

Nos ports et nos quais

Autor(en): **Ladame, H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin de la Société des Sciences Naturelles de Neuchâtel**

Band (Jahr): **23 (1894-1895)**

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-88365>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Séance du 2 mai 1895

NOS PORTS ET NOS QUAIS

PAR H. LADAME, INGÉNIEUR

Le premier quai construit à Neuchâtel fut celui du Collège, en 1846. Ce quai, que vous connaissez tous, comprend un trottoir de 2^m,70, longeant les maisons, une ligne d'arbres à 11^m,85 de celles-ci, un promenoir de 4^m,30 entre les arbres et la margelle du quai, soit une largeur totale de 16^m,90, y compris cette margelle, à 0^m,50 au-dessous de laquelle un glacis descend doucement jusqu'à l'eau avec une pente de 1 sur 4.

L'ensemble, de belles proportions, offre un superbe coup d'œil et constitue la promenade préférée du public qui, le soir, circule en rangs serrés sur toute la largeur de ce quai, sans être incommodé par le bruit des voitures, la poussière ou l'éclatante blancheur d'une route qui se trouverait à proximité.

C'est ce quai que je proposais, en 1865, de prolonger jusqu'au Crêt, dans une étude que M. Eugène Jeanjaquet, fabricant d'horlogerie, présenta (mais en son nom) au Conseil général de la Municipalité le 2 juin de la même année.

Il ne fut pas donné suite à ce projet, et l'administration n'en continua pas moins l'enrochement dit

« du Port Stæmpfli, » qui devait protéger un petit remplissage dont elle-même ne connaissait pas la destination. Il fut encore dépensé fr. 3485,26, en 1866, pour ce travail que je fis suspendre l'année suivante, ayant été appelé à la direction des travaux publics municipaux le 21 août 1866.

L'achèvement du remplissage de l'Evole, l'établissement du passage sous voie des Sablons et le rélargissement de la route de la Gare m'empêchèrent de reprendre l'étude de l'agrandissement de la ville du côté de l'est, jusqu'en 1873. C'est au commencement de cette année que je remaniai mon projet de 1865. L'alignement des quais, qui devaient être établis après l'abaissement des eaux du Jura, fut arrêté définitivement à 10^m en avant de celui du Collège, afin de pouvoir y placer une double rangée d'arbres, et, au lieu de l'infléchir dans la direction du Crêt, je le prolongeai jusqu'à l'usine à gaz, de manière à former un cours, en ligne droite, sur 1400^m de longueur, de la table d'orientation à la Pierre-à-Mazel. Le port devait être comblé et reporté à l'Evole, son véritable emplacement, enfin le Jardin anglais et la promenade du Faubourg devaient être agrandis, et arriver sur l'alignement tracé de l'angle sud-ouest de la maison Monvert à l'angle sud-est de la maison Godet.

L'avenue du Crêt a été exécutée telle que je l'avais projetée; chacun peut se rendre compte aujourd'hui dans quelle mesure elle a contribué à l'embellissement de cette partie de la ville. Le cube des enrochements et celui des remblais nécessaires pour la création des terrains de l'est furent déterminés exactement au moyen de 114 profils levés dans le lac, et ayant chacun une longueur d'environ 200^m.

Ce projet, qui porte la date du 1^{er} août 1873, et dont un plan calque est affiché dans cette salle, fut adopté par le Conseil municipal, le 24 septembre suivant; mais auparavant, dans sa séance du 15 août, la Commission des travaux publics à laquelle j'avais soumis cette étude s'était prononcée comme suit :

« TERRAINS DU PORT AU CRÊT. Le projet présenté par M. Ladame, qui prévoit un square vis-à-vis du nouveau Collège, ainsi qu'un agrandissement du Jardin anglais, avec établissement de bains, est adopté à l'unanimité par la commission qui désire que, dans l'intérêt du projet, il ne soit pas indiqué sur le plan de constructions sur le Port, et au nord du nouveau Collège ¹. »

(Extrait des procès-verbaux.)

Le 20 octobre 1873, l'exécution de ce projet fut décrétée par le Conseil général, ainsi que le rappelle l'article 1^{er} du projet d'arrêté proposé par le Conseil municipal, le 19 octobre 1874 (Rapport sur la création des terrains au sud-est de la ville, imprimerie Montandon, Neuchâtel 1874), mais les élections du 1^{er} novembre 1873 avaient modifié les conseils, et une nouvelle administration avait été chargée de continuer mes travaux.

