



Les chemins historiques du canton de Neuchâtel

NE



Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Office fédéral des routes (OFROU)
Ufficio federale delle strade (USTRA)
Uffizi federal das vias (UVIAS)

ivs

Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz
Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse
Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera
Inventari da las vias da communicaziun istoricas da la Svizra



Page de couverture

Les voies historiques du canton de Neuchâtel se déclinent dans le temps et l'espace : un tronçon non modernisé de la route de la Vue-des-Alpes construite en 1807–1809, peu avant le col (à gauche), le pont de Travers de 1665 (au milieu) et le réseau des chemins du vignoble d'Auvernier (à droite). L'illustration de fond est un détail d'une vue de la ville de Neuchâtel de Matthäus Merian, 1642.

Dos

Détail de la carte Dufour, première édition, table XI, 1849.

Impressum

Les chemins historiques du canton de Neuchâtel

Une publication de l'Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse IVS, éditée par l'Office fédéral des routes (OFROU)
www.ivs.admin.ch

© OFROU, Berne 2003

12.03 2000 103461

Textes

Anita Frei et Claude Bodmer,
ViaStoria – Centre pour l'histoire du trafic, Université de Berne

Conception, mise en pages, cartographie, production

Andres Betschart, ViaStoria –
Centre pour l'histoire du trafic,
Université de Berne

Sources des illustrations

Les photos du terrain sont de Claude Bodmer. Les autres sources sont mentionnées dans les légendes. Réproduction des extraits des cartes nationales avec l'autorisation de Swisstopo, Berne (JA002008).

Avant-propos

La création et l'entretien de voies de communication efficaces et sûres, liens entre les communautés et vecteurs indispensables du commerce, ont été de tout temps l'un des soucis des gouvernants et l'une des exigences des populations.

Le canton de Neuchâtel ne fait pas exception à la règle, lui qui a livré, à Bevaix et à Cortaillod, les vestiges de voies d'époque gauloise, tandis que le paysage de son Littoral a été profondément marqué ces dernières décennies par le vaste chantier de l'A5 ou que le Val-de-Travers vit en ce moment l'amélioration d'une route séculaire reliant le plateau suisse et la France. Entre ces extrêmes temporels, les vicissitudes de l'histoire routière neuchâteloise ont laissé des traces parfois spectaculaires, tels le pont de Travers, du 17^e siècle, et celui du prince Berthier à Serrières, mais aussi des vestiges plus modestes, mais émouvants: chemins entourés de murs sillonnant les vignes d'Auvernier ou de Saint-Blaise, larges cheminements du bétail dans les Montagnes ou allées d'arbres du Val-de-Ruz.

Ces voies de communication modèlent le paysage, contribuant à donner à chaque région du canton son identité propre. A l'ère où de vastes travaux de génie civil nivellent souvent les différences, il devenait important de relever ces tracés, afin de contribuer à sauvegarder la mémoire des modes de transports anciens.

Nous sommes donc particulièrement reconnaissants à l'OFROU d'avoir fait bénéficier notre canton de l'Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse. Grâce à ce travail de recensement, effectué par des chercheurs compétents et enthousiastes, le canton de Neuchâtel ne sera non seulement plus une tache blanche sur la carte des routes anciennes de notre pays, mais surtout pourra développer des mesures de mise en valeur des éléments repérés les plus intéressants, en complément des actions entreprises depuis des décennies pour les sites bâtis.



Jacques Bujard

Conservateur cantonal des monuments et des sites

Table des Matières

5 UN PATRIMOINE IGNORÉ

LES AUTEURS

8 De la « Vy d'Etraz » mythique au tunnel sous la Vue-des-Alpes réel

AF Anita Frei

CB Claude Bodmer

Les routes et leur histoire (AF)

17 De bucoliques sentiers à vaches

De la Montagne de Cernier à la Montagne de Chézard (CB)

20 Les chemins des Côtes du Doubs

Du site industriel au patrimoine culturel (CB)

24 Des chemins pour s'offrir le spectacle de la nature

Les sentiers d'agrément (CB)

28 Les cartes racontent l'histoire d'un territoire

Dans le vallon des Verrières (AF)

31 Des voies qui dessinent le paysage

Les chemins de vigne (CB)

34 La troisième dimension du paysage routier neuchâtelois

L'arborisation des chemins historiques (CB)

38 Ces objets qui accompagnent les voies

Croix, fontaines, bornes et pierres en tous genres (AF, CB)

42 Les ponts, jalons de l'histoire des communications

Sur les rivières de Neuchâtel (AF)

46 De la forme des chemins et de leur usage

A pied, à cheval, en voiture (CB)

49 L'INVENTAIRE

50 Par monts et par vaux de Neuchâtel au Locle

La méthode par l'exemple (AF, CB)

54 Un inventaire unique au monde

L'IVS au canton de Neuchâtel



Un patrimoine ignoré

Chaque voie de communication, de la grande route commerciale au plus modeste sentier, est inscrite dans le paysage qu'elle a contribué dans une très large mesure à façonner. A l'instar des monuments élevés à la gloire des puissants, des villages classés ou des sites naturels protégés, les chemins historiques appartiennent à notre patrimoine culturel. Ils sont les témoins de notre passé, parmi les plus fragiles et les plus menacés par les mutations sans précédents intervenues au cours du XX^e siècle.

Ce bulletin cherche à éclairer les aspects les plus significatifs du riche paysage routier neuchâtelois. Il s'appuie sur les travaux de la documentation IVS pour le canton de Neuchâtel, achevé en 2001.







Du Littoral aux Montagnes, des Côtes du Doubs au vallon du Seyon, les voies historiques du canton de Neuchâtel présentent une grande diversité: de belles dimensions paysagères, une inscription affirmée dans le terrain, des revêtements variés, des formes qui changent selon les époques.

Page de gauche: Passage taillé dans le calcaire à la Côte des Moulins Calame (en haut, à gauche). Voie à rainures du chemin du Diable à Saint-Blaise (à droite). Sentier à vaches bordé des murs de pierre sèche à la Montagne de Cernier (en bas).

Page de droite: Galeries de la route de Biaufond (en haut, à gauche). Chaussée arborée en amont du Locle (au milieu). Escaliers dans la combe de La Sombaille (à droite). Pont sur le Seyon à Vauseyon (en bas).

Les routes et leur histoire

De la « Vy d'Etraz » au tunnel sous la Vue-des-Alpes

L'armature du réseau des voies principales du canton de Neuchâtel, telle que nous la connaissons aujourd'hui, s'est mise en place progressivement. Certains de ses éléments ont une origine extrêmement ancienne, d'autres ont vu leur rôle s'accroître plus récemment, d'autres enfin, qui ont eu leur heure de gloire, se sont vu relégués aux seconds rôles. De multiples facteurs, économiques, politiques, techniques, expliquent cette évolution.

L'histoire du réseau routier neuchâtelois est avant tout celle des voies ouvertes au roulage, c'est-à-dire carrossables. En effet, si la plupart des déplacements s'effectuaient à pied ou à cheval, sur des chemins peu exigeants, où circulaient aussi aisément les bêtes de somme, ce sont les routes carrossables qui concentrent les moyens. La bonne santé d'un royaume se reconnaissant aussi au bon état de ses routes, leur construction et leur entretien font partie des tâches du pouvoir, qui s'en acquitte avec plus ou moins de diligence et d'efficacité. L'attitude des autorités vis-à-vis du réseau routier évolue.

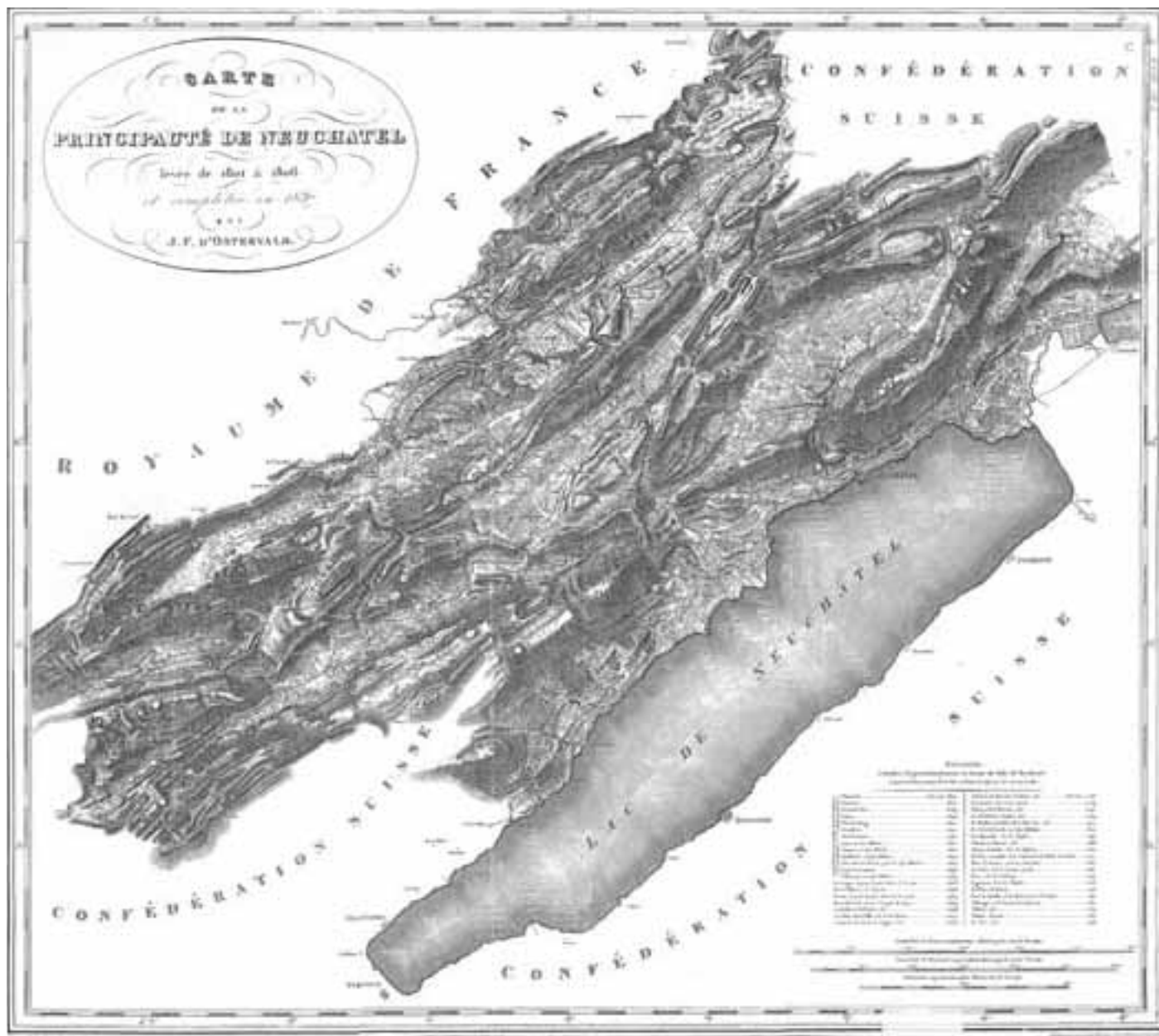
On peut considérer qu'à Neuchâtel, une rupture dans la manière de considérer le réseau intervient durant les quelques années de l'ère Berthier (1806–1814). En 1805, un état des lieux est dressé à l'attention du nouveau souverain. Il indique parmi les routes seigneuriales, c'est-à-dire propriété du prince et placées sous sa responsabilité, les cinq routes principales servant aux communications à longue portée, au départ de Neuchâtel. Ce sont «la route de France par Pontarlier», soit la route du Val-de-Travers, par Peseux et Corcelles, «la route de France par Morteau», qui se détache de la précédente pour poursuivre par La Tourne et Le Cachot, «la route du canton de Berne», par Saint-Blaise, Marin, Thielle, «la route de Bâle par le ci-devant Ergué», par le Val-de-Ruz, Le Pâquier et les Bugnenets et, enfin, «la route du canton de Vaud» reliant Yverdon par Auvernier et Vau-marcus. Sont absentes de cette énumération les liaisons avec Le Locle et La Chaux-de-Fonds, des villes qui, malgré leur importance croissante, sont toujours très mal desservies.

Sur les pas de l'archéologie

L'usage des cinq routes principales énumérées ci-dessus est attesté depuis le Moyen Âge, mais il ne fait guère de doute que l'on circule depuis des temps immémoriaux sur le territoire neuchâtelois. La région des trois lacs de Neuchâtel, Morat et Bienne se distingue par une occupation précoce, d'une exceptionnelle densité, qui en fait un haut-lieu de l'archéologie. A Hauterive-Champréveyres, on a trouvé le premier village complet de la civilisation de Cortaillod. Des ensembles du 1^{er} âge du fer ont été mis au jour à Neuchâtel, Hauterive et Saint-Blaise. La station celtique de La Tène a donné son nom à une période de l'âge du fer. Des fouilles près de Pont-de-Thielle, où la plaine marécageuse se resserre entre la forêt de Gals et le plateau de Wavre, ont révélé des vestiges du néolithique et de l'âge du bronze. Pour ce qui concerne l'histoire routière, citons pour l'âge du bronze un fascinant tronçon de route large de 2,5 m, mis au jour en 1995 à Cortaillod. A Auvernier et à Saint-Blaise, on a retrouvé des roues de char en bois ; or, on sait que le char est une invention connue dans nos régions depuis le 28^e siècle avant J.-C. au moins. La roue en bronze de Cortaillod, qui appartenait probablement à un char de cérémonie, représente pour sa part un chef-d'œuvre de la métallurgie de l'âge du bronze.

Voies romaines, entre mythe et réalité

A l'époque romaine, les villas du Littoral et du Val-de-Ruz étaient certainement reliées entre elles par des voies de communication locales, dont le chemin du Diable à Saint-Blaise constitue un très bel exemple. La plupart des chercheurs admettent l'existence d'une liaison romaine



entre le pont de Thielle et le pont du Rondet sur la Broye, en direction du sud et d'Avenches, dont le tracé demeure très incertain, malgré l'abondance des trouvailles. Il est par contre beaucoup plus difficile d'affirmer que le pays de Neuchâtel était traversé par une des grandes voies de l'Empire. En l'état actuel des connaissances, on admet qu'à l'époque gallo-romaine les grandes voies transhelvétiques, de même que les grandes voies transversales conduisant en Gaule ou aux territoires du Haut-Rhin, ne touchaient pas Neuchâtel. Dès le XIX^e siècle, cependant, de nombreux auteurs ont considéré que la « Vy d'Etraz », dont le parcours se déroule en hauteur, environ 100 m au-dessus du lac, était un tronçon d'une grande voie romaine entre Yverdon et Soleure, qui aurait été abandonnée vers

le XIV^e siècle (ill. 2). Cette croyance repose uniquement sur des indications toponymiques: longtemps, le terme d'Etraz, du latin « via strata » qui désigne un chemin empierré, constituait une preuve d'antiquité, mais on sait aujourd'hui que ce terme qualifie durant des siècles des chemins de quelque importance, pas forcément romains.

La glorieuse voie lacustre

Il est en revanche certain qu'à l'époque gallo-romaine et même avant, le lac de Neuchâtel constitue la principale

Ill. 1: Entre 1801 et 1806, Jean Frédéric Ostervald a levé cette admirable « Carte de la Principauté de Neuchâtel », qui donne une idée saisissante du relief et donc des obstacles que les routes neuchâteloises ont à vaincre. L'illustration montre une version de 1835, qui apporte quelques légères modifications à la première édition.



Ill. 2 : Ce détail de la Carte de la châtellenie de Boudry de 1630, par Josué Perret-Gentil-dit-Maillard, indique « Le Chemin des Trax » en provenance de Bevaix et se dirigeant sur « Pont a Reuse ». C'est une des nombreuses occurrences de cet « étraz ». Archives d'Etat de Neuchâtel, dans : Musée neuchâtelois 1933.

ont été retrouvées. Pour l'époque du bronze final européen, la moitié des pirogues recensées proviennent de la région des Trois-Lacs, témoignant de l'utilisation de la voie lacustre. Comme le transport par eau était considérablement meilleur marché que par voie de terre, les lacs et les fleuves ont continué durant l'antiquité à jouer un rôle essentiel dans les communications. Des inscriptions romaines à Genève, Lausanne-Vidy et Avenches attestent l'existence de corporations de bateliers sur le Rhône, le lac Léman et l'Aar. Il existait une liaison par bateaux entre le lac de Neuchâtel et le lac de Morat par la Broye, qui conduisait à Avenches ; vers le nord, la Thielle permettait de rejoindre le lac de Bienne et de continuer par l'Aar jusqu'au Rhin. Des restes de barques gallo-romaines, découvertes à Yverdon et près de Bevaix, confirment l'utilisation commerciale du lac durant les deux premiers siècles de notre ère. On a pu établir par dendrochronologie que la barque de Bevaix, repérée en 1970, fut construite en 182 après J.-C. Au Moyen Âge, la voie lacustre constitue un atout incontestable pour la région, par ses liaisons fluviales avec les autres lacs subjurassiens. La ville de Neuchâtel, le « Novum castellum » cité en 1011, a visiblement été fondée pour surveiller le trafic sur ce précieux itinéraire.

voie de communication de la région, et le restera jusqu'à l'avènement du chemin de fer. Avec ses voisins le lac de Morat et le lac de Bienne, auxquels il est relié par la Broye et la Thielle, il forme un vaste ensemble navigable depuis les temps préhistoriques. Des pirogues monoxyles appartenant aux premiers lacustres et datant du 39^e siècle avant notre ère

La route du sel neuchâteloise

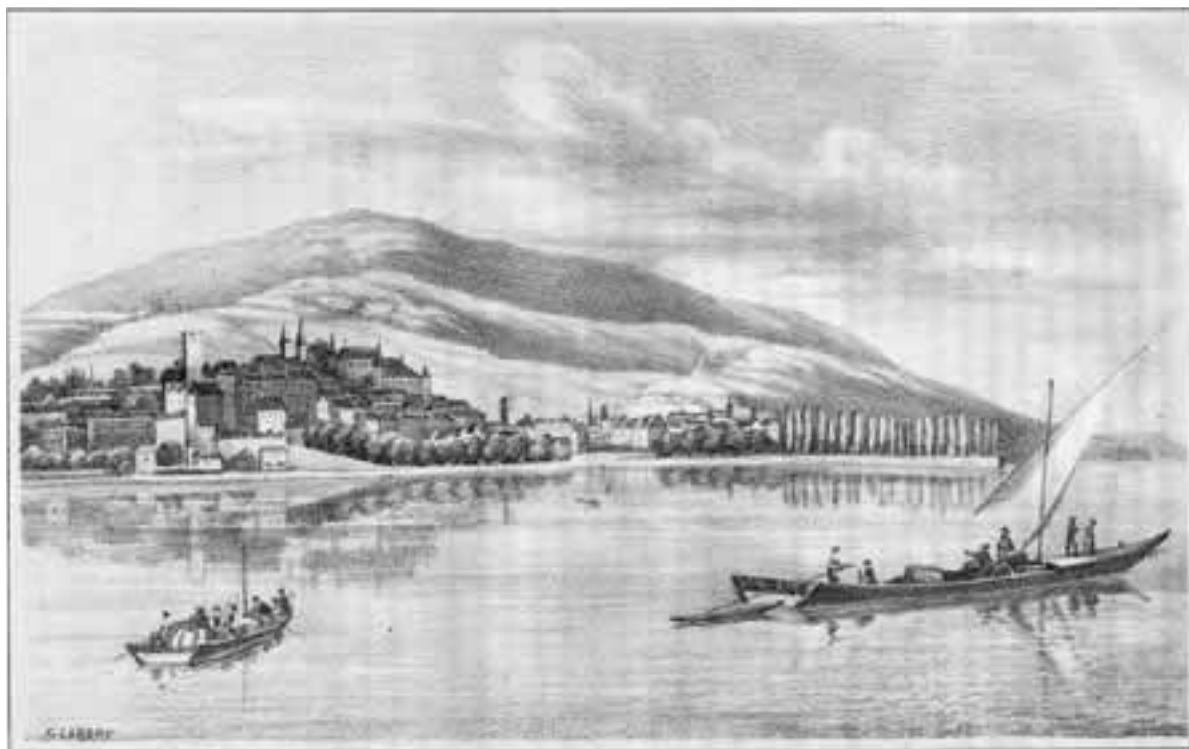
La voie lacustre était doublée par une voie terrestre suivant les rives, malcommode et souvent en piteux état à cause d'un terrain particulièrement difficile. En raison de la situation excentrée de Neuchâtel, cet axe souffre aussi de la concurrence des grandes routes du plateau tendues entre Genève et Berne.

