

Itinéraire NE 2 *Neuchâtel - Yverdon, VD*
Tracé 2 *route du lac*
Cartes Nationales *1163, 1164, 1183*

HISTOIRE *Etat Oktober 2001 / AF*

Le tracé NE 2.2 est celui que la cartographie historique permet de reconstituer à partir du XVIIIe siècle pour les plans cadastraux, du XIXe siècles pour les cartes d'ensemble. C'est le tracé resté en usage jusqu'aux grands travaux du XXe siècle, avec des variations locales, particulièrement à la sortie de Neuchâtel et en bout de parcours, entre Chez-le-Bart et Vaumarcus.

Longtemps, NE 2.2 quitte par la rue du Château et la rue Jehanne-de-Hochberg, en un parcours commun avec NE 1 (voir NE 1.0.1), dont il se sépare pour descendre vers le lac et rejoindre Serrières par la rue de la Main. A Serrières même, le passage de la Serrière constitue un obstacle de taille sur le tracé, obligeant à descendre au plus près de l'embouchure pour passer la rivière à gué, puis remonter une forte pente pour retrouver une ligne à bonne distance du lac. L'ensemble du parcours entre Neuchâtel et Serrières est décrit sous NE 2.2.1. Dans la première moitié du XIXe siècle, la sortie de Neuchâtel se déplace du château vers la place Pury, qu'elle quitte par la Promenade Noire et la rue de l'Evoles, traitées sous NE 2.2.4.

Les informations dont nous disposons à propos de ce tracé ne remontent guère au-delà du XIXe siècle, et concernent beaucoup son état et les améliorations à lui apporter. Ainsi, l'ingénieur BOCQUILLON, dans son "Mémoire sur l'amélioration et l'entretien des chemins dans la principauté de Neuchâtel et Valangin", rédigé en 1803 à l'attention du prince Berthier, se montre très critique à l'égard du grand chemin. Ce document mérite que l'on s'y attarde un peu, car il propose une description étonnamment objective de ce tracé et révèle aussi l'état d'esprit et l'attention nouvelle accordée aux grandes routes de la principauté.

BOCQUILLON est très préoccupé par la sortie de Neuchâtel, que NE 2 partage avec la route du Val-de-Travers. A l'élargissement du chemin entre Neuchâtel et Auvernier, il aurait préféré l'établissement d'une route plus près du lac, qui aurait permis d'éviter la dépense occasionnée par la construction d'un pont à Serrières. Toutefois "dans l'état actuel des choses, cet établissement devenant presque indispensable, il seroit à désirer que l'on en hâtât l'exécution autant que possible. Le système économique, pour ce qui concerne l'agriculture, l'industrie et le commerce, en fait sentir l'urgent besoin." (1804: 74-75)
Au-delà de Serrières, jusqu'à Auvernier, l'ingénieur considère que "le chemin sera passable, lorsque les élargissements projetés seront achevés. Il eût été à souhaiter, qu'au lieu de faire passer la route en-dessous de l'église d'Auvernier, on l'eût fait passer en-dessus. Cela auroit coûté, il est vrai, l'achat de deux maisons; mais au lieu d'avoir là un écueil pour toutes les voitures et un passage très-dangereux en hiver, même pour les gens à pied, on auroit eu un chemin des plus faciles." Entre Auvernier et Colombier, BOCQUILLON verrait bien un nouveau tracé plus proche du lac, qui permettrait "d'éviter la montée de Colombier et la descente de Reuse" mais "priveroit Colombier de la grande route" (1804: 76-77).

