

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 116 (1990)
Heft: 10

Wettbewerbe

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: 08.01.2026

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

Le concours de la gare de Brigue

Le concours de projet dont nous donnons ici les résultats a été organisé conjointement par les municipalités de Brigue et de Naters, le Département des travaux publics du canton du Valais, la compagnie du chemin de fer Furka-Oberalp, les CFF et les PTT. Il avait pour objectif une nouvelle gare des voyageurs destinée aux compagnies suivantes: Furka-Oberalp (FO), Brigue-Viège-Zermatt (BVZ), Chemins de fer fédéraux (CFF), Berne-Lötschberg-Simplon (BLS). Cette gare doit être complétée par une station de cars postaux, par un bâtiment d'exploitation postale, par des places de stationnement pour véhicules, et par l'aménagement d'une place de la gare libérée de toute la circulation privée non intéressée par les transports en commun.

Pouvaient y prendre part tous les architectes de nationalité suisse, de même que les architectes établis - c'est-à-dire ayant leur bureau ou leur domicile - avant le 1^{er} janvier 1989 en Suisse ou dans la proche province italienne de Novare. C'est 41 projets qui ont été présentés.

La gare de Brigue est un point de jonction essentiel dans le réseau des divers moyens de transport en commun de la région. Son remaniement est devenu possible à partir du moment où une nouvelle liaison routière a été créée entre la N9 et la A19, libérant la place de la gare de toute circulation urbaine de passage et permettant d'envisager une nouvelle gare pour les chemins de fer à voie métrique.

Palmarès

1^{er} prix (Fr. 35 000.-): Gundula Zach Zünd, Zurich.

2^e prix (Fr. 34 000.-): A. Barth, H. Zaugg, Aarau; collaborateurs: H. R. Baumgartner, R. Bill, H. U. Scheibler.

3^e prix (Fr. 31 000.-): Rodolphe Luscher, Lausanne; collaborateurs: B. Fara, M. Fischer, F. Theodori, E. Novello.

4^e prix (Fr. 30 000.-): Elias Balzani, Brigue.

5^e prix (Fr. 25 000.-): Andreas Steiger, Zurich.

6^e prix (Fr. 24 000.-): Luigi Nicolazzi; J. De Paoli et L. Nicolazzi, Viège.

7^e prix (Fr. 23 000.-): Jürg Meister, Vienne; collaborateurs: F. Meisterhofer, N. Lechner; circulation: Siegfried Trimmel.

8^e prix (Fr. 15 000.-): Claudine Lorenz, Sion; collaborateurs: P. Lorenz, G. Gregy, M. L. Delaloye, M. Formaz;

circulation: P. F. Schmid, Ch. Quinodoz; collaborateurs: Ch. Salamin, M. Cerruti; conseil: F. Musso.

9^e prix (Fr. 14 000.-): Y. Chapuis, P. A. Simonet, Fribourg; collaborateur: M. Chenaux.

10^e prix (Fr. 13 000.-): Obrist & Associés, Saint-Moritz; collaborateurs: R. Ackeret, M. Hornburg, J. Sandell; conseils: U. Schneider, Hegland & Associés, Coire; H. Schmid, ingénieur de la circulation, Zwicker & Schmid, Zurich.

11^e prix (Fr. 12 000.-): Beat Eyer, Zurich; collaborateur: L. Heinen.

Achat (Fr. 11 000.-): Heinz Feliser, Brigue; collaborateur: P. M. Petrig.

Achat (Fr. 11 000.-): Reinhard & Associés SA, Berne; collaborateurs: Ph. Meyer, B. Moser, T. Reinhard, R. Schiesser, C. Barbey; ingénieurs: Emch & Berger SA, Berne; collaborateurs: E. Pechotsch, I. Jain, R. Reinl. Achat (Fr. 11 000.-): Ralph Bänziger AG, Zurich; collaborateurs: R. Bänziger, S. Gerger, M. Küng, D. Küng-Lepard, A. Koskinen, A. Looser, D. Osterwalder, R. Padrutt, G. Roxas, P. Schmucki, C. Senn, J. Siradakis, R. Weibel.

Achat (Fr. 11 000.-): Raymond Theler, Glis, Christoph Wyer, Glis; circulation: Anton Ruffiner.

Le jury recommande aux organisateurs du concours d'inviter les auteurs des quatre projets les mieux classés à remanier leurs propositions.

Jury

Représentants des professions techniques

Architectes: MM. J. Zweifel, Zurich; K. Aellen, Berne; E. Furrer, Sion; M. Zanuso, professeur. Ingénieur: H. Bernath, Zurich.

Représentants des CFF

MM. U. Huber, architecte, chef de la Division des bâtiments; P. A. Urech, ingénieur, de la Direction d'arrondissement de Lausanne (suppléant); W. Jerra, ingénieur à la Direction générale, Berne; U.-T. Schlegel, de la Direction d'arrondissement de Lausanne.

Représentants des PTT

MM. W. Stucki, architecte à la Direction générale, Berne; R. Roy, Lausanne (suppléant); G. Giudicelli, de la Direction générale, Berne.

Représentants de la compagnie FO

MM. A. Gasser, Brigue; P. Maurer, Brigue; G. Gloor, Brigue.

Nous remercions nos collègues de *Schweizer Ingenieur und Architekt* d'avoir mis à disposition les films de leur numéro 16/90.

Notre gratitude va également à M. Claude Groscurin, architecte SIA à Genève, à qui nous devons l'adaptation française du texte.

Rédaction

Représentants du canton du Valais

MM. H. Ritz, architecte, Sion; N. Major, ingénieur, Sion; E. Plaschy, Brigue.

Représentants de la Ville de Brigue

MM. R. Escher, président de la Ville, Brigue; P. Burchard, architecte municipal, Brigue.

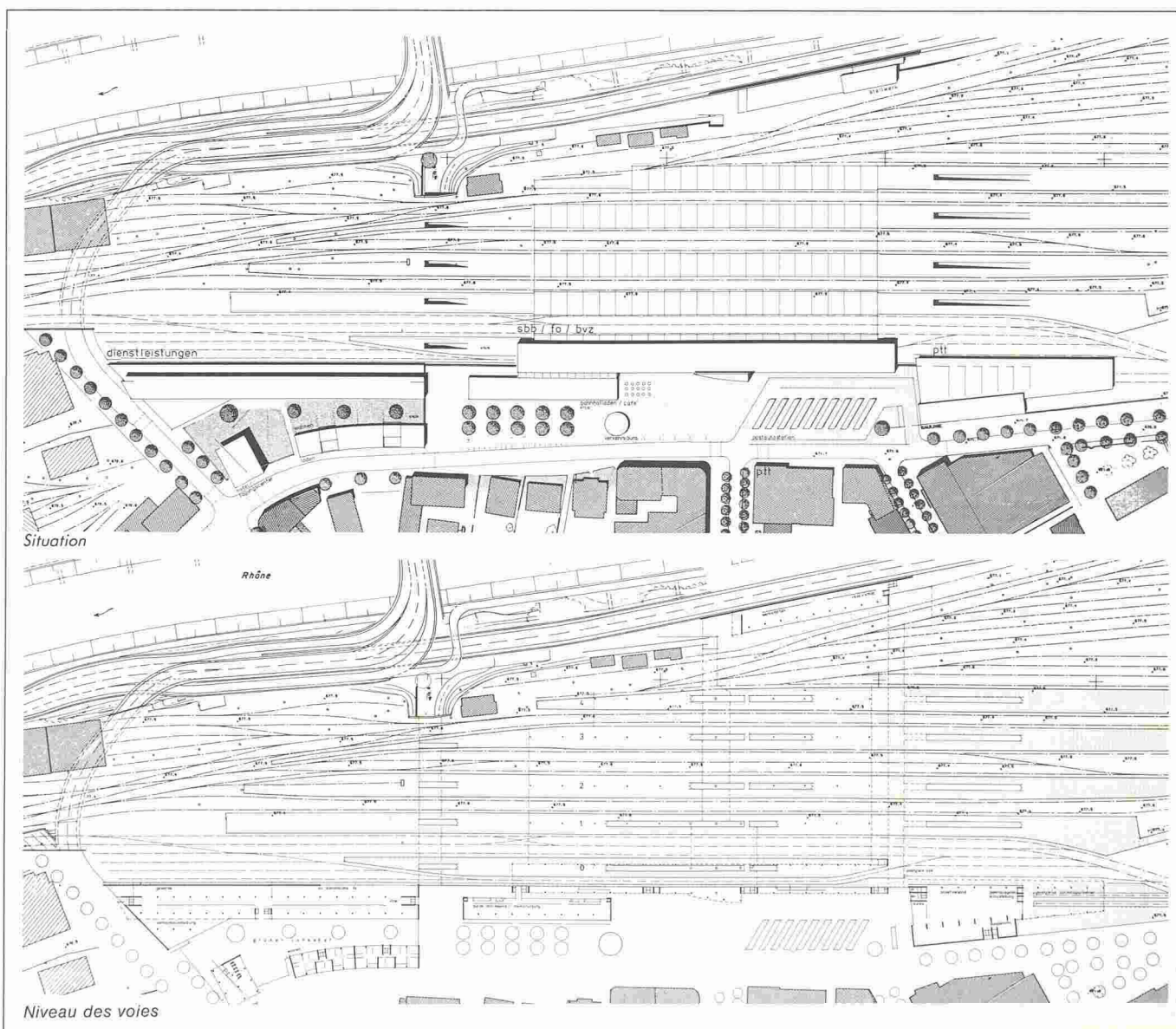
Programme et exigences

Le secteur qui devait être traité dans le concours comprend essentiellement les surfaces libérées devant la gare par le déplacement des installations d'exploitation des compagnies FO et BVZ, l'actuelle gare des voyageurs des CFF, le domaine du bâtiment d'exploitation, enfin certaines parties de l'entrepôt des marchandises.

Le périmètre de ce secteur était défini par l'axe Viktoriastrasse-Nordstrasse au sud, par la nouvelle route de contournement au nord, par la Furkastrasse à l'ouest, et par une ligne droite prolongeant la Saffischstrasse à l'est. Dans la mesure où ils jouaient un rôle dans l'étude et l'appréciation des projets, les espaces libres occupés par les voies publiques urbaines, y compris les façades donnant sur ces espaces, étaient considérés comme faisant partie du secteur d'étude. Les limites de ce secteur pouvaient être franchies par des cheminements piétonniers. Mais aucune construction nouvelle ne pouvait être envisagée au sud de la Viktoriastrasse et de la Nordstrasse. L'aménagement définitif de ces voies publiques urbaines était aussi l'un des objets de l'étude.

En mettant un terme à la congestion dont souffrait la circulation aux abords de la gare, on rend plus attrayants les transports en commun tout en revalorisant le bâtiment de la gare et la place. C'est pourquoi les concurrents étaient invités à présenter, en plus de ce que demandait le programme, des propositions relatives à l'utilisation de la gare par des tiers, de manière à en faire un lieu de rencontre et d'animation.

