



Une saison bizarre !

Comme pratiquement toutes les activités humaines, la navigation a souffert des effets de la pandémie. Le service du *Neuchâtel* en a subi les conséquences : début du service le 4 juillet au lieu du 16 mai, suppression le mardi en septembre, soit une perte de 32 jours. Puis, pour couronner le tout, annulation le dernier jour prévu, dimanche 27 septembre, pour cause de tempête!

Pour toutes les entreprises de navigation, les résultats de l'année 2020 sont catastrophiques. Seule consolation : à bord du *Neuchâtel*, le nombre de passagers en moyenne par jour de service présente l'image la moins mauvaise avec « seulement » -13% !

En début de saison, les directives de la Confédération ordonnaient de réduire de moitié le nombre de passagers autorisés sur les bateaux et d'observer la « distance sociale » entre les personnes. Or avec une capacité réduite à 150 passagers, le *Neuchâtel* n'était plus en mesure d'assurer la course vers Bienne, ni celle de midi vers Morat. Il a donc fallu lui attribuer d'autres courses

moins chargées, notamment vers Estavayer et les trois tours du lac de Morat. Plus tard, la restriction de capacité a été levée, mais avec l'obligation de porter le masque, sauf pour les consommations au restaurant. Mais là, il fallait décliner son identité sur une fiche. L'obligation de porter le masque a retenu une certaine clientèle.

Le *Neuchâtel* a bien fonctionné, à part une panne de génératrice survenue le dimanche 23 août à Cortaillod en fin d'après-midi. Le lendemain, l'expertise annuelle de la chaudière révélait la défaillance d'un pressostat qu'il a fallu remplacer. De ce fait, le vapeur n'a pas navigué le mardi et le jeudi suivant.



Naviguer masqué ! C'était la nouveauté en 2020. Cela n'a pas empêché ces trois sœurs, Marceline, Georgette et Yolande, toutes membres du Club 1912, de profiter d'une belle journée à bord de leur bateau préféré ! Au prix de 1912 francs, vous devenez membre du Club 1912 et de Trivapor à vie, avec votre nom sur le tableau d'honneur à bord du bateau.

SJ

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

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

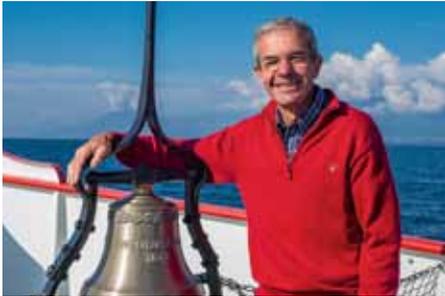
** Bateau en panne du 6 au 23 juin.

En 2013 essais Shiptec : 13 jours de navigation.

Au port de Morat, le *Neuchâtel* en compagnie du *Petersinsel* / *Ile St-Pierre* et du *Fribourg*.



Message du président de l'Association



Oliver Bachmann

Chers membres,

Imprévisibilité, le maître mot !

C'est elle qui a pesé et pèse sur toutes les décisions depuis maintenant six mois. Et l'horizon n'est actuellement pas en voie de se dégager.

Corona «lässt grüssen» comme disent nos amis de langue germanique.

C'est elle qui a annihilé la décision de votre comité de reporter notre assemblée générale en automne et l'a contraint à procéder par voie de circulaire.

A ce sujet, je vous dois des excuses : envoi tardif – le traducteur était en vacances – et incomplet en ce qui concerne les comptes. Quand Murphy frappe !

En mesure corrective, vous trouvez tous les documents sur notre site www.trivapor.ch.

C'est elle encore qui est à l'origine des changements d'horaire en cours de saison et des nombreuses difficultés d'exploitation qui en ont résulté. Biemme et Yverdon, d'un commun accord entre le directeur de la LNM et votre président, rayés de la carte des destinations du *Neuchâtel* !

C'est elle toujours qui est déjà à l'origine d'un changement de date de notre prochaine



Judi 6 août, à bord du *Neuchâtel*, M. Bastien von Wyss de la Radio Suisse Romande procède à l'interview en direct du capitaine Patrick Morier.

assemblée générale. Ceci résulte de modifications de l'horaire 2021 déjà décidées par la LNM en raison de la situation sanitaire.

