Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 74 (1948)
Heft: 11

Artikel: L'évolution de la ville de Neuchâtel
Autor: Béguin, Jacques
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-56021

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Un groupe de secours comprend un moteur Sulzer à deux temps, à pistons opposés, développant une puissance de 40 ch à 1000 t/min ; ce moteur entraîne une dynamo BBC de 25 kW sous 220 volts et un compresseur d'air de lancement Nova, d'une capacité horaire de 8 m³. La pompe d'eau de refroidissement, la pompe de graissage et le réfrigérant sont montés directement sur le moteur.

La mise en place des différentes machines, des tuyauteries et des accessoires a été confiée aux Central Marine Engine Works (C. M. E. W.), une société sœur du Chantier William Gray & Co., Westhartlepool. Deux monteurs de la Maison Sulzer ont été délégués pour le montage des moteurs Diesel.

Avant l'essai proprement dit, on entreprit avec le navire des essais en chantier le 6 février, afin de vérifier les compas, les treuils pour les ancres, les chaînes et d'autres dispositifs. On examina en outre l'installation du point de vue des vibrations et des vitesses critiques. Toute la gamme des vitesses de rotation a été parcourue par le moteur principal qui, à la vitesse extrêmement faible de 18 t/min, a encore marché d'une façon tout à fait régulière.

Lors de ces essais en chantier, on a exécuté sur le moteur principal 160 manœuvres de lancement, sans le moindre petit accident.

Le 17 février eurent lieu les essais officiels en la présence de l'armateur, du fournisseur, du représentant du Lloyd's Register of Shipping et de nombreux invités. Le navire, tiré par deux remorqueurs, quitta le chantier de Westhartlepool à 8 h. 45. A 9 h., peu après le départ, le signal fut donné pour la première manœuvre à effectuer sur le moteur. Puis vingt manœuvres se succédèrent dans un intervalle de 25 minutes. Le navire se dirigea alors vers le Nord, en direction du parcours officiel du mille ; on augmenta la vitesse du moteur jusqu'à 135 t/min, c'est-à-dire à la vitesse de la pleine charge. Le parcours du mille jalonné servit au contrôle de la vitesse du navire. Le navire longea la côte et sa vitesse fut déterminée par la mesure du temps qu'il mit à parcourir la distance d'un mille marquée par les balises qui étaient installées à terre. La vitesse moyenne, mesurée pour les parcours dans les deux sens fut de 12,95 nœuds (environ 24 km/h). Ces mesures ne donnent cependant qu'une valeur approximative de la vitesse en service qu'atteint le navire une fois chargé ; cette vitesse ne pourra être déterminée qu'après quelques voyages seulement. On effectua plus tard la manœuvre la plus dure : le passage de la marche avant à la pleine charge en marche arrière. Le moteur marchait à 120 t/min avant le renversement de la marche, pour atteindre ensuite 130-140 t/min en marche arrière. Cette manœuvre réussit également sans aucun incident. Douze autres manœuvres correspondant aux prescriptions du Lloyd's Register et exécutées sous le contrôle du représentant de cette société donnèrent entière satisfaction.

Pendant toute la durée des courses d'essai, le navire avait navigué sous pavillon britannique et sous le pavillon du chantier. A 16 h. le pavillon suisse fut hissé sur le pont arrière et celui de la « Suisse Atlantique S. A. » au mât arrière. Par ce geste symbolique le navire a été remis à son propriétaire suisse.

Le *Général Guisan* a quitté l'Europe le 22 février pour son premier voyage en Amérique du Sud où il a fait escale dans les ports de Necochea et de Bahia Blanca. Le retour du navire avec sa cargaison de céréales pour la Suisse vient de s'effectuer.

[1] Article paru au numéro du 24 avril 1948 de *l'Entreprise*, organe officiel de la *Société suisse des entrepreneurs*. (Réd.)

L'évolution de la ville de Neuchâtel

par Jacques BÉGUIN, architecte. [1]

Chaque cité représente après quelques siècles de vie un sérieux apport humain. La somme de travail constituée par les maisons est énorme ; il y faut ajouter la lutte contre les éléments et le climat. A Neuchâtel tout y est noyé dans un bain général ocré, véritable couleur locale ; sous la patine tout y prend un air naturel et le Neuchâtelois lui-même oublie ce qu'il doit à quelques grands ouvrages qui ponctuent son histoire.

