.»

membres répartis dans toute la Suisse et même à l'étranger. Elle compte sur un large appui de toute la population de la région des trois lacs.

Un projet ambitieux

Après la saison 1968, le *Neuchâtel* a été désaffecté, puis vendu. Transformé en restaurant flottant, il a été privé de sa machine, de sa chaudière, de la partie supérieure des roues à aubes, de sa timonerie, de sa cheminée télescopique. De nouvelles superstructures ont permis de créer un salon sur le pont arrière, puis sur le pont avant. Toute la toiture a été rehaussée de 30 cm. Ainsi modifié, le *Neuchâtel* a servi

de restaurant durant 38 ans dans le port de Neuchâtel. Différents restaurateurs se sont succédés à son bord, avec des fortunes diverses.

Le 21 février 2007, le bateau a été acheté par l'association Trivapor pour reconstituer le bateau à vapeur tel qu'il était à l'origine. En 2004 déjà, Trivapor a découvert en Hollande une machine à vapeur datant de 1926 et dont les caractéristiques et les dimensions correspondent à celle qui avait équipé le *Neuchâtel*. Une fois acquise, cette machine a été transportée de Bâle à Yverdon par train spécial à vapeur. Elle est actuellement en révision.

Entre-temps, Trivapor a commandé à un chantier réputé une étude de faisabilité du projet. Il en résulte que le projet est tout à fait réalisable, cela pour un montant d'environ huit millions de francs.

Inauguration en 2011?

Dans l'immédiat, les activités de Trivapor sont de triple nature:

- lancement d'une campagne d'information pour recruter le plus de membres possible, cela grâce à des cotisations très modiques,
- recherche de fonds pour financer la réalisation du projet,
- établissement des plans de reconstruction du bateau.

Ce qu'il manque au Pays des Trois Lacs? La fascination d'un bateau à vapeur, bien sûr!



Mis en soumission auprès des chantiers navals compétents, les travaux pourront être effectués lorsque le financement sera assuré. Ils seront

vraisemblablement exécutés à Neuchâtel, au port du Nid-du-Crô, avec utilisation du chantier de la Navigation pour le traitement de la coque. Dans le meilleur des cas, ils débiteront en 2009 et s'étaleront sur plus d'une année. C'est donc en 2011 ou en 2012 qu'il sera possible de procéder à l'inauguration du *Neuchâtel* rénové. Il sera ensuite mis en service régulier pour des courses à l'horaire – ainsi que pour des croisières publiques ou privées – sur les trois lacs et sur les canaux qui les relient entre eux.

Fascination du bateau à vapeur

Depuis l'Antiquité, la navigation symbolise l'aventure, avec une part de risque plus ou moins contrôlée. On pense à Magellan, Christophe Colomb, la Malle des Indes ou au grand voilier *Cutty Sark* aujourd'hui préservé à Greenwich et qui amenait de Chine aux Anglais leur breuvage favori.

Sur nos lacs, on navigue encore un peu pour se déplacer, mais surtout pour le plaisir. Le bateau, qu'il soit à voile ou à moteur, est devenu synonyme de détente et de loisirs.

Lorsqu'il est à vapeur et à roues, le bateau présente une valeur ajoutée. Majestueux, il arrive sans bruit de moteur, mais au rythme du battement des roues à aubes, un peu comme une horloge. Un coup de sirène annonce son arrivée. Une fois à bord, vous êtes accueilli par une odeur d'huile chaude et vous êtes d'emblée attiré par la fosse de la machine. Le vilebrequin, actionné par les bielles, se met en mouvement. La machine prend de la vitesse, mais en silence; elle tourne à 50 ou 60 tours/minute. De la toute belle mécanique!

