



Le Neuchâtel en 2021: un léger crescendo...

La saison 2021 débute par une bonne nouvelle: LNM a engagé un machiniste expérimenté en la personne de Pierre-Alain Kuerth. Il avait acquis la formation à la CGN et s'est mis à la tâche avec un bel enthousiasme. Mais au lieu de naviguer depuis le 5 juin, le *Neuchâtel* ne prend son service que le 31 juillet! Avec 32 jours de navigation perdus! Que s'est-il donc passé? Le 20 mai débute les travaux de remise en service après hivernage et l'on constate que la génératrice ne fonctionne pas. Par bonheur, Shiptec (filiale technique de la navigation de Lucerne) a en réserve une pièce identique, usagée et révisée. Le 14 juin, le *Neuchâtel* est remorqué au port du Nid-du-Crô où deux collaborateurs de Shiptec procèdent en quatre jours au remplacement de cette pièce de 500 kg. Elle est hissée dans l'escalier à l'aide d'un engin

de levage approprié. Mais la course d'essai est renvoyée au jeudi 15 juillet à cause du manque de machiniste. Celui de LNM doit encore être initié par un collègue CGN, mais cette entreprise n'est pas en mesure de fournir le personnel. Les essais sont concluants... mais la navigation est interdite par suite de la crue, dès le surlendemain et jusqu'au 29 juillet!

Le *Neuchâtel* navigue donc dès le 31 juillet avec croisière nocturne le 1^{er} août. Puis nouvelles défections le mardi 3 et le jeudi 5 août par empêchement d'un collègue CGN pour terminer l'initiation du machiniste, puis encore le dimanche pluvieux 22 août pour une sonde défectueuse de la chaudière. Cela porte à 35 le nombre de journées perdues, soit près de la moitié de ce qui était prévu.

Le *Neuchâtel* ne s'est rendu que deux fois à Yverdon, la Thièle étant restée longtemps impraticable. En revanche, il s'est rendu sept fois à Bienne le mardi. Alors que le service devait se terminer le dimanche 26 septembre, le *Neuchâtel* a encore assuré pendant trois jours le service vers Cudrefin-Portalban (29 et 30 septembre, 1^{er} octobre). La finale, samedi 2 octobre était réservée à nos membres qui se rendaient à l'assemblée générale, à Grandson.

Durant l'hiver prochain, il y aura inspection de chaudière avec ramonage préalable, tel qu'il est programmé tous les deux ans par l'Association suisse d'inspections techniques (ASIT), ce qui représente un coût d'environ 40'000 francs à la charge de Trivapor. L'été prochain, LNM envisage de faire naviguer le *Neuchâtel* durant cinq jours par semaine. Ce sera aussi le 150^e anniversaire de LNM. Mais soyons patients, l'hiver est long !

	1968	2014	2015	2016**	2017	2018	2019	2020	2021
Jours de service	52	107*	80	63	75	78	84	46	39
km	5427	7471*	8327	6804	8196	8556	9077	5154	4330
Passagers	?	17840	34287	29763	30811	32775	36237	17228	13946
Passagers/jour	?	330	428	472	411	420	431	375	358

*Dont 53 jours et 2894 km pour formation du personnel. Fin de service le 14 août, avarie chaudière.

** Bateau en panne du 6 au 23 juin.

En 2013 essais Shiptec: 13 jours de navigation.

Dans l'intervalle, nous vous souhaitons d'ores et déjà de belles fêtes de fin d'année.

Sébastien Jacobi, secrétaire de Trivapor

Le *Neuchâtel* à Grandson, le 2 octobre 2021, à l'occasion de notre assemblée générale.



Message du président de l'Association

Haut les cœurs

Vous avez été plus de 130 à braver « Corona la Menace » afin d'assister à notre assemblée générale à Grandson samedi 2 octobre dernier. Il n'est pas évident de contrer une certaine habitude de repli adoptée depuis de nombreux mois et de défier l'intimidation perverse d'un virus suffisamment faible pour permettre l'interrogation quant à la pertinence d'une vaccination, mais suffisamment fort pour diffuser la crainte malgré dite vaccination. Bravo !

Trivapor Info étant le porteur de l'information à tous les membres, je suis désolé pour les 130 courageux de répéter ici des propos déjà tenus en assemblée générale, calendrier exceptionnel oblige.

2020 a été une année horribilis pour toutes les compagnies de navigation avec une perte de chiffre d'affaires en moyenne de l'ordre de 50 %. Le *Neuchâtel* n'a pas été épargné.

2021 présentera un bilan vraisemblablement du même ordre. En effet à un début de sai-



Plus de 130 membres ont pris part à l'assemblée générale.



L'apéro a été servi à l'extérieur.



O. Bachmann

son retardé volontairement en lien avec les contraintes liées à la restauration sont venues s'ajouter, involontairement, une dizaine de jours d'interdiction de navigation en raison de hautes eaux exceptionnelles d'un niveau record depuis la seconde correction des eaux du Jura.

