

Speedway: projet pour un restoroute à Martigny, Valais

Autor(en): **Widmer, Ariane / Pham, Nicolas**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **119 (1993)**

Heft 26

PDF erstellt am: **24.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-78091>

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.

Speedway

Projet pour un restoroute à Martigny, Valais

Par Ariane Widmer
et Nicolas Pham,
architectes diplômés
EPFL-SIA
Côtes-de-Montbenon 8
1003 Lausanne

Force nous est de constater que les autoroutes sont les vrais monuments de cette seconde moitié de siècle. En effet, leur production est un authentique acte public, d'une grande durée dans le temps et d'un coût allant de 15 à 60 millions de fr./km (à titre de comparaison, un bâtiment de restoroute ne coûte «que» 10 millions).

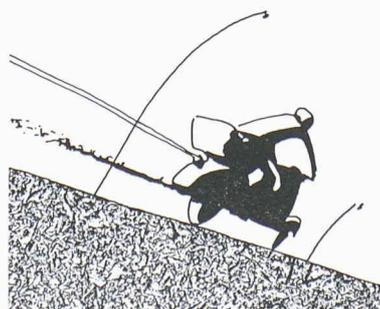
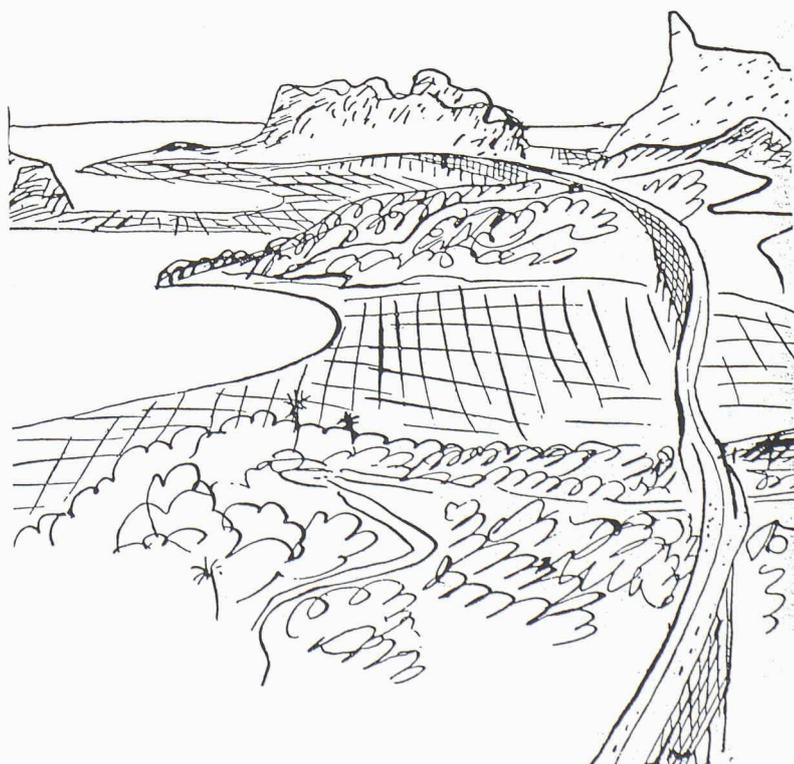
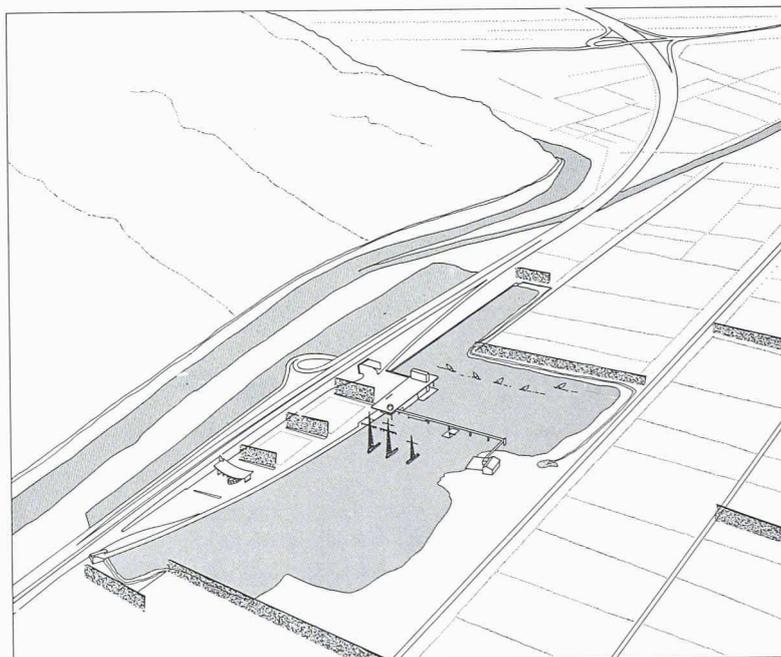
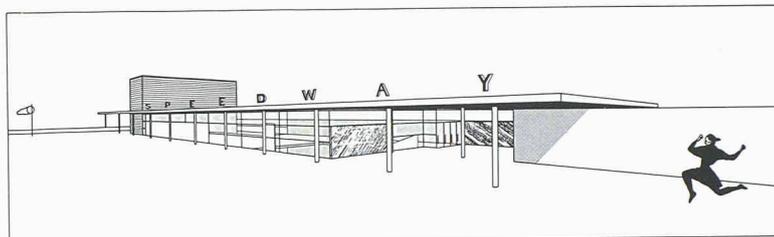
Paradoxalement, les autoroutes sont simultanément rejetées par l'inconscient collectif, perçues comme un mal nécessaire, égrenant comme des perles le long d'un chapelet des stations-service aux formes rassurantes de chalets «Heidiland».

