Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 53 (1958)
Heft: 1-fr

Artikel: Une route sur la rive gauche du lac des Quatre-Cantons
Autor: Laur, Ernst
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-173645

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 21.07.2025

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

Une route sur la rive gauche du lac des Quatre-Cantons

Au cours des prochaines années le réseau routier de notre pays devra, chacun le sait, non seulement être amélioré, mais il devra être transformé. Les travaux à entreprendre ne peuvent être comparés, quant à leur importance, à leur coût et à l'atteinte portée au paysage, qu'à ceux qu'entraîna la construction des chemins de fer dans la seconde moitié du 19e siècle. En effet, jusqu'à nos jours, les routes ont conservé le même tracé qu'à l'âge des diligences. Sans doute ont-elles été élargies, corrigées, leur surface améliorée. Toutefois les habitations humaines se sont multipliées le long de ces voies; il a fallu sacrifier beaucoup de jardins; beaucoup de maisons sont maintenant à front de route; d'autres en grand nombre ont dû être détruites. Malgré ces sacrifices, la situation est loin d'être satisfaisante. Les voies où la circulation est intense sont insuffisantes; les encombrements ne peuvent être évités, et le nombre des victimes, parmi les automobilistes et parmi les piétons, victimes fautives et victimes innocentes, est considérable, et va chaque année en augmentant.

La situation en Suisse n'est ni pire ni meilleure que celle des autres pays. Partout l'heure est venue de tirer la leçon des faits: il faut avoir des autoroutes pour le trafic rapide et pour les camions, qui seront interdites aux piétons et aux attelages, exactement comme les lignes de chemins de fer. Evidemment, le réseau des autoroutes sera loin d'égaler celui des voies ferrées. Il ne s'agit, pour le moment, et dans les vingt années prochaines, que de deux transversales, l'une est-ouest, l'autre sud-nord, lesquelles relieront entre elles les principales villes de notre pays. Cela ne dispensera aucunement, c'est un second point, d'améliorer les routes existantes. Troisièmement, il faudra construire des routes nouvelles non réservées aux automobiles, mais qui éviteront les agglomérations et devront être habilement insérées dans le paysage et le gâter le moins possible; en même temps il faudra, dès leur construction, prévoir leur élargissement, ou même leur promotion éventuelle au rang d'autoroutes. Ce seront pour un temps des routes du genre que nous connaissons; peut-être seront-elles parfois meilleures et plus belles que celles d'aujourd'hui.

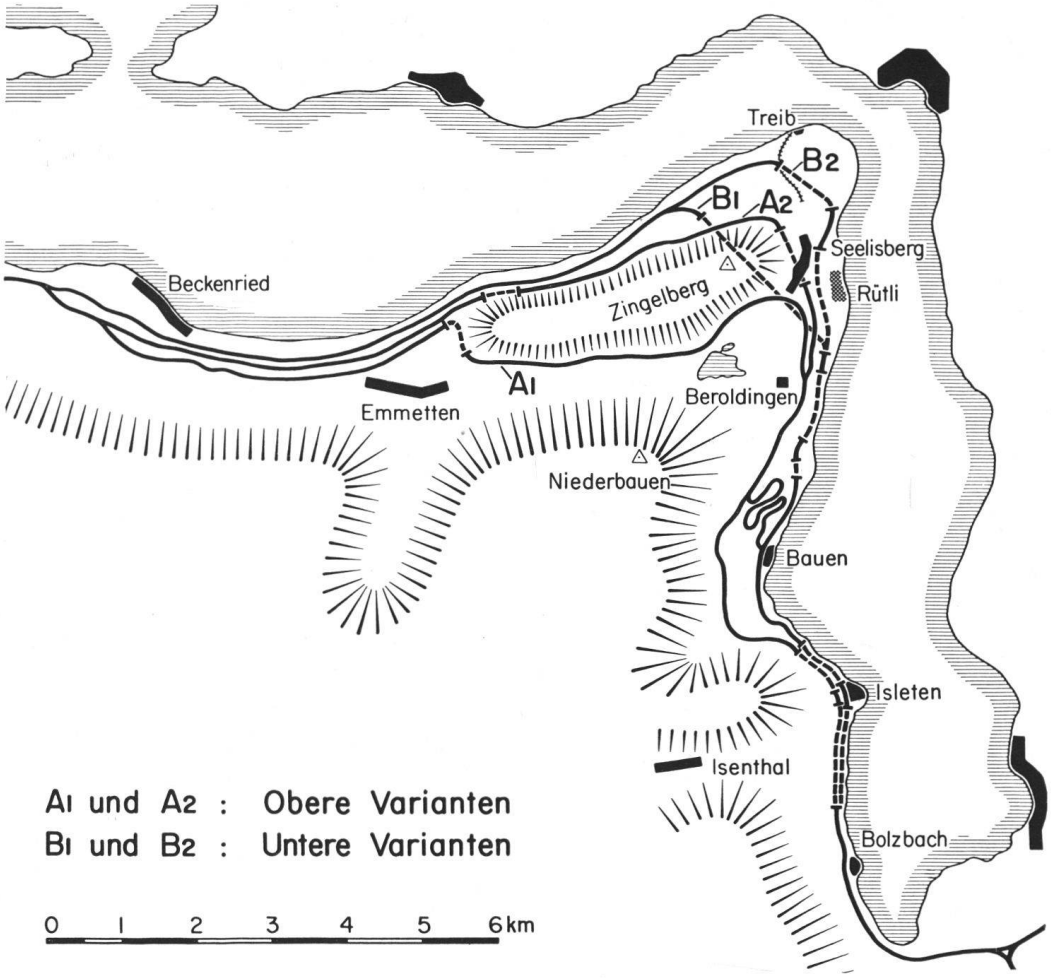
Il s'agit sur la rive gauche du lac des Quatre-Cantons d'une route de cette espèce. L'idée a été émise il y a quelques années déjà, au grand émoi de tous ceux qui aiment ou admirent ce lac.

