

# Routes, urbanisme et paysage

Autor(en): **Badilatti, Marco**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **80 (1985)**

Heft 4

PDF erstellt am: **08.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175223>

## **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.

# Routes, urbanisme et paysage

**Notre parc de véhicules à moteur a augmenté, ces dernières décennies, d'environ 4% par année, et compte aujourd'hui quelque 3 millions d'unités. Il a à peu près triplé durant les vingt dernières années. Pendant la même période, les prestations kilométriques des voitures particulières ont augmenté de plus de 300%. Qu'on salue ou qu'on déplore ce développement de la mobilité individuelle, il est indiscutable qu'il s'accompagne d'un phénomène préoccupant: la construction de routes.**

Elle fait partie des activités des pouvoirs publics qui touchent le plus aux terres cultivées, et sollicitent au maximum nos paysages; parce que nous construisons trop de routes, parce que nous les concevons fréquemment de façon maladroite, parce que nous cérons encore et toujours à un perfectionnisme exagéré.

C'est pourquoi une récente publication en français de la Fondation suisse pour la protection du paysage, à Berne, intitulée «Routes, urbanisme et paysage», étudie le problème de plus près et formule des suggestions sur les possibilités d'établir des projets de routes propres à ménager l'environnement. Le premier chapitre élucide les conflits qui naissent, à propos du paysage, de la construction routière. L'aménagement du territoire, la planification du trafic et des routes, sont à disposition pour éviter les artères inutiles, limiter la construction routière et bien intégrer dans les paysages et les localités, conformément à leur fonction, les routes qu'il est encore nécessaire de construire.

Le deuxième chapitre formule des principes pour la planification routière. Il y est notamment constaté que les projets hâtivement élaborés donnent des routes plus larges, avec des courbes au rayon plus grand et des pourcentages de pentes plus petits, et dès lors portent fortement atteinte au paysage; et qu'au contraire, les projets minutieusement élaborés donnent des routes plus étroites, des courbes à rayon plus mo-

deste, des pourcentages de pentes plus accentués, et que leur réalisation abîme moins le paysage. Dans le cas des «routes destinées à une circulation fluide» (routes à grand débit, routes principales, routes collectrices), c'est la fluidité du trafic qui est visée; dans le cas des «routes à utilités de desserte multiples» (routes collectrices, routes d'accès, rues résidentielles et de quartier), on tend au contraire à contenir fortement la vitesse. En outre: «Les routes destinées à une circulation fluide impliquent une protection maximale contre les nuisances. Les routes à utilités de desserte multiples doivent avant tout s'adapter au terrain.»

Dans la troisième partie enfin, cette publication explique comment les constructions routières s'adaptent le mieux au paysage. Ainsi, les routes ne doivent pas transpercer les régions, les découper en mor-

ceaux et, par là, les dominer. Elles sont tenues de s'intégrer. La route adaptée au paysage ne pose pas de problèmes de déblais, car la terre qu'on doit enlever s'insère dans l'ouvrage même. Plus on utilise de matériaux naturels, prélevés sur place, mieux un ouvrage d'art s'insère dans son environnement. Les parties voyantes de l'ouvrage peuvent être partiellement ou totalement camouflées avec de la végétation autochtone. Et avant d'ériger des murs de soutènement en béton, il faut étudier les possibilités de solutions de rechange.

En conclusion, la brochure de la Protection du paysage recommande «autant de routes qu'il est nécessaire, mais aussi peu de routes que possible», et montre à l'aide de nombreux exemples pratiques qu'on distingue une bonne route, entre autres, au fait qu'on la remarque à peine. *Marco Badilatti*

## Un toboggan géant?

**ti. Après l'abandon, il y a deux ans, d'un premier projet difficilement conciliable avec la loi fédérale sur les forêts, une nouvelle demande d'autorisation de construire un toboggan géant près du lac Noir (FR) a été introduite au courant de cet été.**

Contrairement au projet susmentionné, où le parcours de quelque 800 mètres traversait une zone de forêt et impliquait donc des défrichements, le nouveau la contourne. La «Sessel- und Skilift Schwarzseebad-Schwyberg AG» espère ainsi éviter l'obstacle de la législation fédérale et obtenir l'autorisation nécessaire en vue de cette attraction. La décision dépend de la préfecture du district de la Singine; le

## Landschaft und Strassenbau

Zu den offensichtlichsten Folgerscheinungen des wachsenden Motorfahrzeugbestandes gehört der Strassenbau. Denn er beansprucht beträchtliche Kulturlandflächen und belastet immer mehr unsere Landschaft. Weil wir zu viele Strassen bauen, weil wir sie häufig schlecht konzipieren, weil wir noch immer einem übertriebenen Perfektionismus frönen. Muss das sein? Dieser Frage geht eine von der Schweizerischen Stiftung für Landschaftsschutz (SL) in deutscher und französischer Sprache herausgegebene Wegleitung über «Landschaft, Siedlung und Strassenbau» nach. Im ersten Kapitel erhellt die Dokumentation Konflikte, die sich aus dem Strassenbau für unsere Landschaft ergeben sowie die planerischen Mittel, diese zu verhindern. Grundsätze zur Strassenprojektierung liefert der zweite Abschnitt, wo zwischen «verkehrsorientierten Strassen» (Hochleistungs-, Hauptverkehrs-, Hauptsammelstrassen) und «nutzungsorientierten Strassen» (Sammel-, Erschliessungs- und Wohnstrassen) unterschieden wird. Im dritten Teil endlich sagt die Schrift, wie Strassenbauten besser der Landschaft anzupassen sind.

## Riesenrutschbahn geplant

Nachdem ein erstes Projekt vor zwei Jahren aus forstgesetzlichen Gründen zurückgezogen worden war, ist im Spätsommer 1985 ein neues Gesuch für eine Riesenrutschbahn am Schwarzsee (Kanton Freiburg) eingereicht worden. Im Gegensatz zur ersten Vorlage, bei welcher der rund 800 Meter lange Kanal für die Rollschlitten teilweise durch einen Wald geführt und Rodungen bedingt hätte, sieht das revidierte Projekt vor, die vorhandenen Bäume zu umzirkeln. Damit hofft die Sessel- und Skilift Schwarzseebad-