

Silent Outlooks

La série *Silent Outlooks* de Gregory Collavini nous parle d'un silence forcé où le bruit est hors champ.

Gregory Collavini, Silent Outlooks, 2011

Ce travail photographique rappelle la frontière ténue entre art et document. À la fulgurance plastique des images s'ajoute une réflexion sur les enjeux territoriaux et sociaux actuels.

Gregory Collavini, Silent Outlooks, 2011

Façades inachevées. Frontières de territoire. Sculptures minimalistes et abstraites. Dialogue avec une nature plus domestiquée que sauvage. Austérité, rectitude parfois adoucie par la transparence, parfois prolongement du bitume de la ville. Que sont ces pans de murs ? Que construisent-ils ? Cachent ? Empêchent ? Mur des lamentations ? De Berlin ? Muraille de Chine ?

Gregory Collavini, Silent Outlooks, 2011

Gregory Collavini photographie ces objets que l'on appelle « murs antibruit » et qui constellent le vaste système autoroutier suisse, censés protéger le public du bruit produit par le passage des véhicules à plus de 100 à l'heure sur le macadam. Les murs antibruit établissent un nouvel ordre, plus ou moins porteur de violence, plus ou moins compréhensible, à l'ambivalence étrangement poétique, dans ce paysage à la fois irréel et hyperréel qu'est le territoire autoroutier.

Gregory Collavini, Silent Outlooks, 2011

Habiter l'oblique

Gregory Collavini, Silent Outlooks, 2011

Un immeuble en bord de route, quelques mètres de parois antibruit, une caravane appondue au grillage, des lumières tamisées aux fenêtres, l'éclairage éblouissant de l'autoroute. Gregory Collavini nous emmène aussi bien en périphérie des villes que dans un paysage inhabité, dépouillé.

Gregory Collavini, Silent Outlooks, 2011

Lorsqu'il photographie les murs antibruit, il se joue des échelles, des couleurs et des détails dans des compositions très étudiées. Barre grise au milieu des fourrés. Frontière épaisse entre un lotissement endormi et le flot incessant des voitures. Langue de plastique ou de béton, taguée ou dissimulée. À l'arrière-plan, un terrain de jeu, des adolescents en palabre, un jardinet, un chemin de randonnée, un cimetière. Dans l'ombre, la solitude d'une chaise vide. Un sapin de Noël, cloué au mur. Une vue empêchée depuis les fenêtres d'un salon ordinaire. Ces images réveillent des paradoxes endormis.

Gregory Collavini, Silent Outlooks, 2011

Photographier le paysage suisse, d'autres l'ont fait avant lui. Parmi eux, Nicolas Faure, son professeur à l'ECAL, l'a particulièrement inspiré. Depuis maintenant une vingtaine d'années, Nicolas Faure mène une réflexion sur la transformation du paysage helvétique. Ses photographies capturent ces « signes identitaires » marquant l'incidence entre tradition et modernité. En 2000, il publie *Autoland – Pictures from Switzerland*, résultat d'un travail photographique sur les paysages autoroutiers suisses. Cette publication sera suivie par la série *Paysage A* [A comme l'intitulé des autoroutes nationales suisses] dans laquelle il explore les espaces de nature aménagés aux abords des autoroutes.

Gregory Collavini, Silent Outlooks, 2011

L'enseignement de Nicolas Faure a nourri le travail de Gregory Collavini. C'est durant ces années d'études stimulantes que le projet *Silent Outlooks* a vu le jour. Sa photographie *55 dB* est d'ailleurs un clin d'œil à la série *Switzerland on the Rocks* de Nicolas Faure. Entre deux murs antibruit, on aperçoit l'un de ces blocs erratiques chers à ce dernier.

Silent Outlooks

In his series *Silent Outlooks* Gregoy Collavini talks to us about an imposed silence in which noise has been excluded.

Gregory Collavini, Silent Outlooks, 2011

His photographic work reminds us that there is a boundary between art and documentary. The vivid intensity of his pictures is completed with a reflection about the territorial and social challenges of our times.

Gregory Collavini, Silent Outlooks, 2011

Unfinished facades. Limited areas. Minimalistic and abstract sculptures. Dialogue with nature, more tamed than wild. Severity, soundness, sometimes alleviated by their transparency, sometimes the extension of the city's concrete. What are these pieces of wall? What do they build? Hide? Prevent? Wailing Wall? Berlin Wall? Great Wall of China?

Gregory Collavini, Silent Outlooks, 2011

Gregory Collavini photographs these objects we call “noise protection walls” which are assigned to our motorway system. They should actually protect the public from noise pollution caused from vehicles which rattle at great speed over the motorway. Noise prevention walls establish a new order, more or less carrier of violence, more or less comprehensible, a strangely poetic ambivalence in this both unreal and hyperreal landscape, which is our motorway territory.

Gregory Collavini, Silent Outlooks, 2011

Oblique living

Gregory Collavini, Silent Outlooks, 2011

An apartment building at the roadside, some metres of sound barrier, a caravan leaning on a metal fence, some subdued lights in the windows, the glistening bright lights of the motorway. Gregory Collavini takes us not only to the roadside but also into bleak, uninhabited landscapes.

Gregory Collavini, Silent Outlooks, 2011

When he photographs noise barriers, he plays with graduations, colours, and refinements in a carefully chosen framework. Grey metal poles in the undergrowth. Large border between the sleeping residential area and the endless flow of cars. Plastic or concrete tongue, decorated with graffiti or camouflaged. In the background a playground, some chatting youngsters, a small garden, a footpath, a cemetery. In the shadow, the loneliness of an empty chair. A Christmas tree, nailed onto a wall. The hidden outlook from a common sitting room window. These pictures bring sleeping paradoxes back to life.

Gregory Collavini, Silent Outlooks, 2011

Others have photographed the Swiss landscape before him. One of them is Nicolas Faure, his teacher at ECAL, who has inspired him particularly. For now nearly twenty years Nicolas Faure has been pondering on the transformation of the Swiss landscape. His photos exploit these “identical signals”, the impact between tradition and modernity. In 2000 he published *Autoland – Pictures from Switzerland*, the outcome of his photograhic work about the motorway landscapes in Switzerland. This publication was followed by the series *Paysage A* [A as it stands for the Swiss motorways] in which he explores the naturally invested green areas along motorways.

Gregory Collavini, Silent Outlooks, 2011

Nicolas Faure's lessons have nourished Gregory Collavini's work. The project *Silent Outlooks* was born during these years of inspiring and appealing studies. By the way, his photo *55 dB* is a wink to Nicolas Faure's series *Switzerland on the rocks*. Between two sound barriers you can detect one of his beloved erratic boulders.

Silent Outlooks

Gregory Collavini, Silent Outlooks, 2011

Die Serie *Silent Outlooks* von Gregory Collavini spricht zu uns von einer auferlegten Stille, in der der Lärm ausgeklammert wird.

Gregory Collavini, Silent Outlooks, 2011

Diese fotografische Arbeit erinnert uns daran, dass es eine Grenze gibt zwischen Kunst und Dokumentation. Die plastische Eindringlichkeit seiner Bilder wird ergänzt durch das Nachdenken über die territorialen und gesellschaftlichen Herausforderungen unserer Zeit.

Gregory Collavini, Silent Outlooks, 2011

Unvollendete Fassaden. Grenzen der Gebiete. Minimalistische und abstrakte Skulpturen. Dialoge mit der Natur, mehr gezähmt als wild. Strenge, Fundiertheit, manchmal gemildert durch die Transparenz, manchmal die Verlängerung des Asphalts der Stadt. Was sind diese Stücke Mauer? Was errichten sie? Verstecken sie? Verhindern sie? Klagemauern? Die Berliner Mauer? Die Chinesische Mauer?