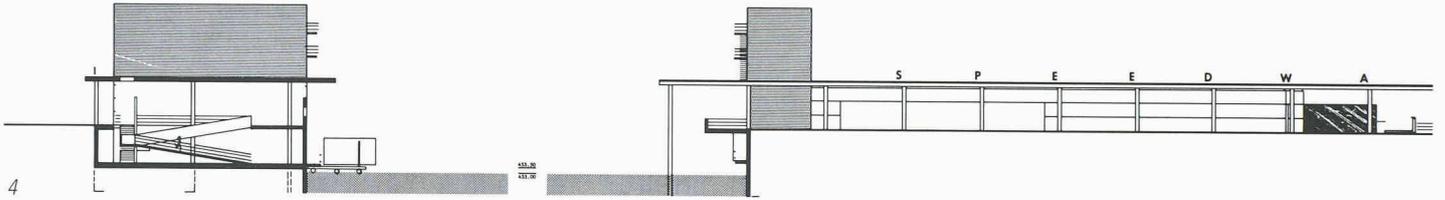
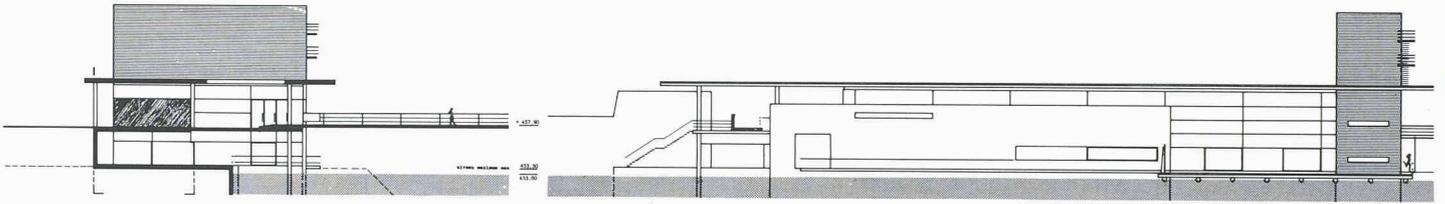
Alors que les débats se situent au niveau cosmétique, la plus grande part de ce qui est construit est géré par les seules forces technocratiques et économiques. Le fait que la discipline de l'architecture nie ce processus est incompréhensible et reste sans réponse.

En mettant en relation l'autoroute avec le territoire, l'architecture ne pourrait-elle pas - par l'insertion de l'artefact urbain - permettre au paysage d'être enfin idéalisé?

