

Une inscription franche dans le paysage

Autor(en): **Dionne, Caroline**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tracés : bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **133 (2007)**

Heft 08: **Transjurane**

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-99565>

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.

Une inscription **f r a n c h e** dans le paysage

I
N
F
R
A
S
T
R
U
C
T
U
R
E
S

Lauréat du concours d'architecture pour les ouvrages d'art de l'autoroute transjurane en 1988, l'architecte Renato Salvi planche depuis près de vingt ans sur ces constructions. Ses portails et centrales d'extraction, d'une grande qualité architecturale, sont des éléments forts contribuant à la création d'un nouveau paysage jurassien.

L'autoroute : symbole de modernité

La construction d'une autoroute est une intervention lourde. Si son impact sur l'environnement est quantifiable de manière plus ou moins objective, les altérations apportées au paysage demeurent difficiles à évaluer de manière précise : le rapport autoroute-paysage s'exprime davantage en termes de présence visuelle, c'est-à-dire de valeur esthétique. L'autoroute est porteuse d'une dimension poétique et d'une valeur symbolique forte : elle fait partie de l'imaginaire technologique de nos sociétés. Mais son vocabulaire formel peut être perçu comme une agression, une blessure dans le paysage existant. D'où l'intérêt d'une démarche associant les

savoirs techniques et scientifiques des ingénieurs aux préoccupations plastiques et esthétiques de l'architecte.

Anticipant cette problématique, les autorités cantonales du Jura ont lancé, dès le début du projet, un concours d'idées pour le volet architectural des ouvrages prévus le long du tracé de l'A16. C'est à l'époque le duo Salvi et Ruchat-Roncati qui est choisi pour réaliser les premiers ouvrages d'art. Renato Salvi n'a alors qu'une trentaine d'années. Sa collaboration avec Flora Ruchat-Roncati durera dix ans. Renato Salvi poursuivra ensuite en solo les deux tiers restants du projet, toujours en cours, collaborant étroitement avec les divers ingénieurs et constructeurs qui se succèdent dans la réalisation des ouvrages. Il devient responsable de la forme de la plupart des constituants principaux de l'autoroute, en particulier des portails, centrales d'extraction, piles et culées de viaducs. Il influe aussi sur le tracé de certaines jonctions, propose des éléments de barrières, de murets et de dispositifs anti-bruit. Distribuées de manière régulière sur l'ensemble du tracé, ses interventions confèrent une unité visuelle à l'ensemble, en dialogue étroit avec le paysage.

Dans leur démarche, Flora Ruchat-Roncati et Renato Salvi se sont inspirés d'un modèle notoire : l'œuvre de l'architecte tessinois Rino Tami, réalisée lors de la construction de l'autoroute A2 au Tessin. De ce précédent, il retiendra certains principes d'intégration au paysage comme, entre autres, l'application d'une géométrie régulière basée sur l'utilisation récurrente de l'angle de 30°. Cette géométrie simple, qui reprend plus ou moins les effets de pente « naturelle » observables dans les collines avoisinantes, facilite l'intégration du projet au milieu. Autre principe, celui de respecter les flans montagneux lors du forage de tunnels, et de limiter l'intervention sur les faces rocheuses au minimum.

En soi, d'un point de vue purement fonctionnel, l'autoroute est un système relativement introverti. Il s'agit essentiellement d'un ruban bitumineux traversant le territoire de la manière la plus directe possible, louvoyant entre villes et villages. Ses points d'entrée et de sortie, choisis afin de desservir les principaux centres d'intérêts, sont ses seuls points de contact direct avec le milieu dans lequel elle s'inscrit. Cet uni-



Fig. 1 : Centrale de plaine Russelin sud, Terry nord
(Photo A16Info)

Fig. 2 : Portail du viaduc de contournement de Porrentruy

Fig. 3 et 4 : Portail du tunnel du Banné (Oiselier), plan et coupe longitudinale
(Documents et photo Renato Salvi)

vers presque autonome s'ancre néanmoins de manière assez violente dans la chair du territoire, comme une cicatrice au cœur du pays dont il transforme le visage de manière irréversible. La construction d'une autoroute implique donc de trouver le point d'équilibre entre les divers impératifs d'efficacité technique et le désir de préserver un paysage qui, bien que récemment constitué et en perpétuelle transformation, donne l'impression d'avoir toujours existé.

