

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 115 (1989)
Heft: 22

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: 13.01.2026

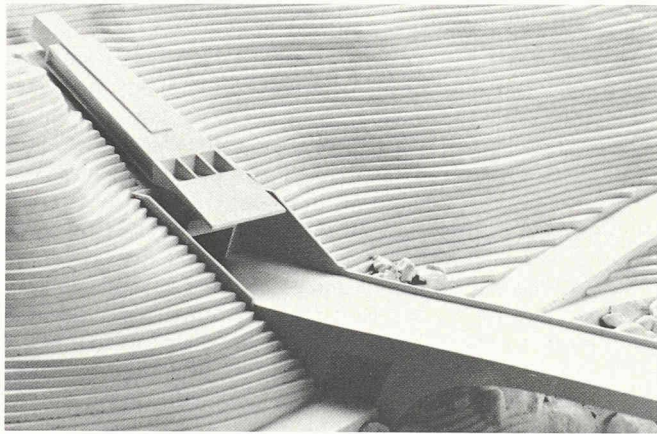
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Transjurane N16: quatre portails de tunnel

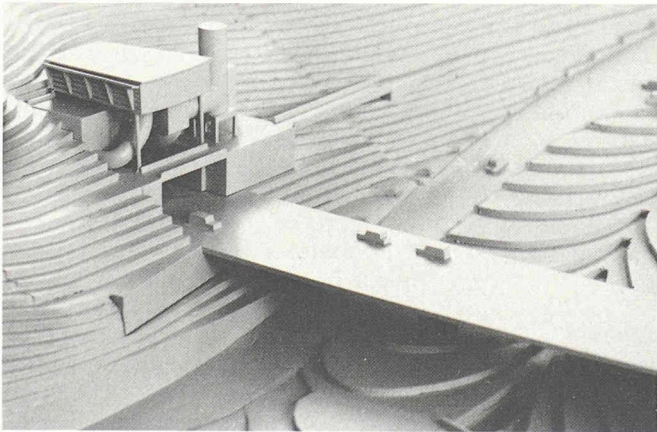
Résultats

Ce concours, organisé par le Département de l'environnement et de l'équipement de la République et canton du Jura, avait pour but de désigner l'architecte qui saurait imprimer une marque unitaire et spécifique de qualité aux ouvrages significatifs de la Transjurane, ainsi qu'aux ouvrages bâtis secondaires qui accompagnent l'autoroute.

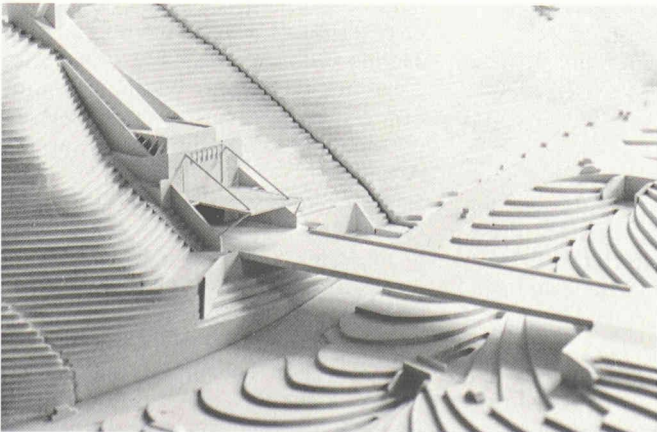
Il s'agissait d'un concours sur invitation, sur la base d'une inscription préalable ouverte à tous les architectes suisses, qui a eu lieu d'avril 1988 à janvier 1989. Le choix des concurrents a été déterminé par le jury, qui s'est fondé sur un dossier fourni par les candidats intéressés; c'est ainsi finalement 20 bureaux qui ont été retenus pour participer au concours.



1^{er} prix: MSBR SA, Delémont. R. Salvi, P. Minder; collab.: R. Weilenmann. Fl. Ruchat – Roncati, Zurich.



2^e prix: J.-C. et E. Steinegger, W. Hartmann, Binningen.



3^e prix: A. Scheitlin et M. Syfrig, Lucerne; collab.: R. Wigger. Ingénieur: Desserich + Partner.

Déroulement du jugement

Sur les 20 bureaux admis, 14 (soit les 70%) ont déposé un projet; deux ont renoncé et en ont informé l'organisateur. Tous les projets déposés ont été admis au jugement.

Arguments et critères de jugement

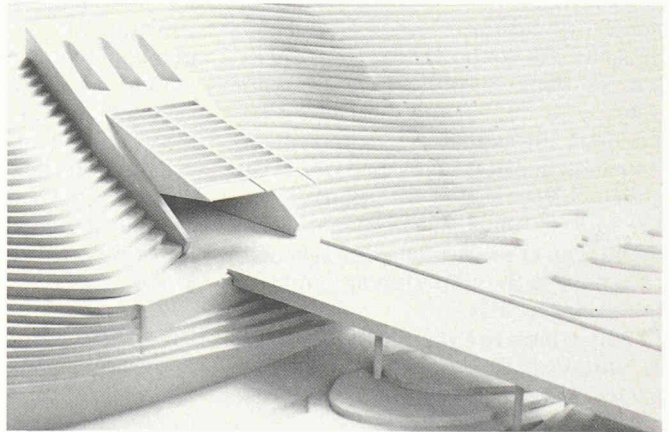
Le jury précise les arguments et critères de jugement qu'il a définis pour l'appréciation des propositions des concurrents. Ont été mis particulièrement en évidence les points suivants:

1. *Economie et reconnaissance des fonctions techniques des constructions et du réseau routier*

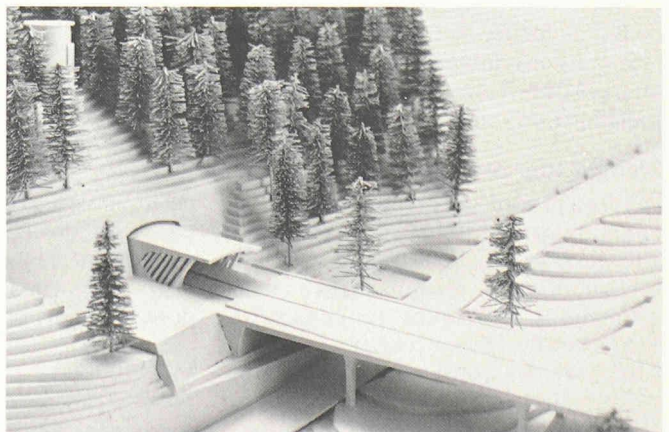
Les constructions des centrales techniques de ventilation des tunnels sont régies par des conditions strictes de fonctionnement, qui déterminent l'organisation et la volumétrie des locaux et gaines.

