

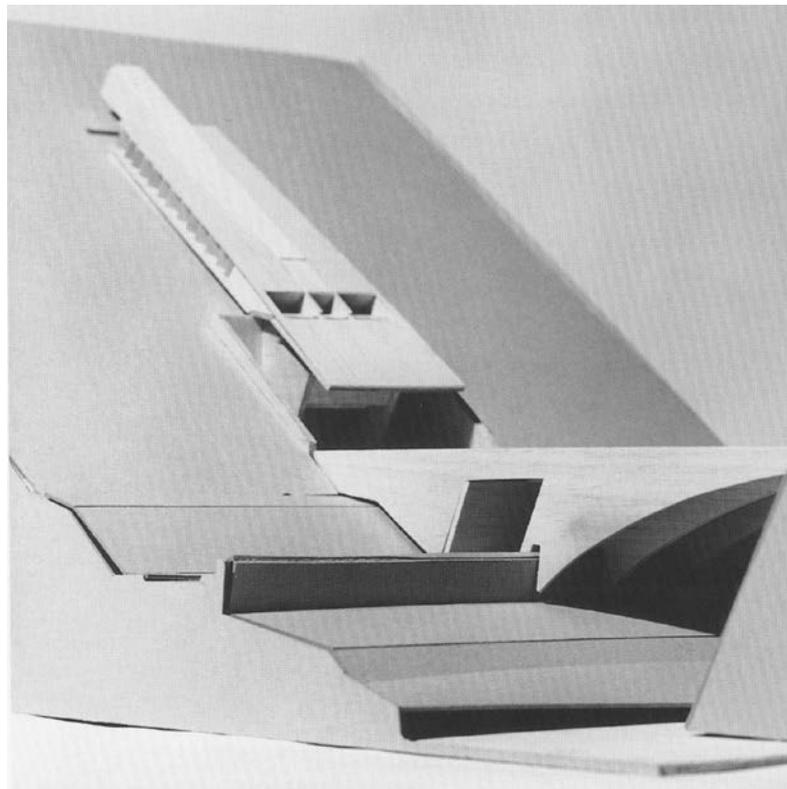
Architecture et paysage

Introduction

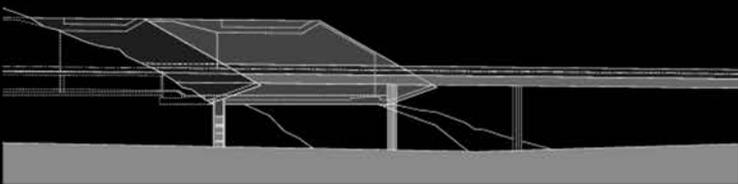
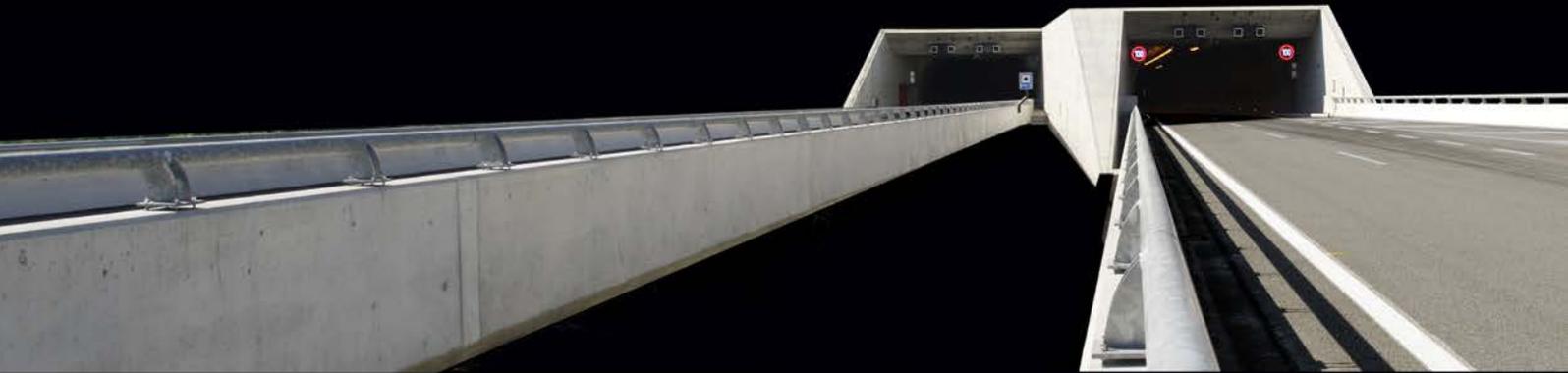
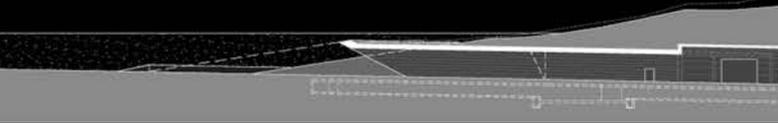
Une passion et un engagement sans faille ont été présents tout au long de ces presque trente ans de travail nécessaires à l'élaboration d'un ouvrage unique. La géographie plissée du Jura impliquera une succession rapprochée de tunnels et de viaducs, dessinant ainsi un paysage en soi. Jour après jour, j'aurai dessiné, cherché à réaliser et à concrétiser un ouvrage d'environ cinquante kilomètres de long.