Dans la hiérarchie des voies de la principauté, la toute première place revient sans nul doute à la route de France par le Val-de-Travers. Depuis le Moyen Âge au moins, elle est un maillon important d'une grande liaison entre le plateau suisse et les plaines de la Saône. Les seigneurs de Neuchâtel y assoient leur domination et, dès la fin du XIII^e siècle, concluent des traités d'alliance et de bourgeoisie avec Fribourg, Soleure et Berne. Le puissant canton de Berne accorde une importance particulière à cet itinéraire, au fur et à mesure que se développent ses relations commerciales et diplomatiques avec le royaume de France. La diagonale Val-de-Travers – pont de Thielle par Neuchâtel est en effet la route la plus courte pour les marchands de draps et autres négociants se rendant à Berne depuis la Franche-Comté. On y transporte aussi le blé et surtout le sel des mines de Salins, à destination de Berne et de Fribourg, un trafic fort lucratif pour les seigneurs de Neuchâtel qui possèdent le péage du Val-de-Travers. La route de France doit cependant faire face à la concurrence d'autres itinéraires, tels la route du col de Jougne, dont Jean de Chalon a su faire une entreprise commerciale rentable.

Longtemps, les comtes de Neuchâtel n'ont pas su réaliser le potentiel de leur grande route. Son entretien est dit exécrable, et la sécurité du trafic n'y est nullement assurée. Au XV^e siècle, la situation change. Berne, qui comprend l'intérêt de la voie du Val-de-Travers pour se relier aux pays bourguignons, fait pression pour que Neuchâtel modère ses appétits douaniers et assure la sécurité des marchands. Brusquement, cette route somnolente s'ouvre au grand trafic. Celui-ci se maintient aux siècles suivants, faisant de la route de France la principale voie commerciale de la principauté.

De nombreux obstacles à surmonter

Cet axe transversal privilégié, désigné parfois sous le nom de « Trouée de Bourgogne », possède deux passages particulièrement ardu, à la Clusette et à la Tour Bayard, dont les vicissitudes illustrent parfaitement les problèmes qu'avait à affronter le pouvoir pour garder ouvertes ses routes carrossables. A La Clusette, à l'entrée du Val-de-Travers, le grand chemin passe sous un imposant rocher,



dont la structure géologique fragile représente une menace constante pour le voyageur. Les réparations fréquentes occasionnent des frais considérables : il faut installer des barrières ou parapets pour empêcher les chevaux de sombrer dans le précipice, soutenir le chemin avec un mur. Lors de travaux d'envergure effectués à la fin du XVIII^e siècle, un chemin de remplacement est établi, car on ne veut pas interrompre le trafic, de toute première importance pour les caisses de la principauté. En 1816, un dernier éboulement ensevelit la route, rendant inévitable l'établissement d'un nouveau tracé. Le tracé aban-

donné subsiste en partie à Noiraigue, où l'on peut se faire une idée de ce qu'était jadis une grande voie commerciale (ill. 4). La nouvelle route de la Clusette est à son tour détrônée par un tunnel en 1975. Plus loin sur la route, entre Saint-Sulpice et le vallon des Verrières, le passage de la Chaîne a suscité bien des récits. Il est gardé par la Tour Bayard, aujourd'hui disparue, dont la légende prétend qu'elle a été construite par Jules César. Une chaîne fer-

Ill. 3 : Le lac de Neuchâtel vers 1890, d'après F.-W. Moritz. A cette date, la voie d'eau a déjà été supplantée par le chemin de fer. Le transport de marchandises cède la place aux déplacements touristiques. Dans : Musée neuchâtelois 1909.



rait autrefois le défilé à l'ouest du cirque de Saint-Sulpice. Au moment des guerres de Bourgogne, l'avant-garde de Charles le Téméraire a cherché, sans succès, à en forcer le passage. Au XIX^e siècle, la découverte d'un pavage a fait de cette route une

Ill. 4 : A Noiraigue, on peut encore suivre sur quelques centaines de mètres le tracé en usage jusqu'à la fin du XVIII^e siècle. La vieille route possède une atmosphère pleine de charme, qui doit beaucoup à sa riche substance historique : profil en creux, murets de pierre sèche, arborisation, parcours souple.



Ill. 5 : Le tunnel de la Roche Percée a donné lieu à maintes représentations spectaculaires. Cette vue de 1840 due à Welter, tirée de l'ouvrage intitulé « Album neuchâtelois », est une véritable mise en scène du paysage, où la route joue le premier rôle.

voie romaine, mais aucune autre trouvaille n'est venue corroborer l'antiquité du passage. Enfin, on raconte que la gorge était jadis gardée par un serpent monstrueux, la Vuivra, qui semait la désolation dans la région, jusqu'à ce que le vaillant Sulpy Raymond le terrasse. Depuis 1838, le tunnel de la Roche Percée à Saint-Sulpice, qui a remplacé la séculaire route de la Chaîne devenue trop ardue pour des véhicules de plus en plus lourds, s'offre aux représentations les plus romantiques (ill. 5).

Le Locle et La Chaux-de-Fonds, nouvelles centralités

La « route de France par Morteau » et la « route de Bâle par le ci-devant Ergué » complètent la liste des cinq grandes routes seigneuriales de la principauté. Elles témoignent toutes deux de relations très anciennes, d'une part avec Besançon et la Franche-Comté, à une époque où les relations transjuranes étaient beaucoup plus intenses, d'autre part avec l'Evêché de Bâle, avec lequel Neuchâtel a toujours entretenu des relations de proche voisinage, parfois conflictuelles. Elles appartiennent toutes deux à cette catégorie de voies progressivement déclassées, au fur et à mesure de la réorientation du réseau neuchâtelois vers le plateau suisse. Surtout, elles ont été détrônées par la montée en puissance des villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds, et la construction des routes des Montagnes.

La colonisation des Montagnes de Valangin s'est étendue sur plusieurs siècles, avec des ralentissements et des accélérations, des environs de l'an 1100 jusque vers la fin du XVI^e siècle. Au XVII^e siècle, l'artisanat permet d'oc-

cuper une population en forte augmentation. Les armuriers, fabricants de pendules puis de montres, maîtres d'état divers, meuniers installant les moulins souterrains du Col-des-Roches assurent la prospérité de l'endroit. La dentellerie, très importante, est bientôt relayée par l'horlogerie et ses branches annexes, qui font la fortune du Locle et qui sont industrialisées à la fin du XIX^e siècle. La région de La Chaux-de-Fonds, pour sa part, est colonisée plus tardivement, de façon saisonnière dès le milieu du XIV^e siècle, de façon permanente au siècle suivant. Le hameau se développe au carrefour de chemins toujours plus fréquentés par le trafic entre Neuchâtel, la Franche-Comté et l'Evêché de Bâle. La guerre de Trente Ans (1618–1648) aurait, semble-t-il, favorisé la croissance de la localité qui bénéficie d'une position géographique propice au commerce. La Chaux-de-Fonds se développe jusqu'à devenir un bourg industriel et commerçant qui dépend du trafic commercial pour son approvisionnement et pour l'écoulement de sa production de montres, pendules et dentelles.

De nouvelles priorités...

Au XVIII^e siècle, tant Le Locle que La Chaux-de-Fonds ont acquis une importance économique et développé une ambition à la hauteur de leur prospérité économique. Celle-ci ne se traduit pas dans le réseau routier, et les deux villes ne sont reliées à la capitale et aux régions voisines que par de méchants chemins, indignes d'elles. Elles revendiquent avec toujours plus de fermeté une amélioration des communications dans les Montagnes. Si le Conseil d'Etat se montre finalement prêt à améliorer les communications entre les Montagnes et le Littoral, il refuse en revanche à plusieurs reprises d'établir de nouvelles relations avec la France. Celles-ci pourraient en effet détourner le commerce de transit du Val-de-Travers et surtout favoriser l'entrée des vins français. Le poids des intérêts économiques des propriétaires de vignes du Littoral, parmi lesquels on compte beaucoup de membres du Conseil d'Etat, pèse longtemps très lourd dans la politique des transports neuchâteloise.

Sous le premier régime prussien, des études seront menées pour améliorer les liaisons avec Le Locle et avec La Chaux-de-Fonds, mais n'aboutissent pas. Les quelques interventions de la seconde moitié du XVIII^e siècle sont effectuées dans le but d'encourager le commerce du Littoral, notamment l'exportation de vin : on ouvre une route entre Neuchâtel et Lignières, on améliore la route des Bugnenets vers l'Evêché de Bâle, notamment entre Neuchâtel et Valangin.

...pour une politique routière moderne

Il faudra attendre le régime Berthier pour que le problème des liaisons avec les Montagnes devienne la priorité d'une politique routière dynamique, dans la meilleure tradition des Ponts et Chaussées français. A la volonté stratégique s'ajoutent des considérations économiques. Le gouverneur Lespérut a constaté que l'absence de grandes routes pour relier Le Locle et La Chaux-de-Fonds à Neuchâtel présente de nombreux inconvénients : « Une mesure de pommes de terre valant 15 sols au chef-lieu coûte le double après son transport aux Montagnes dont les habitants, loin d'acheter le vin du Vignoble, le font venir de France. » La décision de construire deux nouvelles routes, celle de la Vue-des-Alpes et celle de La Tourne, marque un tournant dans l'histoire routière de Neuchâtel. Cette redistribution des cartes à l'échelle de la principauté signale le déclin de l'itinéraire du Val-de-Travers, prépondérant durant tout l'Ancien Régime et définit les grandes lignes du réseau routier actuel.

Délicieusement vertigineuse

La nouvelle route de La Tourne établie entre 1807 et 1813 reprend en partie le tracé de l'ancien chemin de Morteau, en l'améliorant considérablement et, surtout, en l'infléchissant durablement en direction du Locle. On étudie plusieurs tracés, pour finalement adopter un parcours qui évite La Sagne et passe par Les Ponts et Les Joux de la ville de Neuchâtel, avec la possibilité d'un embranchement en direction de Morteau. En 1812, Depping, un Allemand de Westphalie qui se rend de Neuchâtel au Locle en char à banc, ne cache pas son admiration devant l'œuvre accomplie : « Après avoir longé quelques forêts de pins, nous vîmes en face de nous un rocher très escarpé, élevé d'environ huit cents pieds. Dans une heure, me dit le cocher, nous serons auprès de ces pins, sur la cime. Je crus qu'il plaisantait ; cependant, en approchant, on découvrait un chemin qui montait en zig-zag, du vallon au haut du rocher. C'est un des plus beaux ouvrages qu'on ait fait dans ce genre pendant le dernier siècle, et il est



étonnant qu'une province aussi petite que celle de Neuchâtel ait pu l'exécuter. [...] Les derniers travaux sont de 1810. Le chemin est large et parfaitement uni. D'un côté il est bordé par le roc que l'on a taillé comme un mur, et de l'autre par un précipice qui devient plus effroyable à mesure que l'on monte. Des tiges de pins s'y élancent de diverses hauteurs. Pour en diminuer le danger, on a posé sur le bord du chemin, à de petites distances, de grosses pierres ; mais cette précaution ne me semble pas suffisante ; avec des chevaux fringans on courrait encore de grands risques dans cette montée ; puisque la pierre abondait, il aurait fallu en faire un mur à hauteur d'appui. »

Un engagement collectif

Entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, le chemin a été amélioré jusqu'à Valangin, grâce à la réfection de la route de l'Evêché de Bâle. Au-delà de Valangin, des études ont été entreprises, des plans et des devis établis, mais le projet tourne court en 1805, quand le gouvernement es-

time ne pas avoir les moyens d'assumer financièrement ces travaux et se contente de réparations. En 1806,

time ne pas avoir les moyens d'assumer financièrement ces travaux et se contente de réparations. En 1806,

time ne pas avoir les moyens d'assumer financièrement ces travaux et se contente de réparations. En 1806,



Ill. 8: Le tunnel du Col des Roches, qui offre un passage direct entre Le Locle et Morteau, incarne la modernité routière, où on n'hésite pas à investir dans un ouvrage très coûteux pour faciliter les communications. Dessin de Frédéric Huguenin-Lassauguette, vers 1890.



le gouvernement du maréchal Berthier remet la machine en marche. La Chaux-de-Fonds se montre particulièrement enthousiaste, offrant 20 300 livres, environ 680 journées de voitures et 381 journées de manœuvres, et renonçant à toute indemnité. Le tracé officiel, établi par l'ingénieur Bocquillon sous l'Ancien Régime, est contesté. Les habitants de Boudevilliers, soutenus par ceux des Hauts-Geneveys, présentent deux projets de tracés alternatifs, l'un par la Jonchère, l'autre par Malvilliers, plus court que le projet officiel par la Borcarderie. Les avantages du tracé par l'ouest, par Boudevilliers et Malvilliers, sont admis, et il est adopté. La construction de la route de La Chaux-de-Fonds débute durant l'été 1807 et est achevée au cours de l'année 1809 (ill. 7). Entre Valangin et La Chaux-de-Fonds, l'ancien «chemin de Boinod» et la route de la Vue-des-Alpes coexistent sur quelques tronçons, offrant une intéressante comparaison. En 1879, l'ingénieur Guillaume de Pury décrit les limites de cette grande route construite «dans les vingt premières années de ce siècle avec les pentes et rampes en usage à cette époque, soit environ 12 cm. par mètre.» C'est que les normes et la technique ont considérablement évolué : «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.» Néanmoins, comme le souligne très justement l'historien Jean Courvoisier, tant pour la route de La Chaux-de-Fonds que pour celle du Locle, «le travail et les dépenses se révélèrent durables puisque, pendant près de cent trente ans, deux nouvelles voies de circulation suffirent au trafic, sans rectifications notables.»

Des obstacles physiques et politiques

Il faut ajouter à l'actif du régime Berthier la construction du pont Alexandre à Serrières, qui améliore considérablement les conditions de circulation sur la route du lac. Toutes ces réalisations ont certes révolutionné les liaisons internes à Neuchâtel, mais les relations avec l'extérieur restent insatisfaisantes aux yeux des Montagnes, car le Conseil d'Etat refuse toujours d'ouvrir de nouvelles routes vers la France.

En 1780 déjà, les habitants du Locle et de La Chaux-de-Fonds ont fait le projet d'un axe de transit Morteau – Le Locle – La Chaux-de-Fonds se prolongeant dans le vallon de Saint-Imier, en direction de Bienne et de Bâle. Le Locle, notamment, ne dispose que de très mauvaises routes en direction de Morteau, par Les Brenets, qui doivent traverser un terrain particulièrement difficile. Aujourd'hui, on peut distinguer jusqu'à quatre tracés différents qui gravissent la montagne des Monts au sud-ouest du Locle, franchissent la combe de Monterban pour redescendre vers les Brenets. Ils témoignent d'une volonté jamais démentie d'améliorer les relations.

Après s'être résigné des siècles durant à grimper par-dessus les rochers, on entreprend au XIX^e siècle de les creuser. Les ingénieurs rivalisent d'audace pour construire des routes au tracé à la fois confortable et le plus direct possible. A cet égard, l'entreprise la plus célèbre dans le canton est sans nul doute le percement du Col des Roches au Locle (ill. 8). Depuis le milieu du XVIII^e siècle, l'idée d'ouvrir une galerie à cet endroit a lentement fait son chemin. Lorsque l'ouvrage est inauguré, en 1850, il ne rencontre malheureusement pas l'écho escompté : les

événements politiques, à Neuchâtel et dans l'ensemble de la Suisse, tout comme le chemin de fer, lui font une concurrence inattendue. Il reste que ce passage améliore durablement les communications ; quelques années plus tard, il est complété par la galerie et tunnel de la Rancônnière qui offre des ouvertures spectaculaires sur le paysage.

Un chef-d'œuvre d'ingénieur

La route des Côtes du Doubs est pour sa part la version la plus moderne d'un très ancien cheminement entre Neuchâtel et la rive française du Doubs, à Maîche. La « via de Maches », connue plus tard sous le nom de « chemin de Blancheroche », est citée en 1401 déjà, avant même la fondation de La Chaux-de-Fonds. Malgré sa très forte déclivité, le chemin est considéré comme carrossable au XVIII^e siècle.

Dès 1870, on étudie un ambitieux projet pour une route internationale dans les Côtes du Doubs, avec une largeur de 5 m, une pente maximum de 9 % et un pont sur le Doubs. Construite entre 1873 et 1893, cette route est, avec ses courbes audacieuses, ses tunnels et ses murs de soutènement, un exemple achevé de route d'ingénieur du XIX^e siècle. Elle ne pourra toutefois jamais jouer le rôle international auquel elle était destinée, d'une part parce que la route du Col des Roches offre une alternative plus traditionnelle, d'autre part parce que la guerre de 1914–1918, en fermant les frontières, a porté un coup durable aux échanges avec la France.

Un réseau qui s'étoffe

Au cours du XIX^e siècle, on se préoccupe de doter l'ensemble du canton de routes carrossables. Les localités, comme Chézard et Fontaines ou encore La Côte-aux-Fées, sont reliées aux grandes routes cantonales, puis on établit des routes entre vallées pour desservir l'ensemble des districts. En 1810, une voie moderne rallie La Sagne depuis la route de la Vue-des-Alpes. La liaison carrossable entre Les Verrières, La Brévine et Le Locle date de 1827 ; elle est bientôt suivie par la route de Rosières, entre le Val-de-Travers et la vallée des Ponts (1828–1830). La route entre Buttes et Sainte-Croix est inaugurée en 1843, négociant avec élégance le passage des Gorges de Noirvaux (ill. 9). Ces routes étaient parcourues par de nombreuses voitures postales. En 1848, quand les postes furent reprises par la Confédération, Neuchâtel comptait parmi les cantons les mieux équipés de Suisse, avec 51 bureaux ou dépôts postaux et 17 courses officielles de messageries.

Un nouvel acteur des communications

Comme partout ailleurs en Suisse et en Europe, le réseau routier neuchâtelois doit s'adapter au chemin de fer. En 1859, l'ouverture d'une ligne ferroviaire entre La Neuveville et Yverdon porte ombrage à la nouvelle route entre Neuchâtel et La Neuveville de 1836, prolongée le long de la rive nord du lac de Bièvre. Les lignes du Jura-Industriel et du Franco-Suisse sont inaugurées en 1860, bientôt suivies par la voie des Convers vers le vallon de Saint-Imier. Le Régional du Val-de-Travers est mis en exploitation en 1883, la ligne La Chaux-de-Fonds–Les Ponts-de-Martel ouverte en 1889, le Régional des Brenets en 1890, la ligne La Chaux-de-Fonds–Saignelégier en 1892. La même année, le chemin de fer à voie étroite entre Neuchâtel, Cortaillod et Boudry double la ligne ferroviaire du pied du Jura, trop éloignée des villages. En 1902, ce ne sont pas moins de 26 km de voies étroites qui rayonnent à partir de la capitale. Des routes sont construites pour relier les localités les plus éloignées aux gares. Ainsi, La Brévine rejoint les gares de Boveresse et de Couvet par une belle route de 13 km, inaugurée en 1877.

Une prise en charge moderne

Au cours du XIX^e siècle se met en place une administration routière capable de garantir non seulement une construction dans les règles de l'art mais aussi et surtout un entretien régulier et constant des voies, essentiel pour préserver un réseau routier digne de ce nom. Les moyens sont mis en place progressivement. En 1816, on crée l'office d'ingénieur des Ponts et Chaussées. Les corvées pour l'entretien des grandes routes sont supprimées à la fin des années 1830 et on désigne des cantonniers pour s'en occuper, sur les axes principaux tout d'abord, puis sur les routes secondaires. Des budgets spécifiques sont attribués à la construction et à l'entretien de la voirie. En 1849, Neuchâtel, comme la plupart des cantons suisses, adopte une Loi sur les routes et voies publiques, qui organise les routes cantonales en trois classes selon leur largeur (7,2 m, 5,4 m et 4,8 m). Celles-ci sont prises en charge par l'Etat, les communes assumant les coûts des routes communales. Dans la première moitié du XX^e siècle, on poursuit les efforts de modernisation, tout en confirmant les choix du siècle précédent : la route du lac demeure de première importance avec celle de la Vue-des-Alpes et la diagonale du Val-de-Travers. Le réseau routier du Val-de-Ruz tout comme la route de La Tourne restent secondaires.



Ill. 9 : Dans cette représentation de la route des Gorges de Noirvaux, l'artiste rend admirablement la tension qui existe entre la puissance de la nature et le geste volontaire de l'ingénieur. Dessin de Georges Calame, vers 1840.

Les exigences de l'automobile

Après 1945 débute l'adaptation du réseau au trafic automobile, avec la route des Falaises et la liaison Areuse–Boudry, votés en 1948, le viaduc de Boudry en 1954, la « pénétrante » et le tunnel de la Clusette

entre 1956 et 1975, sans oublier l'évitement de Valangin terminé en 1975, après l'effondrement d'un premier pont en 1973. La traversée de Neuchâtel par des tunnels est décidée en 1973 et inaugurée en 1993. De source de richesses pour les localités traversées, la route est devenue une nuisance à éviter, à enterrer, avec des coûts financiers et paysagers parfois très élevés. Le canton est raccordé tardivement au réseau autoroutier : le premier tronçon entre Saint-Blaise et Thielle est inauguré en 1973, la jonction par la N5 avec Yverdon est en chantier, la liaison directe avec la N1 à travers le Seeland est encore à réaliser. Le tunnel sous la Vue-des-Alpes est inauguré en 1994.

L'histoire des voies de communication du canton de Neuchâtel multiplie les perspectives. Elle reflète l'effort, inégal, accompli par des générations successives pour circuler dans un contexte géographique difficile. Elle illustre les relations avec les puissances voisines, France et Berne, et les rapports de force intérieurs, entre le Bas et le

Haut. Elle nous indique combien la perception d'un territoire peut évoluer au cours des siècles. Enfin, elle nous offre un regard original sur une dimension particulière du paysage.