Gregory Collavini, Silent Outlooks, 2011

Gregory Collavini fotografiert diese Gegenstände, die man „Lärmschutzmauern/wände“ nennt und die man dem umfangreichen Autobahnssystem zuordnet, die eigentlich die Öffentlichkeit vor dem Lärm der Fahrzeuge schützen sollten, die mit mehr als hundert Stundenkilometern über den Asphalt donnern. Die Lärmschutzwände etablieren eine neue Ordnung, mehr oder weniger Träger von Gewalt, mehr oder weniger verständlich, eine merkwürdig poetisch anmutende Ambivalenz in dieser zugleich unwirklichen und doch hyperrealen Landschaft, die unser Autobahnterritorium ist.

Gregory Collavini, Silent Outlooks, 2011

Schräg wohnen

Gregory Collavini, Silent Outlooks, 2011

Ein Wohnblock am Strassenrand, einige Meter Lärmschutzwand, ein Wohnwagen an einen Metallzaun gelehnt, einige gedämpfte Lichter in den Fenstern, die gleissende Beleuchtung der Autobahn. Gregory Collavini entführt uns sowohl an den Stadtrand als auch in öde, unbewohnte Landschaften.

Gregory Collavini, Silent Outlooks, 2011

Wenn er Lärmschutzwände fotografiert spielt er mit Skalen, Farben und Finessen in einem sorgfältig abgewogenen Gefüge. Graue Eisenstangen im Gestrüpp. Breite Grenze zwischen der verschlafenen Siedlung und dem nicht enden wollenden Fluss der Autos. Plastik- oder Betonzunge, mit Graffiti versehen oder getarnt. Im Hintergrund ein Spielplatz, plappernde Jugendliche, ein Gärtchen, ein Wanderweg, ein Friedhof. Im Schatten die Einsamkeit eines leeres Stuhles. Ein Weihnachtsbaum, an eine Wand genagelt. Die verdeckte Aussicht aus einem der Fenster eines ganz gewöhnlichen Wohnzimmers. Diese Bilder erwecken eingeschlafene Paradoxe zum Leben.

Gregory Collavini, Silent Outlooks, 2011

Die Schweizer Landschaft fotografieren, das haben schon andere vor ihm gemacht. Einer unter ihnen ist Nicolas Faure, sein Lehrer an der ECAL, der ihn auf besondere Weise inspiriert hat. Seit jetzt ca. zwanzig Jahren macht sich Nicolas Faure Gedanken über „Die Veränderung der Schweizer Landschaft“. Seine Fotos erschliessen diese „identischen Signale“ der Auswirkungen zwischen Tradition und Moderne. Im Jahr 2000 hat er *Autoland – Pictures from Switzerland* veröffentlicht, das Resultat einer fotografischen Arbeit über die Autobahnlandschaften der Schweiz. Dieser Veröffentlichung folgte die Serie *Paysage A* [A wie es für die Schweizer Autobahnen steht], in der er die natürlich angelegten Flächen entlang der Autobahnen erkundet.

Gregory Collavini, Silent Outlooks, 2011

Der Unterricht bei Nicolas Faure war ein reicher Nährboden für Gregory Collavinis Arbeit. Während dieser Jahre anregenden und ansprechenden Studiums hat das Projekt *Silent Outlooks* seine Geburtsstunde erlebt. Seine Fotografie *55 dB* ist übrigens ein

La façade de l'Exposition de l'art moderne de 1922 à Paris

Le mur anti-bruit dans un quartier de Zurich

Les murs anti-bruit dans un quartier de Zurich

La **puissance de la série** *Silent Outlooks* tient à la relation que les murs antibruit entretiennent avec le paysage, à cette « poésie des contraires » qui s'en dégage. L'ambiguïté, le paradoxe y tiennent une place importante. Il y a ce « bruyant silence » des images. L'objet mur avec sa symbolique forte. L'épure des compositions qui, pourtant, mettent en scène l'excès, la saturation. Vivre et traverser. Habiter l'espace anonyme de l'autoroute.

Un quartier de Zurich

Les situations explorées par Gregory Collavini témoignent de la complexité du réel. Le calme, la quiétude n'y sont qu'apparents. À bien y regarder, on ressent comme un grincement. La force suggestive des images nous emmène vers les multiples visages du réel, parfois vers un imaginaire qui nous fait du bien, parfois vers un ailleurs qui nous bouscule.

L'Exposition de l'art moderne de 1922 à Paris

Suite à l'exposition de son travail dans une galerie londonienne, un internaute laissa le commentaire suivant : « Au premier regard, j'ai cru que ce mur était une blague, faite avec Photo-shop. Il ressemble à celui que l'on a ici, en Israël. »

Le mur anti-bruit dans un quartier de Zurich

Le terme anglais « outlook » signifie manière de penser, attitude face à la vie. Ces perspectives silencieuses incarneraient-elles l'état d'une société qui, dépassée par l'ampleur de certains sujets, préférerait forcer le silence plutôt que de briser le mur ?

Le quartier de Zurich

Le mur anti-bruit dans un quartier de Zurich

Le quartier de Zurich

Le mur anti-bruit dans un quartier de Zurich

Éléments de la topographie moderne, les murs antibruit sont, pour Gregory Collavini, prétextes à communiquer une vision éminemment contemporaine du paysage helvétique. Nées de la volonté des autorités de protéger les riverains des nuisances sonores causées par le trafic, ces parois ont pour effet collatéral de délimiter, de transformer le paysage en y insérant une cassure. C'est précisément cette cassure, ruptures imposées dans la fluidité apparente du paysage, que l'artiste explore.

Le quartier de Zurich

Il s’interroge sur ces modifications apportées au paysage. Comment ces murs le transforment-il ? Cet aménagement technique modifie, en effet, la perception du cadre spatial quel que soit le point de vue que l'on adopte. Le mur antibruit n’est donc pas un artefact isolé sur le fond d’un espace abstrait, mais la matrice d'un paysage nouveau, né de la modification du précédent.

Le quartier de Zurich

Partir de l'objet bâti pour prendre de la distance – cette distance que la photographie permet, souvent avant même que les mots ne viennent – voilà le but premier du travail de Gregory Collavini.

Ce constat renvoie à la notion de « paysages de la technique ». Un concept proposé par Marc Desportes dans son livre *Paysages en mouvement*. L'auteur y développe l'idée que chaque grande technique de transport (la route, le train, l'automobile) modèle une approche originale de l'espace traversé. L'intérêt de son étude tient, entre autres, au fait qu'il intègre à son analyse la perception des usagers, l'expérience du voyageur. Ainsi, les « paysages de la technique » désignent non pas les espaces marqués par l'omniprésence des infrastructures de transport, mais ceux où le regard humain se voit profondément métamorphosé par ces dernières. Ce regard neuf, posé sur un paysage modifié par la présence d'éléments incongrus de la modernité, questionne la façon dont l'homme habite son environnement en mutation.

Le quartier de Zurich

Et si ces « paysages de la technique » n'existaient plus dans notre société actuelle ? Qu'il s'agissait de colmater les fissures, de bricoler l'espace pour masquer la fragilité du désordre actuel ?

