

L'architecte de la Transjurane

« On ne se rend pas compte de tout ce qui est publié sur la Transjurane en Europe »

La Transjurane, dans le canton du Jura, est une réalisation particulière sur un point: c'est une autoroute qui a bénéficié de l'apport d'un architecte. En Suisse, il n'y a eu qu'un seul autre tronçon autoroutier dans ce cas, au Tessin. La Transjurane fait figure d'exemple en Europe.

Pour Renato Salvi, c'est l'œuvre de sa vie : 30 ans de travaux commencés alors qu'il avait 31 ans. Il a pu suivre tout le chantier, et cela confère aux ouvrages d'art de l'A16 dans le Jura une belle unité.

Un principe a guidé Renato Salvi dans son travail : l'intégration de l'autoroute dans le paysage.
Interview.

Le Quotidien Jurassien. – Il n'y a pas beaucoup d'autoroutes en Suisse dont les ouvrages d'art ont été confiés à un architecte pour leur donner un aspect particulier.

Renato Salvi. – Oui, il n'y a eu que l'exemple de Rino Tami au Tessin pour l'autoroute du Gothard dans les années 70. Normalement, l'architecte n'est pas impliqué dans leur conception. Ce qui caractérise l'autoroute du Jura, c'est la succession des nombreux ouvrages d'art de manière si rapprochée qu'ils finissent par générer une nouvelle identité paysagère. J'ai vécu les trente ans de sa réalisation, de sa conception au chantier et cela donne une unité. Ce mot est très important : 50 km d'autoroute qui deviennent une œuvre totale. Ce n'est pas juste l'addition d'objets, de portails, de viaducs ou de passages supérieurs, c'est un tout.

– Comment avez-vous été engagé ?

– Berry Luescher, architecte cantonal à l'époque, avait voulu un concours pour donner une nouvelle vision à cette autoroute future dans le nouveau canton. C'était une démarche exceptionnelle. J'ai gagné ce concours ouvert à l'échelle nationale avec Flora Ruchat, notre collaboration se limitera aux dix premières années de 1988 à 1998. Il fallait travailler sur une des centrales techniques des Gripons à Saint-Ursanne. Ce qui a fait la différence, c'est que j'ai redessiné tout le site des Gripons, y compris les galeries, les passages supérieurs, les murs de soutènement, et les deux centrales qui se faisaient face. Dans le jury, il y avait notamment Rino Tami, président, les architectes Herzog et de Meuron, Rodolphe Luescher, Pierre Feddersen.

– Comment fait-on pour intégrer une autoroute dans le paysage ? Un principe a-t-il guidé votre travail ?

– C'est le thème le plus passionnant. Comment fait-on ? Il y a là une différence entre l'architecte et l'ingénieur. L'architecte part du contexte, du lieu. Si je construis un édifice, il faut qu'on ait l'impression qu'il a toujours été là quand il est terminé. Cette intégration au lieu est primordiale. L'ingénieur, lui, a une tâche technique, arrête un portail à un kilomètre préalablement défini établit le pourcentage d'une pente et découpe les fins et débuts de tunnels en biais comme il est habituel de le faire.

Le Jura, possède un paysage historique habité par l'homme de tout temps. Il y a toujours eu une transformation du paysage. Ses murs en pierre sèche, ses sapins, ne sont pas autochtones, ce paysage a été créé de toute pièce selon les nécessités. Pour moi, le défi, était que l'autoroute devienne un nouveau paysage en soi, au même titre qu'il y a eu changement du paysage pour les animaux ou le bois de chauffe.

Ensuite, il y a la notion de vitesse. Comment traverse-t-on un paysage ? Dans les années vingt, on allait à pas d'homme, de cheval ou à vélo. On avait une notion du paysage différente. Avec l'avènement de l'autoroute, de la vitesse, on perçoit le paysage comme un cinéaste, avec des tranches de paysage qui s'inscrivent dans un laps de temps donné.

Comment vais-je m'insérer dans ce paysage ? L'autoroute reste une nécessité et une blessure dans le paysage. Comment vais-je diminuer cette violence, intégrer ces ouvrages de transition que sont les portails entre les tunnels et l'extérieur ? Quelle est la lecture de ce paysage quand je suis à l'intérieur ou à l'extérieur de l'autoroute ? J'ai deux paysages, deux lectures, celle de l'automobiliste et celle du marcheur. Si vous observez certains portails, en dehors de l'autoroute, vous n'allez pas les voir. D'autres éléments sont visibles, les centrales de ventilation par exemple.

