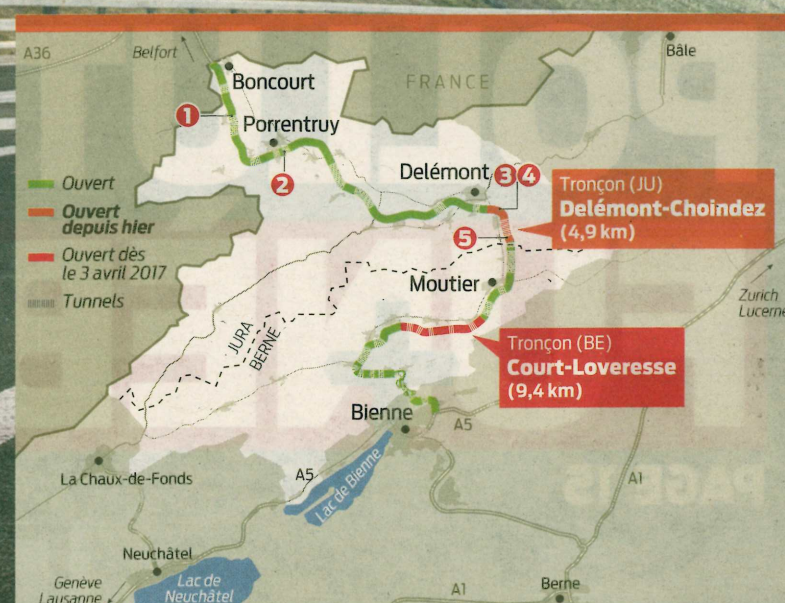


«C'EST BEAU, UNE AUTOROUTE!»

TRANSJURANE Les autorités ont inauguré hier l'A16, achevée sur sol jurassien. L'architecte sédunois qui a dessiné tous les portails était bien sûr de la fête.

Architecte municipal à Sion (VS), Renato Salvi n'aurait raté pour rien au monde l'inauguration, hier, du dernier tronçon jurassien entre Delémont et la frontière avec le canton de Berne de la Transjurane (A16). Et pour cause: l'autoroute porte sa signature puisqu'il avait remporté la mise au concours alors qu'il était âgé de 30 ans. Comme il

en a... 60 aujourd'hui, on comprend que la Transjurane est l'œuvre de toute une vie. Et pourtant: «La voiture n'est pas mon dada», rigole-t-il. «Quand même, il est beau, ce portail», >>



SATISFACTION Pour Renato Salvi (ici, devant l'un des portails qu'il a dessinés près de Courrendlin), l'A16 c'est l'œuvre de toute une vie.

83 millions

Le coût moyen de la Transjurane sur le sol jurassien, dont le premier tronçon a été inauguré en 2005 et le dernier en 2016.

>> a murmuré l'architecte tandis que les nombreux invités se pressaient autour de la conseillère fédérale Doris Leuthard. Son travail de longue haleine a consisté à réaliser les transitions entre les éléments: glissières de sécurité, murs de protection et, pour l'essentiel, portails. En intervenant sur l'esthétique de l'ensemble, Renato Salvi a donné un style et une âme à l'A16, de Choindéz à Boncourt. Après l'inauguration du dernier tronçon, les automobilistes peuvent désormais s'en rendre compte sur la totalité du parcours jurassien. Ces 4,9 kilomètres raccourcissent le temps du trajet de Court (BE) à Boncourt (JU), qui passe de 51 à 39 minutes.

Le principe de la construction d'une route nationale de Boncourt à la Roche Saint-Jean, à la frontière bernoise, avait été accepté par les Jurassiens en votation populaire le 7 mars 1982. Et le premier coup de pioche avait été donné à Saint-Ursanne le 23 septembre 1987. Pour les autorités jurassiennes, l'achè-

vement de la Transjurane est un désenclavement censé intensifier le développement du canton. Et le rail suivra la route, puisque hier la cheffe du Département fédéral des transports a aussi assisté à la signature d'une convention réglant l'exploitation ferroviaire de la ligne française Delle-Belfort qui fera de Porrentruy la ville suisse la plus proche de Paris.

Relief tourmenté

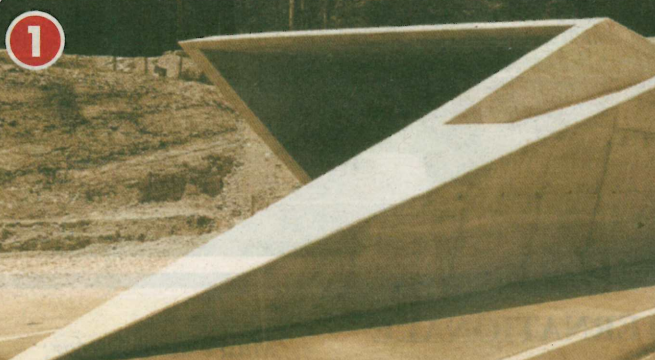
La Transjurane aura coûté la bagatelle de plus de 6,5 milliards de francs. Un montant astronomique qui se justifie par le fait que l'ouvrage se faufile dans un relief tourmenté qui a exigé la construction de nombreux tunnels, galeries et autres viaducs. Certains percements ont par ailleurs été confrontés à une géologie délicate et instable. «Le coût des portails équivaut à 1% du prix d'un tunnel», précise l'architecte sédunois.

«Si une autoroute est un mal nécessaire, autant la faire belle», ajoute-t-il, en rappelant que les ingénieurs se contentent d'une coupe diagonale aux deux extrémités d'un tunnel. Mais 30 ans, c'est long: «Je n'en ferai pas d'autre...» sourit un Renato Salvi comblé.

● VINCENT DONZÉ

vincent.donze@lematin.ch

L'ARCHITECTE RENATO SALVI COMMENTE LES OUVRAGES RÉALISÉS PENDANT 30 ANS



«Comme une arrière-cour»

«Le problème, ici à Bure, c'est qu'une implantation industrielle avec une usine de biogaz proche de l'autoroute a effacé tout le travail d'intégration. Une autoroute est rarement considérée comme un élément constitutif du paysage, mais bien comme une arrière-cour, si bien que ses abords sont vite construits.»



«Ils sont plus volumétriques»

«Les ouvrages réalisés en 30 ans se divisent en trois catégories. Réalisés entre 1998 et 2008, ceux à l'ouest de Porrentruy se distinguent par leur masse importante. Ils sont plus volumétriques que les portails les plus récents, ce qui témoigne de l'évolution du vocabulaire architectural. Les premiers ouvrages étaient constitués d'un ensemble de plaques.»



«Incroyablement puissant»

«Dans les derniers ouvrages qui bénéficient de l'expérience acquise, il y a plus de force et davantage d'assurance, déjà au stade du dessin. Réaliser un portail permet d'inventer un langage incroyablement puissant, bien plus que dans une villa ou un hôpital, qui ont leurs références. Pour une autoroute, le champ est libre.»



«Une forme hexagonale»

«Un tunnel est toujours en tube pour supporter la tension exercée autant par le haut que par le bas: la pression globale se répartit sur un cercle sans le déformer. Mais dans une tranchée couverte recouverte d'une faible couche de terre, comme ici à Courrendlin, on peut opter pour une forme hexagonale.»



«L'ouvrage reste discret»

«Dessiner un portail permet d'exprimer un langage incroyablement puissant. A Choindéz, les grandes lignes tendues révèlent par contraste un paysage tout en douceur, avec des champs magnifiques recouverts de givre... Avec du rond sur du rond: tout est mou! Mais vu par les promeneurs, l'ouvrage reste discret.»