

ANDRÉ SCHULH - OUVRAGES D'ART

Photographies de Valérie Jouve, Textes de Thierry Durousseau, publié aux Éditions Générales, 1998.

« A 100 km/h, conducteurs et passagers ne perçoivent clairement que les objets situés à 35 m en avant d'eux-mêmes »
Kevin Lynch, *The view of the road*, 1964.

Dans cette sorte d'exterritorialité qu'établissent les autoroutes, le regard qui effleure à peine l'entour est à considérer dans l'instant, au sens de la modernité baudelairienne. Photographies, dessins et textes qui suivent cherchent à sortir de cet *infravisible* la dignité des ouvrages de la plus ancienne autoroute de Marseille.

Deux questions se posent ici : celle de l'ouvrage d'art comme constitutif, totalement ou partiellement, de l'autoroute déjà séparée en tracé et dépendances, et celle, de l'auteur, introuvable par nature dans un corps si hiérarchisé, ce qui nous amène à (ré-) *attribuer*, comme en histoire de l'art, des ouvrages à André Schulh, ingénieur dirigeant le service des Ponts et Chaussées du département des Bouches du Rhône sous le Ministère des Travaux Publics du Transport et du Tourisme.

Le patronyme vaut pour la personne, mais aussi comme dans l'appellation de "l'École de Bourbaki" pour une forme de production collective. L'intitulé *André Schulh ouvrages d'art*, indique le versant fragmentaire de notre approche, provisoire aussi, au profit d'une remise en jeu dans le domaine visible d'objets et d'auteurs peut-être pour simplement ouvrir quelques espaces d'attention au long de ces rubans de bitume qui nous ramènent à Marseille.

HOMO VIATOR

« Une automobile rugissante est plus belle que la Victoire de Samothrace » - Marinetti, *Manifeste futuriste*, 1909.

L'univers médiéval, qui a formé nos villes d'Europe et imaginé le chevalier errant, avait aussi, de proche en proche, fait de la route un itinéraire, un monde habité. L'arborescence des voies convergeait insensiblement vers Saint Jacques de Compostelle ; de là, le plus sûr moyen de rejoindre les cités du ciel restait encore la voie lactée.

Nos trajets, nos voies matérielles, nos réseaux encombrés tant célestes que terrestres, sont aujourd'hui les espaces de la surmodernité. Marc Augé les donne comme autant de *non lieux*, à savoir : non identitaires, non relationnels et non historiques.

L'apesanteur de nos parcours est avérée, mais peut-on percevoir autrement cette manière d'atterrissage sur Marseille, cette constante perte d'altitude, jusqu'au zéro de la mer par les banlieues de maisonnettes, les cités de la colline à l'horizon des tours. Franchir la cluse bastidaire des Aygalades, il y a peu encore, fragment d'ancienne Arcadie avec chèvres et portiques. Plonger dans les allées de l'interconnexion, intervalle métropolitain de Marseille. Rive Est, rive Ouest, les cités, le port ; le paysage d'entropie marque l'accélération du collage des lieux et la coïncidence des flux, on pense au périphérique et à ses bordures télescopant les terrains de sport. Au sortir de cette futaie métallique, tonnelle tendue de traits indicateurs, on passe Plombières. Là, l'espace s'ouvre en découverte sur la rectitude

d'un urbanisme triomphant, affranchi du sol où ne porte que l'ombre stérile défaisant l'habitable au-dessous d'un paysage critique.

Pour Paul Zumthor, « *Notre voyage tend à éliminer le temps au profit d'un espace de plus en plus abstrait (à mesure qu'on s'approche de ce terme). Du même coup s'effacent le sujet, l'objet, reste le trajet pur et simple* ». Sur l'autoroute qui vous descend à Marseille, le trajet lui-même se dissout dans la trajectoire.

Marseille 1951 : Le Corbusier réalise la Cité Radieuse, André Arbus aménage le paquebot Provence et le phare du Planier.

A fréquenter ces itinéraires, ces allées venues aux confins de la ville on y a pourtant trouvé quelques permanences, de l'ordre des lieux - *vernaculaires* - et des sites propres - *véhiculaires*. A peine visible, une certaine fébrilité cantonnaire s'y tient, vigilant entretien qui nous évite le pire et de temps à autre interrompt cet accès à la ville.