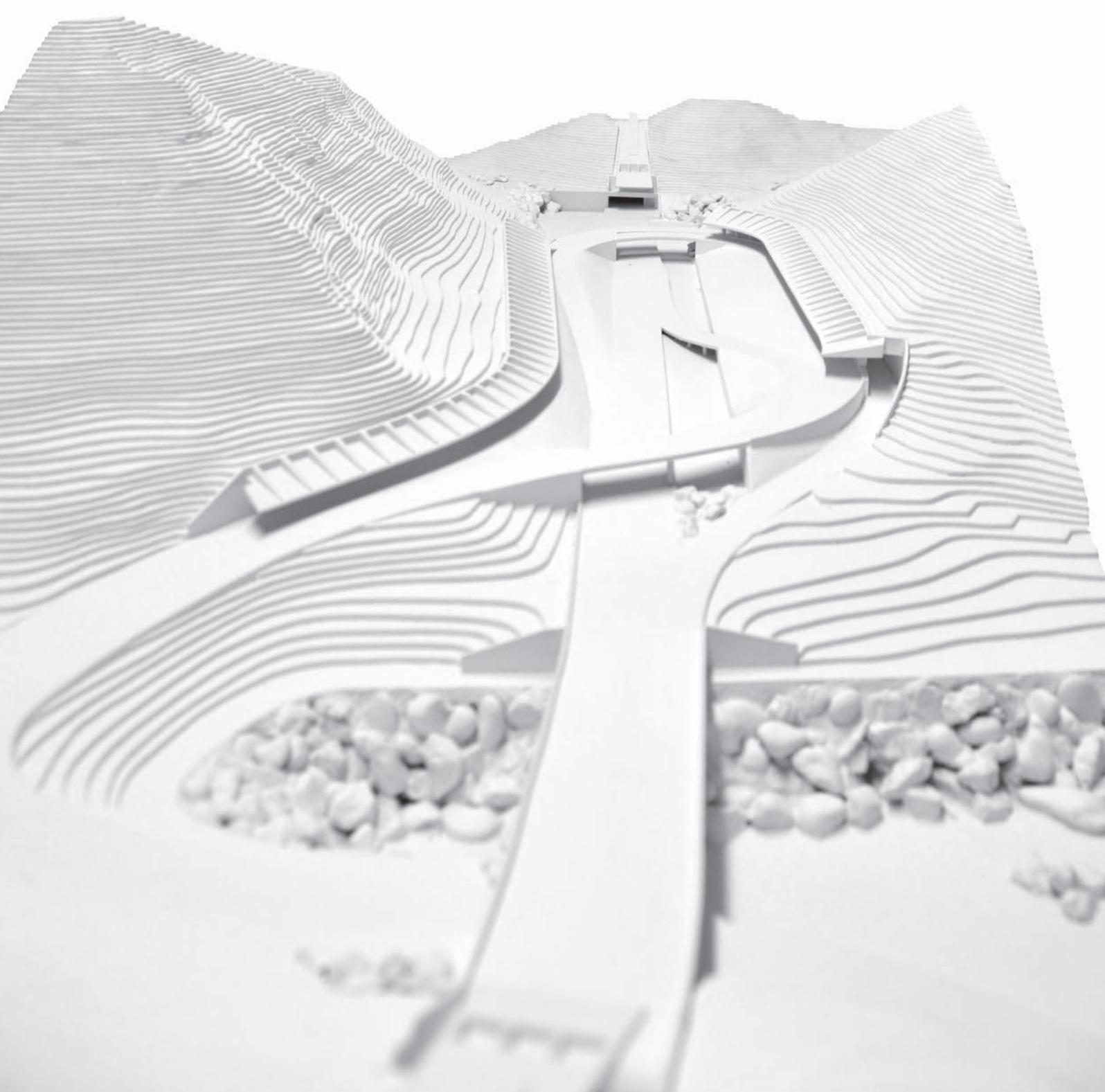
Un concours d'architecture est lancé en 1988 par la République et Canton du Jura. C'est un acte politique et engagé, suivant l'exemple du Canton du Tessin et de sa collaboration avec l'architecte Rino Tami pour les ouvrages d'art. Il s'agit de trouver une correspondance entre les ouvrages et le paysage d'une part, et une corrélation formelle entre les ouvrages eux-mêmes d'autre part.

