

Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 61 (1988)

Heft: 3

Artikel: Lutte contre les nuisances, lutte contre la pollution esthétique, même combat

Autor: Willomet, Roland

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-128862>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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

LUTTE CONTRE LES NUISANCES, LUTTE CONTRE LA POLLUTION ESTHÉTIQUE, MÊME COMBAT

Architecture

Lorsqu'on s'interroge sur les multiples aspects de la pollution, lorsqu'on légifère dans les domaines de la protection des eaux, de la protection de l'air ou en matière de lutte contre les nuisances, on objective les types de pollution, on en cerne les limites admissibles pour l'homme et on définit les standards mesurables sans lesquels l'application des règles est impossible.

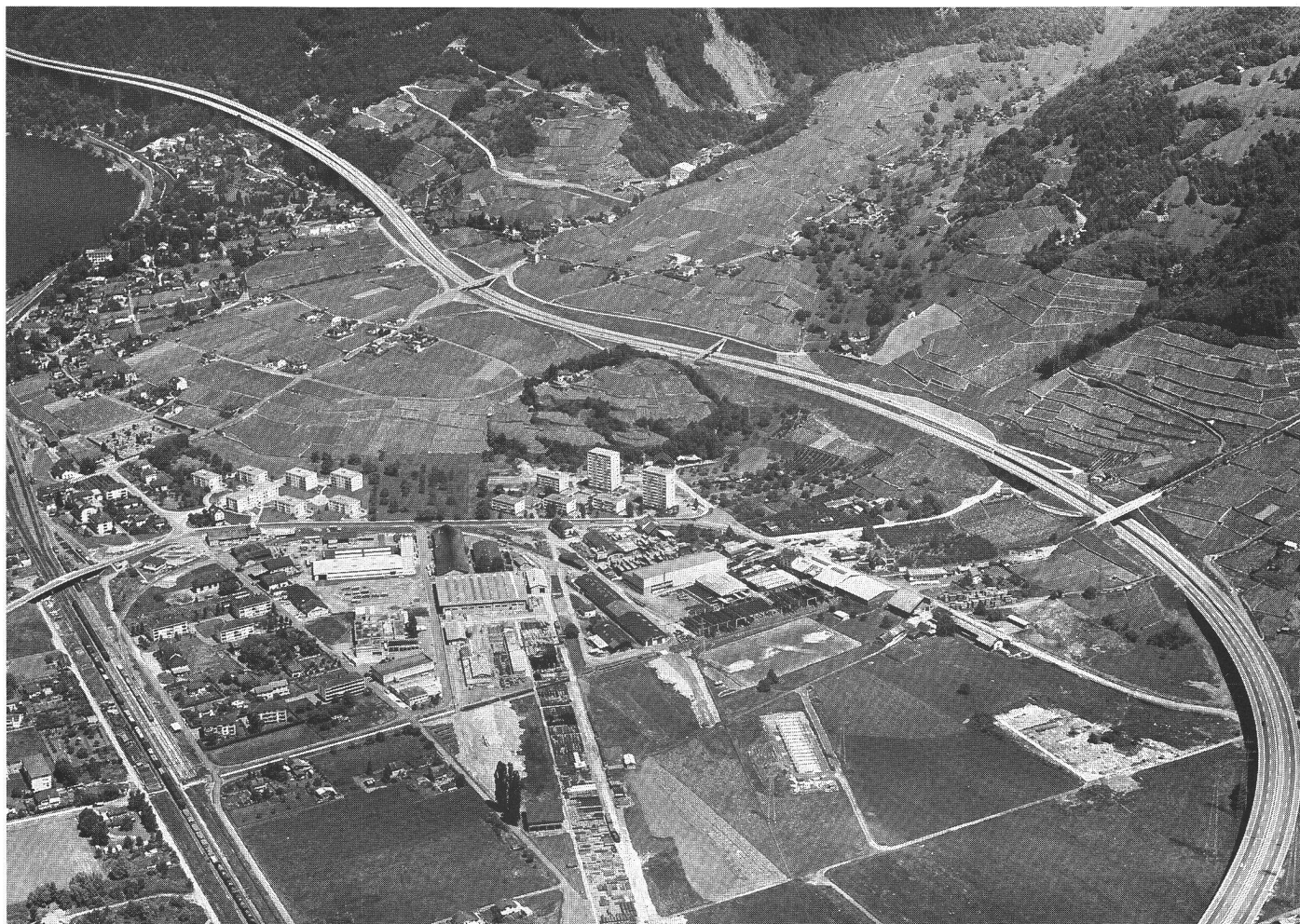
Les ordonnances fédérales récentes visent à rendre opérationnelles les mesures de lutte contre les nuisances dans les domaines de l'air, de l'eau et du bruit.

