Histoire pittoresque de notre port et de la navigation

Le delta du Seyon et les ports primitifs.

Au temps lointain où le lac pénétrait jusqu'au Gor, c'est-à-dire jusqu'au tournant actuel de l'Ecluse, la communication entre les deux quartiers de la ville — ville haute et Neubourg — était établie par un escalier taillé dans le roc descendant de la Tour de Diesse d'où l'on se rendait au Neubourg en bateau. L'endroit où se trouve notre rue de l'Hôpital était donc encore recouvert par les eaux dont les vagues de bise roulaient leur écume jusqu'au pied même de la colline du château. L'autre bras naturel du port était marqué du côté du Neubourg par une autre tour.

Le Seyon, charriant sans trêve ses alluvions, rétrécit petit à petit son lit et refoule le port qui demeure longtemps l'embouchure même de la rivière. Plus tard, l'on put construire un ou deux ponts en amont de la Tour de Diesse. Au pont des Boutiques, plus récent, bordé d'échoppes, c'est-à-dire à la Croix-du-Marché, étaient fixées de grosses boucles qui servirent à amarrer les bateaux au moment où cet endroit était le fond d'un petit golfe qui, à son tour, allait encore se combler en rejetant toujours le port en aval.

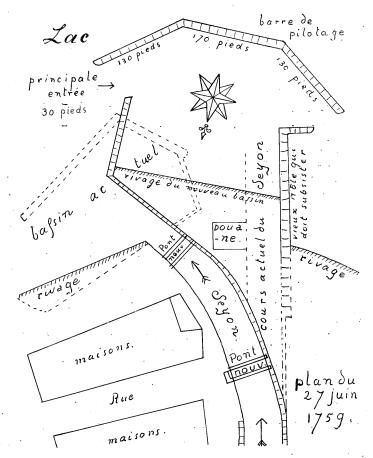
Il y eut bien, sur les bords du lac, parmi les terres du delta, quelques jetées facilitant l'abordage des bateaux de pêche, mais en somme, pour qui connaît le perpétuel mouvement de nos rives, ces battues durent davantage servir à retenir les apports des vagues en gravier qu'à la mission protectrice qu'on leur assignait au moyen de pilotis. Guillaume Ritter publia dans le Bulletin de la Société neuchâteloise des sciences naturelles, en 1879, une étude aujourd'hui oubliée mais intéressante, relative à l'action des vagues sur nos sables.

Aux XIII^{me} et XIV^{me} siècles, la cité dispose de ce qu'elle appelle le « Port-Seyon », à cause du bourrelet qu'on a ménagé dans le cours d'eau en amont du col qui lui tient lieu d'embouchure.

Au XVI^{me} siècle, dès que les Halles sont construites, le nouveau port où l'on décharge grains et denrées se trouve en avant de cet édifice. On s'y rend par la rue et la porte de Rive. Ce port, ainsi que d'anciennes vues le représentent, n'est pas un havre aménagé. C'est la grève naturellement incurvée d'où se développera l'ancienne Promenade Noire. A ce moment-là, c'est donc toujours le Seyon qui sert d'abri à la batellerie quand, par de fortes crues, il n'arrache pas les amarres et n'envoie pas les embarcations au large! Celles-ci, au siècle suivant, s'abriteront

aussi dans une sorte de bassin qui s'esquisse déjà à mesure que la presqu'île de la Salle se forme pour dessiner de l'autre côté de l'embouchure, à l'endroit du Collège latin actuel, sa curieuse languette naturelle de terrains solides.

Les terrains alluvionnaires, d'abord terrains incultes et déblais, étaient avec le temps transformés en jardinets. On y édifie ensuite des bicoques, des granges, puis des maisons! Au midi de la porte Saint-Maurice, le magistrat avait fait construire, en 1626, sur un jardin, un jeu de paume, bâtiment couvert, pour le divertissement du comte de Soissons, beau-frère du prince Henri II de Longueville.



Plan d'un port daté du 27 juin 1759.

On voit le Seyon à son embouchure, rue du Môle actuelle.

(D'après un calque; archives de la ville.)

Un bassin de la duchesse.

En fait, la ville paraît avoir été longtemps fort gênée de ne point posséder de port convenable. En 1674, Anne-Geneviève de Bourbon, veuve d'Henri II de Longueville, lui offre 12,000 livres en témoignage de satisfaction. Elle demande qu'on lui fasse connaître à quoi cette somme pourrait être utilement appliquée. La ville propose un port, mais la princesse en fait un autre emploi. Ce n'est qu'en 1705

que Madame de Nemours, par un don de 20,000 livres, permet l'établissement d'un premier bassin à l'est de l'embouchure du Seyon. Le compte de construction, aux archives de ville, est daté de 1706-1708. Le bassin en question se voit en pointillé sur un plan très curieux que nous reproduisons ici d'un port qui eût dû être construit cinquante ans plus tard.

Ce bassin de la duchesse érigé, M. de Metternich, ensuite d'une démarche de la ville, en 1709, consulte le Conseil d'Etat sur la conjoncture pour elle de prélever quelque chose sur les bateaux qui y entrent et d'employer le produit à son entretien. On insinue à la municipalité de renoncer à ce projet, car l'on craint la réciprocité d'autres ports, réciprocité qui eût risqué d'amener des chicanes et des complications sans fin. En réalité, ce droit tenait à la régale dont le prince n'eût guère pu, pour le principe, se départir. Semblable droit de prélèvement avait été, au reste, déjà refusé à la ville sous le règne précédent...

