Zeitschrift: Patrimoine fribourgeois = Freiburger Kulturgüter

Herausgeber: Service des biens culturels du canton de Fribourg = Amt für Kulturgüter des Kantons Freiburg

Band: - (2010)

Heft: 19

Artikel: Le port d'Estavayer-le-Lac (1857-1879), une beauté éphémère

Autor: Raemy, Daniel de

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1035672

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: 13.12.2025

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

Fig. 1. Le bateau à vapeur l'Union devant les falaises de Font, peint par Charles Duterraux en 1826, détail (Musée d'Yverdon et région).

LE PORT D'ESTAVAYER-LE-LAC (1857-1879), UNE BEAUTÉ ÉPHÉMÈRE

DANIEL DE RAEMY

Restée à l'écart du premier réseau des chemins de fer, exploitant alors la mauvaise conscience des autorités du canton de Fribourg qui avaient privilégié la capitale sur la ligne Lausanne-Berne, la ville d'Estavayer se dote en 1857 du premier port fermé par une digue frontale sur le lac de Neuchâtel. Cas alors unique, c'est le plus beau aux yeux de ses concepteurs. Pas encore construit, sa fin est pourtant déjà programmée avec la publication en 1842 du projet de l'ingénieur grison Richard La Nicca pour l'abaissement du niveau des trois lacs et l'assainissement de vastes zones marécageuses, du fond de la Plaine de l'Orbe à Soleure[1]. Dès 1879, les eaux se retirent: le port, désormais inutile, devenu carrière de pierre, s'efface peu à peu pour renaître vers 1890 sur la nouvelle rive à son emplacement actuel.

Une ville au bord d'un lac est en général dotée d'un port. C'est bien le cas d'Estavayer, qui, avec l'urbanisation de ses rives vers la fin du XIIIe siècle, dispose d'un «grand port» au sud de la ville, à proximité de la porte des Thiolleyres, relativement bien abrité de la bise par le cône alluvial où se sont installés les faubourgs de Rive (fig. 2). Deux ports plus petits équipent en outre le quartier de Petite Rive, de part et d'autre de la maison des Vuillemin (actuelle Rochette 1A). Celui situé au sud, du côté de la propriété Pontherose, dans l'estuaire du ruisseau des Moulins, est appelé «port commun» en 1450[2]. Il est nommé ensuite «port des chambrettes» dès les années 1540[3], tout comme celui situé au nord de la maison. Par temps de vent, il était possible de débarquer dans le petit estuaire au-delà de la porte de la Rochette, sous le stand de tir. Il semble que le «grand port» ait peu à peu perdu de son importance au bénéfice d'un nouvel accès entre la maison des Pontherose (Grand-Rue 48) et celle des Assenti (actuel Hôtel du Port), connu à la fin du XVe siècle sous le nom de «port des Assenti» puis à son tour de «grand port»[4]. Les Staviacois se sont contentés longtemps de ces ports, peu profonds, suffisants pour y recevoir leurs barques à fond plat.

Les bateaux à vapeur

Dans les années 1820, les bateaux à vapeur font leur apparition sur les trois lacs. Le premier à naviguer est celui d'un notable yverdonnois, le colonel Albert Du Thon, arborant le nom de l'Union (fig. 1). Le 29 juin 1826 à trois heures de l'après-midi, l'Union mouille l'ancre devant Estavayer sous une salve d'honneur tirée par les deux canons de la ville; le navire accueille à son bord le Conseil de la ville pour une promenade sur le lac. Ce dernier offre un rafraichissement en vin et un dessert au comité de la société propriétaire du bateau et aux autorités yverdonnoises également présentes[5]. Pas encore de port pour cette occasion, ni de radeuses sur ses quais, mais un bateau «radeleur», soit un bateau à fond plat, permet à ces Messieurs d'embarquer, non sans péril, à pied sec.
Le succès de l'Union est toutefois mitigé: il ne navigue pas assez vite, les avaries sont nombreuses; il s'ensable souvent car il n'existe encore aucune installation portuaire adaptée pour le recevoir. Il sera remplacé en 1834 déjà par l'Industriel (rebaptisé plus tard le Seelander), beaucoup plus performant, du chocolatier neuchâtelois Philippe Suchard[6]. Sur les trois lacs et les canaux qui les relient, plusieurs compagnies se font rapidement concurrence et se disputent le contrôle des divers itinéraires possibles. La navigation à vapeur vit précocement son âge d'or car dès les années 1860 les chemins de fer lui porteront un coup fatal, accaparant surtout le transport des marchandises et prenant rapidement

1 Richard LA NICCA, Rapport et propositions concernant la correction des eaux du Jura, Berne 1842, 50 p, annexes, 11 plans.

2 ACE, 0283, CG n° 13, 29.09.1449-29.09.1450, f. 20v.

3 ACE, 0090, CG 69, 1.01.1542-1.01.1543, f. 27v: «In portu camerarum».

4 AEF, Plan Etat 45, Plans géométriques du commissaire Bochud, 1745-1746.

5 ACE, 0288, MC 69, 1825-1829, 115 (29.06.1826).

Fig. 2. Estavayer et sa rive à la fin des années 1940. Le port actuel et la route bordée d'arbres qui y conduit ont été construits après l'abaissement du niveau du lac, de 1889 à 1895. Le port de 1857 se trouvait à l'avant des maisons bordant la rue de la Rochette, à l'aplomb de l'église Saint-Laurent.

l'avantage dans la rapidité de déplacement des personnes. Dès lors la navigation commerciale s'orientera vers l'agrément, en proposant des «promenades» à un public toujours plus musard.