Le jury prestigieux est présidé par B. Luscher, architecte cantonal du Jura. Il est composé des autorités cantonales et, comme membres professionnels, des architectes R. Tami, P. de Meuron (du bureau Herzog et de Meuron), R. Luscher, et de l'urbaniste P. Feddersen, ainsi que divers spécialistes. Au lendemain du jugement, la communauté de travail « la Transjurane » voit le jour sous le nom de Ruchat-Salvi et œuvrera pour la réalisation des ouvrages du Mont Terri, du Mont Russelin ainsi que la jonction des Gripons. Cette collaboration se termine en 1998, année à partir de laquelle les travaux ultérieurs seront projetés et suivis par mon bureau, Salvi architecture.



Maquette du concours Les Gripons, 1998



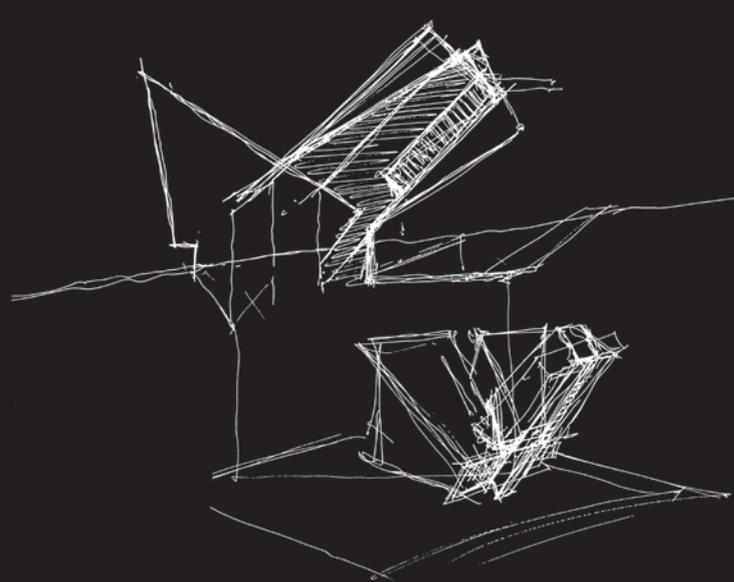


Maquette du concours Les Gripons, 1998

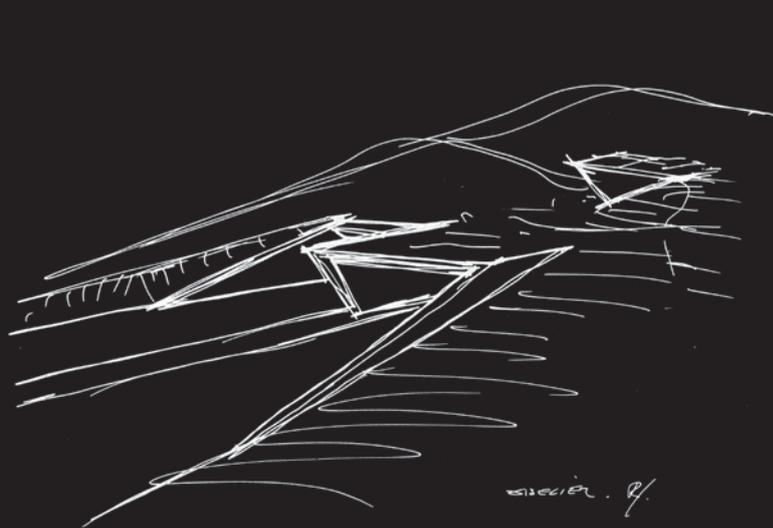
Maintes fois primée, aujourd'hui sa renommée va bien au-delà des frontières, pour s'ériger en une réalisation exemplaire, comme référence auprès d'autres pays, notamment la France, l'Espagne, l'Italie et l'Allemagne. Elle a aussi un impact auprès des écoles fédérales et recevra les distinctions suivantes : premier prix d'architecture suisse 1998 Hochparterre et 10vor10 (Ruchat et Salvi), premier prix au Best Architects en 2007, nomination à la distinction romande d'architecture en 2006, une

nomination au World Architecture Festival 2008 de Barcelone, prix international spécial du jury Dedalo Minosse a Vicenza 2017, ainsi qu'une exposition organisée par l'ETHZ en 2011.

Le mérite des nombreux ingénieurs impliqués dans sa construction est évident. L'apport architectural en aura augmenté la visibilité pour en faire une véritable vitrine d'un nouveau savoir-faire.



