

Coulées de béton dans le paysage

Autor(en): **Notter, F.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

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

Heft 2-fr

PDF erstellt am: **23.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-174341>

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.

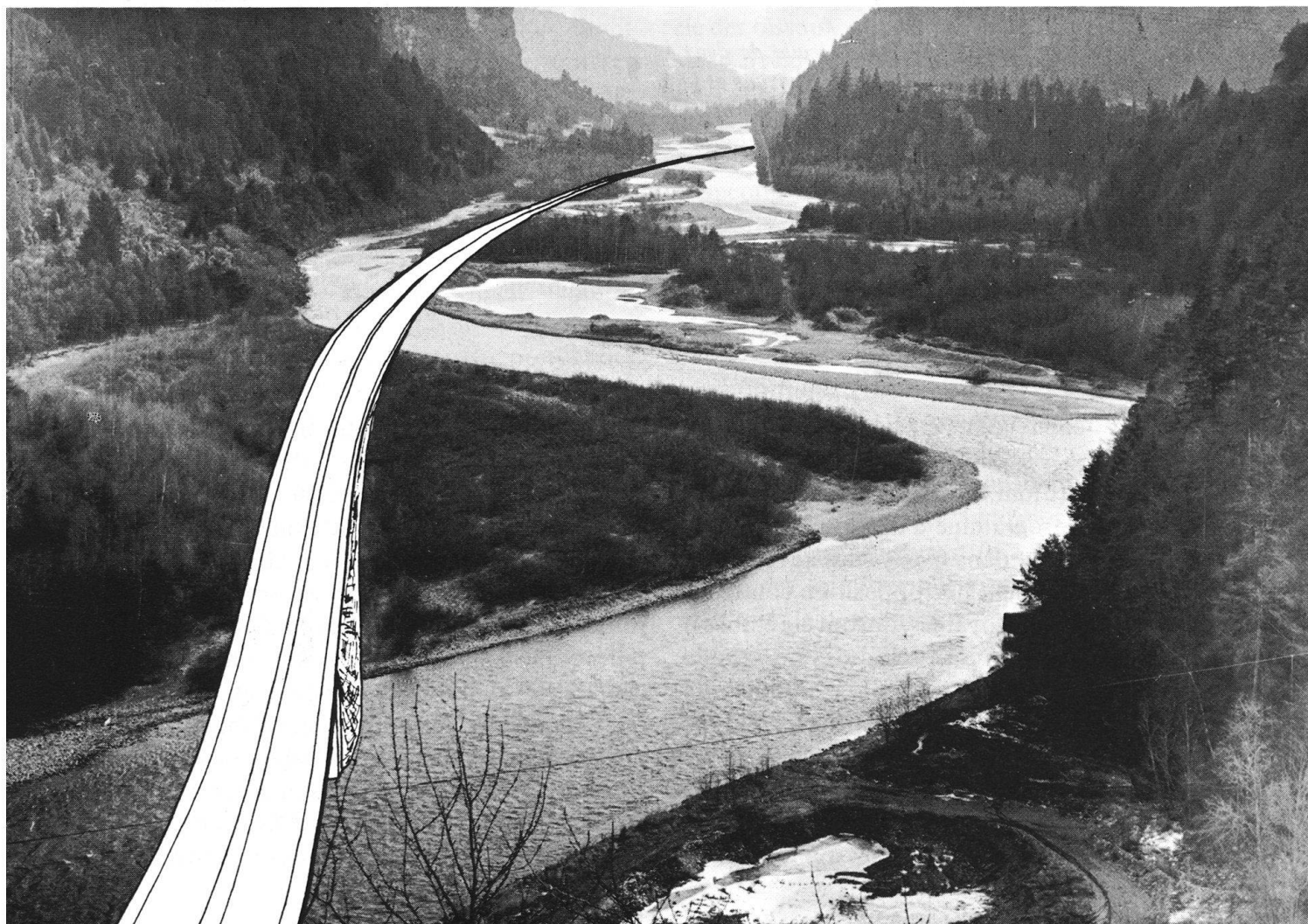
Haftungsausschluss

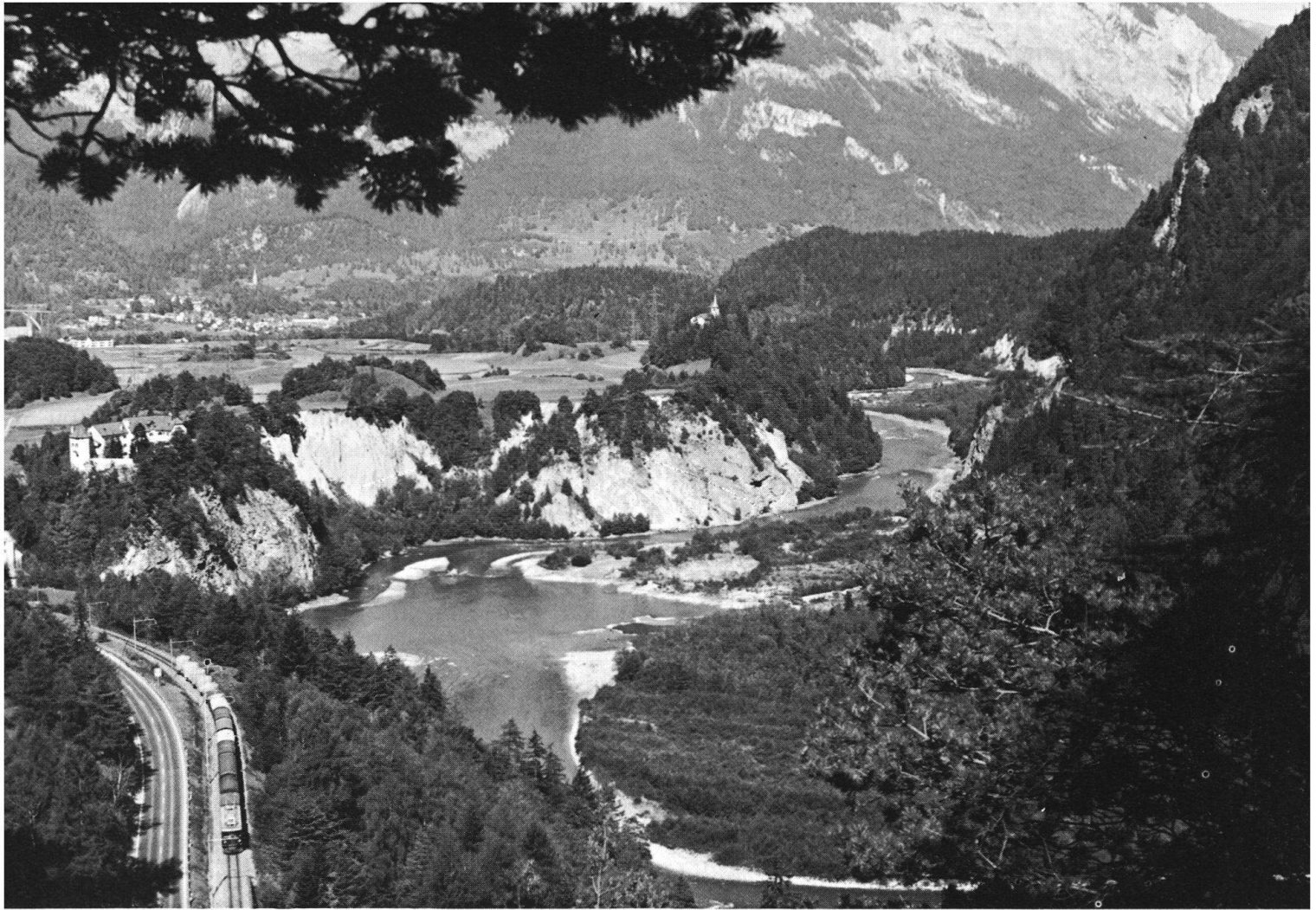
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Coulées de béton dans le paysage

