

Moins d'autoroutes s.v.p.!

Autor(en): **Bodinier, Claude**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **72 (1977)**

Heft 4-fr: **Tourisme de masse : un boomerang?**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-174689>

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.

Construire ou réhabiliter?

Possibilités d'intervention

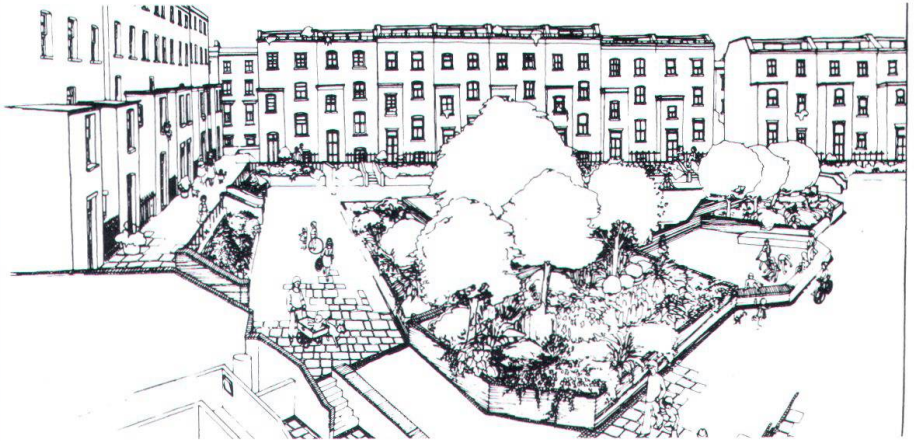
A l'heure où la réhabilitation des immeubles anciens est devenue un thème de controverse dans l'aménagement de nos cités, il est nécessaire de se pencher sur ce terme, qui a pour but une restauration limitée des bâtiments.

Elle consiste surtout en l'apport d'installations sanitaires indispensables; et elle s'accompagne bien souvent d'une réfection du bâtiment.

La question économique

Comme tout objet, une construction vieillit et nécessite un entretien. L'appréciation et les modes de calcul de l'entretien dépendent du *type de bâtiment* et de la *qualité de la construction*. Quant au calcul de l'amortissement d'un objet immobilier, on estime que sa perte de valeur est réduite pendant les premières dizaines d'années, mais qu'elle s'accroît ensuite rapidement, suivant ainsi une courbe parabolique. Pour illustrer ce problème, on citera l'exemple d'un immeuble non entretenu et déjà amorti, lequel atteindra après 50 ans un prix plancher de 30 ou 40 fr. le m³ par exemple, alors que le même bâtiment neuf vaudra 300 fr. le m³.

Toutefois, il faut encore introduire dans l'ensemble de ces considérations l'incidence de la *charge foncière*, qui est déterminée par le jeu des règles d'urbanisme et qui joue un rôle dans ces mécanismes immobiliers. Si des études statistiques menées sur le parc immobilier français ont prouvé que dans une marge



Depuis plusieurs années, l'Angleterre est confronté à diverses expériences de réhabilitation de l'habitat; ci-dessus Porchester Square, à Londres, où les travaux sont aujourd'hui en cours.

variant entre 60 et 95% des cas il était plus économique de réhabiliter que de construire, ces mêmes études ont également montré qu'un certain gaspillage pouvait aussi se produire si l'on prenait systématiquement le parti de la réhabilitation.

Quatre catégories

C'est ainsi qu'aujourd'hui quatre *types majeurs d'intervention* sur des bâtiments anciens ont été mis en évidence:

– la *réhabilitation légère* (installation de sanitaires)

- la *réhabilitation moyenne* (travaux de réfection plus complets de l'intérieur)
- la *réhabilitation lourde* (travaux comprenant la réfection de parties du gros œuvre)
- la *réhabilitation exceptionnelle* (travaux sur des immeubles en très mauvais état).

Dans ce domaine, il est maintenant crucial d'orienter les choix objectivement à travers les modalités techniques et financières de la «réhabilitation». Car, la démonstration existe aujourd'hui que ce problème peut être approché avec rigueur et sérieux. *Pierre Baertschi*

Manifestation suisse à Yverdon

Moins d'autoroutes s.v.p.!

Le réseau suisse d'autoroutes, tel que prévu, est le plus dense du monde après celui de la Ruhr – qui peut se justifier par une très forte concentration d'habitants. Dans notre petit pays, cela a quelque chose de démentiel. Pour ne nous en tenir qu'à la Suisse romande, les tracés N5, N1 et N12 sont (en moyenne) à 9 km l'un de l'autre entre Neuchâtel et Fribourg; et l'autoroute Martigny–Brigue s'ajouterait à une route cantonale en train de devenir une semi-autoroute à 3 pistes, plus les tronçons de déviation à 4 pistes récemment achevés...