Esquisse centrale de ventilation, Boécourt/Cornol



Esquisse portail l'Oiselier

A16, démarche

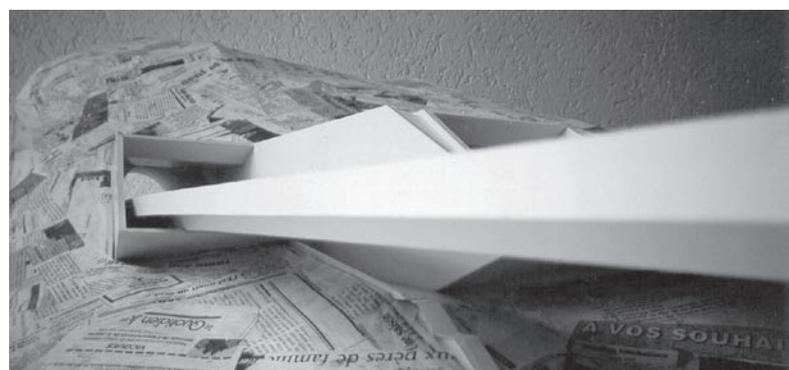
S'il existe une volonté précise de dialoguer avec le paysage, il ne s'agit pas de s'y fondre, mais de s'en démarquer, tout en s'y intégrant.

Dès le début, cette réflexion servira de fil conducteur à l'élaboration de l'ensemble des ouvrages d'art de l'A16. Pour ce faire, il s'agira de s'approprier la notion de « paysage », de réfléchir à la Transjurane comme une entité et non comme une addition d'événements construits, d'introduire la notion de vitesse qui la caractérise et de rechercher un vocabulaire spécifique, prouvant qu'elle n'est pas un « non-lieu » et que la récurrence des gestes aboutirait à une perception identitaire propre au territoire que l'on a parcouru.

Au lendemain du concours, un paragraphe de B. Luscher, architecte cantonal, a été publié dans le journal d'architecture *Faces* (N°11, printemps 1989), une interview prémonitoire : « On a surtout trouvé quelqu'un qui saurait approcher ce que l'on ne connaît pas aujourd'hui : c'est une fuite vers l'inconnu, avec le confort de se dire que l'architecture saura défendre son point de vue en face des ingénieurs. Sa force d'architecte lui permettra de résister, ou même d'attaquer ; de remettre en cause... Car il y aura des débats, qui seront souvent difficiles. ».

J'affronterai ces trente années en puisant dans des domaines séparés, opposés (le dessin, la géométrie, les matériaux utilisés, l'économie, la peinture, le cinéma, la littérature, etc.), mais capables de se compléter et de se ressourcer les uns les autres. Au début, il manque l'expérience, si nécessaire à la crédibilité ; à la fin, trop d'expérience tue l'imagination, l'audace de la pensée. Il s'agira pour moi d'associer la raison, l'ordre, la logique et la systématique, avec les mondes de l'irrationnel, de l'intuition, de l'insaisissable. Je n'ai donc pas mis en œuvre des solutions d'ingénieur de haute technicité, ni des solutions uniquement architecturales, on ne m'aurait pas laissé faire. J'ai établi une transversalité des sensibilités, des savoirs et des disciplines.

D'un constant questionnement entre le dessin des ouvrages d'art et le paysage naissent les diverses formes de l'A16. Il s'agit d'en jauger la masse construite, les épaisseurs des éléments constitutifs des portails, ponts, etc., à la recherche de la « forme juste », comme la nomme le Professeur Martin Steinmann. En tenant compte de l'impact des ouvrages, que l'on soit à l'intérieur ou à l'extérieur à l'autoroute, on obtient une situation où le paysage les met en valeur, et réciproquement.



Maquette d'étude portail du Voyeboeuf



3D portail Courrendlin



Portail du Mont-Russelin (Gripons)



Portail de l'Oiselier (Porrentruy-Ouest)



Sortie portail Montaigne

Recherche d'un vocabulaire

À l'intention initiale de créer un unique dessin par exemple, pour l'ensemble des centrales de ventilation et portails, s'est substituée une recherche de « formes » plus adaptées à chaque topographie différente, à chaque pente et dévers du tracé, à chaque angle d'attaque de la montagne, mais toutes reconnaissables comme faisant partie d'une seule entité.

Il est du reste intéressant de reconnaître que ce vocabulaire a évolué, pour se constituer en trois grandes phases, correspondant à environ trois décennies de travail.

