

Infrastruktur für einen zerbrechlichen Standort = Une infrastructure au service de sites fragiles

Autor(en): **Folléa, Bertrand**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage**

Band (Jahr): **57 (2018)**

Heft 2: **Infrastrukturanlagen = Les infrastructures**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

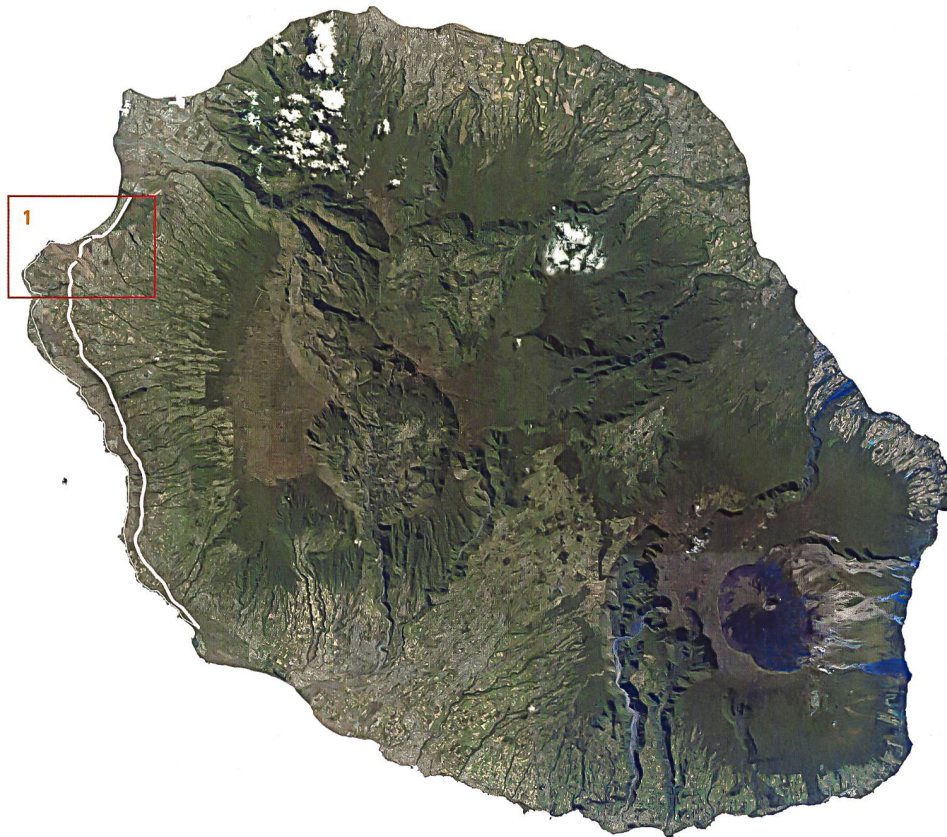
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-768556>

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.



Infrastruktur für einen zerbrechlichen Standort

Der Bau der Route des Tamarins auf der Insel La Réunion in den 2000er-Jahren war ein bautechnisches Meisterwerk. Eine grosse Aufgabe war auch die Einbindung der Strasse in das Landschaftsbild, welche zwanzig Jahre in Anspruch nahm und in mehreren Massstäben erfolgte. 2016 erhielt das Projekt den Grand Prix National du Paysage des französischen Umweltministeriums.

Une infrastructure au service de sites fragiles

La création de la route des Tamarins, sur l'île de La Réunion, dans les années 2000 a représenté une prouesse technique. Pour relever ce véritable défi en termes d'inscription paysagère, un projet a été mené à différentes échelles pendant 20 ans. Il a reçu le Grand Prix National du Paysage en 2016, décerné par le ministère français de l'Environnement.

Bertrand Folléa

Landschaft beinhaltet stets Erbe und Weiterentwicklung. Diesen Gedanken sollten wir bei jedem Eingriff in die Natur vor Augen haben, damit jede neue Landschaftsgestaltung Teil eines fortlaufenden Prozesses des Dialogs ist zwischen den Menschen und der Erde, die sie bewohnen. Und doch führt unser Mangel an Kultur in Fragen der Landschaftsplanung oft genug dazu, dass Umweltschutz und Landschaftsplanung frontal aufeinanderprallen. Der Bau der Route des Tamarins in der Gemeinde Saint-Paul ist eines der wenigen Beispiele für ein grosses Infrastrukturvorhaben, das zu einer Förderung der Standorte beigetragen hat, durch die es führt.