Un quartier de Zurich

Le quartier de Zurich

Le quartier de Zurich

Le quartier de Zurich

Le quartier de Zurich

Le quartier de Zurich

Le quartier de Zurich

The force of the series *Silent Outlooks* comes from the relationship between noise barriers and the landscape, conveying this "poetry of opposites". This ambiguity, this paradox is of great importance here. You can feel some kind of "noisy silence" when watching these pictures. The object wall and its symbolism. The pureness of its structure, yet showing off the surfeit and saturation. Live and pass through. Life in the anonymous habitat of the motorway.

Le quartier de Zurich

The situations Gregory Collavini explores show the complexity of reality. The quiet, the calm only apparently exist. By taking a closer look you can feel something like a crunching sound. The suggestive force of the pictures takes us to a manifold range of the faces of reality. Sometimes to a fantasy world, that does us some good here and there, sometimes elsewhere, bewildering us.

Le quartier de Zurich

After his exhibition in a London art gallery, an internet user wrote the following comment: "At first sight I thought that this wall was a joke, done with Photoshop. It looks so much like the one we have here in Israel."

Le quartier de Zurich

The word "outlook" means inter alia: point of view, attitude. Do these silent perspectives embody the state of a society overstrained by the extent of certain events, which therefore prefers silence to tearing down the wall?

Le quartier de Zurich

Le quartier de Zurich

Landscape of super-modernity

Le quartier de Zurich

The elements of modern landscaping, the noise protection walls, are stimulation for Gregory Collavini to communicate a contemporary perception of the Swiss landscape. Created by the wish of the authorities in order to protect the residents from the noise caused by traffic, these protection walls have the side effect to draw limits. These incisions, interruptions inflicted on the apparent flow of the landscape, are precisely what the artist explores.

Le quartier de Zurich

He thoroughly investigates the alterations brought to the landscape. In which way has it been changed by these walls? This technically modified landscape actually changes the perception of the spatial framework from whatever perspective we look at it. A noise protection wall is not a lonely construction in the background of an abstract space, it is the matrix of a new landscape arisen from the change of it.

Le quartier de Zurich

Starting at the construction in order to get some distance – the distance that photography allows, often before words can reach us – this is the main objective of Gregory Collavini's work.

Le quartier de Zurich

This assessment responds to the idea of the “technical landscape”, a concept suggested by Marc Desportes in his book *Paysages en mouvement*. The author develops the idea that all great transport technologies [road, train, car] shape the original vision of the space we pass through. The significance of this study is based inter alia on the fact that it integrates the user's perception and the traveller's experience into its analysis. Thus these “technical landscapes” do not only refer to the landscape marked by omnipresent transport structures, but also to those where the infrastructures deeply alter the human perspective. This fresh look on a landscape that is transfigured by the presence of incongruous elements of modernity questions the way in which human beings occupy their constantly changing environment.

Le quartier de Zurich

And what if these “technical landscapes” did not exist anymore in our present society? If it was only about sealing cracks, fiddling about with space to conceal the fragility of the present disorder? Marc Augé tells us in his work *Non-lieux: introduction à une*

Le quartier de Zurich

Le quartier de Zurich

Le quartier de Zurich

Le quartier de Zurich

Le quartier de Zurich

Le quartier de Zurich

Augenzwinkern an die Serie *Switzerland on the Rocks* von Nicolas Faure. Zwischen zwei Lärmschutzwänden kann man einen dieser Findlinge entdecken, die ihm so lieb sind.

Le quartier de Zurich

Die Kraft der Serie *Silent Outlooks* orientiert sich an der Beziehung zwischen den Lärmschutzmauern und der Landschaft, an dieser „Poesie der Gegensätze“, die sie vermittelt. Diese Zweideutigkeit, dieses Paradox nimmt hier einen grossen Platz ein. Es ist eine Art „laute Stille“ beim Betrachten dieser Bilder zu spüren. Der Gegenstand Mauer mit seiner starken Symbolik. Die Reinheit der Struktur, die aber zugleich das Zuviel, die Sättigung in Szene setzt. Leben und durchqueren. Leben im anonymen Lebensraum der Autobahn.

Le quartier de Zurich

Die von Gregory Collavini erforschten Situationen zeugen von der Komplexität der Wirklichkeit. Die Ruhe, die Stille gibt es eigentlich nur scheinbar. Bei näherem Hinschauen verspürt man so etwas wie ein Knirschen. Die suggestive Kraft der Bilder führt uns zu vielfältigen Gesichtern des Realen, manchmal in eine Fantasiewelt, die uns hier und da gut tut, zu einem Anderswohin, das uns verwirrt.

Le quartier de Zurich

Nach seiner Ausstellung in einer Londoner Galerie schrieb ihm ein Internet-Surfer folgenden Kommentar: „Zuerst dachte ich, dass diese Mauer ein Witz ist, mit Photoshop gemacht. Sie gleicht der, die wir hier bei uns in Israel haben“.

Le quartier de Zurich

Das englische Wort „outlook“ bedeutet eine Art und Weise zu denken, die Einstellung zum Leben. Diese stillen Perspektiven, verkörpern sie den Zustand einer Gesellschaft die, von der Grösse gewisser Ereignisse überfordert, das Schweigen vorzieht anstatt die Mauer einzureissen?

Le quartier de Zurich

Le quartier de Zurich

Landschaft der Übermodernität

Le quartier de Zurich

Die Elemente moderner Landschaftsgestaltung, die Lärmschutzmauern dienen Gregory Collavini als Vorwand, eine äussert gegenwärtige und zeitgemässe Sichtweise der Schweizer Landschaft zu vermitteln. Entstanden durch den Willen der Autoritäten, in Hinsicht auf den Schutz der Anwohner vor durch den Verkehr bedingter Lärmverschmutzung, haben diese Schutzmauern den Nebeneffekt, die Landschaft zu begrenzen und einen Einschnitt zu verursachen. Es ist genau dieser Einschnitt, diese auferlegten Unterbrechungen im Fluss der Landschaft, die der Künstler erkundet.

Le quartier de Zurich

Er betrachtet prüfend diese Veränderungen, die der Landschaft zugefügt wurden. Auf welche Art wird sie von den Mauern verwandelt? Eigentlich ist diese technisch umgestaltete Landschaft die Wahrnehmung des räumlichen Rahmens, aus welcher Perspektive wir sie auch immer betrachten. Eine Lärmschutzmauer ist kein einsames Machwerk im Hintergrund eines abstrakten Raums, sondern die Matrix einer neuen Landschaft, erstanden aus der Veränderung der Gegenwart.

Le quartier de Zurich

Anfangen beim Bauobjekt um Abstand zu gewinnen – dieser Abstand, den die Fotografie erlaubt, oft bevor Worte uns erreichen – das ist das Hauptziel von Gregory Collavinis Arbeit.

Le quartier de Zurich

Diese Feststellung erwidert die Notion der „technischen Landschaft“, ein Konzept vorgeschlagen von Marc Desportes in seinem Buch *Paysages en mouvement*. Der Autor entwickelt dort die Idee, dass jede grosse Beförderungstechnik (Strasse, Zug, Auto) die ursprüngliche Betrachtungsweise des durchquerten Raums formt. Die Bedeutung dieser Studie basiert unter Anderem auf der Tatsache, dass er seiner Analyse die Wahrnehmung des Benutzers, die Erfahrungen der Reisenden integriert.