De même, son titre de ville donne à Boudry un droit particulier quant au passage de la route, mais si l'on considère strictement l'utilité publique, comme le fait BOCQUILLON, on se doit d'envisager un tracé par Cortaillod et sa fabrique: "On avantageroit par là Cortaillod d'une grande route, on donneroit plus de facilité aux fabriques, et l'on gagneroit tant sur la longueur du chemin que sur la facilité et l'agrément du sol sur lequel il seroit établi." Mais, conclut l'expert "il est fâcheux que cette idée ne soit qu'un beau rêve, qui sans doute ne se réalisera pas, du moins de nos jours." (1804: 77-78) BOCQUILLON se montre là trop pessimiste, puisque cette route ne tardera pas à être construite (voir NE 153). Toutefois, la grande route continue à passer par Boudry, jusqu'en 1955, quand un évitement permet de contourner la localité. BOCQUILLON envisage aussi un tracé par Pontareuse et la Vy d'Etraz, mais depuis l'abandon de cette dernière, le terrain s'est dégradé. Il est vrai que le chemin entre Boudry et Bevaix n'est pas fameux; il "se trouve dans une assez grande longueur établi sur un fonds marécageux qui, lors des grandes eaux et même des fontes de neige ordinaires, est entièrement submergé, et forcera, si l'on veut le conserver, à y établir une chaussée au moins de trois pieds de hauteur, dans la partie la plus basse du terrain." (1804: 78-79) Sur le chemin de Bevaix à St.-Aubin, l'ingénieur français "n'y trouve qu'écueils et mauvais pas, tels que la partie de chemin en corniche, sur le bord du lac, le long de la Béroche; la descente rapide et le mauvais contour de chez Lebard; le chemin depuis chez Lebard jusqu'au pied de la montée de St.-Aubin, presque tous les ans ravagé en partie par le lac qui le couvre, et par les eaux qui viennent l'inonder d'en haut; enfin la montée de St.-Aubin, qui est très-rapide et fait une double équerre." Il suggère de faire passer la route par Gorgier, une proposition tout à l'avantage de cette localité (1804: 79-80). Enfin, "je ne dis rien de la descente et de la montée de Vaumarcus; c'est un passage que l'on ne peut éviter; et grace aux réparations que l'on vient d'y faire dernièrement, cette partie de route jusqu'aux limites de l'état sera désormais plus supportable qu'elle ne l'étoit précédemment." (BOCQUILLON 1804: 80-81).

Ce détail de la carte de la Baronnie de Gorgier établi en 1722-1723 montre le parcours du "Grand chemin tendant d'Yverdon à Neuchâtel" entre Gorgier et Vaumarcus. Dans: VAUTHIER 1985: annexe.

Fig. 1



Tout au long du XIXe siècle, le tracé sera amélioré par touches successives. Sous le régime Berthier, par exemple, en 1807, un subside est accordé pour la correction de la pente du crêt d'Areuse, qui était très dangereuse. En 1808, Boudry reconstruit un tronçon de la grande route d'une longueur de 630 pieds sur 22 de large. La route entre la frontière neuchâteloise et Concise est dans un si mauvais état "que l'on ne peut plus y passer sans risque, non seulement pour les attelages, mais pour les voyageurs personnellement", dit le Conseil d'Etat, qui entame en 1811 des négociations avec le canton de Vaud, pour envisager en commun les améliorations à apporter (GUILLAUME L 1867: 94). A l'automne 1812, des réparations sont effectuées au chemin de la Lance. Matile obtient un mandat du gouvernement vaudois pour construire un nouveau chemin, qui sera achevé en août 1814 jusqu'à la Lance, mais il subsiste un hiatus jusqu'à la frontière (COURVOISIER 1959: 262-263). Sur territoire neuchâtelois, le progrès le plus important offert par l'administration du prince à cette voie est sans conteste la construction du pont Alexandre qui permet dès 1808 de franchir la Serrière sans avoir à subir une descente et remontée pénibles. Le segment NE 2.2.3 décrit ce passage et le pont de Serrières. Longeant le lac, le parcours ne manque pas d'attraits esthétiques, pas toujours perceptibles si l'on en croit les témoignages. GUILLAUME (1867: 87) évoque les impressions d'un certain professeur Meiners qui visita le pays en 1782: "Le professeur de Göttingue trouve une route bonne, si elle "est romantique et pittoresque", aussi se récrie-t-il contre les murs de vigne qui

