

Info :

## Sur un chaland

accueil : [www.photos-neuch.net](http://www.photos-neuch.net)

page école : [www.photos-neuch.net/ecole.php](http://www.photos-neuch.net/ecole.php)



### Par tous les temps sur son chaland

*Il est sur le lac depuis 18 ans. Michel Reichlin nous accueille pour un trajet sur le « Stavia » pour nous présenter les ficelles du métier de batelier. Il pilote les chalands qui transportent le sable et le gravier extraits du lac. Il effectue aussi les travaux sur les rives et dans les ports.*

Au rythme paisible de 15 km/h, Michel Reichlin a vu le lac dans tous ses états. La météo, la luminosité, les couleurs et les formes ne sont jamais les mêmes. « Parfois le lac paraît très grand, d'autres fois très petit. Il est très rapidement changeant. Un batelier doit à peu près tout savoir : naviguer, connaître la météo, un peu la mécanique. C'est le plus beau métier du monde », s'exclame notre pilote.

Après avoir été forestier bûcheron, ce Bevaisan a retrouvé le lac où, enfant, il naviguait et pêchait avec son père et ses amis. Son travail principal, il l'effectue avec un chaland muni d'une grue : enrochement, plantage de pieux, dragage de ports. Il a construit les îles aux oiseaux au large de Vaumarcus, il était capitaine sur les navettes Iris pendant l'expo nationale, en juin 2014, il a repêché l'avion qui a coulé au large de Cudrefin. Parfois, il transporte le sable et les graviers dragués dans le lac pour les chantiers de construction : « du tout-venant de l'époque glaciaire, les roulements à bille des glaciers » explique Michel Reichlin. A 500 mètres au large de Vaumarcus, une carrière au fond du lac est exploitée. Les plus gros chalands de 15 à 20 mètres peuvent transporter de 320 tonnes à 550 tonnes de matériaux. Ils sont huit à effectuer ces navettes.

« Quand souffle le vent du sud-ouest, ça tape beaucoup à vide, mais ce n'est pas très dérangeant, la bise non plus. Ce qui peut gêner, ce sont les forts coups de Joran. Alors, on se tient au bord. Le trajet dure environ deux heures, le chargement une heure et demie, si tout va bien. Cela peut durer six heures si le terrain est mauvais, si ça a déroché pendant la nuit. Le fond du lac est un plateau plus ou moins plat avec au-dessus six mètres de craie qu'on doit enlever avec les dragues, de grosses bennes hydrauliques qui descendent à 60 mètres ».

« Autour de nous, il faut tout observer : les filets des pêcheurs et les touristes qui naviguent. En hiver, le pire c'est le brouillard. On peut être une journée entière dans le gris. On pilote alors au radar sur l'écran ou au compas. Des fois, je ne vois pas le drapeau qui est à la proue. En hiver, s'il y a de longues séries de bise, on ne peut plus exploiter, les dragues étant complètement recouvertes de glace. Il faut parfois la casser à cause du poids qui peut déstabiliser la plate-forme de dragage ».

Comme compagnons de voyage, à part les oiseaux, il y a deux à trois fois par année des chauves-souris. Un matin d'octobre, une bonne dizaine ont tourné autour de la cabine pendant tout le voyage. Le radar les avait déboussolées. Pendant le chargement, pas question de se reposer : il faut casser des cailloux à la masse sur le silo, s'occuper du graissage des machines, réparer, souder, régler des tapis, etc. « On ne va jamais à terre, on est des sauvages ». Pourtant son fils de 14 ans a déjà décidé qu'il ferait le même métier.

S.H. (Extrait de presse)