La desserte d'Estavayer est assurée dès 1850 par la compagnie neuchâteloise des bateaux à vapeur qui connaîtra un vif succès jusqu'à l'ouverture de la ligne Yverdon-Neuchâtel-Bienne

Fig. 3. Estavayer, ancienne école des Jésuites, lithographie vers 1840. A gauche, à l'emplacement où sera construit le port à partir de 1857, on voit que les magasins à sel de Fribourg disposent d'un quai où pouvaient accoster les bateaux (Musée d'Estavayer-le-Lac).

6 Patrick AUDERSET, «L'économie», in: Daniel de RAEMY, Patrick AUDERSET, Histoire d'Yverdon, t. 3, Yverdon 1999, 69. L'histoire et surtout les caractéristiques techniques des divers bateaux mentionnés dans cet article sont bien connues grâce à l'étude de Erich LIECHTI, Jürg MEISTER et Josef GWERDER, Die Geschichte der Schiffahrt auf den Juragewässern, Schaffhouse 1982. Je remercie le syndic de la commune libre d'Ouchy, Claude Richard, connu de beaucoup sous le nom de «l'Amiral», pour l'orientation iconographique et les nombreuses indications fournies sur les bateaux à vapeur.

7 ACE, 0977, MC 82, 1851-1856, 566, (11.06.1856): «L'office du Conseil d'Etat de Fribourg annonce que la compagnie concessionnaire du chemin de fer fribourgeois a fait connaître qu'elle prend entre autres l'engagement de contribuer pour une somme de 45 000 fr. à la construction d'un port à Estavayer.» Voir aussi Jean-Pierre DORAND, La politique des transports de l'Etat de Fribourg (1803-1971), de la diligence à l'autoroute, Fribourg, 1996, notamment 242.

Fig. 4. Le port d'Estavayer représenté en 1867 de façon naïve par Joseph Borgognon, issu d'une lignée de pêcheurs longtemps installée dans les quartiers de Rive. Les deux fleurons de la Société Fribourgeoise de navigation à vapeur, le Conrad Escher et le Cygne sont là. Comme le port, ils faisaient la fierté des Staviacois (Musée d'Estavayer-le-Lac).

au début des années 1860. Le canton de Fribourg se mobilise pour sa capitale en favorisant la ligne Lausanne-Berne, approuvée par les Chambres fédérales le 23 septembre 1856, au détriment de la liaison Yverdon-Morat par la Broye, au relief pourtant peu tourmenté, ce qu'avaient déjà bien compris les Romains qui y avaient fait passer leur grand axe de la Vy d'Etraz. Bis repetita placent, le canton de Fribourg va privilégier une seconde fois la liaison de sa capitale avec Lausanne, plus directe à vol d'oiseau, traversant tout le sud du canton, mais problématique quant aux obstacles naturels: il entreprendra un lobbying outrancier jusqu'à la cessation du payement de ses fonctionnaires dans les années 1970 pour faire réaliser sa N12 coiffant au poteau la N1, pourtant jugée prioritaire. Cette dernière reprenait le tracé de la Vy d'Etraz, après avoir fort heureusement abandonné la rive du lac de Neuchâtel.

Un port sur l'axe lac-route Neuchâtel-Rosé

Il s'agit alors de faire face au mécontentement de la Broye, ainsi mise à l'écart. En compensation, le canton, stimulé par un lobby staviacois, obtient de la compagnie concessionnaire de l'Ouest suisse un soutien de 45000 fr. pour la construction d'un port à Estavayer[7]. Cette somme n'était que quantité négligeable en regard des millions engagés pour la construction de la ligne Lausanne-Romont-Fribourg, subventionnée par le canton à raison de 50000 fr. par kilomètre[8]. En tout cas, ce port, accompagné de travaux d'amélioration des routes (passage de Frasses) pour rejoindre la ligne à Rosé, allait permettre à Estavayer de se connecter à ce réseau et d'établir un trait d'union intéressant avec la ligne du pied du Jura et même avec celle de Neuchâtel-Paris.

Ce montant compensatoire avait été établi sur la base d'un devis produit le 4 mai 1856 par un consortium de Staviacois à la tête duquel on trouve le commissaire-arpenteur Anthonin Pillonel et le vétérinaire-affairiste Christian Ruffener[9]. Sur la base d'un relevé soigné des rives du lac (fig. 5) réalisé par l'auteur des plans cadastraux de 1847, le commissaire Henri Perrier, Pillonel produit un plan du port. Ce dernier sera installé au droit du quartier de Petite Rive, au nord de l'ancienne école des Jésuites (actuel Hôpital intercantonal de la Broye), devenue la fabrique de chapeaux du sieur Jean Ruprecht, formant dans le lac une sorte de promontoire qui protège du vent (fig. 3). Le projet est estimé à 62000 fr. Le montant non couvert par le subside, soit 17000 fr. est réparti de façon équivalente entre l'Etat et la ville d'Estavayer. A relever que l'ingénieur Guillaume Ritter, alors établi à Neuchâtel, a également présenté une offre sur la base du même projet[10]. Devisée à 78700 fr., celle-ci, trop chère, sera rapidement écartée.

