

La route, élément du paysage

Autor(en): **Vouga, J.-P.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **44 (1971)**

Heft 6

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-127108>

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.

La route, élément du paysage

par J.-P. Vouga, architecte

625.7 : 712

o. t. d

27

De tout temps, sous tous les horizons, la route a inspiré le poète; il n'emploie pas pour parler d'elle les mots de l'ingénieur ou du cantonnier mais il en chante les rubans, les lacets – il est tombé un peu plus bas aujourd'hui où il n'y voit plus que bretelles et ceintures, mais qu'importe! – il aime prendre la route, la suivre, il a peur de la perdre; il la voit courir, serpenter; il s'en empare au figuré pour en faire l'image même de la vie selon qu'il choisit la voie large et facile ou la voie étroite et difficile: les grands moments de l'homme sont les croisées de ses chemins et les carrefours de son existence.

Il n'en va pas autrement du peintre. De la fuite en Egypte aux chemins de Golgotha ou de Damas, c'est sur les routes de l'Histoire qu'il figure ses personnages et, depuis que la route a cessé d'être une simple piste, il fait défiler sur ses ouvrages, des moindres accotements aux ponts les plus audacieux, des armées en bon ordre ou en déroute, des calèches et des diligences, quand ce n'est pas la roulotte du bohémien ou le chemineau et son baluchon. Quel amateur de paysage n'a pas aimé jadis le trait blanc de la route poussiéreuse barrant le paysage campagnard? Qui n'a pas présentes à l'esprit les feuilles mortes de la route qu'Hodler peignit à l'époque où seule la patache de la poste risquait de déranger le peintre lors de ses deux passages quotidiens?

Aujourd'hui, c'est le photographe des calendriers qui se sent attiré par le miroir du macadam sous la pluie, par le beau jeu des fuyantes que dessinent les pistes parallèles par l'éclat rouge et blanc des feux des voitures.

Routes désertes, routes animées, routes droites ou sinueuses, tout est pour l'œil sujet d'émerveillement. C'est assez dire que la route ne saurait être indifférente. Si sa sécurité demeure bien évidemment sa raison d'être, la manière dont elle anime le paysage ne peut être laissée au hasard.

Disons pour commencer que la route crée *un espace* et que cet espace est ressenti normalement par un spectateur en mouvement. Il en résulte, ce que tout le monde sait, que le spectacle offert est très différent selon qu'on l'observe dans un sens de circulation ou dans l'autre.

On peut remarquer dans le même ordre d'idée combien la technique adoptée pour la construction de la route peut, dans un même paysage, créer des visions entièrement différentes. La route française, par exemple, bien connue pour ses tronçons rectilignes en dépit d'une topographie tourmentée, dérobe le paysage derrière une succession de dos d'âne (d'ailleurs mortels aux vitesses d'aujourd'hui)

pendant que les routes d'Espagne collent au rocher qu'elles escaladent, sans tranchées ni talus, désespérément belles en dépit de leurs virages infatigables. En Suisse, si on excepte peut-être les routes bernoises qui contournent patiemment le champ du «Gemeindeamman», nos routes constituent la plupart du temps une utilisation du paysage plus judicieuse en ce sens qu'elles cherchent à épouser le sol et n'évitent pas les détours, mais qu'elles savent au besoin passer en larges et hautes tranchées ou dominer le site par des talus ou des viaducs. C'est à ce prix, semble-t-il, que la route se marie vraiment au paysage, qu'elle en rend sensible la beauté, voire même qu'elle permet à ceux qui l'ignoraient de le découvrir.

A cet égard, les nombreux évitements réalisés dans nos cantons romands ces dernières années sont autant de révélations; je voudrais prendre deux exemples, celui de Boudry et celui du vallon de la Râpe pour montrer comment la route, bien tracée, fait se dérouler une manière de spectacle qui, par la succession des images, entretient l'attention sans distraire.