Ces conditions fournies aux concurrents par le programme et des plans établis par les bureaux d'ingénieurs responsables sont analysés par les experts avant d'être soumis au jury.

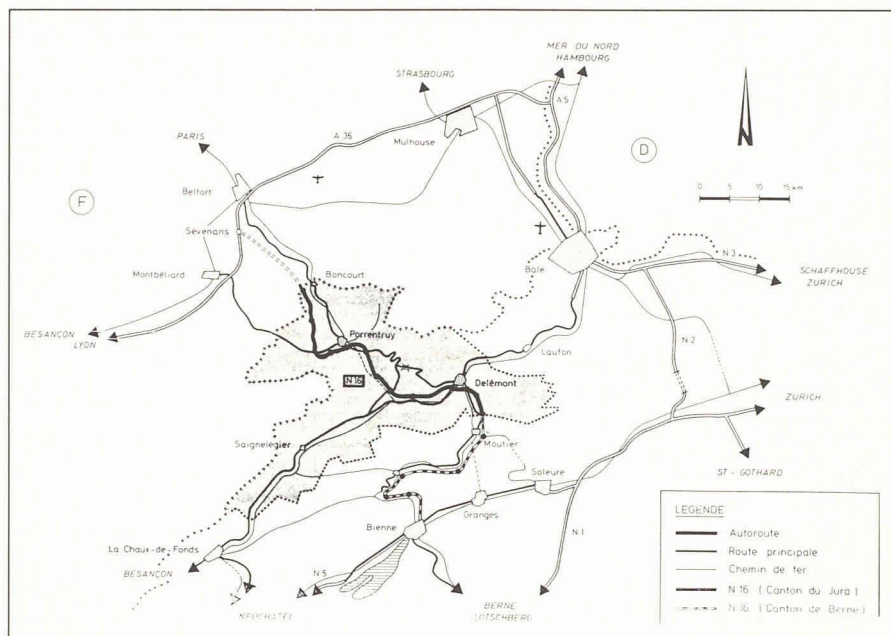
De même, le réseau routier impose un certain nombre de contraintes – axe routier, longueur d'accélération ou de décélération, forme du tube des tunnels, extension du réseau, etc. – qui



4^e prix: Gerster architectes, Delémont; collab.: R. Blaser, J. Theubet.



5^e prix: P. Stutz et M. Bolt, Winterthur, Zurich; collab.: V. Munk, M. Walter, A. Bischoff.



constituaient des conditions impératives et qui ont été appréciées par le jury après un examen des experts.

2. Rapport des constructions avec les particularités du site

Les 4 portails sont situés dans des sites aux particularités bien marquées du Jura.

Deux entrées de tunnel sises aux Gripons pénètrent la montagne dans une pente rocheuse accidentée et de forte déclivité. Un des portails se trouve également dans le prolongement d'un pont.

Les deux autres entrées s'enfoncent en tranchée ou galerie dans un paysage de plaine, à Boécourt et Courgenay.

Le jury a apprécié la manière de prendre en considération ces particularités pour la formalisation et l'implantation des projets.

Le jury a tenu compte également dans sa critique de la perception des portails par les usagers de l'autoroute et par des points de vue extérieurs.

3. Cohérence et qualité architecturales de l'ensemble des objets du concours

Le but du maître de l'ouvrage est d'imprimer à l'ensemble des ouvrages d'art du tracé de la Transjurane une marque spécifique de qualité.

Premier tour de jugement

Le jury a procédé au premier tour d'élimination sur la base des critères généraux inscrits dans le règlement :

- économie et reconnaissance des fonctions techniques des constructions et du réseau routier
- rapport des constructions avec les particularités du site
- cohérence et qualité architecturales de l'ensemble des objets du concours

- faisabilité de construction des ouvrages.

Un débat s'est ouvert au sein du jury sur l'importance et la valeur à donner aux possibilités de dédoublement des tubes de tunnels.

Conformément aux réponses données aux questions des concurrents, le jury a décidé que ce problème ne constituerait pas un critère de sélection.

Le jury note aussi que le but du concours est de revaloriser le site et que le parcours de la Transjurane soit enrichi par des éléments de caractère signalétique. Il souligne aussi que l'objectif de base du concours est de trouver l'architecte qui saura donner aux ouvrages bâtis de la Transjurane un langage significatif.

Le jury décide alors d'éliminer 4 projets.

Deuxième tour de jugement

L'ensemble des critères du premier tour d'élimination a été repris et approfondi par les membres du jury. Un accent particulier a été donné au rapport des constructions avec les particularités du site et à la cohérence et la qualité architecturales des projets.

A la suite de ce deuxième tour, le jury décide d'éliminer 6 projets (42,8%).

Tour de rattrapage

Après un nouvel examen systématique de tous les projets, le jury décide de repêcher le projet « Novembre » (4^e prix) et de l'admettre au tour suivant et au classement final ; il reste donc 5 projets en lice.

Les lauréats

Après délibération, le jury procède au classement des 5 projets restants :

1^{er} prix Fr. 28 000.- : Flora Ruchat-Roncati, Zurich ; communauté d'archi-

tectes MSBR SA Delémont (R. Salvi, P. Minder ; collaborateur : R. Weilenmann).

2^e prix Fr. 14 000.- : J.-C. et E. Steinegger, W. Hartmann, Binningen.

3^e prix Fr. 9 000.- : A. Scheitlin et M. Syfrig, Lucerne.

4^e prix Fr. 4 000.- : Gerster architectes, Delémont (collaborateurs : R. Blaser et J. Theubet).

5^e prix Fr. 3 000.- : P. Stutz et M. Bolt, Winterthour et Zurich (collaborateurs : V. Munk, M. Walzer, A. Bischoff).

Le premier prix a été attribué à l'unanimité, les autres à la majorité.

Une somme de Fr. 8 000.- est attribuée aux auteurs des 14 projets remis.