Eh quoi? Toucher à la rive près de laquelle se trouve la prairie du Grutli, enceinte de bois, protégée par des parois de rochers, à cette rive qui, abstraction faite de l'inscription Schiller et de la maison historique de Treib, est restée à peu près telle que la virent en 1291 les trois Suisses et leurs compagnons? Il était inconcevable qu'une route coupe le Grutli, inconcevable que le vacarme des moteurs trouble la paix de ce lieu. Les cris d'indignation ou d'alarme s'élevèrent; on invoqua le Heimatschutz, ainsi que la Société d'utilité publique, à qui incombe la protection du Grutli. Mouvement d'opinion légitime, honorable, qui prouve à quel point l'opinion populaire est défiante quand elle entend parler d'une nouvelle entreprise des puissances de la technique. Suspects malheureusement aussi les détenteurs des pouvoirs politiques. On tient les constructeurs de routes pour de froids calculateurs qui, sans égard pour le plus beau paysage, n'ont que le souci de trouver le chemin le plus court et le moins coûteux. Une fois le plan couché sur le papier, plus personne n'a le droit de contredire. Même si ce plan touche à un lieu sacré, celui qui s'y oppose est traité de trouble-fête; toute opposition est vouée à l'échec.

Telles sont les réactions de beaucoup de Suisses, et de certains membres de notre Ligue sans doute aussi.

A-t-on raison de n'attendre que le pire des ingénieurs et constructeurs?

Le plan ci-contre et la vue aérienne à la page 3 montrent la même contrée. La variante A1 qui, du point de vue du Heimatschutz, serait la meilleure (voir le texte), jusqu'au lac de Seelisberg suivrait à peu près le tracé de la route actuelle, puis, en une large courbe, obliquerait vers le manoir de Beroldingen. – Les lignes pointillées indiquent sur le plan les tronçons de la route qui seraient en tunnel.



Nos lecteurs et nos amis, qui savent comment notre Ligue travaille, devinent certainement le parti que nous avons pris: nous n'avons pas brûlé d'indignation; nous avons gardé notre sang-froid. Et nous avons pénétré sans crainte dans la fosse aux lions pour voir et entendre ce qui s'y tramait.

Permettez à l'auteur de ces lignes de glisser ici un souvenir personnel. Dans son jeune temps il était entré comme stagiaire dans l'étude d'un avocat renommé. Dès le premier jour il eut à recevoir et écouter un campagnard qui lui raconta une histoire assez embrouillée et qui ne sentait pas très bon; cependant le client insistait sur son droit et tapait sur la table. Devais-je m'enflammer, prendre pour lui fait et cause? Quand j'eus fait rapport à mon patron: « Eh bien, mon ami, me dit celui-ci, entrez dans cette pièce tranquille; imaginez que vous êtes le président du tribunal. Si, après réflexion, vous êtes convaincu que votre homme est tout à fait dans son droit, alors, allez de l'avant sans hésiter et défendez-le, le cas échéant, jusque devant le Tribunal fédéral. Mais si vous découvrez que l'autre partie n'a pas tous les torts, cherchez un juste arrangement. Et si vous êtes convaincu que votre client a tort, flanquez-le sans autre à la porte. » Mon patron ajouta: « C'est comme cela que je fais, et jusqu'à présent je ne m'en suis pas mal trouvé. »