A Boudry, l'intérêt du conducteur est mis en éveil d'un seul coup lorsqu'il s'engage sur le viaduc; le site qu'il découvre n'est d'ailleurs intéressant que d'un seul côté, ce qui me paraît important pour éviter la distraction; la sinuosité du parcours fait varier les axes de vision et le contact avec le paysage s'en trouve enrichi bien que le conducteur soit conscient que le viaduc sur lequel il se trouve constitue une brutale intervention dans le site.

Entre Montpreveyres et Syens, c'est une succession de découvertes de même intensité où chacune semble être la promesse de la suivante. L'impression d'harmonie vient ici de l'étroite cohésion entre la nature et la route. Dans les deux cas la réussite est grande parce que la route, et par conséquent le conducteur, participent au paysage.

Dans l'évitement de Vuarrens, par contre, l'encaissement du tracé est trop marqué; l'impression que la route a été reléguée donne à une partie de ce tronçon un aspect morose qu'accentue l'absence de toute frondaison.

Il faut aussi parler de la route vue par celui qui ne s'y trouve pas. Cela revient à parler de ces ouvrages et notamment des viaducs, des murs de soutènement et des talus. Il n'est possible de donner ici que de brefs points de doctrine:

- les grands talus doivent être évités,
- les hauts murs doivent être évités.

En conséquence, les *viaducs* doivent être envisagés plus souvent; ils permettent une adaptation très souple au paysage le plus tourmenté; ils facilitent le franchissement de chemins, de ruisseaux, de voies ferrées; les viaducs ne doivent pas reposer sur des forêts de poteaux; là où les viaducs ne sont pas possibles, il faut *décaler les murs* en les faisant alterner avec des talus; le *profil en long* des murs en est l'aspect essentiel et il est presque toujours négligé: il n'est plus possible d'exécuter des murs de soutènement sans avoir dessiné «en vraie grandeur» leur insertion dans le site – exception faite des murs qu'on ne verra jamais avec recul; les *parements des murs* sont moins importants; à distance rien ne se distingue; il faut toutefois préférer le béton lavé, rugueux ou structuré au béton simplement coffré.

Les *talus* seront évidemment toujours l'accompagnement des routes; soit qu'ils la soutiennent et soient visibles de loin, soit que la route soit en tranchée; les talus tiennent alors lieu de paysage pour l'automobiliste. Leur structure, leurs plantations préoccupent beaucoup les responsables des réseaux routiers. Il se trouve heureusement que le souci d'épargner des travaux d'entretien coûteux et inutiles va de pair avec la recherche d'un traitement naturel des talus; les boisements par des arbustes, avec l'aide de gabions par exemple, sont certainement la meilleure façon de procéder. Les engazonnements ne sont ainsi qu'une phase transitoire.

Venons-en à certains problèmes relatifs à la forêt et aux arbres:

Dans les *traversées de forêts*, il faut insister sur une règle qui devrait se généraliser plus rapidement, celle d'une large zone de végétation basse du type de la traversée du bois de Boulex. L'entente paraît longue à trouver puisque ce qui devrait être réalisé partout n'est que l'exception. Il appartient aux services forestiers – me semble-t-il – de considérer les reboisements en végétation basse comme suffisants pour assurer le respect de la législation forestière.

En procédant ainsi, on élimine en outre les inconvénients, voire des dangers qui ne sont que trop connus: ombres épaisses, humidité, gel et verglas entretenus par une forêt trop proche, chutes de feuilles mortes aussi, mais surtout chutes d'arbres qui peuvent barrer la route et entraîner des accidents dramatiques.