Le jury propose de confier à l'architecte lauréat la poursuite des études pour la réalisation du projet en collaboration avec le Service des ponts et chaussées et les ingénieurs responsables. Il demande que l'architecte soit inséré dans le groupe du projet général de la Transjurane en tant que responsable de la conception et de la direction architecturale des ouvrages d'art, d'architecture et de paysage, et qu'il en assure la responsabilité esthétique. Le jury tient à relever le niveau élevé du concours, et à rappeler la qualité et la somme de travail fournies par les concurrents.

Commentaire

L'intérêt évident de ce concours réside dans le fait qu'il s'agit du premier concours d'architecture en Suisse portant sur des ouvrages autoroutiers et débouchant sur un mandat d'architecte responsable pour l'ensemble des ouvrages d'art d'un tronçon complet d'autoroute, tronçon qui traversera la totalité du territoire du canton du Jura. Cette démarche s'inscrit dans la ligne qu'avaient déjà tracée les Tessinois en confiant à Rino Tami le rôle de consultant pour les problèmes liés à l'esthétique des autoroutes tessinoises, de 1963 à 1983 ; c'est ainsi qu'on vit une prise en compte intéressante de l'intégration dans la région de Capolago, des études et réalisations de portails de galerie à Melide-Grancia - dont le 1^{er} prix du concours ici publié paraît s'inspirer directement -, et surtout le très célèbre portail de la galerie du San Gottardo à Airolo.

Lorsque l'on sait l'impact que laisse l'autoroute dans le souvenir des voyageurs (qui ne se rappelle encore le choc ressenti lors de son premier trajet sur l'Autostrada del Sol, en Italie ?), on n'en félicitera que davantage les autorités jurassiennes et les responsables du choix fait et de l'option prise. Il faut préciser enfin que la

(Suite en page 503.)

Extrait du rapport du jury

**1^{er} prix : Communauté d'architectes
MSBR SA et Fl. Ruchat-Roncati**

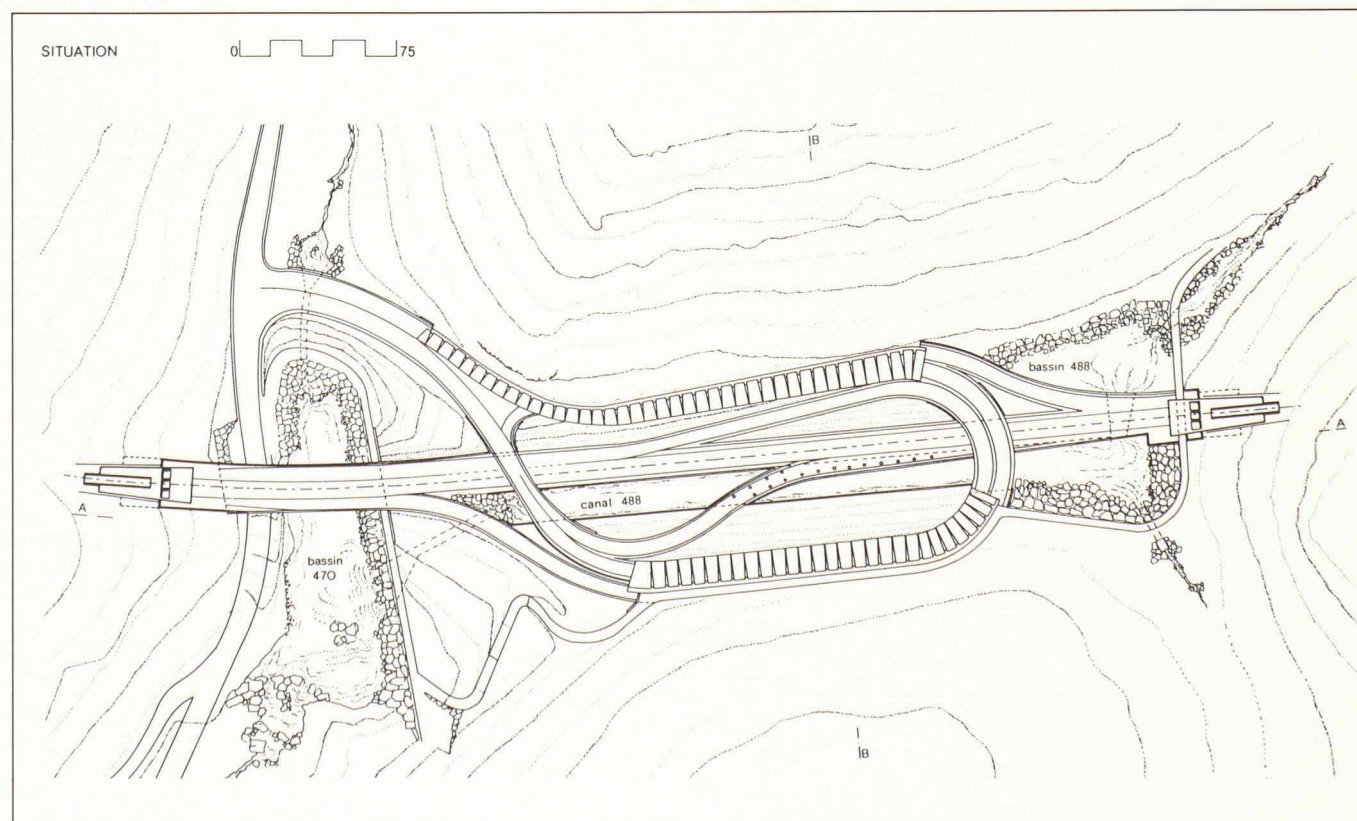
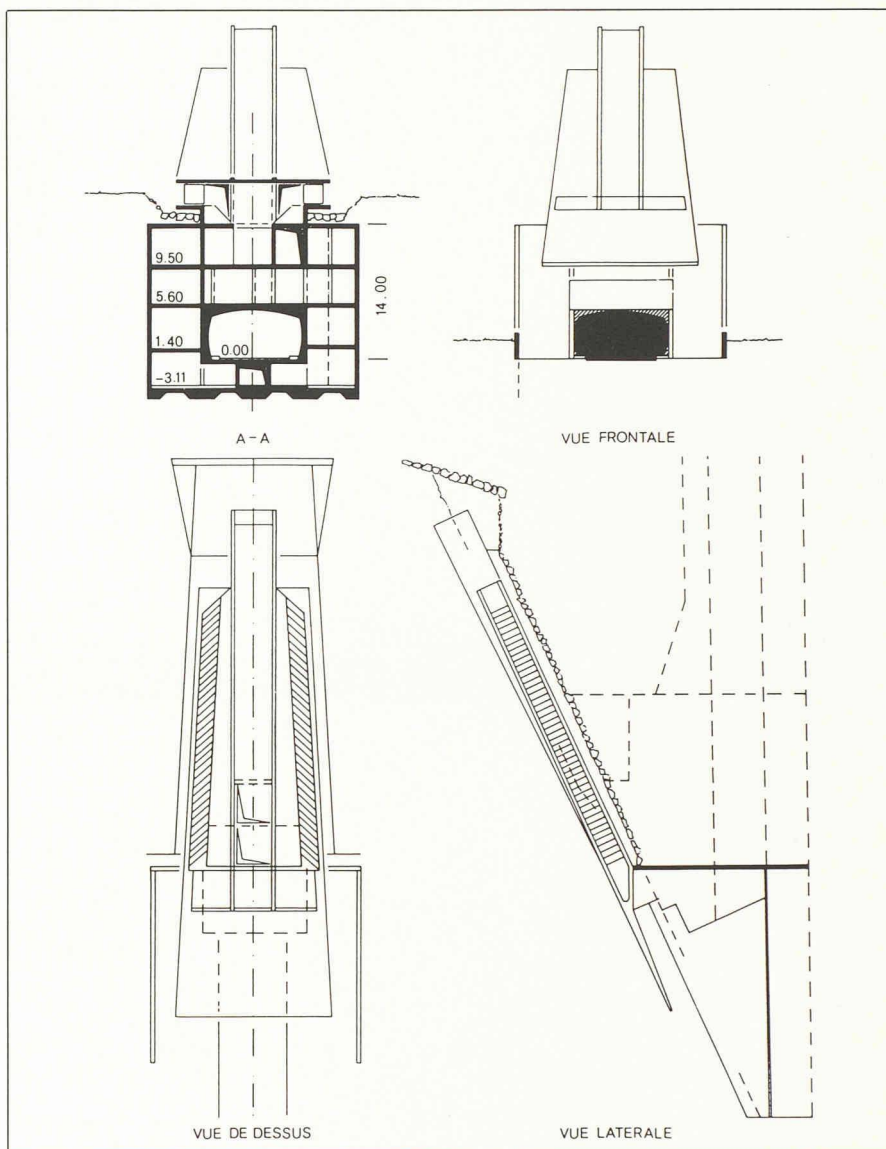
Le projet frappe dès la première lecture par sa force et sa tranquillité. La qualité plastique de l'œuvre architecturale proposée est saluée par le jury. L'auteur démontre une grande maîtrise et une bonne connaissance du site. C'est aussi le seul projet qui exprime une réflexion globale, tenant compte des caractéristiques et de la nature du lieu, et même au-delà. Il propose une solution qui tente de résoudre le traumatisme apporté par le nœud routier dans ce vallon en traitant du pont, des galeries latérales, des remblais.

