

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 127 (2001)
Heft: 07

Sonstiges

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: 09.01.2026

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

Mise en tension du paysage

(ÉDITORIAL)

L'autoroute, au sens propre (et légèrement détourné) du terme, serait une route «qui se guide elle-même». A voir l'aisance avec laquelle ces chemins de bitume traversent des paysages mouvementés comme celui qui sépare Yverdon de Payerne, il apparaît clairement que l'autoroute dicte sa loi avec une puissance qui ne connaît guère de rival - sinon la nature, peut-être. Il serait faux de croire que l'autoroute se plie aux «contraintes» paysagères: la question n'est pas de cet ordre, et quand bien même elle le serait, il faudrait établir la spécificité de telles contraintes. Lorsqu'un viaduc comme ceux de Lully ou des Vaux - qui surplombe un vallon à plus de 100 m -, fait apparaître un hameau au pied de ses immenses piles comme une réplique digne du modélisme ferroviaire, l'image qui convient n'est plus celle du «dialogue» ni de l'«intégration». La force de l'autoroute et de son cortège d'ouvrages d'art, c'est de constituer un langage propre, nullement captif de son environnement pittoresque. Au contraire. L'autoroute crée en partie le paysage qui l'encadre, le désigne comme un artifice, celui qui d'une certaine façon permet de voir le paysage. Montaigne parlait déjà de nature artialisée. Les deux phénomènes - la route, son cadre - affichent en effet une puissance comparable. Leur limite est l'horizon, leur envergure est le lointain: l'unité des géants. Deux géants en l'occurrence qui s'ignorent mais s'enlacent, voilà ce que sont l'autoroute et sa campagne environnante.

Etalon de notre modernité, le ruban autoroutier ne démontre rien d'autre que la capacité de notre société à désigner le paysage comme territoire. Les ouvrages qui ponctuent la A1 sont des colosses, mais leurs jambes sont fragiles. Plus loin, des tunnels la font disparaître. Comme si cette fantastique empreinte n'était encore qu'un tracé, un simple trait de crayon en pointillé sur le relief. La route, rectiligne, saturée de graphismes et de signalétique, représente en effet comme la marque à l'échelle 1 de la géographie territoriale. Rigoureuse, abstraite, impériale, l'autoroute imprime les coordonnées de l'époque moderne: réseaux sans frontières, chemins sans extrémités - sinon les métropoles ou les aéroports. Elle est le vecteur des puissances économiques, où transitent des milliers de marchandises. Dans tous ses tronçons, elle raconte l'échange, la vitesse, la sécurité. Elle est une performance qui se mesure en heures et en kilomètres. Pourtant, l'autoroute a bien une consistance. Ses coordonnées matérielles sont le *profil en long* et le *profil en travers*. Quelques kilomètres représentent des années d'études: hypothèses de tracés, analyses géologiques, évaluations foncières, calculs et dessins innombrables, jusqu'à ce que des brouettes colossales enfin fabriquent le lit de cette ligne autoritaire, et si belle.

PETIT CROQUIS DÉPLACÉ

