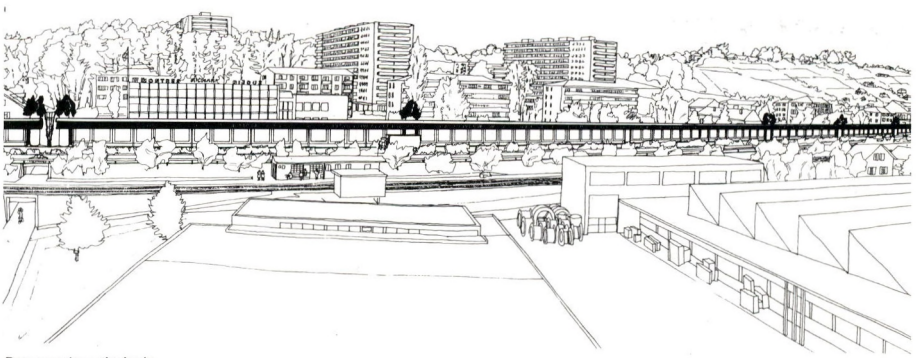
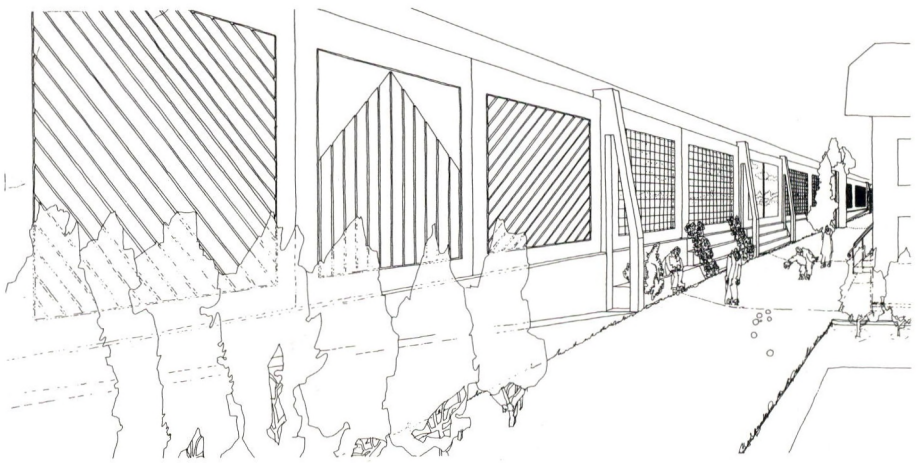
# Ouvrage de protection antibruit Autoroute N1 1110 Morges / VD

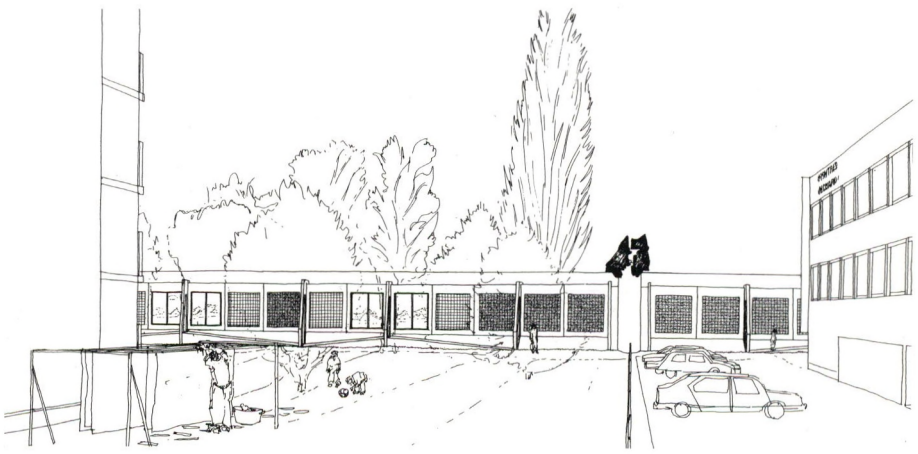
# Lärmschutzmassnahmen an der Autobahn N1 1110 Morges / VD