La documentation remise aux concurrents comprenait un plan modifiant le faisceau des voies ferrées en ce sens que les voies métriques, avec leur nouvelle gare, étaient ramenées au niveau des voies normales, plus élevé. Cette



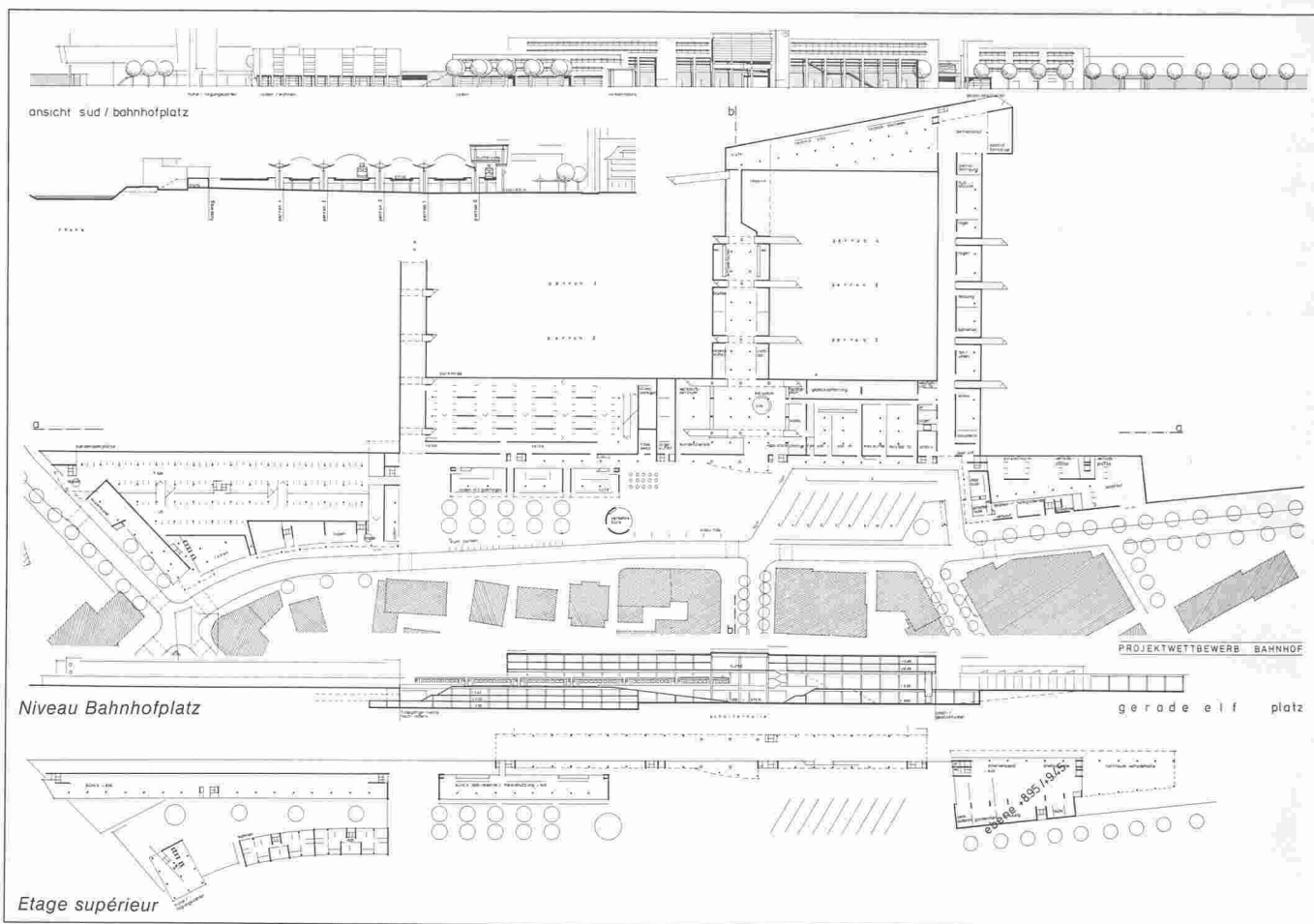
1^{er} prix: Gundula Zach Zünd, Zurich.

nouvelle disposition des voies ferrées présuppose la démolition de l'actuelle gare des voyageurs des CFF, considérée toutefois par les organismes de protection des monuments historiques comme digne d'être conservée. Il était loisible aux concurrents de modifier l'implantation des voies telle qu'elle était prévue, à condition de répondre aux exigences du programme et de ramener les voies métriques au niveau des voies normales.

L'exigence essentielle confiée aux concurrents était donc d'apporter une solution convaincante à deux problèmes conjoints: celui de la jonction des diverses lignes de transports en commun, et celui que pose l'architecture de ce site urbain, qui présente la particularité de constituer l'un des points terminaux de l'axe qui relie la gare à la Vieille Ville.

Appréciation du résultat du concours

Les pouvoirs publics et les services publics qui ont organisé le concours sont conscients du conflit qui existe entre deux conceptions de l'urbanisme: celle qui met l'accent sur les valeurs fonctionnelles et celle qui tend à conserver les édifices considérés comme appartenant à l'histoire de l'ar-

1^{er} prix.

chitecture. Ce conflit se manifeste de façon tangible dans les 41 projets présentés, qui sont de bonne qualité et dont certains sont parvenus à un degré de mise au point remarquable. Des idées sont ainsi apparues qui pourraient conduire à des solutions, sans que pour autant une réponse concluante ait été donnée aux questions posées.

Comme on pouvait s'y attendre étant donné la complexité du problème, les qualités que présentent les travaux des concurrents concernent des points différents les uns des autres. Cependant aucun des projets ne l'emporte manifestement sur les autres. Ainsi par exemple les projets qui ont maintenu l'ancien bâtiment de la gare ont incontestablement prouvé que l'idée d'élever le niveau des voies métriques jusqu'à celui des voies normales tout en conservant l'actuel bâtiment de la gare nécessiterait un remaniement complet de tout le faisceau des voies ferrées et entraînerait une dépense supplémentaire de l'ordre de 100 millions de francs.

Non seulement cette solution présenterait l'inconvénient d'un investissement irréaliste, mais elle provoquerait aussi l'amputation du bâtiment des voyageurs, dont il ne subsisterait qu'un simulacre, ou qui perdrait toute pré-

sence sur la place et dans la ville, du fait des quais de gare surélevés et couverts qui le masqueraient.

Ces considérations ont conduit le jury unanime à recommander, dans la phase suivante des études, une solution comprenant un nouveau bâtiment des voyageurs.

Extraits du rapport du jury

1^{er} prix : Gundula Zach Zünd, Zurich.

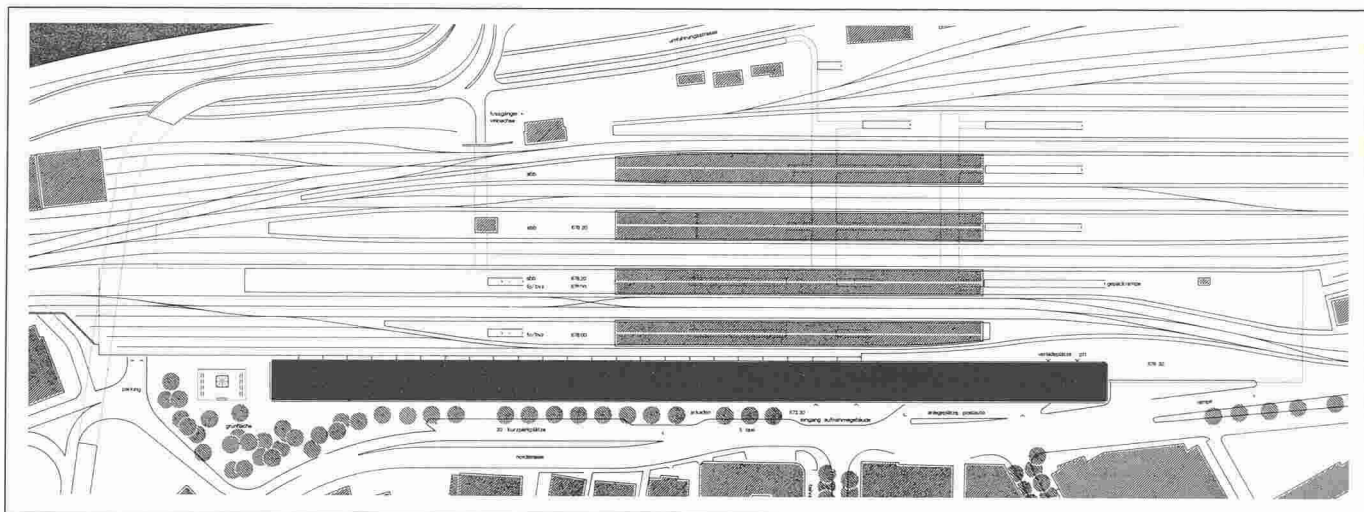
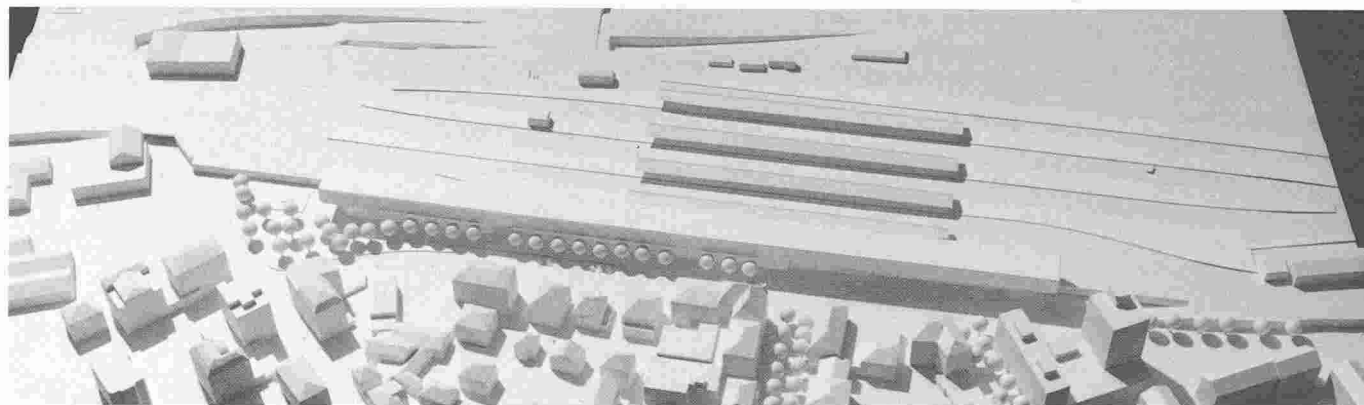
Ce projet prévoit un nouveau bâtiment d'accueil comprenant un portique du côté de la place. Il crée de nouveaux espaces intérieurs et extérieurs, notamment sous la forme du bâtiment d'exploitation des PTT, qui fait saillie à l'est, et d'un corps de bâtiment de bureaux et d'activités de tiers à l'ouest. Le bâtiment principal est bien proportionné. Un petit avant-corps galbé est placé de manière à marquer l'axe de la Bahnhofstrasse en même temps que l'entrée principale. Le corps de bâtiment des bureaux et des activités de tiers à l'ouest correspond au modèle proposé par la Ville.