Bibliographie

- Jean Courvoisier*, Les routes neuchâteloises au XIX^e siècle avant les chemins de fer, dans : Musée neuchâtelois 1957.
- Jean Courvoisier*, Le maréchal Berthier et sa principauté de Neuchâtel (1806–1814), Neuchâtel, 1959.
- Jean Courvoisier*, La route des Côtes-du-Doubs et les ponts de Biaufond et de La Rasse, dans : Musée neuchâtelois 1985.
- G. B. Depping*, Voyage de Paris à Neuchâtel en Suisse fait dans l'automne de 1812, Paris, 1813.
- Guillaume de Pury*, Observations complémentaires sur l'article « Etat des routes », dans : Musée neuchâtelois 1867.
- Guillaume de Pury*, L'activité neuchâteloise dans le domaine de la construction, dans : Musée neuchâtelois 1879.
- Louis Guillaume*, Etat des routes dans le pays de Neuchâtel au commencement de ce siècle (1800–1812), dans : Musée neuchâtelois 1867.
- Histoire du Pays de Neuchâtel*, publiée sous les auspices de la Société d'histoire et d'archéologie du canton de Neuchâtel, Hauterive, t. 1–3, 1989–1993.
- Routes neuchâteloises*, ouvrage réalisé sous la direction d'Arthur Grandjean, Hauterive, 1995.

De bucoliques sentiers à vaches

Entre la Montagne de Cernier et la Montagne de Chézard se trouve un réseau pastoral de chemins construits largement épargné par la modernisation et les remembrements parcellaires. Il s'agit là d'un véritable trésor méconnu, très riche du point de vue morphologique, caractérisé par un accompagnement de murs de pierre sèche richement arborés. Destinés à canaliser le déplacement des troupeaux, ces chemins remplissent aujourd'hui encore leur fonction.

On rencontre ce type de voies ailleurs dans le canton de Neuchâtel ou dans l'arc jurassien, mais la qualité et l'ampleur de ce réseau en font un ensemble tout à la fois exemplaire et exceptionnel. En effet, entre 1030 et 1250 m d'altitude, ce ne sont pas moins de dix kilomètres de sentiers pour vaches qui se déploient sur les hauteurs des communes de Cernier et de Chézard. Le réseau pastoral témoigne du rôle de l'élevage dans l'économie locale, une activité autrefois primordiale.

La levée effectuée par Frédéric-Samuel Ostervald entre 1838 et 1845 (ill. 2) indique très clairement le parcours du réseau qui débute à la « Montagne de Cernier », peu avant la « Charrière des Thôles », croise la « Charrière des Fuchettes » et poursuit jusqu'à « Pré Batterau » à travers les « Montagnes de Chézard et St.-Martin ». Au-delà de « Pré Batterau », jusqu'à « le Puteret », dans le « Quartier de la Blanche herbe », le tracé existe mais avec une définition nettement moins importante. Quelques décennies plus tard, sur l'Atlas topographique de la Suisse de 1874-1875, la représentation du réseau est devenue discontinue, certains tronçons ont même disparu de la carte. Encore plus près de nous, sur la Carte nationale du Val de Ruz, dans son édition de 1994, une grande partie du réseau n'existe plus en tant que cheminement, mais il subsiste sous la forme d'alignements d'arbres. La cohérence du réseau a disparu au niveau de la cartographie actuelle. Certains de ses chemins, aujourd'hui abandonnés, ne sont plus relevés ou ne sont considérés que comme des limites de pâturages.

De fait, si le relevé d'Ostervald est le plus fidèle, aucune carte ne rend véritablement compte de l'ampleur et de la complexité de cet ensemble. Le relevé de terrain IVS reproduit ici (ill. 3) n'est probablement pas non plus exhaustif, dans la mesure où certaines portions de

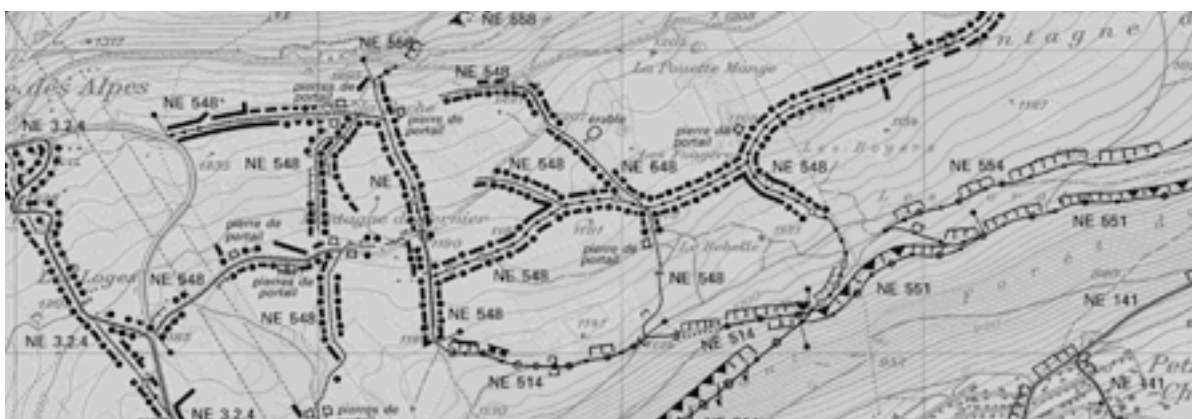
chemins se sont fondues dans le paysage, mais il s'attache à donner l'image la plus exacte possible de ce remarquable héritage de l'économie pastorale traditionnelle des Montagnes Neuchâteloises.

Les informations du terrain

Le réseau est structuré par la topographie, avec deux types de chemins, comme le montre la carte d'Ostervald. Les premiers ont une orientation ouest-est qui suit les courbes de niveau ; ils possèdent une largeur entre les murs et les arbres de 3 m en moyenne. Seule exception à la règle, le long chemin allant de la Montagne de Cernier à Puteret, qui forme le lien avec le reste du réseau, possède en début de parcours une largeur supérieure à 10 m (ill. 1). Les chemins du second type sont orientés sud-nord et gravissent la montagne. Les plus amples, dé-

Ill. 1 : Le départ du chemin de la Montagne de Cernier à Puteret





Ill. 2 (en haut) : Sur ce détail de la carte d'Ostervald (1838–1845), la Charrière des Thôles et la Charrière des Fuchettes sont parfaitement représentées.

Ill. 3 (en bas) : Extrait de la carte de terrain IVS représentant une partie du réseau (NE 548). Pour la légende de la carte, se reporter à la dernière page.

signés comme charrières sur la carte d'Ostervald, ont une largeur tout à fait remarquable, variant de 10 à 20 m entre les murs arborés. Ils alternent avec d'autres chemins, moins nombreux, d'une largeur réduite de 3 à 5 m. L'ensemble des chemins est séparé des pâturages adjacents par des murs de pierre sèche arborés.

L'état du réseau est très variable d'un chemin à l'autre. Certains sont en bon état, quelques uns sont partiellement abandonnés, alors que d'autres, plus rares, sont vraiment impraticables car trop densément colonisés par la végétation. De même, les murs, uniquement constitués de pierre sèche, sont par endroits partiellement effondrés sous l'action des intempéries et des racines. Ailleurs, ils semblent défier le temps et se maintiennent dressés le long de la voie.

Débutant au point coté 1052, le chemin situé au sud des Vieux Prés mérite une mention particulière. Sur ses premiers cent mètres, il présente un profil en «U» défini de part et d'autre par des murs de soutènement de pierre sèche culminant à 1,5 m de hauteur. Ce tronçon est malheureusement abandonné car le couvert végétal est telle-

ment dense qu'il empêche tout cheminement à l'intérieur du profil.

Par ailleurs, le long des voies praticables, une petite ouverture de 60 cm environ dans le mur, formant un «Z», permet de pénétrer dans le pâturage. Cette chicane ingénieuse particulièrement étreinée autorise le passage des personnes tout en empêchant le bétail de sortir. Le plus souvent, le passage entre les murs ou les pâturages est matérialisé par des pierres de portail, pierres longitudinales, plus ou moins grandes et parfois taillées.

L'arborisation et la végétation sont omniprésentes. Les murs situés à l'ombre sont couverts de mousse, alors que ceux qui bénéficient de plus d'ensoleillement sont colonisés par différentes formations végétales. Les résineux et les feuillus sont représentés à part égale. Chez les premiers, ce sont surtout des épicéas et quelques rares sapins qui dominent, alors que les feuillus sont essentiellement des érables et quelques frênes. Beaucoup de ces arbres possèdent une taille respectable laissant supposer au minimum un siècle d'existence. D'ailleurs, le long du chemin goudronné qui mène des Fougères en direction de Sur la Roche, on trouve un érable monumental, couvert de mousse, qui se ramifie à 2 m au dessus du sol en



de multiples branches. Malheureusement, son état laisse présager une fin proche. Enfin, entre les grands arbres, on trouve différents buissons, noisetiers et autres arbustes à baies.

Le revêtement de la plupart de ces chemins est constitué de terre et d'herbacées. Certains tronçons utilisés par la circulation automobile ont néanmoins été goudronnés, notamment les chemins qui ont un trajet à plat. Ces derniers ont de surcroît parfois été élargis, avec la suppression des éléments de délimitation d'un côté de la voie. Sur les charrières, telles la Charrière des Thôles ou encore celle qui grimpe entre le Haut du Mont et Puteret, les murs de pierre sèche établis de part et d'autre de ces véritables avenues de 10 à 20 m de largeur ont été préservés, mais la perception du parcours traditionnel est perturbée par la présence d'un ruban d'asphalte de 3 à 5,5 m de large en leur milieu.

Les chemins créent le paysage

En définitive et avec les seules observations de terrain, on peut déduire aisément la fonction de ces chemins. En débarrassant les nombreuses pierres qui jonchaient les champs, les éleveurs ont constitué ce réseau pour faciliter les allées et venues du bétail. Ainsi, de la ferme au pâtu-

rage et d'un pâturage à l'autre, le bétail est canalisé entre les murs et les arbres. Grâce à ce dispositif, le berger n'a pas besoin de courir derrière ses bêtes pour les guider et il peut même se passer de l'aide d'un chien. Cette hypothèse est confirmée par quelques agriculteurs du lieu qui utilisent aujourd'hui encore ces chemins pour mener les bovins aux champs.

En plus de la valeur culturelle et du témoignage légué par des générations d'éleveurs, la valeur paysagère de cet ensemble est incontestable. Dans ce cas ce ne sont pas les chemins qui sont intégrés dans le paysage, mais bien le réseau qui crée le paysage. Les murs de pierre sèche arborés formant les limites de parcelles contribuent aussi à créer ce bocage neuchâtelois. La valeur écologique de ce maillage contribue largement au maintien de la biodiversité et offre un terrain idéal pour l'observation de la faune et de la flore locales.

Toute la beauté du site resplendit en automne. En cette saison, la couleur des feuillages contraste par beau temps avec le panorama qu'offrent les sommets alpins enneigés.

Ill. 4 (à gauche) : Invitation à la promenade entre un mur de pierre sèche partiellement effondré et une rangée d'arbres

Ill. 5 (à droite) : En hiver, le contraste de la lumière et l'absence de feuillage laissent entrevoir des perspectives harmonieuses.

Les chemins des Côtes du Doubs

Dans l'économie préindustrielle, la force hydraulique est la première source d'énergie mécanique, transformée par les moulins à eau. La puissance du Doubs, nettement supérieure à celle des autres cours d'eau de la région, a attiré des pionniers qui installèrent des moulins, des forges et des verreries au fond de cette profonde vallée. De ces établissements, il ne reste presque plus rien en dehors de quelques fondations, vestiges de barrages ou canaux de dérivation. Ce sont les chemins d'accès qui constituent aujourd'hui le plus bel héritage légué par les usiniers du Doubs.

Aux XII^e et XIII^e siècles, les ouvrages les plus répandus étaient les moulins à roue verticale, d'origine romaine. Au cours des siècles, les performances de ces installations ne cessent de s'accroître. Ainsi, à la fin du Moyen Âge, on réussit à transformer le mouvement circulaire en mouvement alternatif, augmentant la puissance des roues. Chaque communauté possède au moins un moulin et dans le pays de Neuchâtel, le manque d'eaux de surface ne semble pas avoir été un obstacle à leur développement. Le Seyon et l'Areuse concentrent de multiples rouages, et les moindres ruisseaux sont mis en valeur. On utilise aussi l'énergie de la chute des ruisseaux sur les flancs des emposieux ou à l'intérieur même des gouffres du Haut-Jura, comme aux très fameux moulins à grain souterrains du Col-des-Roches, près du Locle, en service dès 1653. Les Montagnes connaissent aussi les moulins à vent, à La Sagne ou dans la vallée de La Brévine, et les moulins à cheval, mûs par l'énergie animale. Les scieries installées sur les cours d'eau sont connues sous le nom de «raisses» ou «rasses», une appellation conservée dans de nombreux lieux-dits. D'autres moulins actionnent des battoirs à chanvre, à fruits, à tan, à graines oléagineuses (les «re-battes») ou encore des foules à battre le textile. Les forges à martinet se développent modestement à la fin du XVII^e siècle dans les Montagnes et ajoutent leur production en série limitée d'outils et d'ouvrages divers en fer à ceux fabriqués dans les forges non mécanisées.

Une pléthore de chemins d'accès

Le Doubs offre une formidable force motrice, mais ses rives sont d'un accès considérablement plus difficile que les autres rivières neuchâteloises. On ne parvenait au fond de cette vallée abrupte qu'à pied ou à mulet, par de multiples chemins d'accès ; de plus, les sentiers ne longeaient jamais très longtemps les berges avant de rencontrer un obstacle. Les pentes des versants français, jurassien ou neuchâtelois sont sillonnées par un nombre considérable de chemins muletiers tracés par les usiniers du Doubs. La typologie propre des chemins industriels du Doubs permet de les classer en deux catégories.



Ill. 1 : Le long des ces grandes falaises, le chemin de Blancheroche emprunte un des niveaux d'érosion de la rivière.



Dans la première catégorie, les sentiers s'inscrivent dans les couloirs naturels formés par les combes raides, avec un cheminement en zigzags. Le chemin de la Combe de La Sombaille en est un exemple remarquable : dans les passages particulièrement escarpés ou étriqués, il a conservé de discrets éléments de facture traditionnelle, comme des talus rocheux élargis et des marches taillées dans la pierre. Ce type de chemin rend l'accès à la rivière très direct, mais relativement peu commode car leurs pentes peuvent être très ardues. De plus, en période de

fortes pluies ou de dégel, arbres et blocs rocheux détachés dévalent les combes qui se muent alors en couloirs de déjection particulièrement dangereux.

La seconde catégorie de chemins possède un tracé en ligne droite accroché au versant de la vallée, qui utilise par endroits les différents niveaux d'érosion de la rivière, et qui ailleurs se taille des passages dans la falaise (ill. 1). Souvent

Ill. 2 : Ce passage en creux du chemin de Blancheroche, taillé dans le calcaire, possède une déclivité particulièrement importante. Pour éviter ce raidillon, un bref chemin de contournement a été construit quelques mètres en aval.

moins raide que les accès par les combes et peut-être moins dangereux, ce type de chemin nécessite cependant un aménagement plus conséquent. Le chemin de Blancheroche ou Belle Roche en est un bel exemple et aussi un cas particulier puisqu'il desservait non seulement l'usine du



Ill. 3 : De l'ancien moulin Delachaux, il ne subsiste que les fondations du bâtiment, une partie de l'écluse, du canal d'amenée ainsi que cette meule disposée le long du sentier.

Moulinet et les moulins de La Rasse, mais probablement aussi le bac qui transportait les voyageurs, leurs bêtes et leur bagages d'une rive à l'autre (ill. 2 et 3).

L'accès aux Moulins Calame, un chemin exemplaire

Le chemin étroit mais carrossable de la Côte des Moulins Calame est un témoignage véritablement spectaculaire de la détermination et de la ténacité des usiniers de cette époque. En 1766, Frédéric-Samuel Ostervald décrit ces installations situées aux Planchettes, « quatre moulins, une scie, une forge à martinets, deux battoirs et une huilerie » qui appartiennent à Moïse Perret-Gentil. Celui-ci a construit le chemin qui conduit à ses industries depuis le Dazenet et le Bois de Ban : « Le chemin qui conduisoit à ces moulins étant incommode et pénible M. Perret Gentil aidé de ses deux frères entreprit d'en établir un autre, d'une demi lieue de long sur la pente escarpée de la mon-

tagne qui aboutit à la rivière et au travers de plusieurs précipices. Il a fallu pour réussir, couper le roc dans un endroit à la hauteur de plus de 30 pieds et élever plusieurs terrasses afin de donner une largeur suffisante au chemin. On a peine à comprendre

comment trois particuliers ont pu exécuter une entreprise aussi hardie et aussi dispendieuse » (ill. 4). Ce passage impressionnant est précédé et suivi de hauts murs formés de gros bloc cubiques, qui soutiennent la partie aval du chemin au-dessus du vide. La fin du parcours est dominée par de grandes falaises blanches du Jurassique, culminant par endroits à plus de 20 m de hauteur. Les entrepreneurs étaient bien conscients qu'ils accomplissaient là une œuvre remarquable, en l'immortalisant par une inscription sculptée dans la roche : « Ce chemin a été fait par Abraham David et Moyse Perret Gentil Frères l'année 1726 » (ill. 5). Le chemin de la Côte des Moulins Calame constitue un magnifique et rare exemple de « chemin industriel » daté.



comment trois particuliers ont pu exécuter une entreprise aussi hardie et aussi dispendieuse » (ill. 4). Ce passage impressionnant est précédé et suivi de hauts murs formés de gros bloc cubiques, qui soutiennent la partie aval du chemin au-dessus du vide. La fin du parcours est dominée par de grandes falaises blanches du Jurassique, culminant par endroits à plus de 20 m de hauteur. Les entrepreneurs étaient bien conscients qu'ils accomplissaient là une œuvre remarquable, en l'immortalisant par une inscription sculptée dans la roche : « Ce chemin a été fait par Abraham David et Moyse Perret Gentil Frères l'année 1726 » (ill. 5). Le chemin de la Côte des Moulins Calame constitue un magnifique et rare exemple de « chemin industriel » daté.



La vie rude des usiniers

Les conditions de vie des usiniers du bord du Doubs n'étaient pas des plus faciles. Le travail était rude. De plus, faute de terrain plat, d'un sol fertile et d'ensoleillement, rares étaient les établissements disposant d'un petit lopin de terre pour cultiver quelques légumes. En période d'étiage, les rouages ne tournaient plus tandis que les crues souvent sévères menaçaient d'emporter les écluses et les canaux d'amenée d'eau. L'entretien indispensable des chemins était également une tâche ardue. Les tempêtes et les éboulements étaient particulièrement redoutés car ils compromettaient l'approvisionnement en matière première tout comme le réacheminement du produit transformé. La dense forêt occupant les flancs de la vallée était intensivement exploitée pour les besoins des forges et surtout pour les verreries. La coupe rase souvent pratiquée fragilisait les versants, et c'est peut-être la raison pour laquelle aucune concession pour une verrerie ne fut octroyée sur la rive neuchâteloise. Autour de 1660, on y comptait huit moulins et deux scieries. A l'apogée, autour de 1750, il y avait huit moulins, trois scieries et cinq forges à martinet. A partir de 1860, l'avènement de la machine à vapeur signifie le déclin des usines du bord du Doubs. Cette révolution technique permet désormais aux industries de s'éloigner des cours d'eau pour s'établir à proximité des agglomérations et des voies de communication ferroviaires et routières.

Les industries du Doubs, handicapées de surcroît par des chemins d'accès difficiles, cessent presque toutes leur activité dans le dernier quart du siècle. Le Moulin Calame incendié en 1885 et non reconstruit sera, semble-t-il, le dernier moulin à fonctionner avec l'eau du Doubs entre les Brenets et Biaufond. En 1900, sur le sol neuchâtelois ne subsistent que trois scieries et deux laminoirs. Parallèlement à ce déclin, la fin du XIX^e siècle est aussi une véritable période de mutation pour la vallée du Doubs : en 1898 le premier barrage hydroélectrique s'implante à la Goule, alors que le tourisme naissant apporte de nouvelles perspectives économiques.

La vallée du Doubs en devenir

Les roues ont cédé la place aux turbines. Les murs des barrages actuels, comme celui du Châtelot, sont sans comparaison avec les écluses construites par les usiniers. Quelques discrètes routes d'accès ainsi qu'un funiculaire ont été construits pour permettre aux ouvriers de se rendre rapidement des Planchettes à l'usine électrique du Châtelot. Aujourd'hui cependant, le Doubs n'est plus uniquement un pourvoyeur d'énergie, il possède aussi un



pouvoir attractif capital pour le tourisme. Depuis 1900, la Société des sentiers du Doubs s'occupe bénévolement de maintenir et d'entretenir les sentiers légués par les usiniers des temps anciens. Ceux-ci seraient certainement bien étonnés de voir que les chemins qu'ils ont établis au prix d'efforts parfois considérables ont aujourd'hui une vocation récréative (ill. 6).