Le Heimatschutz a adopté la même règle de conduite et ne s'en est jamais repenti. C'est pourquoi il se rend dans le camp « ennemi » et, là, il demande qu'on l'informe et le documente. Quand les faits lui sont connus, il prie parfois qu'on lui fournisse les motifs. Vient ensuite le moment de la méditation. Quand sa conviction est faite, et si elle est négative, il la déclare ouvertement, et part en campagne. Dans d'autres cas, il cherche la solution de compromis, et il ne se gêne pas

Le village de Beckenried, à partir duquel la route A1 s'élèverait vers Emmetten (flèche).

dans les pourparlers de tenter d'obtenir de la partie adverse le plus de concessions possible. Mais s'il arrive que « les autres » ont tout à fait raison, il faut honnêtement le reconnaître et laisser aller les choses.

Nous sommes convaincus que le crédit dont jouit le Heimatschutz repose sur le mode d'agir qui vient d'être rappelé. Si notre Ligue formule une exigence catégorique, si elle élève une protestation formelle, on sait qu'elle a scruté, pesé et jugé que tel est son devoir. En effet, frapper à l'aveugle ou lutter contre des « moulins à vent », c'est-à-dire contre des adversaires imaginaires, n'est pas notre habitude.

Mais revenons à notre « fosse aux lions », c'est-à-dire au Palais fédéral, et plus précisément au bureau de l'Inspecteur en chef des constructions, M. R. Ruckli. Dommage qu'à l'heure où le projet des autoroutes nationales prend corps, il ne soit donné aux pessimistes et aux alarmés de connaître cet homme personnellement. Ils se trouveraient en présence d'un esprit cultivé, sensible à toutes les beautés de l'art et de la nature. Son souci est le nôtre. Il est aussi celui d'autres responsables. Nous avons pu lire en épreuves le rapport de la Commission fédérale de l'aménagement national, dont font partie principalement des ingénieurs. Nous sommes autorisé à donner ici les pages de ce rapport dans la mesure où elles intéressent le Heimatschutz:

Lucerne – Altdorf par la rive gauche du lac des Quatre-Cantons

a) Raisons militant pour la construction d'une route sur la rive gauche du lac des Quatre-Cantons.

Une liaison de Zurich et de Lucerne vers le Gothard doit être comprise dans le plan d'ensemble. On peut réunir ces deux branches par le plus court chemin, c'est-

Seelisberg. A peu près à l'endroit où la route actuelle apparaît sur la photo se trouverait la nouvelle route. Au-delà du village elle tendrait vers la droite. Entre le premier plan et le Fronalpstock à droite s'étend, invisible, le lac d'Uri.

à-dire en faisant passer la route de Lucerne sur la rive droite du lac, comme c'est le cas actuellement, ou en cherchant, indépendamment de la branche de Zurich, la liaison la plus courte entre Lucerne et la vallée de la Reuss le long de la rive gauche du lac.

Les raisons en faveur d'un tracé empruntant la rive gauche sont les suivantes:

Des avalanches, des chutes de pierres et des ravines interrompent fréquemment pour un temps plus ou moins long la circulation sur l'Axenstrasse. En outre, cette route atteint la limite de sa capacité pendant la saison où le trafic touristique est le plus intense. Il n'est plus possible de l'améliorer sans construire une seconde route.

Si le tracé en direction du Gothard emprunte la rive droite, le trafic de transit venant de Bâle devra, pendant une durée encore indéterminée, passer par la ville de Lucerne, qui, aujourd'hui déjà, souffre d'une circulation par trop dense. En revanche, si le trafic à destination du Gothard se fait par la rive gauche, l'évitement de la ville par l'ouest, conjointement avec la route du Brünig, est facilement réalisable, tout d'abord par la tangente dite interne, et, plus tard, par une tangente externe plus à l'ouest, dont le tracé est prévu partiellement en tunnel. Par la route sur la rive gauche du lac des Quatre-Cantons, la liaison Lucerne–Gothard serait raccourcie de 13 km. et l'attrait en direction des cantons d'Unterwald-le-Bas *(sic)* et d'Uri en serait sensiblement amélioré. La nouvelle liaison rendrait aussi service au tourisme, qui est d'une importance vitale pour la Suisse primitive. Des considérations d'ordre militaire sont également en sa faveur.

Des deux possibilités de relier Lucerne au Gothard, la préférence doit donc être donnée à la route sur la rive gauche du lac des Quatre-Cantons.

