

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

Autor(en): **Schläppi, Christoph**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

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

Heft 2

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175985>

## **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.

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

La ligne de l'Albula entre  
Bergün et Preda était  
autrefois une blessure pro-  
fonde 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 mitt-  
lerweile mit der Landschaft  
verwachsen und zur Touri-  
stenattraktion geworden  
(Bild aus «Heimatschutz» 1908)



**Que faire des déblais provenant d'installations de transport?**

## Cosmétiques pour la Terre Mère?

**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'Égypte 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. Étonnamment, 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.