Je ne constaterai qu'une chose, c'est que cette administration choisit le mode le plus coûteux d'exécuter cette utile entreprise. Elle fit niveler une partie du crêt Tacconnet et employa, pour faire les remplissages, des matériaux exploités à la mine, alors que,

¹ Plus tard, la même commission approuva la construction du Musée de peinture sur cet emplacement.

suivant sa propre estimation, ce mode de procéder entraînait une dépense de fr. 207 500 de plus que si elle avait utilisé les graviers du lac (Rapport du Conseil municipal au Conseil général sur la création des terrains de l'est, 1874, page 41). Il est vrai qu'elle espérait obtenir la coopération de la compagnie S.-O.-S.; mais, dès l'origine, cette compagnie refusa toute participation financière à cette entreprise, ainsi que cela ressort clairement de la lettre adressée par sa direction au Conseil municipal, le 8 juillet 1874. En 1884, il avait été dépensé fr. 1 489 785 pour ces travaux, mais ils n'étaient pas achevés, et, pour ne pas dépasser la somme de fr. 1 500 000 qui avait été votée par le peuple, on s'arrêta au Crêt.

Il est impossible d'en rester là, il faut arrêter un plan d'aménagement et finir ce quartier, au moins jusqu'à l'usine à gaz; on s'exposerait autrement à compromettre l'avenir en laissant s'élever sans ordre des constructions de quelque importance à l'entrée de la ville. Pour atteindre ce but rapidement et économiquement, une chose s'impose, c'est le nivellement du Crêt. Espérons que, dans l'intérêt de la cité, l'administration ne reculera pas devant une décision qui sera évidemment critiquée, mais qui est nécessaire.

Le projet que j'avais présenté à l'approbation des conseils, en 1873, comportait la création des terrains de l'est et la création de leurs quais; or, si les remplissages ne sont pas terminés, les quais ne sont pas même commencés. Ce n'est pas que l'administration y ait complètement renoncé. Dans le rapport du Conseil municipal au Conseil général de 1885, page 137, on lit : « Du Crêt à l'Evoles, nos quais présentent un aspect peu agréable à l'œil. » En 1887, la commission

