

# Sites et routes : possibilités de solutions acceptables

Autor(en): **Ganz, Jürg**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

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

Heft 2-fr

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-174342>

## **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.

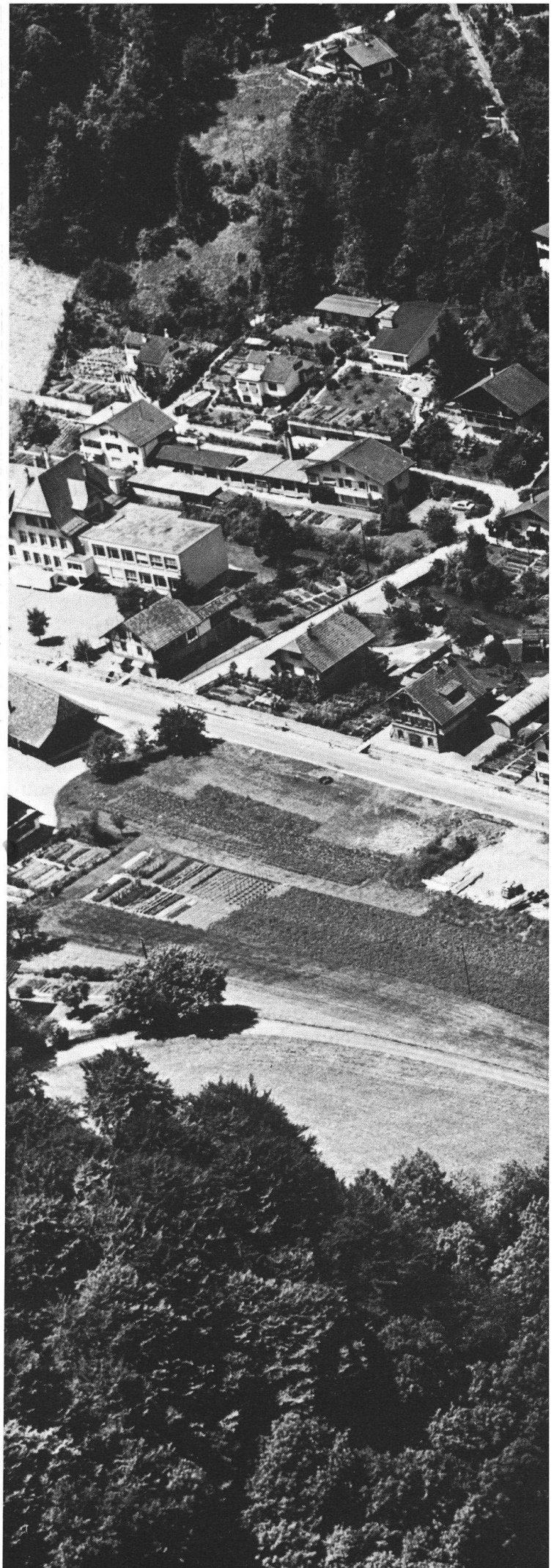
## Sites et routes – Possibilités de solutions acceptables

Les temps semblent enfin passés où les services des travaux publics et les directeurs des constructions tiraient des plans d'après les normes de l'association des entrepreneurs de travaux publics, puis apportaient leur contribution, à coups de béliers mécaniques, à l'«aménagement de l'environnement». Ces dernières années ont suffisamment montré comment, par ce procédé, des sites bien circonscrits et harmonieusement constitués au cours des siècles, une fois reliés par une route au monde extérieur, se transformaient soudain en routes bordées de quelques maisons... Suffit-il qu'un nom figure sur un panneau indicateur, pour que le caractère propre d'une localité soit préservé?

