



La Navigation en fête !



Carte postale J.J. 371

Le port de Neuchâtel vers 1900 avec les trois premiers bateaux de la SNV qui deviendra LNM: *Jura* (II) ex-*Cygne*, *G. Escher* et *Hallwyl*.

La navigation est une fête en soi ! Et cette année 2022, la Société de navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat (LNM) fête ses 150 ans ! Trivapor présente ses vœux de succès et de bonheur à cette entreprise dont nous apprécions la bonne collaboration. Mais dans quelles circonstances, cette entreprise a-t-elle été fondée en 1872 ?

Sur les Trois Lacs, la navigation à vapeur débute en 1826 avec le lancement à Yverdon du bateau à vapeur *Union*, construit à Bordeaux et à coque de bois. Le but recherché est de prendre le relais entre Yverdon et Nidau des transports routiers traversant la Suisse du sud au nord et inversement. Cela tant pour les voyageurs que pour les marchandises. A l'usage, la réalisation de cet ambitieux projet se heurte malheureusement à trois obstacles :

- la rivière Thielle dont le niveau est capricieux (risque d'échouer sur le fond sablonneux),
- les tracés et pertes de temps causés par les contrôles des douanes cantonales,

- les connaissances techniques insuffisantes des machinistes.

Ainsi, après deux ans d'activité, l'*Union* cesse de naviguer et devient un restaurant flottant à Yverdon.

En 1834, le chocolatier Philippe Suchard fait construire à Paris l'*Industriel*, premier bateau de Suisse à coque de fer. Mieux adapté – plus effilé et plus rapide – il navigue régulièrement entre Neuchâtel et Yverdon et se rend au lac de Bienne lorsque le niveau de la Thielle est favorable. En 1847 est fondée la Société des bateaux à vapeur du lac de Neuchâtel qui reprend l'*Industriel* et fait construire quatre bateaux réceptionnés entre 1852 et 1858.

En 1855, le chemin de fer relie Morges à Yverdon, apportant aux bateaux un afflux de voyageurs et de marchandises. Des entreprises de navigation concurrentes apparaissent. En cette même année 1855 débute la navigation sur l'Aar, de Soleure à Nidau. C'est l'apogée avec 14 bateaux et remorqueurs à vapeur, mais c'est de courte durée. De complémen-

taire, le chemin de fer devient concurrent. En 1857, les trains roulent de Soleure à Bienne, en 1859 d'Yverdon au Landeron, puis l'année suivante à travers toute la Suisse, de Genève à Bâle, Romanshorn et Coire.

Pour la navigation, c'est la catastrophe ! On passe du transit au trafic régional. La Société des bateaux à vapeur du lac de Neuchâtel survit à ses concurrents et rêve de d'aller exploiter deux de ses cinq bateaux à Lucerne ! Le *Jura* fait le voyage mais les entreprises lucernoises se liguent contre ce nouveau concurrent, lui rachètent le *Jura* pour le vendre au lac de Constance où il sombre en 1864.

Entre-temps, la Société fribourgeoise de navigation est fondée en 1862 à Estavayer pour promouvoir le trafic des voyageurs et des marchandises de la rive sud vers Neuchâtel. Elle se procure les bateaux *Flèche* et *Mercur* de la Société Neuchâteloise. Cette dernière assure encore la ligne Neuchâtel-Cudrefin-Morat, mais se trouve bientôt en liquidation et cesse toute activité en mars 1863. Les deux derniers bateaux, *Cygne* et *G. Escher* sont repris par la Société Fribourgeoise pour remplacer *Flèche* vendu au Léman et *Mercur* qui est démolé (machine vendue au Léman).

La Société Fribourgeoise domine dès lors sur les trois lacs, mais c'est de courte durée ! En 1869 se constitue la Société Moratoise de navigation qui lance le *Hallwyl* en 1870 et concurrence la Société Fribourgeoise entre Neuchâtel et Morat. Les deux entreprises sont bientôt en difficulté. L'Etat de Fribourg intervient et assume la fusion selon le traité du 30 septembre 1872, approuvé par le Conseil d'Etat le 26 octobre et ratifié par le Grand Conseil le 29 novembre 1872, créant la Société de navigation à vapeur sur les lacs de Neuchâtel et Morat, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1872. Le canton de Fribourg assume seul le financement de la navigation. En 1885, il sollicite la collaboration des cantons de Neuchâtel et Vaud qui acceptent. Depuis 1895, la Ville de Neuchâtel se joint aux trois cantons pour un financement à parts égales. Une entreprise privée quasiment étatisée !

JJ



Message du président de l'Association

Régime plus - A toute vapeur

Après les affres de la pandémie, un avenir serein et dynamique! Un nouveau lever de soleil à l'horizon des 3 lacs jurassiens!

