

Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 54 (1959)
Heft: 3-4-fr

Artikel: Le "Heimatschutz" et la raffinerie d'Aigle
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-173731>

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: 04.04.2026

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

Le « Heimatschutz » et la raffinerie d'Aigle

Lorsque le comité central du « Heimatschutz » décida de prendre position à propos du projet de raffinerie de pétrole près d'Aigle, il avait conscience de toucher à un sujet extrêmement... brûlant. S'il s'était agi d'un semblable projet pour la vallée de la Reuss, par exemple, ou le beau domaine des Lignes grises, le comité central aurait pu s'en occuper en toute sérénité, du moment que cela eût concerné la Suisse alémanique. Mais, dans l'affaire en question, la discussion publique dévia d'entrée de cause: les premières critiques formulées contre la raffinerie suscitèrent aussitôt en Suisse romande l'idée que la puissante et riche Suisse allemande – et plus particulièrement les Bâlois et les Zuricois – accueillait d'un œil courroucé cette perspective de développement économique du pays welche, et que les arguments d'intérêt national mis en avant dissimulaient de moins nobles motifs. Dès lors, le risque était grand que la voix du « Heimatschutz » ne fût suspectée à son tour, et mal comprise: n'allait-on pas dire que Zurich développait tranquillement son industrie tout en pressant les Romands de ménager leur belle contrée, afin que les seigneurs de la Limmat pussent y bâtir leurs villas et y jouir en paix de leur fortune? En fait, interrogeant leur conscience, les membres du comité central se sentaient parfaitement dégagés, c'est le moins qu'on puisse dire, de pareilles préoccupations. C'est pourquoi ils n'hésitèrent pas à examiner l'affaire, dans un esprit non prévenu.

Le résultat de leurs délibérations s'exprima dans une lettre du 3 juillet 1959, adressée au Conseil fédéral ainsi qu'aux gouvernements vaudois et valaisan. Ils faisaient valoir tout d'abord que la Ligue du patrimoine national serait la dernière à contester à la Suisse romande son droit à l'expansion économique, mais ne pouvait ignorer le fait que l'installation projetée déparerait une région particulièrement belle et jusqu'à présent inviolée, et entraînerait de graves inconvénients, tels que fumée, émanations, pollution des eaux, ainsi qu'on le voit fréquemment à l'étranger, du moins jusqu'à présent. C'est pour cette raison qu'au Tessin, il y a quelques années, l'opinion publique s'était insurgée contre un projet de raffinerie dans le Mendrisiotto. Le gouvernement tessinois avait fait procéder à une expertise technique qui n'avait en rien apaisé ses craintes. Il avait finalement renoncé à la raffinerie de Stabio pour d'autres motifs; cependant les appréhensions suscitées par ce projet pouvaient aussi s'appliquer au projet d'Aigle.

En conséquence, le comité central demandait au Conseil fédéral et aux deux gouvernements cantonaux d'en tenir le plus grand compte. A son avis, la construction prévue ne pouvait être approuvée qu'en échange d'une stricte garantie, donnée d'avance, que ni les habitants ni la nature ne risqueraient rien. A la suite d'une visite de quelques raffineries italiennes, une délégation des gouvernements vaudois et valaisan a estimé que la technique était actuellement en état d'éliminer tous les effets secondaires de caractère nuisible; mais des rapports de techniciens et de témoins, parvenus à la Ligue du patrimoine national, donnaient l'impression que cette délégation officielle était peut-être trop optimiste. D'où sa demande d'une étude nouvelle et approfondie.

Nous pensons aujourd'hui que ces considérations, ici exactement résumées, ont gardé tout leur poids; elles ont d'ailleurs rencontré pleine compréhension au palais fédéral. En date du 21 septembre 1959, M. Ph. Etter, chef du Département fédéral de l'Intérieur, a accusé réception de la lettre du comité central et a donné l'assurance que le Conseil fédéral ne manquerait pas, en accord avec les cantons intéressés, d'empêcher que la raffinerie – et l'éventuelle installation pétrolochimique qui lui serait annexée – n'aient des effets nocifs, ou de les limiter dans une mesure à vues humaines tolérable.