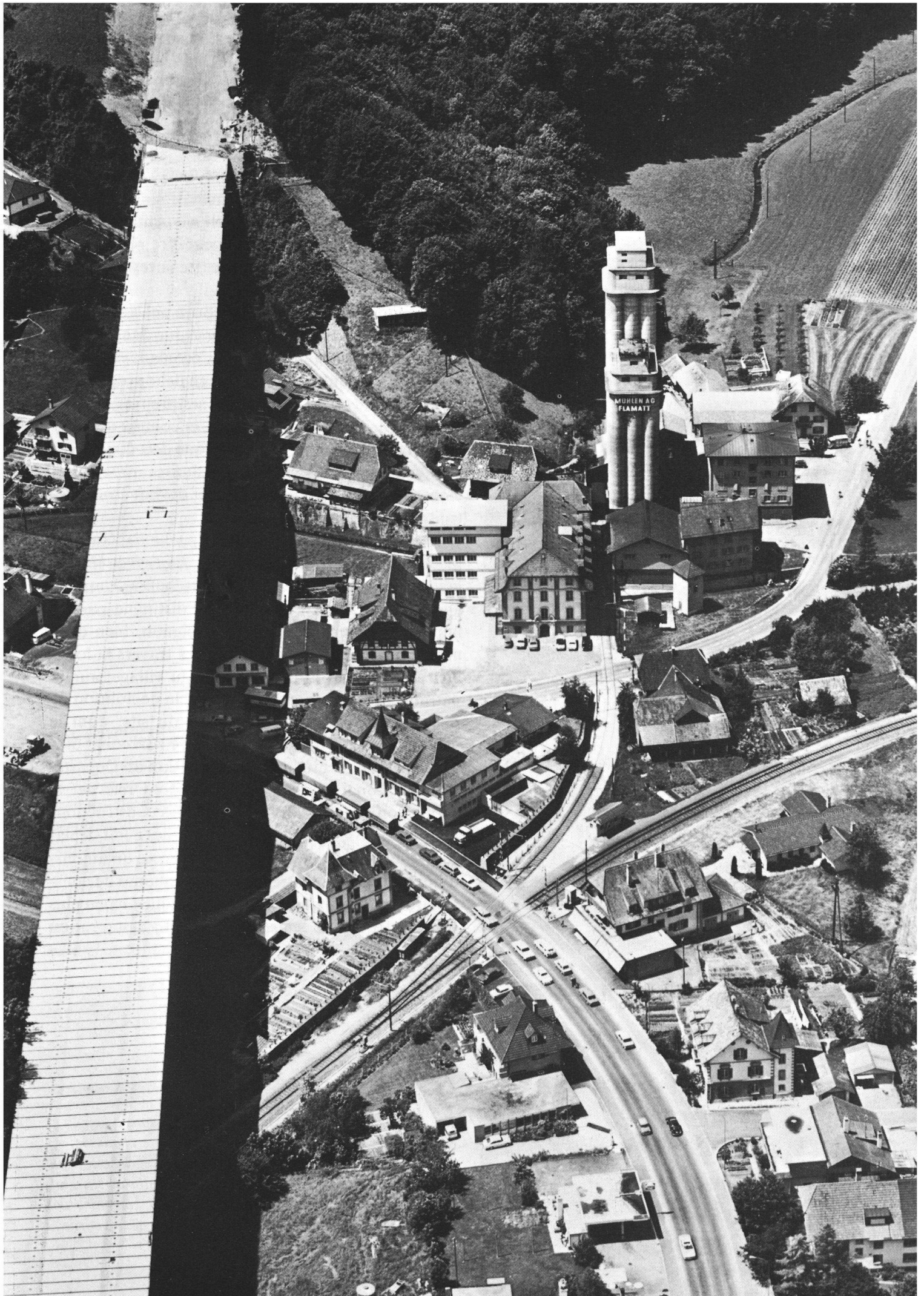
Sous la pression de l'opinion publique, aujourd'hui, la capacité de trafic d'une route est de plus en plus mise en balance avec l'habitat, mais aussi avec la protection des sites dignes de sauvegarde. Quelques exemples de ce qui a été réalisé en Thurgovie présentent des solutions par lesquelles on a cherché à faciliter grandement un trafic individuel qu'il n'est plus possible de supprimer dans la vie actuelle, mais sans atteintes trop graves à la qualité de la vie et de l'habitation, aux valeurs culturelles et naturelles.

*Triboltingen* est un «village-test» du plan d'aménagement régional de Suisse orientale, qui se distingue par sa situation et son unité architecturale. L'étude, récemment entreprise, de sa structure, a montré clairement qu'une route de contournement s'imposait. Une route, c'est toujours une atteinte, en particulier lorsqu'il s'agit d'une construction nouvelle. Au-dessous de *Triboltingen*, il y a bien une ligne de chemin de fer; mais une route, avec le meilleur des tracés, ne serait pas seulement une charge supplémentaire pour le paysage en question, entre le lac et le coteau; elle porterait aussi atteinte à la zone des roseaux. Les vues du «Heimatschutz» menaçaient d'entrer en conflit avec celles de la Ligue pour la