Finies les restrictions et autres contraintes sociales inhibitoires. Place à la navigation.

La LNM, société de navigation, engagera le vapeur 5 jours par semaine, soit un jour de plus que le minimum prévu dans le contrat qui la lie à Trivapor, et ceci bien entendu sur les 3 lacs. Vous trouvez dans ce bulletin l'horaire spécifique du *Neuchâtel* en résumé (page 4).

Par ailleurs, la LNM développe ses compétences spécifiques à la vapeur et tend vers l'objectif d'une exploitation sans ressources spécialisées auprès de tierces compagnies de navigation. Il s'agit de recruter, respectivement de former les capitaines, machinistes et aide machinistes.

L'année 2022 est celle du 150^{ème} anniversaire de la LNM, anniversaire qui fera l'objet de diverses manifestations. Je vous invite à consulter à ce sujet le site www.lnm.ch

La collaboration entre Trivapor et la LNM se déroule sous les meilleurs auspices. Les bons comptes faisant toutefois les bons amis, un projet important de l'année consistera à actualiser le contrat qui nous lie. Le document actuel a rempli pleinement sa mission permettant de répondre à toutes les sollicitations intervenues à ce jour... sauf la dernière, soit la panne de la génératrice l'an dernier.

Le bateau vieillissant – il navigue depuis 8 ans déjà – l'accord doit maintenant également intégrer ce qui va au-delà de l'entretien courant, soit le thème de la rénovation.

Je me permets de rappeler ici que Trivapor prend à charge actuellement les coûts d'entretien liés aux appareils spécifiques à la vapeur et à ce qui a trait au maintien du



O. Bachmann

patrimoine. Sans vous les membres tout ceci serait impossible. Un grand merci pour votre indéfectible fidélité.

Enfin, il me reste à vous rappeler **notre assemblée générale qui se déroulera à Morat le 7 mai prochain.**

En vous souhaitant de magnifiques moments estivaux sur le *Neuchâtel*.

François Kistler
Président de l'association Trivapor

Un peu de technique... (10e partie)

De la mécanique vapeur, exclusivement...

La machine à vapeur a ceci de particulier, que beaucoup de ses pièces constitutives sont visibles et accessibles. A l'exception de l'intérieur des cylindres et des tiroirs de distribution bien sûr. Le machiniste, quand il n'est pas à la manœuvre, peut tourner autour de la machine, observer (lubrification), écouter (mécanique) et palper (détection surchauffe). Dans la durée, il constatera qu'une anomalie

reste bénigne ou au contraire va s'amplifiant, à corriger tout de suite ou l'hiver prochain...

Pour mémoire, notre machine à vapeur d'origine allemande (Maffei 1926) a été révisée en 2009 par les soins de Shiptec AG à Lucerne. A noter que Shiptec a contrôlé, remplacé des pièces d'usure, certes, mais la machine n'est pas redevenue neuve! C'est ainsi qu'au terme de la saison de navigation 2021 le nouveau machiniste LNM, P.A.Kuerth, a fait état

de quelques anomalies au niveau du cylindre HP (Haute Pression). Contactée, Shiptec a délégué Marco Jaeger, spécialiste mécanique vapeur, pour inspection/contrôle du cylindre. Le couvercle inférieur du cylindre a été déposé pour permettre l'inspection. Bonne nouvelle, aucune pièce visible n'était un tant soit peu endommagée.

Autre contrôle, celui du parallélisme entre l'axe du cylindre et la surface des glissières sur laquelle s'appuie le patin de crosse, à l'aide d'un comparateur. Et là, défaut d'alignement! On y remédie en plaçant des cales au droit des boulons de fixation des glissières sur le châssis.

Et enfin, on a trouvé quelques boulons de fixation de la machine à la coque du bateau desserrés, ce qui pose l'éventuelle question des rigidités réciproques du châssis de la machine et celle de la coque du bateau sur laquelle elle est fixée. Mais ceci est une autre histoire.

Observons au passage, grâce à la table figurant dans le Trivapor Info N° 26, qu'à ce jour, le bateau rénové a navigué durant 8 saisons et franchi une distance totale de 57'915 km durant 572 jours de navigation. Bientôt une fois et demie le tour de la Terre!

Et constater encore que la brave machine est bientôt centenaire!

Yves Muller

Marco Jaeger et Michael Müller, tous deux de Shiptec, à bord du *Neuchâtel*, le 25 février 2022.



