

# Kesswil : un site et un carrefour routier

Autor(en): **Ruprecht, H.P.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **69 (1974)**

Heft 3-fr

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-174431>

## **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.

# Kesswil – un site et un carrefour routier

Kesswil se trouve au bord du lac de Constance, entre Kreuzlingen et Romanshorn. Au milieu du village passe une route principale, la T 13, qui fait entre autres la liaison entre le trafic de l'Allemagne du Sud et celui du Saint-Bernardin.

Le 21 avril 1970, le bureau d'ingénieurs J. Moggi, de Romanshorn, fut chargé par le Département des travaux publics du canton de Thurgovie d'établir un projet détaillé pour l'élargissement de la traversée de Kesswil. Auparavant, le tracé en avait été fixé au cours de discussions avec le Service cantonal des travaux publics. Il existait déjà des accords très complets avec les autorités communales, le service cantonal de protection des monuments, et les principaux propriétaires touchés.

Il fallait accorder la plus grande attention au centre historique de la localité, où se groupent l'église et quatre maisons à pignon. Grâce à la possibilité de déplacer des maisons, au respect de distances minimales, mais suffisantes, et à une largeur aussi modeste que possible des pistes du carrefour, le cachet du site a pu être sauvegardé.

Mais une chaussée ne se compose pas seulement de béton, de sable, de bordures de pierre et de revêtement. Pour avoir une idée de la complexité des problèmes de planification et d'exécution d'un tel ouvrage, il faut penser à tous les intérêts, lois, règlements, normes, etc., dont on doit tenir compte:

## 1. Construction de la route

Le projet et la direction des travaux sont l'affaire d'un bureau d'ingénieurs privés, sous la surveillance du Service cantonal des travaux publics. Les normes à respecter sont principalement celles de la Société suisse des entrepreneurs routiers. Ces normes ne sont naturellement pas des lois, mais elles ne peuvent être modifiées que dans la mesure où la sécurité des usagers n'est pas mise en danger.

*Le désir de la commune de Kesswil d'assurer la sécurité du carrefour par des signaux lumineux est compréhensible, mais les conséquences de ces travaux étaient imprévisibles aux profanes. Les feux suspendus au-dessus du croisement appartiennent à l'histoire des règlements de la circulation; chaque usager veut aujourd'hui ses propres feux. Pour l'amélioration de la circulation, les deux maisons du milieu de la photo ont été repoussées (voir plan p. 14). L'image ci-dessus a été prise après la transformation des routes, mais avant l'aménagement du croisement. Ce n'est que grâce à des entretiens de coordination entre les constructeurs des routes, les installateurs des signaux, les représentants du Heimatschutz et des organismes de conservation des monuments qu'on a pu éviter l'implantation d'une forêt de poteaux (une vingtaine) dans ce site impressionnant. Cette collaboration a pu limiter leur quantité à un minimum. Le cliché montre une disposition qui n'est pas définitive.*

## 2. Eclairage

Selon l'art. 88 de la loi sur les routes du 25 février 1939, c'est la Commune intéressée qui doit se charger de l'éclairage des routes cantonales et des principales routes communales. Dans nombre de communes, les travaux sont assumés par la corporation des électriciens.

Dans le cas de Kesswil, cette corporation a monté un bureau spécial d'électro-technique pour établir les plans d'éclairage routier. Il existe dans ce domaine des directives de la Société suisse des techniciens de l'éclairage, lesquelles datent de 1960; vu la rapide évolution des choses, elles ne correspondent plus aux données actuelles, et de nouvelles directives ont été mises au point par un groupe de spécialistes.

Les problèmes de l'éclairage routier sont les suivants:

### a) Direction optique

Par une ordonnance exacte des points lumineux, conforme à la direction de la route telle qu'elle apparaît aux conducteurs de voitures, l'éclairage doit les orienter sur le tracé et ses pistes de circulation.