Les propositions des centrales sont conçues comme un accompagnement naturel de la route et expriment clairement le dynamisme de la circulation routière.

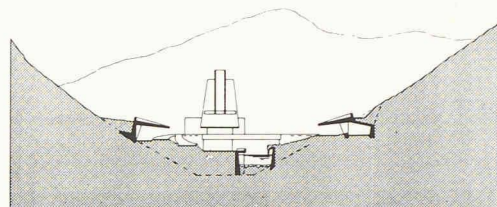
Le projet de portail et de centrale, bien adapté aux flancs de montagne aux Gripons, est moins convaincant en plaine, en particulier à Courgenay.

Sur le plan du fonctionnement, la prise d'air principale est trop proche du sol et la distance avec la bouche incendie trop faible.

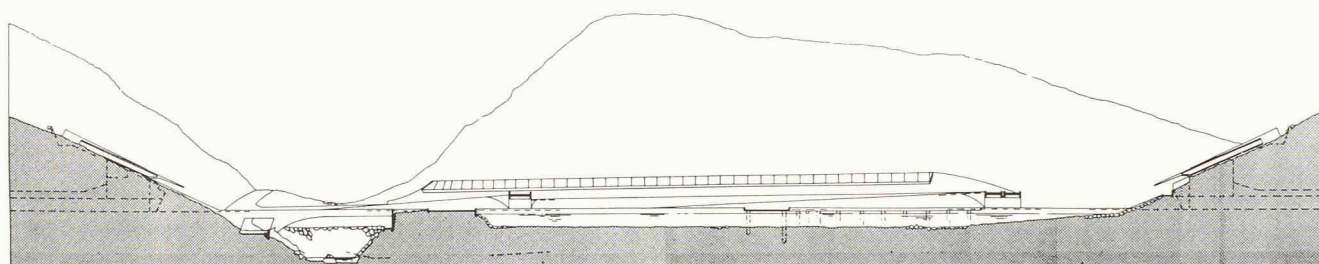
Le projet emporte l'adhésion du jury, car l'architecte a démontré sa capacité de résoudre les problèmes d'architecture et de paysage posés par le concours. Il saura donc aussi maîtriser les autres questions soulevées par la construction de la Transjurane.