Bauvorhaben dieser Art sind Teil einer globalen Strategie, deren Inhalte wir im Laufe von über zwanzig Jahren definiert haben:

Le paysage est toujours à la fois héritage et création. Toute intervention dans notre environnement devrait être pensée en ces termes, afin que l'aménagement nouveau participe à un processus continu de dialogue entre les êtres humains et le monde qu'ils habitent. Pourtant, notre faiblesse culturelle en matière de paysage conduit beaucoup plus souvent à des oppositions frontales entre «protection» et «aménagement». La route des Tamarins à Saint-Paul, sur l'île de La Réunion, constitue un cas rare où une nouvelle infrastructure de grande dimension a servi de levier d'action au service des sites fragiles qu'elle traversait.

Ces aménagements s'inscrivent dans une stratégie plus globale que nous avons définie pendant plus de 20 ans:

1 Die Insel La Réunion. Die Route des Tamarins (weisse Linie) und das Bauprojekt in Saint-Paul (roter Rahmen).
Île de La Réunion. La route des Tamarins (en blanc) et le site du projet à Saint-Paul (encadré rouge).

- Darstellung von identifizierten Herausforderungen in einem Landschaftsatlas¹;
- Festlegung von Zielen zur Verbesserung der Landschaftsqualität anhand eines Landschaftsplans für die Westküste von La Réunion (für den TCO, Territoire Côte Ouest²), einem Gebiet mit einer Fläche von 53 000 Hektaren;
- Definition von Richtlinien für die Gestaltung von Stadtrandbereichen («Schéma intercommunal d'aménagement des lisières urbaines») durch einen interkommunalen Flächennutzungsplan, einem innovativen Ansatz für die Förderung der Westküste ebenso für den TCO³.

Die Kontinuität und die Kommunikation unserer Überlegungen durch diese verschiedenen Werkzeuge zeugen davon, dass sich eine neue Kultur der Landschaftsplanung Gehör verschafft, einer Landschaftsplanung, die die Landschaft aus der Sicht der Landschaft gestaltet und die die Beziehung der Menschen zu ihrer Umwelt in den Mittelpunkt ihres kreativen Prozesses stellt. Diese Philosophie der Stadtplanung wurde in Saint-Paul an der Route des Tamarins in die Tat umgesetzt.

Projektrahmen

La Réunion ist eine winzige französische Insel, die 10 000 Kilometer von Europa entfernt, isoliert im Indischen Ozean liegt. Ihre Berge sind bis zu 3000 Meter hoch. Auf La Réunion leben fast eine Million Menschen, hauptsächlich in den Küstenregionen. Die 35 Kilometer lange Route des Tamarins wurde an der am dichtesten besiedelten Westküste gebaut, um durch ihre Streckenführung auf einer Höhe von 300 Metern über dem Meeresspiegel die überlastete Küstenstrasse Route du Littoral zu entlasten. Am nördlichen Ende der Route des Tamarins liegt entlang der Meeresküste die Stadt Saint-Paul mit ihren grossen Naturflächen und einer imposanten Klippe, die Stadt und Natur überragt und begrenzt.

Herausforderungen

Die Einbindung der Route des Tamarins in das Landschaftsbild von Saint-Paul schien unmöglich, da nicht nur die Stadt, sondern auch ein Naturschutzgebiet (Étang de Saint-Paul) und eine unter Naturschutz stehende Schlucht (Ravine Bernica) zu berücksichtigen waren. Auf dem solcherart eingeschränkten Raum musste die sechsspurige, bis zu 30 Meter breite Strasse zunächst um die Stadt herumgeführt werden, um sich anschliessend auf einem riesigen, 900 Meter langen Viadukt zur Klippe hin aufzuschwingen und schliesslich eine Schlucht zu überbrücken. Aus diesem Grund wurde der Felsen auf der anderen Seite der Schlucht eingeschnitten.