Y. Muller

Message du président de la Fondation

Chères amies et chers amis de Trivapor,

En cette année 2022 qui, par bien des égards, paraît nous faire revenir aux prémices du siècle dernier, notre Fondation poursuit sa croisière malgré les aléas de l'actualité. Cette année s'annonce particulière s'agissant de nos relations très étroites avec la compagnie de navigation LNM (désormais rebaptisée officiellement «LNM Navigation SA»), puisque celle-ci célèbre son 150^{ème} anniversaire, et que nous devons renouveler notre convention d'exploitation du *Neuchâtel* qui arrive à échéance. Comme nous l'avions annoncé, c'est l'occasion idéale pour revenir au début de cette grande aventure de la navigation sur nos trois lacs jurassiens, une époque de pionniers qui nous permet de constater son évolution jusqu'à nos jours.

Cette histoire débute le 30 septembre 1872 à Fribourg, où est créée la Société de navigation à vapeur sur les lacs de Neuchâtel et Morat, résultant de la fusion de la Société fribourgeoise de navigation, à Estavayer, et de la Société moratoise de navigation à vapeur, à Morat. Le but de la nouvelle société est «d'exploiter, par bateaux à vapeur, le transport des voyageurs et des marchandises sur les lacs de Neuchâtel, Morat et Bienne, ainsi que sur les rivières les reliant ou y aboutissant», comme nous l'indique un passionnant article de la Feuille d'Avis de Neuchâtel du 30 septembre 1922. La société, dotée d'un capital social de 303'000 francs, est alors privée, mais intéresse l'Etat de Fribourg (pour des raisons de politique interne et intercantonale), qui en acquiert la moitié. Elle possède une flottille de trois bateaux: le *Cygne* (construit en 1852), le *Gaspard-Escher* (1858) et le *Hallwyl* (1870). Elle s'engage alors à organiser un minimum de deux courses par jour en hiver et de trois en été entre Morat et Neuchâtel, d'une course en hiver et deux en été entre Estavayer et Neuchâtel, et de laisser en station un bateau à Morat et à Estavayer, ainsi qu'un en réserve à Neuchâtel pour les courses spéciales et les promenades publiques.

Il est intéressant de relever qu'à ses origines, les stations réglementaires étaient les suivantes: Morat, Sugiez, La Sauge, Cudrefin, Neuchâtel; Estavayer, Chevroux, Portalban, Cortaillod, Auvernier, Neuchâtel. Pour avoir une idée des prix d'alors, un billet aller-retour de Morat à Neuchâtel était de 2,60 francs en première classe et de 2 francs en seconde. Le personnel était composé de dix-neuf hommes, dont: 2 capitaines, 2 pilotes, 2 sous-pilotes, 6 matelots, 1 chef-mécanicien, 2 machinistes et 4 chauffeurs.

Après sa création, la société de navigation connaît d'importantes difficultés financières, en particulier du fait de la concurrence croissante des chemins de fer naissants et d'une longue série d'étés pluvieux. Bien qu'à l'origine essentiellement fribourgeoise, la société s'ouvre rapidement aux cantons voisins. Comprenant l'utilité pour les populations riveraines des lacs jurassiens d'être reliés par un service de bateaux à vapeur, les gouvernements neuchâtelois et vaudois et le Conseil communal de Neuchâtel intègrent la société et contribuent par des subventions annuelles.

Le développement de la société doit beaucoup, selon les témoignages écrits qui nous sont parvenus, à son directeur d'alors, M. Henri Haeffliger, populaire «amiral» qui a consacré quarante années de sa vie au développement et au rayonnement de l'entreprise, jusqu'à son décès le 10 février 1914. C'est à lui notamment que l'on doit l'inauguration, le 1^{er} juin 1913, de la ligne Yverdon-Neuchâtel-Bienne (assurée notamment grâce à notre *Neuchâtel*!), pour améliorer les relations entre les trois villes. Hélas, la Première Guerre mondiale et la crise économique qui s'ensuivit constituent une terrible épreuve pour la compagnie bientôt cinquantenaire: «L'énorme augmentation des frais d'exploitation due à l'élévation continue des prix du combustible et des matières premières indispensables à l'entretien du matériel, et d'autre part la diminution considérable du trafic mirent la direction dans l'obligation de supprimer plusieurs courses et de



O. Bachmann

réduire la flottille au strict minimum» (cf. article précité, p. 4). Face à ces défis, la compagnie est placée «dans l'alternative de succomber ou de trouver de nouvelles ressources lui permettant une réorganisation complète. La construction d'un nouveau chantier avec des ateliers de réparation modernes s'impose et ne saurait être renvoyée plus longtemps. [...] Si l'on ne veut pas que le matériel devienne inutilisable à brève échéance, il faut pouvoir sans tarder le soumettre à une révision sévère et, pour permettre les réparations inéluctables, créer un fonds de renouvellement sérieux. Il est donc indispensable de trouver de l'argent».