| | |
|---|---|
| *Architectes Architekten* | Yves Golay EPFL<br>Anthoni Kemeny EPFL<br>Christian Leibbrandt EPFL<br>Olivier Estoppey, sculpteur<br>Av. de Beaulieu 1<br>1004 Lausanne<br>Tél. 021 / 24 67 01 |
| *Ingénieurs civils Bauingenieure* | Chevalier, Frochot, Troger SA<br>Morges |
| *Concours d'idées* | 1981 |
| *Etude de réalisation* | 1981-1982 |



Perspective générale

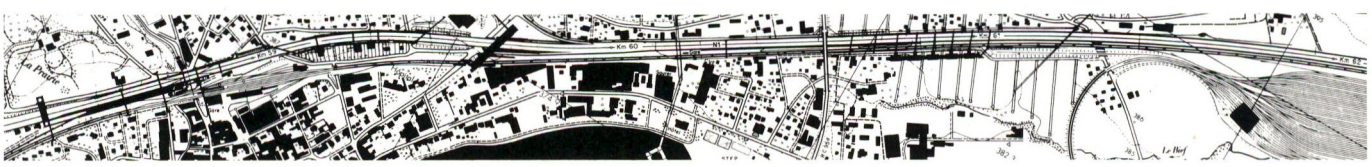


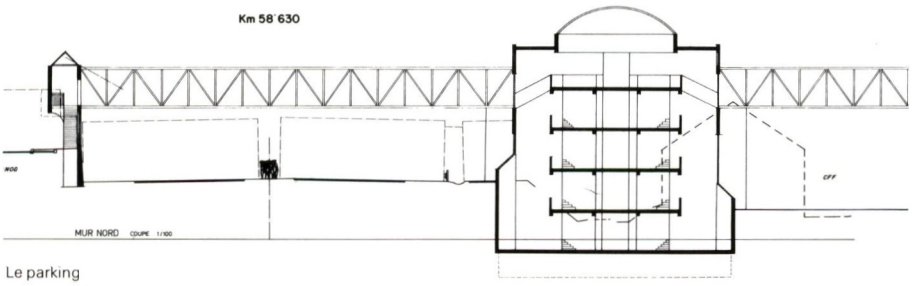


**Objectifs du concours / Wettbewerbsziele**

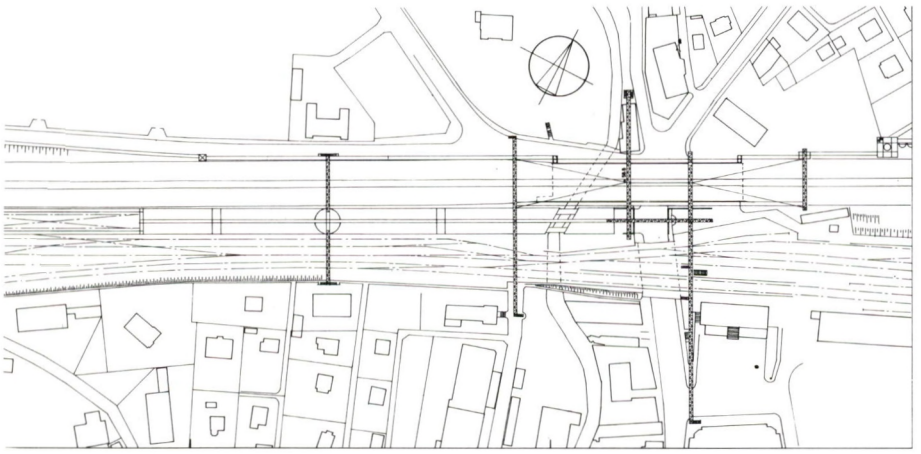
En février 1981, le Département des travaux publics du canton de Vaud organise un concours d'idées pour l'étude d'ouvrages de protection antibruit dans l'agglomération morgienne. Le but du concours est « d'obtenir des solutions nouvelles répondant aux objectifs de protection antibruit et d'intégration au site ». Les ouvrages proposés peuvent avoir « d'autres fonctions relatives à l'aménagement et à l'animation des espaces extérieurs et à des constructions existantes et à venir ».