L'ensemble des sentiers industriels du Doubs, inscrit dans un cadre à la valeur paysagère et culturelle unique, est une très belle illustration des rapports multiples que l'homme entretient avec la nature. Il a tout sa place dans un futur parc naturel régional de la vallée du Doubs, sur le modèle français, dont l'opportunité alimente actuellement des débats nourris.

Ill. 6 : Ce sentier particulièrement raide remonte le long des falaises en direction du Bois de Ban.

Bibliographie

Rapport du groupe de travail « Doubs », Vallée du Doubs, 1993.
Raoul Cop, Moulins oubliés du Haut Jura neuchâtelois, La Chaux-de-Fonds, 1987.

Les sentiers d'agrément

Des chemins pour s'offrir le spectacle de la nature

Dans le réseau des voies de communication historiques du canton, les sentiers d'agrément forment une catégorie à part, en raison même de leur fonction, essentiellement récréative. L'aménagement de chemins pour le délasserment est une initiative relativement récente, qui participe d'une relation nouvelle à la nature. A travers ses promenades et rêveries solitaires, Jean-Jacques Rousseau a contribué de façon décisive à transformer un environnement jusque là familier et ordinaire, en objet de séduction et de contemplation, en paysage. Avec Rousseau naît la nature romantique, libre et parfois violente, à l'opposé de la nature maîtrisée par l'intervention de l'homme, dont les allées de Colombier sont un exemple à la fois simple et spectaculaire.

Entre le château de Colombier et les rives du lac de Neuchâtel, quatre allées larges et rectilignes, bordées de grands arbres, orientent le regard du promeneur, ouvrant des perspectives magnifiques. L'origine de la promenade remonte à 1657 et à un séjour que fit Henri II de Longueville à Colombier. Lors de cette visite, les communes de Colombier et de la Côte, qui devaient des sommes considérables à l'Etat pour avoir eu l'imprudence de cautionner le trésorier Mouchet, supplièrent le prince de remettre une partie de leur dette. Le prince accéda à ce vœu, à condition qu'ils plantent trois grandes allées de beaux et bons arbres, ajoutant que son procureur général leur donnerait quittance de la dette dès qu'il pourrait l'écrire à l'ombre de ces arbres. Au cours du XVIII^e siècle, l'entretien des allées, confié à la commune de Colombier, a été souvent négligé et beaucoup d'arbres furent abattus par des individus mal intentionnés. Les choses s'améliorèrent à la fin du siècle, mais les marronniers de l'allée du même nom périclitèrent et durent être remplacés par des ormes, des tilleuls, des érables et des frênes.

Ill. 1 : Même sans leur feuillage, les arbres de la double allée des Bourbakis forment une voûte qui oriente le regard sur le lac.

Perspectives et points de fuite pour une promenade rectangulaire

La promenade de Colombier est composée d'allées doubles, particulièrement imposantes. L'allée des Bourbakis, par exemple, est une véritable avenue large de 15 m à laquelle il faut rajouter 3 m de part et d'autre pour la double rangée. Son revêtement naturel et ses arbres vénérables la rendent très agréable. Plus au sud, l'allée des





Marronniers, dont les grands arbres sont plus jeunes, a été asphaltée. Côté lac, l'allée des Peupliers se présente sous la forme d'une chaussée de 3 m de largeur, dont les talus qui dominent de 2 à 3 m le terrain voisin sont maintenus par les racines des peupliers délimitant son parcours. La carte de Frédéric-Samuel Ostervald, dressée avant la première correction des eaux du Jura, montre que cette allée en chaussée servait de digue pour relier les deux allées décrites plus haut. La quatrième allée, celle du Port, suit le premier mur d'enceinte du château, le long duquel la double rangée d'arbres persiste. Cette allée, ouverte au trafic, est nettement moins agréable que les trois autres, même si un grand espace a été réservé aux piétons.

La promenade de Colombier a été dessinée de façon à ménager des perspectives et à mettre en scène un cadre idyllique. Le terrain parfaitement plat de la plaine alluviale de la Basse Areuse s'offre magnifiquement à la mise en valeur de points de fuite, car aucun autre élément vertical ne vient au premier plan perturber le regard du promeneur. Les deux allées principales proposent deux visions très différentes selon la direction du regard. Dans un sens, les arbres constituent une lorgnette au bout de laquelle on peut admirer le château. Dans l'autre, l'allée théâtralise le paysage du lac, avec ses couleurs changeantes, ses aperçus de la rive opposée et, parfois, les sommets

alpins enneigés (ill. 1). Aujourd'hui coincée entre l'aérodrome, les installations sportives de Colombier, la route cantonale, la voie du tram et l'autoroute, qui brise les vues en direction du lac, cette superbe promenade ne peut malheureusement plus déployer comme jadis ses perspectives imprenables.

Très loin des perspectives géométriquement cadrées, la promenade rousseaussiste s'offre à l'exploration. La nature et ses phénomènes, grottes, cascades, rochers vertigineux, s'ouvrent aux sensations et aux émotions. Le séjour de Rousseau à Môtiers, entre 1762 et 1765, a suscité un grand engouement pour le Val-de-Travers et ses curiosités naturelles, qui attireront en grand nombre les touristes, pèlerins d'un genre nouveau. Ainsi, le Creux-du-Van, qui intéresse les naturalistes depuis le XVI^e siècle, devient au XIX^e siècle une destination prisée. Les Gorges de la Poëta-Raisse sont accessibles aux promeneurs dès 1857, grâce à quelques échelles de fortune, avant d'être aménagées entre 1871 et 1874 avec sentiers, garde-fous et murs.

Les Gorges de l'Areuse, une nature protégée

La profonde cluse creusée par l'Areuse à travers la chaîne lacustre de la Montagne de Boudry était d'un accès difficile avant la création d'un sentier, en 1891. Établi le long

Ill. 2 : Trait d'union entre deux falaises abruptes, le pont du Saut de Brot magnifie le passage.

Ill. 3 : Une ouverture dans le rocher pour passer de l'ombre à la lumière

de la rivière, ce chemin permet de pénétrer sur la pointe des pieds dans l'univers confidentiel de cette vallée étroite. Les gorges deviennent rassurantes grâce au sentier parfaitement entretenu. Par contre, dès qu'on lève le regard, on se rend compte que ce qui nous entoure demeure inaccessible. Sur les pas de Rousseau, qui séjourna quelque temps au Champ du Moulin, on découvre avec respect une nature souvent spectaculaire, fragile dans sa diversité. L'aménagement du sentier, dans la tradition du romantisme, participe d'une recherche esthétique qui cherche à mettre en valeur et à magnifier le site des Gorges. Ainsi, par sa forme, le pont de pierre qui franchit le Saut de Brot ajoute un frisson supplémentaire à une traversée spectaculaire (ill. 2).

Le site des Gorges de l'Areuse possède une géologie exceptionnelle, qui a permis l'épanouissement d'une faune et d'une flore variées. La rivière franchit les étages géologiques du Jurassique moyen (Dogger) au Quaternaire dans un paysage caractéristique du Jura plissé. Les falaises calcaires verticales fortement altérées alimentent les combes et cônes de déjections en éboulis. Les roches plus tendres comme les marnes sont présentes sur les rares replats où s'épanouissent prairies et arbustes.

La qualité et la diversité de ce patrimoine naturel ainsi que la nécessité de le préserver ont rapidement conduit l'Etat, sous l'impulsion du Club jurassien, à mettre le site sous protection. L'histoire débute en 1876, quand les éboulis du Creux-du-Van, dont les versants étaient menacés par la surexploitation de la forêt, furent achetés par le Club. Dès lors, toute une série de textes législatifs furent mis en place pour sauvegarder ce qui était menacé. Les sites du Creux-du-Van et des Gorges de l'Areuse bénéficient de régimes de protection divers selon les secteurs, qui vont de la réserve intégrale impénétrable à la réserve naturelle où les activités agricoles sont possibles. Depuis 1979, les deux sites sont également classés comme objets d'importance nationale dans l'Inventaire fédéral des paysages (IFP). Le statut de site protégé, synonyme de qualité et de nature authentique, draine inévitablement un grand nombre de visiteurs, susceptibles par leur seule présence de perturber le lieu. A cet égard, le sentier des Gorges joue aujourd'hui un rôle de premier plan, en permettant aux promeneurs de s'enfoncer dans les plis d'une géologie fascinante et de jouir d'une nature préservée.



Les Gorges du Doubs ou l'expérience de la nature

Les sentiers des Gorges du Doubs relèvent de la même tradition romantique. L'aspect indompté de cette profonde vallée, amplifié par une morphologie spectaculaire, ne peut que susciter l'émotion du promeneur. D'un paysage qui les jours de pluie prend des accents wagnériens, aux murmures de la rivière, tous les éléments sont là pour permettre une véritable mise en scène de la nature. Des Brenets à Clairbief, dans le canton du Jura, cette représentation est rendue possible grâce aux parcours aménagés il y a plus de 100 ans par la Société franco-suisse des Sentiers du Doubs, pour les besoins du tourisme naissant. Aujourd'hui encore, ces sentiers parfaitement entretenus sont un des hauts-lieux de randonnée pédestre de l'arc jurassien.

Au début de l'itinéraire, le Saut du Doubs, chute d'eau de 27 m de hauteur, est depuis fort longtemps une attraction touristique, et la plupart des visiteurs ne poussent pas plus loin. En aval de la cascade, aucune route majeure, aucun barrage d'envergure ne perturbe le caractère sauvage des gorges. Ce type de situation se fait de plus en plus rare, et la vallée du Doubs a échappé à un projet tita-

nesque de canal Rhin-Rhône, heureusement abandonné. Aujourd'hui, la nature ne s'offre qu'aux marcheurs qui font l'effort de s'immerger dans ce monde insolite, où les sentiers déroulent le spectacle de la nature. Le décor est sonore, visuel et olfactif. La mise en scène est ponctuée de passages au pied de grandes falaises calcaires, de marches taillées dans le roc, d'échelles, de passerelles, d'éperons rocheux contournés ou traversés par une galerie (ill. 3). Quelques vestiges de moulins, de scieries ou de canaux de dérivation rappellent que d'autres représentations se sont autrefois jouées en ces lieux. La présence de la frontière et le terrain escarpé évoquent des souvenirs devenus légendaires de contrebande et de braconnerie. Parfois, lorsqu'en aval de Biaufond le vent vient frapper la falaise sur le versant français, le chant des Orgues de la Mort retentit dans le fond de la gorge.

La promenade d'agrément des Loclois

A l'extrémité sud-ouest de la ville du Locle, la Combe Girard offre une promenade plus domestique mais pas moins originale. Vers 1900, la Société d'intérêt public et d'embellissement du Locle aménage plusieurs chemins dans ce pittoresque vallon, pour mettre en valeur sa cluse sauvage des Chaudières et ses murailles cyclopéennes. Des ponts sont jetés sur le Bied, des bancs et des bassins installés pour le confort des promeneurs.

Aujourd'hui, la promenade dans ce petit vallon dont les flancs s'élèvent et se resserrent au cours de la montée a conservé tout son charme. De part et d'autre du ruisseau canalisé, qui débute sa descente par une succes-



sion de cascades aménagées, deux sentiers forment une boucle (ill. 4). Ill. 4 : La Combe Girard : sentiers parallèles et ruisseau permanent

La fonction didactique du parcours lui confère un intérêt supplémentaire. Des panneaux explicatifs et le sentier nature du Club jurassien mettent en évidence la géologie et l'hydrographie du lieu, représentatives du bassin versant sud du Locle. En effet, tout comme la Combe des Enfers, La Claire, La Jaluse et la Combeta, la Combe Girard possède un cours d'eau de surface, contrairement aux autres combes du Haut Jura calcaire, dont les eaux coulent de façon souterraine pour resurgir en sources vaclusiennes au pied des reliefs.

Le canton de Neuchâtel possède encore bien d'autres sentiers d'agrément, qui mériteraient chacun une description spécifique. La plupart sont nés au XIX^e siècle d'un engouement pour la promenade et l'appréciation de sites naturels. Tous ont comme point commun de mettre en valeur le patrimoine paysager et naturel de la région, grâce à des aménagements soignés, que les générations successives se sont efforcées de maintenir et d'enrichir. Espérons que notre civilisation des loisirs saura préserver ces sentiers avec la même attention et, surtout, éviter de les encombrer d'équipements inutiles.

Bibliographie

- André Burger, Jean-Paul Schaer, *La vallée du Locle – Oasis jurassienne*, Hauterive, 1996.
- Michel Blant, *Le Jura, les paysages, la vie sauvage, les terroirs*, Lausanne – Paris, 2001.
- Claude Bodmer, *Développement touristique et protection de la nature, le cas de la vallée franco-suisse du Doubs*, Université de Neuchâtel, 1999.
- Les Gorges de l'Areuse*, Ouvrage publié à l'occasion du centième anniversaire de la Société des Gorges de l'Areuse, Neuchâtel, 1986.
- Louis Guillaume, *Notice historique sur les promenades publiques et les plantations d'arbres d'agrément dans le canton de Neuchâtel*. Dans : Musée neuchâtelois, 1869–1872.
- Andreas Hauser, Gilles Barbey, *Le Locle, INSA, Inventaire suisse d'architecture 1850–1920*, publié par la Société d'histoire de l'art en Suisse, Berne, 1991.

Dans le vallon des Verrières

Les cartes racontent l'histoire d'un territoire

Le pays de Neuchâtel est documenté par de nombreuses cartes et plans anciens, qui apportent leur éclairage particulier à l'histoire des voies de communication ainsi qu'à celle des territoires traversés. Le vallon des Verrières, traversé par la grande route de France, en offre un exemple éloquent.

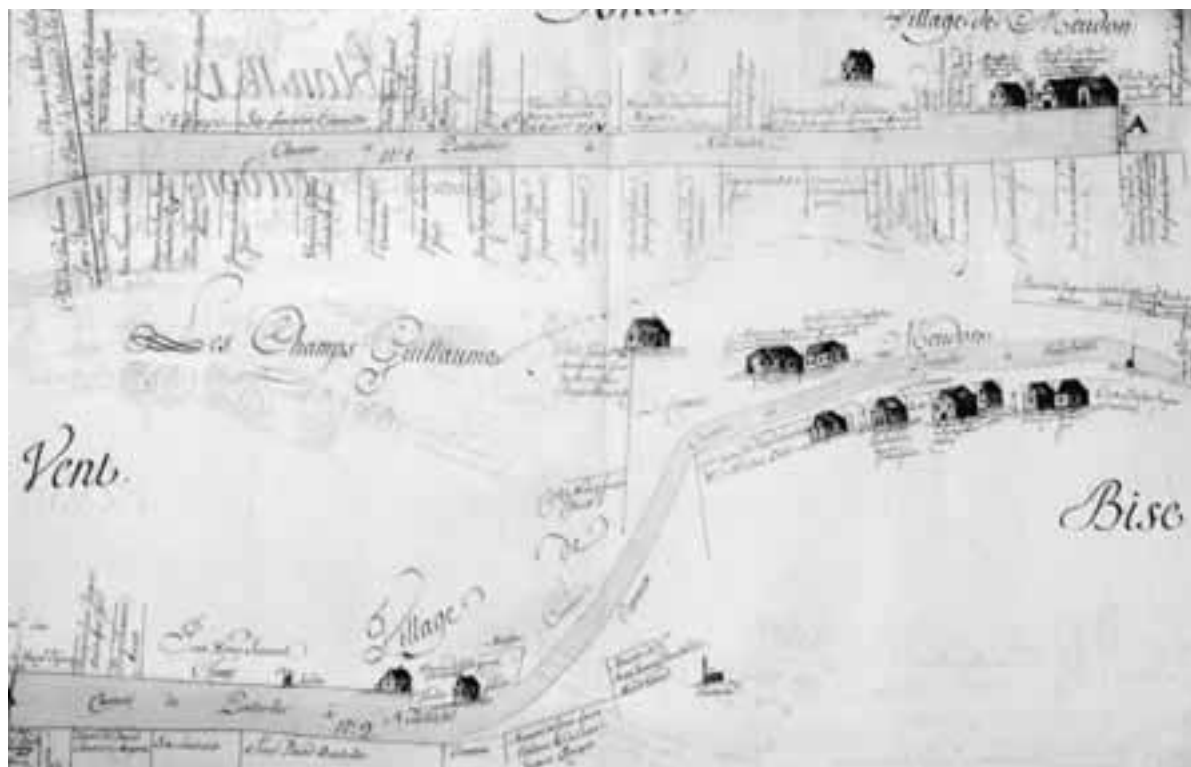
Le peuplement de la vallée a sans doute commencé au début du XIII^e siècle, comme dans les vallées voisines. Pour encourager ses sujets à s'établir dans cette région frontière et ainsi assurer son contrôle sur la route de France par le Val-de-Travers, Rollin de Neuchâtel leur accorde en 1337 de généreuses franchises. Les habitants tiraient de la forêt la cire, le miel et la poix. Sur les montagnes, les terres essartées et cultivées sont ponctuées de fermes isolées ou de hameaux. Sur le fond du vallon, près de la grand-route, des villages se sont formés, et ont prospéré grâce au trafic. La carte de la seigneurie de Neuchâtel et Valangin établie par Merveilleux en 1694 illustre cette primauté du «grand chemin», avec le difficile passage de la Chaîne entre la «Châtellenie de Vaux Travers» et la «Mairie des Verrières», protégé par le «corps de garde». Les cinq communes particulières, ou bourgeaux, des Verrières, sont clairement identifiées; «Belle Perche», «Grand Bourguau» (Grand-Bourgeau) et «Meudon» où se trouve l'église, s'égrènent le long de la voie (ill. 1). Avec sa définition très expressive de la topographie, cette carte permet de saisir du premier coup d'œil la position des Verrières et son rôle à l'échelle de la seigneurie. Pendant plus de cent ans, jusqu'à la publication de la «Carte de la Principauté de Neuchâtel» levée entre 1801 et 1806 par Ostervald, la carte de Merveilleux sera le seul document reproduisant l'ensemble du territoire neuchâtelois, copiée à maintes reprises, avec toutes ses erreurs.

Abraham Guyenet ou le soucil du détail

En 1752-1753, Abraham Guyenet effectue le relevé de l'ensemble de la «route des Verrières à Neuchâtel». Le recueil de plans se lit comme une espèce de bande dessinée, qui déroule, morceau par morceau, le ruban de cette voie de toute première importance. C'est un document fascinant, qui fourmille de détails sur la route et sur ses environs immédiats. Les maisons sont dessinées avec un soin extrême, selon un modèle standard qui ne correspond pas forcément à la réalité. Ce n'est pas cela qui compte, en effet, mais plutôt leur rapport à la voie. On notera que certains bâtiments sont implantés directement à front de route, alors que d'autres en sont séparés par un espace de cour ou par un commun. A Meudon, à la hauteur du temple, dont l'origine remonte avant 1517, la grand-route décrivait une boucle, bien perceptible sur les plans



Ill. 1: David François de Merveilleux, Carte géographique de la souveraineté de Neuchâtel et Vallangin en Suisse, 1694. Mairie des Verrières (détail). Service de protection des monuments et sites, Neuchâtel.



de Guyenet (ill. 2). Ce contour jugé dangereux et presque impraticable en hiver fut rectifié en 1855.

Les maisons s'égrènent sans grand ordre le long de la voie, du quartier des Crêts à celui de Meudon. La présence de la route influence tant la forme du bâti que les activités qui y trouvent place. Nul doute que les habitants des Verrières tiraient des revenus complémentaires intéressants du trafic. Au XV^e siècle, il est fait mention de

charretiers, dont le métier est le transport de marchandises, qui en hiver sont mises sur des traîneaux. Jusqu'à l'ouverture de la ligne de chemin de fer du Franco-Suisse, en 1860, le roulage joue un rôle important dans ce village frontière. L'activité hôtelière y est également

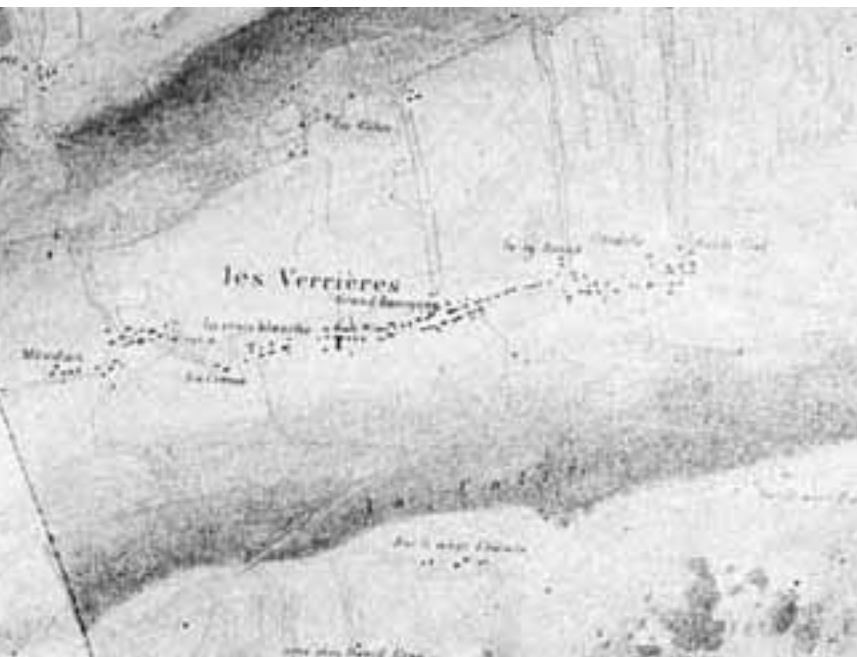
Ill. 2 (en haut) : Abraham Guyenet, Plan de la route des Verrières à Neuchâtel, 1752-1753. Meudon (détail). Archives d'Etat de Neuchâtel.

