

La construction de la route de l'Écluse, en 1864

Anciennes routes du pays neuchâtelois.

Les chemins qui sillonnent le monde, sont, partout, indices des civilisations. C'est sur eux que se greffent centres militaires, d'administration ou de négoce. Si, parfois, les agglomérations se relient par rubans de routes, les routes suscitent aussi — elles — l'apparition de groupes d'habitations ou de cités.

A travers notre région sauvage, en courbes sinueuses descendant vers un lac d'azur ou d'émeraude, passent d'abord quelques voies romaines.

La *Vy d'Etra* part de Vernéaz, sur Vaumarcus, passe par Fresens, bois du Devens, Gorgier, Bevaix, Pontareuse, Bôle, Cormondrèche, Peseux, Neuchâtel, Hauterive, Voëns, Lignières, Diesse, Orvin et se prolonge vers la vallée de la Suze. Elle bifurque à Saint-Blaise en direction du pont de Thielle et de Champion.

Les Romains ont une route au Val-de-Travers qui se déroule par le fort de Joux, les Verrières, la Tour Bayard, Saint-Sulpice, Boveresse, Couvet, Travers, Noiraigue, Rochefort, Corcelles et Peseux.

De Rochefort, embranchement romain sur les Geneveys-sur-Coffrane, Cernier, Chézard-Saint-Martin, Dombresson et le Pâquier, en direction du val de Saint-Imier. Autres voies encore, datant de l'époque de Jules César : un tracé de Neuchâtel par le Plan à Fenin, Vilars, Grand-Savagnier, Clémesin, rejoignant le précédent au Pâquier. Un tracé Boveresse, Fleurier, Buttes, Côte-aux-Fées, Sainte-Croix, Yverdon.

C'est là le primitif système de veines et d'artères de notre région. Sur cette structure viendront s'ajouter les chemins du moyen âge. Ces chemins seront celui du Moty de Vaumarcus à Concise par le bois de la Lance, celui de Boudry à Rochefort par Trois-Rods, celui de Neuchâtel à Valangin, celui de Valangin à Saint-Martin, celui de Môtiers par le bois de Halle à la Brévine, enfin la *Vy-Erba*, du châtelard de Bevaix par les Ponts vers le Doubs.

Sur ce réseau du moyen âge, vont se greffer lentement, au cours des siècles qui suivront, et surtout au XVIII^e, des améliorations et de nouvelles voies à circulation pittoresque. Des lignes tissées en tous sens, finiront par s'entrecroiser dans la principauté. Les

cartes de Bonjour, de Merveilleux, de Seutter ou Clermont, d'Ostervald et de Dufour, se succèdent, permettant de judicieuses comparaisons que confirment, soit les archives de l'État, soit celles du service des ponts et chaussées, soit celles des communes.

Avant qu'existe la route de l'Écluse.

Venant de l'ouest en direction de Neuchâtel, longtemps il n'y eut guère de praticable aux voitures que la route de France passant à Saint-Nicolas et se continuant par le Petit-Pontarlier jusqu'au quartier du Château.

Parallèle, mais de l'autre côté du ravin du Seyon, court le chemin des Parcs que suivra, à plusieurs reprises, pour venir nous voir, Henri II d'Orléans-Longueville. Il est assez plaisant de constater que, bien que venant de France, il quitte au Vauseyon la route de France, qui conduit au château. Sans doute, le détour par les Parcs se prête-t-il mieux au développement d'une escorte, à l'appareil et au cérémonial d'un accueil enthousiaste ? Ainsi, Son Altesse traversera d'abord sa ville avant de se rendre au castel.

Ces deux routes, le Petit-Pontarlier et les Parcs, demeurent très tard les seules voies d'accès de ce côté-là. Ce n'est qu'en 1827, que s'ouvre la route de l'Évole longeant le lac, soit celle actuelle de Serrières du haut.

En 1848, on parle vaguement d'un projet de route dans le ravin de l'Écluse dont le Seyon est détourné depuis quatre ans. Mais, avant dix années, personne ne bougera.