Construire le paysage

Le mythe d'un paysage suisse entièrement construit de main d'homme et dissimulant, au cœur de ses montagnes, toute une série d'infrastructures – forts, abris antinucléaires, ou encore pistes d'atterrissage secrètes pour avions militaires – tient certainement de l'hyperbole. Il n'en demeure pas moins que le paysage suisse est peut-être l'un des plus « construits ». Il ne s'agit pas uniquement de la dimension matérielle de cette construction, liée à la densité d'occupation d'un territoire relativement restreint, et à travers laquelle la quasi-totalité du pays se trouve habitée, cultivée, balisée, parcourue de routes, de voies ferrées, de funiculaires et de téléphériques, bref, de tout un réseau qui assure l'accès à ses moindres recoins. Il s'agit surtout du paysage en tant que construction esthétique, principalement visuelle, qui confère au territoire une valeur symbolique forte. Le paysage est une notion historiquement constituée, qui prend toute sa force à partir du XIX^e siècle, époque à laquelle il passe du mode de la représentation à celui de la réalité matérielle d'un territoire. A l'origine, le terme paysage s'applique à l'œuvre du peintre. Progressivement, c'est la campagne entourant la ville qui devient paysage, puis le lac et la lointaine montagne¹. Mais le paysage demeure une « construction » de l'esprit, l'appréciation artistique d'un lieu. En ce sens, le paysage est porteur d'une forte dimension culturelle et contribue à l'identité des habitants d'un lieu².

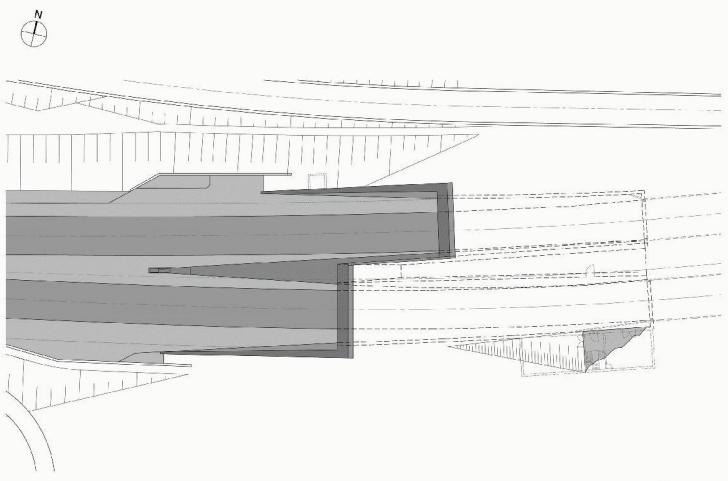
La topographie d'une région, et la disposition routière qu'elle génère, participent directement à la création du paysage. Depuis la route, traversant montagnes, collines et vallées, de nombreux points de vue s'offrent à l'automobiliste qui découvre des lieux d'une grande beauté. Il n'est pas rare de trouver, au détour d'un petit chemin à flanc de montagne, un belvédère en surplomb aménagé d'un simple banc, judicieusement orienté et offrant un « encadrement » précis sur

¹ Voir ALAIN ROGER, « Paysage et environnement : pour une théorie de la dissociation », in « Autoroute et paysages », Editions du Demi-Cercle, Paris, 1994

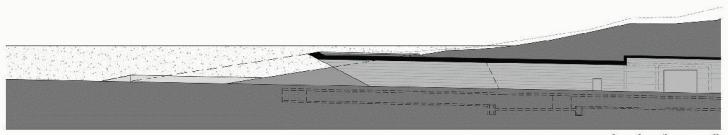
² Le paysage participe à la définition de notre lieu d'origine : on est de la campagne, de la montagne, de la mer...



2



3



4

Fig. 5 : Portail du tunnel du Banné (Oiselier)
(Photo Yves André)

Fig. 6 & 7 : Portail-centrale Russelin nord, Terry sud, vue de face et coupe
(Documents Renato Salvi)

Fig. 8 : Portail du tunnel du Banné (Oiselier)
(Photo Yves André)

le paysage. L'autoroute participe aussi de cette formation paysagère, elle offre des coups d'œil nouveaux sur le territoire qu'elle traverse³.

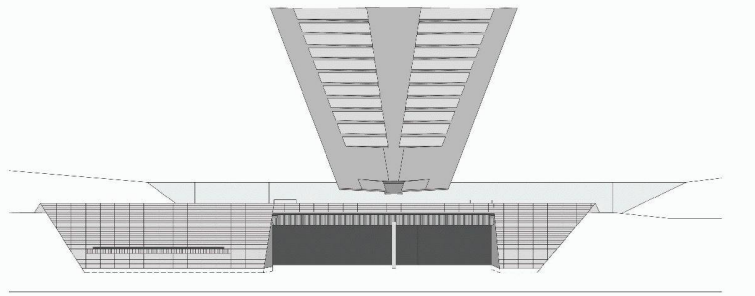
Formation d'un regard

La perception d'un projet autoroutier comme celui de la Transjurane n'est pas univoque, elle prend place à diverses échelles. Ces échelles perceptives dépendent à la fois de la position relative de l'observateur par rapport aux éléments visibles de l'autoroute, et de la vitesse de cet observateur en mouvement. Trois échelles différentes, trois catégories de points de vue, peuvent servir de cadre d'analyse. Le premier est celui de l'automobiliste parcourant l'autoroute, traversant le territoire. C'est un point de vue longitudinal, de grande proximité et de vitesse. La découverte des ouvrages peut aussi se faire de manière transversale, grâce au réseau de routes