Herangehensweise

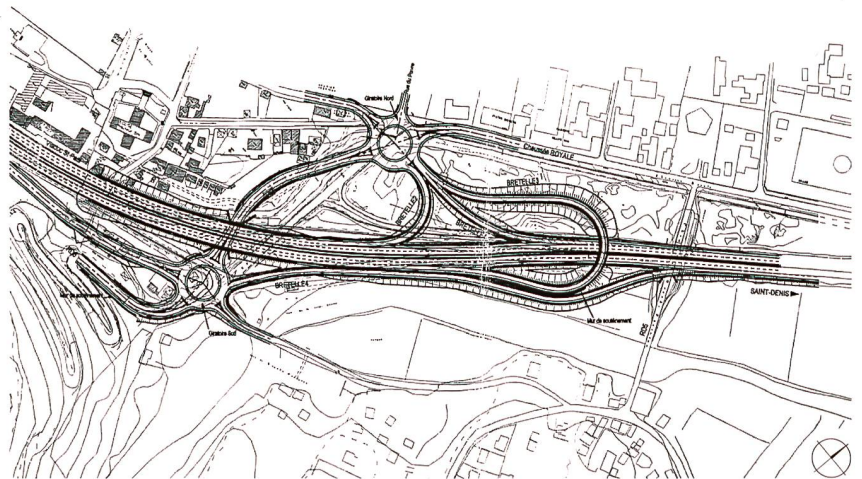
Wir wollten bei dem Projekt nicht in die Falle tappen, uns bei unserer Arbeit völlig auf das Strassenbauprojekt zu konzentrieren. Als Landschaftsarchitekten

- des enjeux identifiés dans un Atlas des paysages¹;
- des objectifs de qualité paysagère, définis dans un plan de paysage conduit sur l'ouest (TCO, Territoire Côte Ouest, 53 000 hectares)²;
- des principes portés par le «Schéma intercommunal d'aménagement des lisières urbaines», démarche innovante menée aussi pour TCO³.

La continuité de pensée, relayée par ces différents outils, témoigne de l'émergence d'une autre culture de l'aménagement: l'aménagement par le paysage, qui place au cœur de son processus créatif la relation des individus à leur territoire. C'est cette philosophie de l'urbanisme qui s'est concrétisée à Saint-Paul autour de la route des Tamarins.

Quel était le cadre du projet?

La Réunion est une île petite, isolée dans l'océan Indien à 10 000 kilomètres de l'Europe. Les reliefs montent jusqu'à 3000 mètres d'altitude. La population, bientôt un million d'habitants, ne peut vivre que sur la bande côtière. La route des Tamarins a été créée sur 35 kilomètres côté ouest, où la pression d'urbanisation est la plus forte, pour qu'elle libère le littoral saturé de circulation, en naviguant à distance



2

Recréation de zone humide en pied de falaise et sous la viaduc

Création d'une promenade urbaine reliant le centre-ville de St-Paul au site classé de la Ravine Bernica

Chaussée Royale doublée et requalifiée en avenue

Liaison locale préservée

Échangeur réduit et repositionné



3

Bertrand Folléa, agence Folléa-Gautier paysagistes urbanistes (6)



4

2 Strassenprojekt Tamarins in Saint-Paul zum Zeitpunkt des Wettbewerbs (1997–98): ein grosses Autobahnkreuz über den gesamten Perimeter.

Projet de la route des Tamarins à Saint-Paul au moment du programme du concours (1997–98): un vaste échangeur autoroutier sur l'ensemble du site.

3 Realisiertes Strassenprojekt Tamarins: ein Landschaftsprojekt, das Stadt, Naturräume und Infrastruktur verbindet. Projet de la route des Tamarins réalisé: un projet de paysage articulant ville, espaces naturels et infrastructure.

4 Die Bernica-Promenade führt als 62 Meter breite, offene Fläche unter der Route des Tamarins hindurch und verbindet die Bernica-Schlucht mit der Stadt Saint-Paul, welche in der Ferne zu sehen ist.

La Promenade de Bernica a été créée en passant sous la Route des Tamarins par un ouvrage de 62 mètres de largeur, pour relier le site naturel des gorges de Bernica avec la ville de Saint-Paul, que l'on aperçoit au loin.

und Landschaftsplaner hätten wir so nur «Landschaftspflege» betrieben, das heisst, wir hätten im Prinzip bei dem technischen Projekt nur durch die Gestaltung der Vegetation und mit dekorativen Elementen beigetragen. Uns in das Strassenbauprojekt völlig zu «integrieren» hätte bedeutet, uns selbst zu verleugnen, weil wir uns für das Infrastrukturvorhaben geschämt hätten.

Unsere Idee war dagegen, ein Projekt der Landschaftsgestaltung und nicht eines der Landschaftspflege vorzuschlagen, ein Projekt also, das den Begriff der Beziehung in den Fokus seines kreativen Prozesses stellt: der Beziehung der Stadt zu ihren Natur- und Agrarflächen und ihren kulturellen Räumen als umweltbezogene Dimension des Landschaftsprojekts und der Beziehung der Bevölkerung zu diesen Räumen als soziale Dimension.