Dans l'ensemble, le projet répond aux impératifs du programme concernant les aménagements des transports en commun. Les solutions relatives à la circulation privée ne donnent pas satisfaction sur tous les points :

- il existe, au droit de la station des cars postaux, un mélange entre les circulations privée et postale ;
- les entrées et sorties du parking se trouvent trop près du carrefour Denner ;
- les dimensions à donner au carrefour Denner à l'ouest ont été sous-évaluées.

L'organisation interne du bâtiment est en partie satisfaisante. Les boutiques sont bien placées, tant celles du hall des guichets au rez-de-chaussée que celles des passages souterrains pour piétons. Points non satisfaisants : la trop grande distance entre le bureau du télégraphe et l'agence de voyages des chemins de fer, la disposition des locaux d'exploitation des PTT et le fait que le restaurant soit placé trop excentriquement au 2^e étage. Le corps de bâtiment placé devant l'extrémité ouest du bâtiment des voyageurs contient des surfaces à louer situées dans la zone centrale de la gare. La profondeur de 10 m donnée aux bureaux n'est pas optimale. Cette remarque s'applique aussi au bâtiment prévu plus à l'ouest. Dans la zone ouest sont prévus de plus des habitations et un hôtel.

Le projet traduit une conception claire de la gare et de la place. Il confère une échelle juste aux édifices qui complètent le site urbain.



2^e prix: A. Barth, H. Zaugg, Aarau.

2^e prix: A. Barth, H. Zaugg, Aarau.

L'auteur définit de façon logique la limite de l'agglomération urbaine en plaçant devant les quais de la gare une façade transparente en verre et acier. Il s'appuie sur le plan de remaniement des voies, ce qui l'amène à renoncer à affirmer la place de la gare comme telle.

En écartant du faisceau des voies le corps de bâtiment, il crée un bandeau lumineux zénithal qui donne du jour dans les parties postérieures du plan du rez-de-chaussée, notamment dans le hall d'entrée.

La disposition des voies correspond à ce qui était demandé. La station des cars postaux et le bâtiment d'exploitation postale sont placés de manière à fonctionner ensemble. L'emplacement de l'immeuble-parking est excentrique, ce qui décharge la place de la circulation privée mais nécessite d'assez longs cheminements à pied. Les qualités fonctionnelles de ce projet se situent moins dans le détail de l'organisation proposée que dans une structuration géométrique de l'espace construit, à l'intérieur duquel il est possible de placer librement les éléments du programme.

Les locaux commerciaux proposés correspondent au programme quant à leur surface. Une partie des boutiques sont à l'écart du flot principal des passants, ou sont gênées par la présence d'autres services. Une partie des restaurants est située au niveau des voies, l'autre au 2^e étage; leurs locaux d'entreposage se trouvent au rez-de-chaussée, dans une zone affectée à la clientèle. Le projet ne tient pas suffisamment compte de l'exigence que les locaux du buffet forment un tout. Dans la partie ouest du bâtiment, la surface de bureaux offerte, 2400 m², est comparativement trop modeste.

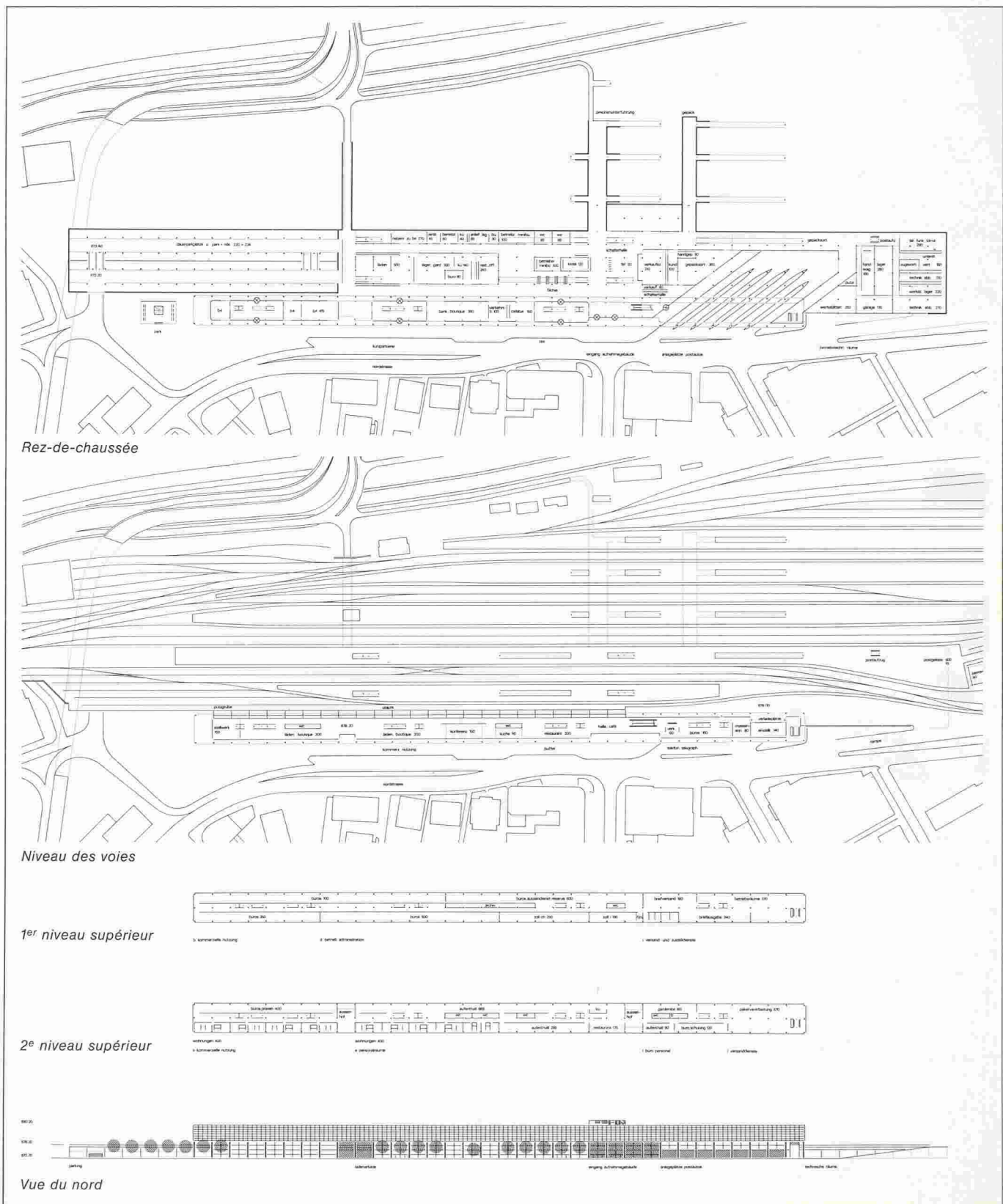
Le parti architectural proposé est de nature à conférer un caractère nouveau au paysage urbain de Brigue. Il offre aux piétons d'agréables cheminements intérieurs.

3^e prix: Rodolphe Luscher, Lausanne.

Les volumes des différents corps de bâtiment donnent une impression de diversité et sont articulés de façon plaisante. Ils présentent une échelle juste à l'égard des autres bâtiments. A l'exception du bâtiment postal à l'ouest et de l'entrée principale, problème non encore résolu, le projet constitue une proposition pleine d'animation.

La route de Brigue à Naters emprunte le passage sous-voies actuel. Au carrefour situé au sud de la Rottenbrücke, le fonctionnement de la circulation n'est pas satisfaisant. L'immeuble-parking général est bien placé par rapport au flux des piétons provenant de la Bahnhofstrasse, et aisément accessible.

La manière dont fonctionnent les services à la clientèle ne se perçoit pas très clairement. L'office des télégrammes et les guichets des PTT sont trop éloignés de l'agence de voyages. Le buffet, bien situé dans le bâtiment oblique avancé à l'est de l'entrée de la gare, dispose d'une liaison directe avec la halle des guichets. Les boutiques placées dans le passage sous-voies animent ce cheminement de piétons. La station des cars postaux se trouve tout à l'ouest, ce qui provoquerait de multi-