- a) 1988 à 1998 : centrales et portails du Mont Terri et du Mont Russelin, ainsi que les Gripons comme point central. Dans ces cas, les ouvrages sont à angle droit de la montagne.
- b) 1998 à 2008 : les entrées/sorties des portails sont décalées l'une de l'autre, l'autoroute butte contre les versants, selon un angle oblique. Les portails sont plus volumétriques et essentiels. Leurs murs simultanément inclinés en avant et en arrière, dans des mesures variables, produisent une tension visuelle forte, tout en accompagnant l'entrée ou la sortie des véhicules. Forme simple qui répond à une multitude d'exigences : reprise de la morphologie du terrain, soutènements latéraux, progression de la pénétration de la sortie des véhicules, empêchements du reflux d'air vicié poussé par le tube de sortie, etc.
- c) 2008 à 2017 : portails de Courrendlin Sud et Nord, ainsi que le contournement de la route cantonale. L'expérience acquise tout au long des deux dernières décennies est concentrée dans ces derniers ouvrages. Le portail n'est plus en conflit avec le profil circulaire des tunnels, mais reprend la forme hexagonale de la tranchée couverte. S'en dégage une force supplémentaire, qui nécessitera aussi une mise en œuvre plus conséquente.

Cette recherche ne concernera pas uniquement les portails et les centrales. Y seront inclus les passages supérieurs et inférieurs, les raccords, les glissières aux ouvrages, le dessin détaillé et leur végétation, les parois anti-bruit, les passages à faune, etc. Le but étant de créer une parenté formelle, afin d'obtenir une image d'ensemble.



Portail de Choindez



Portail de Choindez



Portail de Courrendlin

Invention d'un paysage

La construction d'un paysage, ainsi que de son image, non seulement sont indissociables, mais elles sont de plus toutes deux intimement reliées à l'homme.

La notion de paysage est vue ici comme culturelle, et s'oppose à la notion d'environnement, où les éléments (air, eau, faune, etc.) sont essentiellement quantitatifs. Elle évolue dans le temps, dès qu'une civilisation l'a acquise. Dès lors, on peut parler de civilisations paysagères, comme la Chine par exemple, où on a conscience du paysage est peinture dès le X^e siècle. En Europe, la notion de paysage est relativement récente : elle date des premières ascensions de montagnes par les Anglais au XVIII^e siècle.

Ainsi, la Méditerranée, aujourd'hui perçue par nous tous comme une image cohérente, est, dans les faits, une véritable création de l'homme. Dans un premier temps, les oliviers, les vignes et le grain sont les seules plantes constituant le paysage « primitif » autochtone. Les orangers, les citronniers et les mandariniers seront apportés du Moyen-Orient. Les agaves, les aloès et les figuiers viendront d'Inde, les eucalyptus d'Amérique, les cyprès de Perse, les tomates du Pérou, le maïs du Mexique, et le pêcher de Chine.

Dans le Jura, les pâturages ne sont pas naturels : ils sont créés de toutes pièces par l'Homme dans le but de se nourrir et les murs en pierre sèche sont les témoins vivants de cette évolution. Si cette activité s'arrête, la forêt reprendra le dessus. Il en va de même pour les conifères, tous plantés pour leur croissance rapide (env. 12 m³/ha/an), afin d'en faire du bois de construction (charpente, plancher, etc.) ou de chauffe. Les menuisiers-paysans et leur outillage réduit en feront des meubles.

L'A16 s'inscrit donc dans un paysage totalement façonné par l'homme. L'autoroute est conçue consciemment, comme un apport au paysage, et non comme une nécessité, ou pire encore, comme une fatalité subie. Mais elle revendique au contraire une valeur paysagère ajoutée. Il ne s'agit donc pas de se fondre dans le paysage, mais de s'en démarquer, tout en s'y intégrant.

La topographie génère la disposition routière, offrant à l'automobiliste des points de vue inattendus ; elle offre une nouvelle perception du territoire à des échelles diverses, que l'on soit automobiliste ou promeneur. Ainsi, les portails et les centrales de ventilation seront conçus pour être perçus par les automobilistes à une certaine vitesse. Parfois, ces éléments sont invisibles hors de la route, ou au contraire ponctuent le paysage aussi pour le promeneur.

