Autoroute et urbanisme : nouvelle vague à Neuchâtel

Autor(en): **Bodinier, Claude-Philippe**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **76 (1981)**

Heft 2-fr

PDF erstellt am: **15.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-174926

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Nouvelle vague à Neuchâtel

Autoroute et urbanisme

La ville de Neuchâtel pourrait célébrer le Xe anniversaire du scrutin qui permit au Conseil d'Etat – très enclin, contrairement à un Exécutif communal trop sensible aux pressions des intérêts privés, à sauvegarder le site – de demander au Conseil fédéral un passage en tunnel pour la N5. Ce vote, en effet, provoqué par une initiative du Mouvement populaire pour l'environnement, écartait aussi bien un «tracé centre» qu'un «tracé sud» (bord du lac).

En optant pour l'itinéraire souterrain, contre l'avis des Municipaux qui insistaient pour le chambardement des rives, le Conseil fédéral a eu le mérite de donner la *priorité à l'esthétique, à l'urbanisme*. Actuellement sa seule réserve, par rapport à son feu vert de 1975, est de différer temporairement, pour des raisons financières, le percement du deuxième «tube»: on commencera par creuser de quoi faire deux pistes, et non quatre.

Mais à l'extérieur, tout sera construit, pour préserver l'avenir, comme si deux tubes allaient déboucher des tunnels. Après divers aménagements urbains, le gros forage débutera à fin 1982. Le tracé comprendra, d'ouest en est, un tunnel de 730 m, une jonction à ciel ouvert (dans un quartier peu esthétique) pour les routes du haut du canton, et un second tunnel de 2670 m.

A écologiste, écologiste et demi!

Le M.P.E. a aujourd'hui la surprise d'entendre s'élever dans ses rangs la voix d'une *nouvelle vague*, férue d'absolu: «Pas d'autoroute du tout serait encore mieux! Le tracé actuel aménagé serait suffisant et beaucoup moins cher!» Elle rêve de voir les automobilistes, excédés par les attentes et les embouteillages, renoncer à leur véhicule. Ce qui revient à croire au père Noël; mais aussi à oublier que le bruit et les gaz, très denses et cela dans une *zone d'habitation*, seront considérablement diminués quand la circulation de transit, et une partie du trafic local, seront détournées dans un tunnel, et les émanations dirigées hors de ville.

Conséquences

Les jonctions vont certes modifier l'aspect des lieux aux deux extrémités de la ville: 200 m d'extension sur le lac à l'est, dont la moitié en verdure; 150 m à l'ouest (Serrières), dont un tiers en verdure. Mais le Service des ponts et chaussées déclare que «l'autoroute doit aujourd'hui participer à la *qualité de la vie*, être au service non d'une Automobile déifiée, mais d'une population dans son ensemble.» Des collines, des dunes plantées d'arbres, seront modelées de façon à cacher la chaussée, à en absorber le bruit, à la séparer complètement des zones piétonnes, où sont prévus des chemins agréables et des aménagements de loisirs.

Et ce qui est important, et déjà en soi une réussite urbanistique, c'est que les remblayages nécessaires épargneront – contrairement à l'ex-tracé sud – toute la zone centrale de la ville, avec son port et ses quais auxquels la population est profondément attachée. *Claude-Philippe Bodinier*

Abandon du «Cristal»

Vive la Jungfrau!

Bravo! Le conseil d'administration du chemin de fer de la Jungfrau a décidé de renoncer à son projet de restaurant pivotant sur l'arête du Jungfraujoch. Il fera construire à la place, sur le versant sud et à l'emplacement du bâtiment incendié en 1972, une salle d'accueil et un restaurant de 700 places; l'arête ne sera gratifiée que d'une terrasse panoramique.

La décision de la Compagnie est-elle une surprise? Contre ce monstre rotatif il n'y avait pas seulement, depuis trois ans, la vive opposition des défenseurs du paysage, et le recours formé contre l'autorisation de construire déjà délivrée par la commission valaisanne des constructions. Le «Cristal» a trouvé de la résistance dans de larges milieux – en Suisse aussi bien que dans les pays voisins. Et parmi tous ces opposants, il y avait des clients actuels et futurs du chemin de fer de la Jungfrau. Un trop beau paysage, d'une valeur symbolique trop évidente, était en jeu pour que les promoteurs de cette déplorable prouesse technique et architecturale puissent et osent affronter l'opinion publique. Et, apparemment, on n'a pas voulu se laisser entraîner dans une longue et onéreuse querelle juridique.

On a donc renoncé, et fait de nécessité vertu. Par cette décision la direction de la ligne, outre son flair politique et sa souplesse d'entrepreneur, a en tout cas fait preuve d'un sens réjouissant de ses responsabilités envers la communauté. Nous l'en remercions!

Marco Badilatti