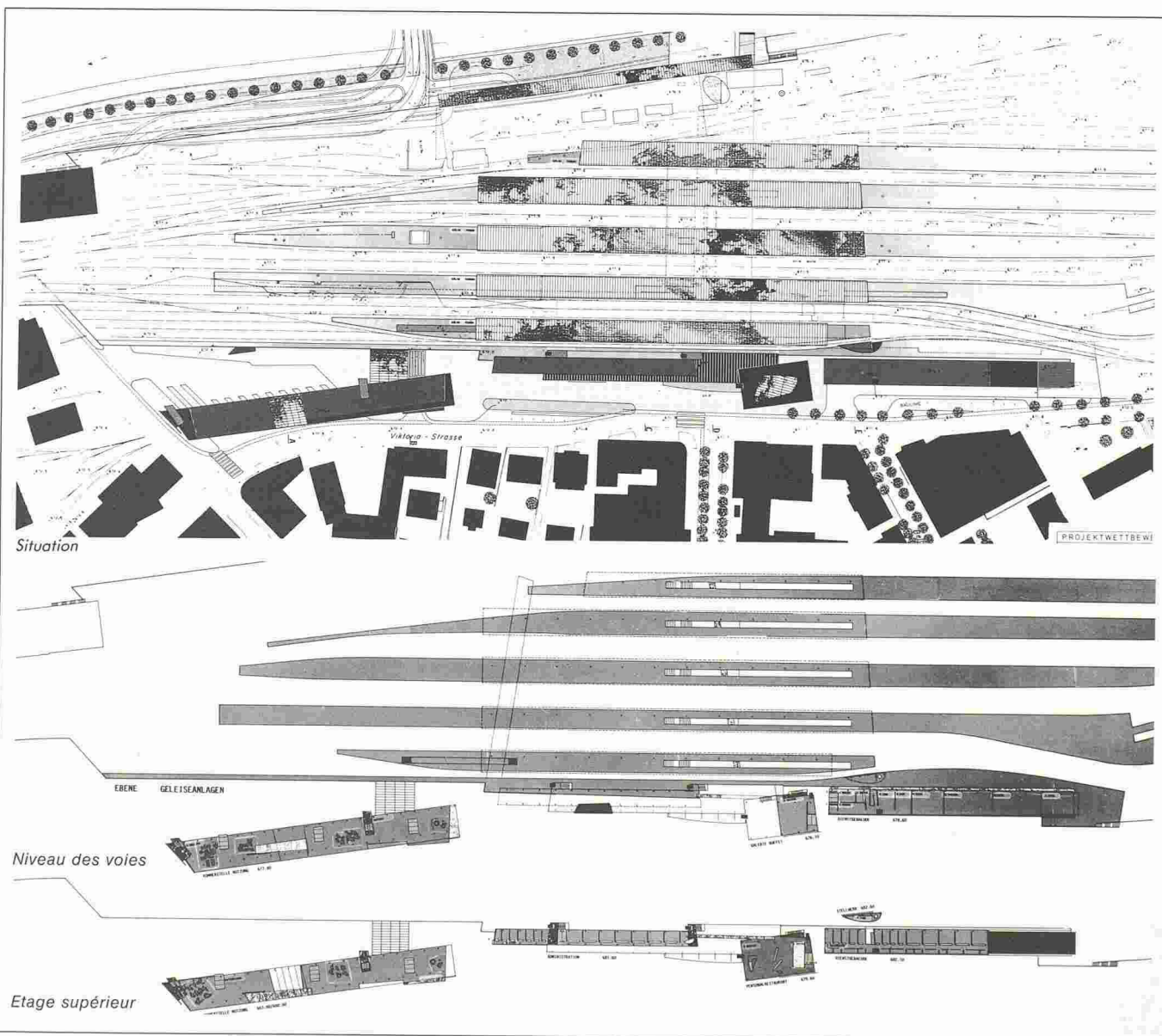
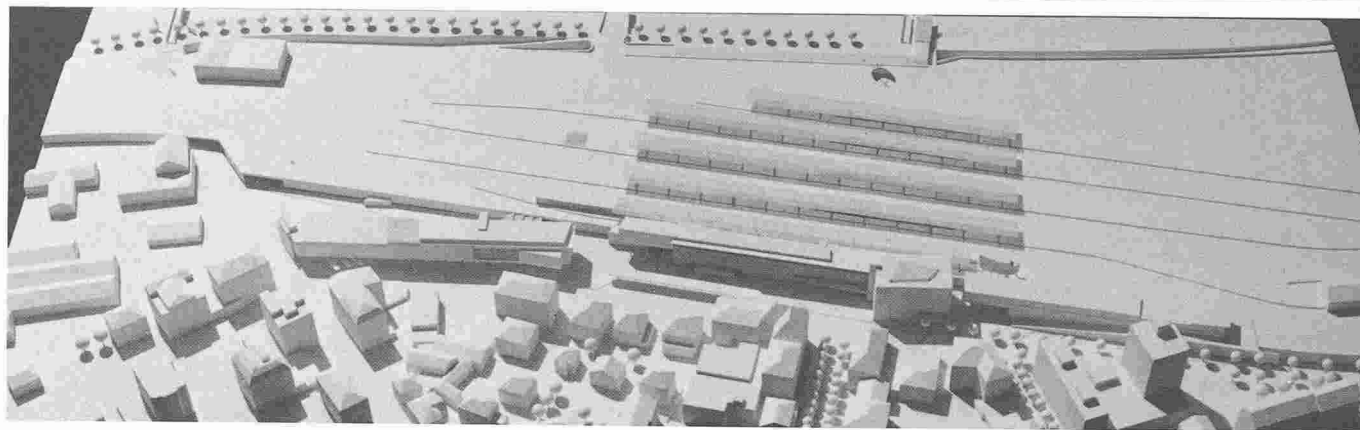
2^e prix.

ples transports en direction des locaux d'exploitation des PTT et du bâtiment actuel des PTT à la Bahnhofstrasse. Les installations d'exploitation des PTT ne sont pas fonctionnelles. La largeur du bâtiment est insuffisante. Son accès à partir de la gare et de la rue n'est pas résolu; il en est de même du tri des colis. Une surface de 4000 m², à

louer à des tiers, est prévue au-dessus de la station des cars postaux dans le secteur ouest et paraît offrir une rentabilité relativement bonne. Ce projet est caractérisé par une expression architecturale étudiée et plaisante, mais n'atteint pas au même niveau de qualité quant aux aspects fonctionnels.

4^e prix: Elias Balzani, Brigue.

Le parti adopté dans ce projet consiste en une longue construction bordant le faisceau des voies, comprenant une galerie marchande continue et articulée du côté ville en plusieurs corps de bâtiment. La galerie crée des relations visuelles aussi bien avec les quais qu'avec la ville. Dans l'axe de la Bahn-



3^e prix: Rodolphe Luscher, Lausanne.

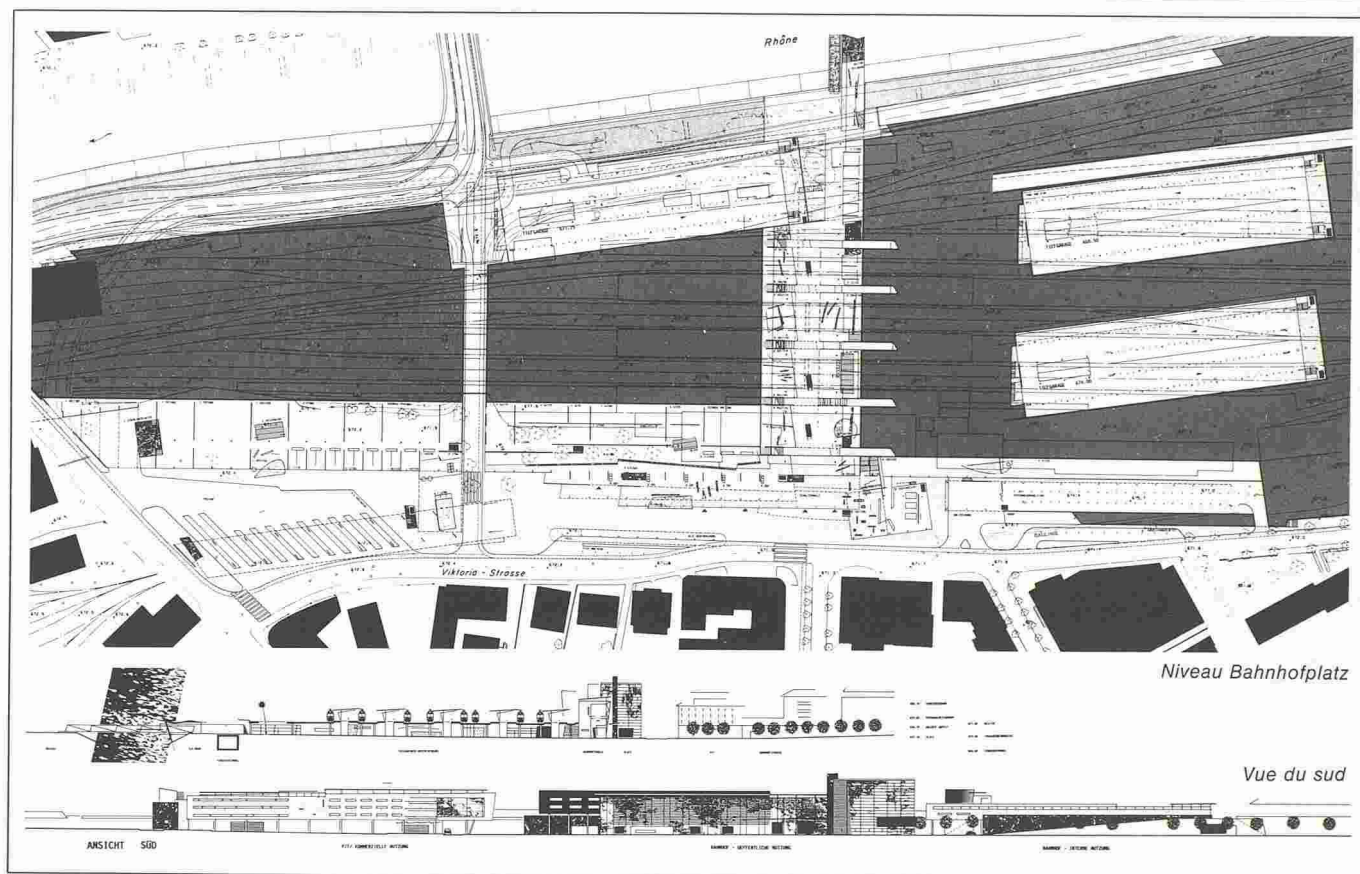
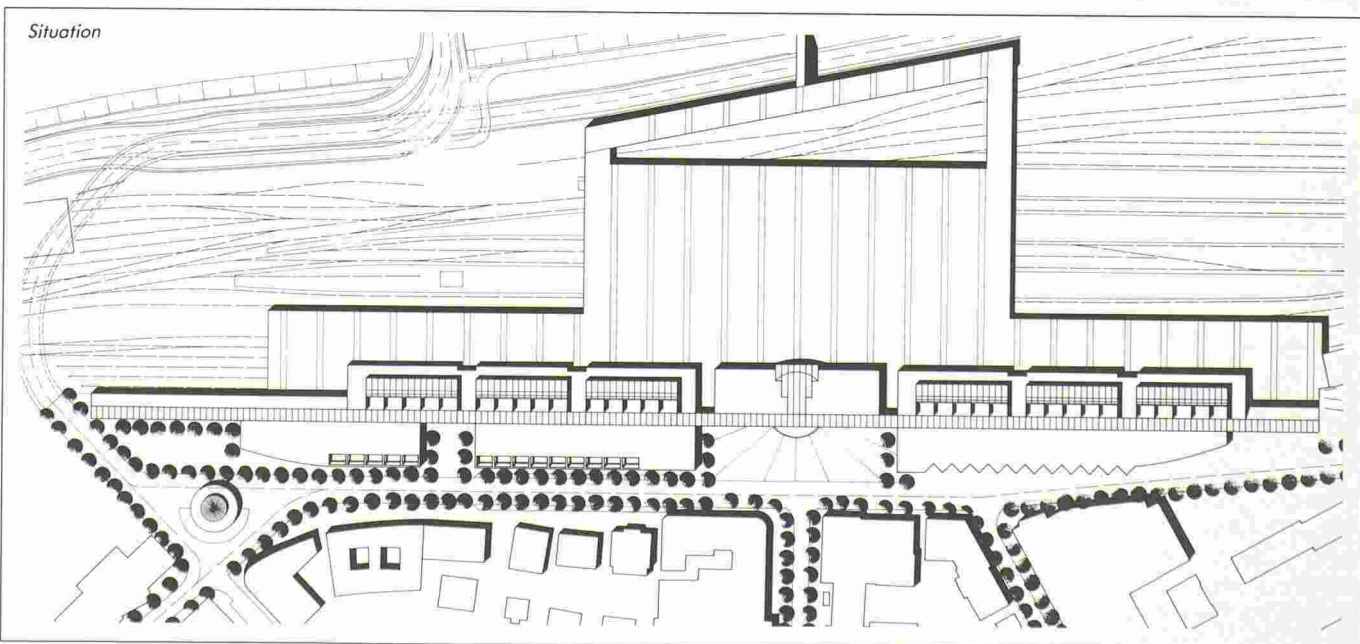
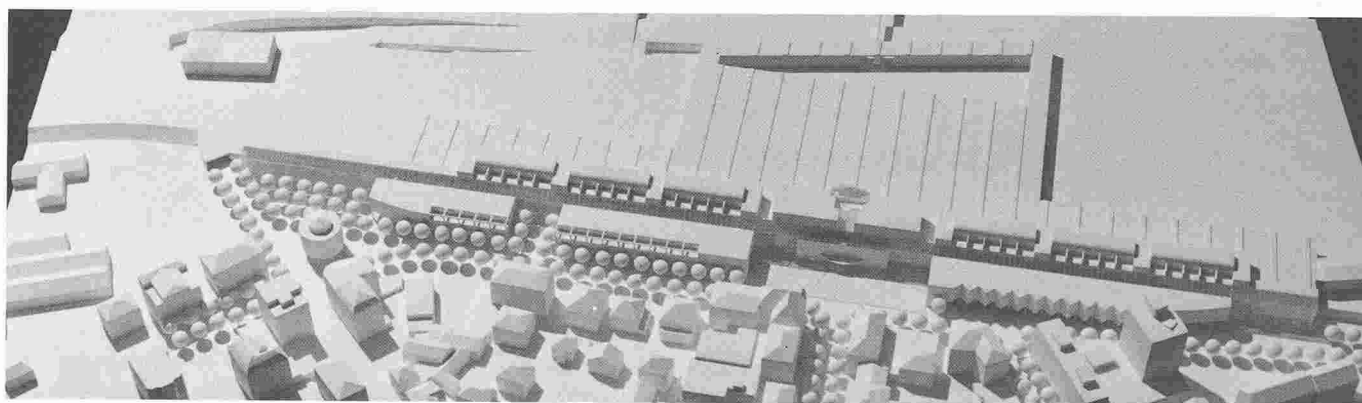
hofstrasse, un fragment de la façade est traité en avant-corps, ce qui en atténue, sur ce point sensible, l'impression de longueur. La place de la gare est bien dimensionnée. La couverture des voies ne s'étend pas à toute la longueur des quais de gare.