La démarche du comité central aurait ainsi provisoirement atteint son but. Nos lecteurs savent qu'à leur tour les organisations touristiques, les C. F. F., et les tenants de la navigation rhénane, ont fait connaître leurs diverses critiques; on redoute, d'autre part, du point de vue de la défense nationale et de la politique de neutralité, une dépendance trop unilatérale pour notre ravitaillement en produits pétroliers. Il y a même un projet d'initiative populaire, visant à remettre aux mains de la Confédération le pouvoir de légiférer dans tout le domaine des oléoducs, de la recherche pétrolière, etc. Ces aspects du problème peuvent intéresser un ligueur du Patrimoine national en tant que citoyen, mais ne concernent que très indirectement la protection des paysages. Toutefois, si, dans la mesure où notre compétence et notre responsabilité sont engagées, nous estimons avoir fait notre devoir, nous nous réservons pourtant d'y revenir, si, contre toute attente, il n'était pas suffisamment tenu compte, au moment de l'autorisation générale de construire, des mesures de sécurité que nous avons demandées et qui nous ont été formellement promises.

Post-scriptum

L'article ci-dessus, consacré à la raffinerie d'Aigle, était déjà rédigé et imprimé, quand nous avons reçu communication du rapport d'expertise demandé à l'Institut suisse de météorologie par les autorités fédérales et cantonales intéressées, institut dont le directeur est le professeur Jean Lugeon. Il porte le titre « Informations préliminaires sur les conjonctures météorologiques de la plaine du Rhône, vers Aigle-Collombey, en rapport avec la pollution de l'air ». Les conclusions de ce premier rapport sont si alarmantes que nous nous sommes sentis tenus de les résumer pour nos lecteurs, et de les faire connaître ainsi sans délai au public.

Le rapport établi par M. Lugeon avec la collaboration de M. Max Bouet, « seul climatologue suisse ayant observé personnellement l'atmosphère valaisanne pendant plusieurs décennies à Leysin, puis à Montana », pose en fait que la plaine du Rhône qui s'étend entre St-Maurice et le Léman présente des traits climatiques et une configuration des lieux qui rendent dangereux l'établissement d'une raffinerie en cet endroit, en raison des fumées et des émanations, et à fortiori si des usines pétrochimiques devaient s'installer dans le voisinage.

Pendant les mois d'hiver particulièrement, dans les périodes de calme atmosphérique, le phénomène de l'inversion de la température est fréquent dans cette partie de la vallée du Rhône. Sur les hauteurs inondées de soleil la température est élevée, tandis que l'air reste froid dans la plaine. A la frontière supérieure de la couche froide se forme et se fixe la mer de brouillard. Celle-ci, qui peut avoir une épaisseur de plusieurs fois cent mètres, constitue comme un couvercle que ne peuvent traverser ni fumées ni émanations produites au sol. Celles-ci restent en suspension dans la couche de brouillard, quelle que soit sa limite supérieure, tantôt plus haute, tantôt moins. Si la dose des substances nocives en suspension atteint un certain degré, l'être humain en est non seulement incommodé, mais l'intoxication peut être mortelle. Des constatations faites en d'autres pays l'ont prouvé, et la menace ne pèse pas seulement sur les localités de la plaine, elle s'étend également à celles des vallées latérales.

Une fois passée la saison des brouillards, la vallée du Rhône – c'est un fait bien connu – a un vent de beau temps régulier vers l'amont pendant la journée, vers l'aval dans la soirée. Il en résulte que les fumées et les émanations seront portées par le vent tantôt vers St-Maurice et le Bas-Valais, tantôt vers la côte vaudoise jusqu'à Montreux et au-delà; car la présence des montagnes de part et d'autre de la vallée ne laisse pas d'autre issue aux émanations produites dans cette région. Quand soufflera le föhn ou la vaudaire, les bords du Léman jusqu'à Vevey seront fortement exposés.