Handlungsgrundsätze

Es wurden vier Handlungsgrundsätze definiert und anschliessend während der zwölfjährigen Planungs- und Bauphase verfolgt:

1. Ein urbaner Knotenpunkt für einen urbanen Ort: Das ursprüngliche Strassenbauprojekt nahm den gesamten Raum zwischen der Stadt und ihren Naturflächen ein. Es sah Fahrspuren auf drei Ebenen vor. Es erzeugte viel Restflächen. Es schnitt die Verbindungen ab. Unser Landschaftsprojekt sah eine klare Lösung in Form einer einfachen, kleinen Ortseinfahrt vor, die viel nutzbaren Raum schafft. Der Verkehrsknotenpunkt wurde verlegt, um eine durchgehende Strasse in der Stadt zu erhalten, die ein Viertel im Stadtzentrum mit dem Busbahnhof verbindet. Er liegt jetzt neben einem Sportplatz, dessen Standort am Stadteingang aufgewertet werden konnte: Die Anlage wurde üppig bepflanzt, um dem fruchtbaren Bild Saint-Pauls, einer Gartenstadt, die unter der prallen tropischen Sonne gedeiht, gerecht zu werden.

à 300 mètres d'altitude. À son extrémité nord, la ville de Saint-Paul s'allonge en bord de mer, accompagnée de ses grands espaces de nature. Le site urbain et naturel est refermé par une falaise.

Quel était l'enjeu?

L'inscription de la route des Tamarins dans le paysage de Saint-Paul semblait impossible: on y trouvait la ville, mais aussi une réserve naturelle nationale (étang de Saint-Paul) et un site classé (ravine de Bernica). Dans cet espace contraint, la nouvelle route à deux fois trois voies (près de 30 mètres de large) devait longer la ville, puis monter la falaise en viaduc géant (900 mètres de long) pour franchir la falaise refermant le site que l'on entaillait en crête.

Quelle a été la philosophie d'approche?

Le piège aurait été de s'enfermer dans un projet routier. En tant que paysagistes-concepteurs, nous n'aurions fait alors que du «paysagement»: un accompagnement plus ou moins décoratif et végétal d'un projet technique. «S'intégrer» aurait signifié se cacher, comme si l'infrastructure était une honte.

L'idée, au contraire, a été de proposer un projet de paysage (et non de paysagement), qui met la relation au cœur de son processus créatif: la relation de la ville avec ses espaces naturels, culturels et agricoles (dimension environnementale du projet de paysage) et la relation des populations avec ces espaces (dimension sociale).

Quels ont été les principes d'action?

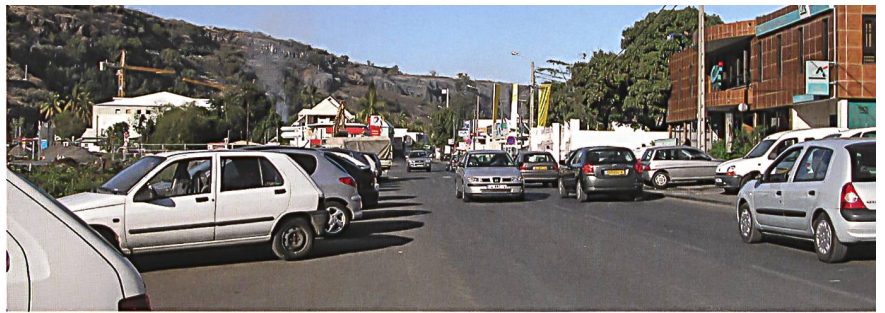
Quatre principes ont été définis, puis tenus pendant les douze années de conception et de réalisation:

1. Un échangeur urbain pour un site urbain: le projet routier d'origine occupait entièrement l'espace entre la ville et ses sites naturels. Empilant trois niveaux de routes, il générait beaucoup d'espaces résiduels et coupait les liens. Notre projet de paysage a simplifié ce système d'échange en une simple et petite entrée de ville, libérant beaucoup d'espace appropriable. L'échangeur a été décalé pour préserver la continuité de la voie locale reliant un quartier au centre-ville et à la gare routière. Il a été placé au droit d'un terrain de sport dont le foncier d'entrée de ville pouvait être valorisé. L'ensemble a été généreusement planté pour magnifier le caractère fertile de Saint-Paul, ville-jardin sous l'ardent soleil tropical.
2. Une promenade entre la ville et son site classé: les Saint-Paulois se baignaient et pêchaient autrefois