LES GRIPONS COUPES 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75

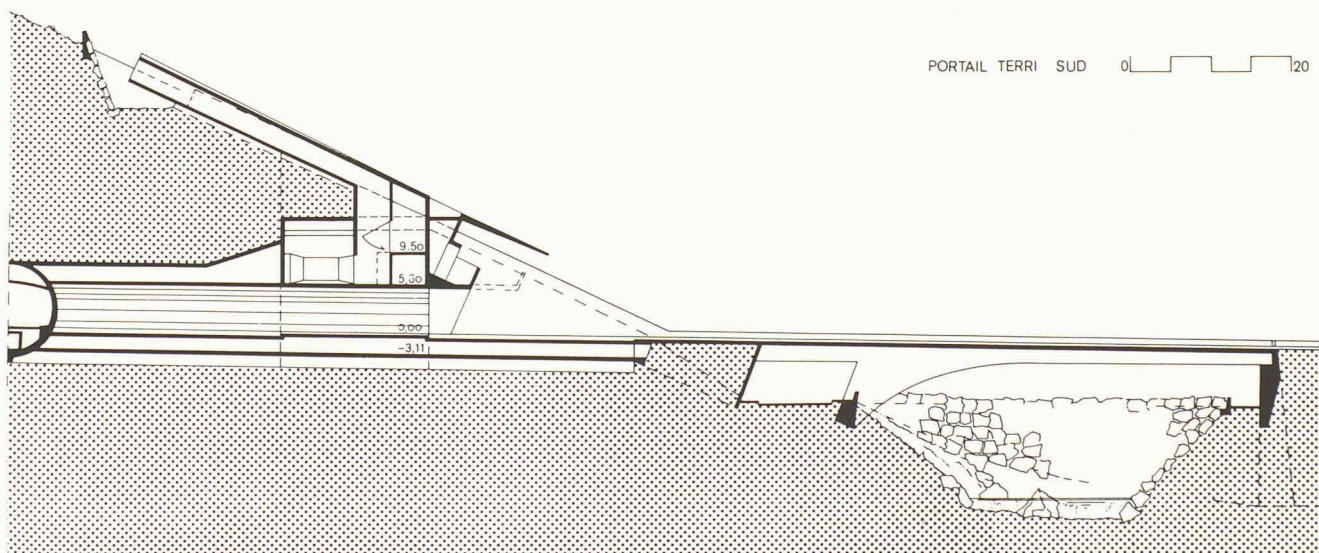


B-B

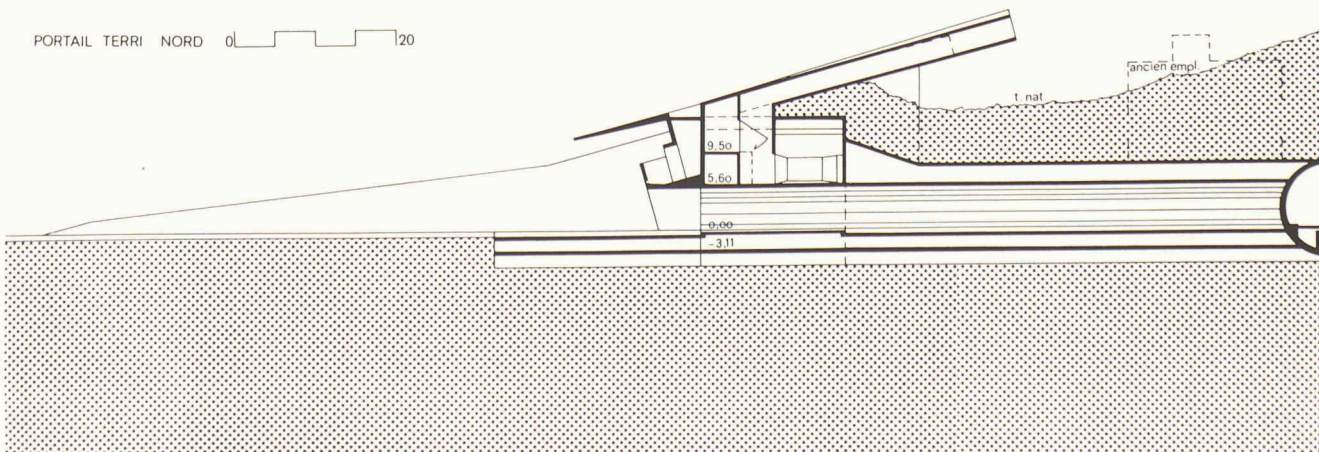


A-A

PORTAIL TERRI SUD 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20



PORTAIL TERRI NORD 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

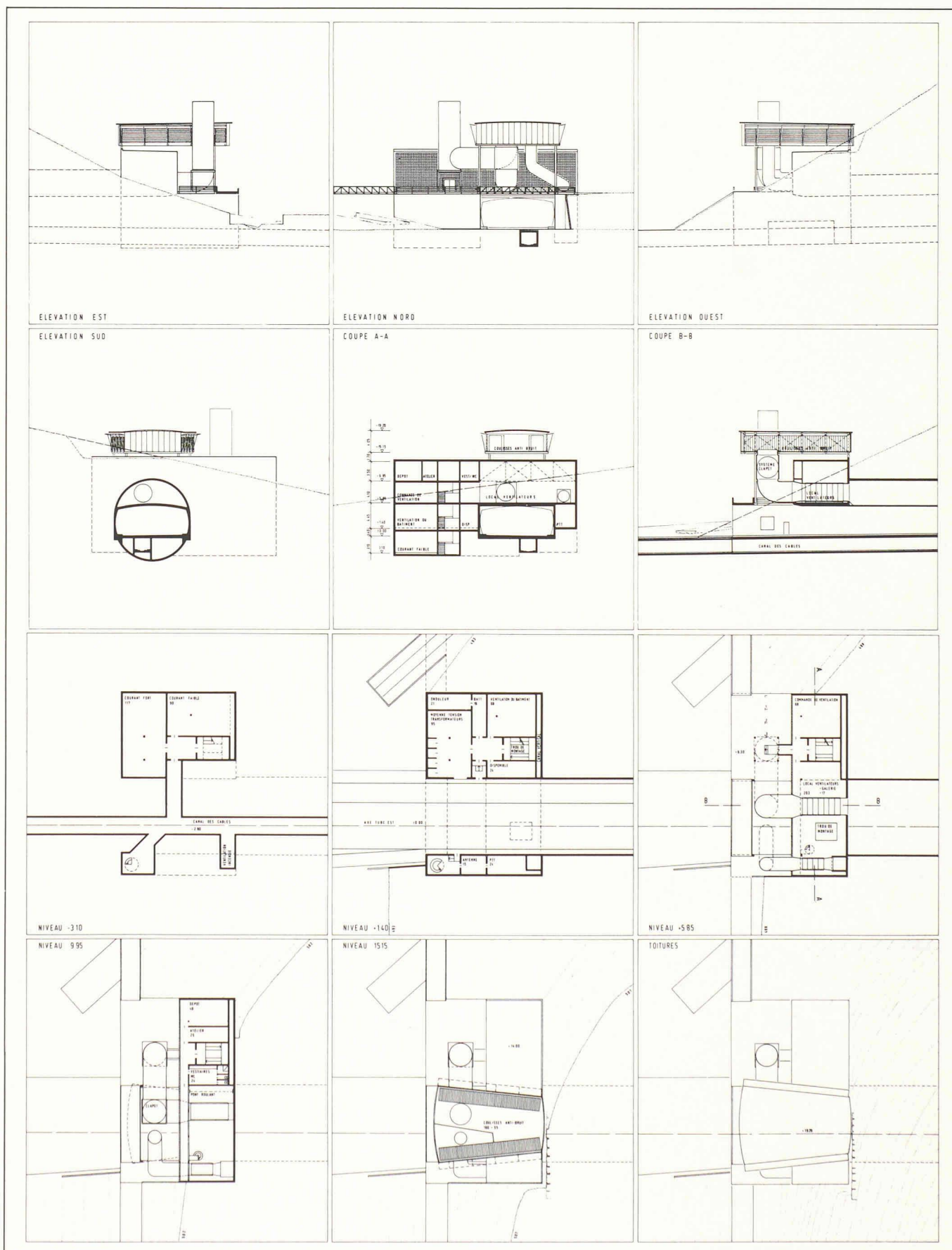


2^e prix : J.-C. et E. Steinegger + W. Hartmann

Le projet propose une intéressante refonte des centrales de ventilation. Le recours à une architecture d'inspiration industrielle permet d'exprimer parfaitement le caractère technologique du programme.

La volonté de ne pas mettre en évidence l'entrée des tunnels a parfaitement abouti. Le projet est bien rattaché au terrain, mais son esprit statique n'exprime pas la dynamique de l'autoroute.

Le traitement atypique d'une entrée de tunnel met en évidence la fonction de la centrale. Cependant, la répétition du geste tout au long du tracé affaiblit considérablement l'intérêt de la proposition.