Peu d'attention est accordée à cette relative stabilité des infrastructures territoriales et l'archéologie urbaine indique souvent que les traces les plus complexes de la ville tiennent à leur perdurance et leur à enchevêtrement.

Et si elles ne sont plus les portails des cités closes, les entrées de ville demeurent des seuils emblématiques et pérennes : le *Pont Transbordeur*, porte de la mer, un des berceaux de l'imaginaire moderne marseillais, en reste un des principaux exemples.

L'essentiel des récits de touristes évoque cette entrée dans Marseille par le Nord, en contre-jour, par ce qui fut longtemps le Grand Chemin d'Aix. C'est ce parcours que va emprunter en 1951 la première *Autoroute* de la ville ; son père André Schulh imaginait des voitures dévalant à 90 km à l'heure le « relief implacable de la région marseillaise. »

LA NATURE DE L'AUTOROUTE

« *Le retour au style naturel est confirmé par les études prudentes des philanthropes, des médecins et des hommes de sciences.* » - Frédéric Low Olmsted, 1868.

Aux origines de l'autoroute on rencontre le paysagiste Frédéric Low Olmsted et le Park Way espace viaire entre route et rue, modèle paysagé lui même inspiré de la tradition des Post Roads de la Nouvelle Angleterre. Le Park Way on l'a tous aperçu dans les décors des films muets américains. Cet espace sans alignement, bordé de pavillons assez épars, où le chemin piéton, un peu distant, remplace les trottoirs, le tout couvert par une végétation légère, pratiquement continue qui unifie des constructions diverses : l'agglomération nord-américaine y évacue les références la ville historique européenne. C'est en 1870 que Frédéric Low Olmsted, plus connu comme auteur du Central Park de New York, crée le *Jamaïcan Park Way de Boston*. Contemporain d'A. Alphand et d'E. André, Olmsted invente l'idée d'un espace naturaliste, structurant de la croissance des villes, que J.C.N. Forestier développera dans les années 20 comme élément de cohérence et de permanence dans la composition urbaine : l'espace vert urbain était né dont on sait la fortune postérieure.

Vers 1923 le Bronx River Park Way, site propre réservé aux automobiles, forme l'archétype moderne qui va faire école dans diverses parties d'Europe, où son interprétation va largement varier. Aussi peut-on en avoir plusieurs témoignages tel celui de Jules Romains de retour des Etats Unis : « *Quel respect, quel sens de la beauté naturelle suppose un travail tel que celui là ! Pas un panneau réclame, pas une seule de ces ignobles petites constructions qu'on nous présente chez nous comme la rançon du progrès... Pas une souillure.* » in *Après le Subway, le Parkway*, 1941.

« Le pont de l'Autostrade est pris dans le réseau des communications lointaines, de celles qui calculent et qui doivent être plus rapide que possible. » - Martin Heidegger.

Pour certains, comme Jacques Greber qui établit en 1931 un plan d'urbanisme pour Marseille, l'autoroute et ses allées plantées fournissent un modèle de *trame verte* conçue pour recomposer ou atténuer l'envahissement progressif du territoire par l'urbanisation. On est bien dans le même état d'esprit avec le projet Prost-Dautry pour les Autoroutes Radiales de Paris, dont « *la largeur d'emprise permettait de planter des bouquets de verdure destinés à masquer certaines parties défectueuses de la banlieue.* » in *L'Illustration*, 1935.

Le Corbusier, qui voit dans l'automobile « la manifestation magnifique et puissante de l'esprit du XX^e siècle » ridiculiser ces paysages d'un autre temps et séparera l'idée d'une *coulée verte* de celle des autoroutes qu'il ira même jusqu'à poser sur le toit du *Plan Obus* pour Alger, en référence au *Lingotto* de Turin dont il reste quelque chose sur le toit-terrasse de la Cité Radieuse de Marseille.