Le résultat, une année catastrophique pour les compagnies de navigation. Pour la LNM, notre partenaire, cela signifie 105'000 passagers en moins par rapport à 2019, soit un recul du chiffre d'affaires de près de 45%. Et avec ceci, elle est une des entreprises de navigation qui tire le mieux son épingle du jeu. Lors de la rencontre des présidents des associations de vieux vapeurs qui s'est tenue à la fin de l'été, des chiffres allant jusqu'à moins 70% ont été articulés.

Alors, annus horribilis ?

Pas vraiment ! Le *Neuchâtel* a tenu bon, s'est avéré fiable... à l'exception d'un petit pres-

sostat qui l'a contraint à rester à quai pendant deux jours. Chacun son virus !

Beaucoup de belles journées avec une fréquentation importante, ceci malgré le port obligatoire du masque... ou le plaisir d'hummer l'air du large avec un filtre ! A l'évidence, beaucoup de masochistes ont apprécié ! Mais surtout, le moral est bon !

L'assemblée générale est donc nouvellement programmée au **lundi de Pentecôte 24 mai 2021 à Grandson**.

Dans l'intervalle, je vous souhaite une bonne santé et un tout bel hiver.

François Kistler
Président de l'association Trivapor

Gorgier-Chez-le-Bart, le *Neuchâtel* pris sous le même angle en 2020 et en 1968. La cheminée avait été raccourcie par l'enlèvement du manchon supérieur.



Oliver Bachmann/SJ

Message du président de la Fondation



Olivier Bachmann

Chères amies et chers amis de Trivapor,

En cette année bien particulière, la joie des amoureux de la vapeur de retrouver le *Neuchâtel* durant la saison de navigation écoulee, raccourcie par les circonstances que nous connaissons, n'en a été que plus pure et intense! La crise sanitaire mondiale sans précédent que nous avons subie nous a offert cet été un bref répit, où notre bateau à vapeur favori nous a offert quelques moments d'évasion bienvenus. Condamnés à visiter l'Helvétie – et l'on convient aisément qu'il s'agit là d'une peine bien clémente – les Suisses ont ainsi été nombreux à découvrir pour la première fois ce joyau qui fait notre plus grande fierté, ainsi que son écrin constitué par notre magnifique pays des Trois Lacs. Mieux encore, quel beau symbole d'unité et de solidarité intergénérationnelle que de voir se promener sur le pont du *Neuchâtel* familles, bambins, jeunes et aînés, à une période où les contacts humains et la vie sociale ont été mis à si rude épreuve.

Alors que notre bateau est déjà paré à l'hivernage, et que la mauvaise saison approche à grands pas, il nous revient à chacun de cultiver les souvenirs ensoleillés qui entourent notre dernier embarquement à bord. Et de nous projeter déjà à la prochaine saison de navigation, en des temps que l'on entrevoit meilleurs. Imaginez-vous déjà sur l'embarcadère, que ce soit à Morat, à Bienne, à Yverdon ou à Neuchâtel; vous entendrez d'abord le sifflet caractéristique du *Neuchâtel* à l'approche, puis le doux clapotis des roues à aubes battant l'écume des flots. A chaque fois que la nostalgie d'une croisière vous

prendra, laissez-vous emporter par le courant de vos pensées. Le voyage sera au rendez-vous. Et avant même que les souvenirs s'effacent, l'hiver sera derrière. L'heure sera alors venue d'embarquer à nouveau sur le *Neuchâtel*!

Dans l'intervalle, je vous souhaite de prendre soin de vous et de vos proches, et vous remercie chaleureusement pour votre fidélité et votre attachement à Trivapor.

*Jonathan Greillat,
Président de la Fondation Trivapor-Marc Oesterle*



Avec le grand pavois de circonstance, le *Neuchâtel* quitte le port de Morat le premier jour de service de 2020, le 4 juillet.



A bord du *Neuchâtel*, le cuisinier Olivier soigne le décor des assiettes. Bon appétit!



Le 30 juin, après un long sommeil hivernal, le *Neuchâtel* fait une course d'essais et d'instruction concluante avec un équipage LNM secondé par des machinistes CGN et deux représentants de Trivapor.

L'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL)



ASSOCIATION DES AMIS DES BATEAUX À VAPEUR DU LÉMAN

L'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman / ABVL est née le 27 juin 2002 à la suite de sombres nuages qui obscurcissaient subitement le ciel de la CGN. Alors qu'on le percevait radieux depuis les festivités de son 125^e anniversaire en 1998. En effet, ce jubilé avait coïncidé avec une Parade Navale réunissant l'ensemble des huit bateaux Belle Epoque de la Compagnie, du jamais vu !