3^e prix : A. Scheitlin et M. Syfrig

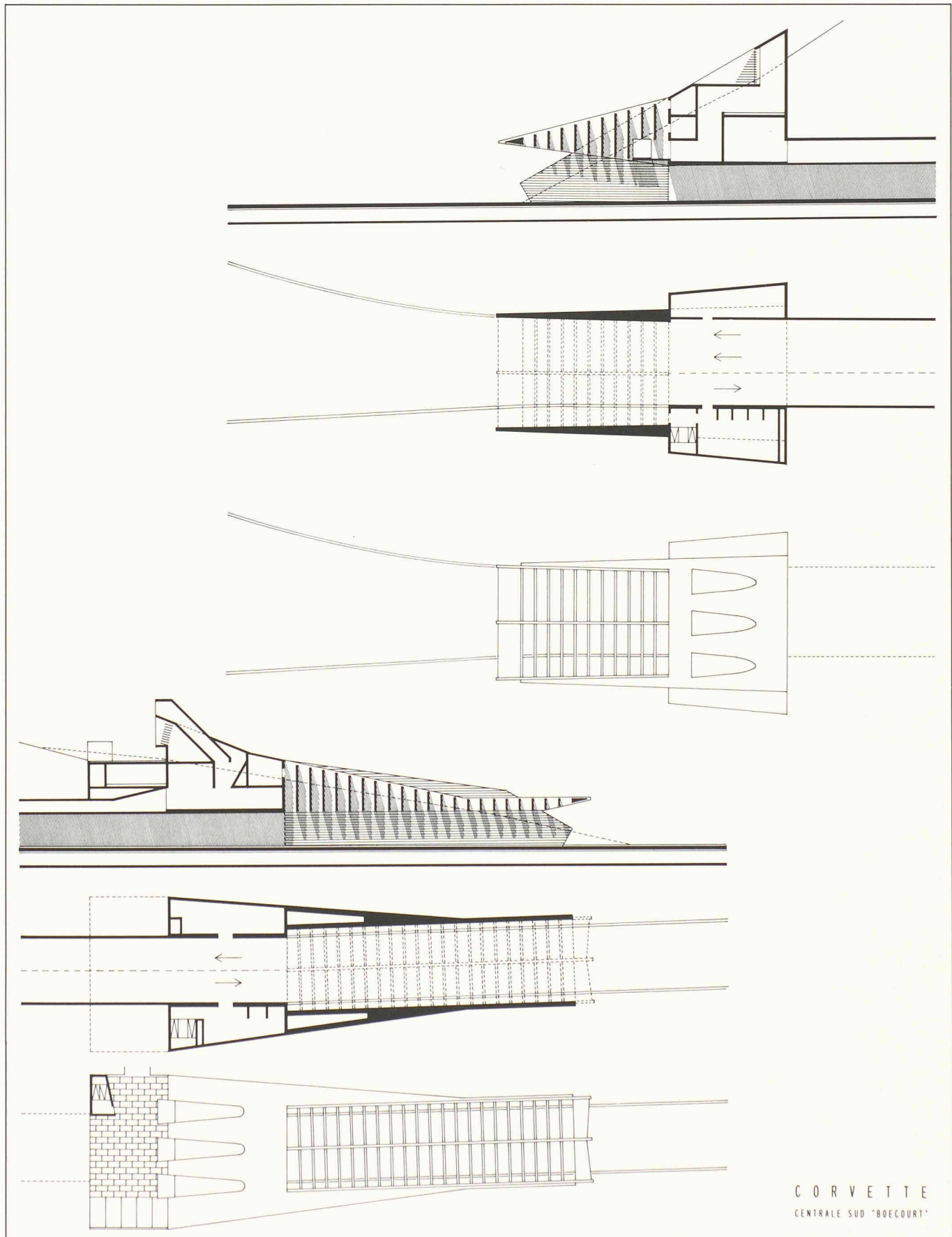
Le projet séduit par la qualité de la composition très pure et très dynamique, présentant aussi un accord étroit avec l'autoroute. L'architecte ne prend pas en considération l'ensemble du site et se concentre sur la réponse à donner aux portails.

La tranchée provoquée dans la plaine par l'entrée de Courgenay est inacceptable dans cet environnement agricole.

Le système de lames verticales, régulateur de la lumière naturelle, soulève de nombreux problèmes d'entretien et de déneigement et exigerait une couverture vitrée au sommet des lames.

De même, l'emplacement et la forme des prises d'air encaissées posent des problèmes en cas d'intempéries et en cas d'inversion de la ventilation.

Le jury signale une non-correspondance entre coupes horizontales et verticales.

