Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 10/11 (1879)

Heft: 11

Inhaltsverzeichnis

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: 02.07.2025

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

INHALT. — Schweizerischer Ingenieur- und Architectenverein. XXVIII. Jahresversammlung in Neuchâtel den 17., 18. und 19. August 1879. — Geschichte der Vermessungen in der Schweiz (Fortsetzung). — Ueber die Richtung städtischer Strassen nach der Himmelsgegend und das Verhältniss ihrer Breite zur Häuserhöhe, nebst Anwendung auf den Neubau eines Cantonsspitals in Bern, von A. Vogt in Bern (Fortsetzung). — Vereinsnachrichten: Aargauischer Ingenieur- und Architectenverein. — Literatur: Les métaux à l'exposition universelle de 1878. — Chronik: Eisenbahnen.

Société suisse des Ingénieurs et Architectes.

XXVIIIe Assemblée générale à Neuchâtel les 18 et 19 Août.

Discours d'ouverture par GUSTAVE DE PURY, *ingénieur, président.*

(Suite.)

Les frais de construction et d'entretien de ces routes sont en totalité à la charge de l'Etat. Les routes qui ne figurent pas dans ce tableau, sont entretenues par les localités, chacune dans son territoire.

Pendant la période qui nous occupe, l'Etat a fait construire quinze tronçons de routes soit entièrement neuves, soit corrigées, ayant ensemble une longueur de 68,5 *km.*, et qui ont coûté ensemble *fr. 1 670 000.*

La route servant au transit entre la France et la Suisse entre dans le Canton par les Verrières, arrive à Neuchâtel, et se biffurque à Saint-Blaise, pour se diriger sur Berne, d'un côté, et sur Bienne de l'autre. Les parties les plus rapides de ce long réseau avaient été considérablement améliorées dans les années qui avaient précédé 1849. Il restait encore quelques tronçons dont la largeur ou les pentes n'étaient pas en rapport avec l'activité de la circulation. C'est dans le but de faciliter cette circulation qu'a été exécuté, en 1855, un redressement d'une longueur de 1 *km.* environ, dans le village des Verrières, afin d'éviter un contour dangereux, presque impraticable dans la saison des neiges. C'est aussi la raison qui a fait exécuter la partie orientale de la belle route de Neuchâtel à Saint-Blaise, dont la portion la plus rapprochée de la ville avait été reconstruite dans les années 1838 à 1842. Malheureusement cette route ne sera probablement jamais terminée; il restait à exécuter le passage le plus coûteux, entre le village de Saint-Blaise et le lac, lorsque l'établissement du chemin de fer est venu diminuer considérablement la circulation sur cette route, et mettre les frais qui restaient à faire, hors de proportion avec la circulation réduite.

Les grandes routes qui conduisent de Neuchâtel aux montagnes dans la direction du Locle et de la Chaux-de-Fonds ont été reconstruites dans les vingt premières années de ce siècle, avec les pentes et rampes en usage à cette époque soit environ 0,12 *m.* par mètre. Il est évident que si cette construction avait eu lieu trente ou quarante ans plus tard, on aurait diminué les pentes et rampes au détriment de la longueur du parcours. Ces routes n'ont subi, pendant la période qui nous occupe, aucune modification importante, sauf la partie de la route de la Chaux-de-Fonds la plus rapprochée de Neuchâtel qui a été abandonnée et remplacée par la route pittoresque construite dans les gorges du Seyon dans les années 1849 à 1852 sur une longueur de 3 kilomètres.

Les routes servant à la circulation locale ont été considérablement modifiées et améliorées pendant cette période, et nous allons donner quelques indications à cet égard en commençant par celles qui ont été construites ou corrigées avant l'établissement des voies ferrées.

C'est principalement dans les vallées et les montagnes que les travaux de cette nature ont été exécutés. Ainsi nous trouvons, au Val-de-Ruz, la construction en 1859 d'une route de 2 *km.* de longueur entre Fontaines et Chézard, destinée à rapprocher du chef-lieu du district les villages situés au fonds de la vallée, puis au Val-de-Travers, la nouvelle route entre Fleurier, Buttes et Longeaigne, correction rationnelle sur une longueur de 4 *km.* d'un ancien chemin, quelques fois dangereux en hiver, puis celle de Buttes à la Côte-aux-Fées, construite en 1849, en remplacement d'une ancienne charrière dont les pentes atteignaient par place 0,30 *m.* par mètre, et son prolongement en 1860 jusqu'à la limite du canton de Vaud; ces deux routes réunies ont une longueur de 10 *km.*; enfin aux montagnes, la route tendant du Col-des-Roches à la limite de France par les Brenets, dont l'exécution a été facilitée par l'incendie qui a consumé une grande partie de ce village en septembre 1848. La nouvelle route a servi de base à la reconstruction de ce village sur un plan rationnel.