2. Eine Promenade, die von der Stadt zu ihrem Naturschutzdenkmal führt: Die Bewohner von Saint-Paul haben früher in der Bernica-Schlucht gebadet oder geangelt. Der Bau der Route des Tamarins war der Anlass, eine Aussicht auf dieses klassifizierte und geschützte Naturdenkmal zu schaffen, die ihm gerecht wird. Die Promenade sollte daher vom Stadtzentrum zur Schlucht, zu den Feldern und zum Feuchtgebiet des Étang de Saint-Paul führen. Um leichter dorthin gelangen zu können, haben wir auf einer Fläche von zwei Hektaren eine Promenade unter der Route des Tamarins für den nichtmotorisierten Verkehr angelegt und damit eine offene Fläche von 62 Metern Breite geschaffen. Sie führt zu einer Deichterrasse, die die Stadt gegen Überflutungen schützt und von der aus man die Landschaft genießen kann.

3. Eine von Bäumen bewachsene Allee anstelle der früheren Strasse: Da die Route des Tamarins durch die französische Region und das Überseedepartement La Réunion führt, war der französische Staat verpflichtet, für ein lückenloses Verkehrsnetz zu sorgen. Anstatt ein neues Stück Strasse an die vorhandene Strasse anzuschliessen, wie es die technisch orientierte Lösung vorsah, haben wir vorgeschlagen, die alte Chaussée Royale zu nutzen, die der Stadt entlang führt. So konnte durch das Projekt eine stark verfallene Strasse für die Landschaft zurückgewonnen werden. Die Chaussée Royale wurde saniert und mit Bäumen bepflanzt. Es wurden Wege für den nichtmotorisierten Verkehr gebaut, die Bürgersteige verbreitert und Parkplätze eingerichtet. Ein wiederentdeckter Kanal wird von einer schattigen Promenade gesäumt.

4. Neu geschaffene Feuchtgebiete: Der Raum unter dem 900 Meter langen Viadukt war durch die Bauarbeiten verödet und lief Gefahr, zu einer Müllhalde und einem unsicheren Ort zu werden. Wir hatten beobachtet, dass am Fuss des Felsenhangs



5

dans la ravine de Bernica. La route des Tamarins a été l'occasion de réinventer une perspective digne du site classé et protégé, reliant le centre-ville aux gorges, aux cultures et aux zones humides de l'étang. Pour faciliter l'accès, nous avons créé une promenade sur deux hectares, générant une ample ouverture de 62 mètres de large sous la route des Tamarins avec circulations douces. Elle débouche sur une terrasse-digue qui protège la ville des crues et met en scène le paysage.

3. Une avenue plantée à la place de l'ancienne route: la route des Tamarins devenant régionale, l'État avait obligation d'assurer la continuité du réseau national. Plutôt que d'ajouter à nouveau de la route à la route, option technique envisagée, nous avons proposé de réutiliser l'ancienne chaussée royale longeant la ville. Ce projet permettait de requali-

5 Die Chaussée Royale, eine historische Strasse, vorher und nachher. La Chaussée Royale, ancienne route historique, avant et après travaux.

6 Die Bernica-Promenade vorher und nachher. Sie wurde auf 250 Metern als Verbindung zwischen Stadt und Naturschutzgebiet erstellt. La Promenade Bernica, avant et après travaux. La promenade a été créée sur 250 mètres de long pour relier la ville à son site naturel protégé.



6



auf natürliche Weise Wasser austrat. Wir haben daher das vier Hektare grosse Gelände neu terrassiert und dadurch den Baugrund abgetragen. Unter dem Viadukt sammelte sich das Wasser und zusammen mit der Sonneneinstrahlung etablierte sich eine breite Vielfalt an Pflanzen und Tieren. Eine weitere Bepflanzung war nicht notwendig. Dieses Feuchtgebiet ist nicht nur Teil der Identität von Saint-Paul, sondern dient der Stadt auch als Überschwemmungsschutz. Ein entlang der Strasse angelegter Radweg auf dem ehemaligen Baustellenweg macht das Areal mittlerweile auch für die Bevölkerung attraktiv.