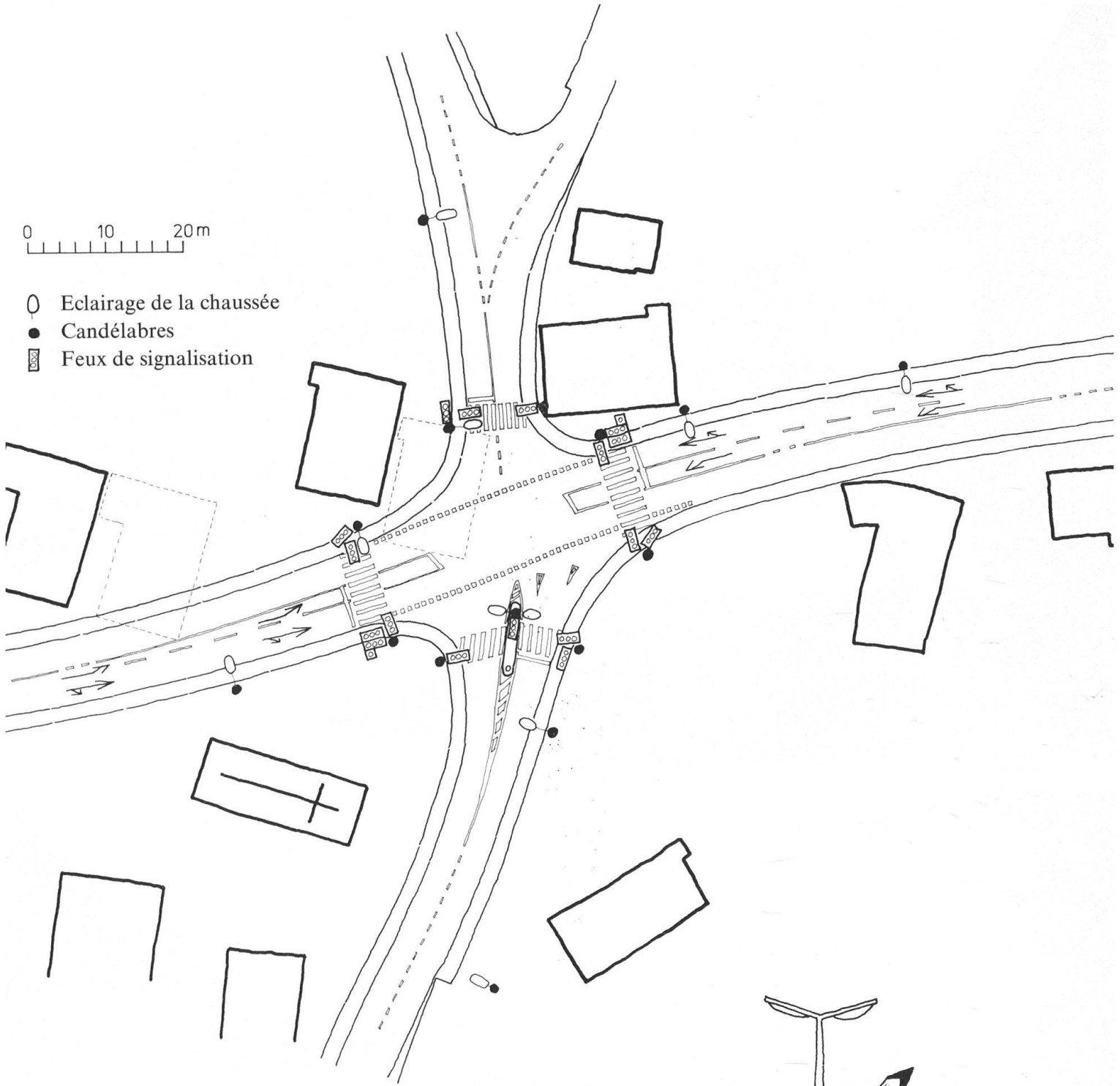
### b) Intensité

Elle doit être en rapport avec le courant disponible et avec les surfaces éclairées par les candélabres.