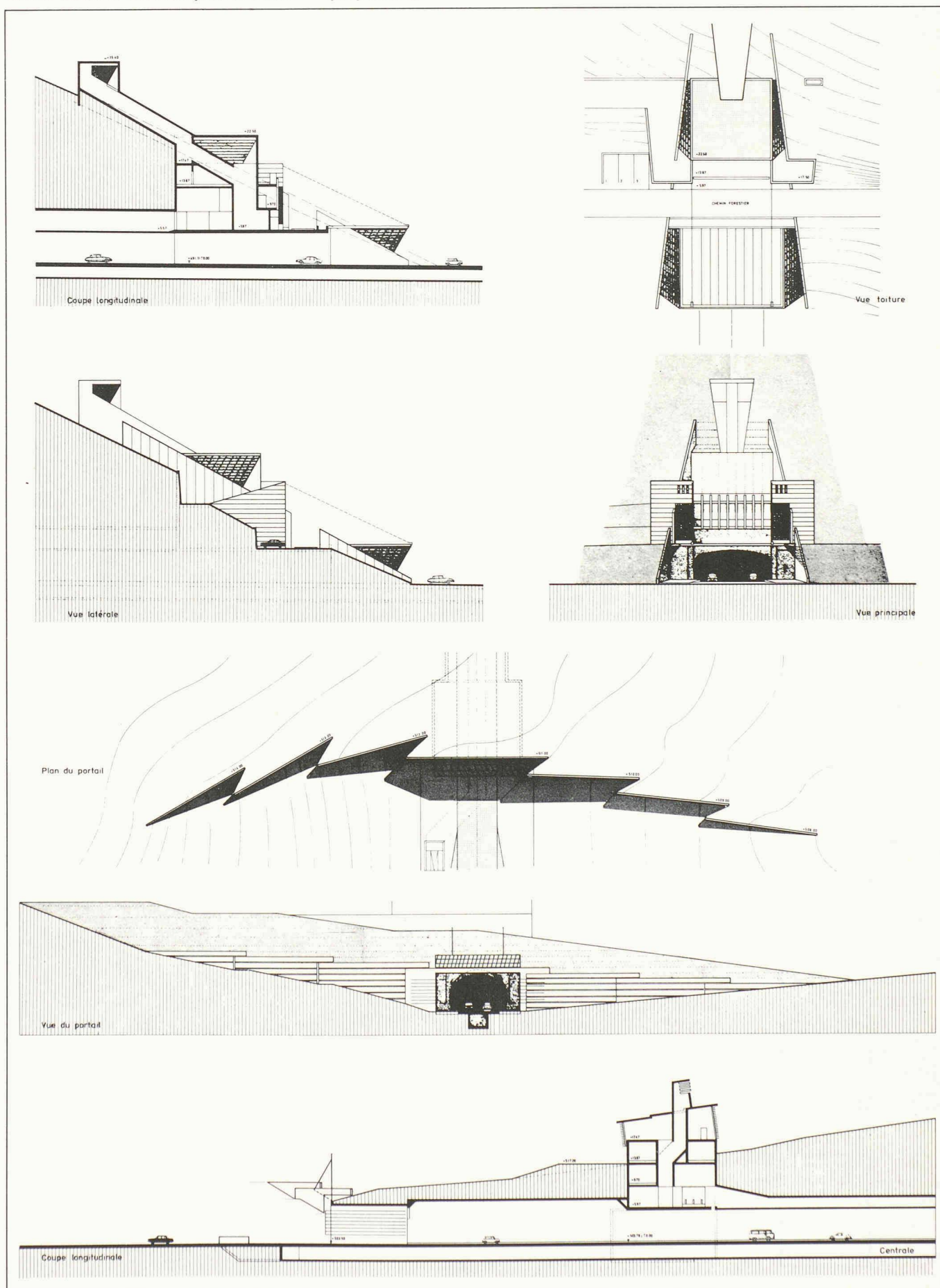


4^e prix : Gerster architectes

Le projet des centrales et portails s'accroche fortement dans les flancs de montagne des Gripons. Toutefois, la surabondance des moyens mis en œuvre nuit à la clarté du parti architec-

tural et dénote certaines contradictions d'ordre statique. La volonté monumentaliste est cependant atténuée par la complexité de la proposition.

La présence de nombreux murs latéraux rend le projet irréaliste en plaine, où le maximum de terrain possible doit être rendu à l'agriculture.



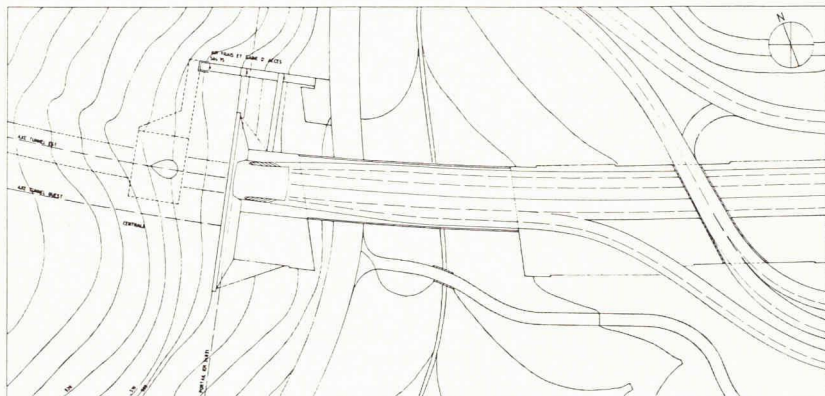
5^e prix: P. Stutz et M. Bolt

L'architecte a pris le parti de dissimuler les centrales, éliminant le problème de leur traitement architectural. Il met en évidence l'entrée saillante du tunnel et la prise d'air principale, qui deviennent les deux éléments significatifs du projet.