Or, en mars 2002, le prestigieux *Helvétie* est arrêté en raison de l'obsolescence de sa propulsion et aucun financement pour sa revaporisation, pourtant «promise» comme pour le *Montreux*, premier bateau entièrement rénové en 1998, n'est disponible.

Un petit groupe d'amis et d'actionnaires de la Compagnie, dont les présidents actuels de l'Association et de sa Fondation Pro Vapore, ont alors réagi et fondé l'ABVL. Son but statutaire est le suivant :

« Art. 1: L'ABVL a pour but de rechercher des fonds pour la conservation et le maintien en service horaire des huit bateaux Belle Epoque de la CGN, qui sont: Montreux (1904), Vevey (1907), Italie (1907), La Suisse (1910), Savoie (1914), Simplon (1915-1920), Helvétie (1926) et Rhône (1927). »

Une année plus tard, soit le 18 août 2003, le *Simplon*, le deuxième des trois grands vapeurs de la flotte, est à son tour hors d'usage, suite à une avarie dans la salle des machines. L'ABVL lance immédiatement une campagne «Sauvons le *Simplon*» et près de 2 millions de francs sont récoltés en dix-huit mois! Le vapeur est remis en service, partiellement rénové, les 2 et 3 juillet 2005.

En automne de la même année, l'ABVL décide de participer, à la demande de la CGN, au financement d'une nouvelle rénovation partielle, soit à celle du «bateau-amiral» *La Suisse*. Ce ne seront finalement pas 1,5 million comme espéré, mais bien 12 millions qui seront récoltés, notamment grâce au soutien décisif de deux grandes fondations. Le bateau, non pas partiellement mais entièrement rénové, est remis en service pour une «deuxième vie» le 16 mai 2009.

L'ABVL avait pris la précaution de créer, le 29 août 2006 avec un but statutaire identique, la «Fondation Pro Vapore», soumise à un organe de surveillance, garant de la bonne gestion des très importants moyens récoltés. En même temps elle créé le statut de «membre cotisant», ce qui lui donne le

droit d'influencer et de valider les décisions comme l'approbation des comptes, l'élection du comité etc.

L'année 2009 coïncide hélas aussi avec une nouvelle violente polémique, lancée par un journal du dimanche, consacrée à la situation financière et l'avenir de la CGN. On y décrit la Compagnie comme étant quasiment en faillite. L'ABVL devient alors, avec ses bientôt vingt mille donateurs et deux mille membres actifs à cette époque, un puissant lobby non seulement pour la flotte Belle Epoque, mais également pour la Compagnie elle-même.

Après avoir terminé, début 2008, le financement de la rénovation générale de *La Suisse*, l'Association lance la recherche de fonds pour le mythique bateau *Italie*, dont la rénovation générale et la remise en service devaient suivre de près celle de son frère jumeau le *Vevey*, financée, à l'exception de la lustrerie assurée par l'ABVL, par les pouvoirs publics. C'est chose faite pour les rénovations du *Vevey* en 2013 et fin 2016 pour l'*Italie*. Pour ce dernier, le canton de Vaud a participé à hauteur de 3 millions et l'ABVL pour 10,6 millions!

L'ABVL avait été sollicitée en parallèle à deux reprises pour financer des travaux de mise au point de la chaudière (surchauffeur) et de la machine prototype (graissage) du *Montreux* revaporisé en 2001, puis pour la révision générale de la machine à vapeur et l'installation de propulseurs d'étrave sur le *Simplon*. En plus, pour un «relookage» du salon de 1^{ère} classe avec son mobilier sur le *Rhône*, dont la machine à graissage automatique a été en même temps équipée de capots en plexiglas.

S'y était ajouté le financement de la révision générale de la machine à vapeur du *Savoie*. En plus, l'ABVL a financé le sablage de la coque et un rafraîchissement des superstructures de l'*Helvétie*, ce qui a permis au bateau désarmé, amarré au Quai d'Ouchy, d'abriter les expositions du Musée Olympique entre 2012 et 2015 pendant ses lourds travaux de rénovation. Après avoir financé, pendant l'hiver 2017-2018, le retubage des chaudières du *Simplon*, l'ABVL participe actuellement, pour CHF 3 millions, à la rénovation générale 2019-2021 du *Rhône*.