L'aménagement harmonieux et le développement rationnel de notre pays – une tâche statutaire de la Ligue du patrimoine national – n'impliquent pas seulement sa présence active et ses conseils lorsque des changements affectent les localités. L'infrastructure, aujourd'hui plus agressive que jamais dans nos paysages, est souvent plus dommageable que la construction. Le réseau routier, de nos jours, menace des sites dont le caractère irremplaçable est le résultat d'une harmonieuse évolution de plusieurs siècles. Les routes nationales, en particulier, nous ont valu des atteintes si graves qu'aujourd'hui déjà, où l'enthousiasme suscité par la motorisation commence à se refroidir lentement, on s'en repent plus ou moins ouvertement; on va même jusqu'à les maudire. Qu'on songe par exemple à la vallée uranaise de la Reuss, qui n'est plus qu'un catastrophique ruban de béton, malgré les nombreux tunnels. Mais, jusque dans le Plateau, une autoroute à quatre pistes provoque un malaise, car rien, dans l'histoire de notre pays, n'a jamais apporté d'irrémediables coupures dans le paysage comme ces lignes géométriques de béton et de bitume. Même les rivières corrigées, endiguées, en comparaison avec les autoroutes, paraissent plus proches de la nature, tant au point de vue esthétique que psychologique; et même les lignes de chemin de fer, dont les éléments apparaissent, à

La plaine du Rhin dans la région de Rhäzüns est sans nul doute un site naturel d'importance nationale, pour ne pas dire européenne. Il est d'autant plus incompréhensible que le projet officiel de la N 13, dont on voit ici le brutal schéma, ne tienne aucun compte de la beauté de ce paysage fluvial.





A la grandeur du tableau naturel s'ajoute celle de deux monuments de grande valeur: le château de Rhäzüns et la chapelle Saint-Georges, de renom international. Une raison de plus pour adopter, avec tout le soin qui s'impose, de nouveaux tracés.

distance, assez ténus, sont beaucoup plus supportables.

Certes, on est encore loin, dans le temps, de la réalisation complète du programme d'autoroutes. Cependant, il suscite partout dans le pays des adversaires. Dans tous les milieux naît une opposition contre les tracés, rigoureux et impitoyables, qui ont été établis il y a dix, douze ou quinze ans, selon des normes de construction «perfectionnistes». Il y a quelques années encore un pareil malaise, parmi les Suisses acquis les yeux fermés à la foi dans le Progrès, eût été inconcevable; et aujourd'hui, il est motivé par des considérations sociologiques et de santé publique, par le bruit et les émanations de gaz qui atteignent

directement chacun de nous, beaucoup plus que par des considérations relatives à l'aménagement du territoire et à la protection des sites. En effet, de même qu'à l'époque où le «Heimatschutz», invoquant pour la première fois la nouvelle loi fédérale sur la protection du paysage, combattit le projet officiel de la route de Celerina (qui aurait totalement défiguré la pittoresque colline de l'église San Gian), une pareille démarche, aujourd'hui encore, lui vaudrait des reproches. Ici et là, on n'a pas encore «avalé» son intervention, et lorsque les ligues suisses ou leurs sections se sont permis de s'opposer par tous les moyens dont elles disposent à des tracés de route inacceptables, les reproches plus ou moins vifs n'ont

pas manqué. Cette attitude ne peut se comprendre que si l'on comprend du même coup l'habitude qu'ont souvent les services administratifs à tous les échelons, sans parler des comités politiques, de n'accorder qu'un minimum d'attention aux effets indirects de leur rayon d'activité.

En matière de routes, justement, il n'est pas rare que ces effets secondaires soient d'une redoutable importance; les décisions prises alors par des autorités trop fréquemment pourvues d'œillères, n'en sont que plus dévastatrices. Aussi le présent fascicule a-t-il pour but de montrer le plus clairement possible, par quelques cas concrets, où l'on en arrive lorsque les exigences de la protection du patrimoine et de la nature, déjà considérées comme une chose encombrante au stade de la procédure de consultation, sont ensuite reléguées bien après les «impératifs» d'un développement économique sans mesure, et les normes rigides du technocrate de la circulation.

Drastique exemple d'atteinte au paysage par une autoroute est le projet de tracé de la N 13 dans le Domleschg. Cas particulièrement représentatif (comme celui de Faido), car il montre que tout un ensemble peut être mis en jeu par un tronçon de quelques kilomètres seulement.

