

"Construire, comme si le terrain avait fait l'ouvrage" : la rue - un élément culturel

Autor(en): **Baertschi, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **97 (2002)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175979>

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.

La rue - un élément culturel

«Construire, comme si le terrain avait fait l'ouvrage»

Pierre Baertschi, Conservateur cantonal des monuments, Genève

L'essor des voies de communication est étroitement lié à l'évolution des activités humaines. Qu'elles soient naturelles, telles que les cours d'eau, ou encore façonnées par la main de l'homme, elles ont rendu possible les contacts et les échanges entre divers groupes sociaux ou nations. Pionnier dans ce domaine, le monde romain a édifié un réseau routier d'environ septante mille kilomètres. Fait de civilisation, les voies de communication sont à l'évidence étroitement liées au visage du territoire.

A l'origine de la mise en œuvre des grands chantiers routiers, puis ferroviaires, on trouve des considérations d'ordre étatique, stratégique ou militaire. Ainsi, lors de la construction de la route du Simplon, qui débuta en 1800, les instructions de Napoléon Bonaparte étaient claires: il s'agissait de rendre la route «praticable au canon». Plus près de nous, ce sont surtout des impératifs d'ordre économique ou touristique et liés au phénomène d'une mobilité accrue des masses qui favorisent un essor des réseaux. Certains travaux entrepris dans des sites sensibles sont parfois cités en exemple, tels que la route du Grossglockner en Autriche (1935) ou encore le col du Susten (1946). Mais la prise en compte des exigences propres aux sites traversés relève, pour une large part, de l'ouverture d'esprit manifestée par les intervenants. Ainsi, en 1920 déjà, un ingénieur exprime dans la revue du Heimatschutz l'opinion que nous devrions construire «comme si le terrain avait lui-même fait l'ouvrage». Chantier illustratif d'une thématique d'intégration, les travaux d'élargissement conduits avant 1939 sur l'Axenstrasse témoignent d'une recherche d'harmonie des murs de soutènement en maçonnerie, d'une volonté de raccorder aux formes naturelles dictées par la géologie des lieux ainsi que de choix de revêtements en pierre. Mais la construction d'une route en pleine nature peut aussi avoir un impact architectural et marquer différemment le caractère des lieux. Tel est le cas de certains ouvrages de génie civil, comme des barrages, des ponts ou encore des portails de tunnels.

Règles à suivre

Dès lors, quels sont les principes à suivre pour ne pas altérer un paysage et les lignes de force qui le composent? Alors que la main de l'homme a contribué le plus souvent depuis des siècles à façonner l'aspect d'un lieu, quelles perturbations ou

transformations un site est-il en mesure d'endurer? Peut-on définir des règles qui ne relèvent pas de la pure subjectivité? Pour tenter de répondre à ces questions, il faut d'abord prendre conscience de la dimension évolutive des paysages. En effet, reflet de la conception d'une société et de ses ordres de valeurs, notre perception n'est pas univoque. Ainsi, un cultivateur, tel un vigneron dans le Lavaux, n'aura pas la même vision (tournée vers le haut) du site où il exerce son activité qu'un touriste dont le regard portera avant tout sur le lointain et le panorama. Le visage de l'Etat-nation est une autre donnée incontournable de l'évocation des paysages. A ce titre, l'identification de la Suisse aux Alpes et à la montagne est une réalité historique, qui prend largement racine dans les courants romantiques en vogue au début du XIXe siècle.

La construction de l'Etat fédéral moderne, après 1848, s'est fortement appuyée sur ce phénomène d'identité. Dès lors, ce référent culturel est important au niveau de l'inconscient collectif. Ainsi, la prairie du Rütli, un lieu préservé par excellence, symbolise l'origine de la Confédération. Certes, les temps changent et les perceptions aussi. Mais la force d'évocation des paysages reste entière et gagne en importance avec la montée des sensibilités «vertes». Dans certains pays européens, tels la France, les dispositifs d'aménagement actuels se fondent de plus en plus souvent sur la mise au point de plans-paysages. Face à la consommation débridée d'espaces qui caractérise notre civilisation, le paysage recomposé, avec ses plantations, aspire même à devenir un élément structurant, propre à ordonner un désordre de constructions.