Last but not least, une défectuosité du générateur du *Neuchâtel* constatée à la remise en service a engendré un retard supplémentaire à la reprise du service du bateau, soit concrètement une perte de plus de 30 jours de navigation.

Vous trouvez dans ce numéro les chiffres concoctés par notre Sébastien national !

Les effets de la pensée positive ! 2021 aura aussi été l'année du troisième miracle. A la machine trouvée à Rotterdam et la rencontre fortuite avec notre mécène Marc Oesterle par chiens interposés vient se greffer maintenant la génératrice d'occasion disponible chez Shiptec et parfaitement adaptée au *Neuchâtel*. Sans elle, le bateau ne naviguait pas cette année.

Je terminerai par un appel à chacun de vous : et si votre cadeau de Noël à vos proches consistait en une carte de membre ?

En vous souhaitant un bel hiver !

François Kistler
Président de l'association Trivapor

Message du président de la Fondation



O. Bachmann

Chères amies et chers amis de Trivapor,

Une nouvelle saison de navigation s'est achevée sur nos trois lacs jurassiens. Si les inquiétudes et les espoirs formulés ce printemps se sont successivement concrétisés, mais pas forcément comme nous pouvions l'imaginer, les péripéties tant humaines, techniques, pandémiques que météorologiques ne sont pas parvenues, malgré leurs efforts conjugués, à faire demeurer notre fier *Neuchâtel* à quai ! Quel beau pied de nez à la Fortune.

La période d'hivernage de notre bateau nous permet de porter le regard vers la saison prochaine, qui verra la compagnie de navigation LNM fêter son 150^{ème} anniversaire... et pour un tel jubilé, la tentation d'évoquer quelques bribes et anecdotes du passé est encore plus grande que de coutume. La « Société de navigation à vapeur sur les lacs de Neuchâtel et Morat » a été constituée plus exactement le 30 septembre 1872, histoire que nous évoquerons plus en détail l'année prochaine. En 1922, lorsque la compagnie de navigation soufflait sa cinquantième bougie, sa flotte se composait de quatre bateaux, à savoir, dans l'ordre d'ancienneté : le *Hallwyl* (1870) fraîchement rénové et qui assure l'essentiel du trafic utilitaire, l'*Yverdon* (1881), le *Neuchâtel* (1912, comme chacun le sait !) et enfin le *Fribourg* (1913). Formellement, l'*Helvétie* (1858), précédemment baptisé *Gaspard-Escher*, était sur le point d'être mis hors service, sort que venaient récemment de subir le *Jura*, le *Morat* et *La Broye* (remorqueur).

Notre bateau à vapeur préféré est donc le seul survivant de la flotte d'alors. Il faut relever qu'à cette époque, les trois bateaux amiraux de la compagnie étaient sans conteste le *Fribourg*, le *Neuchâtel* et l'*Yverdon*, soit les plus grands et les plus beaux ayant jamais navigué sur nos lacs. On peut aisément imaginer que la société de navigation les a fait parader, sous leurs meilleurs atours, à l'occasion de son jubilé d'or, à l'occasion d'une fastueuse

cérémonie. Une lectrice de la presse régionale nous dresse une agréable évocation, d'une cérémonie similaire, la Fête fédérale de chant de 1912 : « *Le 12 juillet, au matin, nous occupions une fenêtre de l'hôtel Bellevue dominant le port. Derrière nous, la ville en liesse, pavoisée, enfiévrée de plaisir. Devant, la soie tendue d'un pâle lac d'été, sans une ride, sans une tache, sauf là-bas, dans le fond des marais où le ciel et l'eau se confondent, tout là-bas – mais s'agit-il d'un nuage ou d'une famille de cygnes ? – une ligne blanche qui s'avance, qui très légèrement s'incurve, qui s'avance encore, qui s'approche... En tête, le Neuchâtel étincelant au soleil avec ses guirlandes, ses banderoles, ses drapeaux. A la pointe, entourant la bannière fédérale de chant haut déployée, la fanfare qui s'époumone. Derrière, l'Yverdon, surchargé d'invités. Au moment où, franchissant la passe entre les deux môles, les bâtiments viennent majestueusement se ranger côte à côte dans le port, une immense clameur, un tonnerre d'applaudissements, monte de la foule saisie d'orgueilleuse émo-*

tion. Jour de gloire pour les grands bateaux blancs pour la petite ville qui va, durant quelques jours héberger des hôtes de la Suisse entière [...]. »