Le rapport d'expertise se termine par cette mise en garde: « Si une épuration énergétique et permanente des émanations atmosphériques des raffineries, dûment contrôlée dans le temps et dans l'espace par les services d'Etat compétents, n'est pas garantie d'avance par une disposition juridique, le climat respiratoire d'Aigle, de ses environs, jusqu'aux confins du Valais et du Léman, risque de devenir rapidement intolérable tant pour les êtres humains que pour l'agriculture, le vignoble, les vergers, les cultures maraîchères, les sécheries de tabac, etc. « L'inquiétude du soussigné est scientifiquement fondée. Aux pouvoirs publics de disposer. »

A lire le rapport Lugeon, circonstancié, d'une objectivité scientifique, on se convainc qu'il ne s'agit pas de conséquences possibles, probables, mais certaines: ces conséquences seront funestes s'il n'est pas prouvé que la raffinerie d'Aigle, de même que les industries annexes, peut fonctionner sans produire fumées ni émanations. Est-ce que les promoteurs peuvent donner une telle garantie? Sinon, et si, une fois en activité, la raffinerie produit des émanations malsaines, un conflit insoluble surgira. La population de toute la région avoisinante a le droit d'être exactement informée; elle a le droit de savoir si l'entreprise a pu garantir que l'air ne sera pas intoxiqué et que c'est à cette condition que l'autorisation de construire lui a été octroyée. Nous ignorons si des expertises sur ce point capital ont été exigées. Si tel est le cas, le résultat devrait en être porté à la connaissance du public. Si elles n'ont pas été fournies, il faudrait les demander. En attendant, le Heimatschutz ne peut que persister dans son attitude d'opposition.

Réd.

Voies urbaines futures

Sous ce titre, une exposition a été ouverte à Berne en décembre dernier, qui présentait les plans de raccordements avec les autoroutes des villes de Bâle, Berne, Genève, Lausanne, Lucerne, Winterthur et Zurich. Cette exposition est itinérante. Le département des travaux publics du canton de Genève a obtenu que le matériel exposé à Berne le soit ensuite à Genève. L'exposition a eu lieu dans cette ville du 11 mars au 8 avril (prolongée jusqu'au 30).

La population genevoise a profité de la possibilité qui lui était offerte. De nombreux visiteurs sont venus entendre les explications données chaque vendredi soir par l'un des auteurs du projet officiel, l'ingénieur cantonal Weber, ou par l'expert des analyses de circulation, M. Biermann.

Ni le public genevois, ni le Grand Conseil n'avaient eu connaissance auparavant du projet officiel, sinon dans ses grandes lignes. Une séance publique, organisée par l'ASPAN, au mois de novembre dernier, au cours de laquelle le conseiller d'Etat Dutoit avait répondu à des questions qui lui étaient posées sur l'autoroute Lausanne-Genève sur le territoire genevois, avait montré à celui-ci que l'opinion n'était pas convaincue que le tracé du projet officiel était le meilleur. M. Dutoit avait alors déclaré qu'à l'exposition d'autres projets pourraient être présentés, dans une section qui reçut le nom de « Salon des Indépendants ». Aucun des projets des Indépendants n'est aussi poussé que celui de l'Etat. Le temps a fait défaut.

Mais on constate ceci: Alors que le projet officiel fait passer la voie express urbaine principale au bord du lac, puis par les quais de la rade et du Rhône jusqu'en aval du pont de la Coulouvrenière, les autres projets donnent la préférence au tracé de l'autoroute aboutissant au Grand Saconnex et excluent le raccordement près de Chambésy sur la route actuelle Lausanne-Genève.

Parmi les projets des Indépendants on remarque celui de M. Dériaz qui prévoit des traversées de la ville par des voies toujours ouvertes; ceux de MM. Schuler et Reubi et de M. Jenni qui préconisent la traversée de la rade par un tunnel plutôt que par un pont; celui d'un groupe d'architectes, l'Urbat, qui a le mérite d'esquisser un plan général de développement de Genève parce que la solution du problème de la circulation n'est possible que si on connaît le cadre de la ville future.

D'autre part une association qui groupe de nombreuses sociétés vient de se constituer pour le raccordement de Genève aux autoroutes (ARGA), qui a pour but de faciliter l'étude et le développement de tout projet qui s'inspirera des principes suivants: Intégration harmonieuse et fluidité de la circulation dans la ville et ses abords – Sauvegarde des beautés naturelles – Préservation du patrimoine de la ville et du canton de Genève – Solution rationnelle des problèmes financiers et juridiques.

La Société d'Art public (section genevoise du Heimatschutz) appuie vigoureusement les efforts de l'ARGA, et souhaite que les nouvelles voies de circulation, qui sont indispensables, soient construites sans dommage pour le paysage unique du lac, de la rade et du Rhône.