Ce pays vit depuis que l'homme est signalé au bord du lac ; il a derrière lui 2000 ans d'histoire ; à côté de l'indispensable les hommes se mettent très tôt à cultiver la vigne sur des terrains bien exposés, étagés vers le lac en terrasses soigneusement murées. Nul n'a jamais totalisé le nombre de mètres cubes d'excellente pierre qu'il a fallu empiler. Nos poètes chantent les travaux de la vigne, les efforts des vignerons qui toujours remontent les terres à chaque ravine. On oublie les murs qui s'effondrent, qu'il faut sans cesse remonter. Ce travail, pour nous, conserve en ce pays une main-d'œuvre spécialisée, et le goût des ouvrages en pierres.

Neuchâtel est occupée à la fin de la décadence romaine par les Burgondes, barbares adaptés à la culture latine en Gaule. Ils arrêtent les Alémanes à la Thielle qui devient frontière des langues. Ils construisent en pierre, sur un mode particulier, alors que le bois domine chez l'Alémane. Leur type originel d'habitation, où les gens et les bêtes occupent le rez-de-chaussée et le fourrage, l'étage est particulier, il est sans parenté avec « la tripartite » du Seeland voisin, sans aucune relation avec les types alpins. De cette ferme

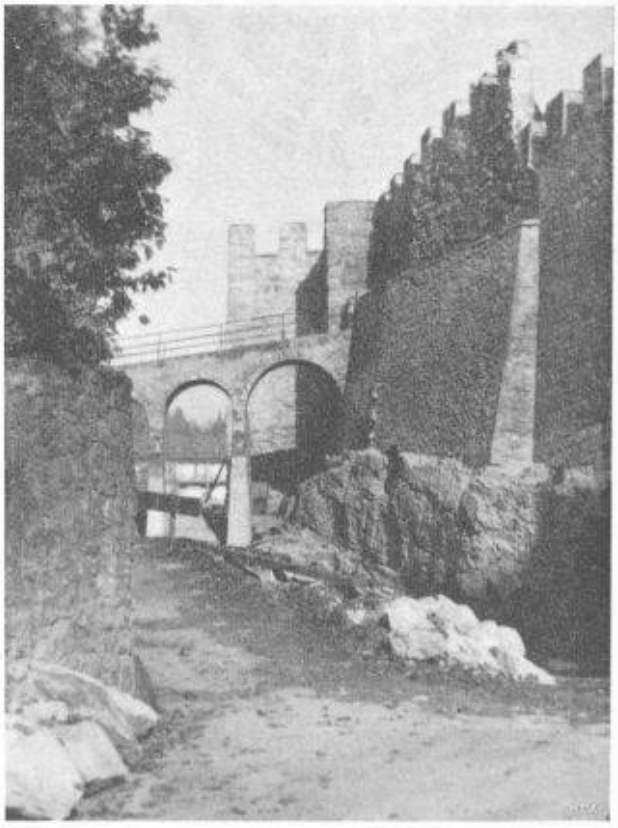

Fig. 1. — Anciens murs de fortification.

dite « burgonde » dérivent nos maisons de vignerons, et plus tard nos maisons des villes et bourgs.

Neuchâtel est le verrou du Trou de Bourgogne, ce qui lui vaut vers l'an mil une conquête par les empereurs allemands ; elle est plus tard convoitée par les dynasties du Plateau, surveillée par les cantons suisses, de très près par Berne. Aux guerres de Bourgogne Neuchâtel est base d'attaque avant Grandson. La ville et le comte ont toujours été dans le circuit suisse, comme combourgeois et comme pays allié pour finir en 1848 par une incorporation définitive.

Nos premiers souverains sont des Vinelz et des Aarberg ; par mariages et investitures les suivants sont des Badois, et les suivants des princes français. La politique protestante de Berne nous vaut le roi de Prusse ; nos soldats s'en vont guerroyer sous le prince Berthier, dans les armées Napoléoniennes ; le roi de Prusse revient en 1815 pour être renvoyé définitivement en 1848.