Projets de construction d'un port en 1759.

Onze projets de bassins furent dressés en 1759, qui n'ont jamais été mis à exécution. Certains d'entre eux figurent aux archives communales. Ils consistent pour la plupart en un havre à l'ouest de l'ancien môle et le longeant, donc en avant de la Banque cantonale actuelle. Ils eussent eu environ 200 pieds de large avec fermeture, côté Evole, soit par une jetée à angle obtus, soit par une jetée droite avec longue digue isolée au large comme ... à Gênes! Le Seyon eût continué à longer le môle, soit l'ancienne estacade, de l'autre côté, sans passer par ce bassin.

Deux de ces projets-là, au contraire, prévoient le Seyon coudé à gauche dans le bassin que nous pourrions appeler le « bassin Nemours » et tout à la fois un bassin nouveau en avant de la courbe et fermé par une ou plusieurs digues de pilotage, isolées, au large. Entre le Seyon coudé et le nouveau bassin eût été élevée une maison pour la douane comme le montre précisément notre plan inédit, à barre de pilotage brisée.

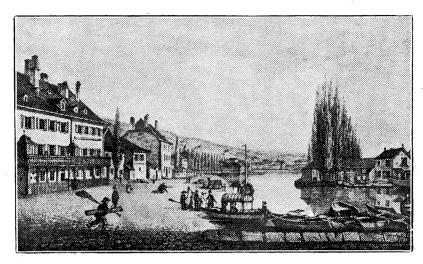
A ce moment-là, déjà, le delta présentait des méandres alluvionnaires dont les pêcheurs et les barquiers tiraient parti plus à l'est.

Le grand Bassin.

L'île naturelle, presqu'île aux basses eaux, dite de « la Salle », à l'emplacement de notre premier gymnase, s'agrandissait et s'allongeait grâce à des pilotis d'abord, grâce aux quais dont on la borda par la suite, et enfin grâce aussi au bouquet et à l'allée de peupliers qu'on y planta pour la bloquer et abriter du vent le bassin qu'elle ménageait au nord. On y plaça même plus tard une lessiverie et un abattoir à porcs non loin d'une construction, « la Salle », où se donnaient des leçons de dessin et d'arithmétique. Ce bassin sert de port d'abri et paraît assez tôt désaxé vers le Faubourg, un promontoire ayant été construit à partir de cet endroit en direction de la pointe de la Salle.

Lorsque ce que nos pères appelèrent le « Bassin » fut port utilisable, celui de la duchesse fut désaffecté et comblé. Le bassin de la Salle offrait pourtant de gros inconvénients. Il recevait des égouts.

On décidait de curer ce bassin, d'où s'envolaient des nuages de moustiques et dont les eaux stagnantes et pestilentielles embaumaient l'atmosphère, en y jetant



Vue de l'ancien port et quai du Bassin vers 1820.

On aperçoit la presqu'île de la «Salle», à droite, et le bâtiment où se donnaient jadis les leçons de dessin et d'arithmétique.

(Cliché tiré de la Mairie de Neuchâtel.)

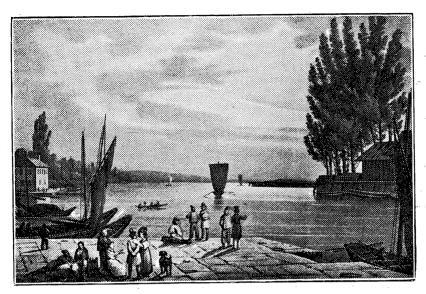
le Seyon! Un plan de J.-J. Berthoud donne en 1769 ce tracé coudé. Mais le problème se compliquait du fait que le Seyon, coudé en aval du pont de la Poste (angle maison P. K. Z.), avait perdu, dans ce cours brisé, la force nécessaire à vaincre le lac. Il substituait du gravier à la vase qu'il avait enlevée et s'obstruait souvent à l'endroit de sa déviation, refluant dans le canal intérieur de la ville, et menaçant de déborder par périodes de hautes eaux.

Afin de ne pas rompre son élan, on redressa donc le lit du Seyon en comblant son chenal oblique et toute une partie du bassin. Ce dernier, en échange de remplissages et de matériaux dragués, roqua vers l'est pour être fermé à demi par la jetée du Faubourg dont il a été question. La sortie du bassin où l'on patinait en hiver, soit notre nouveau port d'abri, fut donc longtemps dans l'alignement de la descente des Terreaux.

Nouveaux aspects au XIX^{me} siècle.

En 1799, Jonas-Pierre Warnod-Py avait édifié la maison dite « Warnod », établissement de bains chauds qui bordait le port à l'est. C'était un immeuble allongé, orienté du nord au sud, s'étalant de l'ancien quai de la Promenade à l'angle sud-est de l'actuelle place Alexis-Marie Piaget. Après avoir été rachetés en 1823 par une société d'actionnaires, ces fameux bains dont on descendait aussi au lac par une échelle et qui firent durant un demi-siècle partie du décor, disparurent, démolis en 1851.

En 1825, l'aspect du port qui prolongeait, à l'est, le bassin comblé à son tour, ainsi que le montre une planche publiée par Philippe Godet dans le *Musée neuchâtelois*, était assez curieux. Il était bordé au nord par diverses maisons alignées sur sa rive : café de la Poste, hôtel du Port, hôtel des Alpes, maisons qui ont aujourd'hui pour chef de file à l'ouest l'immeuble Michaud.