Le problème des *arbres* nécessite, par contre, de la part des responsables de la route une série d'importantes concessions auxquelles ils semblent d'ailleurs prêts à

souscrire. C'est le moment de revenir à la question tant débattue des *allées*, des célèbres allées de platanes des routes françaises qu'on dénonce à chaque instant comme des obstacles mortels parce que des automobilistes qui sortent de la route rencontrent autre chose que le vide au moment de leur chute. Avec un pareil raisonnement on pourrait condamner bien d'autres obstacles et ces condamnations à mort d'arbres qui sont souvent le seul élément d'un paysage ne peuvent être retenues. Si vraiment il en est ainsi, qu'on pose alors en avant des arbres les glissières de sécurité qui sont de mise lorsqu'une chute hors de la route risque d'entraîner la mort. Nous plaçons donc en faveur du maintien absolu des allées d'arbres. Une seconde raison à certains massacres a été l'élargissement des chaussées. Comme on n'a pas voulu adopter la solution simple qui consistait à doubler la chaussée en dehors de l'allée des arbres, comme on ne voulait même pas élargir la route d'un seul côté, ce qui aurait permis de n'abattre qu'une seule rangée d'arbres mais aurait défavorisé un des propriétaires et désavantagé l'autre, on a souvent trouvé plus judicieux d'abattre les deux rangées d'arbres: l'équité est sauvée.

Si le problème des allées se posait à neuf aujourd'hui, je pense qu'il ne conviendrait pas de revenir à la plantation d'arbres en bordure des chaussées, mais bien à une distance respectable, sous une autre forme en outre que celle d'une simple allée. Je le dis parce que les arbres sont des êtres vivants qui finissent par mourir et que le remplacement des arbres d'une allée est une chose délicate, soit qu'ils meurent les uns après les autres, soit tous ensemble. En revanche, des plantations irrégulières permettent le renouvellement sans que rien de choquant n'apparaisse. Il faut ici plaider aussi en faveur des *arbres isolés*. Je pense qu'il faudrait des circonstances bien exceptionnelles pour qu'un nouveau tracé de chaussée ou un élargissement soit la raison de l'abattage d'un arbre encore sain et, puisque j'ai employé ce terme, je voudrais montrer à quel point le verdict quant à la santé d'un arbre est chose délicate et combien les forestiers eux-mêmes sont prudents dans leurs affirmations.

Une chose encore sur ce sujet: le nombre d'arbres plantés sur les espaces libres en bordure des routes est trop faible. Si les dispositions légales en vigueur empêchent de planter des arbres de haute futaie à courte distance de la chaussée, le résultat peut être avantageusement obtenu par des arbres.

Notre amour pour les arbres ne va toutefois pas jusqu'à

ne pas oser imaginer l'enlèvement de ceux qui sont en trop. Nous visons ici des tracés comme la route de Sainte-Croix ou celle de Saint-Cergue où les plantations touffues situées à l'aval d'une route montant à flanc de coteau empêchent complètement toute visibilité vers le spectacle que l'automobiliste devine splendide et qu'il cherche en vain à découvrir.

Je voudrais fermement insister pour que, d'entente avec les forestiers, des *échappées* soient systématiquement pratiquées et maintenues. Il faudrait que cela se fasse sur des tracés assez longs car on pourrait sans cela reprocher la brusquerie de l'apparition d'un beau coup d'œil ou la distraction du conducteur, mais j'ai fait personnellement une double expérience: d'une part, rien n'est aussi beau qu'un paysage encadré par des frondaisons mais, d'autre part, rien n'est aussi irritant que de deviner que quelque chose de beau se cache derrière des arbres, surtout si ceux-ci sont de qualité médiocre.

Si la route est un élément du paysage, elle se présente de façon bien différente suivant les régions qu'elle traverse, suivant l'importance de son trafic, et, pourquoi pas, selon les heures et les saisons.

Si la *route de plaine* doit garder un caractère d'aisance dans son tracé, de fluidité, si elle peut être belle sans être spectaculaire, en revanche la *route de montagne* répond à toute autre préoccupation esthétique. La variété de son tracé peut être infinie sans gêner le moins du monde, au contraire; on aime l'alternance des passages encaissés, rocheux et des tracés dégagés où la vue s'étend. Il est même agréable que la route se repose parfois à travers une forêt tranquille ou entre des prairies.

