

I. TERRITOIRE



L'auberge australe se situe dans la localité de Puerto Yungay au 1113ème kilomètre de la route australe. Cette voie longue de 1254 kilomètres traverse un vaste territoire de la Patagonie chilienne contenu entre la cordillère des Andes et l’Océan Pacifique. Projet initié en 1975 par le général Pinochet afin de relier le Sud du Chili à la terre de feu, connectant les derniers territoires isolés du pays. Aujourd’hui ce projet pharaonique se termine en voie sans issue à l’approche du Campo de Hielo Sur, plus grande réserve glaciaire continentale du monde.

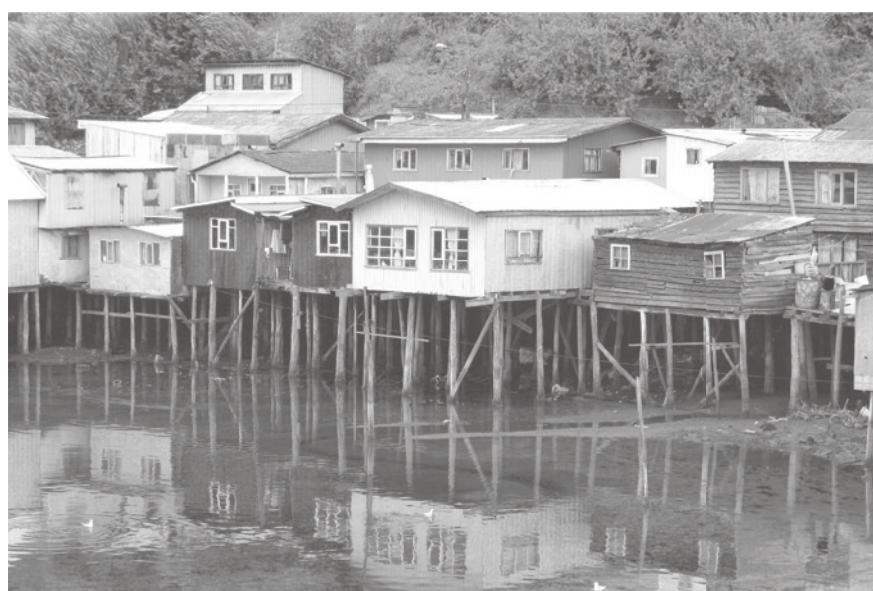
L'eau accompagne la route tout au long du trajet : c'est un espace de transit, un lieu d'activité économique, un obstacle, un danger mortel, un attrait touristique ou une ressource stratégique d'avenir, elle est omniprésente pour toute personne qui vit ou voyage le long de la carretera austral. Les transbordements sont une particularité de cette route. Pour traverser un fjord très escarpé ou une embouchure de fleuve, la route se jette dans la mer et laisse place au ferry pour transporter piétons, cyclistes, voitures, bus ou camion. De tailles et de fréquences différentes, ces ferry offrent une temporalité et un rapport au paysage différents aux voyageurs. Les traversées sont impactées par des limites infrastructurelles mais également par les conditions météorologiques qui peuvent amener à de très longues attentes dans les ports d'embarquements.



Puerto Yungay est le dernier lieu de transbordement de la route australe qui permet de traverser le Fjord Mitchell et ses pentes escarpées. La région est très peu peuplée, deux familles habitent la petite localité et les villages les plus proches sont à plus d'une centaine de kilomètres de pistes. Le calme apparent de ses eaux ne manifeste pas le danger qu'elles peuvent représenter. En effet des tsunamis générés par des glissements de terrains peuvent s'y produire, et selon leur taille ils peuvent être extrêmement destructeurs. Leur fréquence est difficile à définir précisément dans le Fjord Mitchell car les facteurs géologiques sont peu étudiés dans cette région très reculée mais ils peuvent tout détruire sur leur passage et laisser une empreinte indélébile sur le littoral. Le village composé de deux familles se situe au bout d'un plateau surmontant le Fjord d'une dizaine de mètres. Ce plateau accueille une tourbière qui transformée petit à petit afin de la rendre cultivable et pourra subvenir aux besoins en vivres tous importés jusqu'à maintenant. Le débarcadère se situe à deux cent mètres du village, débarrassé de toutes les constructions parasites qui l'entourent ainsi que la plage adjacente également nettoyée. Les arbres entre la plage et le village sont utilisés pour la construction des nouveaux édifices. Deux maisons abandonnées à l'entrée du village seront également démontées, leurs matériaux réutilisés pour les nouvelles constructions. Il s'agit principalement de couvertures en zinc et d'ossatures bois.