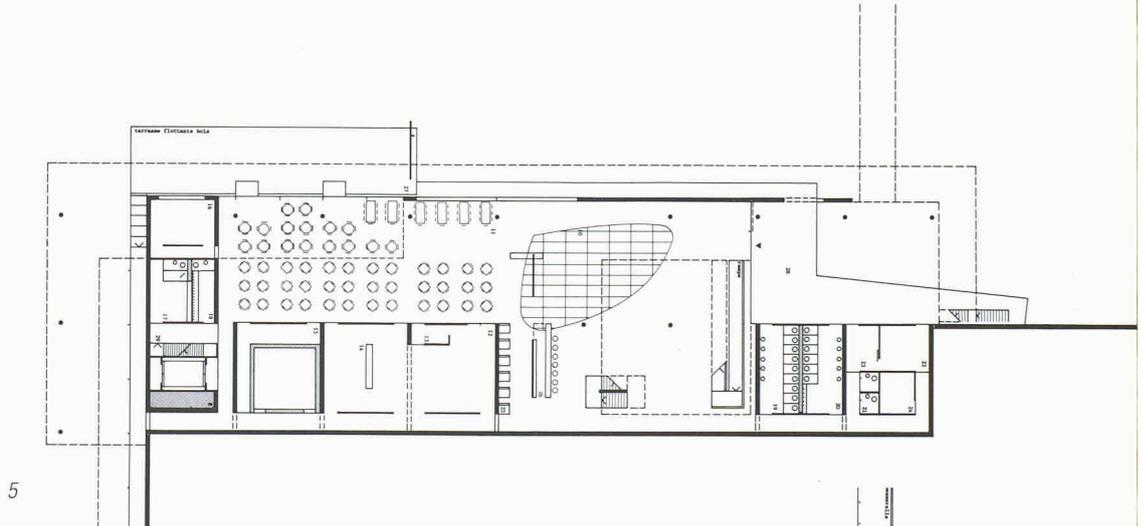
Projet pour un restoroute à Martigny

Le projet cherche d'abord à définir précisément un lieu, en implantant les bâtiments sur des points d'articulation du site, en structurant l'ensemble de la surface par les parkings et en introduisant un parcours. Ce parcours se poursuit dans le bâtiment qui se développe sur deux niveaux, articulés par un grand vide: le niveau supérieur, en relation avec l'autoroute et la vitesse, et le niveau inférieur qui s'éloigne de l'agitation en s'ouvrant sur le lac duquel l'on s'approche grâce à une terrasse flottante.

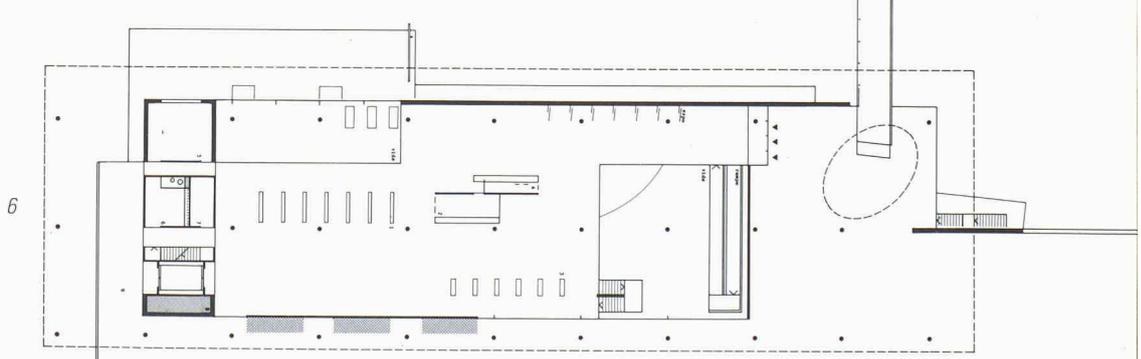




4



5



6

- 1 Perspective de l'entrée
- 2 Plans horizontaux/Plans verticaux
- 3 Projet de passage de l'autostrade au dessus d'un ruban d'immeubles-villas 1936, dessin à la plume, Le Corbusier
- 4 Façades et coupes
- 5 Niveau route
- 6 Niveau lac