*Im Februar 1981 organisiert das Baudepartement des Kantons Waadt einen Ideenwettbewerb für Lärmschutzmassnahmen in der Agglomeration von Morges. Ziel des Wettbewerbs ist es, « neue Lösungen zu erhalten, die den Anforderungen an den Lärmschutz und an die Integration in die Umgebung gerecht werden ». Die vorgeschlagenen Massnahmen können « auch andere Funktionen im Zusammenhang mit der Gestaltung und Belebung von Aussenräumen sowie mit bestehenden und zukünftigen Bauten » beinhalten.*

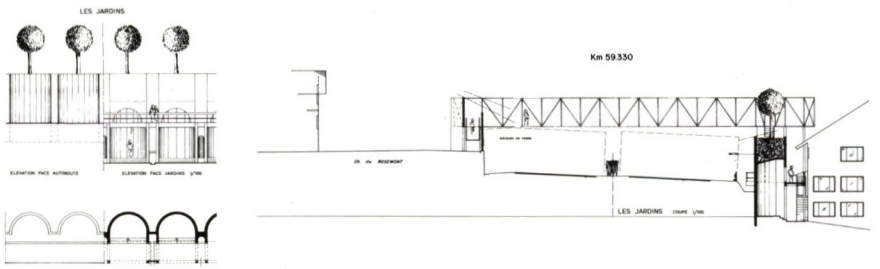




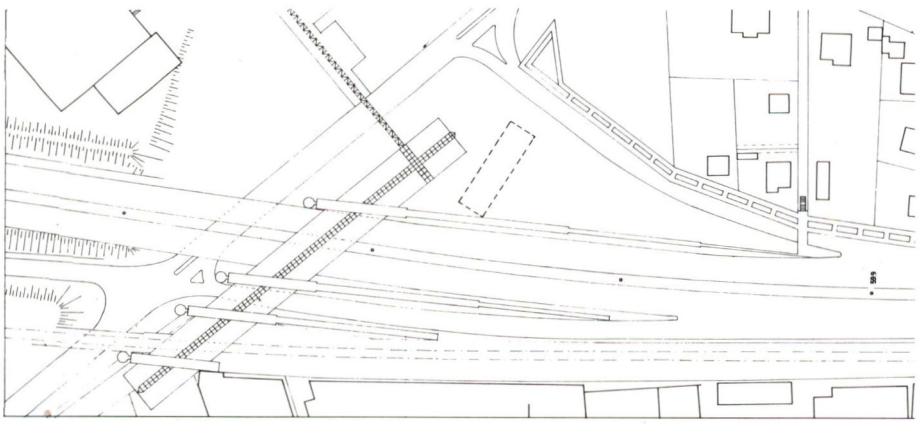

Le parking



La gare




Les jardins



La porte

## Démarche / Vorgehen

Par ce concours, les auteurs ont voulu concrétiser, en un travail commun, un échange d'idées entre architectes et sculpteur et matérialiser une réflexion sur le rôle de l'art dans l'architecture.

Au départ de l'étude, ils ont effectué une lecture critique du territoire traversé par l'autoroute: l'agglomération morgienne.

Cette lecture a débouché sur un diagnostic des conséquences du passage, sur de nombreux kilomètres, de l'autoroute et la voie CFF juxtaposées.

L'élément principal qui en résulte est la coupure Nord/Sud. Cette dichotomie s'exprime par le manque de liaisons fonctionnelles entre le Nord et le Sud et par le manque de communications entre les quartiers nord et la zone riveraine au lac. L'autoroute joue le rôle de limite entre les tissus urbains à caractères très différents.