bordent la route du Vignoble. "On est toujours enfermé dans les murailles de dix à douze pieds d'élévation, qui procurent une chaleur étouffante." En 1829, le naturaliste français Antoine Fée, accompagné de sa femme, éprouve la même déception en se promenant sur la route d'Yverdon: "nous fûmes désagréablement surpris de trouver un chemin bordé partout de murs d'enclos, qui masquent la vue du lac aux piétons"; il s'interroge sur la probité des Neuchâtelois: "il a fallu que le droit de propriété ait été bien souvent méconnu, pour qu'on se soit décidé à perdre tant de terrain et à dépenser tant d'argent pour bâtir tous ces murs de clôture." (dans GUYOT 1933: 113-114) Les choses ne tardent pas à changer, sur l'ensemble de la route qui traverse le précieux vignoble neuchâtelois, autant pour des questions d'entretien que pour l'agrément des touristes, comme le rapporte le *Messenger* boiteux en 1831: "le Gouvernement vient d'ordonner que sur toute la route qui tend du Pont de Thièle à Vaumarcus, les murs des possessions, du côté du midi, soient abaissés à la hauteur de 4 pieds et demi – ce qui rendra les routes plus faciles à sécher, moins chaudes en été, et surtout plus agréables pour les gens à pied, qui pourront enfin voir le lac et les Alpes, pour égayer leur promenade... Cette petite réparation va changer, pour les voyageurs, l'aspect de la partie la plus fréquentée du pays. Il n'y avait qu'un cri d'indignation en sortant des cantons de Berne ou de Vaud, où rien ne masque la vue de la campagne, pour entrer dans nos tristes ruelles." (dans GUYOT 1933: 113). En 1835, Berne entreprend la construction d'une route carrossable entre La Neuveville et Bienne (cf. NE 5). Cette décision ravive l'intérêt pour la route neuchâteloise et pousse le Conseil d'Etat à entreprendre de grands travaux pour améliorer le tronçon entre le hameau de Chez-le-Bart et la frontière cantonale. Celui-ci est dangereux et difficilement praticable, précise-t-on en détail dans un rapport au roi: "Au moment où la route quitte le canton de Vaud, elle descend par une pente très-rapide dans un ravin situé au pied du château de Vaumarcus pour remonter par une pente plus rapide encore. De là, elle suit un plan presque horizontal jusqu'au village de Saint-Aubin où elle arrive après avoir traversé le hameau de Sauges. Elle parcourt les rues étroites et tortueuses de ce village pour gagner par une pente rapide le rivage du lac qu'elle ne tarde pas à quitter de nouveau au hameau de Chez-le-Bart par une pente raide et dangereuse par ses contours." On explique également que le projet de correction a subi des retards à cause de difficultés avec le seigneur de Gorgier et en raison des événements de 1831. Le nouveau tracé entre Chez-le-Bart et Vaumarcus, qui évite les villages de Sauges et de Saint-Aubin est approuvé, et ouvert à la circulation à fin décembre 1837 (COURVOISIER 1957: 102-103). L'ancien tracé, relégué au rang de liaison locale, a conservé une partie de sa structure historique. Cela ne suffit apparemment pas à améliorer de façon satisfaisante les conditions de circulation sur la route du lac, si l'on en croit la pétition adressée au roi en 1842 par 112 habitants et propriétaires des juridictions du Landeron, de Thielle et de Lignièrès. Tout en reconnaissant les progrès accomplis, les pétitionnaires regrettent le mauvais état de la route du Littoral, entre Vaud et Berne, qui fait piètre figure face à ses concurrentes directes, alors qu'elle pourrait profiter de l'élan apporté par l'ouverture de la route le long de la rive nord du lac de Bienne. La route de transit à travers le pays de Neuchâtel "est sur plusieurs points la plus étroite, la plus inégale et la plus mauvaise qu'il y ait entre Neuchâtel et Coire dans une étendue de soixante lieues", font-ils remarquer. Afin de ne pas prendre trop de retard sur les voisins, "qui par des travaux considérables cherchent à ... détourner [le transit] à leur profit", il faut améliorer cette artère.