La ville qui possède de nombreux terrains dans ce vallon, — terrains qui ne rapportent pas 900 francs au total, — espère que le projet d'une route en facilitera la vente. Elle les divise en vingt-deux lots qui, aux enchères publiques, en 1860, se vendent comme des petits pains, à 1 fr. 50 le pied carré. Parmi les amateurs, Daniel Rubli, Alphonse Poyet, Jules Panier, Ch.-L. Reymond, Benoit Kohli, Schelling, tonnelier, Eugène L'Eplattenier, Gehri, Magnin et Gauthier, Kocherhaus, tonnelier, Alphonse de Pury-Muralt et Louis Jacottet, H. Petitpierre, Cl.-Fs. Borel, terrinier, L.-F. Bony, H. Rieser, J. Demagistri, Louis-Aimé Bonhôte, H. Piot-Vuithier, Joseph Lehmann, A. Bastardoz fils, et J.-L. Wittnauer. Cette opération rapporte 80,000 francs et va procurer un joli revenu !

Les acquéreurs s'engagent à ne pas causer de dégâts au canal souterrain du Seyon ou à celui des sources de l'Écluse. La municipalité se réserve le droit de réparer ces canalisations sur fonds vendus. Si l'on a fait une excellente opération financière, on a pourtant commis une bévue. Laquelle ? On s'aperçoit vite qu'un premier plan d'alignement, — dressé pour ce quartier, le 13 novembre 1860, sous Louis Mayor-Béglon, chef des travaux publics, — doit être remanié. Il le sera l'année suivante, le 22 mars, sous la direction de Paul de Meuron qui remplace Mayor. Afin de dégager les canalisations des constructions éventuelles des acquéreurs, certaines ventes doivent être annulées ! Il faut éviter de futures expropriations. On remaniera aussi divers contrats en interdisant de bâtir.

Le tableau de ces transactions pittoresques se corse d'une discussion sur le récent abattoir de l'Écluse qui ne sera utilisé que pour les porcs. La commune touchera 60 centimes par tête de cochon ! L'abattoir étant gêné dans ses entourures, échange de terrains entre l'État et la commune. La ville cède aussi à l'État droit d'accès à la route par-dessus le canal du Seyon, qui sera recouvert de dalles. Il s'agissait de cet aqueduc souterrain servant encore aujourd'hui de paradis aux rats, et qui, de la Prise en amont de la Trouée, courait au sud du Seyon et parallèlement à son ancien lit jusqu'au Gor.

Louis Jacottet et Alphonse de Pury-Muralt, par leurs travaux au pied de la colline

du château, compromettent la solidité et l'affectation de la glacière de la commune. Il va faire chaud dans cette glacière ! Jacottet et Pury reconstruisent pour la commune une autre glacière voûtée avec canal d'écoulement et trois belles portes.

Au Grand Conseil.

En séance du Grand Conseil du 18 novembre 1863, l'on s'occupe, pour la première fois, d'une pétition d'un comité d'initiative pour la route de l'Écluse. Les pétitionnaires annoncent que le chiffre de souscription est de 40,181 fr. 50. Ils demandent un décret de construction. La liste des souscriptions des *particuliers* fourmillait de dons de 50, 100, 200, 250, 500 et 1000 francs, ainsi que le constate une copie au secrétariat des travaux publics.

Une commission propose de répondre aux pétitionnaires que le Grand Conseil reconnaît l'urgence et l'utilité de cette route, mais qu'il doit renvoyer cette étude jusqu'à ce que les ressources du budget permettent allocation. M. Philippin rappelle que, depuis vingt ans, les administrations cantonales et locales ont pris vis-à-vis des propriétaires du vallon de l'Écluse l'engagement plus ou moins formel de construire la route. Les acquéreurs ne se sont présentés que parce que la municipalité construirait la route. Le cul-de-sac de l'Écluse est déplorable. Il propose que le Conseil d'État examine si la route peut être construite grâce au concours de la Municipalité, de la commune, des souscripteurs particuliers et de l'État.

