Soigner le savoir-faire

Autor(en): **Conzett, Jürg**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Tracés : bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **134 (2008)**

Heft 19: **Tensairité**

PDF erstellt am: **01.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-99711

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Jürg Conzett
Propos recueillis par Judit Solt

Soigner le **savoir-faire**

Dans la région touristique des Grisons, les ingénieurs civils jouissent d'une estime particulière. Jürg Conzett évoque ses modèles et parle de quelques vices de l'interdisciplinarité.

Judit Solt : On traite parfois les ingénieurs civils de technocrates sans aucune conscience des dimensions culturelles, sociales et politiques de leur activité. Qu'en pensez-vous ?

Jürg Conzett : Cette question s'est posée même pour ma propre carrière. Certains ingénieurs sont effectivement de purs technocrates – mais il faut dire aussi qu'on a tendance à les confiner dans ce rôle. Pour échapper à cela, j'ai choisi de travailler, dans les années 80, au sein du bureau d'architecture de Peter Zumthor. Il existe de nos jours une série de jeunes ingénieurs qui tendent à corriger cette image unilatérale de la profession. Je connais aussi des personnalités exceptionnelles parmi les professionnels plus âgés : des représentants de la « vieille école » qui ont gagné leurs galons lorsque la statique graphique faisait encore partie intégrante de la formation de l'ingénieur. Ils incarnent la tradition des grands ouvrages d'art de l'après-guerre. Prenez par exemple Emil Schubiger, qui a écrit des essais captivants sur le rôle de l'ingénieur – l'ingénieur catholique, avant tout. Il postule que les ingénieurs doivent aussi se consacrer à des choses qui ne les concernent pas dans l'immédiat ; que cela forme l'esprit. Il représente un monde dans lequel on formule des exigences vis-à-vis de l'enseignement comme on n'ose presque plus le faire aujourd'hui ! Cela dit, j'apprécie également que la presse spécialisée publie de temps à autre des calculs concrets, même si leur complexité augmente, ce qui rend leur présentation de plus en plus délicate. Par exemple, les différentes considérations de Fritz Stüssi[1] sur les ponts suspendus sont toujours aussi passionnantes.

J. S. : Pourquoi a-t-on l'impression que cette exigence culturelle de la « vieille école » s'est perdue, malgré les nombreux contre-exemples ?

J. C. : La thèse de Walter Zschokke – que j'ai étudiée avec beaucoup d'intérêt – examine ce problème à travers la route du Susten[2]. Il montre comment on a essayé, avant la deuxième guerre mondiale, d'intégrer les constructions routières au paysage – d'après le modèle allemand et sous l'influence du mouvement pour la protection du patrimoine. Après 1945, l'Allemagne n'a plus fait office de modèle et le sujet a été enterré. Pendant un certain temps, plus personne ne voulait entendre parler de murs de soutènement en pierre naturelle. Malgré tout, on a réussi à sauvegarder une grande part de cette sensibilité jusque dans les années 60, grâce à des professeurs ou des bureaux qui y sont restés attentifs. Dans les années 70, c'était fini : tout devait être construit rapidement et à petit budget, à l'exception de quelques grands ouvrages. Aujourd'hui, heureusement, la situation s'est à nouveau diversifiée.

J. S. : Beaucoup d'ingénieurs se plaignent du fait que leur travail ne serait pas reconnu par le grand public.

J. C. : Nous ne partageons pas cette impression car nous sommes confrontés, dans les Grisons, à une situation particulière. Un professionnel du tourisme m'a récemment fait cette remarque : « Le top, ici, c'est d'être constructeur de ponts. » Le travail des ingénieurs est reconnu : le lien étroit entre le réseau des transports et le tourisme contribue à entretenir l'estime pour notre profession, au-delà des échecs, au-delà des critiques. Les Grisons sont une région touristique ; plus qu'ailleurs, on est conscient du fait que le paysage est un bien précieux qu'il s'agit de traiter avec soin. Cela pousse tant les commanditaires que les ingénieurs à chercher de meilleures solutions, des solutions qui ne se laissent pas réduire à une approche exclusivement technocratique ou économique.

