

A propos de la "Nationale 5" à Neuchâtel

Autor(en): **Bodinier, C.-P.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **60 (1965)**

Heft 2-fr

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-173941>

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.

A propos de la « Nationale 5 » à Neuchâtel

Dans le numéro 1/1965 de la présente revue, M. J.-P. Vouga a publié un excellent article sur la protection des sites, dans lequel il écrivait notamment: « Les griefs les plus dangereux sont ceux qui ne font appel qu'aux sentiments, aux souvenirs. L'attendrissement est de mise sur cinq vieux arbres, sur les dernières vignes de Montreux, sur les quais de Neuchâtel, sur ce qu'on redoute de voir disparaître parce qu'on y est habitué... Et plus loin: ...« si l'auto à l'intérieur des villes ne justifie guère les sacrifices qu'on lui fait encore, le réseau routier, lui, les justifie largement. S'il faut demain remodeler les quais de Neuchâtel comme il a fallu lui sacrifier le bois d'Ecublens, s'il doit conduire à un viaduc au-dessus de Chillon comme il a exigé une digue à Melide, il y va de notre propre avenir. »

L'auteur de ces lignes est, certes, parfaitement libre de ses opinions. Mais, même si elles lui sont personnelles, il serait regrettable que la revue « Heimatschutz » paraisse prendre ainsi parti dans la grande querelle de la traversée de Neuchâtel par la « Nationale 5 », qui est d'ailleurs loin d'être résolue, et apporter un appui à la cause de ceux qui travaillent à cette solution de facilité que serait un tracé par le bord du lac. Et qui y ont travaillé jusqu'ici (la presse l'a déjà relevé) en utilisant la méthode du fait accompli. Fort heureusement, le mouvement d'opinion suscité par ce projet – auquel certains intérêts matériels ne sont pas étrangers – lui a fait échec pour l'instant. Tout a été remis en question, et la traversée de Neuchâtel fait l'objet d'un concours d'idées.

Surtout, il me semble indispensable de souligner ici que cette grave affaire est beaucoup plus qu'une question d'« attendrissement ». D'abord, il n'y a pas besoin d'être sentimental pour s'aviser du charme des quais de Neuchâtel, qui ne fait pas seulement le bonheur des Neuchâtelois, mais qui constitue un important, un indéniable atout touristique.

Ensuite, le problème est de savoir si l'on peut accepter que la ville soit définitivement coupée de son lac, comme elle le serait par une route nationale. Certes, au cours des siècles, elle a plusieurs fois « avancé » sur le lac, comme n'ont pas manqué de le faire valoir les partisans du tracé par les rives. Mais elle n'en a jamais été coupée. Elle a failli l'être au moment de la construction des chemins de fer: à cette époque déjà, il s'en fallut de peu que la ligne et la gare ne fussent construites au bord du lac. La même énorme erreur était dans l'air, la même mentalité y présidait, la même bataille eut lieu. Une telle chose paraît aujourd'hui inconcevable. Et pourtant, il n'y a pas de différence fondamentale, quant à leurs effets, entre une voie de chemin de fer et une route à grande circulation (que devraient enjamber des passerelles).

Neuchâtel a su garder son accès direct au lac, ses « échanges » avec la vie lacustre; son port pénètre au cœur de la ville. C'est là un privilège qu'une route nationale riveraine anéantirait pour toujours. On ne recréerait pas cette « vie » en aménageant des terrains et un port au-delà de cette route. Ajoutons que celle-ci impliquerait fatalement un important échangeur de circulation (notamment pour la liaison avec les Montagnes) à l'emplacement de la baie de l'Évole. Ce serait tout simplement effroyable. Il n'y a pas de commune mesure entre une pareille transformation et la disparition de « cinq vieux arbres », ou même un viaduc au-dessus de Chillon – qui laissera le château au bord du Léman! Et l'on me permettra de penser que l'expression « remodeler les quais de Neuchâtel », par rapport aux réalités qui nous menacent, est un doux euphémisme.

C.-P. Bodinier