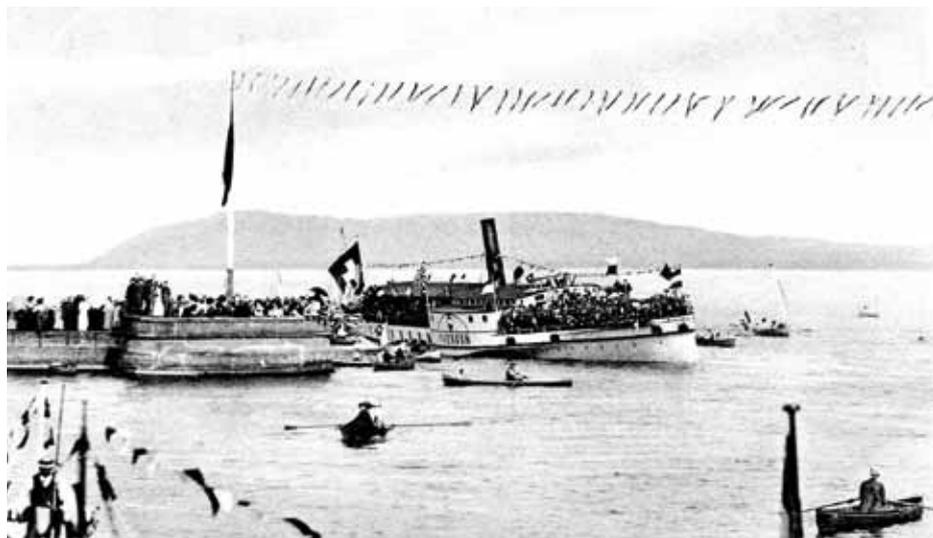
Même si le 150^{ème} anniversaire de la compagnie de navigation se fêtera certainement très différemment des précédents jubilé, on ne peut s'empêcher d'imaginer, un brin rêveur, notre fier *Neuchâtel* pavoisé et étincelant, lors d'une grande parade lacustre à laquelle assisteraient des milliers de spectatrices et spectateurs, ravis de participer à un événement marquant pour notre mémoire collective régionale. Rendez-vous l'année prochaine, et dans l'intervalle, merci à chacune et chacun pour votre soutien aussi fidèle que précieux à Trivapor !

Jonathan Gretillat,
Président de la Fondation Trivapor-Marc Oesterle



W. Bous

Fête fédérale de chant, 1912. En haut : arrivée triomphale du *Neuchâtel* avec la bannière fédérale et des chanteurs de Zürich. En bas : l'*Yverdon* bien occupé.



W. Bous

Un peu de technique... (9e partie)

Le Neuchâtel, à l'origine...et aujourd'hui

La propulsion à vapeur: *à l'origine:* chauffe au charbon. Le charbon et ses contraintes... amené par train à la gare sous forme de briquettes d'une douzaine de kilos... descendu au port par char ou camion... transporté par brouettes à bord, déversé dans deux trappes au niveau du pont, derrière les tambours de roues. Et enfin, cassé au marteau et envoyé à la pelle dans le foyer de la chaudière... un chauffeur est nécessaire pour la conduite du feu. *Aujourd'hui:* un camion-citerne pompe le mazout léger directement dans la citerne du bord, le fonctionnement de la chaudière est automatique.

Le pilotage du bateau: *à l'origine:* avec la force musculaire via deux timons en timonerie agissant sur les deux gouvernails de poupe et de proue... *Aujourd'hui:* par une petite manette commandant les deux servomoteurs de gouvernails.

L'électricité: *à l'origine:* une dynamo mue par une petite machine à vapeur pour l'éclairage plafonnier et les feux de position. *Aujourd'hui:* un groupe générateur diesel qui alimente la totalité des consommateurs d'électricité embarqués.

La restauration: *à l'origine:* un poêle à bois. *Aujourd'hui:* cuisinière électrique, steamer, réfrigérateurs, chambre froide, lave-vaisselle, ventilation, etc...

La sécurité: coque: *à l'origine:* cinq cloisons étanches verticales. *Aujourd'hui:* deux ont été ajoutées lors de la rénovation, en particulier entre machine et chaudière (prescriptions actuelles). Gilets de sauvetage individuels: *à l'origine:* inconnu. *Aujourd'hui:* un gilet par passager, soit 300.

Intercommunication pilote-machiniste: *à l'origine:* chadburn et porte-voix. *Aujourd'hui:* en sus du chadburn et d'un interphone,



Pose de la nouvelle figure de proue, le 20 mai 2021.

le poste de manœuvre du machiniste est observable en permanence par le pilote au moyen d'une caméra. Caméra également à l'arrière du bateau lors de marche arrière.

*Yves Muller
avec la complicité de Sébastien J.*



O. Bachmann



2



O. Bachmann



2

Une avarie est survenue sur la génératrice du groupe électrogène diesel. Dans l'impossibilité de procéder à une réparation sur place, le remplacement de la génératrice était l'unique possibilité. Par chance, notre partenaire lucernois Shiptec a

été en mesure de nous fournir une machine identique, déposée chez eux récemment. L'extraction depuis le compartiment technique jusqu'au niveau du pont, via la rampe d'escalier, d'une pièce de l'ordre de 500 kg, a été une opération délicate qui

a été menée à bien par deux spécialistes chevronnés de Shiptec. Et l'inverse pour la mise en place de la génératrice de remplacement... L'origine de l'avarie remonte vraisemblablement à une défaillance du circuit de refroidissement.