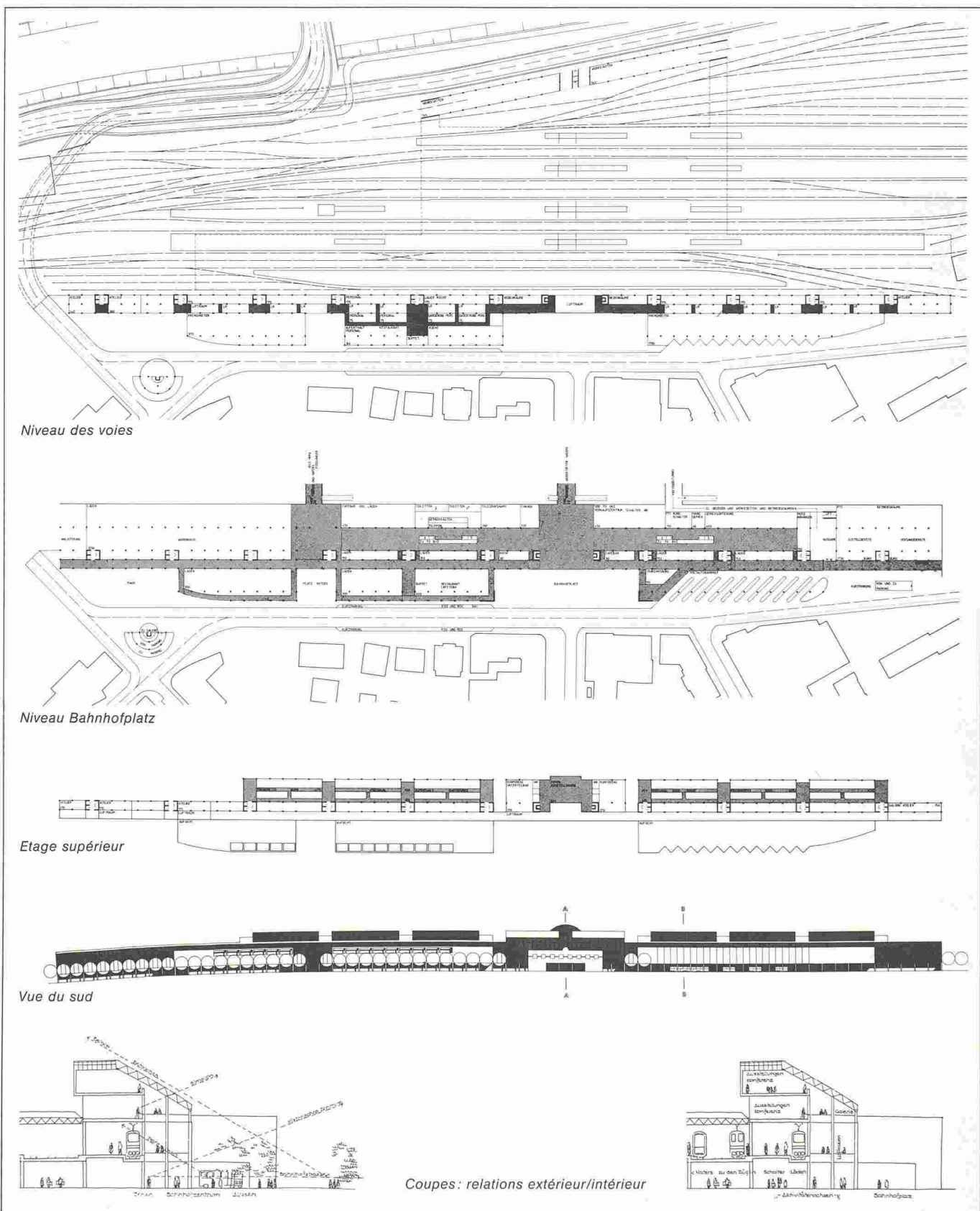
Les aménagements de circulation sont difficiles à juger, faute d'un véritable plan des circulations. La galerie longitudinale des piétons produit un effet d'espace intéressant. L'étage de par-

king, en sous-sol traversant, est accueillant pour la clientèle. La disposition des voies métriques est légèrement modifiée.

La disposition de la sortie des véhicules en secteur est en revanche contestable. Le front de façade occupé entièrement par des boutiques est de nature à attirer la clientèle, mais plutôt généreusement dimensionné. Les locaux d'exploitation des PTT se trouvent sous les voies métriques. A l'étage

supérieur, les services s'interpénètrent et seraient difficilement compatibles. Dans le secteur ouest se trouvent quelque 14 000 m² de magasins, de bureaux et d'ateliers. Une grande surface y est même proposée; les 3000 m² prévus à cet effet représentent un minimum. L'intérêt de ce projet réside dans la galerie marchande, dont les dimensions ne correspondent cependant ni à l'importance de la gare, ni aux perspectives d'utilisation par des tiers.

3^e prix.4^e prix: Elias Balzani, Brigue.



4^e prix.

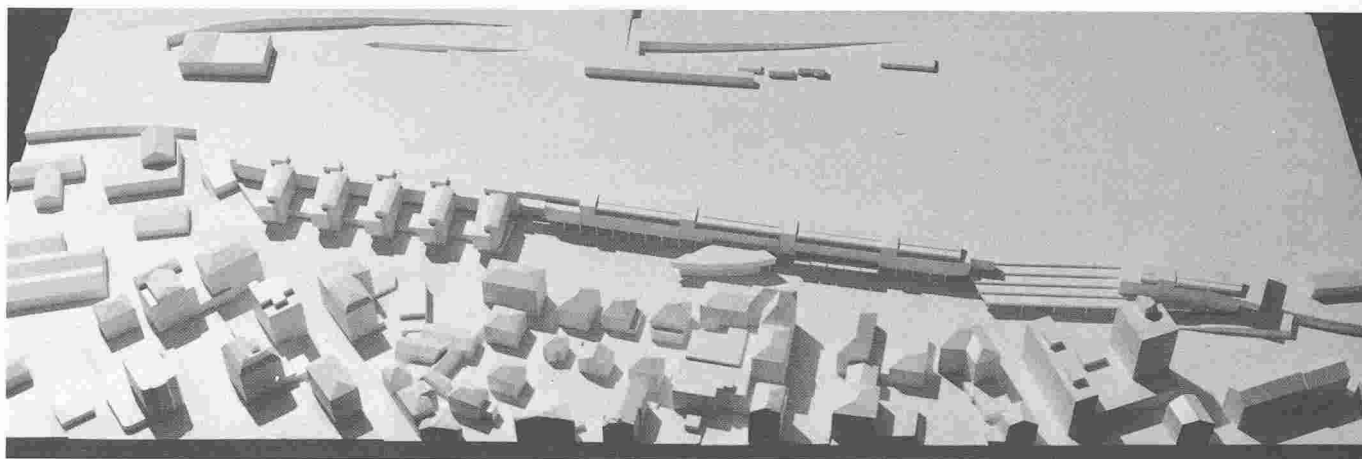
5^e prix: *Andreas Steiger, Zurich.*

Un édifice continu, très légèrement incurvé, est placé le long du faisceau des voies. Sa façade constituée dans sa partie est le fond d'une assez longue place de la gare. Formant contraste avec lui, une série de corps de bâtiment transversaux occupe l'ouest du domaine.