Dès 1924, l'Italie construit l'Autostrade Milan-Varèse et en 1933, c'est l'Autobahn Heidelberg - Manheim. Le Reich aura le réseau le plus avancé d'Europe, de quoi réunir la totalité de l'empire. Les constructions participent de l'oeuvre d'art totale, et de *l'inquiétante étrangeté* des productions de l'époque Nazi. Les nouvelles autoroutes sont supportées par des arches à l'antique, carcasses en béton revêtues de travertin. D'aspect sombres et sévères, les ouvrages impériaux signés G. Fritz ou P. Bonatz, devaient être construits en fonction de l'aspect éternel qu'ils présenteraient au long des ères fascistes jusqu'à leur achèvement comme ruines. On n'a plus affaire à une nature paysagée, mais à une nature révélée par l'affirmation construite et dominante de l'esprit *National-Local (Heimatkunst)*.

« *La ville de Marseille nous a promis pour cela l'aide précieuse de son Service des Plantations qui a déjà donné tant de preuves de son expérience et de son bon goût.* » - André Schulh, 1950.

De fait, c'est bien l'autoroute *asphalte-béton* qui va l'emporter après guerre aux Etats-Unis, où les autostrades, tracées sur des sites choisis, vont avoir leur figure de référence : le trèfle qui n'a de végétal que le nom. « *La beauté fonctionnelle du schéma n'est sensible que vue d'avion, donc non perceptible aux usagers de la route.* » in *Technique et Architecture*, Décembre 1941.

Cette figure deviendra le symbole de la productivité américaine répandue par le Plan Marshall à travers l'Europe libérée. 1950 voit évoluer la politique de la production automobile vers la voiture individuelle pour accéder au niveau de vie américain, c'est aussi l'époque où la conduite automobile cesse d'être en France une activité de loisir réservée à une élite. Mais ici la culture demeure. Dans les mêmes échéances que l'autoroute de l'Ouest à Paris, l'autoroute Nord de Marseille va se faire sur un modèle paysagé ancien mais efficace : celui du Touring Club et du régionalisme provençal.

Avant guerre le *Touring Club* avait créé la Corniche de l'Estérel dans le goût pittoresque du loisir : la voiture, alors vecteur de découverte - d'où sa modernité - se voit attribuer comme décor, comme référant, une nature plus ou moins sauvage.

Le paysagement des autoroutes reprendra ce terme d'une modernité se détachant sur un fond *naturel*, le paysage sera naturel : en Provence il sera provençal. D'où l'accompagnement planté - réalisé en 1952 par la ville de Marseille - pour l'Autoroute Nord, tout en pins, cyprès et arbres de Judée, que fixent les photographies de *L'opérateur A. Baron*.

AUTOROUTE DE COLLECTION

A en croire la réclame, à la nécessité de déplacement correspondrait le désir de voiture, plutôt rassurante et confortable dans un monde sauvage, plutôt brillante dans une époque terne, et plutôt brillante et neuve pour tous les citoyens de nos modernes républiques.

« *L'harmonie interne et externe du tracé constitue un système de permanence et l'emporte sur l'aménagement des dépendances.* » - API Paysagistes, 1973.

Chaque saison voit d'autres voitures supplanter les précédents modèles et de reprises en occasions elles finissent par tomber en désuétude pour terminer à la casse. Certaines, pourtant, en réchappent, soit qu'elles aient été particulièrement solides, bien conçues ou encore bien entretenues. Passé un délai de rigueur elles prennent le statut de voitures de collection. Amateurs et collectionneurs évoquent alors la force, la beauté de ces objets culturels. N'en est-il pas ainsi lorsqu'on observe le Pont du Gard moins comme adducteur d'eau que comme fait architectural !

Aujourd'hui, par son tracé, son assujettissement au site, l'autoroute Nord, l'A7 nous paraît déjà ancienne, un peu *fatiguée* même si on change régulièrement ses tapis, mais elle n'est pas encore assez âgée pour qu'on y soit attentif comme pour un monument : c'est le moment du purgatoire.

