# Eine Grünfläche auf der Überholspur = Un jardin à cent à l'heure

Autor(en): **Faragou. Alain**

Objekttyp: **Article**

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

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

Heft 2: **Infrastrukturanlagen = Les infrastructures**

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-768557

**Nutzungsbedingungen**

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

**Haftungsausschluss**

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

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

**http://www.e-periodica.ch**

# Eine Grünfläche auf der Überholspur

**Der Bau einer neuen Verkehrsstrasse im Var-Tal hat zu Überlegungen und Massnahmen sowie zur Frage geführt, wie ein möglichst harmonischer Übergang zwischen Strasse und Landschaft geschaffen werden kann. Dies gelang insbesondere durch die Verwendung von Kunstobjekten und Windrädern.**

# Un jardin à cent à l'heure

**La création d'une nouvelle voie, dans la vallée du Var, a suscité réflexion et action autour des liens que doivent cultiver route et paysage. L'objectif est de tendre vers une harmonie. Des œuvres d'art et des éoliennes y ont notamment contribué.**

**Alain Faragou**

Im Laufe der letzten hundertfünfzig Jahre hat sich die Landschaft des Var-Tals permanent verändert und weiterentwickelt. In Zukunft wird sich die Anzahl der Verkehrswege und -mittel hier noch verdoppeln, mit der Folge, dass sich auch deren physische Umgebung verändern wird. Dieser Wandel wird neue Bilder im kollektiven Gedächtnis des Tals hervorrufen, welche selbst die stärksten und dominantesten der bisher existierenden Bilder weiterentwickeln werden.

Der Bau einer neuen Departementsstrasse – der «Route Départementale RD 6202 bis» – war der Auslöser für Überlegungen und Massnahmen für den

En un siècle et demi, le paysage de la vallée du Var n'a cessé de changer et d'évoluer. Demain, le paysage d'ensemble de la vallée aura doublé son système de communication et, par voie de conséquence, son environnement physique aura changé. Cette mue entraînera l'apparition d'autres images qui feront évoluer les images existantes les plus fortes.

La création d'une nouvelle voie, la route départementale RD 6202 bis, a donné l'occasion de réfléchir et d'agir sur les liens privilégiés que doit entretenir la route avec le paysage, à la fois nouvel élément constitutif de ce paysage et lieu privilégié de découverte et

1 Agence Faragou (7)

2

1 Langsamverkehr.
Les promenades.

2 Die Var-Ebene.
La plaine du Var.

besten Übergang sowie die Verbindung zwischen Strasse und Landschaft. Das Dazwischen sollte ein neuer Bestandteil der Landschaft sein, zugleich aber auch ein einzigartiger Ort der Entdeckung und der Wahrnehmung. Auch sollte mit der Tradition gebrochen werden, dass Infrastrukturanlagen immer einheitlich aussehen müssen. Der französische Staat schrieb einen Wettbewerb über die Landschaftsgestaltung der zukünftigen Departementsstrasse aus und klassifizierte das Projekt als «Opération d'Intérêt National» (Programm von nationalem Interesse).

**Die Rolle der Landschaft**

Eine Strasse ist im Regelfall eine schwarze Linie, in deren Mitte sich eine weisse Linie, mal durchgehend, mal unterbrochen, durchzieht. Unser Ehrgeiz bei der Gestaltung der neuen Verkehrsstrasse war es dagegen, ein Gebiet zu planen, das sich verändert. Ebenso wollten wir, dass die neu geschaffene Landschaft zugleich zum sichtbaren Ausdruck einer dynamischen Kultur, Umwelt, Identität und Ökonomie wird.

In die Planungen der neuen Strasse wurden auch einige Kunstobjekte miteinbezogen. Hier haben wir besonders darauf geachtet, den eigenen Charakter der Landschaft zu berücksichtigen. Einige der zentralen Fragestellungen, die uns während des Entwurfs und später der Umsetzung des Projekts begleiteten, waren: Wie schaffen wir ein harmonisches und gegenseitiges Miteinander von Landschaft und Strasse? Wie gelingt es uns, beide ineinander übergehen zu lassen? Was müssen wir tun, damit sie zusammenwachsen können und aus ihrer Unterschiedlichkeit eine gegenseitige Bereicherung erreicht werden kann?

de perception, sans oublier de rompre avec la logique de la banalisation des équipements structurants. Un concours a été lancé par les services de l'État pour créer l'aménagement paysager de la future voie dans le cadre de l'Opération d'intérêt national.

**Le parti paysager de l'ensemble du projet**

Si la réalité de la route reste une ligne noire où, en son milieu, la ligne blanche évolue invariablement du continu au discontinu, notre ambition pour la création de cette nouvelle voie est de projeter les transformations d'un territoire qui se modifie et que le paysage résultant en soit l'expression visible d'une dynamique culturelle et environnementale, identitaire et économique.

La création de la nouvelle voie comportant un ensemble d'ouvrages d'arts pose le problème d'écriture paysagère: comment accéder à une harmonie et à une réciprocité d'ensemble pour que paysage et route se fondent, se confondent ou s'enrichissent de leurs différences?