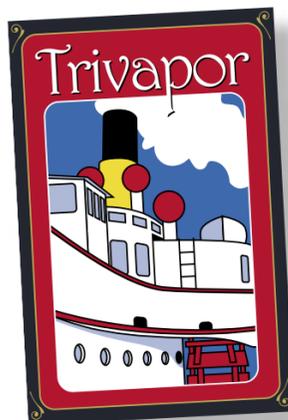


Sur le plan touristique, la restauration du «Neuchâtel» revêt une importance particulière, car la remise en service d'un tel bateau est susceptible de dynamiser l'ensemble des croisières sur les Trois-Lacs en apportant une attraction unique et une touche de nostalgie dont la clientèle est de plus en plus friande.

Yann ENGEL, directeur de
Tourisme neuchâtelois

Le salon du «Neuchâtel» dans son état d'origine





Retour à la vie après 40 ans d'oubli

Dans le port de Neuchâtel, ce beau bateau immobile intrigue les touristes et fait rêver les nostalgiques. Il donne aussi des idées à des personnes entreprenantes: un bateau à vapeur pour le Pays des Trois lacs, quelle splendide opportunité!

L'association Trivapor a été fondée en 1999 à l'initiative du journaliste et professeur Denis Barrelet, récemment décédé. Sa motivation: il faut réparer une erreur historique. Le bateau était alors mis en vente dans le cadre d'une liquidation. En trois samedis dans le centre de Neuchâtel, plus de 3'000 signatures sont récoltées en vue de réserver l'acquisition du *Neuchâtel*, mais les choses vont très vite et déjà le bateau est vendu à une société immobilière. Fallait-il alors dissoudre l'association? Pleins de confiance en l'avenir, les membres décident de la maintenir pour être prêts lorsqu'une nouvelle occasion se présentera. L'activité se résume alors à susciter la sympathie pour ce projet et à recruter des membres. En 2004, l'achat de la machine donne une crédibilité au projet et augmente sérieusement le nombre d'adhérents. Le 21 février 2007 enfin, le

LE SAVIEZ-VOUS?



Que l'on se rassure, l'épaisse fumée noire crachée par le «Neuchâtel» lorsqu'il était chauffé au charbon ne sera plus d'actualité! En effet, le bateau sera équipé d'un système de chauffe au mazout léger, beaucoup plus propre.

Les dons faits à Trivapor peuvent être déduits sur votre déclaration d'impôts. En effet, Trivapor est une association sans but lucratif et d'utilité publique, selon les articles 60 et suivants du Code civil suisse. Pour l'impôt fédéral, il est possible de déduire au maximum l'équivalent de 10% du revenu. Pour l'impôt cantonal et communal, le montant déductible varie d'un canton à l'autre.

Le «Neuchâtel» était doté d'un gouvernail de proue pour la sortie des ports en marche arrière. Pour cette raison, il y avait deux roues de gouvernail à la timonerie. La découpe dans la coque est toujours bien visible.

Depuis sa mise hors service en 1968, le «Neuchâtel» a été mis une seule fois en cale sèche. C'était en mars 1984, à la Poissine près d'Onnens. Autour des trois lacs, il y a trois installations pour la mise en cale sèche; les autres sont situées à Neuchâtel (chantier naval LNM de la Maladière) et à Nidau.

"Réactiver le «Neuchâtel», c'est réparer une erreur historique".

Denis Barrelet

bateau peut être acquis, notamment grâce à la générosité d'un mécène bernois.

La machine à vapeur

La machine à vapeur acquise par Trivapor pour équiper le *Neuchâtel* a été construite en 1926 par la fabrique de locomotives Maffei, à Munich. Elle porte le numéro de construction 576 et se trouvait jusqu'en 1972 à bord du vapeur *Ludwig Fessler* sur le

lac bavarois Chiemsee. Ce bateau a alors été équipé d'un moteur diesel et il est toujours en service.

Comme celle qui équipait le *Neuchâtel* de 1912 à 1968, la machine Maffei 576 est du type compound à deux cylindres inclinés. Cela signifie que la vapeur est utilisée deux fois: elle actionne tout d'abord le piston du petit cylindre à haute pression, puis le piston du grand cylindre à basse pression. La machine développe une puissance de 360 ch ou 265 kW.