Le projet a pour but d'établir une activité économique stable pour la population du village et un lieu d'attente et de ravitaillement pour les voyageurs. L'attente du bateau qui se faisait à côté du débarcadère se fera dans le village. Une plateforme terrassée est travaillée afin de recevoir les voitures en attente. Elle est contenue par deux murs de soutènement, chacun reprenant les alignements des bâtiments proches. Entre ces deux murs s'élève une rampe asphaltée en direction du débarcadère. Elle sera empruntée seulement lors des transbordements. On distingue deux groupes de bâtiments en considérant les alignements dans le village. Le premier intègre l'église, la maison des marins et une maison commune qui forment une petite place piétonne. Le second groupe est composé des maisons des habitants, d'un hangar, et dans leur prolongement jusqu'au mur de soutènement se trouve l'espace d'arrêt pour les voitures. Le premier bâtiment construit est une pompe à essence. Une structure à ossature bois qui porte une toiture en tôle ondulée zinguée. Elle abrite la pompe à essence et des outils nécessaires à l'entretien ou la réparation sommaire des automobiles. La voiture reprend l'alignement de l'église et se place au bord de la route à l'entrée de la zone d'attente. Elle est placée de telle manière qu'elle amorce la rotation nécessaire à la descente vers l'embarcadère et joue le rôle de pivot des flux motorisés en cette fin de route.