Quels sont les prochains défis à relever pour la flotte Belle Epoque par la CGN et

l'ABVL? Il est d'ores et déjà certain qu'après cette impressionnante série de rénovations, aucun grand nouveau projet ne sera mis en chantier avant 2024, si ce n'est 2025. Car d'ici là la CGN sera presque entièrement occupée par la réalisation des deux nouveaux «NaviExpress» d'une capacité de 700 à 750 passagers, destinés à doubler la cadence de la ligne N1 Ouchy-Evian et à améliorer la qualité de l'offre sur la ligne N2 Ouchy-Thonon. Il est possible que suive encore un «relookage» du «navire» *Lausanne* avant qu'on ne reparle de rénovations «Belle Epoque».

Les deux grands défis à relever pour la flotte Belle Epoque seront en conséquence de planifier le financement et préparer la dernière et de loin plus importante rénovation partielle du *Simplon*, et encore plus la restauration complète de l'*Helvétie*. Laquelle en premier? Pas encore possible de le dire aujourd'hui et l'important étant de toute manière de retrouver l'ensemble des huit unités Belle Epoque en service en 2030!

L'ABVL compte aujourd'hui un peu moins de 20 000 donateurs et de 4 000 membres actifs. Elle est très fière d'avoir pu à ce jour et de mettre encore ces prochaines années plus de CHF 35 millions, soit un tiers des investissements globaux, à la disposition de la CGN pour la sauvegarde et la pérennité de sa flotte Belle Epoque unique au monde. Se pose à elle néanmoins, comme à beaucoup d'associations aux buts comparables, la question de pouvoir assurer le renouvellement et le rajeunissement de ses membres et donateurs. Donc rejoignez-nous et ça ne sera pas à sens unique!

Maurice Decoppet, président ABVL

Association des amis des bateaux à vapeur du Léman / ABVL
Case postale 60 - CH-1001 Lausanne
www.abvl.ch - info@abvl.ch
CCP 17-197675-0
IBAN CH61 0900 0000 17197675

Un peu de technique... (7e partie)



Un navire extraordinaire, le *Great Britain* (3e épisode)

Dans les années 50 ce furent d'abord des Américains, qui connaissaient l'intérêt historique du navire et qui émirent l'idée de rapatrier l'épave en... Californie. Mais des personnalités britanniques avisées répliquèrent en disant « ceci est notre affaire ! ». En 1968 fut constitué un groupement, « The Great Britain Project », et en automne, une mission se rendit aux Malouines pour étudier la faisabilité du projet.

La conclusion fut qu'on pouvait envisager de le remettre à flot avec une bonne probabilité. Le volet financier de cette aventure n'est pas évoqué ici, mais notons néanmoins l'entrée dans le jeu, à ce stade, d'un généreux philanthrope britannique... Il s'avéra ensuite qu'un dock flottant submersible constituait la meilleure solution pour le transférer en Grande-Bretagne, à 11'200 km de là.

S'ensuivit un coup de chance, un tel dock de grande capacité se trouvait en Afrique de l'Ouest. On économisait ainsi un tiers du

trajet. Le dock *Mulus III* et son remorqueur *Varius II* prirent la mer en février 1970 à destination de Montevideo, escale intermédiaire. La Royal Navy contribua en transportant du matériel à Port Stanley, Malouines.



Le passage du dock de Montevideo à Stanley fut tumultueux et c'est le 26 mars 1970 qu'il mouilla l'ancre près de l'épave. Le travail à entreprendre par une équipe anglo-germanique était dantesque : pour les plongeurs, colmater les brèches dans la carène avec la vase alentour, renforcer, étayer où nécessaire, mesurer les épaisseurs de tôles de bordé, retirer les mâts à l'aide d'une chèvre de manutention, établir des cheminements sûrs sur les ponts vermoulus. Et tout cela en devant affronter le mauvais temps et la froideur du climat des Malouines.

Enfin les pompes de dénoyage entrèrent en action et le navire progressivement remis à flot. Le 12 avril, 33 ans après, jour pour jour, qu'il ait été échoué à Sparrow Cove « pour toujours », le navire glissa sur le dock immergé et fut sorti de l'eau. Opération réussie après seulement 47 jours de rude travail ! Après Port Stanley, le convoi fait escale à Montevideo pour d'ultimes vérifications en vue d'assurer la traversée jusqu'en Grande Bretagne. Le 6 mai, le convoi appareille et atteindra la côte anglaise à Avonmouth docks le 24 juin. Le 5 juillet, débarqué du dock et remorqué, le *Great Britain* remonte triomphalement la rivière Avon jusqu'à Bristol où il est introduit dans le bassin où il fut construit, il y a 131 ans ! La restauration, les reconstructions peuvent commencer.