Avec un retard de plusieurs décades, et à la suite de catastrophes écologiques souvent irréparables, on prend enfin en compte, d'une manière contraignante, les normes, recommandations et directives édictées par les associations, les professionnels ou les spécialistes. Malgré ce pas important, la lutte devra se poursuivre des années, sinon des siècles avant de parvenir à un nouvel équilibre dans les pays développés et ralentir la dégradation effrayante qui touche les pays en développement.

Cette situation n'est pas surprenante, elle illustre la lente progression des idées et l'adaptation laborieuse des mesures et des règles qui permettent de prendre conscience, d'assimiler et de rendre opérationnelles, au niveau des cantons et des communes, les lois issues des ordonnances fédérales; et pourtant, il s'agit de la santé physique et morale des collectivités, parfois même de la survie des espèces.

Si les bouleversements écologiques sont caractéristiques de notre siècle, si l'explosion démographique entraîne perturbation et désordre, si la motorisation provoque la destruction de l'environnement, si l'image du développement est encore, hélas, celle du chaos, il est pour le moins surprenant que l'alarme ne soit pas donnée depuis fort longtemps sur la transcription esthétique du désordre écologique, sur les représentations physiques des pollutions ni sur l'agression permanente des nuisances spatiales sur notre environnement quotidien. Par bonheur, les objectifs de l'aménagement du territoire constituent une forme de mise en ordre physique, corollaire de la mise en

Photo Comet, Zurich.



ordre économique, sociale, politique et humaniste, tant il est vrai que les développements urbains et ruraux mal maîtrisés sont une forme d'altération de la nature, des sites, des valeurs historiques et sociologiques.

L'accumulation d'actes irresponsables, de choix dérisoires, d'ambitions désuètes, de profits égoïstes, provoquent de jour en jour une pollution de l'espace, un déséquilibre grave, la négation du site, le rejet du milieu, la banalisation ou la mort de l'expression. C'est de cet aspect visible de la pollution qu'il convient de parler maintenant, pour que la lutte contre le mauvais bâti s'organise enfin et que l'agression permanente contre les valeurs culturelles et le patrimoine soit perçue par chacun d'entre nous, malgré l'absence de règles, d'abaques, de normes ou de modèles. En effet, l'appréciation de la valeur esthétique tend plutôt à diviser les combattants qu'à les unir; il est des do-

L'échelle de la plupart des ouvrages et leurs fonctions primaires les placent en général dans la catégorie des infrastructures structurantes, à l'échelle des sites naturels et des régions dans lesquels ils prennent volontiers la forme de symbole. Un pont, un aqueduc, un barrage sont rarement accusés de violer le paysage; souvent, ils sont intégrés dans l'esprit des gens avant même de l'être dans les faits. A de rares exceptions près, malgré des erreurs de modénature, ils ne font pas l'objet de campagnes, ni de mise en question.

Pour les pylônes de transport de l'énergie à haute tension, la lutte est devenue beaucoup plus âpre sur le plan esthétique. Ce n'est cependant pas cette préoccupation qui est en cause, mais leur multiplication désordonnée constitue une forme de pollution que curieusement chacun d'entre nous condamne.