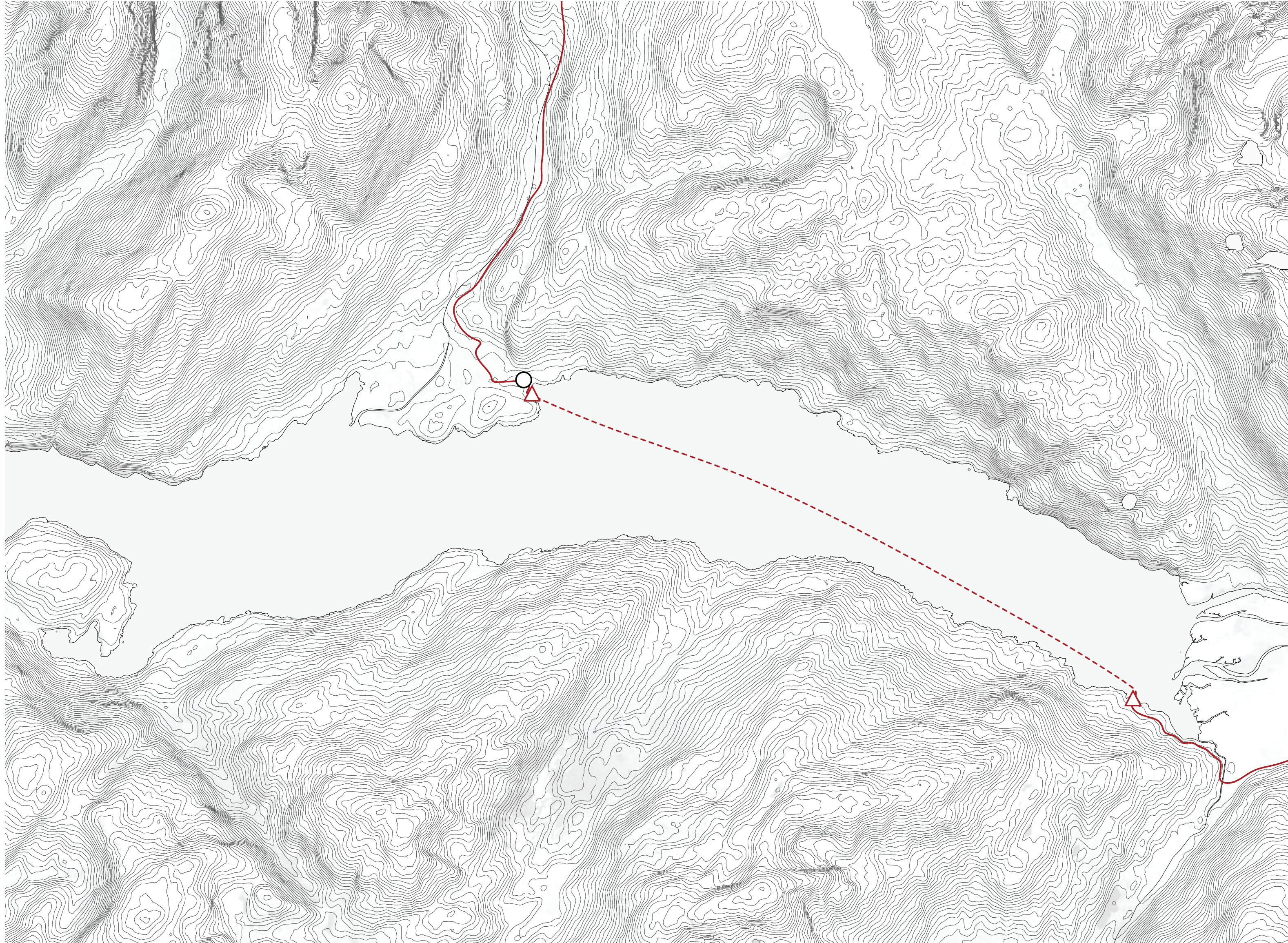
Le second bâtiment n'est pas sur la plateforme, il s'étend juste après celle-ci en direction du fjord dans la même direction visuelle que le trajet du transbordeur. Il est construit sur pilotis pour évoquer la fragilité de la construction dans cette zone soumise aux risques de tsunamis. Cette forme de construction vernaculaire souligne également un dialogue du construit avec la mer, alors que jusqu'à présent le village lui tournait le dos. Il est construit telle une jetée prolongeant l'espace public du village en direction du fjord. La première partie du bâtiment accueille une échoppe pour se ravitailler et la seconde partie une auberge comprenant deux dortoirs, deux chambres doubles et une salle commune, le bâtiment se termine par une terrasse surmontant le paysage du fjord. La distribution se fait de part et d'autre du bâtiment, et crée un effet de seuil lors du changement de côté afin de rendre plus privatif la distribution de l'auberge. Il est couvert par un toit à deux pans en tôle ondulée, matériaux de revêtement également utilisés pour les éléments de façades non ouverts. Ces derniers sont peints en rouge avec le reste des peintures de bateaux construits dans la région. Dans la façade s'exprime la primauté de la structure en pilotis sur le revêtement. Le système constructif s'articule autour d'éléments en ossature bois remplis d'isolants locaux (laines de mouton ou à base de tourbe) qui viennent s'insérer entre les éléments de la structure primaire.



Les deux bâtiments sont faits de structures assemblées en bois avec des détails simples tels que boulons de charpente, et d'écrous. Le bois est la principale ressource locale disponible, la grande majorité des ressources se trouve sur place avec la récupération de matériaux dans les autres bâtiments. Ceux qui restent pourront être amenés par le Ferry qui relie le village à Puerto Natales. Dans un premier temps la structure sera réalisée par les habitants du village et les constructeurs de la région qui ont une grande connaissance du travail du bois et de la construction sur pilotis. Ensuite le système constructif établi d'un remplissage entre les éléments de la structure primaire pourra être effectué exclusivement par les villageois grâce au savoir-faire acquis dans la première phase du chantier. Dans cette optique les meubles sont également construits par les habitants avec des principes d'assemblage simple sur le modèle des manuels d'Enzo Mari *Autoprogettazione*. La participation de la population est primordiale et s'apparente à une *minga*, un travail collectif effectué pour la collectivité.