Tout le monde se satisfait de ce sucre offert aux Staviacois, arrangement à court terme qui ne prend pas en compte les conséquences qu'impliquera la mise en application du plan de l'ingénieur grison Richard La Nicca pour la correction des eaux du Jura présenté en 1842 déjà, placé sous l'égide de la Confédération en 1853 et adopté par cette dernière en 1864[11]. Ce projet prévoyait l'abaissement général des eaux des trois lacs de 7 pieds, soit 2,10 m[12]. Le Conseil

8 Ibid., 238.

9 AEF, Ponts et Chaussées, Port d'Estavayer, 4.05.1856, Devis de Pillonel et Cie pour la construction d'un port à Estavayer.

10 AEF, Ponts et Chaussées, Port d'Estavayer: Soumission du 17.01. 1857 présentée à la direction des ponts et chaussées par Guillaume Ritter, ingénieur civil, ancien élève de l'école centrale de Paris.

11 de RAEMY/AUDERSET (cf. n. 6), t. 3, 150-152.

12 A. KOCHER, Le territoire des eaux du Jura transformé en marais par l'exécution du plan de M le Général Ochsenbein et son desséchement par l'exécution du plan de M. le colonel Lanicca, Berne 1865, 43.

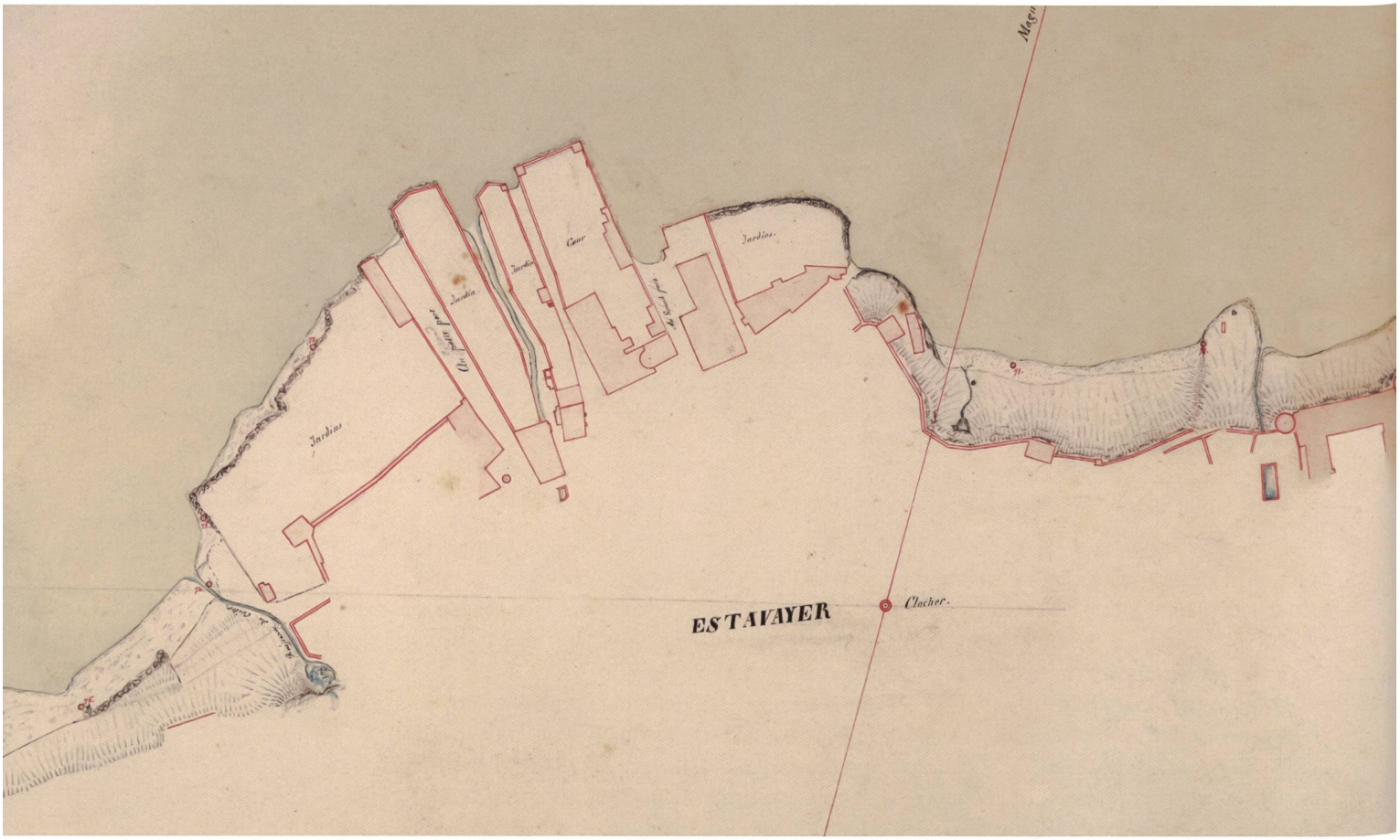

Fig. 5. Relevé des rives du lac entre Estavayer et Cheyres, par le commissaire Henri Perrier, vers 1855, détail. Echelle du plan original: 1:2000. A gauche du ruisseau du «Critet», l'empierrement figuré pourrait représenter un reste du «grand port» médiéval d'Estavayer. Ce qui était appelé au XVIIIe siècle «le grand port» est nommé sur ce plan le «petit port». L'accès à la future installation portuaire se situe selon ce même document «au grand port», entre l'ancien institut des Jésuites et les entrepôts à sel du gouvernement de Fribourg (AEF).

d'Etat fribourgeois était parfaitement au courant de ces projets mais a éludé la question ou en a minimisé les effets[13]. Dans les années 1850, ce plan, il est vrai, était encore fortement contesté par les cinq cantons concernés et le début de l'entreprise était encore loin.