Les ouvrages d'art scandent le paysage. Pour certains portails, vous avez par exemple un grand mur latéral qui retient la montagne et un autre pan de mur qui s'incline en arrière pour s'ouvrir sur le paysage dès que vous sortez, pour le magnifier en quelque sorte. Tous les ouvrages d'art sont profondément reliés au paysage. Ainsi par exemple le portail de l'Oiselier à Porrentruy est positionné au mètre près faisant corps avec la topographie dans laquelle il s'insère.

Il y a un terme de Jean Nouvel que j'aime particulièrement : il faut architecturer.

On peut architecturer le paysage, cela n'a rien à voir avec construire le paysage. Architecturer, c'est se mettre en adéquation avec le paysage, le lieu, lui donner un sens. On peut être d'accord ou pas avec une réalisation ou l'autre mais dans tous les cas, chacune a été longuement réfléchie.

. Il y a le paysage réel, dans lequel j'ai travaillé, et un paysage fictif que je me suis construit par la littérature, par la peinture, par la sculpture, qui ont nourri cette notion du paysage. Je suis extrêmement curieux, tout m'intéresse, y compris les poètes jurassiens. Pour moi, il y a un vrai amour du paysage, c'était important qu'on ne dénature pas un paysage donné et magnifique.

– Qu'est-ce qui caractérise les ouvrages que vous avez dessinés ?

– L'échelle de ces ouvrages pour commencer. Une échelle en relation avec le ruban autoroutier. Si vous observez les portails, leurs entrées et leurs sorties sont toujours liées. Cela leur donne une force singulière. Ils suivent la ligne d'horizon comme une référence visuelle récurrente, qui va toujours trancher avec les courbes d'une colline ou d'un bocage à leur arrière. C'est un travail par contraste. Ils cherchent, en une image facilement identifiable, de faire face à toutes les exigences, et contingences techniques et de sécurité multiples sans démultiplier les réponses.

– De quel ouvrage d'art êtes-vous le plus fier ?

– Il n'y en a pas. C'est comme quand on crée une famille, les enfants sont tous beaux.

– À votre avis, y a-t-il eu des ratées sur la Transjurane ?

– A Bassecourt, il y a ces grands murs de soutènement aux colonnes brutes. Il y aurait eu plein de possibilités pour réduire leur taille ou du moins en diminuer leur impact. Les habillages prévus n'ont pas été exécutés. En dernier ressort j'ai aussi étudié une végétalisation de ces murs, cela n'a pas été fait. Oui dans ce cas j'ai des regrets. Ils sont comme des corps étrangers, on peut peut-être encore le demander ?

– Le plus compliqué pour vous ?

– Pour moi tout était compliqué. Même le plus petit des ouvrages. Il fallait chaque fois réfléchir à comment l’insérer dans l’image globale, répondre à la topographie, à la topologie, à son environnement immédiat.

– L’esthétique était-elle votre principal intérêt ?

– Non. On essaie toujours de m’enfermer dans ce mot. Je ne me suis pas battu pour des solutions esthétiques mais pour une réflexion de fond sur l’impact qu’a une autoroute dans le paysage La Transjurane, c’est la plus grande intervention de main d’homme dans le paysage de nos temps. C’est une œuvre de par sa dimension de par la multitude de ressources qu’elle a nécessité, l’œuvre de ma vie par excellence. L’autoroute A16 est devenue une référence au niveau européen, on ne se rend pas compte de tout ce qui est publié sur la Transjurane en Europe.

– Votre souci pour l’avenir ?

– pendant trente ans j’ai cherché une adéquation entre ces ouvrages et le paysage. Il va y avoir un nouveau défi : protéger ce qui a été fait. Si on construit le long de l’autoroute, on devrait créer une zone de transition entre les halles industrielles et les abords de l’autoroute, par des parkings végétalisés par exemple. Nous avons la chance d’avoir un paysage magnifique avec une autoroute de qualité, on a le devoir d’en prendre conscience et de la préserver juridiquement ou par des plans d’aménagement et d’urbanisme

Propos recueillis

Par GEORGES MAILLARD