Comme on peut le constater, ces préoccupations de nos prédécesseurs, il y a précisément un siècle, se recoupent à de nombreux égards aux nôtres aujourd'hui. Si pour les uns, cela démontre le côté cyclique et répétitif de l'Histoire, pour les autres, cela constitue également une belle démonstration de la solidité et de la pérennité de la navigation, à voile, diesel ou vapeur, sur nos trois lacs jurassiens. Nous constatons aussi, non sans une certaine fierté, que l'organisation et les buts poursuivis par l'Association et la Fondation Trivapor sont très proches de buts initiaux de la société de navigation! Cela ne peut que nous encourager à relever avec conviction et optimisme les importants défis d'aujourd'hui, main dans la main avec la LNM, en espérant que ce fructueux partenariat puisse se poursuivre pour un siècle de plus.

Jonathan Gretillat,
Président de la Fondation Trivapor-Marc Oesterle

En vente à bord du *Neuchâtel*:

Nombreuses cartes postales de notre bateau (CHF 1,50 pièce) et les ouvrages suivants:



Sébastien Jacobi: Vapeur sur les trois lacs

Historique de la navigation, description des bateaux, évolution des débarcadères, la renaissance du bateau à vapeur *Neuchâtel* après 45

ans de «repos» en tant que restaurant statique.

Livre de 300 pages, bilingue français/allemand,

format 23x28 cm, plus de 500 illustrations, poids 3 kg. Prix spécial: CHF 30.-. Egalement en vente au bureau LNM, Neuchâtel port.



Benjamin Gross-Payot: Bateaux sur les lacs de Neuchâtel et Morat

A part le vapeur *Neuchâtel*, présentation de la flotte diesel débutée en 1939 avec le *Cygne*. Brochure de 40 pages, format

17 x 24 cm, 34 illustrations, 1 plan et 3 tableaux. Prix CHF 20.-



Nouveau! Benjamin Gross-Payot: Bateaux sur le lac de Bienne et l'Aar

Léger regard sur le passé et description de la flotte actuelle. 56 pages, prix CHF 25.- frais d'envoi compris.

Publication le 5 mai 2022.

Les ouvrages de Benjamin Gross-Payot sont également disponibles sur: www.bateauxneuchatel.net

Horaires du bateau à vapeur Neuchâtel

14 mai - 25 septembre 2022

Le bateau à vapeur navigue du mercredi au dimanche comme suit :

Mercredi

11.35	Neuchâtel pour Bienne , arr. 14.05
14.45	Bienne pour Neuchâtel arr. 17.15
17.45 à 19.30	Neuchâtel, croisière via Chevroux-Portalban Cudrefin

Jeudi et dimanche

09.50	Neuchâtel, croisière triangle*
12.05	Neuchâtel pour Morat
13.55	Morat pour Neuchâtel
15.50	Neuchâtel croisière triangle*
17.45 à 19.30	Neuchâtel, croisière via Chevroux-Portalban Cudrefin

Vendredi

09.55	Neuchâtel pour Morat
12.00, 14.15, 15.40	Morat, tour du lac, durée 1 h 15
17.05	Morat pour Neuchâtel arr. 18.55.

Samedi

(sauf 4 juin, 2 juillet, 6 août, 3 septembre)

09.10 et 14.15	Neuchâtel pour Estavayer
12.10	Neuchâtel, croisière triangle*

Premier samedi du mois : 4 juin, 2 juillet, 6 août, 3 septembre

09.10	Neuchâtel pour Estavayer-Yverdon .
13.20 à 14.10	Yverdon , croisière avec arrêt à Grandson 13.55
14.25	Yverdon pour Estavayer dép. 16.05, Neuchâtel arr. 17.40.

Dimanche: voir Jeudi

*croisière triangle = Neuchâtel-Cudrefin-Portalban-Neuchâtel, durée 1 h 20

Sous réserve de modifications, voir internet Navigation LNM vapeur.

Restaurant à bord, réservation 032 729 96 00.

Pour les arrêts intermédiaires, consulter l'horaire LNM.

Pas de course publique le samedi 11 juin 2022 (location charter).



B. Gross

Le Neuchâtel à La Neuveville.



O. Bachmann

Le Neuchâtel à Gorgier-Chez-le-Bart.



Un timbre-poste illustrant le Neuchâtel ! A l'occasion du 150^{ème} anniversaire de la LNM, la Poste a édité ce timbre de notre bateau à vapeur qui symbolise au mieux cette longue histoire. Composition de Lionel Arranger, dessin de notre graphiste Marc-Antoine Bombail.