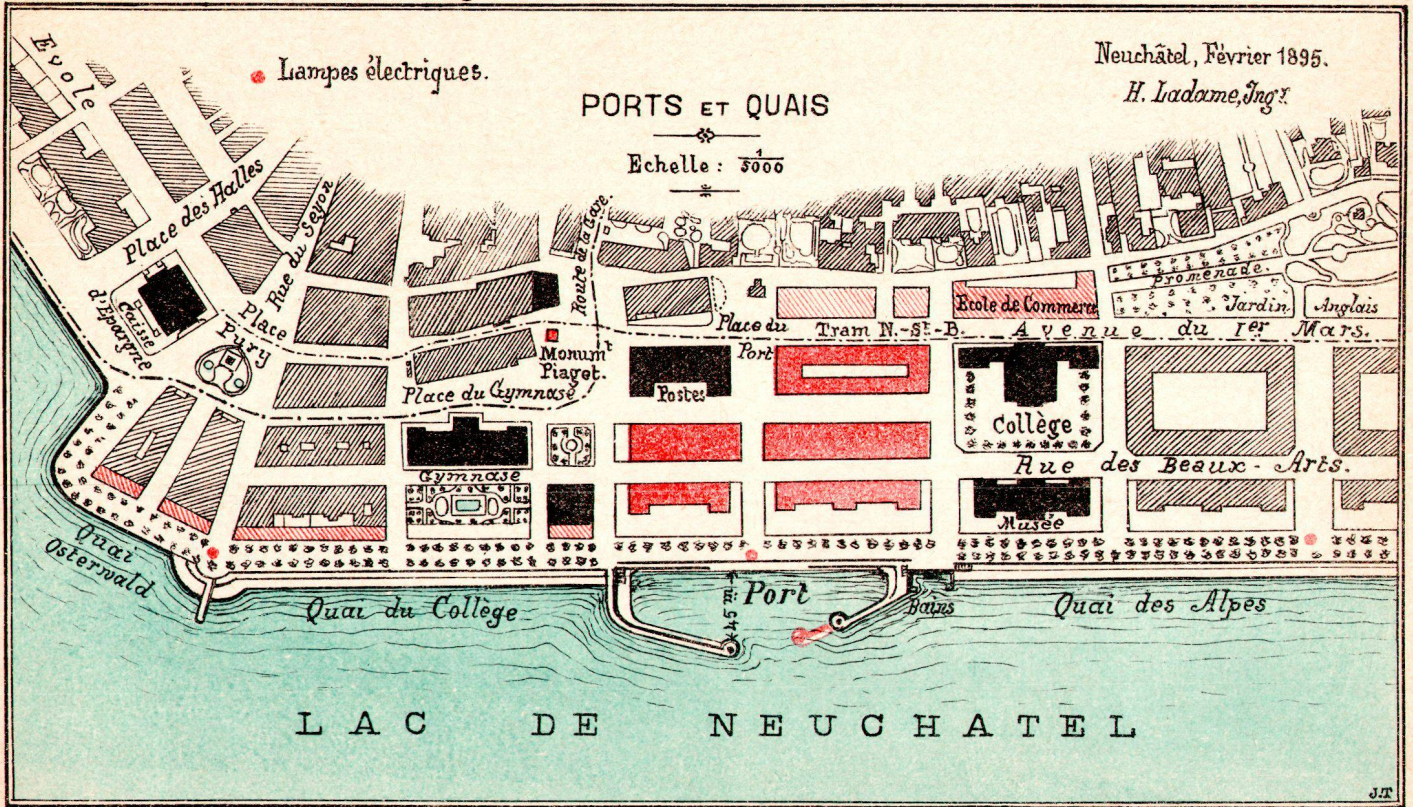
de gestion présentait le postulat suivant : « Etudier un plan d'aménagement définitif des quais, pouvant être exécuté par fraction ». En 1890, une autre commission de gestion revint sur cette question : page 16 de son rapport, elle s'exprimait ainsi : « Nos quais sont toujours dans un état peu agréable à voir et peu digne de notre ville. » Enfin, dans le rapport de 1893, page 13, on lit : « L'étude de l'aménagement de nos quais n'est pas encore terminée, elle se continue par les soins de la direction des travaux publics. » Cette étude présente de réelles difficultés, dont la principale peut-être est la question financière. Le rapport de 1888, page 373, déclare « que la circonspection la plus absolue s'impose ». En 1891, la direction des finances, dans son rapport, page 4, s'exprime comme suit : « Un jour viendra incontestablement où il faudra mettre un frein à l'augmentation progressive des dépenses extra-budgétaires. »

Il s'ensuit que nos quais pourront rester longtemps dans l'état lamentable où ils sont, si nous devons attendre l'ère des plus-values pour les budgets de la Commune.

Résoudre le problème sans demander de nouveaux sacrifices aux contribuables, bien plus, en assurant un bénéfice d'au moins fr. 350 000 à la ville, tel est le projet dont je viens vous entretenir aujourd'hui.

La solution que je propose, comme je le faisais déjà en 1873, est l'établissement d'un quai continu de 20 mètres de large, de l'angle sud-ouest du quai Osterwald aux bains du Crêt, en ligne droite, sur une longueur de plus d'un kilomètre¹. Le trottoir longeant

¹ Planche I.



les jardins des propriétés situées au nord du quai, aurait 5 mètres de large, avec une rangée d'arbres à 4 mètres des limites et des propriétés; une seconde rangée d'arbres, à 10 mètres de la première, serait suivie d'un promenoir de 5^m,60, bordé par un petit parapet de 0^m,50 de haut et 0^m,40 de large, ensemble 20 mètres. La bordure des propriétés de l'est passant à 9^m,20 en avant de la façade sud de l'hôtel Bellevue, on aurait à céder à cet hôtel, ainsi qu'aux immeubles bordant le quai du Collège et le quai Osterwald, un terrain de même largeur pour établir des terrasses ou des jardins.

La surface à rétrocéder sur ces quais serait de 1680 mètres carrés à fr. 50 Fr. 84 000

La surface des cinq massifs à vendre sur l'emplacement actuel du port serait de 13 465^m², à fr. 80 l'un dans l'autre » 1 077 200

Ensemble Fr. 1 161 200

La cote de Pierre-à-Niton rapportée au niveau de la mer dans le port de Marseille (cote adoptée dans le *Recueil officiel*) étant. 374^m,052

(Voir Nivellement de précision de la Suisse, 1^{re} livraison, page 68.)