Vue de l'ancien port ou «Bassin» de Neuchâtel vers 1825. Au fond, à gauche, la maison dite les bains Warnod, démolie en 1851.

Pour mieux fermer le port à l'est, on avait lancé une jetée en avant des bains Warnod. Le bassin comblé devenait la place d'Armes, ne laissant plus son nom qu'à une rue. Ces transformations furent dues plutôt à la construction du gymnase qu'à des exigences dictées par la navigation. Le port de cette époque était situé un peu en arrière de son emplacement actuel, l'hôtel des Postes et les quais n'étant point encore construits.

Avant l'époque où le bassin fut comblé, aucun vapeur n'y avait pénétré parce qu'il n'en existait pas. Les nombreux remaniements des lieux d'abordage et d'abri de la batellerie qui, comme indiqué, s'effectuèrent du nord au sud dans l'axe de l'ancien Seyon, puis, plus tard, de l'ouest à l'est, ne furent donc point provoqués par l'apparition de bateaux ou de barques d'un tonnage considérable.

Le mécanicien Ch.-H. Landry a publié en 1835, sous les auspices de la Société d'émulation patriotique, un Mémoire sur la navigation et la construction des barques du lac de Neuchâtel. Il classe nos embarcations en deux catégories, rappelle les grandes barques utilisées pour le transport de vins ainsi que les accidents survenus. Il accompagne son exposé de dessins instructifs sur la voilure.

Quand donc apparut le premier bateau à vapeur qui put trouver abri naturel derrière le môle prolongeant de l'ouest à l'est l'ancienne presqu'île de la Salle?

Mais quelques mots d'abord des origines de ce genre de locomotion qui, dans le monde entier, fut la cause de la plus sensationnelle des surprises.

Fulton donne l'élan.

Robert Fulton, mécanicien, né en Pensylvanie, d'origine irlandaise, avait abandonné la bijouterie et la palette pour se vouer en France et en Grande-Bretagne à des recherches scientifiques.

Il avait inventé des plans inclinés destinés à remplacer les écluses, des moulins

à scier et polir le marbre, une machine filant le chanvre et le lin, des appareils fabriquant des cordages ou creusant la terre. A ces pacifiques découvertes qui l'avaient rendu célèbre s'ajoutent d'autres inventions, les bombes sous-marines, les torpilles et un « nautilus ». Bonaparte l'avait protégé puis disgracié.

Avant Robert Fulton, d'autres déjà, au XVIII^{me} siècle, Périer et le marquis de Jouffroy, en France, Patrick Miller, en Angleterre, avaient fait des essais de

navigation à vapeur.

C'est en 1803 que Fulton construit pour la première fois et essaie un bateau à vapeur sur la Seine. On l'appelle à Londres. Dégoûté du peu de compréhension des Européens, il retourne aux Etats-Unis où le gouvernement l'encourage de ses fonds.

Le plus beau jour de sa vie est celui où il lance son premier bateau à vapeur sur l'Hudson, en 1807. Les huées d'une foule incrédule, accourue dans le port de New-York, l'accompagnent lorsqu'il monte sur le pont. L'insolence de tout un peuple se mue en cris d'admiration lorsque à son commandement, grâce à une

roue gigantesque, son bateau s'éloigne du quai.

Quelques années après, Fulton fait construire des frégates à vapeur. La première, qui portait son nom, était formée de deux sortes de bateaux réunis avec, au milieu d'eux, une roue qui donnait d'énormes claques aux ondes argentées. Ce navire avait deux beauprés et quatre gouvernails. Trente pièces de canon montraient leur nez aux embrasures et pouvaient lancer des boulets rouges. Des faux aiguisées et mises en mouvement par la machine tournoyaient sur les côtés et rendaient l'abordage peu engageant. D'innombrables bouches de fer projetteraient de l'eau bouillante sur le museau d'assaillants impertinents et inonderaient le pont, les hunes et les sabords de l'ennemi.

Tels furent les précurseurs des premiers bateaux à vapeur brevetés par Fulton. Le vapeur de commerce, surtout, se généralise dès lors très rapidement dans les ports maritimes. Il pénètre peu à peu par les fleuves, le mouvement des voyages et la propagande des gazettes dans les lacs fermés.

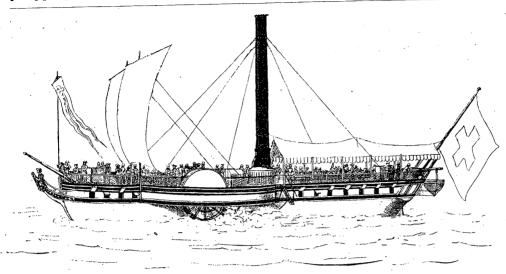
Première apparition sur notre lac.

Alors que durant une vingtaine d'années déjà, des bateaux à vapeur aux formes les plus curieuses avaient à l'envi navigué à la surface des eaux, aucun n'avait encore montré sa silhouette sur nos lacs du pied du Jura. Seul, le premier bateau à vapeur qui navigua en Suisse, le Guillaume Tell, faisait, depuis 1823, le service d'Ouchy à Genève.