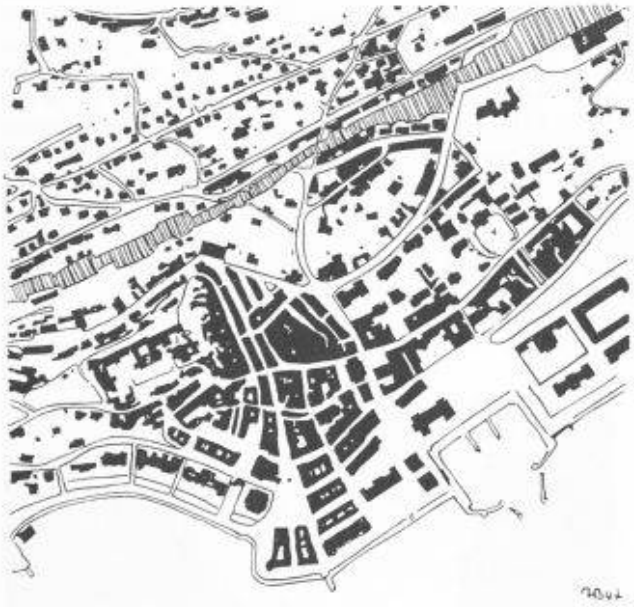

Fig. 2. — Neuchâtel, plan de la ville.
Légende : 1 = Rempart ; 2 = Collégiale ; 3 = Château ; 4 = Palais du Peyrou ; 5 = Gare CFF ; 6 = Promenade.

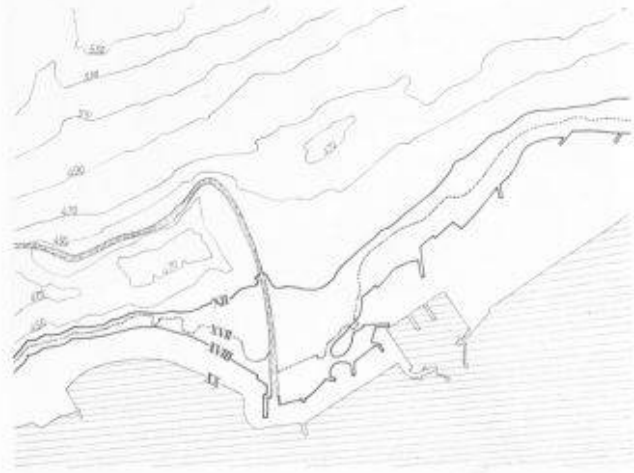

Fig. 3. — Neuchâtel, la rive aux XIIme, XVIIme, XVIIIme et XXme siècles, avec l'ancien cours du Seyon.

Au cours de cette longue histoire Neuchâtel a dû exécuter de grands travaux, qui maintenant nous semblent naturels.

A l'aube d'une cité naissante, protégée au Nord et à l'Est par le Seyon, au Sud par le lac, on a sur l'éperon de rocher à l'Ouest taillé dans le roc vif un énorme fossé récemment remis à jour ; on a bâti un château et plusieurs enceintes fortifiées. Ce sont nos premiers travaux publics qui se défendent bien. Plusieurs de ces murs sont encore debout et dénotent une perfection des maçonneries que les siècles suivants n'atteindront plus (fig. 1).

Le Seyon joue à Neuchâtel un rôle de tout premier plan. Comme nous l'avons vu il est au début défense et point d'eau ; avec le développement de l'habitation il est égout. Patiemment mais sûrement il charie ses alluvions et l'estuaire primitif se transforme en delta poussant en avant à raison de 80 à 100 m par siècle. Chaque siècle la ville gagne une rue sur le lac ; c'est l'explication de notre curieux plan qui répète l'image classique du delta (fig. 2 et 3).

En alluvionnant, le profil en long s'adoucit, et le régime torrentiel s'aggrave. En temps sec l'égout principal est nauséabond ; en cas d'orage il en fait des siennes dans les caves de la ville basse. Le bon serviteur des temps anciens, véritable axe de développement de la cité se rend insupportable ; à Neuchâtel on pardonne difficilement l'eau dans la cave.