Pourtant les seuls ouvrages d'art font montre d'un grand soin des formes : Schulh parle d'une unité d'aspect indépendante des caractéristiques techniques. Le registre formel utilise d'élégantes travées de poutres à échine, un dessin puissant de culées, un parement de béton bouchardé. Même le pont SNCF constitué de poutres métalliques s'inscrit dans le motif. Quant au souterrain de Saint Antoine, du dessin de l'architecte Devin, il est orné de sculptures en taille directe sur béton dues à Beaumel.

« *La forme des poutres, le dessin de leurs culées et des piles, le parement de ciment blanc bouchardé, les garde-corps contri-buent à créer une impression d'unité.* » - André Schulh, 1950.

Solides quadras, les ouvrages d'art de l'autoroute A7 restent en service, mais on peut aussi les considérer pour leur forme plutôt que pour leurs évidentes fonctions, d'autant qu'André Schulh leur auteur, l'a voulu ainsi dès leur conception. Ce ne sont pas encore des *objets du patrimoine* mais ce sont déjà des *objets de collection*, puisqu'aussi bien on n'en produit plus sur ce modèle.

A s'en tenir au visible ils instaurent un *coup d'œil*, dans les fractions de secondes qu'autorisent la conduite ou bien l'habitude, un regard culturel sur toute la voie rapide, forme de collection.

OUVRAGES D'ART

L'ouvrage qui franchit une trentaine de mètres donne une impression d'équilibre et de légèreté à la fois par le large tirant d'air, la finesse relative du tablier et le contraste du volume massif des culées avec l'élancement de la pile centrale qui recoupe la portée. Véritablement encadrée dans les pentes enrochées ou terrassées, la géométrie monolithe des culées est accusée par les amples arrondis et le couronnement d'un parapet plein qui se termine par une crosse en tambour.

Le pilier central, lui, est affiné par une avant-pile semi circulaire qui monte d'un seul jet jusqu'au dè de la balustrade. Les poutres pourtant assez généreuses, sont suffisamment en retrait du bord du tablier pour être réduites de la valeur d'un ombre portée ; leur profil en jarret de part et d'autre de la pile centrale tient à la fois de l'aile de mouette et du fléau de balance alliant équilibre et légèreté : larges sur le fût central les poutres semblent à peine reposer sur les puissantes culées.

« *C'est le passage du pont qui fait ressortir les rives comme rives. Les piliers soutiennent l'élan des arches, qui laissent aux eaux le passage.* » - Martin Heidegger.

A aucun moment la pile centrale ne fait référence à une colonne et le tablier à un entablement ou une corniche, ici l'écriture est celle d'un poteau effilé bordant une dalle continue et donnant l'image d'un plan horizontal.

Les parements de béton clair sont bouchardés en maintenant un listel sur toutes les arêtes ; ce procédé, qu'accentue le couronnement par un retrait taluté un peu art déco (pile, dè de la balustrade, parapet et tambour) n'est pas sans évoquer certains ouvrages d'art dans l'Allemagne des années trente - *Arbeitsstyl* - dont on trouve les modèles chez Peter Berhens, en France chez Perret ou dans la sculpture en *taille directe* sur béton. Cette forme d'exaltation de la matière que la géométrie de listel cadre et limite, aura aussi permis de désactiver les fines de ciment et de garder, dans le temps, un aspect assez clair pour un matériau qui n'a pas la réputation de bien vieillir.

L'unité des ouvrages tient davantage à la typologie générative des ponts qu'à leur identification fonctionnelle : « *ceux des ouvrages qui passent au-dessus de l'autoroute ont été traités de façon à présenter le même aspect tout le long de la nouvelle voie malgré les différences de leurs caractéristiques techniques.* » confirme André Schuhl.

Avec ces quelques éléments qui ne doivent rien aux canons fonctionnels de l'architecture du moment, l'auteur élargit ses passerelles en multipliant le faisceau des poutres, rallonge les franchissements en se servant de la culée comme d'un pile, et va jusqu'à intégrer à la structure verticale de béton tablier et poutres métalliques pour les viaducs des chemins de fer. A l'inverse, le seul tunnel se révèle beaucoup moins orthodoxe, l'oeuvre de l'architecte Devin ne parvient pas à l'unité.