Conditionné par la nature

La réalisation et l'aménagement de routes et de chemins demeurent conditionnés avant tout par la topographie des lieux. L'impact visuel est, pour des raisons évidentes, très sensible dans des zones offrant de larges panoramas, notamment en montagne, ainsi qu'en ville à une autre échelle. L'accompagnement végétal est également de première importance. En 1904 déjà, l'un des précurseurs de la protection du patrimoine suisse, Guillaume Fatio, considérait «que les chemins et les routes jouent un rôle important dans le charme d'une région (...). La végétation doit pousser librement le long des chemins vicinaux et former une voûte protectrice de chaque côté des grandes routes».

Photos à droite: L'ancienne Axenstrasse (faisant aujourd'hui partie de la Voie suisse, en haut) a été taillée dans le roc, mais l'auto-route surplombant Chillon – malgré son tracé «intégré» – ne passe pas inaperçue dans le paysage (milieu). Depuis, on tente d'atténuer, du moins sur certains tronçons, le morcellement des paysages par la réalisation de tracés couverts et de passages pour la faune, l'agriculture et la randonnée (photos M. Badilatti/archive)

Bilder rechts: Wurde die alte Axenstrasse (heute Teil des Wegs der Schweiz, oben) noch förmlich aus dem Felsen herausgebildet, hebt sich die Autobahn ob Chillon – wenn auch «linientreu» – von der Landschaft ab (Mitte). Mit Überdeckungen wird seither versucht, der Zerschneidung von Landschaften entgegenzuwirken (unten), indem Durchlässe für das Wild, die Landwirtschaft und Wanderer geschaffen werden (Bilder M. Badilatti/Archiv)

En ville «il faut prévoir une largeur suffisante pour les artères ornées de plantations».

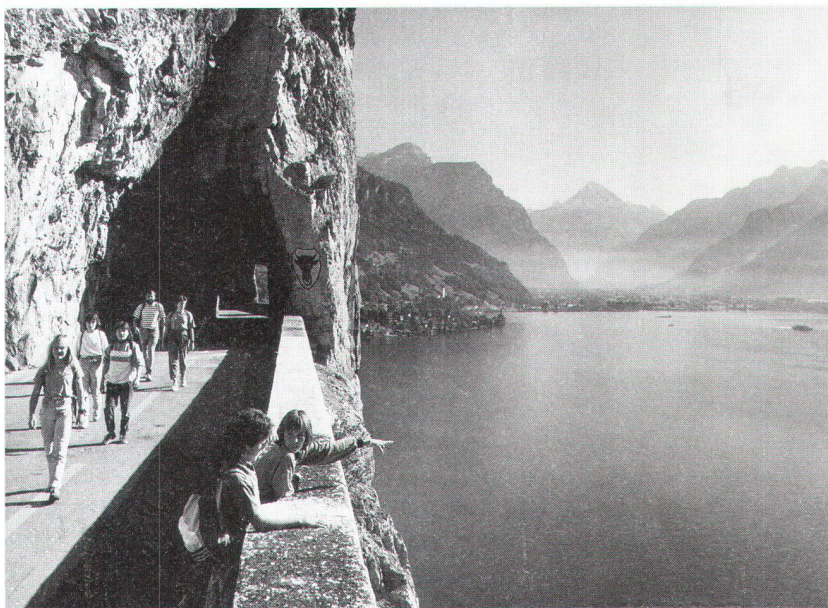
Depuis quelques années, la mise sur pied d'un Inventaire des voies de communication de la Suisse (inventaire IVS) est engagée. Ces travaux sont déjà terminés ou en cours d'achèvement dans certains cantons. Les critères retenus permettent de classer les routes et tronçons de routes en catégories d'importance nationale d'une part et d'importance régionale et locale d'autre part. Par ailleurs, l'inventaire comporte une appréciation de la valeur historique des tracés, ainsi qu'une évaluation de la substance conservée. Les allées de beaux arbres, les fontaines, les bornes, les anciens relais de poste, les ponts sont, entre autres, inventoriés. Cette approche, au sens large, de l'impact des voies de communication correspond à la sensibilité de notre époque. Il en va de même également du plan sectoriel « Conception paysage suisse » élaboré par l'Administration fédérale.