La machine subit une grande révision à Yverdon. Certaines grosses pièces sont traitées à l'extérieur. Le vilebrequin a dû être envoyé à Hambourg pour être rectifié, l'industrie suisse n'étant plus équipée pour le traitement de tels calibres.

Lorsqu'elle aura trouvé sa place dans le bateau, la machine devra être raccordée à une chaudière. Cette dernière sera moderne et acquise à l'état neuf. Les roues à aubes devront également être reconstituées.

Etat d'origine, mais confort accru

Le *Neuchâtel* est un bateau demi-salon. Cela signifie que le pont principal est légèrement surélevé du milieu à l'arrière, de manière à loger le salon dans la cale. Contrairement aux autres vapeurs des lacs suisses, il n'y a donc pas de salon sur le pont principal, ni de pont supérieur. Ce concept permet de réduire la hauteur du bateau, ce qui est imposé par la nécessité de pouvoir passer sous les ponts des

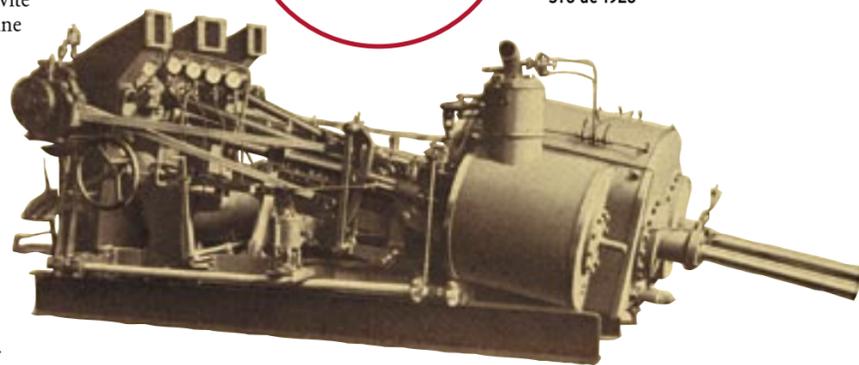
Timonerie

Reconstruction de la timonerie démontable. Installation d'équipements nautiques modernes: gouvernail électro-hydraulique, télégraphe (chadburn), radar, GPS, etc.

Machinerie

Installation de la machine à vapeur Maffei no 576 après révision complète. Pose d'une chaudière neuve à mazout léger.

Ci-dessous: la machine Maffei 576 de 1926



Cheminée

Pose d'une nouvelle cheminée télescopique, comme à l'origine, pour permettre le passage sous les ponts de la Broye et de la Thielle.

Roues à aubes

Reconstruction des roues à aubes, dont la moitié supérieure a été détruite lors de la transformation en restaurant statique.

Ci-dessous: un aperçu des principaux travaux de la rénovation

canaux de la Broye et de la Thielle. Cette construction surbaissée offre aussi moins de prise au vent.

Tel qu'il a été transformé en restaurant, le bateau est inutilisable pour naviguer. Les superstructures sont trop hautes et trop lourdes; la stabilité est compromise. Il est donc nécessaire de libérer le pont de tou-

tes les constructions qui ne sont pas d'origine. Ainsi, le pont avant sera de nouveau ouvert, de même que le pont arrière. Ce dernier sera de nouveau protégé par un toit sur toute sa longueur. Pour des raisons de confort, un vitrage protecteur est prévu dans une mesure à définir.

Le toit sera reconstruit à la hauteur d'origine, de même que la timonerie démontable. Les deux roues de gouvernail feront place à une commande assistée actionnée par un petit levier.

Il s'agit également de retrouver ou de reconstituer certains accessoires, notamment la cloche et la puissante sirène maritime à trois tonalités.

Dans toute la mesure du possible, le *Neuchâtel* retrouvera sa silhouette et ses caractéristiques d'origine.

Superstructure

Démolition des salons ajoutés sur le pont principal lors de la transformation en restaurant. Reconstruction de la toiture d'origine avec vitrages latéraux.

Salon

Remise en l'état d'origine de l'aménagement demi-salon dans toute la mesure du possible.