« *Dans le cas de ponts, tunnels, poteaux indicateurs, il y a passage d'une barrière visuelle qui cadre la vue et nécessite une réo-orientation.* » - Kevin Lynch *The view of the road*, 1964.

Comme une figure de Janus, les tunnels - un pour chaque sens - présentent deux visages différents. Au sortir de Marseille l'ouvrage est précédé par une contre-galerie en pierres d'ap-pareil digne des ouvrages courants du génie militaire d'avant-guerre, avant même le béton. Tout y est : appareillage cyclopéen, chaîne d'angle en blocs harpés, membrures horizontales et parapets. Seule la paroi frontale est traitée en recaillage de pierres ocre rouge.

La face Nord, elle, est conçue tout en béton avec une amplification du motif de l'ellipse du tunnel se terminant par une large section conique en forme d'abat-son ou de pavillon, c'est presque un exercice de style. Ces dissemblances pourraient laisser penser à une volonté affirmée mais les sculptures en relief de Beaumel tendent à en unifier la désignation symbolique.

« *L'ancien aspect de banlieue industrielle est remplacé par un décor presque rural que mettent en évidence les très belles photographies prises par M. Baron.* » - André Schulh, 1950.

De Beaumel, le sculpteur, on sait peu de choses sinon qu'il travailla pour l'architecte Paul Tournon (originaire de Carry-le-Rouet) sur le pavillon Pontifical pour l'Exposition de 1937. Il est contemporain des Sartorio et Vezien, qui gravitaient autour de G. Castel.

L'OPERATEUR & LA PHOTOGRAPHE

Dans la pensée fluide du conducteur, le regard flottant autour des cadrans digitaux comme seuls signes de l'univers, l'autoroute pourrait être une topologie d'objets, inhumanité proprement dite où fument ces échos brillants attentifs à leurs intervalles. L'univers des autoroutes s' imagine sans effort ni présence humaine, entre monumentalité des ouvrages d'art et fiction pittoresque des paysages. *L'opérateur* A. Baron, qui couvre la construction de l'A7 se tiendra dans cet héroïsme inaugural qui, dans la clarté calcaire des bétons nous fait entrevoir du bleu dans les cieux noirs et blancs. Le danger se situe alors autour de 90 km/h. Aujourd'hui sur les bandes où l'urgence s'arrête, vous sortant du rang, du flot, vous clignotez tant et plus, moins dans l'espoir d'un secours que dans celui d'être définitivement évité par ce faisceau de trajectoires : hors d'atteinte, mis à l'abri, la radiotéléphonie fera le reste. Sur l'îlot de bitume gris, dans le ressac de la circulation, encombré d'éclats de verres, de fragments de pneus, de boulons, d'enjoliveurs satellisés on prend la mesure de l'inhabitable, seul un élément singulier, incident de parcours, nous a rejeté là avec l'écume de l'autoroute. C'est là, le seul point de vue possible, le lieu du regard autre que conduit.

« *Ponts, tunnels, panneaux indicateurs, enjambements forment autant de barrières qui cadrent la vue en plusieurs temps (avant, après).* » - Kevin Lynch op. cit.

Pourtant à y voir de plus près, une vie domestique a lieu ici - finalement on viendra vous dépanner - pratique ancillaire qui récolte les météorites automobiles, arrose les plantes, balaye après les scènes d'accident, change les ampoules du théâtre, indique de plus en plus gros les directions à prendre ou tente d'effacer les derniers (codes) graphiques des visiteurs compulsifs.

Tout cela s'appelle gérer, et forme sans doute la condition *post-moderne* de l'autoroute et c'est là ou plutôt là-dedans que la photographe installe sa chambre, son piétement en bord des voies de détresse, en position insécure dans le souffle des camions (bahuts), le chahut des pneu-matiques et la folle accélération des motos - vraiment folles les motos - jusqu'au reproche d'être là : « *Qu'est ce que vous faites ici ? Vous ne voyez pas que...* »