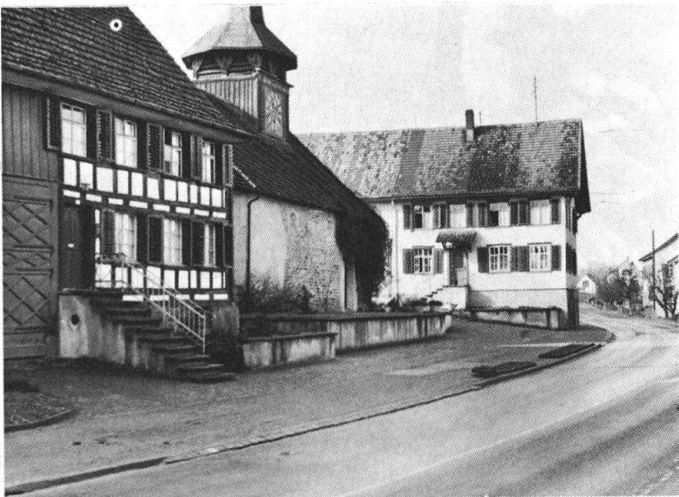
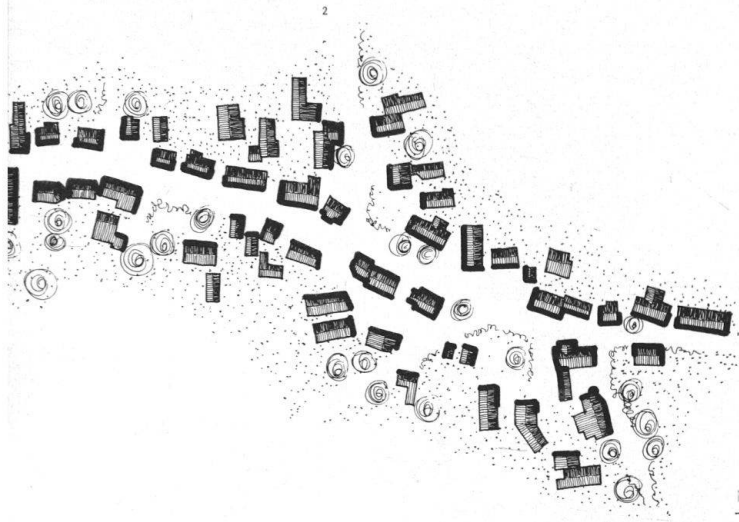
*Cette image se passe de commentaires. Bien que ce cas soit devenu presque proverbial («La Suisse ne peut se permettre un second Flamatt»), de telles solutions sont encore courantes parmi les spécialistes du trafic.*











protection de la nature. Conformément aux vœux des deux liges, le département des travaux publics du canton de Thurgovie s'occupe présentement de concevoir un tracé qui libère le village du trafic de transit sans endommager la roselière. Une difficulté supplémentaire provient du fait que l'atteinte au site doit être réduite au minimum, que l'école toute proche doit être à l'abri des émanations nocives, et qu'aucune bonne terre cultivable ne peut être sacrifiée. Cette tâche complexe ne peut être résolue que par un effort commun, entre partenaires égaux en droit.

La commune de *Weinfelden* a trouvé une autre solution: le bourg ne peut être traversé que dans un seul sens, le trafic en sens contraire s'écoulant parallèlement à la voie du chemin de fer, en dehors du centre historique. Cette solution a fait ses preuves jusqu'à présent. Mais à longue échéance, et comme d'autres cas l'ont déjà montré, le sens unique doit être considéré comme une solution transitoire; prochainement, une route de contournement devrait être construite.

Une autre variante de ce qu'on appelle l'assainissement du trafic a pu être obtenue à *Kesswil* et *Uttwil*, grâce à l'intervention du «Heimatschutz». *Kesswil*, au bord du lac de Constance, se distingue par un important groupe de maisons à pignon, bien délimité. La construction d'une route à travers la localité, avec un carrefour au centre du village, aurait entraîné, selon les normes usuelles, la démolition de deux édifices essentiels à l'aspect du site, dont le «visage» eût été totalement défiguré. En collaboration avec la Commune, et l'approbation du Département cantonal des constructions (dont relèvent la protection des sites aussi bien que les constructions de routes), le service des travaux publics a fait déplacer les deux édifices en question, de sorte qu'aujourd'hui un même échelonnement des volumes de construction, et un espace analogue (quoique un peu plus vaste) marquent le centre du village. La restauration

*Triboltingen (TG)* est un village fait de maisons à pignon et où serpente une rue. Des deux côtés de cette chaussée, les bâtiments serrés les uns contre les autres ne laissent que d'étroits passages. Chaque immeuble a une allure bien à lui, mais l'ensemble est une vivante unité, au contraire des localités modernes où les cubes de béton, alignés au cordeau en fonction du trafic, sont durs et inhumains.

extérieure de quelques maisons, entreprise au même moment, est partiellement terminée. Reste la tâche, qui n'est pas simple, d'intégrer les panneaux indicateurs, les feux de signalisation, et l'éclairage public, dans ce centre historique!