Jean-Claude Futhazar, ehemaliger Direktor der Behörde für Umwelt, Raumplanung und Energie der Region La Réunion, fasst es so zusammen: «Die Aufgabe des Projekts, sechs Fahrspuren in den städtischen, landschaftlichen und historischen Kontext des Standorts zu integrieren, war recht komplex, da es sich um ein Gebiet mit vielen Konflikten, Staus und Verkehrsproblemen handelt. Dank der Projektlösungen des Büros für Landschaftsarchitektur Folléa-Gautier ist es gelungen, die Strasse in die Stadt einzubinden, indem Parkplätze geschaffen und Wege für den nichtmotorisierten Verkehr angelegt wurden, der Verkehr flüssiger gestaltet und beeindruckende Naturdenkmäler an der Strecke wie insbesondere die grandiose Bernica-Schlucht⁵ ins rechte Licht gesetzt wurden.»

fier une voie au paysage très dégradé. La chaussée royale a été requalifiée et doublée en avenue plantée, avec circulations douces, élargissement des trottoirs, stationnement urbain. Un canal redécouvert est accompagné d'une promenade ombragée.

4. Des zones humides recrées: sous le viaduc de 900 mètres de long, l'espace était stérilisé par le chantier. Ce dessous d'ouvrage risquait de devenir une zone dépotoir et d'insécurité. Observant le pied de falaise, nous avons constaté que de l'eau suintait naturellement. Nous avons alors reterrassé l'espace sur quatre hectares pour déblayer la plate-forme du chantier. L'eau est venue sous le viaduc et, avec elle, la lumière ainsi que la biodiversité des plantes et des animaux. Aucune plantation n'a été nécessaire. Cette zone humide identitaire de Saint-Paul est aussi une protection de la ville contre les inondations. Longée par une piste cyclable créée sur l'ancienne voie de chantier, elle est aujourd'hui appréciée de la population.

Jean-Claude Futhazar, ancien directeur aménagement, développement durable et énergie à la région Réunion, résume: «Le projet d'insertion de cette six voies dans son site urbain, paysager et historique était assez complexe, dans une zone où il y avait en outre beaucoup de conflits, d'embouteillages et de difficultés de circulation. Le projet de l'agence Folléa-Gautier a permis, à travers ses choix, d'apporter une intégration dans la ville en créant des parkings, de la circulation douce et fluidifiée, une mise en valeur des sites remarquables juste autour de cette route, notamment le site grandiose des gorges du Bernica.»⁵

¹ Agence Folléa-Gautier, paysagistes-urbanistes: www.atlasdespaysages-lareunion.re/ [30.01.2018].

² Charte intercommunale pour la qualité du cadre de vie dans l'Ouest (2007), accessible sur Internet de Territoire de la Côte Ouest TCO: <http://bit.ly/2EJ3tMI> [30.01.2018].

³ Territoire de la Côte Ouest TCO: <http://bit.ly/2EJ3tMI> [30.01.2018].

⁴ Maîtrise d'ouvrage: Région Réunion – Maîtrise d'oeuvre technique: DDE Réunion – Maîtrise d'oeuvre urbaine et paysagère des espaces publics: Agence Folléa-Gautier paysagistes urbanistes, assistés par Christine Espesson paysagiste (Paysag'Ylang) – Conception des ouvrages d'art: Frédéric Zirk (Atelier Faup et Zirk) et Pierre Dezeuze, puis l'Atelier Méridional, assistés par Michel Raynaud (LEU) – Expertise ouvrage d'art: Jean-Louis Mlchotey, Thalès ingénierie.

⁵ Extrait du film accessible sur Internet (site du Ministère de la transition écologique et solidaire): <http://bit.ly/2EMvYJc> [30.01.2018].

Projektdaten / Données de projet

Projekt / Projet: Paysage urbain et naturel de Saint-Paul et route des Tamarins

Ort / Lieu: Saint-Paul (île de La Réunion, France)

Bauherrschaft / Maître d'ouvrage: Région Réunion

Auftraggeber / Mandant: DDT Réunion

Landschaftsarchitekt / Architectes-paysagistes: Agence Folléa-Gautier paysagistes urbanistes, Paysag'Ylang

Architekt / Architectes: Faup et Zirk (ouvrages d'art), Atelier Méridional, LEU

Bauingenieur / Ingénieur: Thalès ingénierie (ouvrages d'art), DDT Réunion (espaces publics et infrastructures)

Ausführung / Réalisation: 1998–2011

Fläche / Superficie: 12 hectares

Kosten / Coûts: 63 millions d'euros hors taxes