L'impulsion initiale à la construction du port est donnée en 1855 par le Conseil communal d'Estavayer à l'initiative de son syndic, le médecin Philippe Ballif, qui confie à Anthonin Pillonel un premier mandat pour élaborer un projet. Dans sa séance du 24 août, le Conseil ratifie cette décision en reconnaissant qu'un port serait vraiment utile pour le développement commercial et industriel d'Estavayer[14]. A cette période de l'année, la ville prépare les festivités de la bénichon. Elle tient à assurer la meilleure sécurité aux nombreux Neuchâtelois qui ne manqueront pas d'y débarquer. En effet, les festivités de la fin de l'été 1854 avaient été endeuillées par la mort de six malheureux avec le chavirement du bateau de pêcheur chargé de faire la liaison entre le vapeur Le Jura et la rive du lac. Cet événement fâcheux avait terni la réputation d'Estavayer du côté de Neuchâtel. Pour se racheter, le Conseil décide d'offrir un vin d'honneur de 60 bouteilles à la Société des officiers neuchâtelois qui, en juin 1855, a tout de même choisi Estavayer comme but de promenade[15]. Par gros temps, débarquer n'était pas une sinécure. La société neuchâteloise qui assurait la plus grande partie des liaisons avec Estavayer a demandé plusieurs fois que la situation fût améliorée, menaçant même d'interrompre le service.

Le projet présenté au Conseil par Anthonin Pillonel est finalement réalisé deux ans plus tard durant l'été 1857 (fig. 4). Le bassin d'environ 15000 m² épouse une forme pratiquement carrée. Il est défini par deux jetées: celle du sud, ancrée à l'un des pavillons de jardin de l'ancienne école des Jésuites, mesure 62,5 m; celle du nord, appuyée contre le jardin de la dernière maison de la rangée ouest de la Rochette, près de 120 m. Une longue digue curviligne de près

13 AEF, Ponts et Chaussées, Port d'Estavayer, notamment lettre du Conseil d'Etat à la direction des travaux publics, 17.8.1857.

14 ACE, 0977, MC 82, 1851-1856, 497 (24.8.1855).

15 Ibid., 469 (5.05.1855).

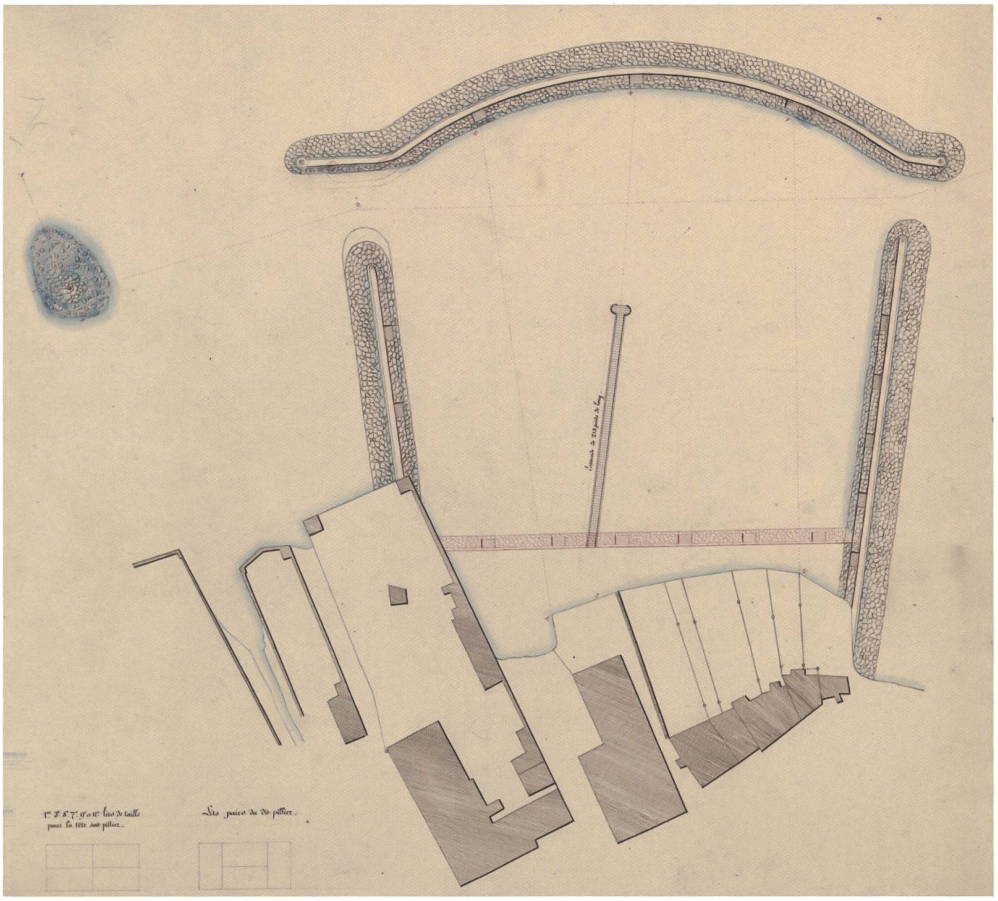

Fig. 6. Anthonin Pillonel, commissaire arpenteur, «Projet de correction à l'entrée ouest du port d'Estavayer», probablement début 1860, détail. Echelle de l'original: 1:500. Le plan consigne les modifications à apporter au port, soit l'élargissement de l'entrée sud, les ajouts de la digue à l'avant de la rive du lac et de l'appontement au centre du bassin (AEF).

