Autoroutes et agriculture : comment concilier des intérêts divergents? : les armes des techniciens de la section "exécution"

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

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

Heft 2

PDF erstellt am: **08.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-127035

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Autoroutes et agriculture

Comment concilier des intérêts divergents ?
Les armes des techniciens de la section « exécution »

On sait combien la construction d'une autoroute implique une emprise importante sur les domaines publics et privés. Dans le canton de Fribourg, une forte proportion des surfaces touchées sont agricoles. Aussi, les organismes responsables de la réalisation des autoroutes ont-ils constamment à l'esprit le souci d'éviter autant que possible que les régions traversées soient lésées.
Du point de vue agricole, ce but peut être atteint de deux façons: la première est l'amélioration du rendement des surfaces restantes en procédant à un remaniement parcellaire. Au sein du Bureau des autoroutes, cette solution concerne la Commission foncière qui peut compter sur les services des divers organes extérieurs. La seconde solution, qui nous intéresse ici et qui fait partie des tâches de la section «exécution», consiste à améliorer ou à rendre utilisables des terres de faible productivité ou incultes.

Avant la mise en chantier déjà
Lors de la préparation de la soumission pour la construction d'un tronçon, les cubes de matériaux inutilisables à évacuer sont évalués sur la base d'une étude géologique. Il s'agit ensuite de rechercher des solutions qui permettent de tirer profit au maximum de ces matériaux pour l'amélioration du domaine agricole.
Les zones choisies pour la constitution de décharges sont en général des dépressions, des endroits marécageux, des surfaces tourmentées, difficilement cultivables à la machine.
Dès le début des travaux, le premier souci de la section «exécution» est la récupération de la terre végétale de la surface destinée à être remblayée. Cette opération est souvent rendue difficile par la configuration du sol.
La mise en dépôt de la terre végétale nécessite ensuite de grandes précautions pour la survie des micro-organismes. La hauteur des dépôts n'excède pas 1 m. 50. La terre végétale est déchargée en andains. Les machines lourdes ne passent jamais sur le dépôt pour ne pas compacter la terre.

A l'achèvement du remblayage
La décharge se constitue ensuite au fur et à mesure de l'avancement des travaux de terrassement. Les problèmes importants du point de vue agricole réapparaissent au moment de l'achèvement du remblayage. Il s'agit de veiller à ce que la dernière couche soit constituée autant que possible de matériaux non pierreux, et d'étudier le réglage de la surface. Au préalable, les matériaux de remblais, qui ont été compactés par les engins lourds, sont systématiquement aérés et drainés au moyen d'une sous-soleuse.
Enfin, la terre végétale doit être mise en place par bandes, de largeur calculée, pour permettre d'en régler la surface sans que les machines doivent rouler sur la partie remise en culture. L'épaisseur de la terre non serrée est de 40 à 50 cm.

Les terres sont alors remises à l'agriculture
Une fois la surface complètement revêtue, il est procédé à un labourage, à une scarification au vibroculteur et à un hersage. La décharge est ensuite ensemencée. Les terrains peuvent alors être remis provisoirement à l'agriculture. Ils sont réexaminés une année plus tard avant de faire l'objet d'une remise définitive.
A titre d'exemple, pour le seul tronçon Corpataux-viaduc de Matran, long de 6 km., 530 000 m³ de matériaux inutilisables ont été mis en décharge. La surface des décharges atteint 220 000 m². Pour les recouvrir, il a fallu mettre en place 120 000 m³ de terre végétale, dont 50 000 m³ avaient été récupérés sur place avant le déversement des matériaux inutilisables.
Cet aspect, moins connu que celui des remaniements parcellaires, démontre le souci de la part des responsables du Bureau des autoroutes de Fribourg de tout mettre en œuvre pour livrer à l'agriculture des terrains de toute première qualité qui donneront satisfaction à leurs nouveaux propriétaires. «TLM»

---

22 avril 1969); aujourd'hui une libération pour 1974 n'est envisagée qu'avec prudence. Quand le métro sera-t-il construit, et avec quel argent?
Il faut aussi se demander si l'édification d'un tel centre, générateur de nouveaux trafics, ne ralentira pas la circulation aux entrées nord de la ville; s'il ne serait pas judicieux de laisser subsister une vaste zone verte entre le Bois-Gentil et Cheseaux; si l'on ne doit pas plutôt créer le second centre de l'agglomération lausannoise là où il y a déjà des habitants nombreux: l'Ouest lausannois. Il est vrai que dans ce cas, on ne pourrait plus vendre ou louer les 70 hectares de la Blécherette et qu'il faudrait résoudre des problèmes intercommunaux; c'est donc une autre affaire.
Quoi qu'il en soit, la question est intéressante et importante. La Municipalité a bien fait de la poser.