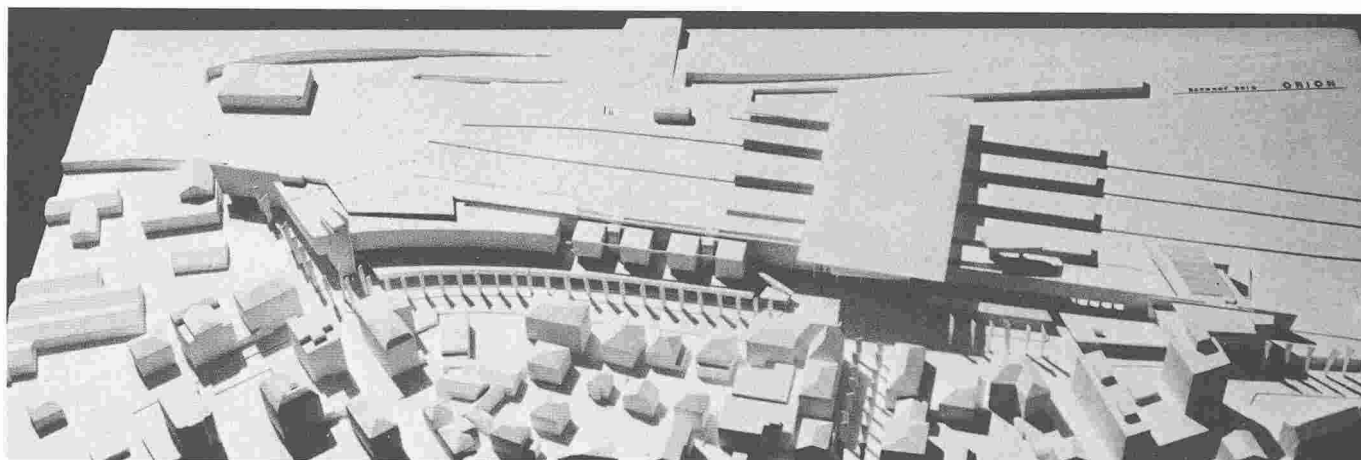
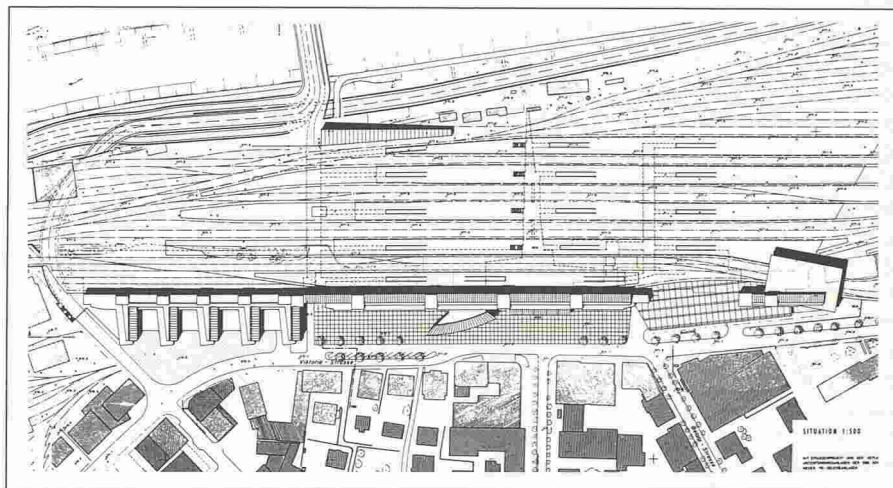
La volonté généreuse de créer un hall d'accueil sur une hauteur correspondant à deux étages ne se retrouve pas dans les autres aménagements, dont les dimensions sont un peu trop modestes, qu'il s'agisse de ceux qui occupent les arcades placées devant l'édifice, ou du buffet de la gare. Les places de stationnement paraissent insuffisamment définies.

6^e prix: *Luigi Nicolazzi; J. De Paoli et L. Nicolazzi, Viège.*

Un mur placé le long des voies définit la limite de l'agglomération urbaine et sert d'épine dorsale aux bâtiments des chemins de fer et des PTT, qui lui sont adossés de part et d'autre. La nouvelle place de la gare est délimitée de façon logique par ce mur, par les boutiques qui le précèdent et par la station cou-



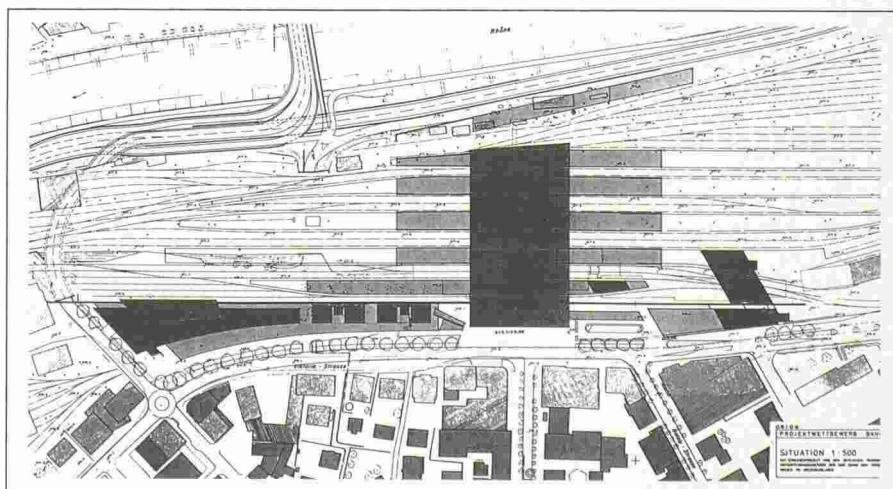
5^e prix: Andreas Steiger, Zurich.

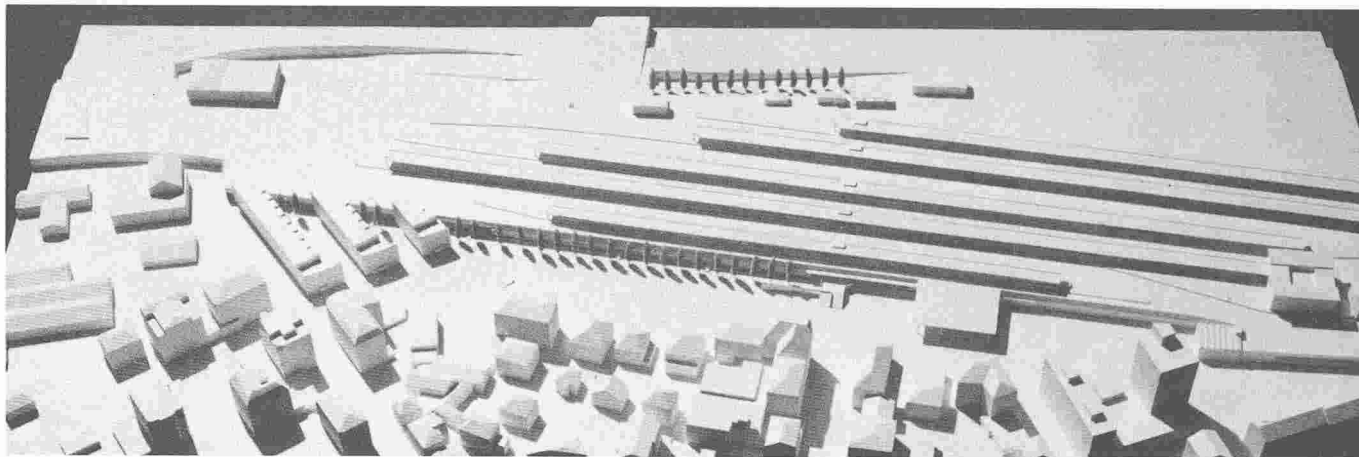


6^e prix: Luigi Nicolazzi; J. De Paoli et L. Nicolazzi, Viège.

verte des taxis. Cette disposition, qui semble à première vue quelque peu désordonnée, apparaît à un examen plus attentif comme répondant à une juste analyse de la composition du site. L'ensemble de l'aménagement témoigne de sensibilité; il est articulé de façon plaisante.

Quoique ce projet parte d'idées urbanistiques justes, il n'évite pas un certain déséquilibre dans les formes. A certains égards, la réponse qu'il donne aux exigences d'ordre fonctionnel ne passe qu'après ses intentions d'ordre formel.

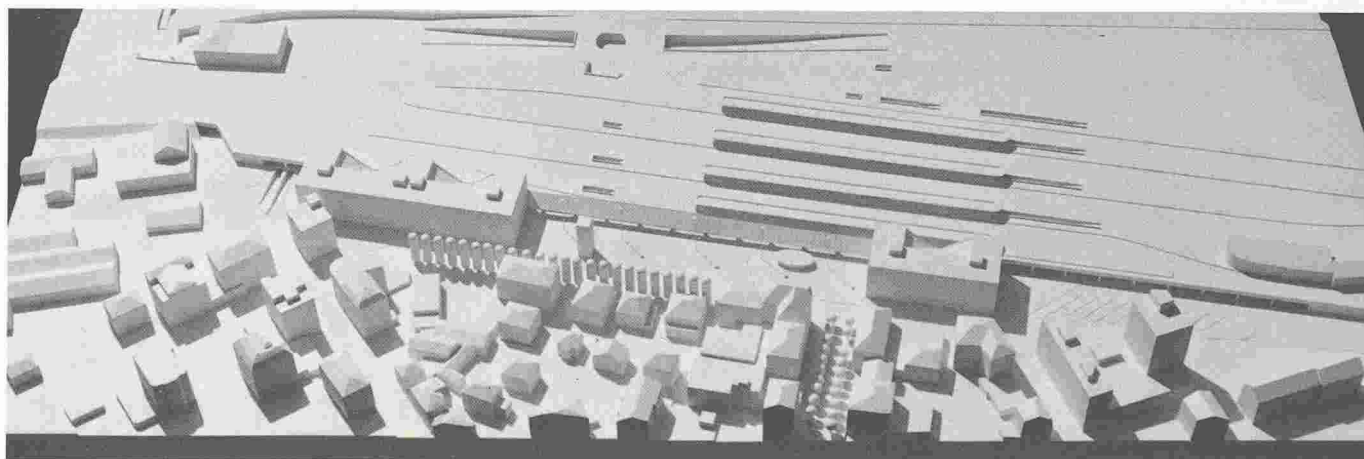
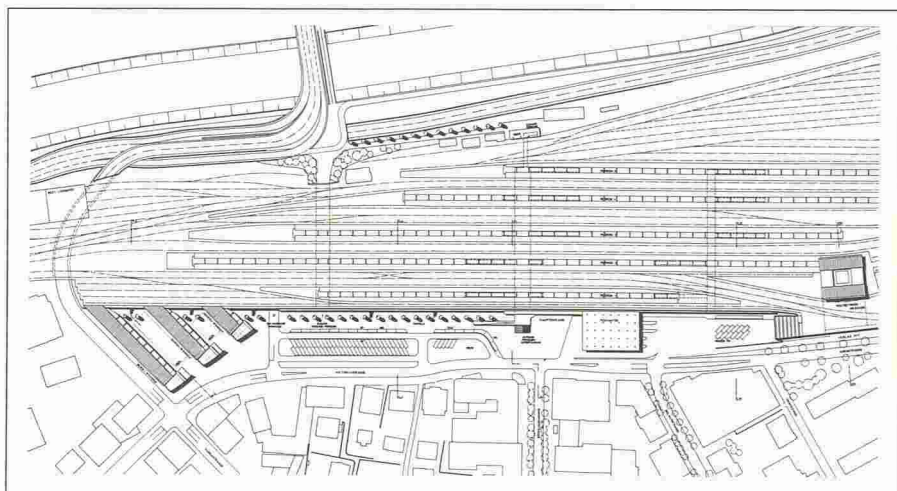




7^e prix : Jürg Meister, Vienne.

Le parti adopté dans ce projet consiste essentiellement à placer les voies surélevées de telle manière qu'elles soient immédiatement en vue du quartier, plutôt que d'affirmer la présence d'un bâtiment représentatif. Il met en évidence une façade traitée en soubassement et sur laquelle on puisse voir passer les trains.

Il s'agit d'un projet séduisant aussi bien par son organisation que par son esthétique, en ce sens qu'il démontre que la gare peut être aménagée sans être assortie d'un bâtiment d'accueil proprement dit. Il est vrai que dans ce cas la Bahnhofstrasse n'aboutirait pas à un élément propre à la terminer valablement.