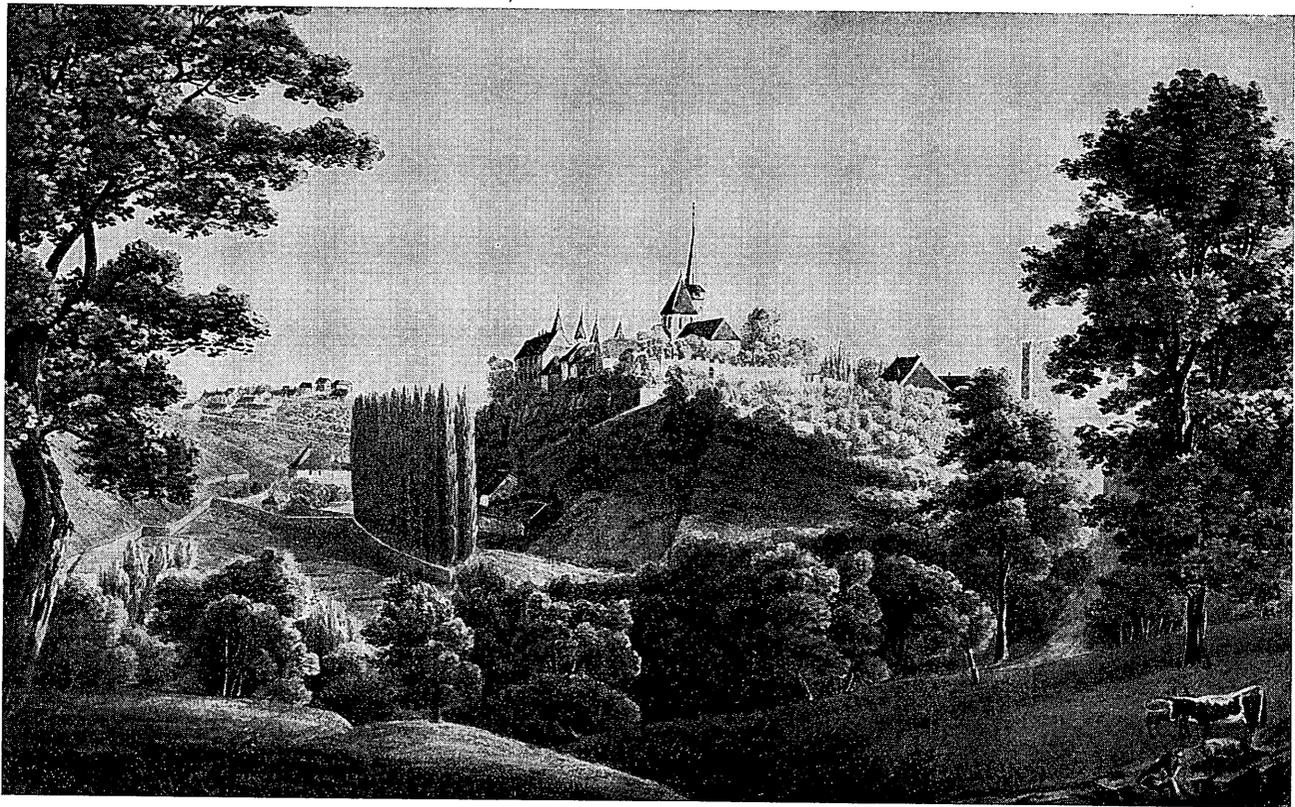
M. Colomb estime que l'on devrait commencer les travaux tout de suite. L'État prendrait à sa charge le solde des frais. M. Georges Guillaume, conseiller d'État, directeur des travaux publics, fait remarquer qu'en procédant de cette façon, on risque d'être frustré par les entrepreneurs ; il faut traiter tout de suite pour l'ensemble des travaux. M. Perrot désire qu'on fixe au Conseil d'État une marge d'un tiers des frais. M. H. Jacottet appuie la proposition Philippin. Pour M. Villos, une route qui n'intéresse que si médiocrement les localités voisines n'est pas d'utilité publique. M. Vauthier regrette que l'on n'ait pas parlé de ce projet dans plusieurs localités du Val-de-Ruz, autrement les sommes souscrites eussent été plus fortes. M. Maret propose de demander au Conseil d'État un rapport pour la reprise de session.