Dans un rapport du Plan d'aménagement Heizenberg-Domleschg, auquel notre bureau technique a aussi collaboré et qui est soutenu par diverses organisations de protection de la nature et des sites, on lit ceci: «Le projet général montre (...) que des critères d'aménagement tout à fait élémentaires n'ont pas été pris en considération dans l'établissement du tracé, des carrefours et des ouvrages annexes. En particulier, le tracé ne tient aucun compte de la protection des régions habitées contre les émanations de gaz, en quoi il est en contradiction avec l'article constitutionnel sur la protection de l'environnement. D'autre part, selon ce projet, la N 13 serait construite, du seul point de vue de la technique des constructions et des eaux, en violation de la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage, et cela dans des sites retenus à l'inventaire des paysages d'importance nationale. Une telle route nationale serait incompatible avec l'arrêté fédéral urgent sur l'aménagement du territoire.»

Ce sont là de dures paroles. Mais elles n'ont rien d'outré, car si ce projet était réalisé, il ne porterait pas seulement atteinte à l'ancienne résidence épiscopale de Fürstenu, mais aussi au château de Rhäzüns, qui compte dans l'histoire grisonne et suisse, ainsi qu'à la chapelle St-Georges, admirablement située, dont les fresques uniques lui confèrent une importance véritablement européenne. De plus, la N 13 endommagerait une région au pied des rochers de Hohen-Rätien,

que la Commune de Sils a depuis longtemps protégée, de sa propre initiative, en l'intégrant dans son plan d'aménagement.

Mais les effets de ce tracé seraient non moins graves en pleine campagne, au point que même une personne qui ne milite nullement pour les idées de protection du paysage ne peut que se demander comment des planistes et des autorités politiques peuvent prendre la responsabilité d'un pareil projet. C'est la magnifique plaine rhénane près de Rhäzüns, paysage d'importance européenne où le fleuve se livre en toute liberté à d'admirables méandres, et paysage figurant à l'inventaire des sites d'importance nationale, qui, selon le projet officiel, serait brutalement coupé par un ruban de béton. La traversée du Rhin postérieur, encore intacte sur de vastes espaces, serait complètement dévalorisée; la flore, sur les îles du fleuve et sur ses rives où des biotopes en pleine évolution s'étendent jusqu'aux boqueteaux de saules et d'aunes, serait anéantie, ou en tout cas gravement endommagée.

Enfin, le secteur protégé de Pradisla, terrain sec qui est également d'importance nationale, et les forêts de plaine de Rothenbrunnen, qui figurent aussi à l'inventaire CPS, ne seraient aucunement épargnées; dès lors la région de blocs d'avalanches, avec sa prairie et les ruisseaux qui traversent la vallée, formant un biotope précieux et particulièrement apprécié des oiseaux aquatiques comme lieu de couvain, serait irrémédiablement perdue.

Le contre-projet présenté par notre bureau technique, d'entente avec le Plan d'aménagement Heizenberg-Domleschg, prévoit au contraire un tracé beaucoup moins dommageable. Venant de Thusis par la rive gauche du Rhin, il passe près de Cazis sur la rive droite, et reste dans le fond de la vallée, en partie sur la digue existante, à distance suffisante des lieux habités. De Rothenbrunnen à la colline de Plaza, on a le choix entre deux variantes: soit la solution tunnel, dans les rochers de Feldis, soit un tracé longeant sur la rive gauche le bas du coteau, avec couverture ultérieure jusqu'au tunnel de Saint-Georges. Dans la situation juridique actuelle, il n'est plus possible de balayer, uniquement avec des arguments d'ordre financier (d'ailleurs peu convainquants), des solutions qui ménagent le paysage et les sites, simplement parce qu'il y a des années, un service de planification a élaboré un projet général qui peut-être ne suscita aucune opposition à l'époque... Et cela parce qu'on n'a pas mesuré les conséquences d'un tel projet dans toute leur ampleur – du moins dans une bonne partie de la population, qui en définitive n'est pas informée en matière d'aménagement du territoire.

F. Notter