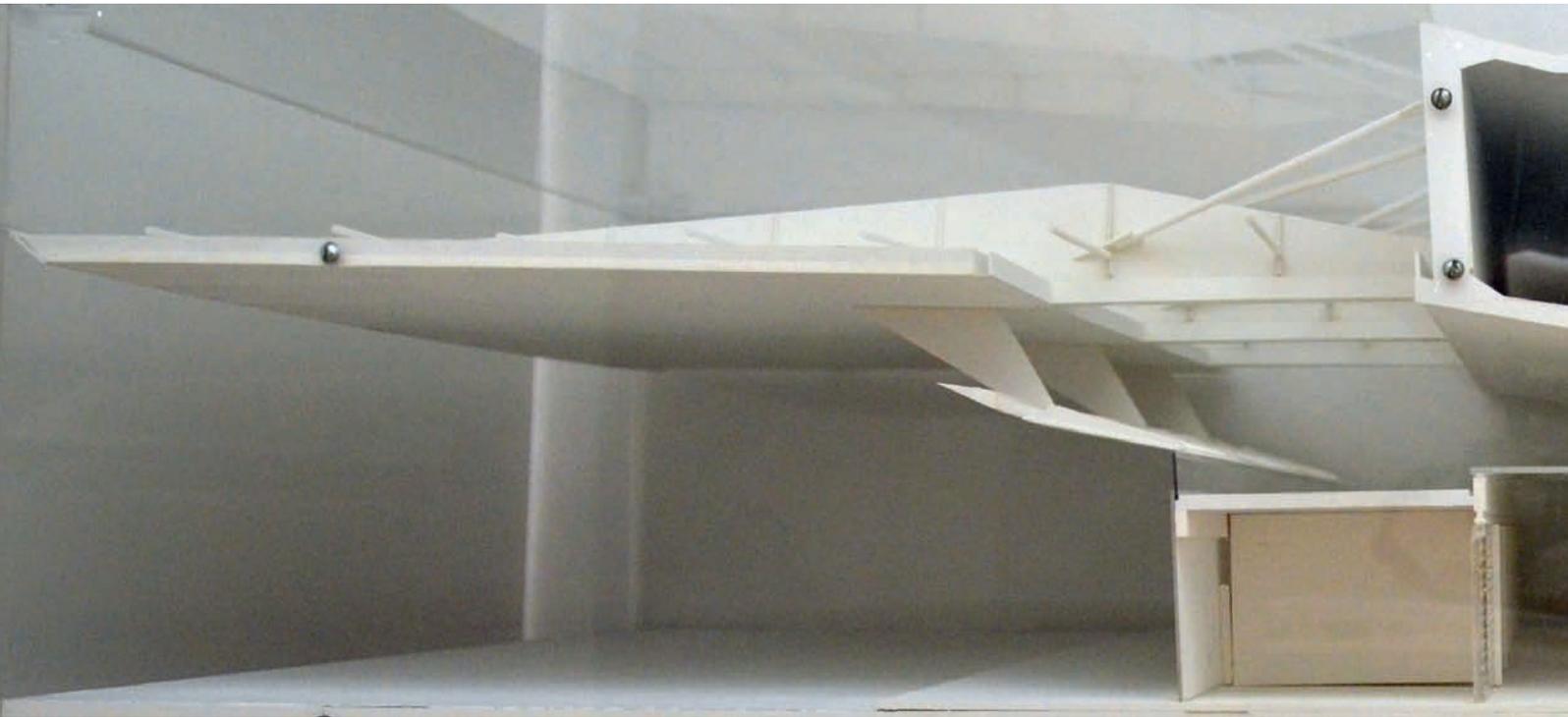
Constituée d'une succession d'événements, tels que portails, tunnels, centrales de ventilation, viaducs, ponts, murs, talus, glissières de sécurité, l'A16 devient à son tour paysage, donnant au Jura une nouvelle identité.



Portail de la Rasse

Les Gripons





Une autre façon de voir l'A16

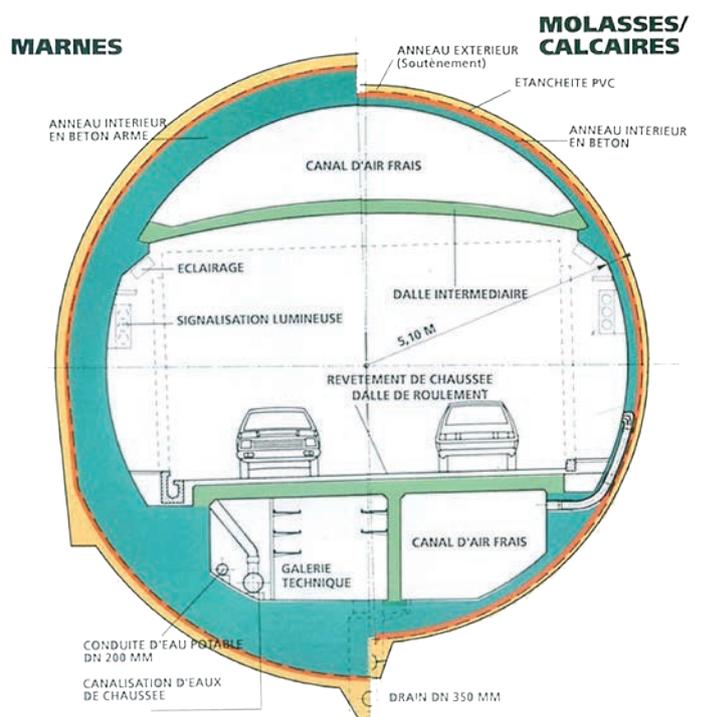
Plateforme douanière

La plateforme douanière faisait initialement partie du mandat. Dans un second temps, un concours sur invitation a été lancé pour sa réalisation, lors duquel mon projet n'a pas été retenu.