On détourne le Seyon en 1843, ce qui est une heureuse mesure de salubrité et de police ; du même coup en un temps de développement on exécute sans démolition une belle percée N. S. en utilisant le lit de la rivière comme route. Par la force des choses l'ancien égout devient notre rue principale.

L'eau ne chicane pas que la ville de Neuchâtel. L'ancien régime des lacs du Jura avec un niveau de 2,7 m plus élevé qu'aujourd'hui condamnait à l'état de marais inculte la plaine d'Orbe et le Seeland, en occasionnant de désagréables inondations du côté de Büren a/A. et Soleure. Sur le plan fédéral, les travaux sont entrepris et les eaux abaissées. Pour Neuchâtel c'est le travail le plus considérable de son histoire. Une ville construite pour se mirer dans l'eau s'en voit éloignée d'un coup de près de 200 m. L'opération a lieu en 1873 en un moment de haute conjoncture et de grand développement. Les terrains récupérés sur l'eau modifient totalement le plan de la ville et l'on peut construire sans dommage pour l'ancien une nouvelle route Bienne-Yverdon.

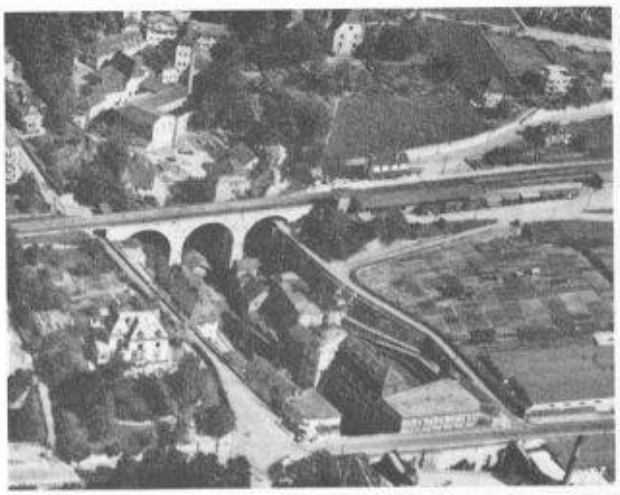

Fig. 4. — Neuchâtel, le pont CFF., direction Lausanne.

Bonne à l'époque, elle n'est plus au calibre de nos jours mais ce fut aussi un beau travail.

Dans les années 1860 on implante le long du lac la première ligne de chemin de fer qu'on tint haut dans les vignes et loin de la ville. Ce travail coûta au vignoble ses meilleurs parchets et fit l'objet de constructions d'importance comme les viaducs de Boudry et de Serrières. En un pays de pierre ces deux ponts devaient être construits en beau roc. Ils le furent et ces dernières années on les trouva assez bons pour supporter sans modifications la traction électrique (fig. 4).

Mais de 1860 à 1940 la ville se développe, décuple le nombre de ses habitants et en surface s'agrandit de plus de vingt fois. Elle a pris sur le lac tout ce qu'on pouvait y prendre ; force lui fut d'escalader la côte au fur et à mesure que le service des eaux, montant ses réservoirs, était en mesure de ravitailler sur la hauteur. Le développement de la ville se fait par tranches, cadencées par la possibilité d'avoir de l'eau. Mais cette extension se fait d'abord entre la vieille ville et la gare, puis au-dessus des voies. En un siècle cette simple voie se double, se triple pour la communication avec la montagne et la ville se trouve à mi-côte coupée en deux par la surface des voies ferrées.

Les problèmes urbains de Neuchâtel se trouvent ainsi conditionnés par le chemin de fer qu'il faut traverser par-dessus ou par-dessous. Le tracé des voies détermine celui des Sablons-Parcs de la route de la Côte et de ces nombreuses parallèles, articulées sur la diagonale des Cassardes. La liaison du haut et du bas se fait, mais difficultueusement. Les piétons continuent à emprunter les vieux chemins de vignes sur la plus grande pente ; la Boine accuse aux heures de midi des concentrations considérables de piétons mais les véhicules sont condamnés à de très gros détours. Les travaux de la nouvelle gare dans les années 1930 se compliquent de constructions difficiles d'un sous-voie se terminant en épingle à cheveu. Longtemps on pense trouver remède à tout en construisant un pont de Saint-Nicolas aux Parcs. Un ingénieur de la ville, assez doctrinaire et emprisonné dans des théories qui n'ont plus cours se cramponne aux schémas de Lalanne et pousse successivement aux diagonales des Brévards, de la route de Rosière et de l'Avenue des Alpes, toujours dans l'idée du pont.