Recherches d'intégration

Les lignes de forces et les éléments marquants d'un paysage forment un tout, dans lequel les constructions et les ouvrages d'art devraient s'inscrire en harmonie. Entre recherche de mimétisme et volonté d'affirmer une esthétique ou une architecture connotée par le choix d'un matériau (le béton, l'acier, etc.), des choix existent. La valeur des sites concernés, leur symbolique ainsi que leur portée évocatrice sont des données importantes à prendre en considération.

Le choix des tracés et des profils des voies de communication reste déterminant. Ainsi, l'aménagement de la route du Simplon actuelle, dans le secteur situé au-dessus de Brigue, a laissé une balafre dans un paysage de forêts. Dans d'autres situations, le tracé des ouvrages d'art a la prétention de s'inscrire au mieux dans les paysages. Le cas des viaducs de Chillon, dans le Lavaux, ou encore celui du pont haubanné du Prättigau dans les Grisons constituent deux exemples types. Au Tessin, plusieurs portails de tunnels ont été conçus avec la collaboration d'architectes. Par son élancement, un pont peut rappeler la verticalité d'un abîme ou encore les sinuosités d'un cheminement. On a présent à l'esprit les superbes ouvrages d'art réalisés en béton armé par l'ingénieur Robert Maillart au siècle passé. La construction de certains réseaux de voies ferrées, tel celui des chemins de fer rhétiques, nous a également laissé nombre d'ouvrages qui dialoguent avec les paysages environnants.

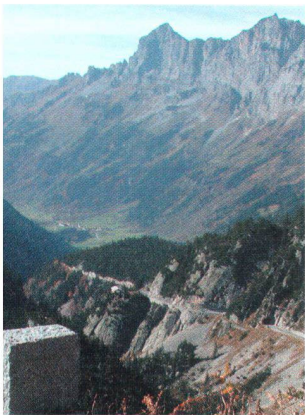
Éléments d'un réseau national marquant édifié au cours de la seconde moitié du XXe siècle, les autoroutes ont, dans un premier temps, affirmé la prédominance de l'art des ingénieurs. L'évolution des sensibilités et des mentalités a toutefois conduit à



Grande photo: Malgré l'at-teinte qu'elle comporte, la route du col de Susten sem-ble se subordonner à la na-ture, comme ici près du tor-rent qui, après une dévia-tion sur un surplomb ro-cheux, retombe en cascade. Petite photo: point de vue sur la vallée de Gadmen depuis le virage «Himmel-rank» de la route touristi-que (photos IVS)

Grosses Bild: Trotz des Ein-griffs, erscheint die Susten-strasse, als unterordne sie sich der Natur, so beim Wys-sebach, der über einen Fels-vorsprung geleitet wurde und als Wasserfall in die Tiefe stürzt.

Kleines Bild: Blick vom Him-melrank der «Touristen-strasse» ins Gadmental (Bilder IVS)



une prise en compte étendue du cadre paysager. Sous l'effet des études d'impact sur l'environne-ment (les EIE) et d'une sensibilisation accrue aux contextes écologiques, de nouvelles conceptions sont apparues vers 1980. De longs segments de murs anti-bruit – le plus souvent inesthétiques – ont été édifiés en bordure de certains secteurs autoroutiers; par ailleurs de nombreux segments ont été enterrés en tunnels. Les autoroutes de con-tournement de Sierre ou de Genève, le tronçon Yverdon-Morat ou encore la traversée engagée du bois de Finges en Valais, sont à cet égard illus-tratifs. On constate également des efforts impor-tants consentis en matière de replantations et des ouvrages destinés au passage de la faune font aussi parfois leur apparition.