Ce printemps, les Chambres ont remis en question, pour nouvelle étude, six tronçons, dont celui de la *N1* entre Yverdon et Avenches par la

rive sud du lac de Neuchâtel. Cela a suscité certains espoirs. Rien cependant n'est encore sauvé. On a appris par exemple que les chefs

des Départements cantonaux des travaux publics ont demandé au Conseil fédéral la réalisation intégrale du réseau initialement prévu, et que les ingénieurs chargés de réexaminer le tronçon Yverdon–Avenches ont reçu la consigne de présenter un rapport démontrant l'impossibilité de passer ailleurs...

Livre blanc valaisan

Ces informations ont été communiquées à la presse, au soir du 24 septembre, lors d'une manifestation à Yverdon. A la *Fédération romande pour un réseau raisonnable d'autoroutes* s'étaient joints une vingtaine de groupements suisses, romands et alémaniques. Plusieurs d'entre eux avaient leur stand. Celui du *Comité cantonal contre l'autoroute Martigny–Brigue* (case postale 10, 1908 Riddes) diffusait un *Livre blanc* dont nous recommandons la lecture aux nombreux amis du Valais. Ils y verront démontrée en détail l'absurdité de cette autoroute à cul-de-sac, qui coûterait 1,5 milliard, dont 120 millions (plus l'entretien) pour le canton; qui sacrifierait 350 ha de terres agricoles, sans compter les 100 m de largeur de chaque côté que la pollution au plomb rend impropres à la culture; qui anéantirait ou endommagerait gravement de précieux biotopes, tels que marais, chênaies millénaires de coteau, forêt de Finges (d'importance nationale); qui défigurerait la vallée du Rhône non seulement par son ruban de béton, mais par ses échangeurs, ses murs anti-bruit, ses ponts barrant l'horizon, les plaies des carrières d'extraction.

Ce qui attend les Yverdonnois

Un autre stand montrait ce qui attend les *Yverdonnois*: une ceinture autoroutière passant à proximité des nouveaux quartiers, et propre à incommoder environ 6000 habitants; un viaduc de 3 km d'une hauteur variant entre 5 et 15 m (et dont

l'orientation indique qu'on se dirige bel et bien vers les réserves naturelles de la rive sud).

Des croisières commentées ont montré aux participants, du lac, les régions sud et nord touchées par les *projets N1 et N5*. Le premier menace quelque 400 ha de rives intactes (roselières, dunes, étangs, marais, aulnaies et pinèdes), où plus de 200 espèces d'oiseaux migrateurs font étape; c'est de ce point de vue un site rare en Europe et unique en Suisse. C'est aussi, pour les oiseaux nicheurs, le plus riche du pays (102 espèces). Tout cela, bien entendu, est incompatible avec la construction d'une route nationale, qui, en plus, anéantirait les nombreux échanges entre le lac et l'arrière-pays, indispensables à divers oiseaux, mais aussi aux batraciens et à certains mammifères.

Un tronçon inutile

La N5 entre Yverdon et Areuse, par la Chassagne d'Onnens et la Béroche neuchâteloise, est le type même de *l'autoroute inutile*. Là, les choses sont plus avancées qu'en face: le projet général est terminé; mais la décision fédérale définitive n'est pas encore prise; le combat

n'est donc pas désespéré. Il y a deux fois moins de voitures entre Areuse et Yverdon qu'entre Areuse et Neuchâtel; la circulation est parfaitement fluide. Seul le classement de la N5 en 2e catégorie oblige à faire 4 pistes, donc à créer une autoroute parallèle à l'excellente route existante! Il suffirait donc, pour éviter le massacre, de la ramener en 3e classe. En faisant ainsi l'économie des énormes ouvrages d'art projetés, on couvrirait facilement les frais du contournement nécessaire, par la route existante, de Grandson, Concise et St-Aubin.

Par la *résolution* votée au terme de la manifestation, les associations ont demandé au Conseil fédéral une *étude nouvelle et objective de l'ensemble du réseau des routes nationales*, tenant compte de l'environnement et notamment de l'écologie, de l'esthétique et de l'agriculture. Ils ont demandé *l'arrêt immédiat des travaux non seulement sur les six tronçons remis en question au Parlement, mais aussi sur ceux qui sont combattus par les populations concernées* et par les associations de protection de la nature, de l'environnement, du paysage et du patrimoine national. *Claude Bodinier*

Le stand des adversaires de l'autoroute Martigny–Brigue. Ils ont plus de 33 000 pétitionnaires derrière eux, chiffre record pour le Valais (photo C. Bodinier).