Dans sa perpétuelle insatisfaction - *on recommence, ça ne ressemble pas* - la photographie de la photographe est en couleur, elle nous donne, sans date, la trace impalpable des voitures comme des plumes blanches ou rouges. Dans ces couleurs, le soleil n'est jamais très haut ni très clair, pas méridional, celui qui donne la valeur d'une lumière d'un vaste gris laiteux presque ordinaire, quotidien et sans triomphe, loin des cieux outremer et des peaux bronzées. On ne saurait pas dire si ce sont de belles photographies mais elles retiennent quelque chose du temps cyclique, dans l'agitation des va-et-vient, la périodicité, au sens où le réalise la *table des éléments* à travers son caractère immuable. Les gris laiteux des clichés rendent une durée comme signes des partitions: blanches, noires, pointées. Une épreuve du temps comme expérience de cet avertissement à regarder la dignité de ces ouvrages d'art, épreuve aussi en tant que tirage papier des pages imprimées que l'on feuillette à l'envers dans l'inattention chronique du temps. Pour Walter Benjamin, « *On a pu dire fort justement qu'Atget avait photographié les rues désertes de Paris comme des scènes de meurtre. La scène d'un crime que l'on photographie pour y rechercher des preuves est également déserte. Avec Atget, les photographies deviennent des témoignages sur des faits historiques, elles acquièrent un sens politique voilé.* »

L'effet de voile reste un mode de transformation de la lumière au cœur du processus photographique. L'image fait écran à la relecture des motifs modernes du pont, réduisant les effets de contraste originaux ; ainsi voit-on aujourd'hui sur les toiles de Matisse de Kandinsky ou de Mondrian une douceur inattendue.

« Nombreux sont ceux qui voudraient qu'on leur porte un peu plus d'attention, et c'est là une sorte d'attention qu'il est raisonnable de leur offrir. » Diane Arbus.

Quant au sens, peut-être regarderez-vous autrement les ouvrages d'art de l'Autoroute Nord de Marseille, mais faites attention à la route tout de même avant que de nouvelles infrastructures ne reconstruisent le territoire à une autre échelle.

Thierry Durousseau
Marseille MCMXCVI

LEXIQUE

Bajoyer : mur de consolidation de part et d'autre d'un pont, destiné à protéger les culées.

Boucharde : marteau dont les deux têtes sont couvertes de pointes de diamant accolées ;
boucharder : ravalier une maçonnerie avec une boucharde.

Contre-galerie : front dressé ou taillé dans la roche qui précède les têtes de tunnel ou de galerie.

Crosse : partie de la culée se terminant en volute.

Culée : appui d'extrémité d'un tablier, d'une voûte ou d'un arc.

Dès : muret plein d'une balustrade, d'un garde-corps.

Désactivant : produit chimique ralentissant la prise superficielle du béton.

Echine : moulure en portion de courbe en dessous du tailloir.

Fines : grains extrêmement fins (inf. à 0,08 mm) appelés aussi fillers composant la laitance et formant la surface du béton sous la forme de peau de faible épaisseur.

Fléau : ensemble constitué par deux consoles, de part et d'autre d'une pile, pendant la construction d'un pont par encorbellements successifs .

Harpé ou chaîné : qui opère une liaison entre deux parties de maçonnerie dans le but de les solidariser.

Intrados : surface inférieure d'une voûte ; par extension, surface inférieure d'un pont.

Jarret : brisure dans la continuité de la courbe d'un arc ou d'une voûte provenant d'un écart entre le tracé réel et le tracé théorique.

Listel : moulure plate formant repos entre deux moulures creuses ou deux moulures pleines.

Membrure : partie plus ou moins saillante formée à partir d'éléments géométriques, carrés, ronds, etc...

Parapet : mur plein formant garde-corps.

Pendage : inclinaison des couches géologiques.

Pile : appui intermédiaire d'un pont à plusieurs arches ou travées.

Poutre : pièce allongée porteuse, formant avec d'autres l'ossature d'un ouvrage.

Recaillage : parement d'une surface de maçonnerie par des cailloux de diverses formes et couleurs.

Tablier : dans un pont le tablier comprend la couverture et la partie de l'ossature sensiblement horizontale (poutres, caissons, arcs très surbaissés) située sous la voie portée.

Tambour : partie cylindrique formant le fût d'une colonne.

Tireté : terme de dessin, ligne discontinue.