Peut-être le piètre état de la route du Littoral est-il imputable à une différence de mentalité. Comme le fait remarquer PHILIPPE HENRY (1995: 62-63) citant l'inspecteur des Ponts et Chaussées Junod en 1838, "dans les zones viticoles et agricoles en particulier, "on ne rencontre que de l'indifférence"; les habitants considèrent que les innovations relèvent de besoins qui leur sont étrangers, et il faut les imposer." OSTERVALD 1838-1845 présente le tracé comme une artère de première importance. Entre Saint-Aubin et Vamarcus, l'ancien parcours est indiqué avec une définition très secondaire. La Carte topographique de la Suisse ou Carte Dufour (CT XI/1849; XII/1860) signale une route cantonale de 1ère classe. L'ATS (309 Neuchâtel 1885, 308 Colombier 1882, 310 Cortailod 1883, 281 Travers 1885, 285 Concise 1887) indique une "route de 5m de largeur et au delà", et l'ancien tracé Saint-Aubin – Vaumarcus comme une "route de 3 à 5 m de largeur".

TERRAIN *Relevé 7 August 2001 / cb*

NE 2.2 est un tracé parfois interrompu en raisons des fortes modernisations. Néanmoins, on peut suivre sont parcours de Neuchâtel jusqu'à la frontière cantonale vaudoise.

Ce premier tracé en direction d'Yverdon est formé de six segments différents. Les deux premiers, NE 2.2.1 et NE 2.2.4, sont deux variantes pour sortir de la ville de Neuchâtel. Les deux derniers segments NE 2.2.8 et 2.2.10 sont deux variantes entre Saint-Aubin et la frontière cantonale.

Les parties intéressantes sont décrites dans les segments NE 2.2.3 pour le pont Berthier réalisé en pierre de taille et dans NE 2.2.6 pour la rue et la fontaine de la Justice à Boudry. Le reste du parcours fait l'objet d'une description linéaire ci-dessous.

Le tracé NE 2.2 se matérialise à la sortie de Neuchâtel après le pont Berthier à la rue du Clos de Serrières. Son trajet se poursuit ensuite par la rue des Clos et la route des Clos avant d'atteindre le nord d'Auvernier. La sortie du village pour atteindre Colombier emprunte La Pacotte, la route de la Brena, la rue de la Côte, et la rue du Pontet-de-Charrière. La traversée de Colombier en direction d'Areuse emprunte la rue Basse, la route Notre Dame et finalement la route de Colombier. Entre Areuse et l'avenue du Collège à Boudry le tracé passe par la route du Vignoble. Le segment NE 2.2.6 décrit ensuite la traversée de Boudry avant de retrouver le tracé sur la route de Grandson et la rue de Neuchâtel. A Bevaix, le parcours suit la rue des Murdines, la rue du Temple et la rue du Château. Au niveau de Treytel, on retrouve un fragment du tracé relativement bien conservé, alors que la suite à complètement disparu sous le parcours de la route nationale. Le tracé réapparaît au niveau de La Pologne, traverse Chez-le-Bart et Saint-Aubin pour se terminer le long des rives du lac, peu avant Vaumarcus. A Saint-Aubin, le tracé se ramifie une première fois pour emprunter un parcours plus en amont en direction de Vaumarcus (NE 2.2.8). La deuxième variante se détache de NE 2.2.8 à Vaumarcus pour rejoindre la frontière cantonale plus en amont en passant par Le Moulin et le Camp de Vaumarcus (NE 2.2.10).

Après le pont Berthier en direction d'Auvernier, la rue du Clos de Serrières ainsi que la route et la rue des Clos sont entièrement délimités de part et d'autre par des murs de soutènement en amont

et des murs combinés en aval. Ainsi, sur une longueur de 1.5 km à travers le vignoble, la voie dotée d'une largeur constante de 5 m est bordée en amont par une succession de murs de soutènement appareillés. Leur hauteur moyenne se situe à 2 m avec des portions culminant à 4 m au maximum. En face, se sont des murs de soutènements aval pouvant atteindre 6 m surmontés par des murs de délimitation de 1 m en moyenne. Que se soit en amont ou en aval, des ouvertures dans le mur parfois fermées par une porte permettent d'atteindre les parcelles de vigne. Devant le temple d'Auvernier se trouve une fontaine de facture traditionnelle comportant plusieurs dates. En effet, sur le bassin on peut lire 1735, 1753 et une autre date partiellement effacée.

Le tracé se poursuit dans le vignoble par La Pacotte, route large de 8 m encadrée en fin de parcours par des murs appareillés à deux pans de 1 m de hauteur. Un grand arbre marque le croisement avec la route de la Brena. Cette dernière, large de 6.5 m avec un trottoir de 1.5 m, possède quelques rares murs libres dans la première partie de son parcours.