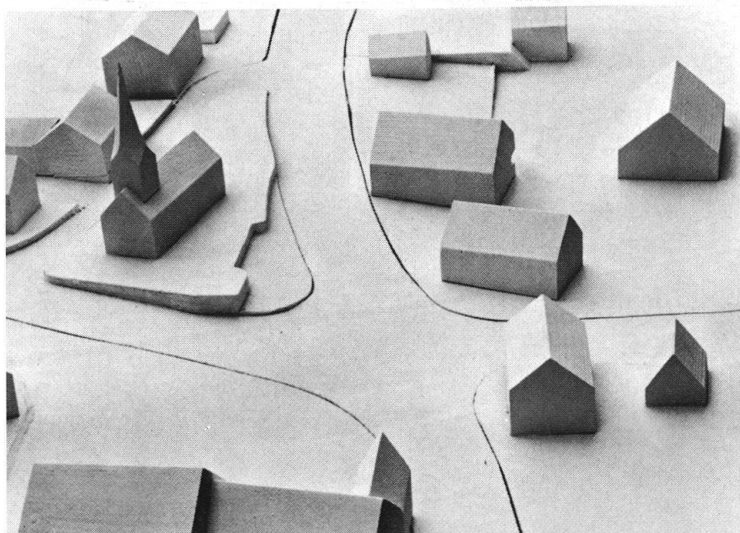
A Uttwil, il s'agissait du sauvetage d'un monument isolé, le «Frohsinn», connu dans tout le canton grâce à l'émission de télévision «Grüezi mitenand». Cette maison à pignon de 1722, restaurée extérieurement depuis lors, domine aujourd'hui, avec l'église, l'espace réservé au trafic, et constitue la «carte de visite» de tout le village.

Il n'est pas besoin de souligner qu'on a montré ici les possibilités d'amélioration du trafic à l'aide d'exemples satisfaisants. Des atteintes beaucoup plus graves, appelées «assainissements de grand style» (et qui étaient, jusque tout récemment d'un plus grand intérêt politique que la protection des sites), peuvent se passer de description. Soulignons cependant seulement que l'intervention du «Heimatschutz», les incitations à garder la mesure même dans la construction de routes, et l'aménagement rationnel des inévitables atteintes aux localités et aux paysages, se justifient... et sont même souvent payantes, notamment là où la compréhension des autorités compétentes peut être obtenue.

Jürg Ganz



*Avant la motorisation, Uttwil (TG) était un village où un chemin traçait ses méandres; son extension menaçait de le transformer en une rue où ne subsistent plus que quelques maisons. Heureusement, grâce à la collaboration du Département cantonal des travaux publics et avec l'aide de l'émission TV «Grüezi mitenand», le «Frohsinn», maison à pignon de 1722, a pu être sauvé. Il donne aujourd'hui un nouvel «accent» au village. – A Kesswil (en bas), le nouvel emplacement des deux édifices les plus caractéristiques du centre du village (à droite près de l'église) a été judicieusement choisi avant leur transfert.*







Un triste chapitre de l'histoire des constructions routières a été écrit à Gümmenen-Mühleberg. Ici encore, les illustrations parlent par elles-mêmes; mais la comparaison avec la page de gauche montre éloquemment la complète destruction d'un lieu habité, par le manque d'imagination et la «normalisation» brutale dans la manière moderne de construire des routes. Par la démolition des maisons sises au sud de la route, avec leurs toitures d'une riche variété, le village, qui s'étirait naguère dans une sorte de cluse, a été complètement défiguré. Les traces d'anciens ouvrages, dans la molasse mise à nu, rappellent une époque où le cadre naturel et les adjonctions des hommes étaient encore en harmonie, car ces maisons étaient pratiquement incorporées au rocher. Il n'y a pas de doute que les citoyens de cette commune n'auraient pas approuvé sans hésitation la solution «dynamite», si des propositions plus intelligentes leur avaient été soumises au préalable par les spécialistes responsables. Mais quand le «Heimatschutz» reste dans le rôle des pompiers qui interviennent à la dernière minute, le succès est plus que problématique.



Le cas de Gümmenen a montré aussi, avec toute la clarté désirable, les effets qu'exerce en profondeur, au cœur d'un village et sur sa qualité de vie, une «amélioration» routière. Construit jadis avec un sens évident du bien-être et du bien-vivre, le village est atteint également en tant qu'espace vital: son horizon se limite maintenant à un mur de béton et un talus pelé.