Le môle de Neuchâtel est à la cote. 434^m,754

La margelle du quai du Collège, à la cote 434^m,590

Le quai des Alpes, à franc bord de sa bordure provisoire, est à la cote. 433^m,110

Il suit de là qu'il existe une différence de niveau de 1^m,48 entre ces deux quais. Cette différence devant disparaître, j'ai

admis, ainsi que vous pouvez le voir sur le profil à grande échelle présentement affiché, la cote 433^m,50 pour le dessus du cordon des quais.

Le 0 de Murgenthal, suivant le nivellement fait par les ordres du colonel Siegfried, ancien chef du bureau d'état-major du génie, qui a bien voulu me communiquer ce document alors que j'étais ingénieur en chef de la correction supérieure des eaux du Jura, est à la cote 401^m,483

Il suit de là que la cote des hautes eaux futures du lac de Neuchâtel, admise par La Nicca, est¹ 432^m,05

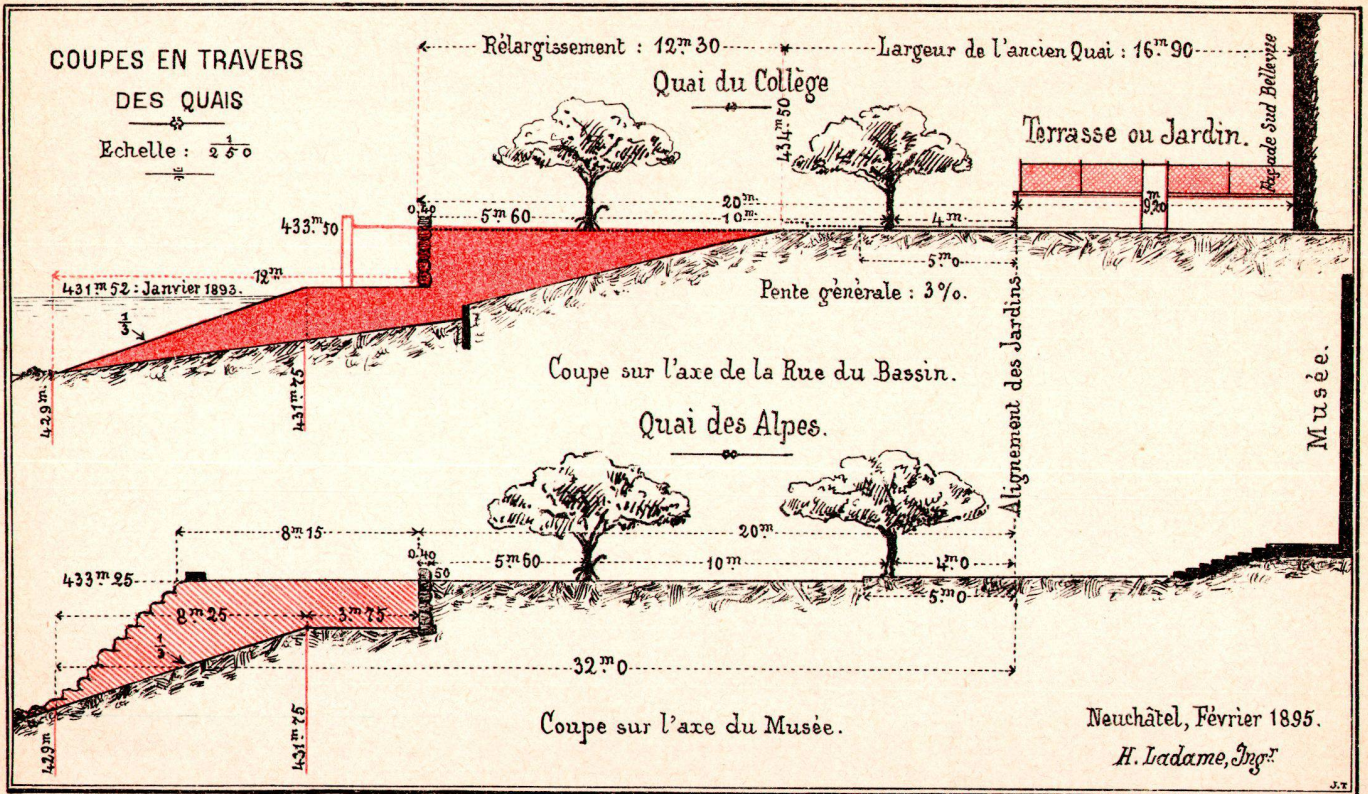
Or, le niveau du lac a atteint, en janvier 1883, la cote 431^m,52

Pour ces raisons, j'ai admis pour le sommet du glacis la cote 431^m,75 et, pour le pied du glacis, la cote 429^m,00 cote des basses eaux moyennes².