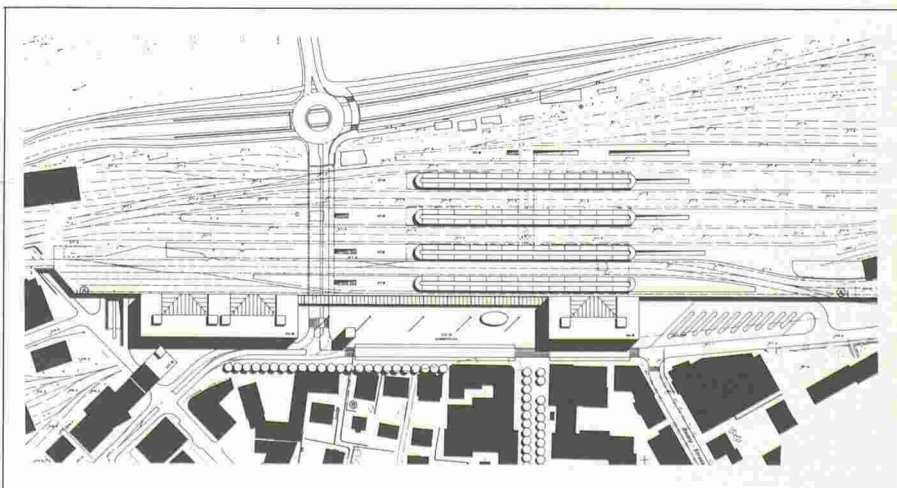


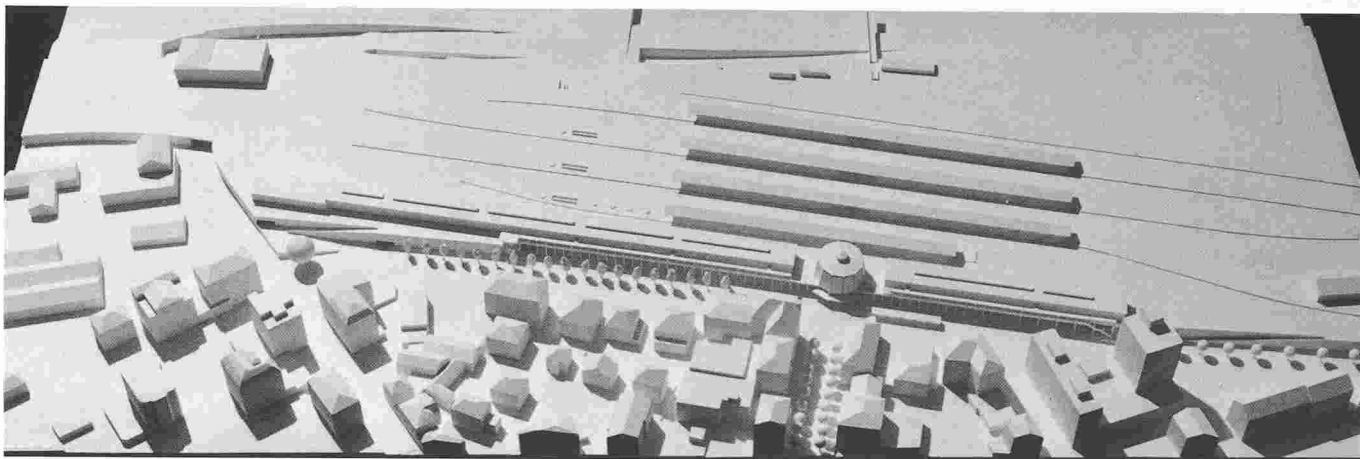
8^e prix : Claudine Lorenz, Sion.

Les auteurs de ce projet renoncent à l'idée d'un édifice affirmé dans l'axe de la Bahnhofstrasse, et conçoivent la gare plutôt comme une « plate-forme où les trains soient en vue ».

La liaison routière Brigue-Naters se fait à partir d'une place allongée, définie par des volumes disposés avec clarté. Les immeubles de la partie ouest de la Viktoriastrasse sont bordés d'une allée d'arbres.

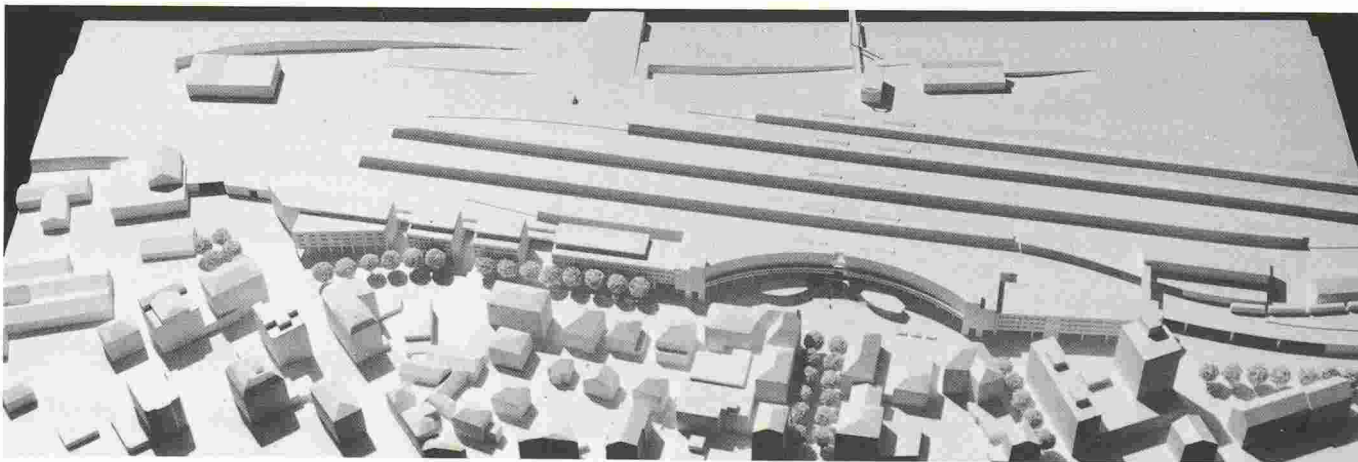
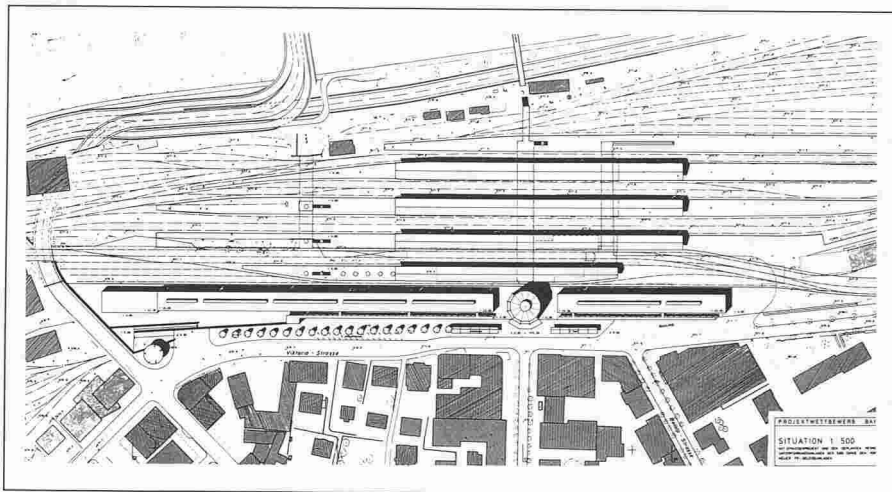
Le parti urbanistique adopté dans ce projet se traduit par des bâtiments implantés avec clarté, protégés du bruit des trains et s'accordant bien avec les immeubles maintenus; les détails en sont traités avec soin.





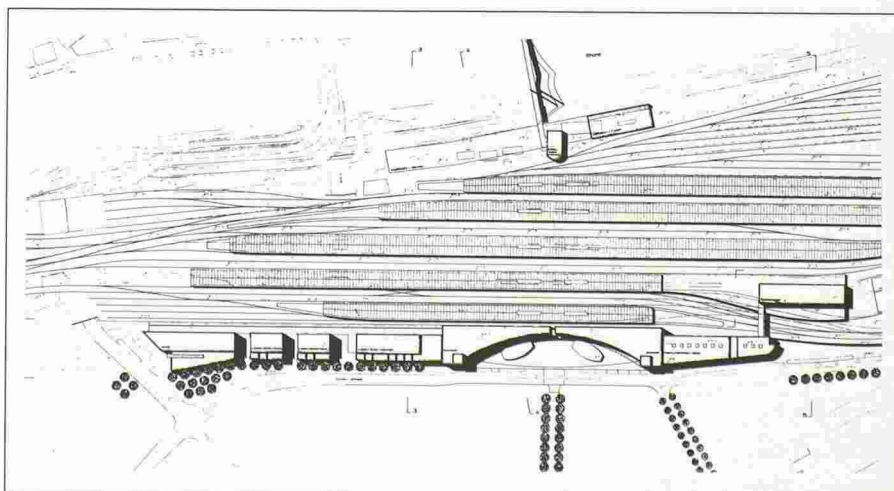
9^e prix : Y. Chapuis, P. A. Simonet, Fribourg.

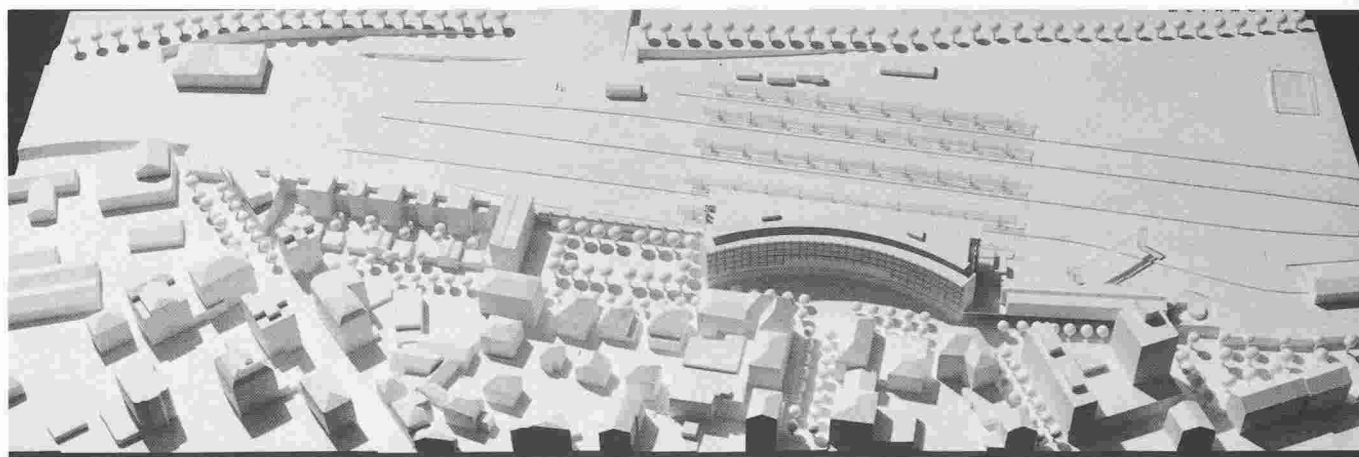
L'idée de placer dans l'axe de la Bahnhofstrasse un pavillon très marquant – disposant des deux côtés de bonnes relations avec les boutiques – attire d'emblée l'attention sur le bâtiment d'accueil des voyageurs. Mais la configuration particulière de cette construction – notamment ses éléments de paroi extérieure inclinés – est de nature à créer des problèmes de liaison qui n'ont pas été résolus de façon convaincante. Il y a entre la forme affirmée de ce pavillon de plan circulaire et les volumes nécessairement orthogonaux des autres corps de bâtiment un contraste qui provoque un sentiment d'incertitude.