M. Philippin combat en fin de compte M. Maret et fait voter sa propre proposition.

Autre séance, le 8 février 1864.

La séance est présidée par H. Du Pasquier. Les secrétaires sont Eugène Borel et Alfred Dubois. On discute d'urgence deux rapports du Conseil d'État sur la route de l'Écluse. Un nouvel effort a fait passer le chiffre des souscriptions de 41,181 fr. à 49,836 fr. On en attend encore et l'on escompte 50,000 fr. Sur cette somme, la commune de Neuchâtel entre pour 7000 francs, la Municipalité pour 25,000 francs. Des terrains, valant 5000 francs, ont été cédés gratuitement par des particuliers. Comme les devis ascendent à 70,000 francs, moins du tiers des frais resterait à la charge de l'État. Le Conseil d'État conclut à une proposition de décret ordonnant la construction de la route.

Un second rapport révèle que Neuchâtel se refuse à faire à l'État l'avance sans intérêt des 20 à 25,000 francs qu'il aurait, de son côté, à déboursier ! Mais le Conseil d'État voudrait cependant aller de l'avant au moyen de l'argent souscrit et combler la part de l'État par un emprunt hypothécaire.



Le joli vallon de l'Écluse, en 1820,
par Wirtz, d'après une lithographie de Gallot.

M. Alphonse Du Pasquier pousse à la roue. Cette voie doit se faire rapidement. Il croit savoir que la Municipalité qui a succédé à la Bourgeoisie, a offert à l'État de se charger des risques.

M. Philippin remarque que c'est à l'État à faire ses routes cantonales ! Il s'étonne que la Municipalité porte à ce point les culottes.

Un débat s'en suit, auquel prennent part MM. Desor, Du Pasquier, Guillaume, Philippin, Jacottet, Cornaz, Monnier, Piaget, Lardy et Clerc-Leuba.

La prise en considération du décret est votée, et la séance levée.

Des « diagonales », en voulez-vous ?

Les journaux, ces temps-ci, parlent à tort et à travers de routes en « diagonales ». Par où passera la route de l'Écluse ?

Il y a au service des ponts et chaussées, un primitif plan de A. Mérian, plan concevant deux importantes voies pour dégager à l'ouest les abords de la ville, dont un tracé par l'Écluse... mais pas au fond du ravin !

Si l'on avait exécuté ces projets-là, au lieu de faire la route où on l'a conçue plus tard, l'on ne se fût point heurté aujourd'hui à de telles difficultés. Malheureusement — aujourd'hui — on a construit sur ces anciens tracés. Ce double projet Mérian indiquait une route, au sud, partant du bas de la Main, en direction de Beauregard, diagonale coupant le chemin de Trois-Portes et en deux lacets, celui de Maillefer. Le second — très intéressant — partait du Gor et montait obliquement à flanc de coteau, dominant peu à peu le vallon au nord, à mi-hauteur des Parcs, pour redescendre et passer la rivière plus loin, vers la maison du Prussien, et atteindre le Vauseyon ou rejoindre à Beauregard le tracé de l'Évole. Combien de chemins eussent pu, de la région des Parcs, converger sur cette route ? On prévoyait une largeur de 8 m. 50 à l'Évole, de 8 m. à l'Écluse. Les tramways, plus tard, eussent très bien pu suivre ces voies !

Pourquoi abandonna-t-on ces anciens tracés et, en particulier, celui de l'Écluse ? Impossible d'en retrouver la raison. Il faut la voir, sans doute, dans les projets de voies ferrées que l'on ébauchait en même temps, ainsi que le plan le constate. Le rail semble avoir dit à la route : « ôte-toi de là que je m'y mette ! » Pourtant, un oblique passage sous-voie n'eût pas été chose impossible.

Réalisations.