Divers types de réponses

Dans une société toujours plus avide de mobilité et qui grignote son territoire par une implanta-tion souvent désordonnée de constructions de type pavillonnaire ou de résidences secondaires, pourra-t-on éviter un bétonnage mal contenu de notre territoire? Fait de civilisation, la création ou la transformation de nos réseaux de voies de com-munication entre souvent en conflit avec la con-servation de nos paysages. Divers types de répon-ses ont été apportés: multiplication des tronçons en tunnels, prise en compte de la nature comme élément de composition paysagère, comptabilisa-tion des effets sur l'environnement notamment. Mais le fait de construire, une maison comme une route, se révèle être un acte profondément cultu-rel. En dernier lieu, la démarche se révélera indis-sociable du visage que l'on souhaite ou peut don-ner à un territoire.



Gesamtkunstwerk Sustenstrasse

Am 7. September 1946 wurde die neue Susten-Passstrasse eröffnet, die Paradenstrecke des moto-risierten Ausflughtourismus schlechthin. Lange zuvor bestand hier nur ein Saumpfad von lokaler Bedeutung, und die 1811 von den Kantonen Bern und Uri begonnene «Communicationsstrasse» als Berns Verbindung mit dem Gotthard und dem Süden wurde nie vollendet. In einem Beitrag über die Entwicklung des Sustenpasses in «Wege und Geschichte» 1/2002 schreibt Andres Betschart: «Die moderne Touristenstrasse fügt sich grosszü-gig in die Landschaft ein und gestaltet diese mit: Im Meiental schneidet sie in kontinuierlicher Steigung die nördliche Talflanke und erreicht dann mit wenigen Kehren den Scheiteltunnel unter der Passhöhe. Auf der Berner Seite führt die Strasse wiederum in weiter Linie der Sonnenseite des Tals entlang; in den markanten Kehren – besonders im so genannten Himmelrank – eröff-nen sich grossartige Ausblicke auf den Steingletscher und ins Gadmental hinab. Mit zahl-reichen Tunnels und Brücken setzt sich das Trassee über die Strukturierung des Geländes hin-weg. Möglich wurde dies erst dank dem durchge-henden Einsatz von Beton als Baumaterial.

Trotz der starken Eingriffe wirkt die Strasse nicht als Fremdkörper in der Landschaft, sondern sie vermag deren Charakter noch zu betonen. Diese besondere Qualität des Baus ist in der Detail-gestaltung begründet: Alle Betonmauern und -brücken sind sorgfältig mit gemörteltem Mauer-werk aus lokalen Bruchsteinen verkleidet. Die meisten Tunnelportale wiederum sind direkt in den Fels gehauen und weisen so individuelle Formen auf. Die gleiche Sorgfalt ist auch in die Entwässerung und die seitliche Begrenzung der Strasse gelegt worden (...) Wegbegleiter wie Brunnen und Kilometersteine finden sich entlang der gesamten Strecke von Wassen bis Innert-kirchen. Die ganze Vielfalt der Bauformen offen-bart sich den Touristen auf der Passstrasse: Die Strasse inszeniert die Landschaft, sie eröffnet immer wieder neue Ausblicke und Perspektiven; die Strassenbegrenzung dient dabei als Staffage, die den Bildausschnitt im Vordergrund festlegt. Interessant ist, dass es gerade die traditionellen Formen des Strassenbaus wie etwa die Kolonnen-steine und Brüstungsmauern sind, die diese Funktion übernehmen. (...) Die Sustenstrasse folgt dem Konzept des Parkways, das in den 1920er-Jahren in Amerika entwickelt wurde und in Öster-reich mit der 1935 eröffneten, sehr erfolgreichen Grossglocknerstrasse eine alpine Ausprägung fand.»