**Les trois idées force du parti paysager**

Si l'histoire de cette vallée est lisible sur chaque parcelle du territoire, l'implantation d'une route peut être ressentie comme une blessure dans le paysage. Le projet doit donc, dans une première démarche, intégrer ce nouvel axe dans ses caractéristiques géographiques, historiques et paysagères.

Notre projet de paysage prend en compte l'épaisseur du territoire, des paysages traversés et des abords de la voie pour l'affirmer comme un lieu de perception, tout en lui inventant sa propre modernité et son propre vocabulaire. Entre le rond-point des

**Drei Kernpunkte der Landschaftsplanung**

Die Vergangenheit dieses Tals lässt sich auf jeder Parzelle ablesen. Daher kann der Bau einer Strasse wie eine Wunde empfunden werden, die der Landschaft zugefügt wird. Im ersten Planungsschritt galt es daher, die charakteristischen geografischen, historischen und landschaftlichen Merkmale des Tals in die Planungen der neuen Achse einzubeziehen.

In unsere Landschaftsplanung flossen sowohl die Dichte, die durchquerten Landschaften als auch die direkte Strassenumgebung ein, um die Rolle des Raums als Ort der Wahrnehmung zu unterstreichen und für ihn gleichzeitig eine eigene Modernität und ein eigenes Vokabular zu erfinden. Zwischen dem Kreisverkehr «Rond-Point des Baraques» (Nizza) und der Brücke «Pont de la Manda» (Carros) verwandelt sich der Strassenabschnitt in eine acht Kilometer lange, in die umgebende Natur integrierte landschaftliche Fläche.

Die Umgestaltung der Departementsstrasse fand daher auf zwei Ebenen statt. Da ist zum einen die kinetische Ebene der Autofahrer. Im Verlauf der insgesamt 20 Kilometer langen Strecke gibt es sieben jeweils einen Kilometer lange Streckenabschnitte, die sich abwechseln. Die einen bieten einen weiten Blick auf die Landschaft. Bei den anderen ist die Sicht durch die Vegetation eingeschränkter und der Blick der Autofahrer fällt auf die verkannte Flora am Flussufer. Die zweite Ebene ist die statische Ebene der Anwohner und Benutzer. Unser Ziel war es, die Gestaltung der Landschaft mit dem Tal in Einklang zu bringen und dabei die dominante Wirkung des Strassenasphalts zu minimieren.

Für die Planung wurden Beobachtungspunkte an erhöhten Standorten genutzt. Die flussseitige Uferbefestigung mit Kies und der Ufervegetation einerseits und der landseitige Anblick mediterraner Grünflächen andererseits lassen den Eindruck aufkommen, als wäre die Gestaltung nie anders gewesen.

Wir möchten mit unserem Projekt auch die Landschaft würdigen, indem wir eigens für diesen Ort geschaffene Kunstobjekte integrieren. Der Kreisverkehr Baraques bildet den Verbindungspunkt zwischen der aktuellen Departementsstrasse «RD 6202 bis» auf der linken Flussseite und der zukünftigen «RD 6202 bis» auf der rechten Flussseite. Durch seine strategische Position kommt dem Kreisverkehr als Stadteingang eine wichtige Rolle zu. Gleichzeitig verkörpert er auch die Verbindung der Landschaft mit der zukünftigen Trasse. Eine architektonisch gestaltete Mauer in Form eines Sockels aus kieselgefüllten Gabionen aus verzinktem Stahl teilt den Kreisverkehr mittig in zwei Teile und symbolisiert den im vergangenen Jahrhundert erbauten Damm. Die Skulptur unterstreicht die Dammkrone und ist ein Werk des Bildhauers Bernard Pagès.

Die sieben Windräder haben nicht nur eine rein zweckmässige Funktion. Wir wollten der landläufigen Vorstellung widersprechen, Windräder müssten

Baraques (Nice) et le pont de la Manda (Carros), un tronçon routier se transforme en un espace paysager de huit kilomètres, intégré à la nature environnante.

La transformation de la route s'est ainsi effectuée à deux échelles. La première, celle de l'automobiliste, est l'échelle cinétique. L'itinéraire de 20 kilomètres est découpé dans la vallée en sept séquences kilométriques, alternant séquences ouvertes qui cadrent la vue sur le grand paysage et séquences fermées pour découvrir les plantes méconnues de bord de fleuve. La seconde, celle des habitants et des utilisateurs, est l'échelle statique. À partir des points d'observation dominants du paysage, il fallait que cet aménagement entre en résonance avec la vallée en minimisant la prégnance du bitume de la route.

L'utilisation de galets pour les soutènements, mais aussi l'utilisation de la végétation ripisylve côté fleuve et des jardins méditerranéens côté terre font croire que l'aménagement a toujours été là.