La Fondation Trivapor

Pourquoi une Fondation qui poursuit le même but que l'Association: restaurer à l'identique le *Neuchâtel* afin de le rendre à la navigation sur les trois lacs?

D'abord, une question de souplesse dans la gestion. Il est plus simple de réunir un Conseil de fondation de neuf membres au maximum que de convoquer une

assemblée générale d'association comptant plus de 1600 membres lorsqu'il s'agit de débloquer une tranche de crédit.

Ensuite, la Fondation qui gère l'argent récolté par l'Association, offre aux sponsors, mécènes et autres donateurs, une garantie plus grande sur l'affectation des fonds puisque l'Etat exerce légalement une surveillance annuelle sur le respect du but poursuivi.

L'Association, organe visible, stimule l'intérêt du public et draine les sympathies et les moyens. La Fondation gère les dépenses de manière efficace et sous l'œil vigilant des pouvoirs publics.

Et comme le Conseil de Fondation doit statutairement comporter une majorité de membres issus du comité de l'Association, la concordance des actions en vue de la réalisation du but est assurée.

Thierry BEGUIN
Président de la Fondation Trivapor



J'aime le moderne, c'est bien, mais il ne faut pas perdre le passé. Si on laisse tout dépérir, il n'y aura bientôt plus rien!

Le «Neuchâtel» fait partie du patrimoine des Trois lacs, il faut le sauver! C'est important pour le tourisme!

Samuel MOURGINE, 13 ans
Le plus jeune membre de Trivapor



Un peu d'histoire...



Vue du port de Neuchâtel vers 1925 montrant (de g. à d.) le «Neuchâtel», l'«Yverdon» et le «Hallwyl».

Le «Neuchâtel» est acquis dans un but bien précis: avec le développement du tourisme à la fin du 19^e siècle, les Neuchâtelois rêvent de reprendre la «Grande navigation» de Bienne à Yverdon, abandonnée à l'avènement du chemin de fer le long des lacs en 1860. Dans ce but, la Société de navigation commande en 1911 à Escher-Wyss (Zurich), deux grands bateaux à vapeur demi-salon: le «Neuchâtel» et le «Fribourg».

Une inauguration et une fête fédérale

Le *Neuchâtel* est lancé le 9 mai 1912. La course inaugurale a lieu le samedi 15 juin 1912. Le vapeur fait alors le tour complet du lac: il passe devant Saint-Blaise et Cudrefin, longe la rive droite avec escales à Estavayer et Yverdon, puis regagne Neuchâtel par la rive gauche.

Peu après, le vendredi 12 juillet 1912, le *Neuchâtel*, escorté par l'*Yverdon*, fait une entrée triomphale à Neuchâtel, ouvrant le Fête fédérale de chant en transportant la bannière fédérale et 500 chanteurs venus de Zurich. Ceux-ci sont venus en train jusqu'au Landeron, première gare située sur sol neuchâtelois; ils ont ensuite traversé en cortège cette cité historique jusqu'au débarcadère, au bord de la Thielle, avant d'embarquer sur les deux vapeurs.

Le *Fribourg* est lancé le 4 février 1913. La course inaugurale a lieu le 29 avril 1913, à destination de Morat.

Un succès éphémère

Le lancement des grands vapeurs permet enfin d'offrir deux courses quotidiennes, du 1^{er} juin au 30 septembre dès 1913, de Neuchâtel à Bienne avec le *Neuchâtel*, de Neuchâtel à Yverdon avec le *Fribourg*. Mais l'année suivante, le service Neuchâtel-Bienne cesse déjà le 27 juillet

au soir, les hautes eaux ne permettant plus le passage sous le pont de Saint-Jean, au Landeron. Quant au service Neuchâtel-Yverdon, il prend fin prématurément aussi, le 12 août au soir, à cause de la mobilisation de guerre. En 1915, l'horaire porte la mention «Ne circule pas jusqu'à nouvel avis!» Le charbon se fait rare et les deux grands vapeurs connaissent une activité réduite. En 1918, le *Neuchâtel* est hors service alors que le *Fribourg* totalise 4 jours d'activité.