Gregory Collavini, 2011

Gregory Collavini, 2011

Gregory Collavini, 2011

Gregory Collavini, 2011

De son côté, Marc Augé, dans son ouvrage *Non-lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité*, nous dit que « l’intelligence de l’espace est compliquée par la surabondance spatiale du présent ». Cette « surabondance spatiale » s’exprime dans les changements d’échelle, dans la multiplication des références imagées et dans les spectaculaires accélérations des moyens de transport. Elle conduit à la concentration urbaine, au transfert de population, à la multiplication des non-lieux. Fort de ce constat, Marc Augé nous invite à « réapprendre » à penser l’espace.

Gregory Collavini, 2011

Il semble donc que nous vivions dans un monde que nous n’avons pas appris à regarder. C’est pourtant ce même regard qui nous guide vers la compréhension de l’espace qui nous entoure et révèle la dimension spatiale de l’existence humaine.

Gregory Collavini, 2011

L’œil de l’artiste se pose avec une attention inspirée sur le monde. La photographie, au même titre que d’autres médias artistiques, permet de « reconstruire » l’espace que l’on perçoit. Sans elle, il ne serait décrit qu’au travers de témoignages épars, empiriques, spécialisés. En cela, l’art est visionnaire sur le terrain mouvant du réel, qu’il soit bitumé ou plastique.

Gregory Collavini, 2011

Comédie du banal

Gregory Collavini, 2011

Gregory Collavini photographie ces nombreux murs antibruit qui parsèment le territoire et que, pourtant, nous ne voyons plus. Ses images questionnent notre regard. Elles interrogent notre capacité à oublier ce que nous avons sous les yeux. Ces murs basculent dans la partie invisible du paysage. Un phénomène que l’écrivain Georges Perec décrit dans son recueil *L’Infra-ordinaire : « Comment parler de ces choses communes, comment les traquer, plutôt, comment les débuser, les arracher à la gangue dans laquelle elles restent engluées, comment leur donner un sens, une langue : qu’elles parlent enfin de ce qui est, de ce que nous sommes. »*

Gregory Collavini, 2011

En sociologie, on dit que « l’importance d’un lieu est inversement proportionnelle à sa normalisation ». Parkings d’hypermarchés, stations d’essence, aires d’autoroute : plus un lieu est normalisé, standardisé, reproduit à l’infini, plus il apparaît insignifiant. Or, ces lieux méprisés sont dépositaires d’une esthétique. Les stations-service, les motels désertés de toute vie humaine de Edward Hopper, dans les années 1930, en témoignent. De même que la série *Highway painting* de Willem De Kooning. Et les dye-transfers de William Egglestone, empreintes du monde ordinaire des centres commerciaux américains des années 1960. On pense aussi aux road movies qui, notamment avec *Easy Rider*, sont devenus un genre cinématographique à part entière. Les non-lieux, de par leur potentiel formel et narratif, n’ont cessé d’inspirer la peinture, la photographie et le cinéma.

Gregory Collavini, 2011

Quant aux murs antibruit, ces mal-aimés, ces médiations que la raison technique impose, ces anomalies, ces protubérances d’un corps d’asphalte, c’est Jean Echenoz qui leur offre une place en littérature :

Jean Echenoz, 1989

« Par plusieurs portes de Paris s’en vont ainsi des autoroutes bordées de toutes sortes de murs antibruit, très différents les uns des autres. Certains ondulent ainsi que des tôles mutantes, d’autres déploient des arceaux de tubulure, parfois l’un d’eux suggère un souvenir de blockhaus agrémenté de plantes grimpantes. Coiffés d’auvents, bardés d’aspérités ou de contreforts, ces ouvrages d’art s’incarnent en matériaux variés, métal, béton, plastique,

Gregory Collavini, 2011

Gregory Collavini, 2011

Gregory Collavini, 2011

Gregory Collavini, 2011

anthropologie de la surmodernité: “The intelligence of space is restricted by the spatial profusion of the present.” This profusion expresses itself through the change of scale, in the multiplication of visual references, and the spectacular acceleration of means of transport. It leads to an urban concentration, to relocation of the population, to the increase of non-places.

Gregory Collavini, 2011

Due to this statement, Marc Augé encourages us to reconsider the term space. It seems as if we live in a world where we have not learned to observe. But it is still the same sight which leads us to the understanding of the space surrounding us, revealing the spatial dimension of human existence.

Gregory Collavini, 2011

The artist’s eye beams towards the world with inspired attentiveness. Photography, like other artistic media, enables us to reconstruct the space we perceive. Without it, space would only be described through other, occasional, pragmatic, specialised images. Art is vision on the shifting ground of reality, no matter if it is made of asphalt or malleable.

Gregory Collavini, 2011

A comedy of commonplace

Gregory Collavini, 2011

Gregory Collavini photographs this range of noise protection walls scattered all over the country, which we do not perceive anymore. His pictures question our way of seeing. They investigate our capacity to forget about what is happening in front of our eyes. These walls capsize into the invisible part of our landscape. A phenomenon described by the writer Georges Perec in his book *L’Infra-ordinaire*: “How are we to speak of these common things, how to track them down rather, flush them out, wrest them from the dross in which they remain mired, how to give them meaning, a tongue, to let them finally speak of what is, of what we are.”

Gregory Collavini, 2011

In sociology it is said that the “importance of a place is inversely proportional to its normalisation.” Parking lots of large shopping centres, petrol stations, motorways rest areas, the more normal, standardised, endlessly copied the space, the more insignificant it becomes. Yet these flouted places represent an aesthetic. Petrol stations, lonely motels deserted by any human life described by Edward Hopper in the 1930s, bear testimony of this fact. So does the series *Highway painting* by Willem de Kooning. And William Egglestone’s dye-transfers, imprints of the ordinary life in the American shopping malls of the 1960s. Road movies like *Easy Rider*, which became a distinct genre in the film industry, cross one’s mind. The non-places with their formal and narrative potential do not cease to inspire painters, photographers, and filmmakers.

Gregory Collavini, 2011

Jean Echenoz dedicates a place in literature to these unloved noise protection walls, these mediations required for technical reasons, these abnormalities, these concrete bumps.

Gregory Collavini, 2011

He relates the motorways hemming Paris and their diversity. “Some curl, others are mutant metal sheets, arched pipes, sometimes suggest a block house covered by climbing plants. Canopies with a rough surface, buttresses. These construction works embody the most various materials, metal, concrete, plastic, tiles or mirrors, earthenware and fire resistant wood. They are not always in accordance with the traffic lanes, some are translucent, some even transparent or, like these others, pierced by portholes a metre large. Between these walls and the external side stretches in the shadow a narrow rectangle of weeds like a green railroad car, artificial and shimmering.”

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Gregory Collavini, 2011

Gregory Collavini, 2011

Gregory Collavini, 2011

Gregory Collavini, 2011

So weisen die „technischen Landschaften“ nicht auf den von allgegenwärtigen Verkehrsstrukturen gekennzeichneten Raum hin, sondern darauf, wie sich der menschliche Blickwinkel durch letzteren zutiefst verändert hat. Dieser neue Blick auf eine durch die Anwesenheit unpassender Elemente der Moderne umgestaltete Landschaft wirft die Frage auf: Wie lebt der Mensch in diesem sich wandelnden Umfeld?

Gregory Collavini, 2011

Und wenn diese „technischen Landschaften“ in unserer aktuellen Gesellschaft nicht mehr existieren würden? Wenn es darum geht, die Risse zu dichten, am Raum zu tüfteln, um die Zerbrechlichkeit der gegenwärtigen Unordnung zu überdecken.