D'autre part, il apparaît que certains lieux manquent d'éléments caractéristiques, de définition physique ou de structuration.

La traversée d'une ville par une autoroute pose le problème de la juxtaposition des échelles architecturales (agglomération – ville – quartier – bâti) et d'autre part celle de deux perceptions: le piéton et l'automobiliste.

Les auteurs estiment qu'en aucun cas la réponse à un problème d'une telle complexité peut être une solution unique et indifférente, malgré la tentation d'unification que l'on peut ressentir face à cette diversité.

Une solution unique ne serait que contraignante et monotone.

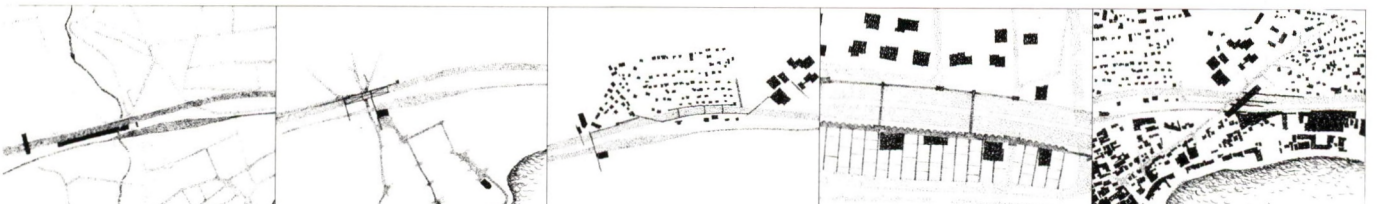
Les objectifs ont été définis par les considérations qui précèdent.

a) *Echelle de l'agglomération*
Relier l'automobiliste au territoire qu'il traverse: la forme révèle les lieux importants du territoire. L'intervention technique devient prétexte à la création de lieux signifiants.

b) *Echelle de la ville et du quartier*
Le marquage des lieux urbains, symboliques ou fonctionnels (portes, espaces collectifs), qui se greffent à un réseau de parcours piétonniers reliant les quartiers.

c) *Echelle de l'habitation*
Protéger le riverain de l'autoroute des nuisances de la voiture, lui offrir des espaces appropriables adjacents à l'autoroute qui induisent un nouveau rapport riverain/ouvrage de protection (l'acceptation la plus courante de ces ouvrages étant le «mur», aves ses connotations négatives).

La lecture du territoire traversé a permis de définir 10 zones caractérisées par des éléments forts auxquelles répondent des interventions précises.



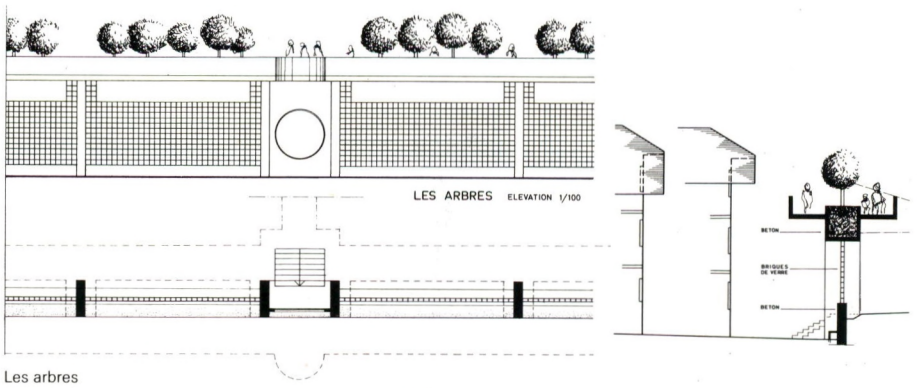
*Bei diesem Wettbewerb wollten die Autoren in gemeinsamer Arbeit den Gedankenaustausch zwischen Architekten und Bildhauer konkretisieren und Überlegungen zur Rolle der Kunst in der Architektur materialisieren.*