J. S. : Les Grisons montreraient alors de manière exemplaire que la conscience croissante pour la sauvegarde des ressources naturelles – dont le paysage fait partie – ne mène pas

[1] Fritz Stüssi (1901-1981) a été professeur de statique et de construction mécanique à l'EPFZ

[2] Theodor Walter Zschokke, *Die Strasse in der vergessenen Landschaft – Untersuchung von Einflüssen auf die Gestaltung von Ingenieurbauwerken der dreissiger Jahre, ausgeführt am Beispiel der Sustenstrasse*, Zurich, 1986

Fig. 1 : Le pont du Val Nalps de Emil Schubiger, réalisé en 1958 (Photo Jürg Conzett)

1

forcément à une dépréciation du travail de l'ingénieur, tout au contraire. Comment cette situation se manifeste-t-elle ?

J. C. : Il y a une effervescence au niveau des concours, non seulement en ce qui concerne les projets, mais aussi au niveau des idées et des concepts. On y mène des discussions qui dépassent le cadre d'un projet particulier. Au Service des routes par exemple, on s'occupe de murs de soutènement : il existe un relevé pour l'ensemble des routes cantonales, une évaluation et un concept qui déterminent à quel endroit il convient d'utiliser quel type de mur. C'est lié à la valorisation de la construction des routes depuis le début du XXe siècle ; on essaye de traiter l'existant avec soin, dans un souci de continuité. Un autre exemple est celui d'un travail pour les Chemins de fer rhétiques (RhB). En collaboration avec le Service cantonal des monuments et sites et avec l'ingénieur des ponts du RhB, nous sommes en train d'élaborer une brochure qui doit fournir un aperçu global des ponts historiques et déterminer certains principes à leur égard. Ce sont aussi des principes qui peuvent aller à l'encontre de l'idéologie courante des ingénieurs : dans certains cas et si le contexte historique le demande, un pont peut se voir ajouter des éléments nouveaux qui ne sont pas fonctionnels, alors que les réparations statiques doivent rester discrètes. Il s'agit de la conservation d'un monument non seulement en tant que substance, mais aussi en tant qu'expression.

J. S. : Mais la relève manque aussi dans les Grisons.

J. C. : C'est un gros problème. On parle aujourd'hui beaucoup d'interdisciplinarité, et c'est sans doute une bonne chose. Mais je suis d'avis qu'il existe également un art de sa propre discipline, qu'il s'agit de privilégier. Notre profession doit être à même de résoudre ses problèmes toute seule ! Bien sûr, il est louable qu'un architecte et un ingénieur collaborent s'il y a convergence, dans un projet, de certains aspects techniques et formels. Par contre, je ne pense pas qu'il faille que tout le monde collabore à tout prix dès le début. Certes, chacun doit avoir des connaissances suffisantes pour pouvoir comprendre de quoi il s'agit. Mais en premier lieu, on doit maîtriser son propre domaine – et c'est ici qu'il y a un problème chez les ingénieurs : il est de plus en plus difficile de trouver des jeunes qui sachent vraiment construire. Or, la créativité est nécessaire, non seulement pour des questions formelles, mais aussi pour des aspects purement techniques : dans les procédés, les matériaux, les systèmes statiques… Cette créativité fait la différence entre ceux qui se contentent de calculer et les véritables ingénieurs. Les mathématiques en tant que telles ne m'ont jamais fasciné ; elles m'attirent parce qu'elles me permettent de réaliser mes projets. Peut-être que ce côté créatif de notre profession devrait être présenté de manière plus consciente, dans les écoles par exemple, mais aussi lors de conférences données par des professionnels devant le grand public. Le besoin d'information en tout cas est présent : l'affluence du public lors des journées de portes ouvertes sur le chantier des transversales alpines montre que notre travail suscite de l'intérêt auprès de la population.

Jürg Conzett, ing. civil EPF/SIA, prof. à la Haute école d'ingénierie et d'économie de Coire
Conzett, Bronzini, Gartmann AG
Bahnhofstrasse 3, CH – 7000 Coire

Propos recueillis par Judit Solt, traduit de l'allemand par Anna Hohler

Le présent article a été publié dans sa version originale dans *TEC21* n° 17-18/2008