Soudain, un ancien colonel au service d'Angleterre, le sieur Antoine Du Thon, d'une famille de réfugiés de Normandie, à la tête d'une société d'actionnaires qu'il constitue, fait construire un bateau à vapeur à Yverdon. C'est en 1826 qu'apparaît

L'« Union ».

Au début, l'entreprise avait été surveillée par M. Mauriac, de Bordeaux. Ce bâtiment de bois, dont la coque mesurait 26 mètres et demi sur 8 de large, portait des machines à basse pression, fortes de 14 chevaux et fabriquées chez MM. Boulton & Watt, de Soho, près de Birmingham. Il excitait la curiosité la



L'« Union», le premier vapeur de notre lac, 1826. Machines Boulton & Watt, à Birmingham. (Dessin du Musée neuchâtelo.s, 1926.)

plus vive, jetant une gloire inespérée sur Yverdon et défrayant toutes les chroniques de l'époque.

On vient de vingt lieues à la ronde assister, le 10 juin, au lancement de cette merveille de l'industrie humaine! Des estrades ont été dressées. On tire vingt-deux salves d'artillerie...

C'est le 30 juin de cet an de grâce 1826 qu'après avoir été lancée gracieusement à l'eau en présence d'une foule enthousiaste, cette caravelle nouveau style cingle vers Neuchâtel par un ciel d'azur qui doit être de bon augure.

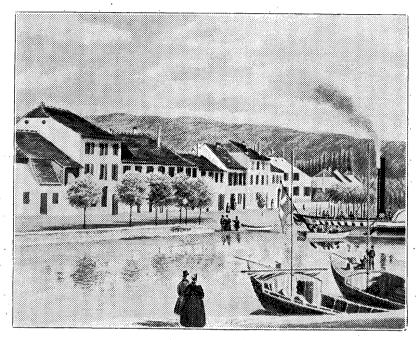
L'Union s'approche de nos rivages au son de la fanfare et du canon, aux applaudissements d'une multitude éparpillée sur les jetées et les promenades. Il est entouré d'un essaim de minuscules embarcations joyeuses et courant affairées sur ses flancs. Triomphe pour l'équipage. Véritable fête publique. Un procès-verbal du Cercle de lecture, du 3 juillet 1826, contient même quelques détails sur cette manifestation pittoresque.

Sur invitation des actionnaires, divers membres de notre Conseil d'Etat et de la magistrature montent à bord d'autant plus volontiers qu'on leur y prédit un dîner fricoté à leur intention. Avec un mépris souverain, l'Union sème dans son sillage toute une racaille de barques qui fait mine de vouloir lutter de vitesse. Rentré de sa promenade à l'embouchure de la Thièle, ce bâtiment, nous ayant rendu nos édiles, repique sur la baie d'Yverdon dans une conspiration de gloire auréolée des feux d'or du couchant.

Il existe au Musée d'Yverdon une peinture représentant l'Union le jour de son inauguration et qui fut reproduite, en 1926, dans le Musée neuchâtelois par M. Robert Hédiger.

On doit aussi au D^r Guillaume de plaisantes notices sur ce bateau qui ne tarde pas à effectuer journellement le trajet d'Yverdon à Neuchâtel. Il lui fallait dix heures pour l'aller et le retour en touchant quelques ports intermédiaires. Aucun chemin de fer ne courait encore le long du littoral et l'on s'explique le succès. La

compagnie qui avait frêté l'Union fit curer le lit de la Thièle sans indemnité du roi de Prusse qui disait n'y avoir pas d'intérêt. Pour la première fois, le 14 octobre de la même année, ce vapeur passait dans le lac de Bienne, y faisant diverses escales et touchant l'île de Saint-Pierre au milieu d'acclamations éperdues.



Aquarelle originale et inédite montrant l'« Union», le premier bateau à vapeur du lac de Neuchâtel, quittant Yverdon, son port d'attache.

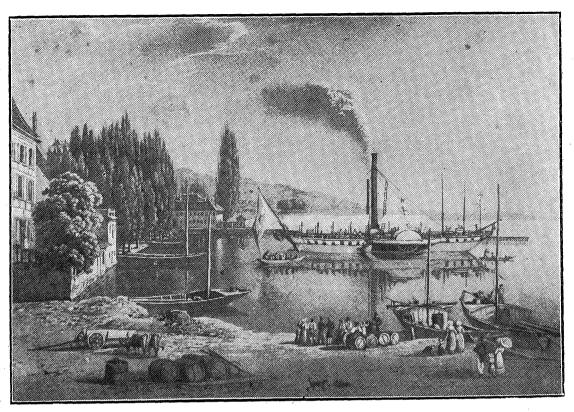
(Collection de M. Henry Wolfrath.)

Mésaventures.

Tout eût été pour le mieux si ce bateau à roues monumentales, à haute cheminée et aux voiles gracieusement gonflées par la brise, n'eût été fort souvent en réparation! La cause de ces fréquentes avaries résidait dans l'inexpérience de l'équipage et surtout de son pilote. Celui-ci ne comprénait rien à la manœuvre, et en abordant il jetait régulièrement son navire, au risque de le disloquer, contre notre môle du port qui, avec un à-propos incontestable, s'appelait la « Guillotine »!

L'Union s'ensablait dans la Thièle. Par le brouillard, il manquait le lit de la rivière et entrait dans le marais à toute vitesse. Son amiral était l'épicier Biolley, surnommé Lord Cochrane, qui graduellement était devenu négociant, commissionnaire, magistrat municipal à Yverdon et l'un des administrateurs de cette première société de navigation.