*Am Anfang ihrer Studie haben sie das von der Autobahn durchquerte Gebiet kritisch untersucht: die Agglomeration von Morges.*

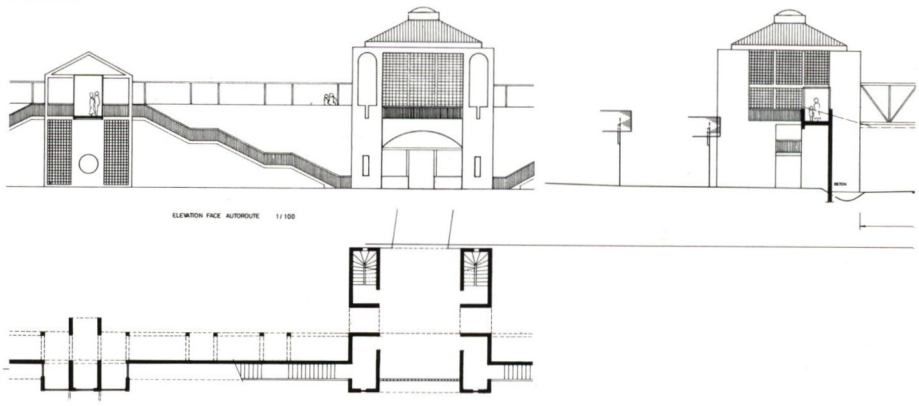
*Diese Untersuchung führte zu einer Bestandsaufnahme über die Auswirkungen der über viele Kilometer nebeneinander verlaufenden Trassees von Autobahn und SBB.*

*Das Hauptresultat ist dabei die Nord-Süd-Teilung. Diese Zweiteilung drückt sich im Mangel an funktionalen Beziehungen zwischen Nord und Süd sowie im Fehlen von Verbindungen zwischen den Quartieren im Norden und der Seeuferzone aus. Die Autobahn spielt die Rolle der Trennlinie zwischen den sehr verschiedenartigen städtischen Geweben.*

*Andererseits zeigte es sich, dass gewisse Orte charakteristischer Elemente entbehrten bzw. zu wenig physisch definiert oder strukturiert waren.*




Les arbres

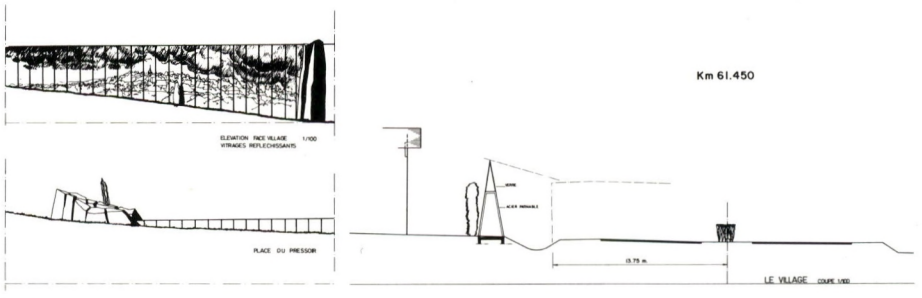



Le réseau

## Conclusion / Schlussfolgerung

Le traitement d'un problème technique devient prétexte à une intervention à l'échelle du territoire et permet d'affirmer la position d'architectes face à un problème souvent délaissé en faveur des techniciens.