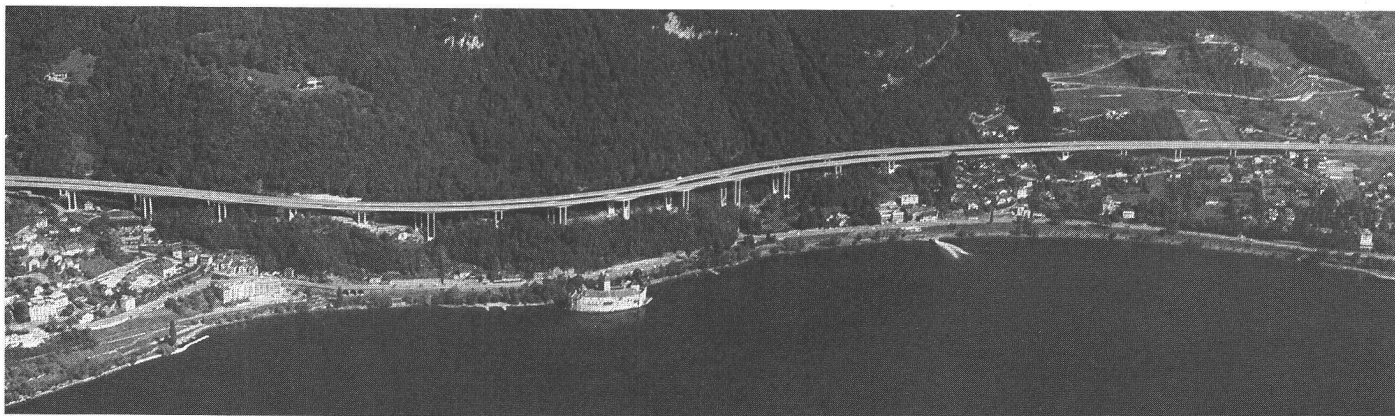
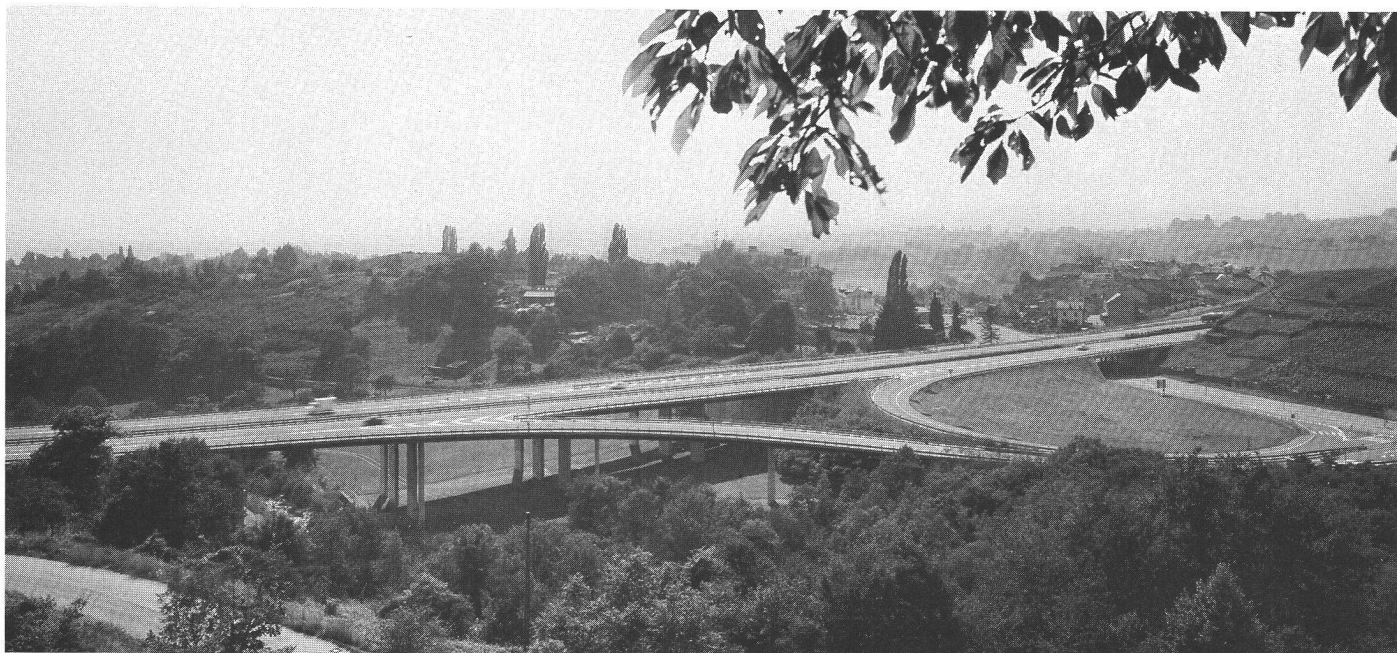