Une fois encore le promontoire de Seelisberg. Dans le bas à gauche se trouve le Grutli. La flèche indique l'endroit où la route rejoindrait Seelisberg. – Il est aisé de se représenter le tracé des autres variantes (en partie avec tunnels) en rapprochant de cette vue le plan de la page 2.

Selon les pronostics, la circulation sur la route de la rive gauche du lac des Quatre-Cantons atteindra en 1980 une moyenne annuelle de trafic journalier de 5600 unités-voitures. 30 % à peine seraient du transit et 70 % au minimum du trafic d'agrément. Le volume futur horaire maximum doit être évalué à 1500 unités-voitures. Cela exige entre Beckenried et Altdorf une chaussée d'au moins 9 m. de largeur; sur les fortes rampes, la chaussée doit comprendre une bande réservée aux véhicules lents.

b) Tracés possibles.

Il existe en principe deux possibilités de relier Beckenried et Flüelen par une artère du type autoroute:

la variante supérieure Beckenried–Seelisberg, avec tracé passant au nord ou au sud du Zingelberg–Beroldingen–Isleten–Seedorf, avec, soit une descente sur Bauen, développant artificiellement la longueur du tracé, soit une descente en ligne droite, qui laisserait Bauen en bas, à gauche;

la variante par le lac, passant par Beckenried–Treib–tunnel sous le Grutli et le promontoire à proximité–Bauen–Seedorf–Altdorf. Là aussi, des sous-variantes sont possibles.

c) Comparaison des deux possibilités et décision.

Le tracé par Seelisberg, avec point culminant à 860 m., est favorable au trafic touristique, car le trajet offrirait des points de vue incomparables. Pour des voyages d'agrément, la dénivellation de 400 m. environ ne présente aucun inconvénient; au contraire, on apprécierait le changement qu'elle apporte. A cela s'ajouterait le fait que les variantes supérieures exigent peu de tunnels, ce qui est un

Cette photo et celle de la page suivante donnent une idée de la vue grandiose sur l'Urirotstock et d'autres sommets qu'on aurait dans la région de Beroldingen. Au fond à gauche, l'embouchure de la Reuss dans le lac.

avantage du point de vue constructif, technique et touristique. En revanche, l'altitude élevée du tracé serait défavorable en hiver. Les variantes élevées ne sont pas favorables au trafic de transit; leurs inconvénients seraient cependant fortement atténués par le fait que, aux saisons où les routes sont en mauvais état, le trafic de transit peut utiliser l'Axenstrasse. Le trafic lourd a trop peu d'importance dans cette région pour qu'il puisse être considéré comme un argument essentiel contre les variantes supérieures. Pour le trafic de transit, le tracé inférieur serait naturellement préférable. Ce dernier est économiquement plus avantageux et techniquement plus favorable, en tant que l'on n'oppose pas à ces avantages la multiplicité des tunnels. Lors de la confrontation et de l'appréciation des deux variantes, ce qui importe, c'est de savoir comment on évalue réciproquement les volumes des trafics de transit et d'agrément.

Etant donné les difficultés provenant de la configuration particulière du terrain, des projets détaillés à une plus grande échelle sont nécessaires pour l'appréciation technique, économique et esthétique. Comme la route devrait traverser une région qui, par ses sites historiques, appelle les plus grands ménagements, il sera probablement nécessaire de préparer aussi des maquettes. La commission ne pouvait avoir pour tâche de se prononcer définitivement sur toutes ces questions, ce qui aurait exigé d'elle un travail dépassant sa mission. Elle s'est donc bornée à relever que la route de la rive gauche du lac des Quatre-Cantons est nécessaire en tant que partie intégrante de la transversale nord–sud, et que, en principe, deux tracés peuvent être pris en considération entre Beckenried et Altdorf, l'un passant par le haut, l'autre par le bas. Le choix entre les deux variantes ne pourra se faire qu'au vu de projets de construction détaillés et de la nécessité de protéger les sites. En principe

Le manoir de Beroldingen, du XVIe siècle, avec une chapelle Renaissance datant de 1546 et contenant un autel de 1618.

cependant, le tracé doit être établi de façon que, dans le secteur entre Treib et le sud du Grutli, le paysage soit maintenu intact. Entre Stansstad et Stans (bifurcation de la route d'Engelberg), éventuellement jusqu'à Beckenried, l'artère doit être une autoroute de première classe à quatre voies; de Stans, éventuellement de Beckenried, à Altdorf, une autoroute de deuxième classe, d'une largeur de 9 m. au moins. Il faudra prendre en considération la possibilité d'aménager subséquemment cette section en route à quatre voies. (Voir note au bas de la page.)