Après la Première Guerre mondiale, la situation se clarifie lentement avec des services très modestes. L'un des grands vapeurs navigue le dimanche vers Estavayer-Yverdon, l'autre le jeudi et le dimanche vers l'Île de Saint-Pierre.

L'hiver, un grand vapeur est parfois mis en chauffe pour les «courses à la glace», c'est-à-dire pour le transport des patineurs vers les Grands-Marais. Le bateau se rend alors dans la Thielle où il aborde à côté d'un chaland. C'est le cas en février 1917 et 1922, puis en janvier 1924 pour le *Neuchâtel*, en janvier 1914 et décembre 1931 pour le *Fribourg*. Certains dimanches d'hiver, il y a

jusqu'à trois bateaux en course vers les Grands-Marais!

De 1940 à 1953, le service des grands vapeurs est réduit à cause de la Deuxième Guerre mondiale, puis de la concurrence des bateaux à moteur diesel. Le dimanche, un grand vapeur assure alors le service vers Estavayer par la rive sud, l'autre par la rive nord, ce dernier poursuivant sa course jusqu'à Yverdon. Occasionnellement, l'Île de Saint-Pierre ou Morat sont au programme.

se rendre à des fêtes dans les localités riveraines ou pour des sorties d'entreprises.

Les bateaux à vapeur disparaissent

Pour des raisons d'économie et surtout pour suivre la mode, les entreprises de navigation remplacent les bateaux à vapeur par des unités à moteur diesel. De 1950 à 1970, le nombre des vapeurs sur les lacs suisses passe de 54 à 14! Par bonheur et grâce à une saine réaction populaire, ce nombre s'est stabilisé depuis lors.

Sur les lacs jurassiens, les vapeurs disparaissent rapidement: *Hallwyl* en 1955, *Yverdon* en 1960, *Berna* en 1964. Le 30 mai 1965, le *Fribourg* fait son dernier voyage, de Neuchâtel à Yverdon et retour. Vendu au propriétaire du restaurant Saint-Louis, à Portalban, il se trouve depuis le 1^{er} avril 1966 sur la terre ferme, au milieu du village.

A la fin de la saison 1968, le *Neuchâtel* est préparé pour le repos hivernal et chacun est persuadé qu'il naviguera encore de nombreuses années. Pourtant, l'inspecteur constate alors que la chaudière doit être remplacée. Le coût d'une nouvelle chaudière serait alors d'environ cent mille francs, mais la direction renonce, ne désirant pas investir dans un «vieux bateau». Mis hors service, le *Neuchâtel* est vendu et exploité comme restaurant flottant dans le port de Neuchâtel.

En 57 saisons, le *Neuchâtel* a parcouru 194'697 km, soit 3'416 km par an. Ces chiffres prouvent que le tourisme dans la région des trois lacs était alors principalement axé sur les excursions dominicales. Avec l'étalement des vacances et les facilités accordées (abonnement demi-tarif, swiss-boat-pass), cette tendance est moins marquée aujourd'hui.

Un certain renouveau

Depuis 1954, le *Neuchâtel* est le vapeur utilisé en priorité, étant plus économique grâce à la chauffe au mazout et à son équipage réduit. Dès 1965, un deuxième bateau circule quotidiennement entre Neuchâtel et Morat et c'est en général le *Neuchâtel*. Depuis la réintroduction du service Neuchâtel-Bienne, en 1961, le vapeur assure fréquemment cette course le samedi. A cette époque, le *Neuchâtel* illuminé se transforme en bateau dansant pour la croisière du samedi soir. Instant magique!

Le *Neuchâtel* est également mis à contribution pour de nombreuses courses spéciales, notamment pour

Les sister-ships «Neuchâtel» et «Fribourg»

A quelques détails près, les vapeurs «Neuchâtel» et «Fribourg» sont identiques. Coup d'oeil sur leurs caractéristiques techniques.