10^e prix : Obrist & Associés, Saint-Moritz.

Ce projet est caractérisé par un bâtiment des voyageurs disposé logiquement dans l'axe de la Bahnhofstrasse. Ses auteurs cherchent à mettre en valeur la notion de « place de la gare ». Au point de vue tant du fonctionnement qu'à celui des circulations, la solution proposée apparaît possible mais, vus du dehors, les volumes des bâtiments envisagés ne sont pas à une échelle proportionnée à celle des immeubles actuels. La générosité des dimensions données à leur aspect extérieur ne se retrouve pas à l'intérieur.

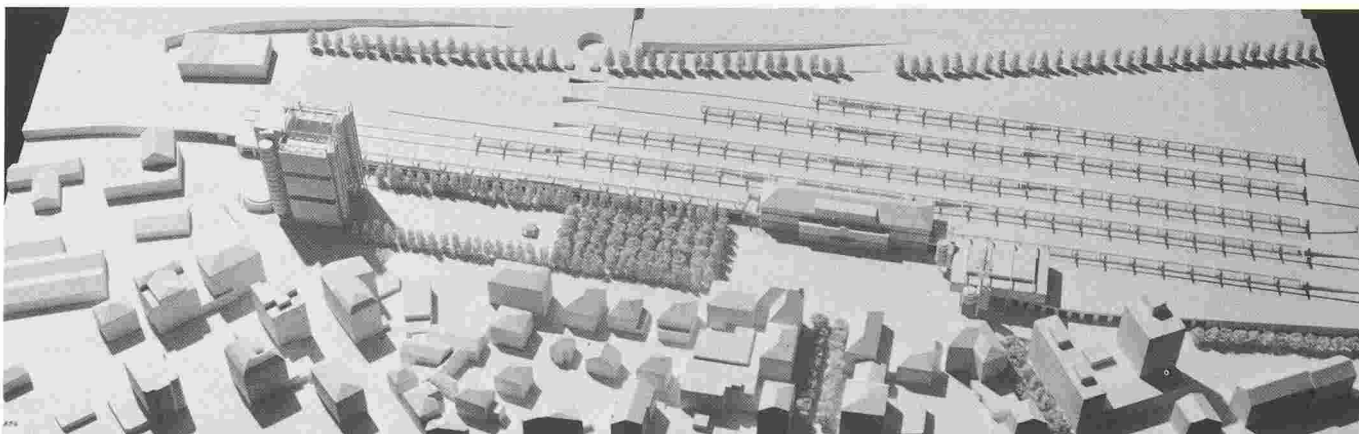
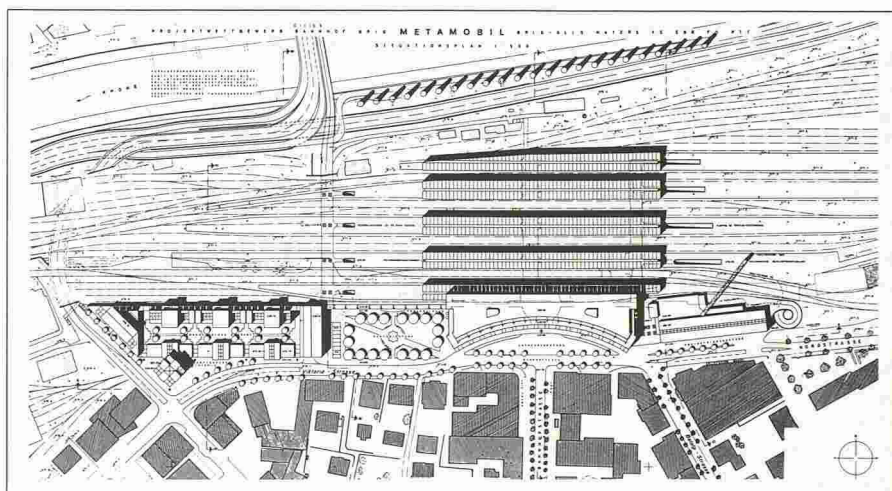




11^e prix: Beat Eyer, Zurich.

L'auteur propose d'achever la perspective de la Bahnhofstrasse sur un bâtiment principal à face concave, ce qui part d'une vision généreuse de l'image urbaine, mais n'est pas à l'échelle des immeubles maintenus. Par sa configuration comme par ses dimensions, le bâtiment principal crée des espaces extérieurs appréciables (place de la gare, «jardin des châtaigniers»), mais la juxtaposition de bâtiments discordants dans leurs volumes et leur caractère architectural est gênante.

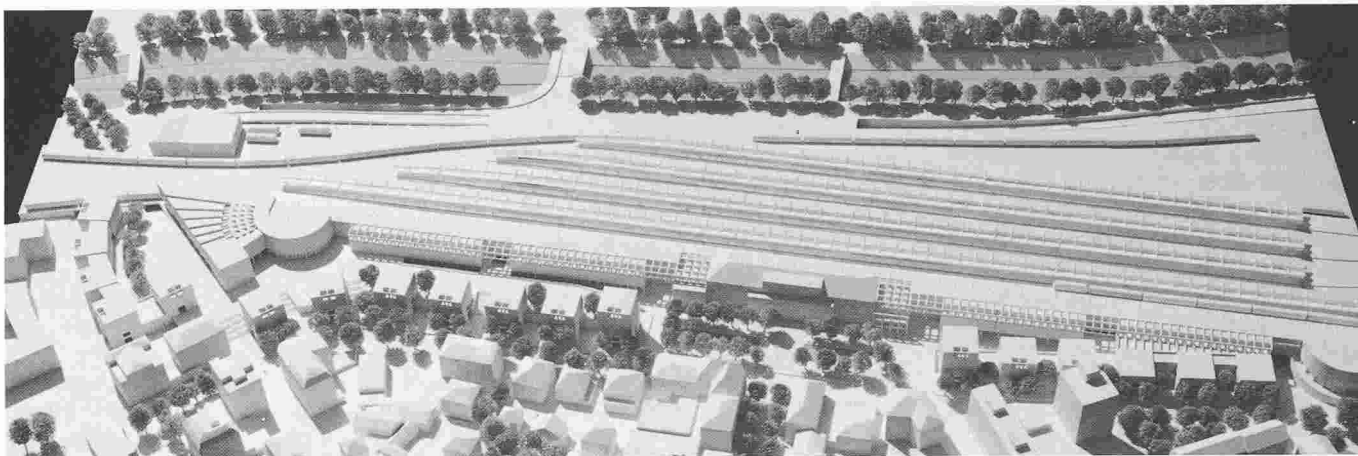
L'auteur a bien résolu les problèmes de fonctionnement qui étaient posés, mais l'impression de force qui se dégage du projet n'est pas pleinement convaincante.



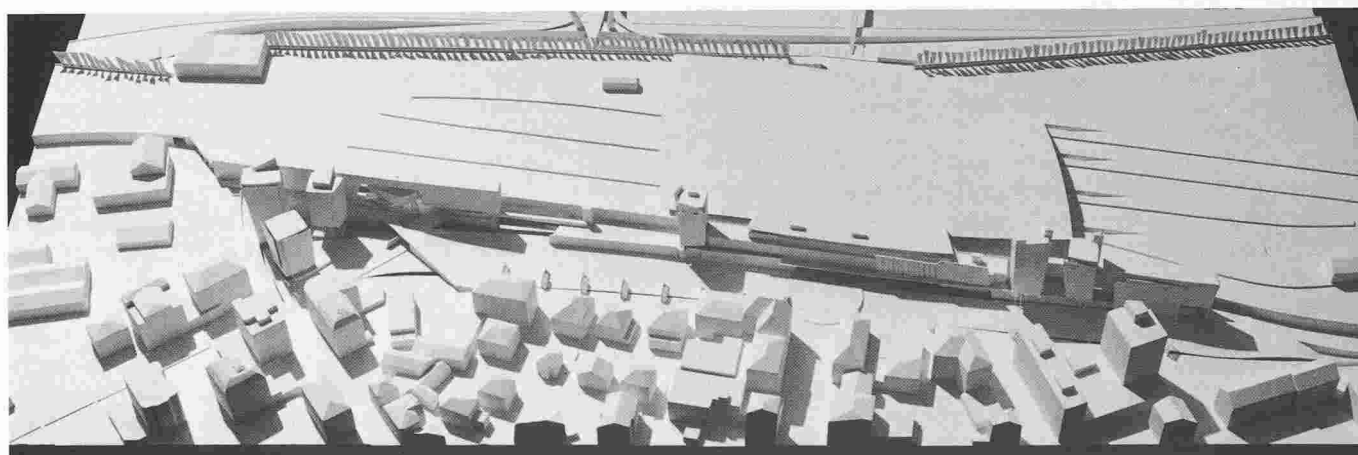
Achat: Heinz Feliser, Brigue.



Achat: Reinhard & Associés SA, Berne.



Achat: Ralph Bänziger AG, Zurich.



Achat: Raymond Theler, Glis, Christoph Wyer, Glis; circulation: Anton Ruffiner.

Actualité

Au commencement...

A propos d'un ouvrage récent

«1. Dieu créa, au commencement, les Cieux et la Terre. 2. Et la Terre était sans forme, & vuide, & les Ténèbres étoient sur la face de l'Abîme; & l'Esprit de Dieu se mouvoit sur les Eaux. [...]

»6. Puis Dieu dit: Qu'il y ait une étendue entre les Eaux; & qu'elle sépare les Eaux d'avec les Eaux.»

La Genèse, chapitre I (La Sainte Bible, dite Osterwald, Neufchâtel, 1744)

A l'heure actuelle, on ne peut plus prétendre que la protection de l'environnement soit exclusivement le fait de quelques prophètes de malheur. Du reste, la sensibilité accrue du public et l'accumulation d'accidents écologiques de tout genre empêchent que ce thème disparaisse de nos préoccupations.

La charge exercée sur l'environnement par les activités humaines reflète à la fois la croissance tant démographique qu'économique et l'industrialisation

galopante. On sait que cette croissance correspond à une loi mathématique au moins exponentielle, mais on ne se rend pas bien compte dans quel segment de la courbe nous nous trouvons actuellement.

Si l'exploration spatiale peut nous suggérer qu'il n'existe pas de limite vers le haut – ce que nous percevons comme le haut –, la dégradation du milieu naturel nous rappelle que la croissance peut aussi se produire dans un domaine fini.