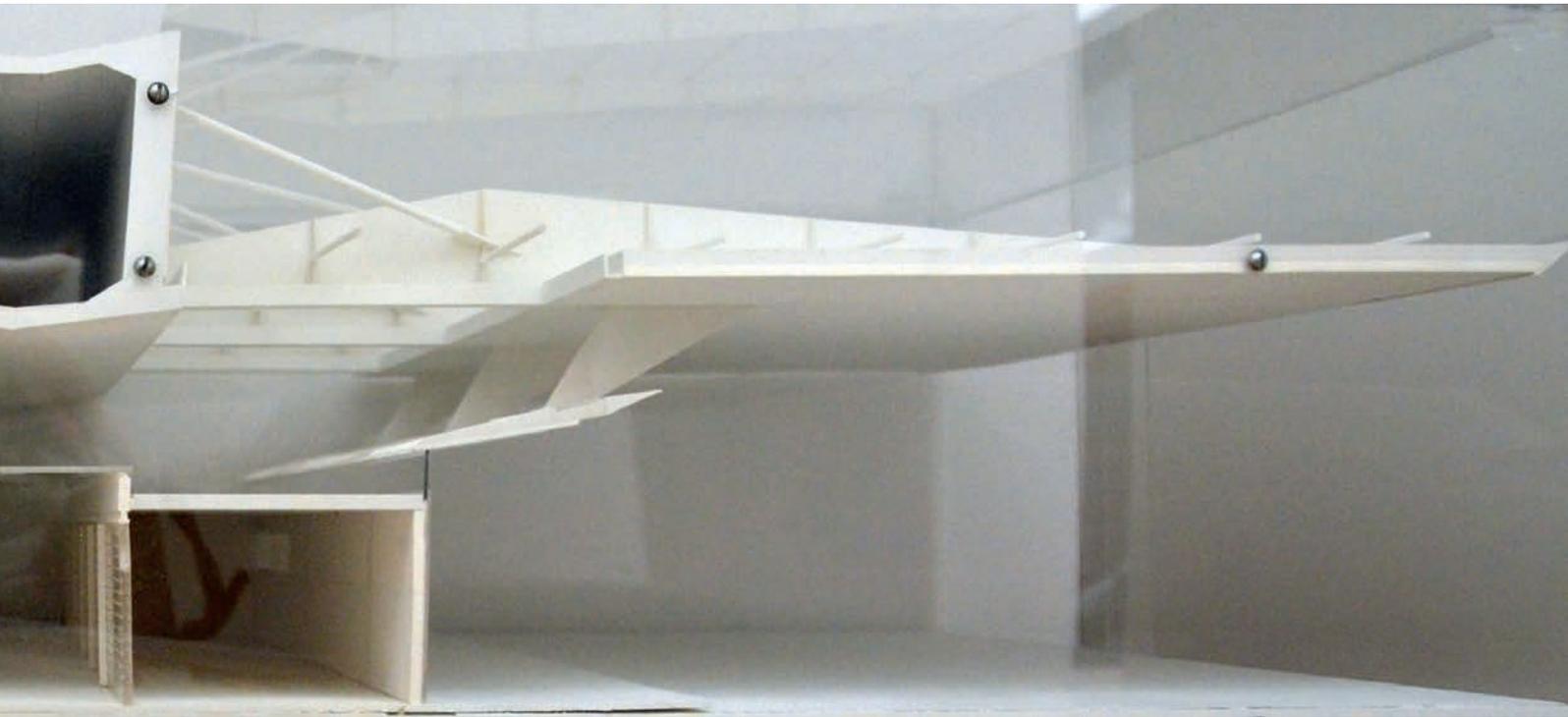
Le bâtiment de la plateforme douanière est pensé dans l'esprit des ouvrages d'art de l'A16 et aurait marqué l'entrée sur l'autoroute. Une poutre en béton soutenue par deux appuis sert de colonne vertébrale au complexe, distribue les fluides et soutient les avant-toits de chaque côté. Deux échelles y sont mises en valeur, celle des grands véhicules (camions, cars, etc.) et celle des voyageurs. La parfaite symétrie permet de concevoir des porte-à-faux conséquents (environ trente mètres!) et audacieux. De jour, la superposition des toitures laisse filtrer la lumière; la nuit, le bâtiment a l'air d'un grand vaisseau.