S'il est permis de faire une remarque, c'est que les emplacements permettant l'*arrêt momentané* sont notoirement insuffisants. L'automobiliste d'autrefois, celui de l'époque où les routes ont été construites, pouvait impunément s'arrêter là où bon lui semblait. C'est devenu impossible aujourd'hui et chacun s'est trouvé maintes fois dans l'obligation de poursuivre son chemin, talonné qu'il était par les voitures derrière lui. Il nous semble qu'il faut examiner ce problème avec le plus grand sérieux, surtout dans les régions touristiques.

Il y a aussi une différence fondamentale suivant l'importance du trafic. Il n'y a pas moins de beauté dans une route à quatre voies bien balisées que dans la petite route ancienne qui poursuit son bonhomme de chemin entre nos villages du pied du Jura. Autant la première propose sa nette beauté technique, autant la seconde a gardé un

charme un peu agreste. Il me semble que le traitement des parages de la route devrait continuer à tenir compte de ces différences de caractère. Nous pensons tout particulièrement aux lignes blanches médianes ou latérales, aux bornes signalant les virages, etc. Leur état d'entretien impeccable semble devoir être une condition de la beauté de ce paysage entièrement artificiel certes, mais parfaitement significatif de notre époque. Dans cet ordre d'idée, les changements trop fréquents dans l'aspect de la chaussée sont sûrement aussi gênants sous l'angle esthétique que sous l'angle de la sécurité.

Enfin il me semble qu'il faut à chaque instant se poser la question du paysage qu'offre la route aussi bien par temps sec que sous la pluie, aussi bien sous la neige qu'au gros de l'été, aussi bien de jour que de nuit. Il doit s'agir d'une technique difficile car chaque automobiliste s'est senti, sous les intempéries, complètement perdu lorsque la route se dérobe soudain à ses yeux et qu'il ignore s'il s'agit d'un dos d'âne ou d'un virage à droite ou à gauche. Je n'ai pas de solution, mais je pense que les éléments de paysage, et peut-être précisément des plantations assez en dehors des chaussées, devraient pouvoir prévenir ces sentiments d'insécurité.

Cela m'amène à un autre objet qu'il faudrait une fois traiter, pour lui-même, celui de la *signalisation*. Il est indiscutable que la doctrine qui préconise la plus grande sobriété dans le choix et surtout dans le nombre des signaux n'est pas en cause et il n'est pas question ici, bien au contraire, de proposer une multiplication de la signalisation. Le type de signalisation déjà mis à l'essai, qui accompagne le conducteur et le tranquillise pourrait être utilisé de manière plus abondante; en d'autres termes, il faudrait éviter que le paysage soit tout à coup exempt de tout point d'accrochage, qu'à défaut de pouvoir deviner le lacet de la route on ait au moins le regard attiré par une signalisation rassurante.

Il faudrait terminer ce tour d'horizon par des pensées un peu élevées et de portée générale. C'est le contraire que je vais faire puisque je veux faire part d'une préoccupation d'un ordre assez différent, mais qui concerne le respect des conditions naturelles par les responsables de l'entretien des routes.

C'est en effet sur le *salage des chaussées hivernales* que je dois encore attirer l'attention. En voyant dans les dépôts les montagnes de sel qui s'y accumulent à l'automne, je ne puis m'empêcher de me demander où ce sel va finir sa course, quels champs il va traverser, quelles rivières il

625.7 1-1

o. r. u

La route dans l'Antiquité

par Isabelle de Dardel

H

30

Les hommes ont commencé à communiquer entre eux, à faire des échanges, ils ont appris à se connaître en empruntant les cours des rivières et des fleuves, «ces chemins qui marchent». Ils suivaient aussi des pistes rudimentaires, instinctivement ouvertes par le piétinement continu des générations. Les chemins, les routes et les larges voies qui ont détrôné le trafic fluvial ne sont apparus que plus tard. Pourtant, les très anciennes civilisations avaient déjà eu de véritables voies de communication. Dans la très intéressante relation de ses voyages, Marco Polo dit son émerveillement lorsqu'en 1273, sur les pistes des caravanes vers l'Inde, il découvrit des routes de briques rouges, polies par des siècles de frottement. De même, un Français, le général Saint-Arnaud traversant l'Atlas à la tête de ses troupes au milieu du XIX^e siècle par le col de Kanga, eut de bonnes raisons de penser qu'il était le premier à franchir un défilé aussi impraticable. Or il trouva cette inscription gravée sur le roc: *La III^e légion Augusta a construit cette route. C'était en l'an 145 après J.-C.* Il ne faut pas oublier non plus que la roue a été inventée trois mille cinq cents ans avant notre ère et qu'elle a ainsi