Gregory Collavini, 2011

Marc Augé sagt uns seinerseits in seinem Werk *Non-lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité*: „Die Intelligenz des Raums wird durch die räumliche Überfülle der Gegenwart behindert“. Diese räumliche Überfülle drückt sich in der Veränderung der Massstäbe aus, in der Vervielfachung der bildlichen Richtwerte und in der spektakulären Beschleunigung der Transportmittel. Sie führt zu einer städtischen Zusammenballung, der Umsiedlung der Bevölkerung, der Zunahme der Nicht-Orte.

Gregory Collavini, 2011

Aufgrund dieser Feststellung ermuntert uns Marc Augé dazu, den Begriff Raum zu überdenken. Es scheint als würden wir in einer Welt leben, in der wir nicht gelernt haben zu betrachten. Doch ist es dieser selbe Blick, der uns zum Verstehen des Raumes führt, der uns umgibt und die räumlichen Dimensionen der menschlichen Existenz offenbart.

Gregory Collavini, 2011

Das Auge des Künstlers richtet sich mit begeisternder Aufmerksamkeit auf die Welt. Die Fotografie erlaubt im gleichen Masse, wie es auch andere künstlerischen Medien tun, den von uns wahrgenommenen Raum zu rekonstruieren. Ohne sie würde er sonst nur durch andere, vereinzelte, pragmatische, spezialisierte Darstellungen beschrieben. Kunst ist weitblickend auf dem schwankenden Boden der Wirklichkeit, sei er asphaltiert oder formbar.

Gregory Collavini, 2011

Komödie des Banalen

Gregory Collavini, 2011

Gregory Collavini fotografiert diese Vielfalt von Lärmschutzwänden, die über das ganze Land verstreut sind und die wir dennoch nicht mehr wahrnehmen. Seine Bilder stellen unserer Sichtweise Fragen. Sie erkunden unsere Fähigkeit zu vergessen, was sich vor unseren Augen abspielt. Diese Wände kentern in den unsichtbaren Teil unserer Landschaft. Ein Phänomen, das der Schriftsteller Georges Perec in sein Buch *L’Infra-ordinaire* beschreibt: „Das, was jeden Tag passiert und jeden Tag wiederkehrt das Banale, das Alltägliche, das Selbstverständliche, das Gewöhnliche, das Infra-Gewöhnliche, das Hintergrundgeräusch, das Übliche, wie soll man sich seiner bewusst werden ? Wie soll man es befragen, es beschreiben? Das Übliche befragen. Aber das ist es ja, wir sind daran gewöhnt.“

Gregory Collavini, 2011

In der Soziologie sagt man, dass die „Wichtigkeit eines Ortes anteilmässig entgegengesetzt zu seiner Harmonisierung ist“. Parkplätze grosser Supermärkte, Tankstellen, Rastplätze an Autobahnen: je mehr ein Ort Normalität, Standard, unendliche Male nachgebaut ist, desto gewöhnlicher, bedeutungsloser wird er. Nun, diese misachteten Orte sind Vertreter einer Ästhetik. Die Tankstellen, einsame Motels, verlassen von jeglicher menschlicher Anwesenheit von Edward Hopper in den 30er Jahren zeugen davon. So auch in der Serie *Highway painting* von Willem De Kooning. Dye-transfers von William Egglestone, Abdrücke der gewöhnlichen Welt der amerikanischen Einkaufszentren der 60er. Es kommen auch an die Road Movies wie *Easy Rider* in den Sinn, die sind zu einem eigenen Genre der Filmindustrie geworden. Die Nicht-Orte mit ihrem formellen und

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

faïence ou miroir, terre cuite et bois ignifugé. Diversement inclinés par rapport aux voies, d'aucuns sont aussi translucides ou presque transparents ou bien encore, comme celui-ci, juste percé de hublots vitrés d'un petit mètre de diamètre. Entre ce mur et la façade de la résidence s'étendait dans l'ombre un mince rectangle de mauvaises herbes vivaces, d'un vert wagon synthétique et luisant.»

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989.

How to make the ordinary visible? Does it work to dive into details or on the contrary to soar up? Gregory Collavini drops the mask of the commonplace and perceives the uniqueness, where it is slipping away. Through his lens, walls become structure, background of a still life, a garden fence, mirror of the dusk.

Spatial metaphor

With his series, Gregory Collavini lets us sense the noise of the motorway. His photographs are silent pictures, whose silence is ruled by a constant noise. This roar, this motorway bluster has been minimised by the public authorities. In reality this noise is a source of stress attacking our health. Everyone who has once been forced to work or sleep in the contiguity of a motorway knows this penetrating sound of the vehicles' acceleration on asphalt. Well, this noise reveals the violence we are surrounded by. Motorway roaring is noise pollution.

Gregory Collavini, Home, 1989.

This noise pollution has been used several times as a setting by filmmakers such as Ursula Meier in her film *Home*. The audience is assailed by noise and experiences the creeping yet progressive appearance of its destructive impact. At the end of the film the home owners begin to build a wall inside their house to protect themselves from the unbearable roar of the motorway. Thus the family get more and more isolated from the outside world, from which they had actually already voluntarily withdrawn themselves. The air is getting thin. One of the members of the family takes a sledgehammer to break the wall, which makes him physically suffocate.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Gregory Collavini, Home, 1989.

erzählerischen Potenzial inspirieren die Malerei, die Fotografie und Filmwelt nicht mehr.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Was die so unbeliebten Lärmschutzwände betrifft, diesen aus technischen Gründen auferlegte Eingriffe, diese Anomalien, Asphaltbeulen, ihnen hat Jean Echenoz einen Platz in der Literatur gewidmet. Er berichtet von den Autobahnen, die Paris säumen, und von ihrer Diversität. Einige wellen sich, andere sind mutierende Bleche, bogenförmige Rohre, manchmal deuten sie ein Blockhaus an, das von Kletterpflanzen bedeckt ist. Vordächer mit rauer Oberfläche, Strebpfeiler. Diese Bauwerke verkörpern sich in verschiedensten Werkstoffen, Metall, Beton, Plastik, Fliesen oder Spiegel, Steingut und feuerabweisendes Holz. Sie stehen nicht immer im Einklang zu den Fahrbahnen, einige sind lichtdurchlässig oder sogar durchsichtig oder wie diese anderen, sind sie durchbrochen von Bullaugen, die gerade mal einen Meter Durchmesser haben. Zwischen diesen Mauern und der Aussenwand der Wohnanlage erstreckt sich im Schatten ein schmales Rechteck Unkraut wie ein grüner Wagon, künstlich und schimmernd.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Wie kann man das Gewöhnliche sichtbar machen? Geht das, indem man in Details abtaucht, oder im Gegenteil, sich aufschwingt? Gregory Collavini lässt die Masken der Banalität fallen und nimmt die Einzigartigkeit wahr, da, wo sie uns entgleitet. Sein Ziel – die Mauern werden Struktur, Hintergrund eines Stilllebens, ein Gartenzaun, ein Spiegel der Dämmerung.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Gregory Collavini, Home, 1989.

Gregory Collavini, Home, 1989.

^[1] Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989

^[2] Jean Echenoz, Lac, Minuit, 1989

L'Europe vue de l'espace

L'Europe vue de l'espace

L'Europe vue de l'espace

L'Europe vue de l'espace

L'Europe vue de l'espace

Pour le projet *Silent Outlooks*, Gregory Collavini a d'abord étendu ses recherches aux autoroutes des pays limitrophes pour finalement se concentrer sur la Suisse. L'apparition des murs antibruit sur le territoire helvétique à la fin des années 80 nous rappelle que l'Europe s'est transformée graduellement en un espace presque entièrement domestiqué par l'homme. C'est celui des villes, jalonnées et parsemées de rues, de routes, de voies, de couloirs, des campagnes habitées, des prés divisés en parcelles, des champs bocagers ou openfields cadastrés. Un espace balisé, codifié, encarté, géoréférencé, nommé, renommé, compartimenté, territorialisé. C'est ce que Gilles Deleuze et Félix Guattari appellent « l'espace strié ».