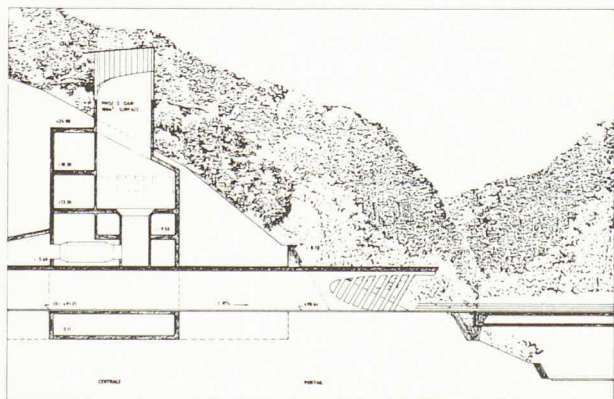
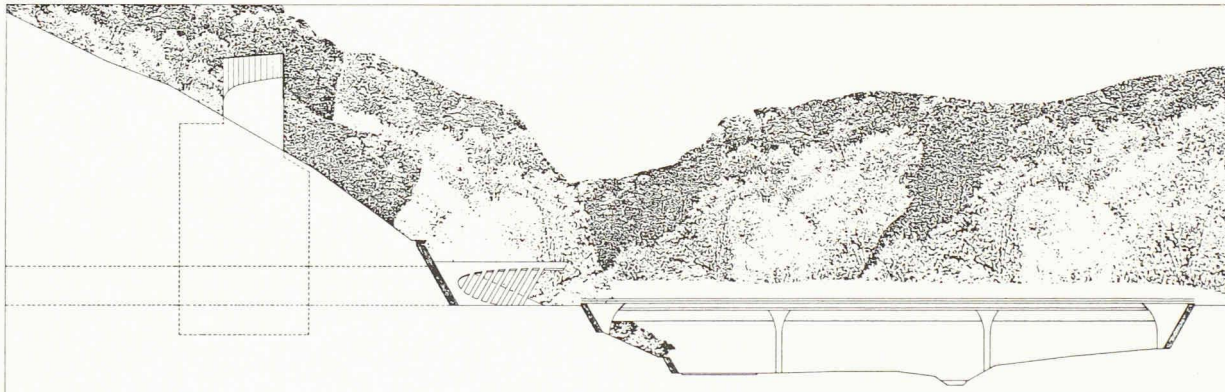
Toutefois, aux Gripons, la modestie apparente de la proposition nécessite des moyens considérables en terrassements et en remblayages. Le projet demeure cependant réaliste.

Il y a une contre-indication entre la galerie d'accès de service confondue avec la prise d'air incendie.

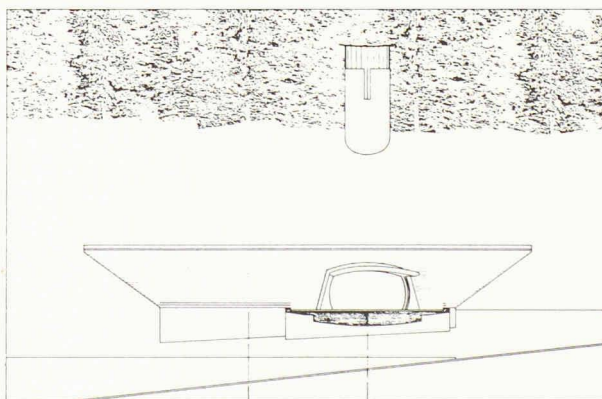
La volonté de transition entre l'obscurité du tunnel et la clarté du jour, exprimée dans l'élément ajouré des parois latérales du portail, aboutit à une expression formelle peu convaincante.



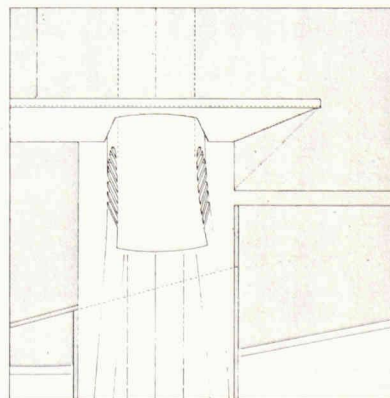
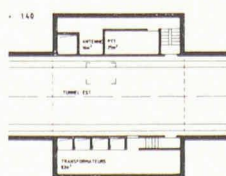
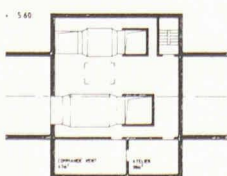
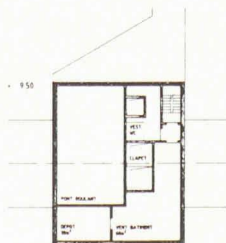
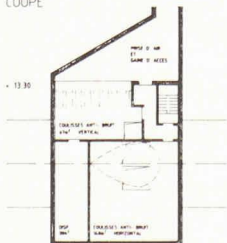
ELEVATION



COUPE



ELEVATION



Transjurane est la première autoroute, sur le plan suisse, où le tracé ait été mis au point avec la participation de l'ensemble des partenaires cantonaux intéressés (Service des forêts, Aménagement du territoire, Office des eaux, Protection de la nature). Elle a fait également l'objet d'une étude d'impact approfondie dès le début de la planification.

Bref, la N16, tant attendue, paraît avoir tous les atouts de son côté pour ne pas décevoir ses futurs utilisateurs.

F. N.

Illustrations ci-dessous: le portail sud du tunnel Melide-Grancia et le portail sud du tunnel du Saint-Gothard à Airolo (à droite en bas), tous deux par Rino Tami, architecte.

Le jury

Le jury était placé sous le patronage de M. François Mertenat, ministre du Département de l'environnement et de l'équipement.

Président: M. B. Luscher, architecte cantonal, Delémont

Membres: MM. P. Feddersen, architecte EPFZ/SIA, urbaniste FUS, Zumikon
R. Luscher, architecte FAS-SIA, urbaniste FUS, Lausanne
P. de Meuron, architecte FAS-SIA, Bâle
R. Tami, professeur, architecte FAS, Sorengo
D. Nusbaumer, urbaniste cantonal, Delémont
J. Eckert, ingénieur cantonal, Delémont
P. Cuttat, artiste-peintre, Porrentruy
M. Joray, Institut jurassien des sciences, des arts et des lettres, Neuchâtel
C. Juillerat, Ligue pour la protection de la nature du Jura et Ligue suisse du patrimoine national, Section cantonale jurassienne

Suppléants: L. Theurillat, architecte SIA, Service des constructions, Delémont
A. Voutat, ingénieur en chef de la Route nationale, Service des ponts et chaussées, Delémont

Experts: A. Waldmeyer, ingénieur EPF/SIA, Service des ponts et chaussées, section Route nationale, Delémont
B. Mertenat, ingénieur EPF/SIA, pour consortium d'étude CMR
B. Houriet, ingénieur EPF/SIA, pour consortium d'étude IJA-BG
N. Goffinet, ingénieur EPF/SIA, bureau Schindelholtz & Dénériaz

Secrétariat: C. Domeniconi, Service des constructions, Delémont