Dans ces conditions, la pente du glacis étant de 1 sur 3, sa base est de 8^m,25, et le mur du quai doit avoir une hauteur de 2^m,10, parapet de 0^m,50 compris.

¹ C'est la cote que j'ai adoptée comme ingénieur cantonal en 1881, lorsque j'ai fait établir le *Plan des Grèves* et tracer la limite des terrains définitivement exondés, ce qui a eu pour effet d'éviter à l'Etat de Neuchâtel les réclamations des riverains, qui ont donné lieu à tant de procès dans les cantons voisins.

² En février 1885, le niveau du lac est descendu à la cote 428^m,37. Malgré cela, la navigation des bateaux à vapeur n'aurait pas été interrompue si la Commission intercantonale de la correction supérieure des eaux du Jura n'avait jugé à propos, en 1878, de relever de 0^m,70 la cote 427^m,00 que j'avais adoptée en 1874 pour le plafond de la Broye à son entrée dans le lac de Neuchâtel; au lieu de 0^m,67 on aurait eu 1^m,37 d'eau, ce qui aurait été suffisant pour maintenir la navigation.



En reportant le quai actuel du Collège à 12^m,30 plus au sud, au lieu de 10 mètres que prévoyait mon projet de 1873, le cube de remblais nécessaire de l'angle sud-ouest du quai Osterwal au port, serait de 9 540^m³

| | |
|-------------------------------------|----------------------------------|
| Pour le port, il faudrait | 80 210 |
| Ensemble | 89 750 ^m ³ |

Ce cube serait fourni par les matériaux à relever sur le quai des Alpes, sur une largeur de 8 mètres environ ¹, pour l'amener à la largeur admise de 20 mètres, soit 12 600^m³ à fr. 2,50 = Fr. 31 500 et par les matériaux provenant de dragages, soit à la pointe de Marin, soit à l'embouchure de la Reuse,

77 150^m³ à fr. 2,35 = » 181 302

Le quai proprement dit coûterait, suivant détail, fr. 350 par mètre courant, soit pour sa longueur totale,

1200^m à fr. 350 = » 420 000

Enfin, j'ajoute pour plantations, bancs, surveillance des travaux et imprévu, 25 0/0, soit

» 157 198

Ensemble Fr. 790 000

La vente des terrains devant produire raisonnablement, si l'on tient compte de leur situation et des ventes antérieures, la somme indiquée plus haut, de Fr. 1 161 200

Si l'on déduit le coût des travaux » 790 000

Il reste disponible Fr. 371 200

¹ Planche II.

Ainsi, sans demander aucun sacrifice aux contribuables, et c'est ici le point essentiel du projet, on mettrait fin à l'état déplorable dans lequel se trouvent nos quais et que signalent sans succès depuis dix ans toutes les commissions de gestion; on créerait une promenade admirable, et l'on mettrait à la disposition des constructeurs les terrains les mieux situés qui se puissent trouver en ville, terrains compris entre le Musée de peinture et l'hôtel Bellevue, le nouveau Collège, la Banque cantonale, l'Hôtel des Postes et le Collège latin. Sans doute, il faudrait réduire le port, mais il conserverait encore une surface de plus de 7000^m², soit 170 mètres de longueur sur 45 mètres de largeur, dimensions complètement suffisantes pour les besoins actuels de la navigation. Si, plus tard, on en reconnaissait l'utilité, rien ne serait plus facile que de construire un second port à l'Evole, port qui pourrait être relié au Régional du Vignoble et, par suite, à la gare du Jura-Simplon, et dont les frais d'établissement seraient largement compensés par la création d'un nouveau quartier faisant pendant aux massifs du quai Osterwald, sans diminuer l'aspect grandiose de la baie de l'Evole¹.

Les différents plans et coupes qui sont sous vos yeux complètent la description nécessairement sommaire des travaux que je propose d'exécuter.

¹ Planche III.