L'espace lisse, vue de l'espace

« L'espace lisse », dans leur toponymie, est, par opposition, insaisissable. Il ne peut être saisi que dans sa globalité, tant il est étendu. Le désert du Sahara, l'océan Atlantique, la steppe kazakhe sont des espaces lisses. Mais il reste aussi quelques espaces lisses en Europe occidentale : grandes forêts, pâturages, vastes étendues laissées en friche… Paradoxalement, c'est souvent à la lisière de l'autoroute, espace strié par excellence, que s'étendent les derniers espaces lisses de nos régions. Ici, la complexité du réel se niche à la frontière entre ces deux espaces.

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute et les murs antibruit qui l'accompagnent matérialisent souvent la frontière entre espace strié et espace lisse. La nature encore sauvage se mêlant au macadam. À un niveau plus métaphorique, ces constructions pourraient être vues comme les signes avant-coureurs d'un pays qui se referme sur lui-même. Ces voies rapides qui nous relient au monde sont comme bordées de boucliers. Les photographies de Gregory Collavini font état de ce paradoxe. Elles contiennent à la fois l'idée d'une ouverture à l'autre, incarnée par les tracés d'asphalte menant d'un point A à un point X, et l'attitude protectionniste induite par la présence de ces parois bétonnées.

L'autoroute vue de l'espace

Les expériences empiriques nous montrent combien la pensée est affectée par l'espace. Un espace ouvert, peuplé de forces et de flux mouvants, où l'on déambule à son gré procure un sentiment de liberté, qui évoque le nomadisme. La pensée y circule, suit les lignes de fuite, fait partie d'un tout. Par opposition, dans un espace fermé, divisé, restreint, on développe un sens de la contrainte, de la retenue. Le paysage devient un espace de régulation, un lieu sans surprises. La sédentarité s'en retrouve amplifiée, généralisée. La société striée, cette société du « mur », obsédée par la propriété, c'est la société du contrôle.

L'autoroute vue de l'espace

Cette dualité du lisse et du strié, de l'ouvert et du fermé permet de comprendre à quel point le paysage influence la pensée. Une pensée intuitive, libératoire résonne avec les grands espaces, tandis que les espaces clos, confinés, nous cantonnent à une pensée étriquée.

L'autoroute vue de l'espace

De la même manière, l'environnement sonore peut lui aussi être ouvert ou fermé, libérateur ou oppressant. L'autoroute, lieu de rumeur envahissante et perpétuelle, bordée d'espaces sauvages où règne le silence incarne, par excellence, la dualité entre « lisse » et « strié ».

L'autoroute vue de l'espace

Perspectives silencieuses

L'autoroute vue de l'espace

S'il est convenu de dire que l'immobilisme appelle le silence et que le mouvement appelle le bruit, il est certain que dans notre société hyperconnectée où tout va toujours plus vite, nous sommes assaillis par les informations sonores : les annonces

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

“The smooth space”, in their toponymy, is by contrast elusive. It can only be seized in its global nature as a result of its vastness. But they do exist, these few smooth spaces left in Western Europe : large forests, meadows, untilled fields… Paradoxically these areas are very often located along motorways, these ultimate striated spaces, stretching on the last smooth spaces of our regions. Here at the borderline of these two spaces, stands the complexity of our reality.

L'autoroute vue de l'espace

The motorways and the accessory noise protection walls often mark the border between the smooth and the striated space. Nature and macadam blend together. At a more metaphorical level, we could interpret these constructions as warning signs of a country closing in on itself.

L'autoroute vue de l'espace

These speedways which link us to the world seem lined with shields. Gregory Collavini's photos relate to this paradox. They contain the idea of opening up to others on one hand, embodied by the asphalt lane from point A to point X, and on the other hand a protectionist attitude caused by the existence of these concrete walls.

L'autoroute vue de l'espace

Empirical experiments have shown how much our way of thinking is influenced by space. An open space inhabited by moving powers and flows, in which one can meander around freely, generates a feeling of liberty, picturing our nomadism. Thoughts can flow following vanishing lines, are part of an entity. On the contrary, in an enclosed, divided space one develops a feeling of constraint. The landscape becomes a space of regulation, a space without surprise. Sedentariness is emphasised, generalised. The striated society, this society of the “wall”, obsessed by property is a society of control.

L'autoroute vue de l'espace

The duality of smooth and striated, open and closed, enables us to understand up to what extent landscape influences our way of thinking. An intuitive, liberating thought resonates in extensive spaces, whereas in enclosed spaces it is restricted to narrow-mindedness and bigotry.

L'autoroute vue de l'espace

The sonic environment can just as well be open or closed in, liberating or oppressive. Motorways, places of never ending noise, lined by natural zones where silence reigns, perfectly embody the duality between “smooth” and “striated”.

L'autoroute vue de l'espace

Silent outlooks

L'autoroute vue de l'espace

It is often said that inertia calls silence and that movement produces sound. One thing is for sure in our hyperconnected world: everything becomes faster and faster. We are at all times assailed by some sound information: voice announcements, talking screens, the electronic voices of answering machines, these “companion machines” such as GPS or other new technologies.

L'autoroute vue de l'espace

The eye and the ear are sought by this overflow of information. Could this society of impulse and noise encourage us to learn patience and silence again?

L'autoroute vue de l'espace

The process of creation embodies the metaphor of a respite which we often lack when facing reality. This is all the more tangible when Gregory Collavini decides to photograph with a large format camera. It is a meticulous technique demanding a great deal of preparation of the device to allow the picture to fix onto the film. In these prolonged moments the artist chooses the right location in the landscape. He keeps quiet and motionless for minutes or

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

L'autoroute vue de l'espace

Gregory Collavini

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

vocales, les écrans vidéos, les voix électroniques des répondeurs, ces « machines de compagnie » qui nous parlent, tels les GPS et autres appareils technologiques.

Gregory Collavini, 2013

L'œil et l'oreille sont sollicités par ce flux d'informations grandissant. Cette société de l'immédiateté et du brouhaha nous inciterait-elle à réapprendre la patience et le silence ?

Gregory Collavini, 2013

Le processus de création incarne la métaphore d'un temps de répit qui nous manque si souvent face au réel. Cela est d'autant plus tangible lorsque Gregory Collavini choisit de photographier à la chambre : une technique minutieuse, qui demande du temps pour préparer l'appareil, pour que l'image se fixe sur la pellicule. Dans ce temps étiré, l'artiste choisit sa place dans le paysage. Il y reste immobile et silencieux pendant plusieurs minutes, voire plusieurs heures. La lenteur du procédé contraste avec le mouvement, la vitesse et le bruit en bordure d'autoroute.

Gregory Collavini, 2013

Dans ses photographies, c'est parfois la couleur ou le jeu de lumière qui dissimulent la violence sonore, parfois la brutalité d'une perspective qui la rappelle. Le soin apporté à la composition de chaque image nous permet, lui, de prendre un chemin de traverse, celui de l'imaginaire, de la métaphore, de l'évasion.