Construits par Escher-Wyss en 1912 et 1913, ils présentent une longueur à la flottaison de 46 m. La largeur de la coque est de 6 m; elle atteint 11 m avec les tambours des roues. La capacité est de 550 passagers. Le déplacement à vide est de 153 t pour le *Neuchâtel*, de 157,5 t pour le *Fribourg*. Le tirant d'eau est de 1,035 m à lège, de 1,215 m en charge. Ces bateaux se caractérisent par leur robustesse et une excellente stabilité.

La machine compound à deux cylindres inclinés développe 350 ch et actionne les roues à aubes munies de neuf palettes en fer. La chaudière à deux feux, timbrée à 10,5 atm, est placée derrière la machine. La vitesse du bateau atteint 23 km/h.

La timonerie se trouve devant la rotonde. Elle renferme deux roues de gouvernail, l'une pour la marche avant, l'autre pour la marche arrière (gouvernail de proue).

Les ordres du capitaine au machiniste sont transmis par télégraphe (chadburn). Le puissant sifflet chante sur trois notes simulta-

nées. Une dynamo à vapeur fournit le courant pour l'éclairage.

Pour passer sous les ponts, la cheminée qui se compose de deux manchons télescopiques s'abaisse par le biais d'un treuil hydraulique. Le mât avant est amovible alors que le mât arrière se replie vers l'intérieur. En cas de hautes eaux dans la Thielle, il faut encore démonter la timonerie et enlever les quatre bouches à air ainsi que la partie supérieure de la cheminée, parfois même le sifflet!

La hauteur du bateau atteint 4,60 m au toit de la timonerie.

Aménagement

Le pont avant est ouvert; il peut être protégé par une bâche. Il s'agit de la 2^e classe, dotée de bancs sans dossier.

Le pont arrière est réservé à la clientèle de 1^{re} classe. A l'exception d'un petit salon-fumoir, il est à l'air libre mais recouvert d'un toit sur la plus grande partie de sa longueur. Des bancs transversaux sont disposés de manière à constituer des compartiments de quatre places avec table. En outre, des bancs placés dos à dos sont situés dans l'axe du bateau.

Dans la partie centrale se trouve

le puits de la machine, qui permet aux passagers d'en observer le mouvement. Les caissons des tambours abritent non seulement les roues à aubes, mais également le bureau du caissier, le local de l'équipage (matériel de nettoyage, cordages, etc.) et les toilettes séparées pour dames et messieurs.

Le restaurant de 1^{re} classe, réalisé en demi-salon sous le pont arrière, est doté de fenêtres rectangulaires. Un petit salon des dames est attenant.

La buvette ou restaurant de 2^e classe se trouve à l'avant, dans la cale; elle est éclairée par des hublots.

Transformations

Le *Neuchâtel* est doté en 1954 de brûleurs à mazout. Il peut dès lors naviguer avec un équipage réduit de cinq à quatre personnes (pilote, machiniste, caissier-matelot et contrôleur-matelot). La cheminée, entièrement noire à l'origine, est peinte en jaune ocre dans sa partie inférieure dès 1958. La chaloupe est déplacée en 1965 de la poupe sur le tambour de bâbord, cela pour offrir une meilleure vue vers l'arrière. Le salon-fumoir est partiellement démoli en 1966 en faveur d'une

niche utilisée pour l'orchestre du bateau-dansant.

Le nom du bateau est inscrit sur les tambours, puis dès 1954 également à la proue.

Unique en Suisse

Le *Neuchâtel* est le dernier vapeur demi-salon de Suisse. C'est aussi le dernier vapeur fluvial. A ce double titre, la rénovation du *Neuchâtel* est un événement de dimension nationale.

Sebastien JACOBI
Secrétaire de Trivapor



Plus que de simples objets nostalgiques, les bateaux à vapeur de nos lacs sont aussi de précieux témoins pour l'histoire des mentalités: leurs machines, savamment découvertes et présentées en spectacle, confortaient les passagers dans leur idée que l'ingéniosité humaine triomphait des lois de la nature!