Les plans d'exécution situent donc la route, au contraire, dans le bas-fonds, puis la pente en direction de Saint-Nicolas, adossée aux roches dominées par le Petit-Pontarlier.

Un plan cadastral, dit de Dietrich, indique le tracé définitivement adopté. La route, au Gor, tourne à l'ouest entre les terrains du citoyen Pury, garages Patthey actuels, et la Brasserie en face. Elle monte bordée à main droite par les terrains de l'hoirie de Pierre, de MM. Jaccard, Kohler, Coulon, Montmollin, puis par la caserne, N° 56 actuel du faubourg de l'Écluse, jusqu'à la courbe avec — toujours à droite — les possessions Chambrier, Wittnauer, ou communales à Champ-Coco.

A gauche, il y a le « tirage », des terrains vagues, quelques maisons au nord de la glacière municipale, la buanderie, puis le Prébarreau. Un chemin, aujourd'hui privé, montait du Prébarreau au Petit-Pontarlier.

Les « profils en travers » d'études nécessaires aux calculs de la balance des masses de matériaux déplacés, les devis minutieux pour fouilles, terrassements, maçonnerie, travaux d'art, d'empierrement ou expropriations fourmillent au bureau des ponts et chaussées. Au vu du cahier des charges, A. Mérian fils, s'engage, le 28 février 1864, à exécuter les travaux moyennant rabais de 8 pour cent sur les devis. Il annonce disposer déjà de carrières, de brouettes, de pioches, d'outils, de tombereaux et de chevaux qui seront logés dans un hangar, à Saint-Nicolas. Tout sera fait à la journée et non à la tâche.

Il se produit, au cours des travaux, des glissements de terrain. Mérian se plaint de ce que les trains passent à trop grande vitesse. Il demande instamment qu'on ralentisse leur allure sur le tracé sensible et met à l'abri ses responsabilités. On place au bord des rails un signal « ad hoc » dont se moque comme de colin-tampon la malle de France !

Le nivellement de la partie inférieure de la route commence en octobre 1864.

D'après le cahier des charges, le tracé est de 800 mètres, y compris les raccordements. La largeur totale du tablier sera de 7 mètres, y compris accotements et banquettes. On roulera la chaussée au cylindre. La route est finalement ouverte le 17 janvier 1865.

Fort bien entretenue depuis, elle a été élargie en 1901 pour les tramways et protégée dernièrement encore au nord du Petit-Pontarlier.

Six ans après son inauguration, elle est utilisée par l'armée de Bourbaki. Une ancienne planche de Doudiet montre les soldats de Bourbaki au tournant dominant le Prébarreau. Sur cette lithographie en couleurs, — qui faisait pendant avec une autre représentant les Bourbakis au pont de Valangin, — l'on distingue fort bien, dans le contrefort nord, une niche abritant une plaque commémorative.

Sur cette plaque, aujourd'hui fracassée, se lisait jadis ce qui suit :

LA ROUTE DE L'ÉCLUSE DÉCRÉTÉE LE 8 FÉVRIER 1864 ET INAUGURÉE LE 17 JANVIER 1865
A COUTÉ 70.000 F. A LA DEMANDE D'UN COMITÉ DE SOUSCRIPTION PRÉSIDIÉ PAR F.-A. VUILLE,
L'ÉTAT A FOURNI 20.000 F., LA MUNICIPALITÉ 25.000 F., LES COMMUNES ET PARTICULIERS
25.000 F.

ÉTAIENT DIRECTEUR DES TRAVAUX PUBLICS G. GUILLAUME. INGÉNIEUR CANTONAL CHARLES
KNAB. INSPECTEUR DES TRAVAUX CH.-A. GUINAND. ENTREPRENEURS A. MÉRIAN, J. GUÉRIT
ET M. MAGNIN.

Il m'a paru indiqué de faire l'historique de cette route. On y voit que les autorités — c'est humain — se fourvoyaient parfois. On y voit aussi que régnait, dans des buts de coopération entre État, municipalité et *particuliers*, un esprit assez différent de celui d'aujourd'hui.

De bon cœur, chacun y mettait du sien.

[16 mai 1935.]