

Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 80 (1985)
Heft: 4

Artikel: Routes, urbanisme et paysage
Autor: Badilatti, Marco
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-175223>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 09.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

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 sollicite 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 Folgeerscheinungen 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 umzingeln. Damit hofft die Sessel- und Skilift Schwarzseebad-