Cochrane était un petit bout d'homme toujours flanqué d'une épouse de haute taille qui contredisait ses ordres. Son surnom était d'origine anglaise et désignait non sans ironie le fameux joueur d'échecs, l'amiral Cochrane, demeuré célèbre en Europe par sa variante du « gambit du roi ». Il fut plus tard employé au Service civil de Madras.



Vue du port de Neuchâtel avec le bateau l'« Union», vers 1827.
(D'après G. Lory.)

Cochrane lançait parfois des instructions à l'équipage du haut de la terrasse de sa maison qui donnait sur le port et au pied de laquelle venaient se briser les vagues. Son épouse s'écriait : « Ce n'est pas comme ça, Adam! Tu te trompes! » Elle prenait le commandement des matelots qui lui cédaient. La société n'eût-elle pas dû savoir qu'Adam ne pouvait être, par définition, qu'un homme peu expérimenté?

Un orage terrible surprend un jour l'Union dans une promenade entre Cudrefin et Neuchâtel. Le courage abandonne les passagers pâles comme la mort. Cochrane, pantelant, s'est réfugié dans une cabine. Sa grande diablesse de femme, présente par précaution, ragaillardit tout le monde, persuade son mari de remonter courageusement sur le pont et, de ses conseils, sauve la situation. Une fois de plus, deux conjoints se complétaient...

Mais la vie de cette gracieuse coquille de noix peinte en jaune et vert, munie d'une cheminée qui rappelait le Vésuve dans ses jours de colère, chargée de messieurs en « gibus » gris ou bruns et de nos arrière-grand'mères campées dans des crinolines servant de refuge aux marmousets apeurés, devait être de brève durée.

Deux ans après son apparition, l'*Union* était amarré déjà en rade d'Yverdon pour ne plus en sortir. Sa coque, qui pourtant avait subi les pires tribulations, servit encore de salle de restaurant. Les machines furent dirigées vers le lac de Constance où l'on en tira parti.

L'« Industriel ».

L'Union, disparu en 1828, nous n'avions plus de bateaux à vapeur sur le lac. Philippe Suchard, rentré d'Amérique, fait construire, en 1834, un vapeur qu'il baptise l'Industriel. Cavé, une entreprise de Paris, y est pour la bonne part. L'atelier de François-Louis Marthe, à Neuchâtel, qui fondait même des canons, les deux canons à l'entrée du Musée de Neuchâtel en sortent, ainsi que l'attestent leurs inscriptions, fournit de nombreuses pièces pour l'Industriel. Le gros livre de comptabilité Marthe mentionne les fournitures livrées pour ce bateau dont la construction eut lieu sur l'emplacement du futur hôtel Bellevue, bureaux Dubied actuels.

Tandis que l'Union avait été bateau à coque de bois, l'Industriel serait construit en fer. Il ne tirait que 75 cm. d'eau et mesurait 33 mètres de long sur 4 de large. Ses machines, de 20 chevaux, lui permettaient d'avancer la moitié plus vite que l'Union. Il fut mis à l'eau le 19 juillet 1834.

Lors d'un incendie à Montet, l'*Industriel* transporta les pompes de Neuchâtel à Cudrefin en 26 minutes. Nos pompiers prenaient part au sauvetage et éteignaient le feu. Une telle vélocité fut fort appréciée et ce record de début réconcilia tous

les grognons.

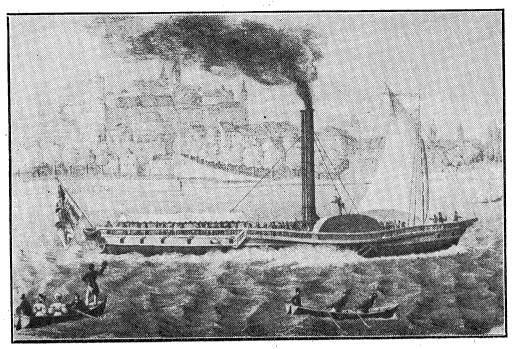
Philippe Suchard, ainsi que le constate l'acte constitutif muni de sa griffe, avait émis d'abord 30 actions nominatives de 100 louis d'or valant 48,000 fr. et en avait conservé le tiers. Il avait eu quelque difficulté à les placer, car l'on craignait — c'était l'avis du président du Conseil d'Etat Chambrier — que ce moyen de locomotion n'amenât à Neuchâtel tous les mendiants des cantons riverains. A ce point de vue, la vapeur n'était qu'à moitié souhaitable. On dodelinait de la tête en songeant à l'*Union* et à la « folie de Fulton », terme générique employé pour désigner tout le périlleux domaine de la vapeur.

Louis de Pourtalès, et surtout financièrement Albert de Büren, de Vaumarcus, protégèrent cette affaire dont Alphonse Du Pasquier-Terrisse était commissaire. Il ressort des papiers de l'époque que Suchard était loin de chercher à s'enrichir comme gérant. La première répartition statutaire était destinée aux pauvres.