Gregory Collavini, 2013

Le photographe parvient, pour un temps, à nous faire oublier la Suisse. Le pays s'efface derrière l'étrangeté et nous amène vers un ailleurs. Seule trace tangible du vacarme autoroutier, les mesures de son que l'artiste a enregistrées à l'endroit même des sites photographiés. Le nombre de décibels ainsi obtenu sert de légende à ses images.

Gregory Collavini, 2013

Chercher le silence c'est aussi parler du bruit. De son absence, naturelle ou contrainte. L'ambiguïté, la coexistence des contraires, les paradoxes qui foisonnent dans notre société alimentent le projet *Silent Outlooks*.

Gregory Collavini, 2013

Si les photographies de Gregory Collavini témoignent de la fragilité d'un certain désordre, visuel et sonore, elles sont aussi propices à la réflexion, à la contemplation, à la rêverie.

Gregory Collavini, 2013

Valérie Roten

Historienne de l'art et rédactrice de la revue *L'Imprévisible*.

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Auf dieselbe Weise kann auch das akustische Umfeld offen oder geschlossen sein, befreiend oder beklemmend. Die Autobahn, Ort des ständigen, nicht enden wollenden Lärms, gesäumt von naturbelassenen Sektoren, beherrscht von symbolischer Stille schlecht-hin, diese Dualität zwischen „glatt“ und „gestreift“.

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

Gregory Collavini, 2013

OFEV – OFROU

Depuis la nuit des temps, les murs ont accompagné l'habitat et délimité les territoires. À l'époque des sociétés pastorales, de simples clôtures protégeaient le bétail contre les prédateurs. Plus tard, les habitants ont bâti des murs autour des fermes et érigé des remparts autour des villes pour se défendre contre les brigands et les ennemis. La plus importante fortification humaine reste la Grande Muraille de Chine, entamée au III^e siècle avant J.-C., et poursuivie pendant vingt siècles, donnant naissance à une réalisation architecturale remarquable dont le tracé complet s'étend sur plus de 20'000 km.

En Suisse, et plus récemment, des murs bien différents ont surgi le long de certaines voies de communication. Que représentent ces kilomètres de murs ? Contre quel ennemi se protège-t-on aujourd'hui ?

Cet ennemi moderne, ce sont les nuisances sonores parce qu'il est démontré aujourd'hui qu'elles peuvent rendre malade. Depuis toujours, l'ouïe est notre tout premier gardien. Nous pouvons fermer les yeux, mais pas les oreilles. Que nous soyons au travail ou chez soi, en état de veille ou de sommeil, notre ouïe veille constamment sur nous, prête à donner l'alarme. Si l'exposition constante à un bruit ambiant entraîne rarement une lésion auditive directe, cette gêne permanente n'en est pas moins nocive, car l'alerte sera transmise sous forme d'hormones de stress sécrétées par notre corps. La présence de ces hormones peut provoquer à terme une accélération du rythme cardiaque, une hypertension artérielle qui peut mener à un infarctus du myocarde. La nuit, la perturbation sonore du sommeil diminue la qualité du repos, engendrant fatigue chronique, irritabilité et, partant, une diminution des performances. Enfin, des études montrent que les environnements bruyants peuvent compromettre le développement cognitif des enfants.

En 1987, lors de l'entrée en vigueur de l'ordonnance sur la protection contre le bruit, les décideurs croyaient fermement que l'assainissement des installations bruyantes de notre pays se ferait de manière unique dans un délai raisonnable. Mais la Suisse a vu sa population augmenter et devenir très mobile et la route reste bien souvent le moyen de transport privilégié. Nos infrastructures de transport sont des artères vitales pour l'économie et la cohésion nationale. Le trafic routier est devenu ainsi la première source de bruit en Suisse, comme un grand champ sonore qui s'étale sur une majeure partie des régions urbanisées du pays. Aujourd'hui, une personne sur cinq (env. 1,6 million) est touchée à son domicile par un bruit routier excessif et durant la nuit une personne sur six (env. 1,4 million) ne peut dormir sereinement. Enfin, il est responsable de la perte annuelle de 46'000 années de vie en bonne santé. Suite à la croissance démographique et la hausse de la mobilité, le problème est resté entier, malgré tous les efforts investis depuis trente ans dans la lutte contre le bruit.

Les parois antibruit assurent une protection acoustique ponctuelle efficace des riverains en abaissant les nuisances sonores en dessous du seuil critique pour la santé humaine. La Suisse a donc vu grandir le long de ses grands axes des kilomètres de murs de dimensions et matériaux variables. Et comme nos murs historiques, ces parois ont découpé l'habitat et le paysage. Certains ouvrages ébahissent par leur architecture mais d'autres ressemblent plus à de grands isoloirs. Faut-il privilégier le paysage ou la protection acoustique ? Quelle est la priorité voulue par notre législation ? Le débat est vaste car au-delà du cadre juridique, il touche à l'éthique, voire à l'anthropologie.

FOEN – FEDRO

Since the dawn of time protection walls have been a component of human settlements. Once, in the world of herdsmen, they were simple fences to prevent predators from killing the livestock, but they soon developed into ramparts around farms and towns to keep off enemies and thieves. The most important wall to this day is the Great Wall of China, whose construction began in the 3rd century BC and continued for 2000 years. With its total length of 20,000 km, it is the longest defensive infrastructure ever built in the world.

In recent days new and completely different walls have risen alongside many public transport routes in Switzerland. What do these walls represent? Who is the enemy we are protecting ourselves from?

This modern enemy is called noise pollution and it has been proven that it can cause serious illnesses. Since ancient days our sense of hearing has been our first guardian. We can close our eyes but not our ears. Our hearing is always alert no matter if we are at work or at home, awake or asleep, it is always there to warn us whenever required. Being confronted to constant noise does not necessarily imply hearing damage, but it still affects our health. Our body releases stress hormones which can eventually cause an acceleration of our heart rate and an increased blood pressure that can lead to a heart attack. Being constantly disturbed by noise during our sleep reduces its quality and therefore entails chronic tiredness, irritability, and reduced performances. Studies have shown that a noisy environment can compromise the cognitive development of children.

In 1987, when the noise protection regulation came into force, everybody was convinced that noise pollution in Switzerland could be eliminated on a near-term scale. But the population has grown and the need for mobility has increased. At the same time our transport infrastructures have established themselves as lifelines of the Swiss economy and as such contributing to the national cohesion. As most of the traffic takes place on the roads, it has become one of the greatest nuisances in terms of noise in our country. A fifth of the Swiss population, about 1.6 million people, is affected by excessive traffic noise. One sixth, that is to say 1.4 million people, doesn't sleep well during night time due to the same reason. On the whole, traffic noise is responsible for the loss of 46,000 healthy years of life [this means spent in good health]. But in spite of all the efforts made during the last thirty years the problem still persists.

Noise protection walls provide an efficient and selective protection for residents as they reduce the noise pollution to a harmless level. This is the reason why the most important traffic corridors are lined with noise control barriers made of different materials and dimensions. Like their historic predecessors they cut through landscapes and settlement areas. While some of these structures' architecture stands out, others show a total lack of aesthetic reflection. What is more important – landscape or noise protection? Where are the priorities according to the law? Debates on this subject are very controversial as there are not only legal but also ethic and anthropological questions to be taken into consideration. Are our noise protection walls and barriers a failure altogether? Could another development plan have created a more harmonious coexistence between traffic and settlement structures?

