Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine

Herausgeber: Schweizer Heimatschutz

Band: 97 (2002)

Heft: 2

Artikel: Que faire des déblais provenant d'installations de transport : Cosmétiques pour la Terre Mère?

Autor: Schläppi, Christoph

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-175985

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: 13.07.2025

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

Christoph Schläppi, historien d'architecture, Berne (résumé)

Que faire des déblais provenant d'installations de transport?

Cosmétiques pour la Terre Mère?

La ligne de l'Albula entre Bergün et Preda était autrefois une blessure profonde qui s'est fondue dans le paysage pour devenir une attraction touristique
(photo de «Sauvegarde» 1908)
Die Albulabahn zwischen Bergün und Preda – damals eine tiefe Wunde – ist mittlerweile mit der Landschaft verwachsen und zur Touristenattraktion geworden
(Bild aus «Heimatschutz» 1908)

Selon le règlement d'évacuation des déblais et matériaux de chantier édité en 1997, par le canton de Bâle-Campagne, le monticule provenant du percement, dans les années 1850, du tunnel de Berthoud incarne l'exemple à ne pas suivre. Pourtant cette colline ne choque plus. Elle est devenue un monument à la gloire des débuts héroïques de la construction de tunnel ferroviaires.

Des pyramides d'Egypte aux parcs baroques français, de riches potentats ont, à travers les âges, témoigné de leur puissance par de grandes réalisations hautement symboliques qui ont nécessité un bouleversement radical de la topographie. Par la suite, la mécanisation a permis des modifications paysagères, parfois gigantesques, pour l'exploitation de sources d'énergie et la réalisation de grandes installations de transport.

Emergence de mouvements de défense du patrimoine

Au début du XXe siècle, la controverse sur l'esthétique du paysage a favorisé l'émergence de mouvements de défense du patrimoine. Certes, ceux-ci s'intéressaient davantage aux villes et villages historiques qu'aux voies de communication. Faisant exception, Jules Coulin écrivit en 1913 un article dans la revue Heimatschutz/ Sauvegarde qu'il illustra d'une photo montrant la dégradation des paysages résultant des nombreux tunnels, remblais et ponts réalisés pour les chemins de fer rhétiques. Etonnamment, pourtant, son texte décrivait avec enthousiasme la parfaite intégration au paysage de la ligne de l'Albula, entre Preda et Bergün.

Aujourd'hui, nul ne songerait à contredire Coulin car les blessures infligées au paysage sont désormais cicatrisées ou cachées. Cet exemple pourrait illustrer la pensée de Martin Heidegger qui, en 1951, écrivait, dans son « Bâtir Habiter Penser » qu'un lieu (pour simplifier) ne peut exister que là où se rejoignent la main qui façonne et l'œil sensible de l'être humain.

Compensations pas très heureuses

Les matériaux provenant des grands chantiers ferroviaires et routiers de notre temps sont fréquemment recyclés en murs antibruit, digues et barrages. Les déblais du tunnel de base du Saint-Gothard serviront à reboucher d'anciennes carrières et une partie sera immergée dans le lac d'Uri pour créer des îles artificielles. Sur le Plateau, les matériaux provenant du tronçon autoroutier Mattstetten -Rothrist seront répartis sur de grandes surfaces, puis recouverts d'humus. Les mesures de compensation écologique prévues dans les paysages dégradés constituent un pis aller, souvent peu satisfaisant. Nos grands chantiers altèrent nos paysages avec autant d'impact que des catastrophes naturelles. Cependant, ce n'est pas à la seule périphérie de récolter ces «déchets». Les centres urbains, eux aussi, doivent rechercher des solutions, autres que cosmétiques, pour mettre en valeur l'aspect symbolique de ces déblais qui, d'une certaine façon, sont le miroir de nos activités.