Suchard dut faire draguer la Broye et construire une jetée à la Sauge. Morat prit à sa charge une partie des frais de canalisation de la rivière, de Sugiez à son lac. Considérables furent les frais occasionnés pour que ce bateau puisse naviguer. Les bénéfices étaient médiocres. Une inscription dans les comptes de réparations Marthe, en 1839, est significative : « 19 septembre : Rabais volontaire sur mes ouvrages par égard au peu de recettes du bateau : Livres 36. 8. 3. »

Après que des incidents se fussent produits en Conseil d'Etat sur la nature du pavillon qu'arborait ce paquebot, on finit par admettre, — combiné par Charles-Frédéric-Louis Marthe et proposé par Suchard, — la bannière fédérale avec, aux quatre angles, les écussons bernois, fribourgeois, neuchâtelois et vaudois. L'écusson neuchâtelois était les chevrons; les couleurs de Prusse n'eurent rien à voir dans cette affaire.

Au début, les cinq premières années, l'Industriel rapporte pourtant du quatre et demi pour cent aux actionnaires. C'est, en 1841, la rupture des pièces faisant communiquer les bouilleurs, qui engloutira le fonds de réserve et mettra l'entreprise dans l'embarras.



L'«Industriel» devant Neuchâtel, en 1834.
(D'après un essai lithographique de C.-F.-L. Marthe.)

Péages onéreux et venimeux concurrents.

On fit d'abord à l'Industriel des misères sans fin, complications vexatoires

d'anciens péages d'origine féodale.

A Chez-le-Bart, péage d'eau de Gorgier. Le péager percevait six kreutzers par quintal de marchandise. Il venait à bord, ayant hélé le bateau que le capitaine devait arrêter. Cette visite provoquait des retards, faisant manquer la diligence à Yverdon. Après plainte du péager, furieux que le bateau l'eût emmené sans attendre la fin de sa visite, le débarquant à Concise en lui faisant payer son billet, une convention intervint. Le bateau ne s'arrêterait plus moyennant trois louis annuels.

A Concise, autre droit de péage. A Saint-Jean, sur la Thièle, le péager percevait un batz par voyageur. A la Sauge, même taxe pour le péage vaudois ! Yverdon ? Bureau sévère où l'on fouille les voyageurs et où on les soulage des

bonnes bouteilles qu'ils ont sur eux!

Si Jeanrenaud, directeur des Postes, à Neuchâtel, encourage l'entreprise, Noblet, directeur vaudois, met le bâton dans les roues! Le bureau de Lausanne ment aux voyageurs pour Neuchâtel; il n'y a, soi-disant, plus de place pour eux à Yverdon;

il faut passer par Berne!

Comme le bateau était privé et que la poste seule avait le monopole du transport, on confisquait toutes valeurs à bord. Les papiers que nous ont communiqués MM. Willy Russ et Raymond Marthe, sur le passé de l'Industriel, contiennent, comme divers articles du Musée neuchâtelois, des renseignements sur les croisières de ce corsaire.

Mécaniciens exigeants et lunatiques...

Il était fort difficile, à l'époque, de trouver des mécaniciens auxquels l'on pût confier le chauffage et la conduite de telles machines. Dès 1835 fonctionne une commission de surveillance pour l'examen des mécaniciens, et qui fait des visites périodiques de machines. Les spécialistes que Suchard, capitaine du bateau durant dix ans, parvenait à faire venir du Havre et d'Angleterre, le prenaient de haut, se sachant indispensables. Pour qu'ils fussent bien disposés, Suchard leur versait 50 fr. tous les dimanches! Un jour, le mécanicien anglais William s'était mis à bouder. A Nidau, il ne voulut point rentrer à Neuchâtel. Deux cents promeneurs durent dormir à Bienne.

A Estavayer, un autre mécanicien jouait un tour semblable. Pas moyen de le convaincre de rentrer. Un promeneur impatient avait connaissance d'un magnifique manteau rouge chez un particulier de la ville. Il le lui emprunte, s'en drape avec dignité et, à l'heure du départ, se présente solennellement au machiniste anglais, le sommant, « au nom de la Seigneurie », de se rendre à son poste! L'Anglais, intimidé, se hâte de regagner sa chaudière à la joie générale.

Naufrage et bains involontaires.

L'Industriel fait naufrage en 1840, au Petit-Cortaillod. Il promène tout le pensionnat de Montmirail. Coup de vent sérieux ; vagues qui, venant par derrière, balayent le pont en rafales! Le mât vole en éclat ; la voilure, descendue, s'entortille dans la palette des roues. Suchard fait échouer le bateau dans les roseaux de la Tuilière. Dames et jeunes filles, heureuses de troquer de moyen de locomotion, sont transportées sur le rivage à dos d'homme ou sur les épaules des costauds!

Dans la basse Broye et la Thièle, l'ensablement provoque de fréquents arrêts. Une société de chant, en habits de fête, doit un jour abandonner le vapeur pour l'alléger. Les petits bateaux ayant chaviré, aux hymnes patriotiques, succède soudain un concert de canards improvisé.

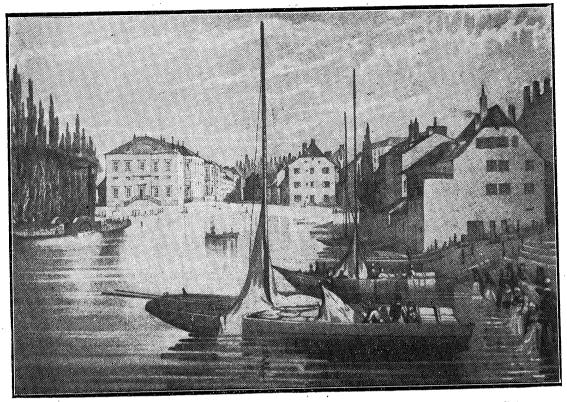
L'intérêt suscité en 1838 par la navigation, provoque une étude du lieutenantcolonel Matthey, proposant, à l'aide d'un plan, un port à l'Evole. C'était la résurrection d'une des idées de 1759, additionnée d'un projet radical de détournement du Seyon de son lit à travers la ville. Cette proposition n'a pas de succès.