BAFU – ASTRA

Seit undenklichen Zeiten sind Schutzmauern und -wände ein fester Bestandteil menschlicher Siedlungen. Waren es in den frühen Hirtengesellschaften noch Umzäunungen, die das Vieh vor Raubtieren bewahrten, so entwickelten sich daraus im Laufe der Geschichte Wälle und Stadtmauern zum Schutz vor Räubern und Feinden. Einen Höhepunkt stellte der Bau der Chinesischen Mauer dar, der im 3. Jahrhundert v. Chr. begann und 2000 Jahre lang fortgesetzt wurde. Mit ihrer Gesamtlänge von über 20 000 Kilometern ist diese Mauer noch heute das grösste je von Menschen geschaffene Defensivbauwerk.

In der Schweiz entstanden in neuerer Zeit entlang mancher Verkehrswege ganz andere Mauern und Wände. Doch vor welchem Feind sollten sie uns schützen?

Es handelt sich um einen unsichtbaren, im Schlepptau der Moderne eingedrungene(n) Widersacher, nämlich die Lärmbelastung. Sie kann, wie wir inzwischen wissen, krank machen.

Das Gehör ist, wie schon in prähistorischen Zeiten, so auch heute noch unser aufmerksamster Wächter. Wir können die Augen schliessen, nicht aber die Ohren. Ob wir am Arbeitsplatz oder zuhause sind, wachen sind oder schlafen: Unser Gehör ist stets auf der Hut und bereit, jederzeit Alarm zu schlagen. Sind wir ständigem Lärm ausgesetzt, so hat das zwar meist keinen direkten Gehörschaden zur Folge, beeinträchtigt aber dennoch die Gesundheit: Unser Körper schüttet Stresshormone aus, die zu einer Beschleunigung der Herzfrequenz, zu Bluthochdruck und letztlich zu einem Herzinfarkt führen können. Werden wir nachts regelmässig durch Lärm gestört, vermindert dies die Schlafqualität. Die Folgen sind chronische Müdigkeit, Reizbarkeit und mithin eine verminderte Leistungsfähigkeit. Schliesslich kann, wie aus Studien hervorgeht, ein lärmintensives Umfeld die kognitive Entwicklung von Kindern beeinträchtigen.

Als 1987 die Lärmschutz-Verordnung in Kraft trat, glaubte man fest daran, die Lärmbelastung in der Schweiz innert nützlicher Frist eliminieren zu können. Doch die Bevölkerung ist gewachsen und das Bedürfnis nach Mobilität hat zugenommen. Gleichzeitig haben sich unsere Verkehrsinfrastrukturen als Lebensadern der Schweizer Wirtschaft etabliert und tragen damit zum nationalen Zusammenhang bei. Weil sich der Grossteil des Verkehrs auf der Strasse abspielt, ist der Strassenverkehr zur grössten Lärmquelle in unserem Land geworden. So leidet tagsüber ungefähr ein Fünftel der Schweizer Bevölkerung, nämlich etwa 1,6 Millionen Personen, unter übermässigem Strassenlärm, während nachts ca. 1,4 Millionen Menschen (ein Sechstel der Bevölkerung) aus dem gleichen Grund nicht gut schlafen. Insgesamt ist der Strassenlärm für den jährlichen Verlust von 46 000 „gesunden“ (d. h. bei guter Gesundheit verbrachten) Lebensjahren verantwortlich. Damit ist das Problem trotz aller seit dreissig Jahren unternommener Anstrengungen dasselbe geblieben.

Lärmschutzmauern und -wände sorgen für einen wirksamen punktuellen Schutz der Anwohnenden, da sie die Lärmbelastung auf ein unschädliches Niveau senken. Deshalb werden die grossen Verkehrsachsen unseres Landes von Lärmschutzbauten aller Art gesäumt. Deren Dimensionen und Materialien sind unterschiedlich, doch wie ihre historischen Vorgänger durchschneiden sie Landschaften und Siedlungsräume. Einige dieser Bauwerke sind ansprechend gestaltet, andere lassen ästhetische Qualitäten gänzlich vermissen. Doch was ist wichtiger – der Landschafts – oder der Lärmschutz? Welche Prioritäten setzt unsere Gesetzgebung? Die Debatten darüber

Nos murs et parois antibruit sont-ils un échec ? Un aménagement du territoire différent aurait-il pu faire côtoyer plus harmonieusement transports et habitat ?

L'ouvrage de Gregory Collavini illustre de manière saisissante le contraste de ces murs qui amènent leur protection mais aussi leurs limites visuelles. En tant qu'offices fédéraux chargés de la protection de l'environnement et de l'exploitation des routes nationales, nous sommes confrontés au quotidien à ce même paradoxe : ériger un mur mais pas à n'importe quel prix pour le paysage et les personnes qui devront vivre derrière celui-ci.

Pour la plupart indispensables, ces murs et parois font désormais partie intégrante de notre paysage. Il est donc utile et précieux de s'arrêter sur ces œuvres architecturales pour repenser notre travail, repenser nos buts et les moyens mis en place pour les atteindre. Et c'est ce que cet ouvrage nous permet de faire aujourd'hui.

Merci à Gregory Collavini d'amener un autre regard de grande qualité sur notre travail.

Sophie Hoehn

Cheffe section Bruit routier

Office fédéral de l'environnement (OFEV)

Marguerite Trocmé

Section Standards et sécurité de l'infrastructure

Office fédéral des routes (OFROU)

Gregory Collavini's work illustrates in an enthralling way the contrast between the successes and the failings of these constructions, which protect the residents on one hand but reduce their visual field on the other. As a federal office entrusted with the environmental protection and the operation of our roads, we are often faced with the same dilemma: building a wall, but at a reasonable price for the landscape and the people who will have to live behind it.

However, our noise protection walls and barriers are for the most part essential and have long since been part of our landscape. It is worth taking the time to linger over these architectural works and to think about our work, our aims and the resources that we used. This is exactly what this book invites us to do.

With thanks to Gregory Collavini for his different, highly interesting glimpse of our work.

Sophie Hoehn

Head of department for noise

Federal department for the environment (FOEN)

Marguerite Trocmé

Sector for standards and safety of infrastructure

Federal roads office (FEDRO)

sind kontrovers, denn es geht hier nicht nur um juristische, sondern auch um ethische und sogar anthropologische Fragen. Sind unsere Lärmschutzmauern und -wände insgesamt ein Misserfolg? Hätte eine andere Raumplanung ein harmonischeres Nebeneinander von Verkehr und Siedlungsräumen schaffen können?

Das Werk von Gregory Collavini illustriert auf packende Weise den Kontrast zwischen den Erfolgen und den Defiziten dieser Bauten, die zum einen die Anwohnenden schützen und zum anderen deren Blickfeld einschränken. Als Bundesämter, die einerseits mit dem Schutz der Umwelt und andererseits mit dem Betrieb der Nationalstrassen betraut sind, stehen wir täglich vor diesem Dilemma: Lärmschutzbauten – ja, aber nicht zu einem zu hohen Preis für die Landschaft und die Menschen, die hinter ihnen leben müssen!

Wie auch immer: Lärmschutzmauern und -wände sind mehrheitlich unverzichtbar und längst Teil unserer Landschaft. Es lohnt sich, vor diesen Bauwerken innezuhalten und sich Gedanken über unsere Arbeit, unsere Ziele und die dafür eingesetzten Mittel zu machen. Gerade dazu lädt uns dieser Bildband ein.

Wir danken Gregory Collavini für diesen anderen, hoch interessanten Blick auf unsere Tätigkeit.

Sophie Hoehn

Chefin der Sektion Lärm

Bundesamt für Umwelt (BAFU)

Marguerite Trocmé

Bereich Standards und Sicherheit der Infrastruktur

Bundesamt für Strassen (ASTRA)