de 200 m, placée à l'avant de ces jetées, définit avec ces dernières les entrées latérales qu'elle protège. Originellement, les deux entrées nord et sud mesurent 12 m de large. La grosse roche a traversé le lac: elle provient de «derrière le Moulin» à l'est de Chez le Bart. Les moellons sont simplement entassés à l'extérieur sans former de parement afin de casser la force des vagues, alors qu'ils sont façonnés et dressés à l'intérieur. Les ouvrages reçoivent un couronnement de grandes dalles de grès coquillier de La Molière de 30 cm d'épaisseur. Les finitions ne sont entreprises que l'année suivante, après que le gros matériel a eu le temps de se tasser. La liaison entre le port et la ville passe entre les magasins à sel de l'Etat (devenus annexe de l'Hôpital de la Broye, incendiée et démolie en 1985) et l'ancienne chapelle des Jésuites, rachetée par la communauté protestante pour son culte. Cette dernière est d'ailleurs priée de supprimer le perron appuyé contre la face nord de cet édifice afin de donner plus de dégagement à cet accès[16].

L'ouvrage cependant ne donne pas encore entière satisfaction. Outre les ensablements récurrents qu'il faut périodiquement draguer, le bassin ne dispose d'aucun débarcadère. Si les bateaux sont à l'abri des vagues, les passagers doivent toujours débarquer au moyen d'un bateau «radeleur» directement sur la rive, aucunement aménagée. Par l'intermédiaire de son vice-président, le marchand de vin d'Yverdon Marc Constançon, par ailleurs administrateur de la Compagnie de l'Ouest Suisse, la Société neuchâteloise se plaint régulièrement de l'insuffisance des installations staviacoises. L'aide de l'Etat est à nouveau sollicitée par l'entremise de l'inspecteur des Ponts et Chaussées Rämy qui charge Anthonin Pillonel d'établir un nouveau plan (fig. 6) comportant l'élargissement de l'entrée méridionale, l'établissement d'un quai pour les marchandises sur le côté oriental du bassin, à l'avant des jardins des maisons riveraines, ainsi que l'aménagement d'un appontement/débarcadère pour permettre aux bateaux d'accoster.

16 ACE, 0982, MC 83, 1857-1864, 112 (24.12.1857).

Fig. 7. Port de Neuchâtel, vers 1859. Les vapeurs La Flèche et Le Jura dans leur aspect d'origine. Le premier deviendra propriété de la Société fribourgeoise de navigation à vapeur entre 1862 et 1865 (Musée d'art et d'histoire, Neuchâtel).

L'élargissement de l'entrée sud est réalisé en juillet 1860. Si l'on interprète correctement le plan, l'ouverture aurait passé de 12 à 18 m avec le raccourcissement de la jetée méridionale et le redressement de la digue[17]. Cette opération était en effet bien nécessaire lorsqu'on sait que La Flèche (fig. 7-8), par exemple, mesurait près de 10 m de largeur pour une longueur de 38 m: la manœuvre, surtout par gros temps, n'était pas aisée. Voyageurs et marchandises peuvent enfin débarquer sans l'intermédiaire de bateaux radeleurs avec l'achèvement de l'appontement réalisé durant l'été 1861 par le charpentier François Sansonnens. Cette construction charpentée avait reçu la préférence à un ouvrage en dalles de grès coquillier sur piliers de pierre, virtuose mais peu réaliste, proposé par le maçon et tailleur de pierre Etienne Marmy, l'auteur des balustrades néogothiques qui entourent l'église Saint-Laurent. Enfin, les abords du port étant assez étriqués, on ressent le besoin d'aménager un quai un peu en avant de la rive naturelle du lac afin d'obtenir un meilleur dégagement, accessible par les chars, pour le transbordement des marchandises. A l'arrière de l'ouvrage maçonné équipé de six escaliers d'accès, réalisé durant la belle saison 1863, le terrain est surélevé avec le sable extrait lors d'une opération de dragage du port et notamment avec les matériaux de démolition d'une grange voisine. En 1864, ce quai reçoit un dallage de Molière. Dès lors, Estavayer peut s'enorgueillir de posséder «le port le plus beau du lac de Neuchâtel»[18]. Triomphe sans péril lorsque l'on sait qu'Yverdon et Neuchâtel[19] attendaient patiemment les effets de la correction des eaux du Jura pour revoir leurs installations portuaires.