Ill. 3 (en bas) : Abraham Guyenet, Plans des Verrières, 1734. Plan 12, Belle Perche (détail). Archives d'Etat de Neuchâtel.

intense, avec de nombreux hôtels et auberges. Au XIV^e siècle déjà, il est fait mention d'une halte aux Verrières, probablement une auberge, au lieu-dit «chez la Guye», à côté de laquelle il y avait quatre tavernes où l'on vendait du vin. Le quartier de la Croix-Blanche doit son nom à une auberge ainsi nommée, qui existait déjà en 1668.

Le même Abraham Guyenet a été chargé d'établir en 1734 le cadastre des Verrières, qui couvre l'ensemble du territoire des Verrières, jusqu'au pâturage le plus isolé. L'image donnée par ces plans sobres et précis, levés à des fins fiscales et notariales, est très différente. La grand-route n'y est qu'un élément parmi tant d'autres et on peut y lire une dimension plus domestique et quotidienne de la vie des habitants des Verrières. Ceux-ci tirent une grande partie de leurs revenus de l'élevage et ont obtenu au début du XVII^e siècle le droit de tenir deux foires annuelles, puis quatre à la fin du siècle, pour y vendre leur bétail. Les troupeaux vont estiver dans les pâturages gagnés sur les forêts, empruntant de très larges charrières





Ill. 4 : Jean-Frédéric Ostervald, Carte de la principauté de Neuchâtel, 1838–1845 (détail). Facsimile. Service de protection des monuments et sites, Neuchâtel.

d'abord la «Vy Jeannet», à l'intersection du chemin conduisant aux Bayards, suivie de la «Vy Renaud»; au Grand Bourgeau la «Vy Perroud» ouvre à l'opposé sur le chemin menant au Pays de Vaud; depuis La Croix-Blanche et Meudon, d'autres voies, plus banales, sont restées anonymes.

Arrêtons-nous un instant sur le plan n° 12, qui illustre le bourgeau de Belle-Perche. Au centre du hameau, au lieu dit Sur le Cret, l'espace public s'ouvre à l'intersection de «La Vy Jeannet» avec «Le Chemin Seigneurial», bordé de maisons et ponctué par une fontaine. Cette dilatation forme «Le bien Commun», terrain appartenant à la «Générale Communauté» des Verrières. Les parcelles privées, pour la plupart longues et étroites, témoignent d'une exploitation intense du sol (ill. 3).

Ostervald dessine, Cooper décrit

Un siècle plus tard, la «Carte de la Principauté de Neuchâtel» de Frédéric-Samuel Ostervald, à l'échelle de 1:25000^e, offre de toutes nouvelles perspectives. Ce relevé effectué entre 1838 et 1845 est non seulement d'une très grande précision mais aussi d'une exquise beauté, et suscite lors de sa publication l'admiration générale. Cette carte ne se contente pas d'interpréter graphiquement la réalité, elle la dépeint à la façon d'un tableau, avec un

usage des ombres qui donne au relief un modelé saisissant. Le choix des couleurs permet de saisir d'un coup d'œil les caractéristiques d'un territoire donné. Aux Verrières, on perçoit bien l'organisation de la commune, avec les maisons, en rouge, égrenées de part et d'autre de la grand-route, qui traverse le vallon dont les prés sont présentés dans un vert tendre; les charrières encadrées de murs conduisent jusqu'aux prises et à leurs fermes isolées et jusqu'à la forêt dont l'épaisseur est suggérée par un vert sombre (ill. 4).

A admirer la carte d'Ostervald, on parvient imaginer le paysage saisi par l'écrivain américain James Fenimore Cooper lors de son passage aux Verrières, en 1836: «Des chalets d'une forme admirable et d'une exquise propreté étaient semés avec profusion des deux côtés de la route, le chemin lui-même ayant juste la largeur que comporte le bon goût. La verdure de la vallée rivalise avec l'émeraude, tandis que les montagnes laissent entrevoir, à travers leur rideau de vapeur, des masses énormes de rochers et de sapins. [...] Les maisons étaient toujours à une certaine distance de la route, et les montagnards sont si avares de leur sol, qu'on n'apercevait pas un pouce de terre nue, à l'exception d'un sentier pour les piétons, qu'on voyait serpenter, çà et là, de chalet en chalet, à travers la prairie émaillée, de manière à donner à toute la vallée l'aspect d'un immense jardin de plaisance dessiné avec la plus admirable simplicité.»

Les cartes historiques constituent un trésor inestimable. Elles sont une source précieuse de renseignements, qui offrent des clés de lecture diverses et parfois inattendues. Sans oublier le plaisir toujours renouvelé de se pencher sur des documents anciens et de constater que malgré les grands bouleversements intervenus au XX^e siècle, le territoire neuchâtelois a conservé sa structure profonde.

Bibliographie

- Fernand Loew*, Les Verrières, la vie rurale d'une communauté du Haut-Jura au Moyen Age, Neuchâtel, 1954.
- Jean Courvoisier, Maurice Evard, Michel Girardin, André Pancza*, Autour de la carte de la Principauté de Neuchâtel levée aux frais de Sa Majesté dans les années 1838 à 1845 par J.-F. d'Ostervald, dans : Nouvelle revue neuchâteloise 7, 1985.
- Madlena Cavelti*, Jean-Frédéric d'Ostervald und seine Karte des Fürstentums Neuenburg von 1838 bis 1845, dans : Cartographica Helvetica 9, 1994.
- James Fenimore Cooper*, Excursions d'une famille américaine en Suisse, Bruxelles, 1837.

Les chemins de vigne

Des voies qui dessinent le paysage

Depuis des siècles, les coteaux du Littoral ont été façonnés par la vigne. Le réseau des chemins qui parcourent le vignoble, avec toutes leurs composantes architecturales, forme l'armature d'un paysage unique. Toute l'ingéniosité du modelage du vignoble repose sur les murs appareillés qui soutiennent les parchets et encadrent la voie. Cette technique qui surélève la vigne de un à deux mètres au-dessus du chemin procure un ensoleillement maximum aux ceps. Une vue plongeante donne l'impression que des galeries à ciel ouvert parcourent un labyrinthe végétal.

En pays de Neuchâtel, sur les coteaux bien exposés de la rive nord du lac, la présence de la vigne remonte probablement à l'époque gallo-romaine. Les premiers écrits en font mention en 998 déjà, dans l'acte de fondation du monastère de Bevaix, puis en 1092, à l'occasion de la fondation du prieuré de Corcelles. Durant tout le Moyen Âge, le vignoble gagne du terrain sur les autres activités agricoles, jusqu'à occuper l'essentiel des terres du Littoral, car il représente une source très importante de profit. D'ailleurs, au milieu du XVII^e siècle, le Conseil d'Etat s'inquiète de cette situation et ordonne l'arrachage de pieds de vigne pour permettre d'autres cultures vivrières. Le vin demeure longtemps la seule exportation de la principauté, transportée essentiellement par la voie lacustre. Au début du XIX^e siècle, le vin neuchâtelois est vendu dans les cantons de Berne, Fribourg, Soleure, Lucerne et Argovie, une aire de diffusion guère différente de ce qu'elle était à la fin du XVI^e siècle. La vente de vin constitue l'un des principaux revenus du prince tout comme celui des grandes familles patriciennes neuchâteloises. Du XVI^e au XIX^e siècle, le Conseil d'Etat s'est montré

féroce protectionniste en la matière, refusant notamment l'amélioration des liaisons routières avec la France, susceptibles de favoriser l'importation de vins concurrents.

Les murs qui cachent le lac

Les propriétaires apportent un soin jaloux à leurs vignes, enchâssées dans des enclos, desservies par un réseau extraordinaire de chemins. La protection des ceps se fait aux dépens du paysage et nombreux sont ceux qui se plaignent des hauts murs qui empêchent de voir le lac.



Ill. 1 : Quadrillage de l'espace dans le paysage viticole traditionnel d'Auvernier



Ill. 2 : Imposant mur de soutènement renforcé entre le vignoble et la route villageoise de Cornaux à Cressier

Ainsi en 1782, le professeur Meiners, de Göttingen, proteste contre les murs de vigne bordant la route du Vignoble, qui lui donnent l'impression d'être enfermé dans des murailles. Il faut dire que certains murs atteignaient des hauteurs exagérées, plus de trois mètres, ce qui permet au naturaliste français Antoine Fée, de passage en 1829, d'ironiser 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. » Les choses ne tardent pas à changer, autant pour des questions d'entretien que pour l'agrément des touristes. En 1831, le *Messenger boiteur* rapporte que le gouvernement a donné l'ordre d'abaisser tous les murs au sud de la route qui tend du pont de Thielle à Vaumarcus à la hauteur de 4 pieds et demi, soit environ 1,5 m. Cette mesure doit permettre aux routes de sécher plus facilement, et d'être plus agréables pour les gens à pied, qui pourront enfin admirer librement le lac et les Alpes.

L'héritage du terroir

Même si l'activité viticole n'a plus la même importance économique pour le Littoral, le terroir du Pinot Noir, du Chasselas et de l'Œil de Perdrix demeure un symbole culturel et identitaire de premier rang pour les Neuchâtelois. Aujourd'hui, les chemins de vigne avec leurs murs offrent encore un cadre de choix à la contemplation du lac. Se promener à l'intérieur du réseau, loin de la circulation, permet de voir l'évolution des travaux de la vigne et de spéculer sur la qualité du vin à venir. Du cep nu après la taille d'hiver aux couleurs de

l'automne après les vendanges, le vignoble comme la vue sur le lac et les Alpes accompagne le rythme des saisons. Le vignoble est aussi un biotope extrêmement intéressant pour sa faune et sa flore. Les plantes pionnières et rudérales, soit les espèces qui se développent sur un terrain remanié, sont une importante source de pollen pour les guêpes et abeilles sauvages. Les murs mis en réseau servent de corridors à la faune de passage tandis que les interstices offrent refuge à bon nombre d'insectes et de lézards.

Actuellement, environ 4000 parchets de vigne s'étirent sur une trentaine de kilomètres entre Vaumarcus et Le Landeron. Toutes ces petites parcelles sont desservies par des chemins aussi nombreux que variés. Beaucoup de tronçons ont conservé leurs murs traditionnels, mais rarement sur une très longue distance (ill. 2). Deux véritables réseaux de chemins de vigne se distinguent par la qualité et l'abondance des éléments traditionnels, même si on peut déplorer que la plupart des revêtements soient goudronnés. Le premier réseau est situé entre Hauterive et Saint-Blaise, en aval de la Vy d'Etra. Le second, plus étendu, se trouve entre Colombier et Cormondrèche. Ces deux exemples sont une véritable démonstration du savoir-faire séculaire des vignerons.

Zoom sur le labyrinthe

L'architecture des chemins de vigne décline une série de détails soignés. Les murs qui soutiennent les parcelles sont ponctués de petits escaliers qui sont partie intégrante de l'ouvrage. Ailleurs, lorsque la pente s'adoucit et que le chemin suit les courbes de niveau, les murs de soutènement cèdent parfois la place à des murs combinés, sou-



Ill. 3 : Entre Colombier et Cormondrèche, un chemin tout en finesse et en courbes à l'intérieur du labyrinthe



tènement et libres, où subsistent quelques ouvertures de portes. Dans le vignoble entre Colombier et Cormondrèche, un petit ruisseau drainé par un canal de facture traditionnelle ouvre une tranchée supplémentaire dans le paysage. Un étroit sentier revêtu de matériau meuble accompagne le ruisseau pour desservir également quelques parchets (ill. 3). Non loin du ruisseau se trouve un autre chemin de desserte particulièrement intéressant, avec un revêtement de matériau naturel et un reste de pavement au départ de la voie. Sur ce tronçon, d'une longueur de 200 m pour une largeur de 2,5 m, parfaitement circonscrit par des murs de soutènements, le caractère traditionnel du chemin de vigne est particulièrement bien conservé. Il a probablement été épargné par le goudron car son tracé est coupé en deux parties égales par la ligne du chemin de fer, ce qui interdit tout transit.

Un paysage qui s'étirole

Les murs, de menaçants avant leur abaissement, sont devenus menacés par des interventions de toutes sortes, notamment des restaurations peu respectueuses de leur substance traditionnelle. Même si les chemins sont bien entretenus et les murs régulièrement inspectés, ils se dégradent sous l'action du temps. Les parcelles se tassent entraînant un gonflement des ouvrages de contention dû à la pression. Souvent les consolidations sont faites dans le respect de la tradition, mais il arrive que du béton ou des moellons industriels soient employés, pour des raisons de coût, alors que la réfection d'un mur traditionnel relève d'un savoir-faire spécialisé. C'est dommage car quelques mètres de béton peuvent déprécier l'ensemble d'un chemin.

Si les coteaux ensoleillés du bord du lac sont profitables à la vigne, ils le sont également pour de nombreux résidents du Littoral. En effet, la multiplication des

constructions des années 1950 à 1970 a entraîné une diminution de la surface viticole cantonale, qui est passée de 860 à 560 hectares, soit une réduction de 35%. Pour la même période, l'expansion de l'agglomération neuchâteloise a eu pour corollaire une réduction du vignoble proche de 50% dans des communes comme Auvernier, Cormondrèche ou Saint-Blaise. Actuellement la surface viticole est remontée à 612 hectares grâce à la Loi sur la viticulture de 1974 et à la replantation de vignes.

En définitive, le Littoral neuchâtelois est un espace relativement restreint où se déploient un grand nombre d'activités humaines. La tâche ardue de l'aménagement du territoire est d'organiser cet espace en zones viticole, agricole, industrielle et résidentielle, en tenant compte des routes qui relient les différentes zones entre elles et aux territoires voisins. La N5 et le tracé de Rail 2000 permettront certes de diminuer les temps de déplacement, mais ils réduisent aussi l'espace disponible. Le découpage territorial est un exercice difficile et passionnant qui doit tenir compte à la fois du développement économique et de la préservation d'un paysage culturel d'exception comme le vignoble neuchâtelois.

Bibliographie

Michel Blant, Le Jura, les paysages, la vie sauvage, les terroirs, Lausanne, Paris, 2001.

Marcel Garin, Géographie du canton de Neuchâtel, Neuchâtel, 1998.

Charly Guyot, Voyageurs romantiques en pays neuchâtelois, Neuchâtel, 1934.

Ill. 4 : Le paysage croqué par le Dr. Neuhäus en 1760 illustre parfaitement le rôle de premier plan que joue le vignoble dans le Littoral neuchâtel, dont l'impact paysager est à la mesure de son importance économique. L'artiste a bien su saisir l'architecture soignée des parchets de vigne, gardés par de hauts murs aux portes bien fermées. Dans Musée neuchâtelois 1871.

L'arborisation des chemins historiques

La troisième dimension du paysage routier neuchâtelois

Le réseau routier neuchâtelois se distingue en maints endroits par une très belle arborisation, qui lui confère une indéniable puissance paysagère. Cette troisième dimension des chemins neuchâtelois est le fruit d'un effort soutenu d'embellissement, qui aujourd'hui appartient au patrimoine collectif.

Ll n'en a pas toujours été ainsi. Longtemps, en pays neuchâtelois, on n'a connu que l'arbre isolé ou alors en foule, dans les forêts qui couvraient de larges pans du territoire. Quelques individus, d'âge vénérable et à l'histoire souvent mythique, étaient connus loin à la ronde. Souvent, il s'agit d'un tilleul (ill. 1). En Suisse et en Savoie, on avait l'habitude de planter un tilleul sur les places de village, parfois pour commémorer un événement. C'est le cas du célèbre tilleul de Fribourg, planté pour célébrer la victoire de Morat sur Charles le Téméraire. Neuchâtel, Saint-Blaise, Cressier, Auvernier et bien d'autres localités encore avaient leur tilleul. Sur le chemin entre Boveresse et Monlési se trouve le «tilleul des catholiques», mentionné dans un acte de 1567 ; la circonférence de son tronc, dans lequel, raconte la légende, les moines se rendant à l'abbaye de Montbenoît déposaient leurs offrandes, est imposante, malheureusement ce très vieil arbre a perdu de son panache et est en fin de vie. Parmi les arbres célèbres, le peuplier noir du Guillery, à Fleurier, a été abattu en 1856. Au Bas Monsieur, un imposant érable sycomore est estimé à 450 ans. Plus près de nous, citons les érables de l'avenue Léopold-Robert à La Chaux-de-Fonds, célèbres car le sommet de leurs branches est taillé à l'altitude de 1000 mètres. Beaucoup sont malades, car ils supportent mal le salage hivernal. Une fois coupés, ils sont remplacés par de jeunes érables.

L'embellissement de la campagne

En dehors de ces individus isolés, la population ne vouait pas un amour particulier aux arbres, essentiellement considérés sous l'angle de leur utilité. Dans le vignoble, seuls les arbres de rente, fruitiers ou noyers, étaient tolérés, à condition de ne pas porter trop d'ombrage. Dans les Montagnes, les colons qui s'étaient donné tant de peine

pour défricher le sol et gagner des terres sur la forêt ne souhaitaient pas encombrer leurs bons pâturages. Au cours du XVIII^e siècle, les sensibilités changent. A cause de la surexploitation des forêts, on considère maintenant les arbres avec plus de respect. L'industrialisation a modifié la façon de vivre de la population et peut-être aussi son rapport à la nature. Des personnalités de plus en plus nombreuses plaident en faveur de plantations d'arbres, considérant qu'un paysage sans arbres est un paysage désolé, un désert sans vie. En 1764, dans sa *Description des montagnes et vallées de Neuchâtel*, Frédéric-Samuel Ostervald déplore le dépouillement du Val-de-Travers : «Les étrangers ne peuvent voir qu'avec étonnement, qu'un aussi beau vallon soit entièrement dénué d'arbres. On pourrait former de très-belles plantations sur la grand'route qui est très-unie, dans les chemins de traverse et autour des villages.» Cette critique et d'autres encore ont su toucher les jeunes gens du vallon, qui se sont mis à effectuer des plantations, dont la plus connue est la promenade de Longereuse à Fleurier, de 1799. Ils font visiblement des émules, puisqu'en 1836 un observateur peut s'émerveiller de l'«embellissement délicieux» que constituent les nombreuses plantations d'arbres.

Le long des routes royales

Les alignements d'arbres le long des routes ont été mis au goût du jour par les Français. La pratique avait été instaurée à l'époque d'Henri IV par son ministre Sully qui exigeait que les routes royales menant aux frontières soient plantées d'ormes, non seulement pour procurer de l'ombre aux troupes, mais aussi et surtout parce que ce bois était utilisé pour fabriquer les affûts des canons. Cette habitude sera reprise par l'administration des Ponts et Chaussées, créée sous Louis XIV, dont les ingénieurs



feront des routes françaises un modèle pour toute l'Europe. Dorénavant, les espèces ne sont pas choisies pour leurs qualités « militaires », mais aussi pour leurs qualités esthétiques et techniques, notamment leur capacité à sécher un sol humide ou à fixer les talus. Le canton possède un grand nombre d'exemples de voies historiques construites en chaussée, délimitée par une allée qui consolide les talus latéraux, ce qui permet de renoncer à la construction de murs de soutènement (ill. 2).

Des arbres par milliers au XIX^e siècle

En France, les lignes d'arbres deviennent en quelque sorte la « signature » des routes royales, une marque de leur rôle et de leur qualité. A Neuchâtel, sous le régime Berthier, cette coutume française est appliquée aux nouvelles routes ou aux voies rénovées et prend des formes différentes selon les lieux. Ainsi, le « chemin du Landeron à Cressier » a-t-il été bordé en 1807 de centaines d'arbres fruitiers – pommiers, poiriers, cerisiers – qui offraient sans nul doute un contraste bucolique aux peupliers plantés, probablement à la fin du XVIII^e siècle, le long de la route entre Le Landeron et le pont de Saint-Jean. En 1872, la revue *Musée neuchâtelois* publie un fascinant « Tableau

des plantations d'arbres faites dans tout le canton, sur les routes cantonales », réalisé par les soins de l'ingénieur cantonal Knab, qui nous indique le nom des routes concernées, la date de plantation, quand elle est connue, le nombre et les espèces plantées. Cette liste nous apprend par exemple que le long de la nouvelle route de la Vue-des-Alpes, 29 peupliers ont été plantés en 1808 de la limite de Valangin à Boudevilliers, 230 peupliers entre Boudevilliers et Malvilliers en 1843–1844, auxquels s'ajoutent pas moins de 764 exemplaires d'essences diverses tout au long du tracé. Sur les autres routes cantonales du Val-de-Ruz, Knab ne dénombre pas moins de 2683 arbres, tilleuls, noyers, sorbiers, fruitiers divers, peupliers, planes, ormes et frênes, tous plantés entre 1805 et 1867. Font exception les 119 tilleuls sur la route des Bugnenets entre le Plan et Pierre-à-Bot, qui remontent à 1781 et à l'établissement d'un nouveau tracé. Ces quelques chiffres donnent la mesure de l'importance accordée à la fois aux routes et à l'embellissement du paysage.

