

La route nationale 5 en territoire neuchâtelais

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **68 (1973)**

Heft 2-fr

PDF erstellt am: **16.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-174340>

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 Genève apparaît une autre face du problème. Du pont du Mont-Blanc élargi part une route qui a l'une des plus intenses circulations de Suisse, en direction de la frontière française par le quartier des Eaux-Vives. Ce quartier a été bien évidemment atteint par cette voie à grand trafic: c'est la rupture d'une unité urbaine, le déracinement de ses habitants.

A Bâle, on construit présentement une route de ceinture qui, sur de longs tronçons, suit le tracé des anciens fossés de la ville, et, près de la gare CFF, assure un accès direct à l'autoroute N 2. Des deux côtés de la vallée du Birsig, qu'enjambe le viaduc de Heuwaage, d'anciennes fortifications avaient été conservées; elles ont été en grande partie sacrifiées à la nouvelle route, en même temps que de ravissants parcs. La partie manquante de cette ceinture, du Spalentor au Rhin, qui passerait tout près de l'hôpital cantonal et de l'hôpital des femmes, sera-t-elle construite? Les citoyens doivent encore en décider. Ils ont d'ailleurs approuvé depuis longtemps la route d'accès à un nouveau parc à voitures pour l'hôpital; et cette route a donné lieu à l'abattage d'un grand nombre d'arbres le long de la route de ceinture projetée.

A Berne, une «ceinture de quartier» pose aussi des problèmes. En attendant que la route express N 6, bientôt ouverte en direction de l'Oberland, détourne de ce quartier de la Laubeggstrasse une bonne partie du trafic, les citoyens ont récemment refusé la construction de cette ceinture près du «Rosengarten»; mais ils ont accepté, d'autre part, la proposition des autorités de renoncer à un élargissement, décidé depuis longtemps, dans le quartier du Kirchenfeld. – Mais vraiment absurde apparaît par ses conséquences, et comme exemple typique de ce qu'il ne faudrait pas faire, la construction de cette route express N 6, à distance très réduite des habitations de l'est de la ville. Des gens avisés avaient prévu depuis longtemps que les choses en arriveraient là, et il faut bien se demander pourquoi ce «chef-d'œuvre» de planification, dont les autorités municipales voient fort bien aujourd'hui les inconvénients, n'a pas été remplacé à l'époque, c'est-à-dire il y a plus de dix ans, par une meilleure variante. *E. Schwabe*

La route nationale 5 en territoire neuchâtelais

En territoire neuchâtelais, le tracé de la route nationale 5, «parallèle» jurassienne de la N 1 à partir d'Yverdon, est à l'état de projet sur certains tronçons, et en cours d'exécution sur d'autres. Les atteintes au paysage et aux sites sont (ou seront) considérables. Nous allons parcourir ce tracé d'ouest en est.

La Béroche

La N 5 étant passée de 3e en 2e catégorie (par arrêté fédéral de février 1972) jusqu'à la frontière bernoise, un projet d'autoroute doublant l'artère existante et évitant les villages a été mis au point par l'Etat et sera sans doute accepté par l'autorité fédérale. Deux longs viaducs franchiront les vallons derrière Vaumarcus et St-Aubin. Au nord et tout près du château de Gorgier, la route passera en tranchée; s'incurvant alors vers le lac, elle franchira la voie CFF sur un pont de plusieurs centaines de mètres, au sud de Bevaix, où se trouvera un échangeur.

Tout sera fait pour harmoniser le mieux possible ce tracé aux lignes du paysage. Mais le grondement des véhicules compromettra irrémédiablement la tranquillité de cette admirable région qu'est la Béroche.

Colombier

Les superbes allées à la française de Colombier, dont les arbres ont été plantés au milieu du XVIIe siècle sur l'ordre du prince Henri II d'Orléans-Longueville, et qui descendent du château au lac, sont coupées dans leur partie inférieure par l'autoroute en construction. On la verra, dans leur perspective, les enjambrer à une dizaine de mètres de hauteur sur des piliers.

Auvernier

La baie d'Auvernier, à la courbe élégante, a vécu, peu à peu comblée par des remblayages. Il est prévu d'y planter de la verdure, et de reporter le port plus au large. Ici, la transformation des lieux se double d'une catastrophe archéologique. Il est vrai que, là comme ailleurs, le Service archéologique des routes nationales a favorisé, avec le soutien éclairé de l'Etat et moyens financiers à l'appui, recherches et décou-



De haut en bas: Une des allées de Colombier coupée par la construction de l'autoroute. – C'est au large de ce quai, et dans la baie de l'Evole comblée, que les autorités communales de Neuchâtel voulaient faire passer la N 5...

vertes. Mais le délai est excessivement court, et le chantier avance. On sauve tout ce que l'on peut – et l'on a fait des trouvailles sensationnelles de deux stations lacustres qui sont les plus riches de Suisse, l'une du Néolithique final (troisième millénaire av. J.-C.), l'autre du Bronze final (800 environ av. J.-C.). Mais ces précieux vestiges seront perdus à 95%. C'est un désastre qui émeut partout les archéologues. Comme l'écrivait l'archéologue cantonal de Neuchâtel, une station préhistorique immergée que l'on recouvre de remblais n'est pas simplement «mise en conserve pour le prochain millénaire», mais quasiment anéantie par le poids des matériaux qui écrasent les couches archéologiques.

Neuchâtel

Depuis plus de dix ans, un groupe de citoyens lutte vaillamment pour éviter que l'autoroute ne longe les rives et ne coupe la ville de son lac, ainsi que le

souhaitaient des autorités communales aussi unanimes que mal inspirées, et appuyées par de gros intérêts financiers. Une pétition, réunissant plus de 5000 signatures (plus de la moitié de l'effectif ordinaire des électeurs allant aux urnes) est restée sans effet: la Commune a préavisé auprès de l'Etat en faveur du tracé sud. Une initiative a alors été lancée, tendant à modifier le règlement d'urbanisme et interdire (sous réserve du droit fédéral) une route par le lac. La Commune a déposé un contre-projet. L'initiative (abusivement assimilée par ses adversaires au tracé centre-ville préconisé par l'Etat) a été rejetée aussi bien que le contre-projet. Interprétant honnêtement ce double refus, l'Etat et la Confédération se sont entendus pour l'étude d'un tracé en tunnel sous le haut de la ville. Cette étude est en cours. Les chances de réalisation, au moment où ces lignes sont écrites (février) paraissent bonnes.

Ainsi, le bon sens aura triomphé contre tous les «experts» et «spécialistes» pour qui le tracé sud était le seul concevable!

L'«Entre-deux-lacs»

A partir de St-Blaise, la N 5 traverse la plaine dite de l'Entre-deux-lacs. Les travaux sont en cours. Peu avant Le Landeron, la route actuelle et la ligne CFF sont enjambées par un viaduc monumental qui se détache brutalement sur le paysage de vignes des coteaux nord. Il est vrai que la région de Cornaux-Cressier a déjà pris l'allure d'une banlieue industrielle (raffinerie de pétrole, cimenterie, etc.), et que le «supplément» de béton de la N 5 ne sera qu'un élément de plus dans cet inesthétique ensemble. C.-P. Bodinier