La navigation à vapeur sur le lac de Neuchâtel, une affaire staviacoise

Parallèlement à l'accomplissement de cette belle réalisation, les Staviacois prennent progressivement le contrôle de la navigation à vapeur sur le lac de Neuchâtel. Les Neuchâtelois ont en effet rapidement connu des difficultés sur la rive

17 Financé à hauteur de 7000 fr. par l'Etat de Fribourg, selon décision du Conseil d'Etat du 24.07. 1860.

18 ACE, 0369, Société fribourgeoise de navigation à vapeur, document non daté, prob. 1858, non signé.

gauche dès l'ouverture en décembre 1860 de la ligne de chemin de fer Yverdon-Bienne. Une première société s'était constituée en 1861 pour acquérir le Jean-Jacques Rousseau dont voulaient se débarrasser les Pourtalès, mais il semble que l'affaire ne se soit pas concrétisée[20]. En février 1862, la Société neuchâteloise des bateaux à vapeur annonce qu'elle doit réduire ses activités et qu'elle ne pourra plus desservir Estavayer. Le 8 mars, elle propose aux autorités staviacoises ses deux bateaux à vapeur, La Flèche (fig. 7-8) et Le Mercure pour le prix de 75 000 fr. Entraîné par son dynamique syndic, l'avocat Philibert Musard, le Conseil communal se mobilise pour la création d'une société anonyme chargée d'émettre des actions pour assurer l'achat des bateaux et leur mise en service. Le 23 mars, 136 actions de 500 fr. ont trouvé preneur. Sans être majoritaire, l'Etat de Fribourg s'engage pour 25 000 fr., la ville d'Estavayer pour 12 500 fr. Musard est le plus gros actionnaire privé avec 12 actions[21].

La direction de l'entreprise et l'administration des bateaux est confiée à un comité directeur de trois membres. Pendant de nombreuses années, cette direction est assurée par Philibert Musard[22], Anthonin de Boccard, le propriétaire et constructeur de La Corbière, et François Chaney, greffier au tribunal de la Broye. Une année plus tard, la Société fribourgeoise étend son capital social en impliquant la ville de Morat intéressée à une liaison régulière avec le lac de Neuchâtel. Cela permet d'acheter les deux derniers bateaux de la Société neuchâteloise qui prononce alors

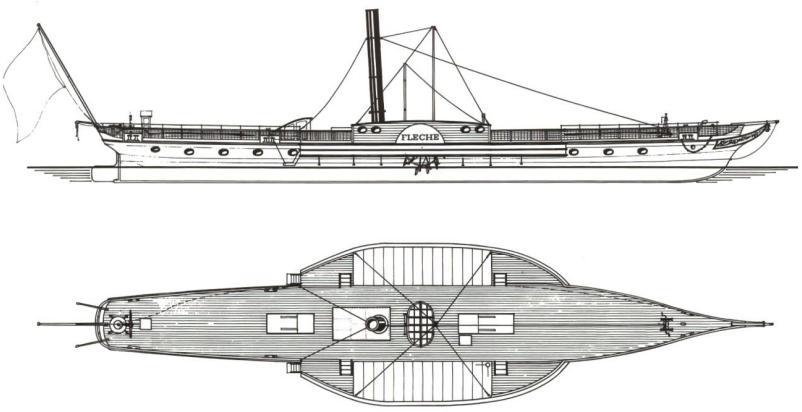

Fig. 8. Erich Liechti, reconstitution du plan et de l'élévation de la Flèche dans son état original.

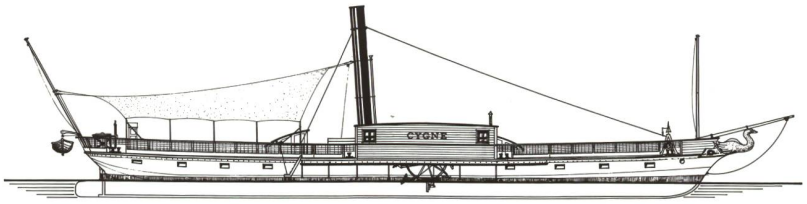

Fig. 9. Erich Liechti, reconstitution du plan et de l'élévation du Cygne dans son état original. Le Cygne, plus léger et rapide que le Conrad Escher, franchissait aisément le canal de la Broye et était surtout réservé à l'itinéraire de Morat par la Société fribourgeoise de navigation à vapeur.

Fig. 10. Le Cygne, rebaptisé le Jura après une transformation qui lui a fait perdre sa figure de proue, dans le port de Morat, vers 1905 (coll. Josef Gwerder).

19 Bon état de la question sur l'évolution portuaire de Neuchâtel par Claire PIGUET, in: INSA VII, 174-179.

20 La bibliographie consultée ne donne aucun renseignement sur ce bateau après 1861.

21 Les données sur la Société fribourgeoise de navigation à vapeur sont tirées pour l'essentiel des Protocoles de son comité directeur conservés aux ACE, boîte 0407. Estavayer-le-Lac possède, dans une vingtaine de cartons, une documentation très complète avec une comptabilité détaillée sur les activités de cette société dès sa création jusqu'à sa fusion avec sa concurrente moratoise en 1872. Ce fonds pourrait inspirer une intéressante étude d'histoire économique.

22 Ce personnage, au nom prédestiné, avait peut-être compris l'orientation nouvelle qu'allait prendre la navigation à vapeur.