En 1840, on allonge l'Industriel de 22 pieds, ce qui porte sa longueur à 40 mètres. Il va chaque jour à Yverdon et à Bienne, si le temps le permet. La simple course coûte en première 28 batz, soit 4 fr., et en seconde 18 batz, soit 2 fr. 50. Départs et arrivées correspondent aux postes et messageries. On retrouve cet ancien horaire chez M. Willy Russ et dans les bureaux de notre actuelle Société de navigation.

Les professeurs Ladame et de Johannis, en 1847, font partie de la commission d'inspection des machines à vapeur.

Bâtiment de guerre au Sonderbund.

Au moment du Sonderbund, les troupes suisses confisquent l'Industriel, parce que la ville de Neuchâtel les boude. Les Vaudois prennent les affaires au tragique et désignent un officier de marine. Le bateau de Philippe Suchard est



Vue du port de Neuchâtel, vers 1840. On aperçoit à gauche l'Industriel, le long de la jetée de la «Guillotine».

mué en véritable croiseur. Il fouille les eaux neuchâteloises d'un air hostile. On voit de nos rives son commandant parader sur le pont. Il porte un chapeau à plumes, de belles épaulettes à franges et un sabre courbe dont le croissant se reflète dans l'onde calme comme un clair de lune. C'est tout juste si cet amiral d'eau douce ne fait point bombarder cette capitale de « bédouins ».

On n'avait encore vu jusqu'alors que l'Union, l'Industriel, nos bateaux de pêche, nos grandes barques et deux cotters, l'un à M. de Pourtalès, de la Lance, démoli vers 1838, l'autre l'Ariel, avec mât et beaupré, à M. Henri de Pourtalès-Gorgier, qui disparut en 1848. De nouveaux venus se montraient à notre horizon marin...

Société des bateaux à vapeur et groupements concurrents.

Ce groupement, fondé en 1847, reprend d'abord à son compte l'Industriel, mis aux enchères sans succès le 15 février 1849 et qui disparaît en 1851, remplacé par les bateaux des ateliers Escher-Wyss & Cie, à Zurich.

Passons rapidement en revue cette flottille d'après-venants.

Le chemin de fer de l'Ouest-Suisse, créé en 1856 et dont les trains touchaient Yverdon, fit prendre de l'essor à une navigation languissante. En attendant la voie ferrée du littoral, il fallait à tout prix relier Yverdon à Bienne.

On vit se former trois autres sociétés de navigation à côté de celle de Neuchâtel, qui mettait en ligne quatre bateaux, le Cygne, le Jura, la Flèche, le Mercure, ancien Wengi, et plus tard le Gaspard Escher.

La première, la Société soleuroise, fusionna avec une plus ancienne entreprise, représentée par MM. Glutz-Blotzheim et Scherer, avec siège à Nidau. Elle possédait deux bateaux, le Seeländer, — notre ancien Industriel, réparé et rallongé en 1855, — la Ville de Soleure, deux remorqueurs, deux grandes barques, ainsi que le Neptune, autre remorqueur qui prit le nom de Wengi et qui traînait jusqu'à trois grosses barques lourdement chargées.

La seconde, la Société centrale de navigation, représentée par MM. Wintzigerode et de Pourtalès-Gorgier, avec siège à Yverdon, disposait de trois bateaux, le *J.-J. Rousseau* (1856), l'Hirondelle (1857), et le Pélican, dont l'équipage avait un jour sauté dans le lac après que la chaudière eût sauté dans le feu.

La troisième société concurrente était la Compagnie Fritz Lambelet, Constançon et Oswald, avec siège à Yverdon. Ses remorqueurs, le *Rhône*, ancien bateau de la Saône, et le *Rhin*, de même origine, ne firent, dès 1858, qu'un service de marchandises Yverdon-Bienne.

Dès lors, quatorze bateaux à vapeur, de 1852 à 1865, naviguent sur nos lacs. C'est la plus imposante flottille de Suisse.

Mais en novembre 1859 s'inaugure la voie ferrée du littoral, retardée par le viaduc de Boudry. L'ouverture de cette ligne est le signal de coups mortels portés à la navigation.

D'autres compagnies de navigation rachetèrent les unités des flottes dépérissantes. Ce fut, d'une part, la « Société fribourgeoise de navigation à vapeur », qui acquit le Mercure, la Flèche, puis, en 1862, le Cygne et le Gaspard Escher; d'autre part, la « Société de navigation à vapeur de Morat » qui, en 1870, fit construire le Hallwyl, à Winterthour, pour le service Neuchâtel-Morat.

Ce sont ces deux sociétés, fribourgeoise et moratoise, qui fusionnent, en 1872, pour former l'actuelle « Société de navigation à vapeur sur les lacs de Neuchâtel et Morat ».