Lorsque le tracé emprunte la rue de la Côte pour rejoindre Colombier, une borne communale se trouve du côté amont tandis que du côté aval un mur de soutènement se mue rapidement en mur libre. A son arrivée à Colombier, la voie est bordée le long du flanc nord par des murs libres d'une hauteur variant de 1 à 2 m. Le flanc sud est premièrement délimité par une longue haie avant de longer sur quelques mètres les remparts extérieurs du château qui bordent la voie d'une hauteur de 2.5 m. Le sommet du mur possède des créneaux.

La traversée de Colombier se fait par la rue Basse large de 5 m, où l'on trouve dans l'ordre une fontaine couverte de 1786, un grand tilleul ainsi qu'une autre fontaine non couverte de 1813.

Une fontaine traditionnelle datée de 1869 borde le flanc nord de la rue avant de rejoindre la route de Notre-Dame. Cette dernière, large de 6 m est d'abord délimitée à l'ouest par un mur libre parfois interrompu doté d'une hauteur décroissante de 3 à 1.5 m.

Rapidement, lors de la descente en direction d'Areuse, la route se trouve dans un profil en creux bordé des deux côtés par des talus de matériau meuble arborés de 2 m. Plus loin, la route se trouve encadrée par un mur de soutènement amont de 3 m et par un mur combiné aval de 1.5 m. La fin du parcours avant d'arriver à l'échangeur de l'autoroute est délimitée de part et d'autre, par intermittence de murs libres appareillés de 2 m de hauteur en moyenne.

La route qui mène à Boudry est largement modernisée et ne présente plus d'éléments traditionnels en dehors de quelques arbres et une fontaine de 1817 avant d'atteindre le centre. Par contre, la traversée de la commune, particulièrement riche en éléments traditionnels, est décrite dans le segment NE 2.2.6.

On retrouve la suite du tracé le long de la route de Grandson. Cette dernière, large de 7 m ne possède plus guère d'éléments traditionnels en dehors de quelques talus probablement modernisés. Pourtant au niveau de l'échangeur de la Place d'Armes un peuplier domine fièrement la route.

L'arrivée dans Bevaix par la rue des Murdines se fait par une route large de 4 à 5 m. Le long du flanc ouest on trouve un mur libre de 1.5 m suivi d'une fontaine portant deux dates différentes : 1842 et 1859.

La rue de la fontaine est au bénéfice d'un pavement très bref délimité au nord par une fontaine traditionnelle.

Le long de la rue du Château se trouve une autre fontaine datée de 1844, tandis qu'en face se dresse un mur à deux pans appareillé de 1.5 m. La suite du parcours est essentiellement bordée à l'ouest par un mur de soutènement amont suivi par deux murs libres de 1.5 m de hauteur.

Au niveau de Treytel on retrouve un fragment du tracé historique bien conservé. Ce tronçon est aujourd'hui une voie sans issue qui dessert la grande habitation située au bout du chemin.

Ce fragement se présente sous la forme d'une route goudronnée large de 3 m. Le flanc est de la voie est bordé dans sa première partie par une série de pierres bordières en intermittence avec des grands arbres et des arbustes. Les pierres bordières disparaissent dans la deuxième partie et les grands arbres cèdent la place à une haie.

Après une longue coupure on retrouve le tracé à La Pologne. A partir de cet endroit, jusqu'à Chez-le-Bart, le flanc amont est délimité par une longue série de murs de soutènement de 1 à 3 m parfois interrompue. Ces deniers sont noircit par les fumées d'échappement des nombreux véhicules qui circulent le long de cet axe de transit large de 7 m. Le flanc aval est également bordé par de grands arbres et par quelques murs libres.

La traversée de Chez-le-Bart et la suite du parcours comporte essentiellement des éléments de délimitations du côté aval. Il s'agit d'une alternance de murs de soutènement, de murs libres et de talus.

La fin du tracé se matérialise par un court tronçon bordé par un mur libre situé entre le rail et le moulin de Vaumarcus.

— Fin de la description —