Ill. 1 (à gauche) : Tilleul à Cernier

Ill. 2 (à droite) : La stabilité des talus latéraux est maintenue grâce à l'arborisation de cette chaussée étroite qui mène à la ferme des Petites Crosettes.

Des essences pour tous les étages

La répartition géographique des essences le long des voies est avant tout déterminée par l'altitude, la nature du sol et l'exposition au soleil. Pour simplifier à l'extrême, dans les montagnes, au dessus de 800 m, on trouve à parts égales résineux et feuillus. Dans la première catégorie, les épicéas sont plus nombreux que les sapins et dans la seconde, les érables sont majoritaires comparés aux frênes et aux quelques tilleuls. Les bouleaux sont bien représentés au bord des routes dans les zones de tourbières, vers les Ponts-de-Martel ou dans la vallée de La Brévine par exemple. En dessous de l'étage montagnard, les essences sont de plus en plus nombreuses au fur et à mesure que l'on se rapproche du lac. On trouve alors au bord des routes, en plus des arbres cités précédemment, des chênes, des charmes, des ormes, des maronniers, des platanes, des peupliers ainsi que des arbres de rente comme des cerisiers, des pommiers, des poiriers, des pruniers et des noyers.

En lignes ou en allées

Quand l'arbre sort de la forêt, il prend un rôle nouveau, structurant l'espace et créant la dimension verticale. Les arbres, en ligne simple ou en allée, soulignent le parcours de la route, procurent de l'ombre en été et en hiver délimitent la bande de roulement sous la neige. Dans les plaines agricoles de type openfield, où les parcelles ne sont plus physiquement séparées les unes des autres, ils apportent une dimension esthétique incontestable. Dans le canton de Neuchâtel, le Val-de-Ruz, évoqué plus haut,

offre la meilleure illustration de la valeur paysagère de l'arborisation des routes. En effet dans cette vallée fluvio-glaciaire très plate, déjà profondément marquée par les améliorations foncières et la suppression de la plupart des haies vives, les alignements d'arbres jouent un rôle fondamental, soulignant le modelé discret de la topographie, créant des perspectives et des points de fuite. Sans eux, le paysage perd sa troisième dimension (ill. 3).

Sentinelles ou signal

Les arbres isolés ou en groupes embellissent également les plaines à cultures intensives et les pâturages défrichés. Placés dans une position dominante, visibles loin alentour, ils sont des marqueurs du paysage routier traditionnel (ill. 4). Parfois, le seul témoin encore debout d'une ancienne intersection de voies historiques est un arbre. Ailleurs, les arbres indiquent les points de passage des itinéraires et des cols. Dans le cas de chemins de terre, qu'une intempérie suffit parfois à effacer, ils permettent de suivre plus facilement un tracé approximatif. Autrefois très commodes pour les voyageurs et colporteurs, les groupements ou les arbres isolés ont contribué au travail d'inventaire des voies historiques, en favorisant un relevé précis des chemins abandonnés dans les pâturages et le long des champs.

Arbres et voitures, un mariage difficile

L'arborisation des routes et des campagnes n'est pas toujours perçue comme positive. Pour les agriculteurs, les allées d'arbres constituent un obstacle au passage de véhicules agricoles toujours plus larges. La mécanisation de l'agriculture a déjà provoqué la diminution ou la disparition des haies dans les plaines à culture intensive. En réponse à l'appauvrissement biologique et paysager des campagnes, de nombreux programmes de renaturation et de revitalisation sont actuellement à l'étude ou en cours, et il serait utile d'y intégrer les chemins historiques bordés d'arbres et de haies.

Des voix se sont également élevées pour dénoncer le danger de l'arborisation du bord des routes. Ce mouvement contestataire initié par les motards du département du Gers en France a trouvé un écho dans le Val-de-Ruz. Avant d'abattre les arbres criminels, il serait bon de rappeler aux usagers que le code de la route précise très



Ill. 3 : Perspectives et jeux de lumière d'une allée arborée sur les hauteurs du Val-de-Ruz



clairement que le conducteur est responsable de la maîtrise de son véhicule.

Un facteur de diversité

L'arborisation des routes et chemins contribue grandement à préserver la diversité écologique. Pour les animaux sauvages, les rangées d'arbres et les haies vives mises en réseau avec les murs de pierre sèche forment de véritables couloirs qui permettent à la faune de se déplacer avec plus de sécurité qu'en terrain découvert. Haies et arbres servent également de garde-manger et de lieu de nidification pour un grand nombre d'espèces. Pour la flore, l'arborisation joue également un rôle capital, la présence d'une essence plutôt qu'une autre favorisant le dé-

veloppement différencié de plantes, de fleurs et de champignons. L'ombre apportée contribue également à la diversification des espèces végétales, par rapport au terrain voisin défriché pour les besoins du pacage ou des cultures. Dans le même ordre d'idées, un chemin délimité d'un côté par la forêt et de l'autre par un alignement arboré possède une haute valeur écologique. Sorte de première lisière, espace frontière entre le champ cultivé et la forêt, la haie permet l'épanouissement de multiples espèces végétales à fleurs et d'arbustes que l'on ne retrouve pas à l'intérieur de la futaie. La Vy Marchand qui remonte le pied du flanc nord-ouest de la Montagne de Chaumont, dotée d'un revêtement naturel, est un excellent exemple d'une voie historique accompagnée sur la plus grande partie de son parcours par une haie arborée.

Ill. 4 : Ce superbe tilleul met en valeur les champs cultivés du Val-de-Ruz.

L'arborisation des voies constitue un chapitre très spécial des richesses révélées par l'inventaire des voies de communication historiques du canton de Neuchâtel. Du chemin pédestre à la route cantonale, et même le long de certaines routes de forêt, qui sont accompagnées d'une rangée d'arbres d'une essence différente, un effort considérable a été accompli pour embellir le réseau routier. Aujourd'hui, le rôle écologique de ces accompagnements leur donne une valeur supplémentaire.

Bibliographie

Frédéric Cuche, Nature du canton de Neuchâtel, Neuchâtel, 1998.

Louis Guillaume, Notice historique sur les promenades publiques et les plantations d'arbres d'agrément dans le canton de Neuchâtel, dans : Musée neuchâtelois 1869-1872.

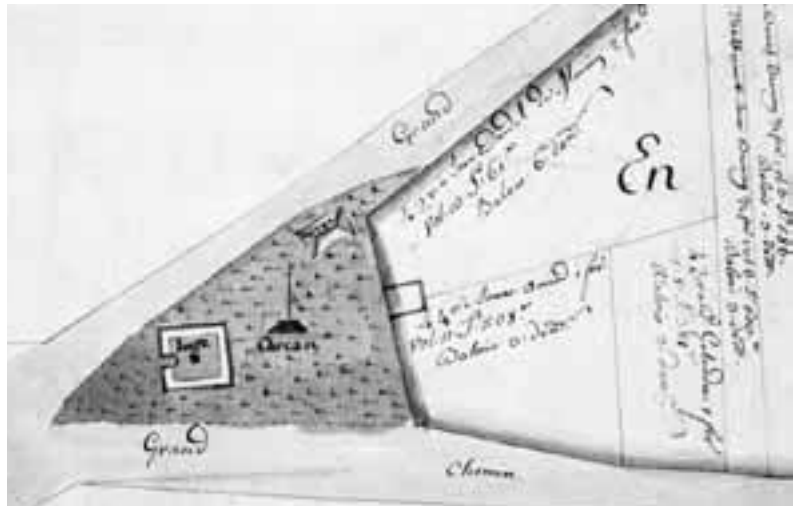
Charles Knab, Tableau des plantations d'arbres faites dans tout le canton, sur les routes cantonales, dans : Musée neuchâtelois, 1872.

Croix, fontaines, bornes et pierres en tous genres

Ces objets qui accompagnent les voies

A côté des panneaux indicateurs, signaux lumineux, radars et stations-service qui marquent leur accession à la modernité automobile, les chemins historiques du canton de Neuchâtel sont encore jalonnés d'objets du paysage routier traditionnel, qui gardent le souvenir de modes de vie révolus.

Sur les routes survivent quelques éléments traditionnels, telles les bornes routières en pierre, ou les bouteroues qui protègent les bâtiments ou qui empêchent les véhiculents de tomber dans un fossé, voire un précipice. (ill. 2) Cependant, les pierres traditionnelles les plus répandues dans le canton, surtout dans les montagnes et les pâturages, sont les piliers et les pierres de portail ou clédars. Il s'agit la plupart du temps d'une grosse pierre en calcaire, de dimension rectangulaire, parfois pyramidale, qui sépare le chemin de l'entrée d'un champ ou d'une pâture. Ces gros blocs, sur lesquels viennent s'appuyer les murs de pierre sèche, possèdent parfois des encoches taillées qui permettent de fermer l'entrée du bocage en y accrochant simplement une barrière. Même si de nombreux murs de



pierre sèche ont disparu, les pierres de portail sont souvent les derniers témoins visibles de la limite d'un ancien pâturage ou du passage d'un chemin.

D'autres éléments ont complètement disparu, comme les gibets et autres fourches patibulaires installés au bord des grandes routes, à la limite des souverainetés. Au Moyen Age, c'était l'insigne d'un droit de haute justice tenu directement de l'Empire et réservé aux barons. (ill. 1) Ces symboles de la féodalité furent détruits par le mouvement démocratique, comme le gibet de Neuchâtel, démoli clandestinement dans la nuit du 29 décembre 1829 et jamais reconstruit.

D'autres manifestations du pouvoir ont mieux résisté. Ainsi, la frontière nationale et cantonale est toujours signalée par des bornes. Le long des 58 km de limite avec la France, on ne trouve pas moins de 182 bornes numérotées. La borne numéro 1, émergeant du Doubs à quelques mètres des berges de Biaufond, est connue sous le nom de borne des Trois-Evêques, un nom qui rappelle qu'ici se

Ill. 1 (en haut) : A l'intersection du chemin tendant à Voens et du chemin tendant de Saint-Blaise à Cornaux, un plan de 1763 illustre avec minutie le lieu de jugement avec son carcan, relevant de la seigneurie de Thielle (détail). Recette de Thielle, par Breguet. Archives d'Etat de Neuchâtel.

Ill. 2 (en bas) : Le long de la route reliant Le Locle à La Sagne subsiste une borne routière datée de 1868.



rencontraient les évêchés de Besançon, Bâle et Lausanne. La troisième borne n'est pas matérialisée par une pierre, mais directement sculptée sur le rocher en aval du passage du Col des Roches, avec quatre armoiries disposées les unes à côté des autres qui lui ont donné le nom de Roche aux Ecussons. La dernière borne, qui marque la limite entre France, Vaud et Neuchâtel, est fort ancienne et porte notamment une fleur de lys et la date de 1553. Plus directement sur les routes, les postes de douane et autres bâtiments surveillaient le passage. Quelques-uns de ces édifices ont été conservés, comme le Corps de Garde de la Ferrière, reconstruit en 1702, qui se dresse au bord de la grand-route de la Cibourg, à quelques mètres de la frontière de l'Evêché de Bâle. Ce péage du Bas Monsieur a été supprimé en 1850, en même que toutes les autres douanes intérieures en Suisse (ill. 4).

Les croix et les églises

En pays catholique, les croix routières sont des éléments importants du paysage routier. A Neuchâtel, cette règle est bien observée dans les communes restées catholiques du Landeron, de Cressier, d'Enges et du Cerneux-Péquignot (ill. 3), et donne parfois lieu à des incidents. En 1830, en pleine paix confessionnelle, des jeunes gens de Cornaux brisèrent la croix de pierre de 1651 érigée à l'extrémité occidentale du territoire de Cressier, et durent réparer leur méfait. Aujourd'hui, ce monument, consolidé par des agrafes de fer, se trouve près du château sur un nouveau socle. Au centre du village, au sud de la maison Vallier, on trouve une croix datée 1654, dotée d'un socle quadrangulaire de deux marches. A la sortie nord-ouest



du village, la croix de 1681 est entièrement composée d'éléments cylindriques. La plus connue des croix du Landeron, dont le fût est daté de 1621, s'élève au milieu de la ville. Chez les catholiques comme chez les protestants, l'église, dont le clocher signalait au loin la présence du village, était au cœur de la vie communautaire. De nombreux chemins y conduisaient depuis les hameaux les plus reculés et les fermes les plus isolées (ill. 5). A cause de leur position dominante, les clochers ont été utilisés comme repères fixes à partir du XIX^e siècle pour l'établissement de cartes topographiques précises grâce à la triangulation.



Ill. 3 (en haut, à gauche) : Croix en fer forgé de 1875 au Cerneux-Péquignot, commune catholique rattachée à Neuchâtel par le traité de Paris de 1814.

Ill. 4 (en haut, à droite) : Le Corps de Garde aux confins du canton de Neuchâtel, sur la route de Saint-Imier, gardait autrefois cette frontière intérieure.

Ill. 5 (en bas) : La Sagne-Eglise, un temple dans les champs. Ce lieu de culte bâti entre 1500 et 1526 dans le style des églises de la montagne franc-comtoise est considéré comme l'exemple le plus achevé d'architecture gothique du Jura neuchâtelois.



Ill. 6 : Avec sa belle fontaine ponctuant le carrefour du « chemin public de la Montagne » et du « chemin allant à l'Eglise », ce plan d'une partie du village de Cernier offre un joli résumé des lieux centraux du village (détail). Plans de la recette de Valangin, d'après Girard, vers 1700. Archives d'Etat de Neuchâtel.

Les auberges

Si l'église est le centre spirituel de la communauté, d'autres lieux rassemblent les villageois. Les auberges et autres débits de boissons, dont quelques-uns peuvent témoigner de plusieurs siècles d'activités, offraient également une halte bienvenue aux voyageurs. A Hauterive, l'auberge de la Croix d'Or, propriété communale de 1709 à 1899, qui fit aussi office de cave et boucherie, a obtenu le droit d'auberge en 1746, à l'enseigne de la Croix-Blanche. A Marin-Epagnier, l'auberge du Lion d'Or devient une hôtellerie en 1769, quand la commune obtient le droit d'y loger des passants et de pendre enseigne. A Lignières, les origines de l'hôtel de commune remontent à 1631, quand est accordé le premier droit d'auberge. A Peseux, l'hôtel des XIII-cantons bénéficie d'un droit d'auberge depuis 1780 ; on a repeint en 1959 l'originale enseigne de 1781 : « AUX XIII CANTONS / BON LOGIS A PIED / ET A CHEVAL », ornée des armes de ces cantons et percée par les trous des balles tirées par les insurgés royalistes de 1856.

Les fontaines

Avec l'église et l'auberge, la fontaine est un lieu névralgique du village, et sans nul doute celui qui connaît l'activité la plus intense. Deux fois par jour, on y amène le bétail et les chevaux. On va y chercher l'eau domestique, quand on n'a pas la chance d'avoir un puits chez

soi. Vitale en cas d'incendie, elle alimente les seaux de cuir ou de chanvre, plus tard les « seringues », ces anciennes pompes à incendie, portatives ou roulantes (ill. 6). La fontaine rythme aussi les saisons. Au printemps, on trempe les outils dans le bassin pour en retendre le manche de bois. Dans les localités viticoles, elles servaient aussi au trempage des gerles, ces cuves en bois utilisées pour transporter les vendanges. Avant l'avènement de la buanderie municipale puis des machines à laver, les femmes y font la grande lessive, une entreprise spectaculaire qui a généralement lieu deux fois l'an, durant plusieurs jours. Jusqu'à la fin du XIX^e siècle et en certains lieux bien au-delà, la lessive était la plus grosse corvée dans un ménage, une tâche herculéenne et de longue haleine, que



Ill. 7 : Aujourd'hui, la fontaine du Pâquier continue à jouer son rôle traditionnel.



Ill. 8 (en haut) : La fontaine aux tortues a été érigée pour commémorer l'arrivée de l'eau courante de l'Areuse à La Chaux-de-Fonds, en 1887, un haut-fait technique qui constitue un des points forts de la modernisation de la ville.

Ill. 9 (en bas) : La Justice à Neuchâtel est une des fontaines les plus connues de la ville. La statue et la colonne ont réalisées en 1545–1547 par Laurent Perroud, probablement d'après un modèle bernois. Aux pieds de la statue de la justice, on trouve le pape, l'empereur, un sultan et un magistrat neuchâtelois.

l'on a bien de la peine aujourd'hui à s'imaginer. La fontaine est composée d'une chèvre portant un ou plusieurs goulots et d'un ou plusieurs bassins. Les activités sont soigneusement réglementées : l'eau potable se recueille

au goulot dans des récipients posés sur des supports. Le premier bassin est réservé aux animaux (ill. 7). La lessive, qui souille l'eau, doit se faire dans les bassins suivants. Les pratiques trop salissantes, comme le nettoyage de certains légumes ou du poisson, le rinçage des peaux ou encore le noyage de bêtes, sont interdites.

Les premières fontaines campagnardes étaient en bois, tout comme les conduites d'amenée de l'eau. Ces dernières furent remplacées peu à peu par des conduites en terre cuite, puis en fonte. Les bassins taillés dans un bloc de pierre, très coûteux, sont un signe de la prospérité du village. Leur mise en œuvre, très délicate, est un travail de spécialistes, qui savent choisir la bonne pierre, résistant aux intempéries et à la pression de l'eau. La fontaine n'est pas l'apanage des villages. En ville, elle devient monument (ill. 8, 9) alors qu'à la campagne, au détour d'un chemin, elle s'offre comme une surprise bienvenue aux gens et aux bêtes.



Bibliographie

- Jean Courvoisier*, Les monuments d'art et d'histoire du canton de Neuchâtel, T. 1–3, Bâle, 1955–1968.
- Sam Daumwalder*, Anciennes bornes, anciennes frontières, dans : *Le Rameau de sapin* 1975 : 27–29 ; 53–54 ; 1976 : 10–12.
- Maurice Evard*, Fontaines neuchâteloises, Hauterive, 1985.
- Jean-Philippe Vuilleminier*, A la lisière de nos frontières. Réflexions et anecdotes sur les limites territoriales du pays, du canton et des communes, dans : *Le Gouvernail* : 1–5, Saint-Blaise, 1995.

Les ponts, jalons de l'histoire des communications

Neuchâtel est pauvre en cours d'eau de surface, les ponts y sont donc plus rares que dans d'autres cantons. Mais ici comme ailleurs, la traversée des cours d'eau constitue un des aspects majeurs d'une politique routière bien comprise et le canton possède aujourd'hui encore quelques très beaux spécimens de ponts historiques.

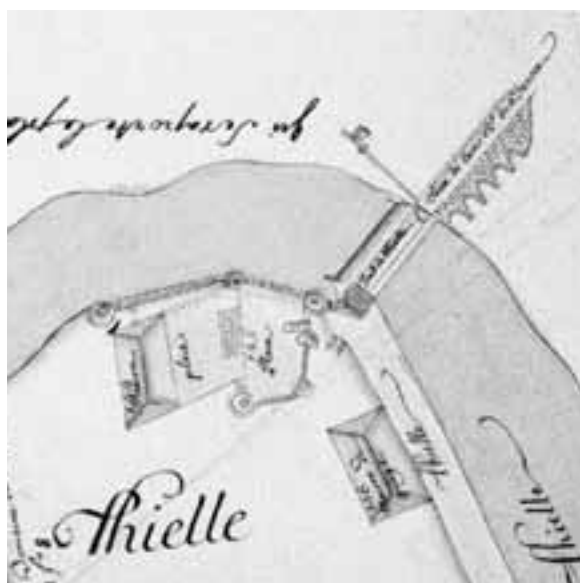
La première carte imprimée de l'actuel canton de Neuchâtel, la « Carte géographique de la Souveraineté de Neuchâtel et Vallangin » de 1672-1673, que l'on doit au père C. Bonjour, ne montre aucune route, mais indique avec soin les ponts. Nous n'avons aucun moyen de savoir si cette représentation est exacte, mais sur les grandes rivières elle indique huit passages sur l'Areuse, trois sur le Seyon, sans compter les ponts de la ville de Neuchâtel, et deux sur la Thielle. Sur les cours d'eau mineurs, quelques ouvrages sont représentés : à Bevaix, à la hauteur de Marin, sur ce qui doit être l'ancien bras de la Thielle, sur le Buttes, sur la Noiraigue, dans les Montagnes, sur les « Bied » du Locle, des Ponts-de-Martel, de La Brévine...