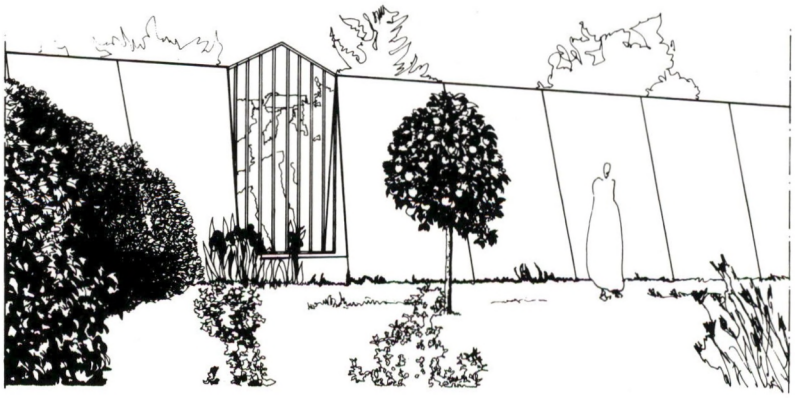
L'exploration de la notion du mur – de la distinction de ses deux faces, de son évidement au double mur, pour aboutir à un espace fermé – a été le moyen de composition mis en œuvre pour la création d'objets signifiants en rapport avec le territoire. Le travail pluridisciplinaire a permis d'enrichir la réflexion et d'intégrer des sensibilités et des visions nouvelles dans l'analyse urbaine.



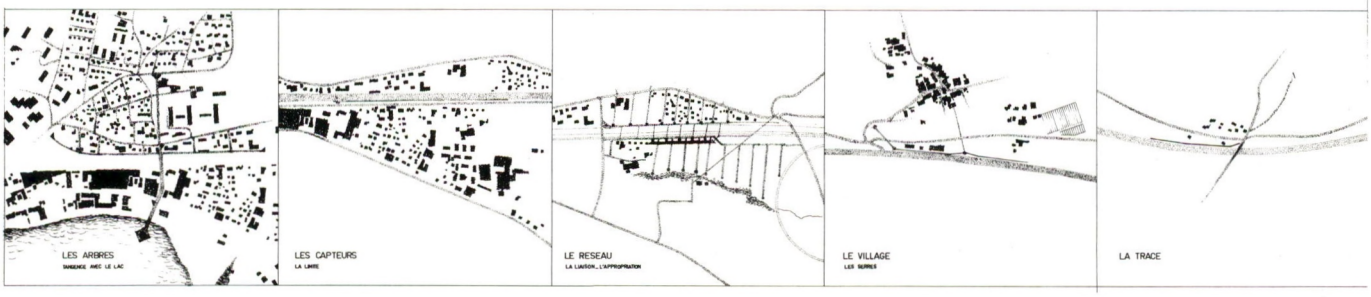

Le village

*Die Behandlung eines technischen Problems wird Grund für eine Intervention im Massstab des Geländes und ermöglicht es, die Position der Architekten gegenüber einem oft den Technikern überlassenen Problem zu bekräftigen.*

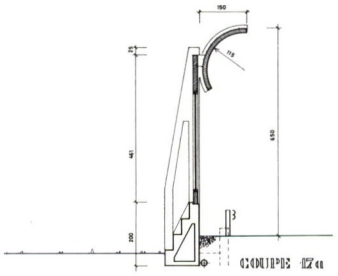
*Die Untersuchung des Begriffs der Mauer – der Unterscheidung ihrer beiden Seiten, ihrer Aushöhlung zur Doppelmauer bis hin zur Bildung eines geschlossenen Raumes – war das Gestaltungsmittel für die Schaffung von bedeutsamen Objekten in Beziehung mit dem Gelände. Die interdisziplinäre Arbeit hat es ermöglicht, die Gedanken zu bereichern sowie neue Sensibilitäten und Sehweisen in die städtebauliche Analyse einfliessen zu lassen.*