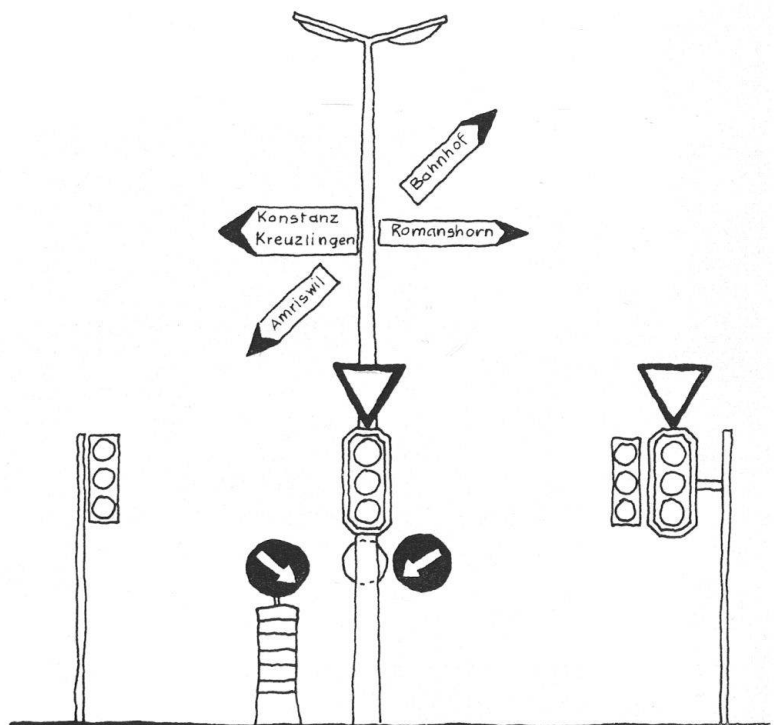


0 10 20m

- Eclairage de la chaussée
- Candélabres
- ☐ Feux de signalisation



Le carrefour de Kesswil, tel qu'il apparaît sur le plan, laisse voir clairement le courant de la circulation et le principe de sa formation. Les signaux lumineux s'adressent aussi bien aux piétons qu'aux conducteurs de véhicules et sont aménagés en conséquence. On peut facilement se représenter l'intensité de l'éclairage d'un carrefour moderne pendant les heures nocturnes.



### c) Régularité

La condition d'un bon éclairage routier est sa régularité. Celle-ci dépend en particulier des intervalles entre les candélabres et de leur hauteur.

### d) Eblouissement

Il dépend de l'intensité de la lumière, du nombre des candélabres dans le champ visuel, de leur hauteur, etc.

### e) Piétons

Tout passage pour piétons doit être convenablement éclairé.

Tous ces détails montrent qu'il n'est pas aisé d'appliquer les prescriptions en même temps que de déterminer l'emplacement des candélabres conformément aux vœux des propriétaires et aux nécessités de la protection du site.

## 3. Signalisation

Peu avant le début des travaux, il fut entendu entre la Commune et le Département des travaux publics que le carrefour de Kesswil serait pourvu de feux de signalisation. Un bureau spécialisé dans les problèmes de trafic fut chargé d'en élaborer le plan.

Ce projet nécessita diverses modifications de la route. C'est ainsi que des pistes spéciales durent être aménagées pour ceux qui tournent à gauche. Pour que l'étendue de la « mer de bitume » ne soit pas trop vaste, on eût volontiers posé des îlots (refuges), mais la place disponible était trop mesurée.

Les emplacements des candélabres durent être adaptés à la nouvelle situation, et il fallut placer des candélabres supplémentaires, le moins nombreux possible.

Cette signalisation lumineuse, et les pistes supplémentaires, entraînèrent une dépense accrue pour les écriteaux de direction. Il fallut par exemple poser avant le carrefour des panneaux avancés, dont l'emplacement n'est pas encore tout à fait satisfaisant et sera peut-être modifié.

Voilà un bref aperçu de la multiplicité des problèmes que pose la construction d'une route. Il n'y a jamais de solutions satisfaisantes sans compromis et sans souplesse d'adaptation aux circonstances.

*H. P. Ruprecht  
(trad. C.-P. B.)*



*Il est vrai qu'une photographie peut être tendancieuse – mais il semble vraiment qu'à Rapperswil on fête une orgie de circulation à l'organisation de laquelle n'auraient pas pris part tous les intéressés au nombre desquels comptent aussi les représentants de la protection des sites.*