La Thielle: des passages anciens, mais aucun pont historique

Le passage de la Thielle a été emprunté probablement depuis la protohistoire. La région de l'Entre-Deux-Lacs a été occupée très anciennement et nul doute qu'on y circulait beaucoup, sur terre et sur eau. Près de Cornaux/Les Sauges, un pont celtique, établi en 300 avant J.-C., restauré vers 150 avant J.-C. et à nouveau entre 120 et 116 avant J.-C., a été découvert. Sous les vestiges, on a trouvé des squelettes d'humains et d'animaux ainsi qu'un riche matériel archéologique. Les interprétations divergent quant à ces trouvailles: lieu de culte et de sacrifice ou catastrophe? Environ 100 m plus haut, des fouilles ont révélé les vestiges d'un pont romain. En outre, près de La Tène

(Marin-Epagnier), sur un bras secondaire de la Thielle, se trouvaient deux autres ponts: un pont celtique, dit pont Vouga, bâti en 250 avant J.-C. et, 115 m plus en amont, là où la Thielle sort du lac de Neuchâtel, un pont celtique ou romain, appelé pont Desor, que la dendrochronologie date de 38 avant J.-C. Entre ces deux ponts, plus de 2500 objets ont été trouvés dans le lit de la Thielle, suscitant des interprétations contrastées, la plupart des auteurs s'accordant sur l'hypothèse d'un lieu de culte, comme au pont de Cornaux.

Au Moyen Âge, le pont de Thielle, mentionné dans les sources en 1228, est gardé par un château dès la seconde moitié du XIII^e siècle. Les substantiels revenus des péages des bateaux passant sous le pont et des voyageurs et marchandises passant dessus revenaient en totalité au prince de Neuchâtel. Tout au long de son histoire, le passage sur la Thielle, qui se trouve sur un axe de première



Ill. 1: Le pont de Thielle avec la maison de péage, sur un plan de 1763 (détail). Recette de Thielle, par Breguet. Archives d'Etat de Neuchâtel.



importance, s'est constamment adapté aux exigences du trafic. Les premiers ouvrages sont en bois et couverts (ill. 1) ; un pont de pierre est construit entre 1775 et 1778. Par la suite, les deux corrections des eaux du Jura (1868–1891 et 1962–1973), qui ont transformé la Thielle de rivière en un canal moderne, ont entraîné la perte du château et de deux ponts successifs. Ainsi, le pont métallique édifié vers 1878 sur le nouveau canal coupant une boucle de la Thielle est remplacé en 1969 par un pont en béton, plus haut, à l'occasion de la construction de l'autoroute Neuchâtel–Bienne, avec un échangeur à Thielle.

Le pont de Travers: construit en 1665

Tout autre est le destin du pont de Travers, le plus ancien du canton, classé monument historique en 1951. Un pont sur l'Areuse à Travers est attesté depuis 1525, vers 1583 il est même représenté dans une vue à vol d'oiseau, avec trois arches et un avant-bec du côté de l'amont. L'ouvrage actuel remonte à 1665, quand il fait l'objet d'importants travaux, dont témoigne la date inscrite sur une des pierres du parapet (ill. 2). Bel exemple d'architecture classique, il est en pierre de taille et possède quatre arches en plein cintres ; ses trois piles centrales sont dotées de forts avant-becs. Tout récemment, une nouvelle restauration a été entreprise, d'une part pour permettre à ce pont de supporter les charges du trafic moderne, d'autre part pour lui restituer sa substance d'origine fortement entamée par les restaurations précédentes. Le pont de Travers fait

preuve d'une longévité remarquable. Le fait qu'il ne se trouve pas sur un axe de grand trafic a sans nul doute aidé à le préserver et à éviter son remplacement par un ouvrage plus moderne.

L'Areuse, la plus longue rivière du canton avec 25 kilomètres depuis la source vaclusienne à Saint-Sulpice jusqu'à l'embouchure au sud de Boudry, ne manque pas de ponts remarquables, dont certains sont des rescapés des travaux de correction de la rivière. Ainsi, à l'entrée de Saint-Sulpice, le pont des Isles, établi en 1799 et classé monument historique, s'est retrouvé sans eau ; menacé de disparition, il fut sauvé et doté d'un étang. A Saint-Sulpice toujours, le grand pont sur l'Areuse au centre du village, à l'origine en bois et reconstruit en pierre en 1739–1740, se trouve sur l'ancien tracé de la route

Ill. 2 (en haut) : Le pont de Travers après sa récente restauration

Ill. 3 (en bas) : Le pont de Serrières peu après son inauguration, gravure. Dans : Musée neuchâtelois, 1900.





Ill. 4 (en haut) : Le Pont Noir dans les Gorges du Seyon, vers 1890, par Fritz Huguenin-Lassaguet. Dans : Le canton de Neuchâtel illustré, 1890.

Ill. 5 (en bas) : Le pont du Meilleret sur le Seyon à Fenin

de France. Les fondations d'origine, une structure en bois sur laquelle s'appuyait la maçonnerie, étaient menacées de pourrissement et ont été renforcées par des injections de béton. Le pont de la Roche, anciennement à la charge de la commune de Fleurier, a été en partie rebâti en 1755, mais en 1880, un tablier métallique, autrement orienté, remplace

l'ancien ouvrage. A Môtiers, deux ponts de pierre de 1764 et 1765 existent toujours sur l'ancien bras de l'Areuse et le canal du moulin ; deux gracieux ponts à une arche, construits probablement au XVIII^e siècle, subsistent sur le Bied. A Boudry, le pont de bois fut démoli par une crue en 1750. Remplacé par un ouvrage composé de trois chevaux supportant un tablier de poutres, il a été reconstruit en pierre en 1841-1842 ; en 1990, ce pont de pierre s'est affaissé et a été réparé.

En 1810, le pont Berthier franchit la gorge de la Serrière

Sur la grand-route du lac, le profond ravin de la Serrière, à Serrières, a longtemps obligé les voyageurs à descendre au plus près de l'embouchure pour passer la rivière à gué, puis à remonter une forte pente pour retrouver une ligne à bonne distance de la rive. A la fin du XVIII^e siècle, les rampes de Serrières étaient devenues un obstacle suffisamment dissuasif pour que les autorités envisagent la construction d'un grand pont au niveau et dans l'axe du chemin venant d'Auvernier. En 1789, la bourgeoisie de Neuchâtel commande des plans à l'ingénieur français Nicolas Céard, dont le projet fut jugé très beau, mais trop cher. Il faudra attendre le changement de régime pour voir un début de réalisation. En janvier 1807, en effet, le maréchal Berthier autorise la construction de l'ouvrage, achevée en 1810, dans les délais prévus (ill. 3). Le pont en calcaire blanc qui enjambe la gorge de la Serrière avec



Ill. 6 : Le pont de Biaufond, un bel ouvrage métallique de 1881, est le premier pont neuchâtelois sur le Doubs.

une seule arche de 20 m d'ouverture, suscite, comme l'écrit Charles Godefroy de Tribolet en 1827, « les éloges unanimes des gens de l'art, sous le rapport de sa hardiesse et de sa belle exécution, et le simple passager s'arrête et se délasse à la vue de ce tableau animé, qu'offre bien au-dessous de lui le mouvement des ateliers, et les cascades de la rivière, ombragée par les noyers qui s'élèvent de ses bords, et dont les cimes atteignent à peine cette voûte élancée sur laquelle il se trouve suspendu. » Depuis 1866, ce bel ouvrage affronte la concurrence du viaduc CFF.

Avec quelques modifications, il a heureusement survécu aux inévitables interventions liées au développement du trafic automobile, car la grand-route du XIX^e siècle a été déclassée par la route cantonale établie au plus près du lac.

Les ponts sur le Seyon sous pression

Le Pont Noir sur le Seyon, spectaculaire ouvrage d'art établi en 1853 pour franchir les gorges du Seyon, a quant à lui été récemment sacrifié aux travaux de modernisation de la route cantonale (ill. 4). A Valangin même, au midi du château, un pont existe de très longue date, avec des reconstructions successives attestées depuis 1548 au moins. Le pont actuel remonte à 1843–1844. Elevé sur les plans de Charles-Henri Junod, inspecteur des Ponts et chaussées, en gros appareil soigneusement taillé, avec une seule arche, il est aujourd'hui bien peu visible dans le paysage routier moderne. Le Seyon a conservé un passage plus modeste, le pont du Meilleret à Fenin, de 1876 (ill. 5). Cet ouvrage en maçonnerie à deux voûtes, d'aspect traditionnel, a en fait été élargi en 1981 : les pierres d'origine utilisées en parement dissimulent une structure en béton.

Sur le Doubs, il n'y avait pas de pont

Sur le Doubs, les ponts ont été jetés tardivement. On franchissait la rivière frontalière, au cours parfois formidablement encaissé, au moyen de radeaux ou de barques,



en recourant aux services de passeurs. En 1881, le pont de Biaufond, bel ouvrage métallique, prolonge sur la rive française la route des Côtes du Doubs descendant de La Chaux-de-Fonds (ill. 6). Quelques années plus tard, il est doublé en amont par la passerelle de la Rasse, elle aussi en métal, qui domine le cours du Doubs à une quinzaine de mètres de hauteur.

On pourrait ajouter d'autres exemples à ce bref survol, qui suffit pourtant à illustrer le rôle primordial des ponts dans l'amélioration des communications. La diversité des formes et des matériaux reflète l'évolution des techniques et fait honneur au savoir-faire des architectes et ingénieurs qui les ont conçus.

Bibliographie

- Jean Courvoisier*, Les districts de Neuchâtel et de Boudry. Les monuments d'art et d'histoire du canton de Neuchâtel T. 2, Bâle, 1963.
- Jean Courvoisier*, Les districts du Val-de-Travers, du Val-de-Ruz, du Locle et de la Chaux-de-Fonds. Les monuments d'art et d'histoire du canton de Neuchâtel T. 3, Bâle, 1968.
- Routes neuchâteloises, ouvrage réalisé sous la direction d'Arthur Grandjean, Hauterive 1995.
- Hanni Schwab*, Les Celtes sur la Broye et la Thielle. Dans : Archéologie de la 2^e correction des eaux du Jura T. 1, Fribourg, 1989.
-

A pied, à cheval, en voiture

De la forme des chemins et de leur usage

Notre réseau actuel est l'héritier d'innovations qui, dès la fin du XVII^e siècle, n'ont cessé de se perfectionner, et où les modes de déplacement, les méthodes de construction et les techniques d'entretien évoluent en étroite interaction. L'histoire « technique » de la route est forcément celle des voies les plus importantes, régulièrement en usage et constamment adaptées aux besoins nouveaux.

La forme de la voie est tributaire du trafic et tout d'abord de ses usagers. Jusqu'à la fin du XIX^e siècle, l'immense majorité de la population se déplace à pied, un mode de déplacement universel pour lequel il n'est guère nécessaire d'aménager les voies. Pour les plus privilégiés, le cheval reste le moyen de locomotion le plus commode et le plus rapide, sinon le plus reposant. Le transport des marchandises présente des problèmes autrement plus délicats. Il s'agit de déplacer le plus économiquement possible la plus grande quantité de biens. Avant l'avènement du rail, on privilégie les voies d'eau, lentes certes, mais qui permettent de charrier à bon marché les marchandises les plus lourdes. Sur la terre ferme, la facilité de circulation dépend des conditions topographiques et climatiques et doit faire face à de nombreux obstacles, dont les aléas de la politique ne sont pas les moindres. Longtemps, le choix s'est limité à deux modes de transport, le portage et le roulage, qui exigent des conditions de route bien différentes.

Droit au but

Le portage, c'est-à-dire le transport de marchandises par des bêtes de somme, est de loin le plus simple et le plus économique. Les animaux de bât, le plus souvent des mules ou des muets, parfois des chevaux ou des ânes, plus rarement des bœufs, peuvent porter des charges im-

portantes. Un bon mulet a le pas sûr, une résistance à toute épreuve et peut supporter confortablement de 120 à 150 kilos, parfois même 185 kilos. Se jouant de pentes fort rudes, il a donné son nom au chemin muletier, très simplement aménagé. Le plus souvent, il va droit au but, sans souci des côtes ni des descentes, traversant les cours d'eau au gré des passages, gués ou bacs, plus rarement un pont, affrontant des conditions extrêmes qui rendent le roulage à peu près impossible.

Dans le canton de Neuchâtel, la plupart des sentiers muletiers n'ont pas été construits, mais plutôt formés par l'usage. Le terrain conserve la marque du passage des hommes et des bêtes, plus accentué dans les parties raides du parcours (ill. 1). Il en résulte un chemin creux formé



Ill. 1: Empreinte d'un chemin créé par l'usage sur le versant nord de la vallée du Locle, quelques mètres en contrebas de la route goudronnée. Sans la fine couche de neige, les traces seraient presque invisibles.



par l'érosion hydraulique qui charrie en aval le sol soulevé par les sabots et les pas. Dans les Montagnes, les chemins creux ne sont pas très profonds en comparaison de ceux que l'on trouve sur le Plateau, la fine couche d'humus sur une roche-mère calcaire ne favorisant pas ce type de profil. Cependant, le versant sud du Mont Racine offre une multitude de chemins creux, tout à fait remarquable si l'on considère la dureté de la roche. Par ailleurs, deux exemples exceptionnels ont été recensés dans le canton, avec des talus latéraux culminant à une hauteur de 4 mètres. Le premier, situé en amont des Geneveys-sur-Coffrane, préfigure le réseau du Mont Racine. Son profil est beaucoup plus profond que celui des chemins situés en amont, car il s'inscrit dans une moraine latérale moins compacte, déposée lors de la dernière glaciation. Au-dessus du village de Cressier, on trouve un second chemin creux important entaillant un sol plus tendre, et grimpant en direction d'Enges.

Le véhicule définit la voie

Dès qu'il s'agit de roulage, la question se complique. Pour permettre la circulation de véhicules toujours plus lourds et plus rapides, il faut des routes construites, solidement fondées. L'attelage antique ignore l'emploi du collier d'épaules, introduit en Europe peu avant le Moyen Âge et qui permet de quintupler la puissance de traction du cheval. En conséquence, la route médiévale a eu à subir des charges cinq fois plus importantes que la voie de l'époque romaine. Au cours des siècles suivants, la part et le poids du roulage ne cessent de croître, du moins en plaine,

et dans la première moitié du XIX^e siècle, il occupe de loin la première place parmi les modes d'acheminement des marchandises. Pour supporter ce trafic et l'augmentation de la vitesse et des charges qui l'accompagnent, les techniques de fabrication des routes ont aussi dû évoluer. Celles-ci sont aussi très fortement tributaires de la topographie. Dans le pays de Neuchâtel, le relief du Jura plissé influence de façon décisive la morphologie des constructions routières: on taille des falaises, creuse des galeries, édifie des ponts, élève des chaussées.

Routes de montagnes et routes de vallées

Dans le sens sud-nord, quatre chaînes de montagnes barrent l'accès entre le lac et le canyon du Doubs. Les grandes voies qui franchissent ces obstacles présentent des caractéristiques de routes de cols (La Tourne, La Vue-des-Alpes...) avec des tracés sinueux accompagnés de talus latéraux, meubles ou taillés dans la roche, ainsi que de nombreux murs de soutènement. L'exemple des Gorges du Seyon, différent du point de vue topographique, est cependant très intéressant du point de vue constructif. Cette cluse naturelle formée par la rivière permet de quitter Neuchâtel par le nord sans avoir à franchir de col, mais le relief particulièrement escarpé a nécessité un nombre considérable d'aménagements (ill. 2). De la voie à rainures jusqu'aux tunnels autoroutiers, plusieurs géné-

Ill. 2 (à gauche): Partiellement effondré plus en aval, cet imposant mur de plus de 3 m de hauteur soutient le tracé le plus proche du Seyon, entre Neuchâtel et Valangin.

Ill. 3 (à droite): Entre Bôle et Trois Rods, ce tronçon de la Vy d'Etra a conservé un pavement remarquable dans la partie la plus raide de la voie.

Ill. 4 : Ce sentier le long du Doubs prend un relief tout particulier grâce à son discret mur de soutènement qui précède le passage taillé dans la roche.



rations de tracés s'y côtoient. A chaque époque, les bâtisseurs se sont efforcés d'intégrer de façon sûre et durable les tracés dans ce terrain très escarpé.

Dans l'axe est-ouest, parallèlement aux chaînes de montagnes, les voies de communication, souvent rectilignes, empruntent les voies naturelles offertes par les vallées et les grandes combes aux pentes régulières. Surélevant la route par rapport aux terrains adjacents, les constructions en chaussée permettent de franchir plus facilement les fonds de vallée imperméables, occupés autrefois par des tourbières ou des marécages. La Chaussée de Marmoud traversant la vallée de la Sagne, le passage du Bas Monsieur ou la route menant à la ferme des Crosettes en sont des exemples remarquables.

Sur le terrain, on retrouve ici et là des témoignages de techniques de construction révolues, telle la voie à ornières. Ancêtre lointaine de la voie ferrée, elle assurait le guidage des véhicules afin d'éviter que ceux-ci ne se renversent, toutes roues bloquées, à la descente. Les opinions divergent quant à la formation des rainures. Certains pensent qu'elles ont été créées par l'usage, d'autres estiment au contraire qu'elles ont été taillées volontairement. L'hypothèse la plus probable est une combinaison des deux facteurs. D'abord taillées, ces ornières se sont ensuite creusées par le passage. On trouve des rainures à Plaines Roches, en amont des Cadolles, sur le sentier pédestre qui remonte la rive gauche du Seyon et aussi sur le pavement du chemin du Diable à Saint-Blaise.

Les voies pavées sont également bien présentes dans le canton. En plus de ses ornières, le chemin du Diable possède un pavement constitué de gros blocs sélectionnés et taillés, solidement implantés dans le sol. Plus vers l'ouest, entre Bôle et Trois Rods, on trouve un tronçon

pavé de gros galets disposés avec soin (ill. 3). Le tracé direct entre Neuchâtel et Le Locle, aujourd'hui abandonné, présente également quelques beaux tronçons de voie recouverts d'un empierrement très minutieux qui s'apparente à un pavement.

Plus proches de nous et plus abondantes, les routes d'ingénieurs construites au cours du XIX^e siècle sont la plupart du temps encore en usage, avec quelques élargissements et rectifications. La route de la Tourne avec son tracé sinueux et ses rangées d'arbres ou celle de Biaufond avec ses tunnels taillés dans la roche sont deux magnifiques exemples. A l'origine empierrées, elles sont aujourd'hui toutes asphaltées.

L'héritage du réseau historique

Aujourd'hui, la plupart des voies principales du canton ont été modernisées et adaptées aux conditions modernes du trafic et il est bien difficile d'identifier leur forme d'origine. Parfois, cependant, une modification partielle du tracé a provoqué l'abandon de courts tronçons où l'on peut encore reconnaître la voie plus ancienne. Le mailage des routes secondaires, héritier des voies historiques de portée locale et intimement lié à l'histoire du territoire qu'il dessert, offre souvent sur le terrain une grande diversité et richesse d'éléments traditionnels, indices subtils sur l'usage ou la destination de tel ou tel chemin. Par ailleurs, un chemin doté d'éléments traditionnels, même discrets, inscrit dans un paysage préservé contribue largement à flatter nos sens (ill. 4).

Par delà l'évolution des techniques de construction et de l'usage des voies, les voies historiques tissent un lien imprimé dans le sol et sur les cartes, entre notre monde et celui de nos prédécesseurs.



L'inventaire

Depuis les années soixante du XX^e siècle, notre paysage culturel est soumis à des transformations extrêmes. Les constructions, publiques et privées, ainsi que les infrastructures mises en place pour satisfaire les besoins de mobilité toujours plus grands de notre société ont tout particulièrement touché les dimensions les plus fines du paysage, et fait disparaître de nombreux chemins historiques.

C'est dans ce contexte que la Confédération a décidé de faire établir l'Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse IVS. Les objectifs de l'IVS ne se limitent toutefois pas à des tâches d'aménagement du territoire au sens strict.



La méthode par l'exemple

Par monts et par vaux de Neuchâtel au Locle

Aujourd'hui, pour se rendre de Neuchâtel au Locle, on emprunte généralement la route de La Tourne. La cartographie historique la plus ancienne indique cependant un tracé plus direct, par Coffrane et La Sagne, qui franchit les pentes raides du Mont Racine. Les informations fournies sont très approximatives et ne permettent guère de définir le parcours exact de ce tracé, dont les cartes topographiques du XIX^e siècle, beaucoup plus précises, n'ont pas gardé le souvenir. L'examen minutieux des plans d'ensemble actuels et la recherche sur le terrain ont permis de reconstituer une partie du tracé possible.

Un des plus anciens chemins pour se rendre de Neuchâtel au Locle passait par Coffrane, Les Geneveys-sur-Coffrane et La Sagne. Dans leur *Description de la frontière des Montagnes de Valangin* de 1663, Abraham Robert et Benoît de la Tour citent, parmi « les chemins publics appartenant à Son Altesse », « le chemin public des Entre deux monts dès Le Locle, venant sur le Crest de la Sagne » et « le chemin de la Charbonnière par la coste Marmods, tirant à Neufchâtel ». Le plan qui accompagne cette énumération montre de manière très suggestive une voie pénétrant sur le territoire de la « mayrie de La Sagne » par le sud-est, se dirigeant par « Marmods » vers « Sur le Crest » où se trouvent quelques maisons, puis continuant par « Entre Deux Monts » en direction du Locle, signalé par son moutier (ill. 1). Le tracé est représenté schématiquement mais de façon affirmée dans la carte de David-François de Merveilleux de 1694 (ill. 2). Cependant, ce chemin muletier très direct ne pourra plus longtemps soutenir la concurrence des chemins carrossables, même mauvais.