La Commission donc, à ce jour, a décidé ceci: La route par la rive gauche est nécessaire; de Beckenried jusqu'au sud du lac existe une alternative; chacun des deux tracés est lui-même susceptible de deux variantes. La route d'en bas, quelle que soit la variante adoptée, est caractérisée par les longs tunnels passant sous le promontoire de Treib. Selon l'une, le tunnel ne prendrait fin que loin au sud du Grutli. Selon l'autre, la route serait à découvert sur un bref parcours entre le promontoire et le Grutli.

En ce qui concerne l'autre tracé, celui d'en haut, par Seelisberg, selon l'une des variantes, la route s'élèverait sur le versant nord du Zingelberg, dans des forêts visibles du lac, puis entrerait dans un tunnel sous le village de Seelisberg pour ressortir juste au-delà, sur le plateau. Selon l'autre, la route passerait derrière Emmetten dans le vallon très romantique qui, entre le Zingelberg et Niederbauen, s'élève doucement jusqu'à Seelisberg. Cette route ne toucherait nulle part au lac; elle demeurerait à l'écart des points sensibles de cette région sacrée. Elle ne provoquerait aucune objection suscitée par le sentiment patriotique. Si elle était exécutée, il

---

Ici se termine notre citation *(Le réseau suisse des routes nationales,* p. 29*)*.

Non loin de Beroldingen. Ici commencerait la descente. Voir les deux variantes sur le plan (p. 2).

resterait à veiller sur la manière dont elle s'incorporerait au terrain. Mais ce problème-là est général; il exige partout le même soin, les mêmes précautions.

A propos de la carte que nous avons l'avantage de présenter à nos lecteurs, nous devons faire observer, conformément au vœu de M. Ruckli, que les tracés qu'on a bien voulu indiquer à notre usage ne sont pas définitifs; ils sont là pour faire comprendre les possibilités dont il a été question plus haut. Pour les tracés tout à fait exacts, il faut attendre que la question préalable des variantes ait fait l'objet d'une étude plus poussée. Le tracé proposé sera alors publié. Le public en aura connaissance et pourra manifester son opinion; le choix définitif interviendra ensuite.

Quoi qu'il en soit, il est peut-être utile que les auteurs du projet soient informés de l'opinion qui se dessine dans les milieux de notre Ligue. Avant la parution de ces lignes, l'Assemblée générale de notre société, fixée au 11 mai à Seelisberg, aura eu l'occasion de se prononcer. Nous pensons qu'elle le fera dans le même sens. Il nous paraît évident que la route d'en haut, non visible du lac, car elle serait cachée par le Zingelberg, est de beaucoup préférable. Certains estiment, il est vrai, que le Heimatschutz devrait s'opposer à une route sur la rive gauche du lac, quel qu'en soit le tracé. Bien sûr, nous préférerions que tout reste dans l'état actuel. Mais nous devons penser à l'avenir. Déjà maintenant le trafic sur l'Axenstrasse est tel que la construction d'une autre voie s'impose. Or, les habitants de la rive gauche désirent ne pas rester toujours à l'écart, souhaitent d'être reliés aux villes par les moyens modernes. Nous devons donc nous féliciter de ce que les auteurs du projet voient la possibilité de construire une route invisible d'en bas, et que cette solution leur semble être, tout bien considéré, la meilleure. Pour le trafic lourd, c'est-à-dire pour les camions relativement peu nombreux qui circulent vers le Gothard, pour les voyageurs pressés, une route toute droite et sans dénivellations

Débarcadère et église de Bauen. C'est là que la route, selon l'une des variantes, rejoindrait le bord du lac.

leur permettant de peser sur l'accélérateur vaudrait mieux. Mais au bord du lac des Quatre-Cantons ce n'est pas la clientèle prédominante; plus nombreux seront les automobilistes attirés par un trajet qui offrira des vues uniques du lac et des montagnes. En particulier, le spectacle qui frappera les yeux du touriste débouchant près de Beroldingen comptera bientôt parmi les plus célèbres de toute la Suisse. Le tour du lac des Quatre-Cantons deviendra à coup sûr l'une des excursions les plus appréciées, non seulement des touristes étrangers, mais des Suisses de tous les cantons.

En résumé nous pouvons nous réjouir, cette fois, d'une heureuse conjoncture: le vœu du Heimatschutz coïncide avec les intérêts de l'aménagement routier. Espérons que ces deux forces feront pencher la balance du bon côté.

E. Laur (traduction)