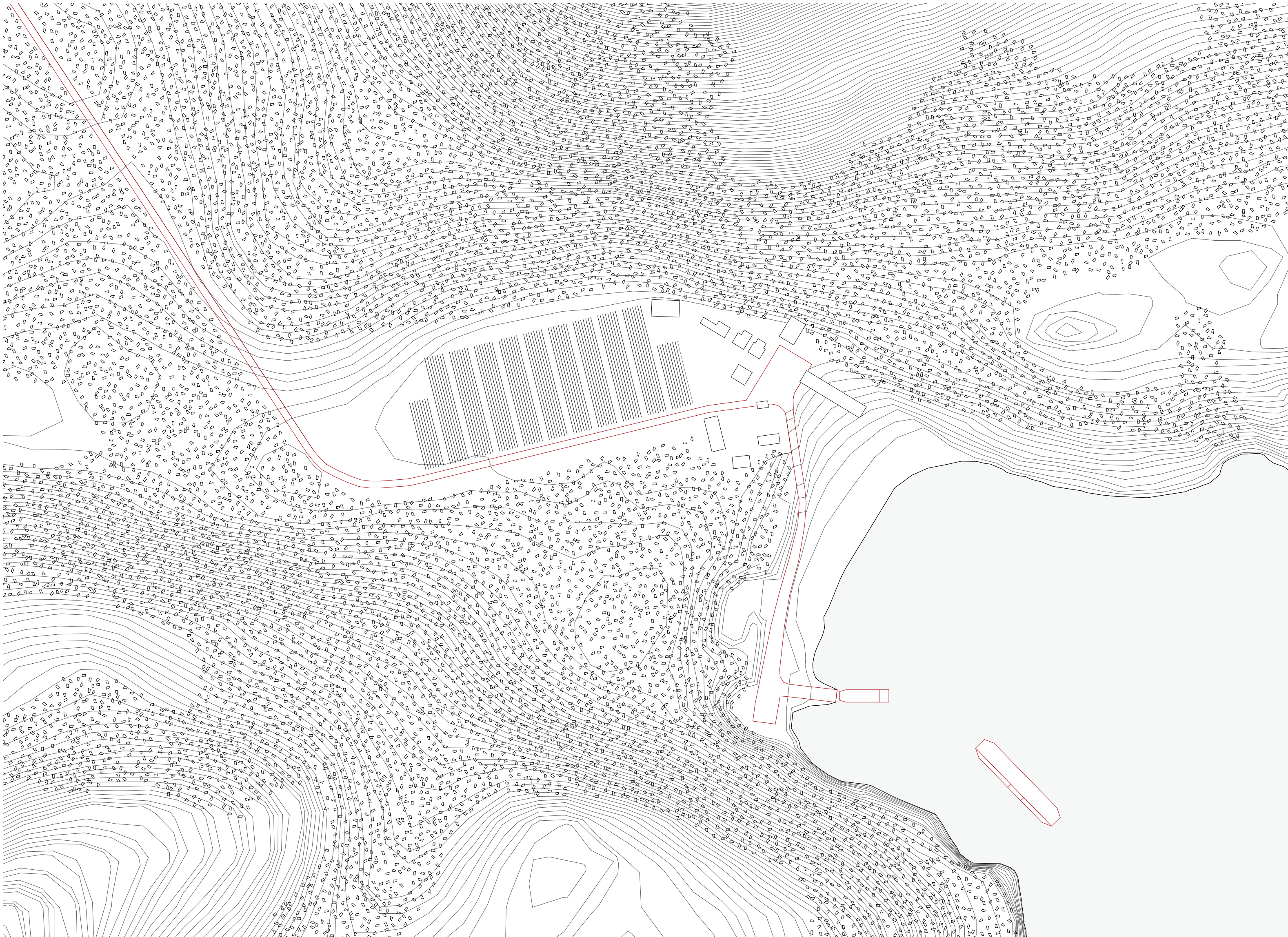


Carte Route Australe



Fjord Mitchell 1:40'000

①



Puerto Yungay 1:2000

①