

Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 76 (1981)
Heft: 2-fr

Artikel: Autoroute et urbanisme : nouvelle vague à Neuchâtel
Autor: Bodinier, Claude-Philippe
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-174926>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.02.2025

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

Nouvelle vague à Neuchâtel

Autoroute et urbanisme

La ville de Neuchâtel pourrait célébrer le X^e 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, re-

noncer 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

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

port et ses quais auxquels la population est profondément attachée. Claude-Philippe Bodinier