Il aura fallu la nécessité et quelques années pour en revenir à la juste notion des liaisons radiales. Les perfectionnements des véhicules, la possibilité de grimper des pentes plus fortes que celles admises pour les chevaux permit d'envisager la transformation de l'ancestrale Boine en une grande artère et de lier ainsi le haut et le bas de la ville par une route commode et directe.

C'est là que nous en sommes et les travaux en cours, que chacun peut visiter, donnent la mesure de l'actuel ingénieur communal M. G. Furter. Neuchâtel est ainsi dotée de l'artère qui lui manquait. Cette artère est raide mais directe. La correction du profil en long est une grosse affaire ; le sous-voie une plus grosse. C'est un bel ouvrage qui fait honneur à tous ceux qui y mettent le meilleur d'eux-mêmes.

Le Grand Conseil vient de voter les crédits voulus pour corriger la route de 1870 au bord du lac et lui donner un gabarit moderne. En rase campagne le travail est difficile, dans la banlieue qui sépare Saint-Blaise de Neuchâtel, hérissé d'embûches, en ville il se heurte à l'étranglement de la Place d'Armes et au Crêt. Pour le moment on laisse la Place d'Armes comme elle est, faute de mieux. Quant au Crêt il sera rasé ou en tous cas sérieusement diminué. Un concours est ouvert en ce moment entre architectes pour l'utilisation de son emplacement.

Un dernier vestige romantique de l'ancienne rive est ainsi condamné à disparaître.

Les entrepreneurs, mieux que personne, comprendront que la vie va son train. Ils modèlent eux-mêmes le pays jour après jour. Depuis le jour où les soldats burgondes creusaient le premier fossé on a bâti une ville, fait et défait trois enceintes successives, détourné le Seyon et construit les chemins de fer. Nos grands-pères ont abaissé le lac, nos pères collaboré à la construction des quartiers contigus de la rive. Nous mesurons mal, parce que nous n'avons pas le recul, l'effort fait depuis trente ans. Les nécessités modernes nous conduisent à l'époque actuelle et aux grands travaux en cours ou sur le point de commencer.

Ce grand corps vivant qu'est la ville doit se développer ou dépérir. On fait tout pour que cet accroissement soit une œuvre d'art collective. Si beaucoup pleurent un arbre, un souvenir, un coin romantique légué par les siècles, le grand nombre veut vivre et courageusement entreprendre.

Gottlieb Meyfarth

NÉCROLOGIE

Gottlieb Meyfarth

(1884-1948)

Par la mort de *Gottlieb Meyfarth*, un grand industriel vient de disparaître en Suisse romande. Sa place laissée vide cause un deuil cruel dans l'équipe dirigeante des Ateliers de Sécheron, qui perd subitement celui qui fut son chef pendant près de trente ans.

D'origine zurichoise, né et formé à Winterthur dans l'ambiance et la tradition du beau et solide travail, c'est par sa clairvoyance, par ses mérites personnels, par une rare énergie qu'il atteindra progressivement au plus haut poste de la direction. Formé d'abord à l'école professionnelle, puis au Technicum, Meyfarth commence par être l'homme de la pratique, aux Ateliers de construction Oerlikon, puis en France, puis aux Etats-Unis chez Westinghouse. Il a l'œil et l'esprit bien ouverts et concentre son intérêt essentiel sur le problème de la traction électrique. Rentré au pays lors de la guerre de 1914-1918, il est engagé à Sécheron, devient chef de l'appareillage de traction, est envoyé en mission peu après aux Etats-Unis, puis nommé directeur des Ateliers en 1920.

Riche d'expériences, bon connaisseur de la fabrication et bon connaisseur des hommes, il devient rapidement l'entraîneur enthousiaste qui domine les hésitants. Il entrevoit des solutions nouvelles, simplifie souvent des problèmes com-