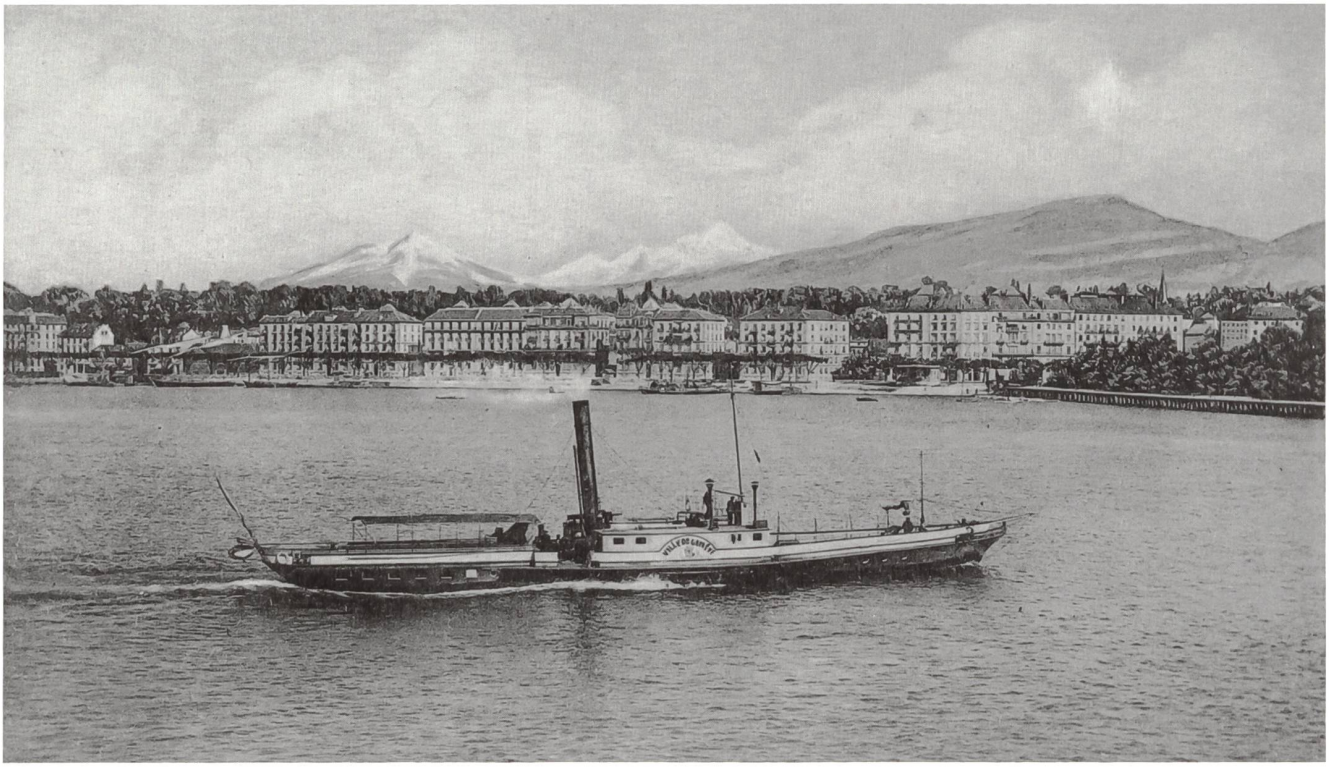

Fig. 11. La Flèche sur le lac Léman, rebaptisée Ville de Genève, après 1865. Diverses modifications sont intervenues, en particulier au niveau de la cabine centrale et des habitacles renfermant les roues. Le carénage en lambris de bois a fait place à une couverture en tôle. Si certains de ces bateaux ont connu une longue vie, leur exposition permanente à l'eau et aux intempéries nécessitait de constantes réparations et d'importants changements dans leur aspect (coll. Claude Richard).

sa dissolution, à savoir le Gaspard Escher et le Cygne (fig. 9-10). Le premier, pouvant embarquer jusqu'à 400 personnes (42,20 m x 9,30 m), est lent et gros consommateur de charbon. Le second, plus petit (34,35 m x 8,00 m), peut en absorber 200 en étant plus rapide et économique. Cinq personnes forment l'équipage, un capitaine, un mécanicien, deux chauffeurs et un restaurateur. Dans les années 1860, les navires transportent beaucoup de marchandises, ce qui procure encore la plus grande part des revenus de la Société. En 1865, la compagnie revend La Flèche et Le Mercure à des exploitants qui leur donneront une seconde vie sur le lac Léman (fig. 11). Les travaux d'entretien constituent une lourde charge; souvent l'un des deux bateaux subsistant doit rester à quai. De ce fait, la société n'est pas en mesure d'assurer deux services journaliers à Morat. De plus, le passage par le canal de la Broye n'était pas assuré en époque de basses eaux. Un bateau supplémentaire pouvait résoudre ces difficultés.

Les Staviacois n'arrivant pas à réunir les fonds nécessaires pour cette nouvelle acquisition, les Moratois s'y emploient alors en fondant leur propre compagnie en 1869. Ils ne s'adressent pas à Escher-Wyss de Zurich mais à son nouveau concurrent de Winterthur, l'entreprise Sulzer, pour la construction d'un navire plus puissant, le Hallwil (fig. 12). Manque de chance pour la nouvelle société, le Hallwil, plus lourd que les bateaux staviacois, est affligé d'un fort tirant d'eau qui l'empêche très souvent de franchir le canal de la Broye[23]. Après trois années de concurrence féroce, les deux sociétés, ne pouvant finalement survivre chacune de leur côté, trouvent la voie de la raison en 1872 par une fusion sous le nom de Société de navigation [à vapeur] sur les Lacs de Neuchâtel et Morat SA, toujours active aujourd'hui.

Les eaux se retirent, un nouveau rivage

Si la Société de Navigation connaît toujours une heureuse pérennité, il en est allé tout différemment du port d'Estavayer. A partir de 1879, les effets de la correction des eaux du Jura se font sentir[24]. Le port est complètement exondé (fig. 13, 15). A la fin des années 1880, la rive du lac s'est définitivement déplacée à son emplace-

23 Tirant d'eau moyen à vide du Hallwyl: 0,90 m contre 0,61 m pour le Gaspard Escher.

24 A. MÉRIAN, La correction des eaux du Jura et le moyen de prévenir les hautes eaux du lac de Neuchâtel, Neuchâtel 1897. Cette étude donne un graphique montrant les variations du niveau du lac entre 1876 et 1896.