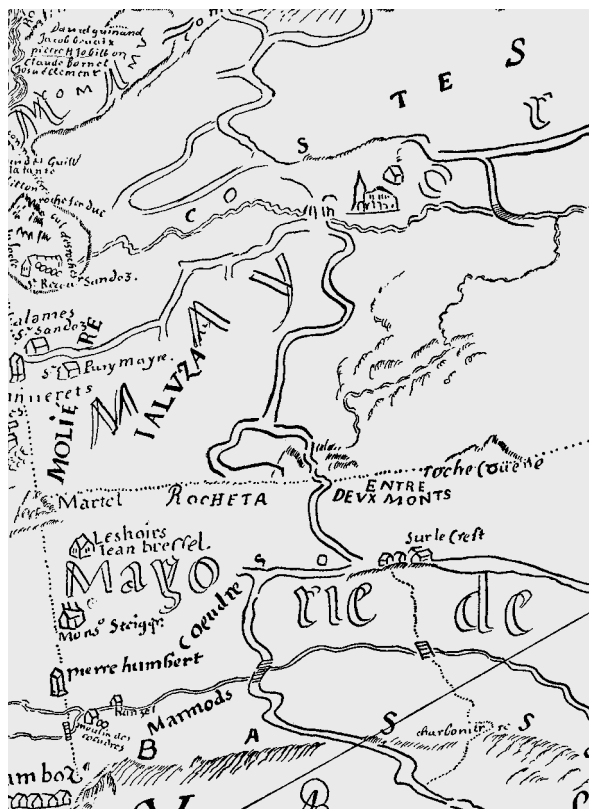
Au cours du XVIII^e siècle, le tracé par Coffrane est délaissé pour celui passant par La Tourne. Cette désaffection ne fera que s'accroître avec la construction d'une nouvelle route par La Tourne, entre 1807 et 1813, comme en témoigne la cartographie du XIX^e siècle. Ainsi, sur la carte très détaillée de Jean-Frédéric Ostervald, levée entre 1838 et 1845, la voie muletière ne subsiste plus que par bribes.

Entre 1834 et 1841, l'ancien chemin est amélioré, mais seulement entre La Sagne et Le Locle, par La Jaluse, grâce à des souscriptions privées et au prix de grands efforts. Le roi de Prusse allouera une forte somme en reconnaissance de ces travaux d'utilité publique. La partie du tracé située entre Coffrane et La Sagne est en revanche définitivement abandonnée.

Les recoupements entre l'histoire et le terrain

Une grande satisfaction du travail sur le terrain est d'y retrouver des chemins qui ne sont plus représentés sur les cartes. C'est d'autant plus agréable quand on sait qu'il y a près de 200 ans que ces chemins sont ignorés par les cartographes. Le repérage du tronçon manquant de l'ancien chemin reliant Neuchâtel et Le Locle ne doit rien au hasard, mais est le résultat d'une confrontation des informations historiques avec celles du terrain.

Dans un premier temps, il a fallu repérer les parties connues de Neuchâtel à Coffrane et, par delà le Mont Racine, de La Sagne au Locle. En simplifiant à l'extrême, l'opération consiste à reporter les parcours donnés par les cartes historiques sur les cartes topographiques actuelles à l'échelle du 1:25 000^e ou sur les plans d'ensemble au 1:10 000^e. La carte de référence est la première édition de l'Atlas topographique de la Suisse (ATS), levée dans les années 1870, et d'une très grande rigueur scientifique. Le report précis des altitudes, la définition claire des courbes de niveau ainsi qu'une meilleure représentation des fa-



laïses, éboulis et autres pentes raides en font une des premières cartes suisses au 1:25 000^e qui transcrit avec précision la troisième dimension, c'est-à-dire le relief. La superposition des Cartes nationales actuelles et des cartes de l'Atlas indiquent clairement les tracés qui existent encore et ceux qui ont été modifiés ou interrompus. Ceux qui ont disparu des cartes ne se sont pas forcément effacés du paysage.

Les indices du terrain

Le tracé entre Neuchâtel et Le Locle réserve d'agréables surprises. Il existe sans interruption entre Peseux et les Geneveys-sur-Coffrane, puis entre La Charbonnière, en amont du Crêt, et Le Locle. Une grande partie du tracé historique a été repris par une route moderne, tandis que d'autres parties ont conservé une richesse exceptionnelle d'éléments traditionnels.

Le parcours débute au niveau du temple de Peseux, où il quitte le village en amont par une rue pavée de dalles multicolores. Plus haut, après une brève portion goudronnée, le tracé en forêt se présente avec un empierrement de qualité. Peu avant Le Trembley, le bruit du ruissellement de l'eau guide le marcheur vers une petite clairière où se trouve une fontaine de facture traditionnelle posée sur un sol nivelé et pavé. De retour sur le sentier, l'ascension relativement raide se poursuit sur un pa-

vement bien conservé de 150 m de longueur, composé de pierres aplaties rectangulaires pouvant atteindre 60 cm de côté. Un revêtement traditionnel de cette qualité est, il faut le préciser, extrêmement rare dans le canton de Neuchâtel (ill. 3).

Plus haut, dans la Forêt de Peseux, se trouve un objet unique du patrimoine routier: une double voie parallèle séparée par un talus de 2,5 m de hauteur. Recensée par le Service cantonal d'archéologie, la première voie, encore utilisée par les randonneurs, est dotée d'un empierrement mêlé d'un pavement discret. La seconde voie, située du côté amont, est malheureusement partiellement abandonnée, mais on distingue encore clairement son parcours à travers la végétation. La suite du parcours, moins spectaculaire jusqu'à Coffrane, a conservé le tracé historique avec quelques éléments traditionnels, comme des murs, des arbres et des tronçons avec un revêtement naturel.

Une riche substance traditionnelle

Au-delà de la «terra incognita» de La Grande Forêt et du Mont Racine, le tracé se manifeste à nouveau clairement au lieu-dit La Charbonnière, qui garde la trace du passage

Ill. 1 (à gauche) : Le «plan des frontières & des mayries des Montagnes de Valengin» indique très clairement le tracé en provenance de Coffrane, se dirigeant vers Le Locle par «Entre Deux Monts».

Ill. 2 (à droite) : Sur ce détail d'une carte de 1756, copie de la carte de Merveilleux de 1694, le chemin du Locle par Coffrane et La Sagne emprunte la ligne la plus directe, qui l'oblige à franchir quelques passages difficiles.

Ill. 3 : Au-dessus de Pesieux, cet empiérement réalisé avec beaucoup de soin est un indice de terrain qui confirme que cet itinéraire possédait une certaine importance.

des hommes et des mulets. Le franchissement de la Vallée de La Sagne se fait par la Chaussée de Marmoud, ainsi nommée car elle surplombe de deux mètres en moyenne le terrain adjacent, marécageux avant l'endiguement du Grand Bied (ill. 4). A partir du Crêt en direction de Entre Deux Monts, l'ascension propose deux tracés parallèles. Le premier, qui possède des éléments de délimitation traditionnels comme des murs de pierre sèche arborés, est le tracé en usage actuellement pour gagner Le Locle depuis Le Crêt. Le second, présent à l'état de vestige, remonte le Communal de La Sagne à une vingtaine de mètres à l'est du premier. On distingue encore par endroits le parcours nivelé, délimité par quelques restes de murs de soutènement de 50 cm de hauteur ou de rochers élargis délimitant la voie sur une largeur constante de 2,5 m. Sur la fin du tracé en arrivant au-dessus du Locle, de nombreux éléments tels que des grands érables plusieurs fois centenaires témoignent de l'importance historique de la voie. L'extraordinaire richesse en substance traditionnelle des parties connues du tracé historique sont autant d'indices qui laissent supposer que l'empreinte du tronçon oublié existe encore sur le terrain.

A la recherche du tronçon manquant

Entre Coffrane et La Charbonnière, la cartographie historique ne donne aucune indication permettant de se repérer sur le terrain. On suppose que les voyageurs et les colporteurs de ces temps reculés prenaient le chemin le plus direct, comme le montrent de façon très schématique les cartes du XVII^e siècle. Il nous faut donc tenter d'imaginer un parcours à la fois direct et commode pour rallier ces deux points.

C'est là qu'intervient l'étude minutieuse des plans d'ensemble au 1:10 000^e. Ceux-ci révèlent de multiples détails du paysage traditionnel, qui ne peuvent pas être reportés, pour des raisons techniques et graphiques évidentes, sur les Cartes nationales au 1:25 000^e. Les informations topographiques contenues dans ces plans sont d'une incroyable précision et permettent facilement d'identifier un parcours possible. La moindre aspérité du terrain supérieure à 10 m y est reportée graphiquement. Une succession de courbes de niveau parallèles présen-



tant toutes une légère inflexion au même endroit indique une minuscule combe ou un chemin creux profond, ou les deux. Par ailleurs, nous avons travaillé sur des plans d'ensemble mis à jour au début des années 1980, sur lesquels de nombreux chemins probablement déjà abandonnés sur le terrain étaient encore représentés, parfois de façon discontinue. Avec toutes ces informations obtenues grâce à la précision des plans d'ensemble, il restait à tracer un cheminement hypothétique que nous nous sommes empressés d'aller vérifier «in vivo» dans la Grande Forêt.

La Grande Forêt au pied du Mont Racine

Immédiatement à la sortie des Geneveys-sur-Coffrane, vers la ferme située au Crotet se trouve un premier chemin creux véritablement extraordinaire en raison de ses dimensions généreuses et de son parcours richement arboré remontant un champ herbeux. Par endroits, le cordon boisé de part et d'autre du sentier possède une largeur de 4 à 5 m qui procure l'impression d'être dans une forêt. Les talus qui culminent à une hauteur de 4 m enca-



drent la voie partiellement abandonnée, large de 2,5 m en moyenne. Il s'agit là du plus bel exemple de chemin creux recensé dans l'inventaire des chemins historiques du canton de Neuchâtel.

A l'intérieur de la forêt, les choses se compliquent pour trouver la suite logique de l'itinéraire parmi les nombreux chemins creux qui gravissent les pentes du Mont Racine. Certains se ramifient, d'autres s'estompent lors de l'ascension, d'autres encore sont vraiment impénétrables et impossibles à suivre tellement la végétation est touffue. Seuls ceux qui forment une ligne continue, clairement marquée dans le sol ont été cartographiés dans le cadre de l'inventaire. Dans un tel environnement il est très facile de se perdre, de croire qu'on est sur tel chemin, alors qu'en réalité il n'est pas reporté sur les plans d'ensemble. La boussole et surtout l'altimètre se révèlent être des outils utiles dans les pentes d'une forêt aussi dense, qui offre bien peu de repères.

La recherche a toutefois été fructueuse puisqu'entre 1100 et 1130 m d'altitude, apparaît un tronçon particulièrement bien préservé mais peu profond et curieusement

dépourvu de végétation ; les talus qui l'encadrent possèdent une hauteur moyenne de 1,5 m (ill. 5). Peu avant la sortie de la Grande Forêt, les limites des chemins deviennent de plus en plus floues et empêchent d'affirmer un parcours exact, tout comme pour la suite, du Mont Racine en direction de La Charbonnière. Le résultat de l'exercice est cependant concluant car il a permis de proposer un parcours possible sur les trois quarts de l'ascension de La Grande Forêt.

Le tracé proposé reste une hypothèse de travail, car en l'état des recherches, rien ne nous autorise à affirmer avec certitude que c'est le cheminement en usage autrefois pour aller du Locle à Neuchâtel, reporté très grossièrement sur les cartes du XVII^e siècle. Pour ceux qui en auraient le courage, il offre sur un parcours plein de contrastes, entre Peseux et Le Locle, une balade véritablement revigorante.

Ill. 4 (à gauche) : La Chaussée de Marmoud qui traverse la Vallée de la Sagne matérialise clairement la suite du tracé. Il est dommage que l'asphalte perturbe quelque peu l'aspect traditionnel de la voie.

Ill. 5 (à droite) : Un tronçon de chemin creux particulièrement bien dégagé dans la Grande Forêt. Les autres portions embroussaillées sont difficilement visibles.

Un inventaire unique au monde

L'IVS établit un état des lieux des voies de communication historiques de la Suisse dignes de protection, et de leurs éléments d'accompagnement. Cet inventaire fédéral au sens de l'art. 5 de la loi fédérale sur la protection de la nature et du patrimoine (LPN) est unique au monde. Au-delà du rôle que lui confère la loi, il offre de multiples possibilités d'application dans les domaines les plus divers: aménagement du territoire, protection du patrimoine, sauvegarde du paysage, tourisme, recherche et économie forestière.

L'IVS a été élaboré sur mandat de la confédération. Le travail complet d'inventorisation de l'ensemble de la Suisse a été achevé fin 2003, après vingt ans d'efforts. Après la consultation dans les cantons, le Conseil fédéral mettra en vigueur l'IVS. L'IVS poursuit différents objectifs:

- Il constitue pour les services de la Confédération un instrument contraignant et est à la disposition des cantons et des communes comme aide à la décision pour les questions de planification.
- Il offre de précieuses bases pour le développement du tourisme doux. Les chemins historiques sont aussi amenés à jouer un rôle particulier dans le réseau des chemins pédestres et de randonnée.
- Il constitue la base d'une large activité de recherche scientifique dans des domaines tels que l'histoire du trafic et l'étude de la mobilité.

La méthode et le produit

Pour les inventaires établis selon l'art. 5 LPN, la loi fédérale pour la protection de la nature et du patrimoine prescrit la classification des objets dans l'une des trois catégories d'importance nationale, régionale et locale. Cette classification est effectuée d'une part en fonction du rôle historique de communication d'une voie, d'autre part d'après sa substance morphologique, c'est-à-dire les traces historiques encore visibles dans le terrain. Seules les voies de communication historiques d'importance nationale trouvent place dans l'inventaire fédéral. L'Atlas topographique de la Suisse, plus connu sous le nom de «carte Siegfried», établi à la fin du XIX^e siècle, sert de li-

mite temporelle pour la définition des voies prises en considération par l'inventaire. Après une analyse sélective, tout à fait distincte de la classification LPN qui intervient plus tard, le réseau de voies historiques répertorié par cet ensemble de cartes est parcouru sur le terrain et il est procédé à un relevé systématique de la substance historique encore présente. Ce relevé constitue la base de la *carte de terrain*, qui forme une partie de la documentation IVS. A l'aide de travaux historiques, de cartes anciennes et de documents iconographiques, la fonction de communication de chaque voie est documentée et évaluée. La recherche historique et les résultats du relevé de terrain sont consignés dans la *partie descriptive* de la documentation IVS. Ensemble, ils permettent d'établir la classification LPN de chaque voie de communication, qui est répertoriée cartographiquement dans la *carte d'inventaire*.

L'IVS dans le canton de Neuchâtel

Les travaux de documentation pour l'Inventaire des voies de communication historiques du canton de Neuchâtel ont débuté en juin 1998 et ont été achevés en octobre 2001 pour ce qui concerne les voies d'importance nationale.

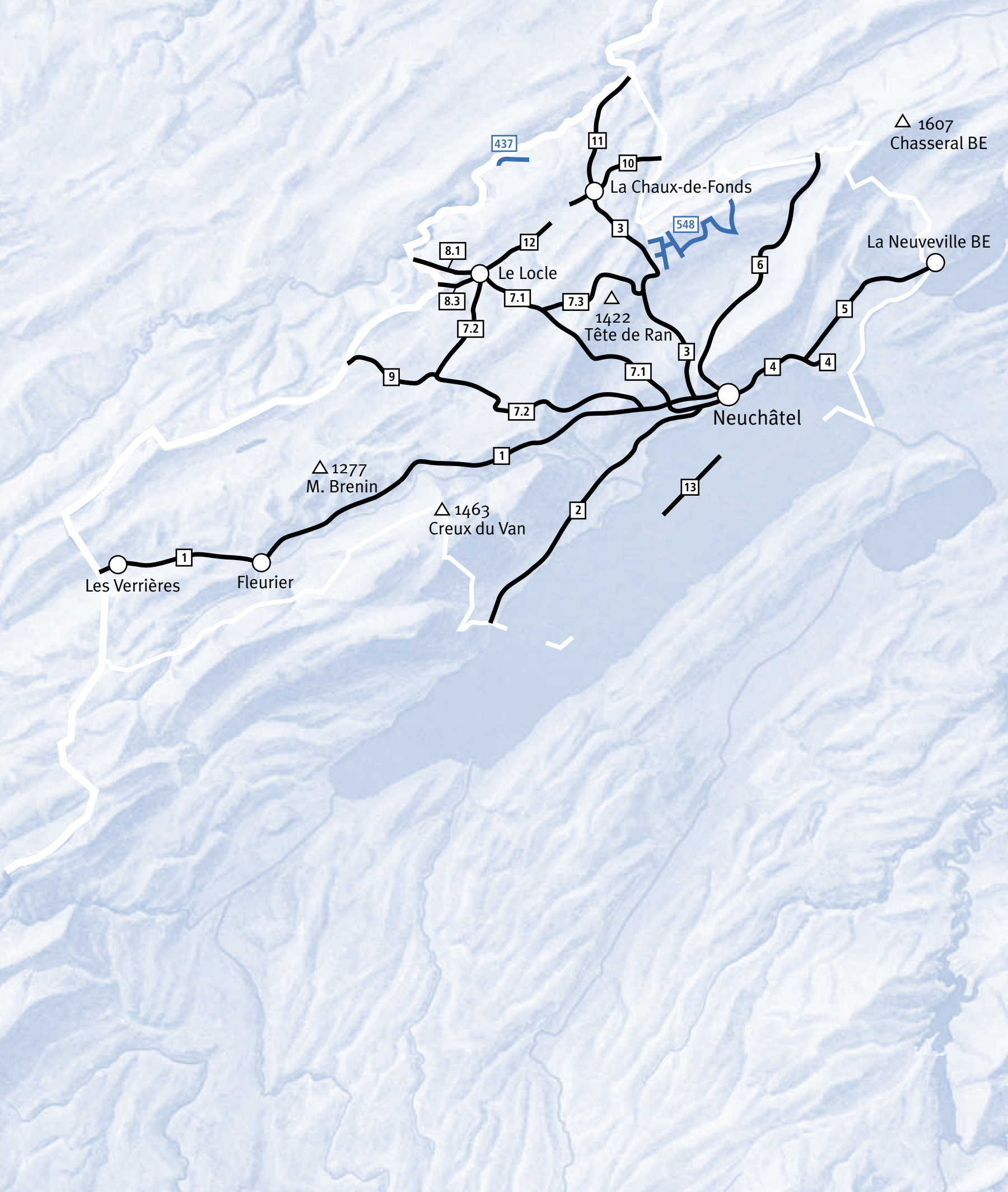
L'Inventaire du canton de Neuchâtel a été élaboré par Anita Frei, architecte et historienne à Genève et membre de la direction scientifique de l'IVS, qui s'est occupée de la recherche historique de la documentation, et le géographe Claude Bodmer, qui a récolté les données du terrain. Ils ont bénéficié du précieux soutien du Service de protection des monuments et des sites et du Service de l'aménagement du territoire.

**Les chemins historiques d'importance nationale
dans le canton de Neuchâtel**

Numération selon l'IVS

- 1** Neuchâtel–Les Verrières (– Pontarlier F)
- 2** Neuchâtel–Yverdon VD
- 3** Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds
- 4** Neuchâtel–Thielle–Aarberg BE
- 5** Neuchâtel–La Neuveville BE (– Bienne BE)
- 6** Neuchâtel–Le Pâquier–St-Imier BE
- 7** Neuchâtel–Le Locle
- 8** Le Locle–frontière nationale (– Morteau F)
- 9** (Neuchâtel–) Les Ponts-de-Martel–frontière nationale (– Morteau F)
- 10** La Chaux-de-Fonds–St-Imier BE
- 11** La Chaux-de-Fonds–frontière nationale (– Maîche F)
- 12** La Chaux-de-Fonds–Le Locle
- 13** Lac de Neuchâtel
- 437** Côte des Moulins Calame
- 548** Montagne de Cernier–Montagne de Chézard

Les itinéraires en bleu ont une valeur nationale en raison
de la substance historique préservée.



Car

Carte de terrain

Talus et délimitation

- Matériau meuble
- Rocher
- Mur de soutènement
- Mur, mur de parapet
- Alignement d'arbres, haie
- Pierre bordière, bordure
- Dalles bordières verticales
- Clôture, palissade

Revêtements

- Rocher
- Matériau meuble
- Empierrement, cailloutis
- Pavage, pavement
- Revêtement artificiel
- Marches, escaliers, gradins

Ouvrages d'art

- Pont
- Vestiges de pont
- Conduite d'eau, tombino
- Tunnel

Éléments du paysage routier

- Pierre de distance
- Autre pierre
- Arbre isolé
- Inscription
- Croix routière
- Oratoire, chapelle routière
- Chapelle
- Eglise
- Château-fort, château, ruine
- Edifice profane
- Exploitation industrielle
- Carrière, gravière
- Embarcadère, port
- Fontaine

Carte d'inventaire

Classification

- Importance nationale
- Importance régionale
- Importance locale

Substance

- Tracé historique
- Tracé historique avec substance
- Tracé historique avec beaucoup de sub