secondaires et de jonctions qui croisent l'autoroute. On les découvre alors plus lentement et de plus près, soit en passant sous l'autoroute, soit en l'enjambant, lors d'une balade en voiture, à vélo ou à pied. Enfin, le troisième point de vue est plus lointain et statique, il s'agit de la perception oblique du projet et de ses divers éléments marquants, que l'on découvre depuis la ville, depuis le cœur même du pays.

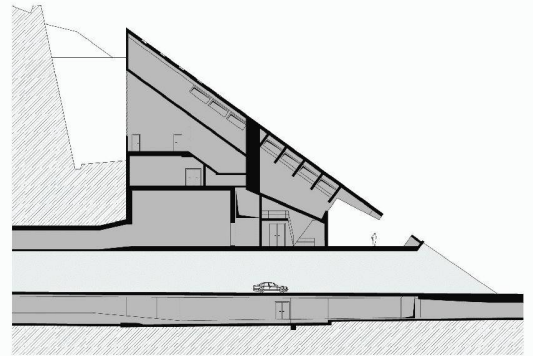
L'automobiliste qui découvre le projet de l'intérieur, à très grande vitesse, ne peut percevoir en détail les éléments architecturés qui marquent l'autoroute. L'architecte a tenu compte à la fois de cette vitesse et de la linéarité du tracé. Ainsi, les divers portails distribués de manière stratégique le long du parcours rythment le passage. En disposant des séries analogues de portails « jumeaux » se faisant face entre des portails plus imposants intégrant des cheminées d'extraction, une rythmique est créée. On passe donc sous un portail prin-





0 5 10 20 6

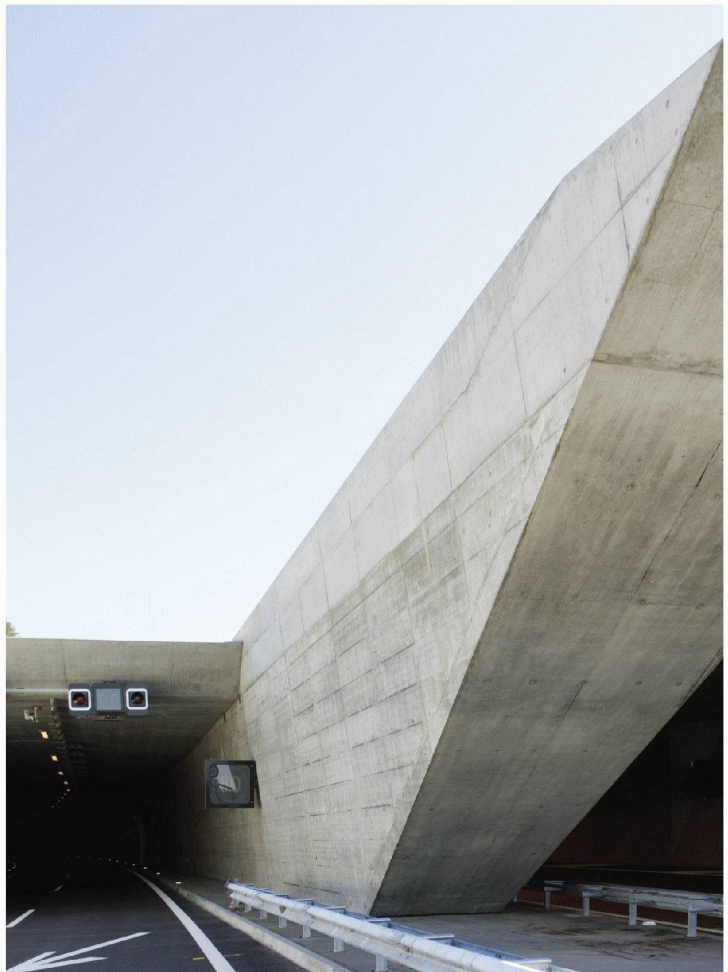
principal pour ensuite franchir des couples de portails secondaires et, enfin, retraverser un portail principal similaire au premier, inversement orienté (par ex. A aa bb A). Les portails étant jumelés, cet effet de rythme fonctionne dans les deux directions, et fournit à l'automobiliste une mesure du parcours, un signe de sa position dans l'univers généralement uniforme et indifférencié qu'est l'autoroute. L'architecte tient également compte de la vitesse de parcours et adapte ses ouvrages, étirant certaines formes, inclinant légèrement les parois verticales vers l'extérieur afin que, depuis la voiture, ces derniers se présentent avec des proportions régulières et une apparence d'orthogonalité. Récemment terminé, le portail de l'Oiselier (fig. 3 à 5) est exemplaire à cet égard. A la géométrie très anguleuse, évoquant la vitesse, les deux ouvertures du portail sont décalées et semblent se faire la course. Les épais murs de béton, légèrement obliques, s'étirent pour former les murets bordant les voies, comme des bras accueillant l'automobiliste (fig. 8). En traitant le portail comme une seule masse percée de deux ouvertures, l'architecte exprime l'autoroute comme le déploiement d'une unité de largeur constante.