La montagne comme force vivante

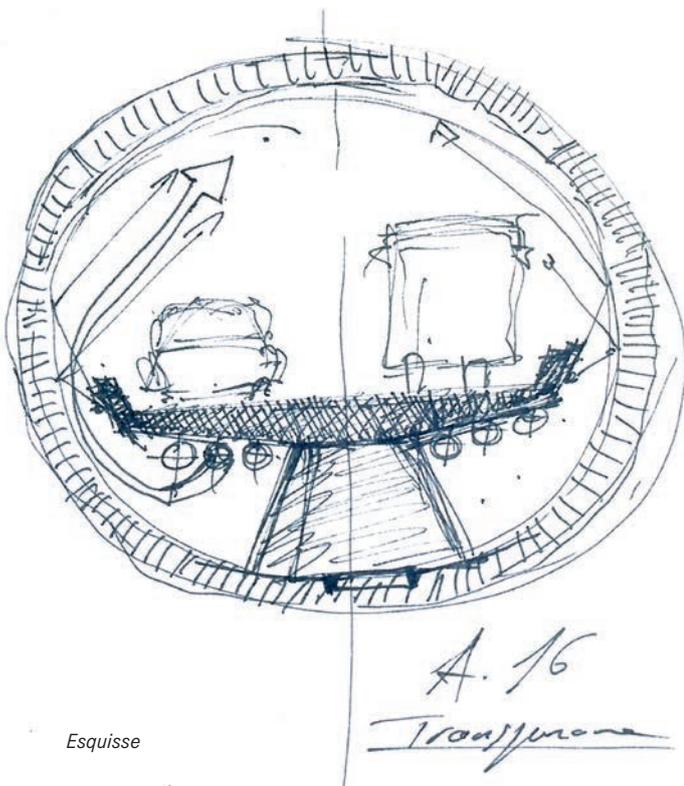
L'anneau qui compose les tunnels est d'apparence constante et lisse. Cependant, son épaisseur structurelle varie en fonction des couches géologiques qu'il traverse: fine dans les roches dures, ou très épaisse pour résister aux pressions des roches marneuses. Partant de cette donnée technique, j'ai imaginé un instant inverser la statique, afin que l'automobiliste puisse prendre conscience de la force de la montagne, des efforts qu'elle exerce sur l'anneau et qu'il ressente son poids. En fonction du rétrécissement ou de l'écartement de l'anneau, une radiographie de la roche qu'il traverse lui apparaîtrait. La chaussée, quant à elle, aurait été rectiligne et indépendante; l'éclairage indirect aurait suggéré celui d'un provisoire de chantier.



Schéma



Maquette plateforme douanière



Esquisse



Eclairage provisoire de chantier dans un tunnel



Boécourt, photomontage

Incertitudes comme richesse

« Face aux incertitudes,
la seule issue possible est la poésie. »

Edgar Morin

Incertitudes... elles auront été nombreuses, mais aussi nécessaires pour se reposer les questions fondamentales et de remettre en cause en permanence les acquis. La technicité n'aura pas été la seule composante. La réflexion autour de ces ouvrages a été enrichie par les émotions glanées au cours du temps, sans émotions il n'y a pas de création possible.

Mise en garde

L'autoroute a un double rôle, d'un côté de permettre un déplacement rapide au travers de son territoire le long de son axe de développement, et de l'autre de créer des opportunités d'aménagements latéraux (constructions industrielles, commerciales, etc.), au risque de la disqualifier.

Dans un premier temps, une réflexion au niveau de l'aménagement du territoire cantonal serait nécessaire pour en préserver l'effort d'intégration mis en place. La végétation peut aussi être un instrument de réflexion précieux. Par exemple, il serait judicieux d'implanter des parkings arborisés aux abords immédiats de l'autoroute, pour créer une zone de transition

entre celle-ci et les usines, diminuant ainsi leur impact, et laissant à l'A16 sa fluidité paysagère, si difficilement acquise. Il s'agit d'éviter que les abords immédiats de l'autoroute ne deviennent un vaste dépôt industriel et commercial comme sur le photomontage ci-contre.

Remerciements

Je remercie de la confiance témoignée tout au long de ces années, les responsables de section MM. Pascal Mertenat, Alain Waldmeyer et Thierry Beuchat, MM. Bernard Mertenat et Aurelio Mutoni ingénieurs, ainsi que tous les bureaux d'ingénieurs et consortiums impliqués. Merci aux entreprises de construction, aux contremaîtres et aux ouvriers, pour leur savoir-faire et pour leur engagement.

Merci à tous les collaborateurs successifs de mon bureau pour leur implication.

Photographes : Yves André, Michel Bonvin et Thomas Jantscher

Renato Salvi

Dipl. arch. EPFZ-FAS/SIA