conditionné la construction de chemins et de ponts solides pour permettre le trafic et le passage des chars.

Les Perses, les Babyloniens, puis les Etrusques et les Carthaginois ont été de grands bâtisseurs de routes. Celles-ci leur ont permis d'étendre leur civilisation, d'administrer et de défendre militairement les royaumes et les empires qu'ils avaient conquis. Les Egyptiens, quant à eux, possédaient des routes beaucoup moins élaborées. Les papyrus soulignent la «pénible étroitesse des routes pharaoniques». Ce sont les Romains qui les prolongèrent et les pavèrent. Il faut dire que depuis la nuit des temps, le très long parcours du Nil a été une voie de transport importante. Et les Grecs? Ils n'avaient pratiquement pas de réseau routier, mais de simples pistes jalonnées de tas de pierres. Chaque passant rajoutait son caillou par-dessus les autres. Aristophane dans l'une de ses comédies ironise: «Ces routes sans auberges ne valent guère mieux qu'une vie sans vacances!» Les Grecs n'eurent ainsi de routes praticables par tous les temps que lorsque les Romains arrivèrent sur leurs terres.

va rejoindre et je m'inquiète que personne ne sache répondre avec précision à ces questions. Certes, le sel se trouve tout naturellement dans certaines couches du sol, il va peut-être tout bonnement y retourner; j'aurais souhaité connaître le résultat de recherches et d'analyses permettant d'affirmer que tous ces chlorures et chlorates, que ces saumures et ces phosphates sont aussi innocents pour la nature qu'ils paraissent bénéfiques pour les chaussées hivernales. Il semble qu'il est impossible de ne pas poser ce point d'interrogation. C'est heureusement là la seule intervention qui puisse prêter à la controverse dans ce vaste contexte routier où j'ai eu le plaisir de vous faire participer à quelques préoccupations qui ne vous sont peut-être pas coutumières.

En Europe, ce sont les Romains qui ont été les premiers à construire des routes empierrées, à fondations profondes. En Italie tout d'abord, où ils créèrent un réseau serré pour relier leurs provinces. Très souvent, ils ont utilisé le tracé des routes étrusques. C'est le cas de la Via Flaminia qui, à la sortie de Rome, côtoie la route moderne. Les villes d'Etrurie étaient très éloignées les unes des autres; elles communiquaient entre elles grâce à d'excellents chemins bien entretenus.

Les premières routes empierrées

La technique romaine consistait à creuser jusqu'au roc une tranchée profonde. Dans celle-ci, on mettait par couches successives de gros moellons, des pierres moyennes, des silex, le tout maintenu par du sable et du gravier. Cette base était ensuite damée au rouleau compresseur. Par-dessus on rajoutait des pierres et encore une fois du sable. Enfin, on encastrait dans cette préparation, soigneusement les uns à côté des autres, des blocs de pierres taillées en forme de diamant, leur surface plate constituant ainsi le fameux pavage romain.

La route et la nature vivent en bonne harmonie et s'épaulent mutuellement. Affirmer cette harmonie, insister avec doigté sur le cadre naturel de la route aura pour effet non seulement de maintenir l'équilibre du paysage, mais encore de garder en éveil l'attention du conducteur et d'augmenter finalement ce facteur essentiel qui est celui de la sécurité.

Qui construisait les routes? Les prisonniers de guerre commandés par des ouvriers d'Etat et les soldats romains.