Die Strasse – ein Element der Kultur

«Bauen, wie aus dem Boden gewachsen»

Die Entwicklung der Verkehrswege ist eng verbunden mit den menschlichen Aktivitäten und wird beeinflusst von den jeweiligen landschaftlichen Gegebenheiten. Ob natürlich, wie die Wasseradern, oder von Menschenhand gestaltet, haben sie den Kontakt und Austausch zwischen verschiedenen sozialen Gruppen und Nationen ermöglicht. Die alten Römer, Pioniere auf diesem Gebiet, haben ein Strassennetz von 70 000 Kilometern gebaut.

Am Ausgangspunkt grosser Strassen- und Eisenbahnprojekte stehen häufig staatliche, strategische oder militärische Überlegungen. So musste zum Beispiel die Simplonstrasse nach Napoleons Weisungen kanonengängig gebaut werden. Aber es gibt auch wirtschaftliche und touristische Motive für die Erweiterung des Strassennetzes.

Worauf es ankommt

In empfindlichen Landschaften wurde schon früher versucht, Strassen so zu bauen, als hätte sie der Boden selber hervorgebracht, wie das ein Ingenieur bereits um 1920 forderte. Häufig angeführt werden dazu etwa der Sustenpass (1946) oder die Axenstrasse (1939). Welche Prinzipien gilt es dabei zu befolgen? Dazu müssen wir uns zunächst bewusst werden, dass sich der Charakter von Landschaften mit den Wertvorstellungen der Gesellschaft verändert. Die prägenden Linien und Elemente einer

Landschaft bilden ein Ganzes, weshalb Bauten harmonisch in sie eingegliedert werden sollten. Zwischen Verbergen und Betonen der Ästhetik, Architektur und Material gibt es verschiedene Wahlmöglichkeiten. Bau und Gestaltung von Strassen und Wegen werden in erster Linie von der Topografie des jeweiligen Ortes bestimmt. Optisch sehr empfindlich ist dieser besonders in Bereichen mit Panoramansicht. Wichtig ist aber auch die Bepflanzung an Wegrändern und längs der grossen Strassen. Entscheidend aber bleibt die Wahl der Trassees und Profile. So hat zum Beispiel der Bau der Simplonstrasse oberhalb von Brig tiefe Wunden in Wälder geschlagen, während Kunstbauten andernorts bestmöglich in die Landschaft eingebettet wurden, so die Brücken oberhalb Chillon VD und vor Klosters im Prättigau. Und im Tessin wurden mehrere Tunnelportale mit Architekten entworfen. Den Nationalstrassenbau ab Mitte des 20. Jahrhunderts beherrschte zunächst die Ingenieurkunst; mittlerweile wird vermehrt auf landschaftliche Aspekte geachtet, indem Autobahnabschnitte unterirdisch angelegt oder deren Ränder als landschaftliche Elemente gestaltet werden. Andererseits beeinträchtigen die Landschaft ästhetisch oft unbefriedigende Lärmschutzwände längs von Strassen. So oder so: Der Bau und Umbau von Strassen gerät oft in Konflikt mit dem Landschaftsschutz, bleibt aber letztlich immer ein zivilisatorischer, kultureller Akt.

Pierre Baertschi,
Denkmalpfleger des Kantons
Genf, Genf (Zusammenfassung)

Ob im Mittelland oder im Gebirge, auch moderne Strassenanlagen müssen und können landschaftschonend und ästhetisch überzeugend gestaltet werden (Bilder M. Badilatti/Archiv)

En plaine comme en montagne, on peut – et on doit – aménager les infrastructures routières modernes dans le respect du paysage selon des critères esthétiques convaincants
(photos M. Badilatti/archive)