Maryse SCHMIDT-SURDEZ
Conservatrice des manuscrits
Bibliothèque publique et universitaire
Neuchâtel

Le «Neuchâtel» et le «Fribourg» se rencontrent à Estavayer-le-Lac, lors d'un beau dimanche de l'été 1964

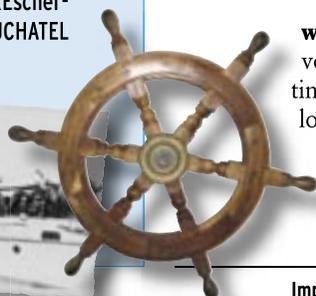


TRIVAPOR COMMUNIQUE:

Recherchons archives, photos et souvenirs!

Pour éditer de nouvelles cartes postales, illustrer des publications et étoffer notre matériel d'exposition, nous sommes à la recherche de photos ou de films qui présentent le «Neuchâtel» lorsqu'il était en activité. Nous vous serions reconnaissants de nous adresser ces documents (adresse: Trivapor, case postale, 2001 Neuchâtel) ou de prendre contact, soit par téléphone (032 724 60 60), soit par e-mail (info@trivapor.ch). Après reproduction, les originaux vous seront évidemment retournés.

Nous recherchons également des accessoires ayant appartenu au bateau: cloche, sifflet, mobilier, huileurs, bordures d'escalier en bronze marquées «Escher-Wyss & Cie - NEUCHÂTEL - Zürich 1912», etc.



Devenez membre!

Nous avons besoin de vous! Pour que ce beau projet se réalise, il est nécessaire que toute la population de la région des Trois lacs se mobilise. Devenez membre dès aujourd'hui!

La cotisation annuelle est modique:

- **membre individuel: Fr. 30.-**
- **membre couple Fr. 50.-**
- **membre collectif Fr. 200.-**

Vous pouvez aussi devenir donateur: **tous les dons, petits et grands, sont les bienvenus.**

Pour les dons de Fr. 1912.- et plus, vous devenez **membre à vie du Club 1912** (1912 est l'année de construction du *Neuchâtel*). Vous serez alors invité à une course inaugurale et votre nom sera gravé sur une plaque à bord du bateau.

Le site internet www.trivapor.ch vous informe en continu des derniers développements ainsi que des manifestations régulièrement organisées par Trivapor.

Lors de celles-ci, notre stand propose une collection d'objets griffés Trivapor, tels que **T-shirts, casquettes, cartes postales, posters**, etc. Le produit de leur vente contribue aussi à la restauration du Vapeur des Trois Lacs.

Réjouissons-nous de revivre bientôt le bonheur de naviguer à bord du *Neuchâtel*, **le merveilleux Vapeur des Trois Lacs!**



Impressum: Textes et photos: ©Trivapor • Conception graphique et illustrations: www.mab-creations.ch • Impression: SNP Neuchâtel

OUI JE SOUHAITE QUE le Vapeur des Trois lacs NAVIGUE BIENTÔT!
Je désire devenir membre de Trivapor, moyennant une cotisation annuelle de CHF 30.- par membre individuel, CHF 50.- par couple, ou CHF 200.- par membre collectif. Je participe ainsi activement à la concrétisation du projet de rénovation et de remise en service du dernier Vapeur des Trois lacs!

NOM:

PRENOM:

ORGANISME/ENTREPRISE:

MEMBRE: Individuel Couple Collectif

RUE ET NUMERO:

No POSTAL:

LOCALITE:

PAYS:

TEL.:

E-MAIL:

LANGUE DE CORRESPONDANCE: Français Allemand

Nous cherchons des bénévoles!

Pour des travaux administratifs et de secrétariat, pour la tenue de stands d'information ou pour d'autres travaux lors de manifestations.

OUI, je souhaite participer! (indiquer le genre d'activité):

Coupons à détacher (ou copier) et renvoyer à: **TRIVAPOR, case postale, CH-2001 NEUCHÂTEL. E-mail: contact@trivapor.ch**