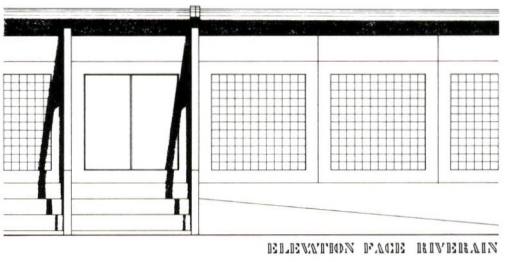


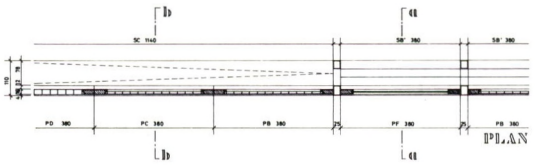
La trace

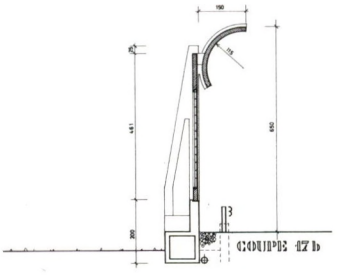


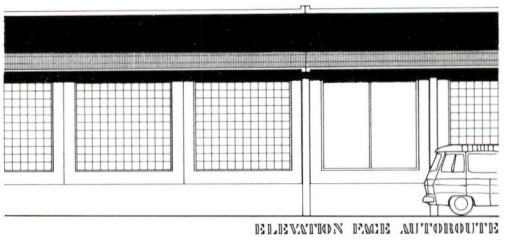
**Etude de réalisation / Ausführungsplanung**




**Extrait de la lettre ouverte à la Municipalité de Morges /**
**Auszug aus dem offenen Brief an die Behörde von Morges**

Où sont les bonnes résolutions de concours d'architecture? Morges aurait pu se doter d'ouvrages répondant aux exigences techniques, offrant en outre des images nouvelles et une possibilité d'appropriation du mur par les riverains.

En oubliant les objectifs du concours, la Commission consultative ne favorise que l'implantation d'ouvrages comparables à ce qui existe déjà en Suisse alémanique.

Pour nous, ce qui précède est presque déjà un cas d'école: un projet qui portait en lui des promesses (avec la volonté du Bureau de construction des autoroutes d'innover et de créer des solutions nouvelles pour les ouvrages antibruit) se heurte finalement à une politique conservatrice et craintive pour aboutir à une proposition appauvrie.

**Note des auteurs / Anmerkung der Autoren**

Après le concours, le Bureau de construction des autoroutes mandate 4 lauréats afin d'étudier la réalisation des ouvrages sur 4 secteurs, soit: plans détaillés, étude technique et devis précis.

**Projet / Projekt**

Une première confrontation avec les exigences du maître de l'ouvrage nous pousse à réduire l'ampleur de l'ouvrage. La notion de promenade suspendue n'est pas jugée réaliste (sur le plan du voisinage et du financement).

Cependant, les aspects symboliques ainsi que la stratégie développée sont pris en compte pour l'étude de la réalisation. Les objectifs développés lors du concours restent inchangés.

Notre projet ainsi que deux autres études sont présentés à la commune, aux habitants et riverains en septembre 1982.

En février 1983, des gabarits grandeur nature de deux projets sont mis en place, à la demande de la commune.

En septembre 1983, se basant sur le préavis de la commission ad hoc, la Municipalité informe le Bureau de construction des autoroutes qu'elle ne souhaite sur son territoire qu'un seul type d'ouvrage (type Schaad, architecte bernois, 3e prix) et que la diversité est à éviter.

*Im Februar 1983 wurden auf Verlangen der Gemeinde die Baugespanne für zwei Projekte erstellt.*

*Aufgrund des vorgängigen Gutachtens der ad hoc gebildeten Kommission teilt die Behörde im September 1983 dem «Bureau de construction des autoroutes» mit, dass sie auf ihrem Gebiet nur einen einzigen Typ wünsche (Typ Schaad, Berner Architekt, 3. Preis) und die Verschiedenartigkeit zu vermeiden sei.*

**Bibliographie**

as Architecture Suisse
N° 66 Février 1985

VERLAG — ÉDITIONS ANTHONY KRAFFT