Photo Germond, Lausanne.

maines cependant où, croyons-nous, il est possible de rallier chacun. Prenons les ouvrages d'art pour exemple. Par leur échelle, le rôle qu'ils jouent dans la structuration du paysage, les ponts, les routes, les échangeurs, les péages, les barrages, les stations transformatrices, les lignes à haute tension, les tours et réservoirs, les silos, les ports, les digues, les canaux constituent d'emblée des éléments du bâti qui marquent fortement la région à organiser.

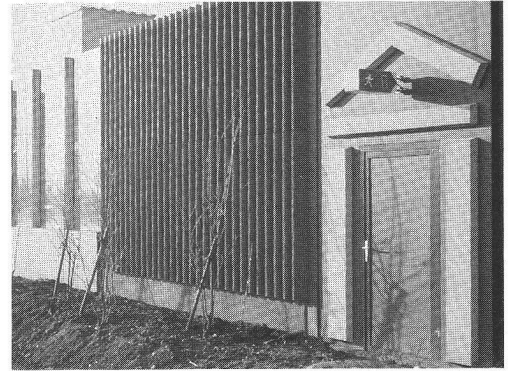
Dans son intégrité, son tracé, ses concepts forts, l'autoroute, dans la majeure partie des cas, comme le chemin de fer du reste, est une structuration indéniablement marquante dans l'environnement. Réalisée en 1964, l'autoroute Lausanne-Genève depuis peu traverse Morges où son tracé, jadis fort critiqué, constitue aujourd'hui un parti pris qui, en bordure du chemin de fer et de la gare de triage, ne perturbe que quelques zones habitées unilatéralement. Dans l'ensemble, après vingt ans

Photo Germond, Lausanne.

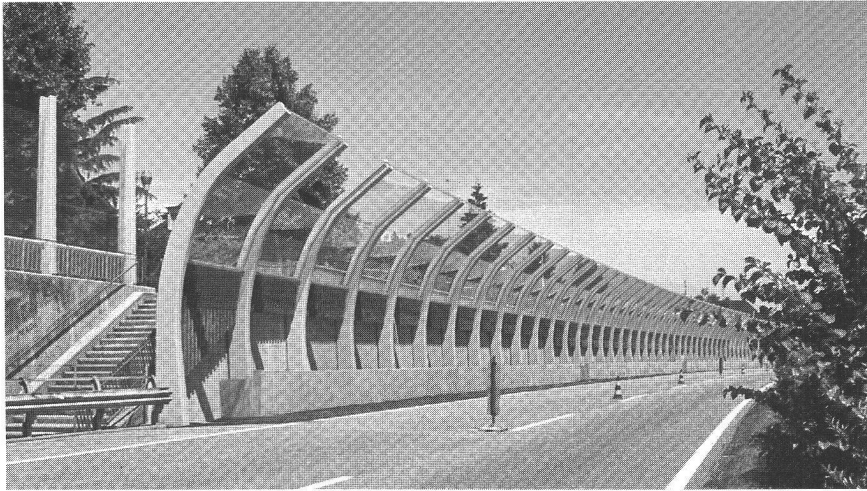


de tergiversations, l'insertion fonctionnelle dans le réseau urbain est à peu près résolue et la protection contre le bruit a passé depuis peu au stade de la réalité.