Je cède la conclusion au Chasse-Marée N°104 : « Voilà qui donne la mesure de la persévérance de ceux qui ont osé entreprendre ce projet. Grâce à eux, c'est toute la population de Bristol et l'ensemble des Britanniques attachés à leur patrimoine maritime, qui jouissent aujourd'hui de la présence de ce prestigieux témoin d'une époque révolue mais fascinante ».

YM

Sources :

- Le guide souvenir pour visiteurs du S.S. Great Britain
- « The Iron Ship », Ewan Colett, Ed. Conway
- Le Chasse-Marée N°104

Les Jeudistes en action malgré Corona

L'émergence de la pandémie ne nous a pas empêchés de prendre soin de notre Bijou ! Avec des mesures de protection appropriées, une douzaine de Jeudistes ont à nouveau accompli les tâches les plus diverses. En plus des travaux de rangement habituels, il a fallu supprimer sous le pont les traces de dégâts d'eau par ponçage et peinture de diverses parties du plafond des toilettes. En outre, vidange et nettoyage partiel du bateau, aide à l'entretien de la machine, amélioration du fonctionnement des stores dans le restaurant, aide au nettoyage extérieur des flancs

du bateau, entretien du mobilier etc. Il faut mentionner que la coopération avec la LNM et une entreprise de nettoyage externe a très bien fonctionné, de sorte que l'équipe vieillissante des Jeudistes avait moins à faire ! Malheureusement, compte tenu de la pandémie, la sortie traditionnelle a été annulée. Je tiens à remercier chacun et chacune pour son engagement et son courage. Malgré la situation incertaine, le travail a été fait consciencieusement et avec compétence... comme toujours !

André Bernoulli

Le Neuchâtel en référence

Sous le titre « Aménagements intérieurs - Le bois sous toutes ses formes », l'organisation Lignum - économie suisse du bois - a édité une brochure de 48 pages au format A5. Après avoir passé en revue les multiples possibilités d'utiliser le bois et ses dérivés, différentes réalisations sont prises en exemple. Le cas qui nous intéresse figure en page 15 : Restauration du bateau à vapeur *Neuchâtel* ! Le texte explicatif avec mention des responsables est illustré : deux vues du salon Marc-Oesterle et une du restaurant sur le pont.

Chevroux dispose d'un nouveau débarcadère à l'extrémité de la jetée.



Olivier Bachmann

Une assemblée générale par correspondance !

En cette année de pandémie, notre assemblée générale prévue initialement le 9 mai à Grandson puis le 3 octobre à Neuchâtel, a finalement été remplacée par un courrier aux 2'400 membres pour information et consultation. En voici les résultats :

630 bulletins rentrés au 23 octobre, dont 401 par lettre et 229 par courriel. En voici le détail :

- 568 bulletins avec mention « oui » aux 6 questions posées
- 0 bulletin avec une croix dans la colonne « non »

- 34 bulletins sans réponse sous « acceptation du PV AG 2019 » (n'ont donc pas participé)

- 26 bulletins avec des abstentions :
21x PV AG 2019 (n'ont probablement pas participé), 2x rapport d'activité 2019, 1x comptes, 2x décharge au comité, 1x élections statutaires, 2x élection de l'organe de révision

- 2 bulletins vierges, sans aucune croix, donc nuls

Ainsi, tout a été accepté avec les remerciements de votre comité réélu à l'unanimité : *François Kistler (président), Jules Aubert, Olivier*

Bachmann, Jean-Pierre Baer, André Bernoulli, Jonathan Gretillat, Sébastien Jacobi, Marlène Lanthemann, Yves Müller, Elisabeth Rüeggesser, Claude Wälti.

SJ

ANNEXE: BULLETIN DE VERSEMENT

Trivapor-Info est envoyé à tous nos membres. Il est aussi adressé à des personnes qui ont manifesté leur intérêt pour le *Neuchâtel* par un don. Un bulletin de versement est joint, **sans engagement pour les non-membres et pour les membres du Club 1912**. Mais cela peut toujours rendre service !

Merci à nos membres qui ont versé leur cotisation et merci à ceux qui le feront prochainement !

CCP 17-345529-7

IBAN CH30 0900 0000 17345529 7

Sur le Léman (voir page 4), parade 2019 de la Flotte Belle Epoque. De haut en bas : *Italie, Savoie, Simplon, La Suisse, Montreux, Vevey*. Manquent le *Rhône* en rénovation et l'*Helvétie* encore hors service.