

Zeitschrift: Défis / proJURA
Herausgeber: proJURA
Band: 5 (2007)
Heft: 16: La Transjurane

Artikel: Ouvrages d'art : une tâche gigantesque et exigeante
Autor: Salvi, Renato
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-824021>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Ouvrages d'art :

une tâche gigantesque et exigeante

L'A16 est pour moi un grand livre ouvert, une histoire étrange et fascinante commencée il y a environ 18 ans et toujours en devenir.

Il ne s'agissait pas seulement de construire une autoroute fonctionnelle, mais de créer une route à grande vitesse s'intégrant au paysage par la force de son esthétique propre, une esthétique qui fasse écho à la beauté du paysage jurassien.

Je me souviens que j'avais réalisé le projet du concours, déjà avec cette intention, sur un bord de table, avec un té, un crayon et une équerre ! Cela paraît assez incroyable aujourd'hui.

La tâche est gigantesque et exigeante ; aujourd'hui, rétrospectivement, c'est en partie grâce à une ingénuité folle que la part utopique du projet de l'autoroute a été réalisée. L'ingénieur s'attendait simplement à ce que j'ajoute quelques couleurs, que j'étudie particulièrement une balustrade, bref, très peu de choses. Mais ce n'était pas du tout ce que je voulais ! Je tenais vraiment à étudier la question des ouvrages d'art sous un nouvel aspect. J'avais simplement besoin de temps pour approfondir le sujet et pousser mes recherches à la hauteur de la dimension du projet. La lenteur de la gestation du projet s'explique notamment parce qu'il fallait commencer par inventer un vocabulaire architectural qui permette d'exprimer la vitesse. Ce vocabulaire devra ensuite s'adapter à différents types d'ouvrages : portails, centrales de ventilation ou d'extraction, ponts, culées, talus, bref, il fallait ensuite trouver un langage susceptible de donner une unité à l'ensemble de ces ouvrages d'art. Un travail de titan d'autant plus important qu'il allait poser les bases de plusieurs chantiers d'autoroute.

Du naturel au construit

Il s'agissait aussi de trouver une unique réponse à plusieurs problèmes par un seul objet. Ainsi un portail n'est pas qu'un élément d'entrée au tunnel mais tient compte de sa transition entre l'intérieur et l'extérieur, retient la poussée des terres latérales, intègre le phénomène de la poussée de l'air vicié, répond aux normes de sécurité notamment en cas d'incendie etc... La forme doit être la plus sereine possible pour que l'automobiliste l'assimile rapidement.

Autre élément important : le paysage. Avec l'autoroute, le paysage naturel devient paysage construit. Il s'agissait donc de contenir intelligemment les conséquences dévastatrices de la construction d'une autoroute sur le paysage, de construire un paysage sans lui nuire, de faire de l'autoroute un ensemble d'ouvrages facilement identifiables et porteurs d'identité visuelle sur l'ensemble du tracé. L'A16 ne sera pas un non-lieu, anonyme, coupée de son milieu, de son arrière-pays.

Corrections optiques

L'attention se porte rapidement sur le problème de l'échelle des ouvrages : les portails font 5 - 6 m de hauteur sur 50 - 60 m de longueur, les centrales de ventilation vont à 15 - 20 m, les cheminées d'évacuation de l'air vicié à 30 - 40 m. Il ne faut pas avoir peur de dessiner « grand », sans quoi les ouvrages deviennent insignifiants et il n'y a plus d'échange avec le paysage. Il s'agit de se référer à trois niveaux d'échelle différents : mise à l'échelle des ouvrages par rapport au paysage sur l'axe autoroutier, mise à l'échelle des ouvrages par rapport à la perception intérieure et extérieure de l'autoroute et mise à l'échelle des ouvrages





Par

Renato Salvi

arch. EPFZ FAS SIA



en intervenant sur le profil en travers, qui permet de prendre conscience de la largeur globale de la route.

Véritable objet contemporain

La réflexion sur le problème de l'échelle mène à une autre découverte intéressante en matière de corrections optiques. On est de nouveau en pleine recherche au niveau de la forme et de la reconnaissance visuelle d'un objet, perçu ici à grande vitesse par l'automobiliste. Vu l'ampleur des ouvrages d'art, des corrections optiques étaient indispensables. Voici un exemple: le dessin en V des toitures des centrales aux Gripons, près de St-Ursanne, s'oppose à l'effet de perspective; de plus, leurs porte-à-faux ont été conçus pour lutter contre leur raccourcissement optique dû à leur inclinaison dans la pente du terrain.

Si la conception des ouvrages d'art est une part importante de la réflexion, la prise en compte des blessures infligées

au paysage par la mise en œuvre des ouvrages a été intégrée dès le départ à la réflexion. Il s'agissait de recoudre le paysage autour des ouvrages. Leurs positionnements ont donc été calculés avec beaucoup de soin dans le but de reconstituer la morphologie du terrain d'origine dans lequel ils s'insèrent.

Une attention toute particulière a été aussi dévolue à tous les éléments dits secondaires qui longent ou ponctuent l'autoroute. Ainsi les raccords entre le terrain et les passages supérieurs ont été étudiés, de même que les perrés, les emplacements SOS, les barrières amovibles, la forme des trottoirs, la fin des murs de retenue, la butte antibruit, la pente des talus dans les jonctions, etc... Tous ces éléments construisent l'autoroute, ils en font partie intégrante.

Travail de pionnier

Au fil du temps, les nouveaux tronçons construits mettent en valeur les ouvrages déjà réalisés et la Transjurane s'impose petit à petit comme un véritable

objet contemporain apportant au paysage une valeur esthétique et une identité intrinsèque. Une œuvre de longue haleine, et qui dévoilera sa pleine originalité lorsque la végétation aura repris ses droits aux abords de l'autoroute, effaçant les traces des chantiers.

Si l'autoroute du Jura est un travail de pionnier en la matière, il s'agit toutefois d'en reconnaître sa qualité afin de mettre en place une réflexion cohérente au niveau du territoire. En effet, l'histoire montre que les zones industrielles s'agglutinent le long des rubans autoroutiers modifiant profondément le rapport paysage / autoroute. Si systématiquement des containers métalliques seront construits près des portails et centrales, comme prévu à Boécourt et Cornol, il ne restera rien de ce long travail et de cette magnifique opportunité d'insérer une autoroute dans un paysage extraordinaire qui est le nôtre.