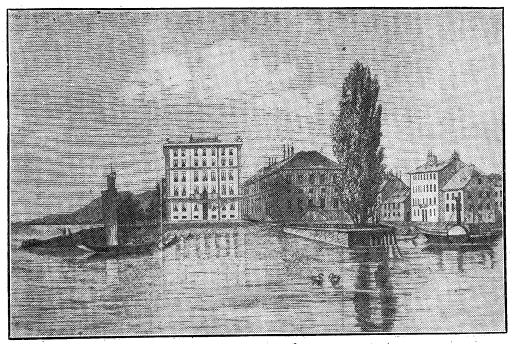
La «Flèche» et quelques autres.

La Flèche, lancée en 1856, devait, avec le Mercure, nous quitter pour le Léman, en 1865. Au grand ahurissement des Lausannois, le 17 juin, la moitié de la Flèche traversait leur ville et la place Chauderon, sur un énorme véhicule. Quelques jours plus tard, l'autre moitié du bateau arrivait sans encombre. La Flèche, rajeunie dans un chantier, était lancée sur le Léman le 2 avril 1866. Soudain, elle troqua son nom contre celui de Guillaume Tell.

Le Cygne, dès 1896, s'appelle le Jura. Le Gaspard Escher, débaptisé, devient l'Helvétie en 1913. Le Saint-Urs, vapeur de seize personnes, propriété d'une société privée de l'Aar, avait fait durant six ans, et jusqu'en 1892, de fréquentes courses sur nos lacs. Le Morat, ancien bateau du Rhin, faisant le service entre Schaffhouse et le lac de Constance, apparu en 1899, fut désaffecté en 1921.

Ports et vapeurs modernes.

Alors que le port longeait encore la rangée de maisons au nord de l'hôtel des Postes actuel, sa physionomie avait été modifiée en 1861 par l'hôtel Bellevue, ouvert par M. Elskes. Le va-et-vient des étrangers était alors important. Durant



Port de Neuchâtel et ancien hôtel Bellevue, vers 1864.

(Dessin paru dans le Messager boiteux de 1864.)

l'hiver 1862 à 1863, leur nombre atteignait, pour cet hôtel seulement, 45 personnes par jour, moyenne qui s'éleva à 75 voyageurs par jour l'été de 1863.

Ce mouvement de villégiature ne fut sans doute pas étranger aux projets d'amé-

lioration du port.

cades avancées.

On trouve parmi les anciens dossiers du service des travaux publics, dans les combles de l'hôtel municipal, des projets de transformation du port, à partir de 1863. Un crédit de 64,000 fr. est voté, cette année-là, sur proposition de M. Paul de Meuron, directeur des travaux publics. On travaille au port sans arrêt, si l'on en juge par les « cahiers des charges » établis pour les entrepreneurs.

En 1881, une quarantaine de plans en couleurs, dus, entre autres, à Guillaume Ritter, Hartmann, Lambert et Mérian, sont examinés tour à tour. On propose, deux ans après, un devis de 300,000 fr. Il s'agissait d'avancer le port à peu près

à son définitif emplacement.

Les travaux, échelonnés sur plusieurs années, étaient interrompus, tantôt par la modification du niveau du lac, tantôt par des crues passagères. L'ingénieur Ladame parlait d'un grand port à l'Evole. On eût alors comblé le port central et créé une ligne droite, d'un kilomètre, du quai Osterwald au Crêt. Ces plans d'un port à l'Evole, sorte de tradition inconsciente, reprise des projets de 1759 ou de l'idée Matthey de 1838, dorment aussi sous les tuiles de l'hôtel municipal!

La dernière transformation, qui coûta 401,000 fr., fut achevée en 1890, après qu'une pétition de 1087 citoyens eut, en 1866, demandé que les travaux se continuassent sans interruption! On a de plus ajouté, en 1919, les deux esta-

L'avenir.

Signalons que le « Syndicat d'étude des ports neuchâtelois », né en 1920, création de M. Paul Savoie-Petitpierre et de personnes compétentes, patronné par la Section neuchâteloise pour la navigation du Rhône au Rhin et soutenu des vœux du Conseil d'Etat et du Grand Conseil, s'est consacré à des recherches techniques sous la direction de MM. A. Studer et Ch. Borel, ingénieurs. Elles ont porté sur un port fluvial pour le canton et sur des ports locaux. Ce groupement a envisagé aussi un nouveau port destiné à la petite batellerie, au quai Osterwald, et destiné à décongestionner le bassin actuel.

Si la Société nautique possède son garage privé, le port est, cependant, souvent encombré. A lui seul, M. W. Kölliker ne nous offre-t-il pas une riante flottille de quatre-vingts unités de canots-moteurs, de bateaux de promenade et de voiliers?

Disons, en terminant, que les sociétés de bateaux à vapeur de nos lacs ne sont plus qu'au nombre de deux : le « Bielersee » et la « Société de navigation des lacs de Neuchâtel et Morat ». Le « Bielersee » possède le Berna, le J.-J. Rousseau le Secland et le Jura, ces deux derniers à mazout, plus le Jolimont, moteur de soixante personnes.

Quant à la « Société de navigation des lacs de Neuchâtel et de Morat », elle possède à l'heure actuelle quatre grands vapeurs, le Hallwyl, datant de 1870, l'Yverdon, — ancien Helvétie, lancé en 1881, — le Neuchâtel, depuis 1912, et le Fribourg, mis à l'eau en 1913.

[12 et 17 mai 1934.]