A l'époque de la construction des chemins de fer, l'Etat a fait construire la nouvelle route d'Auvernier à Peseux sur une longueur de 2 *km.*: elles met ces localités en communication avec les stations voisines des chemins de fer Franco-Suisse et du Jura industriel. De leur côté les Compagnies de chemins de fer, aidées par les communes intéressées, ont fait exécuter les embranchements de routes nécessaires pour relier leurs stations aux localités qu'elles desservent. C'est ainsi qu'ont été construites, sur la ligne du Jura industriel, la route tendant de Rochefort à la gare de rebroussement, sur celle du littoral, les embranchements tendant des gares de Gorgier et de Boudry, à ces localités, et sur celle du Franco-Suisse, les routes reliant Couvet, Boveresse et Fleurier avec les stations voisines de ces villages.

L'établissement des lignes ferrées, en facilitant les relations entre les différentes parties du Canton, a modifié les anciennes habitudes. Certaines localités isolées dans les montagnes dont les relations étaient établies dans une direction, ont été obligées de se raccorder avec ces grandes voies de transit, ce qui a amené la construction de certaines routes auxquelles on n'avait pas songé jusqu'alors. Ainsi, la route de la Sagne au Locle, dont la partie la plus rapide, voisine de la Sagne, avait été corrigée il y a une quarantaine d'années, a été terminée jusqu'au Locle en 1865 sur une longueur de 3 *km.*; une route entièrement neuve a été construite entre la Côte-aux-Fées et les Verrières en 1869, sur une longueur de 9 *km.*, et la localité isolée de la Brévine a été reliée avec les gares de Boveresse et de Couvet par une belle route de 13 *km.* de longueur, construite en 1877.

Malgré tous ces travaux, si les relations des diverses parties du canton avec les grandes voies de transit étaient suffisamment facilités, il restait encore dans certaines localités, des portions de routes dont les pentes trop rapides ou la mauvaise direction rendait la circulation difficile.

Et d'abord les deux routes conduisant de Neuchâtel aux montagnes et en France se réunissent à l'Ouest de la ville. De grandes améliorations avaient été faites au commencement de ce siècle sur ce tronçon commun pour éviter le parcours par les voitures de la rampe rapide de la Rue du Château, mais le lacet qui diminuait la pente allongeait le parcours. Le développement d'un nouveau quartier de la ville dans la vallée derrière le Château, après la dérivation du torrent du Seyon, et la disposition du terrain, indiquaient que l'entrée naturelle se trouvait de ce côté-là. Un bout de route, de 1 *km.* de longueur, a été construit en 1864 aux frais de l'Etat, de la ville et d'une souscription des propriétaires intéressés qui ont payé chacun à peu près le tiers des frais.

Mais c'est surtout dans le Val-de-Ruz que se trouvaient ces mauvaises routes dont la correction a été faite pendant les années 1874 à 1877 et les villages de Fontaines, Valangin, Engollon, Sauler et Fenin ont profité de ces travaux qui ont réparé ou reconstruit 7 *km.* des routes reliant ces diverses localités entre elles.

C'est le même besoin qui a fait reconstruire sur une longueur de 500 *m.* une nouvelle route à l'entrée du village de Colombier, afin d'éviter la rampe rapide conduisant au sommet de la colline sur laquelle est situé ce village.

Le Doubs forme sur une assez grande longueur la limite Nord-Ouest du Canton avec la France. Jusqu'à ces dernières années, les chemins communiquant de la Chaux-de-Fonds avec cette partie de la frontière étaient d'un parcours assez difficile. Deux routes ont été exécutées dans cette direction: l'une d'environ 4 *km.* de longueur, construite en deux fois en 1856 et 1868, est un nouveau tracé de la partie de la route de la Chaux-de-Fonds aux Planchettes, la plus rapprochée de cette dernière