0 5 10 20 7

Deux typologies de portails fonctionnent particulièrement bien à l'échelle plus lente de la proximité. Leur caractère fort, leur matière donnent envie de s'arrêter, pour les observer de plus près. La première est celle des portails et centrales situés au-dessus des entrées de tunnels Russelin nord et Terri sud (fig. 6, 7 et 9). Disposés face à face de part et d'autre de l'échangeur des Gripons, non loin de la limite Jura-Berne, les deux portails-centrales sont encastrés à même la montagne. Ici, l'architecte participe à la conception de tous les éléments de la jonction : viaducs et bretelles d'accès, galerie, portails et centrales. Conçus d'un seul bloc, les portails-centrales suggèrent des lieux habitables dissimulés dans l'épaisseur de la montagne. Chaque portail est formé d'un large socle de béton comprenant les accès aux installations techniques et surplombé d'un gigantesque pan incliné, vaste surface de béton percée de fentes d'aération. Le voile de béton, dont la forme évoque un masque, se marie à la pente de la montagne, reprenant et canalisant les eaux de ruissellement et pluviales (voir photo de couverture).

Disposé en séries le long du contournement de Porrentruy, le second type de portail est dessiné en rapport direct au viaduc qu'il reçoit (fig. 2). Ce portail se présente comme un volu-



8

³ L'exemple du viaduc de Chillon, quasi impensable pour les constructeurs d'aujourd'hui, est notoire. Avec son long tablier et les gigantesques piles qui le soutiennent, ce viaduc domine le paysage. Mais le dégagement visuel sur le Léman, de même que les perspectives sur le château de Chillon qu'offre ce tronçon autoroutier à l'automobiliste, font désormais partie de l'imaginaire paysager de la région.

Fig. 9 : Portail-centrale Russelin nord, Terry sud
(Photo Renato Salvi)

me évidé sortant de la paroi de la colline, et supportant délicatement l'extrémité du viaduc qui y plonge. Le cube de béton est tranché de manière oblique et légèrement incliné dans la pente; sa face inférieure devient culée. Deux portails peuvent être combinés: ils se partagent alors une face latérale qui devient élément de séparation entre les deux entrées de tunnels. Le dessin des piles, tabliers et barrières des viaducs, simple et linéaire, confère à l'ensemble une géométrie claire.

Vus depuis le cœur du pays, ce sont l'imposante cheminée du Mont Russelin et les centrales «de plaine» Russelin Sud et Terri Nord (fig. 1) qui marquent le paysage lointain de la campagne jurassienne. Les deux centrales jumelles semblent émerger de la surface du terrain tandis qu'en contrebas, les portails d'entrée des tunnels se fondent dans les talus. Chaque centrale articule trois volumes dont les faces prisma-

tiques sont percées afin de favoriser le mouvement ascendant de l'air. Leurs formes étranges et poétiques dominent les collines. La cheminée d'extraction d'air du tunnel du Mont Russelin, cylindre d'une hauteur de 35 m, jaillit elle aussi de la colline, chapeautant un puits profond de 300 m. Son socle aux lignes obliques s'intègre à la pente. A la manière des grands ouvrages hydroélectriques, les colosses de béton dessinés par l'architecte suggèrent le dialogue entre les réalisations de l'homme et les forces de la nature.

Pour l'ensemble du projet, le pari de l'architecte est clair. Pour lui, l'autoroute n'est pas simplement une nuisance, un mal nécessaire qu'il faille camoufler, ou faire disparaître. Il en saisit le potentiel: ses ouvrages d'art contribuent à la refonte du paysage jurassien.

Caroline Dionne, Ph.D. Arch.
Ch. du Treyblanc 4, CH – 1006 Lausanne



9