Fig. 12. Le Hallwill, construit en 1869 par Sulzer à Winterthur pour la Société moratoise de navigation, concurrente de la Société fribourgeoise, a connu une belle longévité de près de quatre-vingt-dix ans. Il est ici photographié dans les années 1950 par Jacques Thévoz, nous suggérant que la classe moyenne qui l'empruntait s'est comme interposée entre les modestes pêcheurs des quartiers de Rive et leur maître, les coseigneurs d'Estavayer puis l'Etat de Fribourg, bien à l'abri dans le puissant château de Chenaux (BCUF, Fonds Jacques Thévoz).

ment actuel, laissant derrière elle de nombreux étangs qui, comme à Yverdon, seront progressivement comblés jusque dans les années 1950 par les déchets et ordures de la ville! Avec la mise en service de la ligne de chemin de fer Yverdon-Fribourg en 1877, le trafic des marchandises se réduit fortement. Un débarcadère provisoire en bois est construit; il doit être réparé souvent car il n'est plus protégé des turbulences du lac. On recourt à nouveau aux bateaux radeleurs pour acheminer les passagers sur la terre ferme. La réalisation du port actuel n'a débuté qu'en 1891, après la création de la route du Port. Cette voie a impliqué la démolition

Fig. 13. Carte de la commune d'Estavayer en 1883 par les commissaires Bise-Rémy, Echelle du plan original: 1:10000. Toute la zone exondée à l'ouest de la ville ancienne est encore très marécageuse. Observer sous chiffre 7 l'aire de l'ancien port, abritant déjà un jardin. Ce terrain était devenu propriété de l'hospice de la Broye (ACE).

des anciennes boucheries voisines de l'Hôtel de ville, le comblement partiel du canal des moulins et la démolition d'une grange et d'une maison à la hauteur de la rue de la Thiolleyres. Ce nouvel axe a ensuite été prolongé jusqu'à l'emplacement du port actuel sur une véritable digue qu'il a fallu construire dans le terrain nouvellement exondé encore très marécageux et inondable en période de hautes eaux du lac[25]. Les matériaux de l'ancien port sont récupérés par la ville pour ses divers chantiers. Pour le nouveau port bien sûr et la digue qui y conduit, mais aussi pour le nouveau mur de soutènement de la route de Payerne alors élargie en 1885 à l'avant de la tour-porte des Dominicaines. Lorsqu'il emménage dans l'ancienne fabrique de chapeaux Ruprecht au début des années 1880, le nouvel hôpital de la Broye réemploie également ces matériaux: les gros moellons des jetées ont habilement été dressés dans le mur méridional de son jardin, bordant l'actuel sentier des Lézards[26]. Du port, on ne voit plus rien. Seul un anneau d'amarrage, fiché dans le pavillon d'angle de l'ancien jardin de l'institut des Jésuites, occupé maintenant par l'extension récente de l'Hôpital de la Broye, témoigne de son existence passée.

Fig. 14. Un modèle réduit de bateau à vapeur baptisé «le Broyard». Jouet d'enfant probablement confectionné dans l'atelier de Henri Dietrich vers 1860. Le nom choisi montre bien que les bateaux à vapeur sont venus au secours de toute une région délaissée par le chemin de fer (Musée d'Estavayer-le-Lac).

25 L'avancement des travaux, de 1889 à 1891, est rapporté dans les Procès Verbaux de la Municipalité (ACE, 1025, 1884-1890 et 1041, 1890-1896, passim).

26 ACE, 1025, PCC, 1884-1890, 144 (19.11.1885): lors de cette séance, le Conseil communal dresse l'inventaire des lieux où ont été réutilisés les matériaux du port.

Fig. 15. Les restes de l'ancien port d'Estavayer en 1892. Devant le mur contenant les jardins surélevés des maisons de Petite Rive (rue de la Rochette), on observe le quai de 1863 dans un état ruineux. Les escaliers ont déjà été prélevés. Les jetées latérales ont disparu. On devine au premier plan à droite, le chemin en gravier qui conduisait au débarcadère provisoire des années 1880, avant que ne soit construit l'actuelle route du Port (ASBC, Photothèque).

Zusammenfassung

Das in den 1850er Jahren in der Westschweiz entstehende Eisenbahnnetz liess das Tal der Broye beiseite. Zum Ausgleich erhielt die Stadt Stäffis am See wesentliche Finanzhilfen für die 1857 bis 1863 ausgeführte Anlage eines grossen geschlossenen Hafens mit einem Becken von 15 000 m² am Ufer des Quartiers Petite Rive (rue de la Rochette). Zwischen der Eisenbahnlinie am Jurasüdfuss und jener von Lausanne nach Bern erwarb sich Estavayer dank dem Aufschwung der Dampfschiffahrt einen wichtigen Rang als Umschlagplatz zwischen Strasse und See. Angeführt vom Stadtammann Philibert Musard übernahmen 1862 einige Notabeln der Stadt die Kontrolle über den See durch die Gründung einer Aktiengesellschaft, welche zwei Dampfschiffe in Betrieb nahm. Während die Dampfschiffahrt für den Tourismus und die Vergnügungsfahrten an Bedeutung gewann, nahm der Hafen ein jähes Ende mit der Juragewässerkorrektion von 1879.