En milieu urbain, l'autoroute devient un appréciable élément de référence, plutôt tranquillisant sur le plan esthétique. Hélas, les nuisances les plus graves accompagnent cette qualité majeure. Voici quelques années, les mesures de protection contre le bruit sont introduites. A Morges, on organise un concours pour détecter de bons moyens pour réduire les nuisances. Aujourd'hui, en luttant contre le bruit, on a introduit une autre forme de nuisance: la pollution visuelle, un impact esthétique contre l'environnement en milieu urbain qu'il est difficile de passer sous silence. Quelles orientations les études ont-elles prises pour aboutir à des résolutions si médiocres dans leurs qualités expressives? Nous ne pouvons que présumer des



remplissage qui se présentent par petits tronçons comme un inventaire de produits en promotion publicitaire. Sans être des forcenés du slogan, on se prend à rêver aux principes ancestraux, unité de matériaux, unité de forme, unité d'expression.



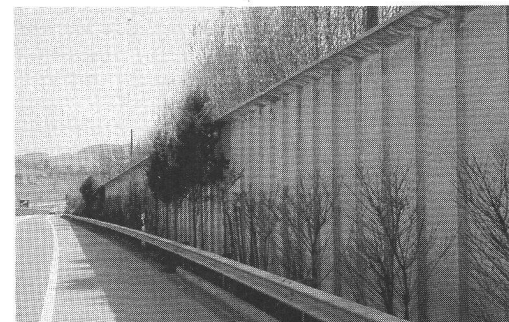
Exemple de raccord acceptable pour de nombreux ratés.

(Photo Bureau de construction des autoroutes, Lausanne.)

multiples difficultés rencontrées par les constructeurs, les infinies contraintes techniques, physiques ou d'intégration qui durent être prises en considération.

Lorsque le résultat trahit à tel point l'œuvre des ingénieurs et que la lutte contre le bruit conduit à des hérésies, il devient évident que la confusion s'est installée sur le plan de l'esthétique. Parmi les questions qui viennent à l'esprit, la première touche aux objectifs poursuivis. Les protections du voisinage sont-elles résolues sur les mêmes bases que celles des riverains? La cohérence de l'expression doit-elle intégrer les différences pour accompagner un ouvrage aussi majeur qu'une autoroute? Les éléments de base ayant été choisis, pourquoi mettre un tel acharnement à les multiplier et à les interpréter jusqu'à la banalisation. Sur deux kilomètres, la diversification forcée des éléments d'un même type obéit-elle à des critères techniques ou à des volontés expressives? La première hypothèse condamne le choix de l'élément de base, la deuxième condamne les concepteurs.

Lorsqu'on aborde la voie nord, d'est en ouest, on est conduit, sans histoire, sans inquiétude, le long d'un mur en durisol strié, ponctué des sorties de secours mises en valeur par un signe d'architecture. C'est lorsqu'on touche les tronçons pourvus de piliers, de cintres ou d'arcs plus ou moins saillants que l'on s'interroge. Pour surprendre davantage, on aperçoit les multiples possibilités de



Photos Bureau de construction des autoroutes, Lausanne.

Qu'en est-il par ailleurs des intentions expressives que devrait susciter un tel ouvrage, de l'intention d'exprimer que l'on passe un pont, que l'on côtoie un talus ou que l'on s'introduit dans l'intimité des habitants? La recherche d'un mouvement ou d'un équilibre? Nos efforts pour comprendre sont pour l'instant demeurés sans réponse. Une impression en revanche subsiste; il est temps de sensibiliser les décideurs, les utilisateurs, les constructeurs aux aspects néfastes de la pollution visuelle.

Roland Willomet, architecte FAS