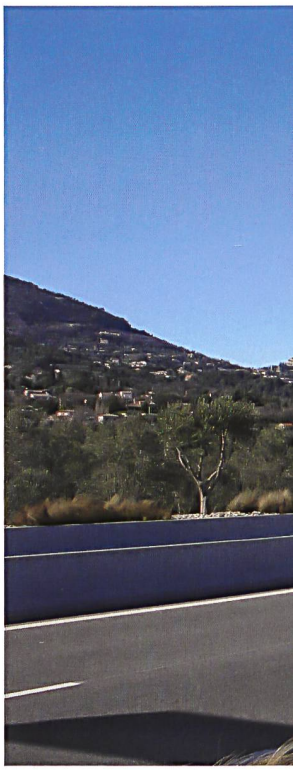
Notre projet consiste aussi à sublimer le paysage en intégrant des œuvres d'art conçues spécifiquement pour le lieu. Le rond-point des Baraques constitue le point de liaison entre l'actuelle RD 6202 bis, sur la rive gauche du fleuve, et la future RD 6202 bis, sur la rive droite. Sa position stratégique lui confère le rôle important d'entrée de ville. Réciproquement, il matérialise la porte paysagère de la future voie. Divisant le rond-point en son milieu, un mur architectonique consistant en un socle de galets, retenu par un grillage d'acier galvanisé, symbolise la digue construite au siècle dernier. La sculpture soulignant l'arase de la digue est l'œuvre de Bernard Pagès.

Les sept éoliennes ne sont pas uniquement fonctionnelles. Nous avons voulu contredire l'idée selon laquelle les éoliennes sont obligatoirement laides et transformer leur forme utilitaire en objet élégant. Le développement technique des éoliennes qui ressemble à un petit avion suspendu dans le ciel emprunte beaucoup à l'aviation. Les sept éoliennes sont autonomes en eau, en électricité et en intervention humaine pour assurer l'arrosage des végétaux plantés le long de la route départementale.

Grâce à cette performance technique et écologique, ce projet a été primé par les Victoires du Paysage en 2011. Cette distinction nationale vient saluer l'insertion paysagère Haute Qualité Environnementale (HQE) de cette infrastructure majeure de la plaine du Var, ainsi que l'approche écologique autour de la reconstitution d'une végétalisation à base d'espèces fluviales naturelles irriguée par les éoliennes.

Après quatre années d'études, la première tranche du projet (15 hectares et 8 kilomètres de long) a été plantée de 1700 arbres, de 82 000 arbustes et de 38 000 graminées, l'arrosage, par aérogénérateurs, étant alimenté par des pompes se servant dans la nappe phréatique du Var, plus de 1000 tonnes de restructurant de sol et 4 hectares de nattes biodégradables.

Aujourd'hui, ce projet est livré à lui-même. Le paysage et les jardins sont constamment affectés par le

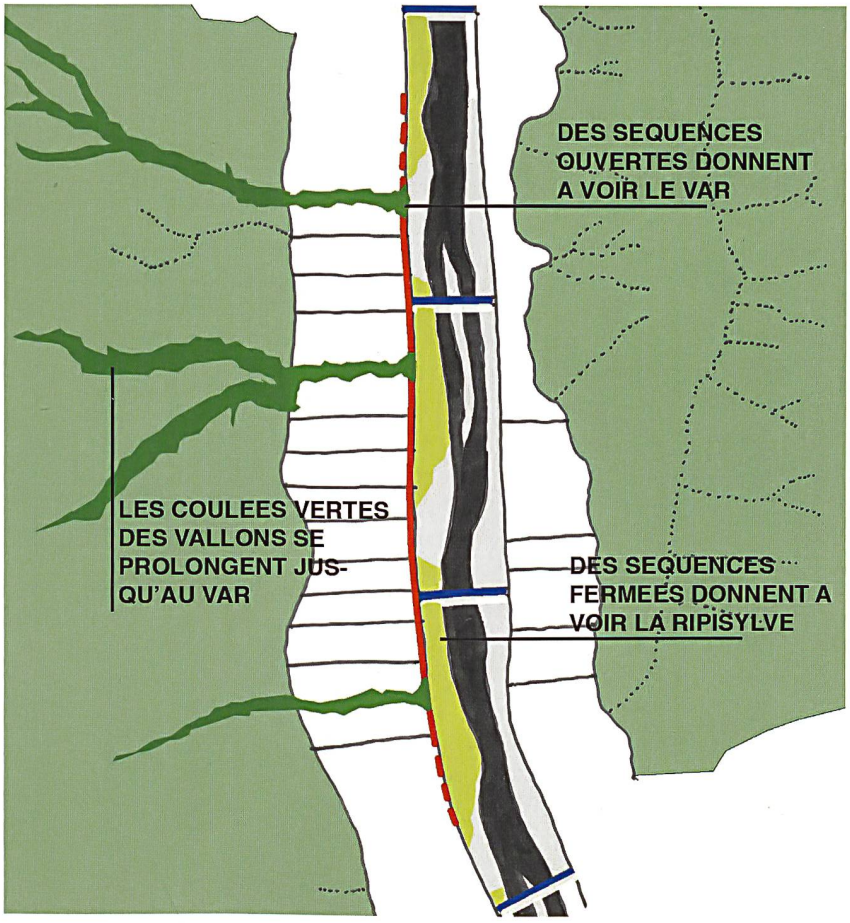


3

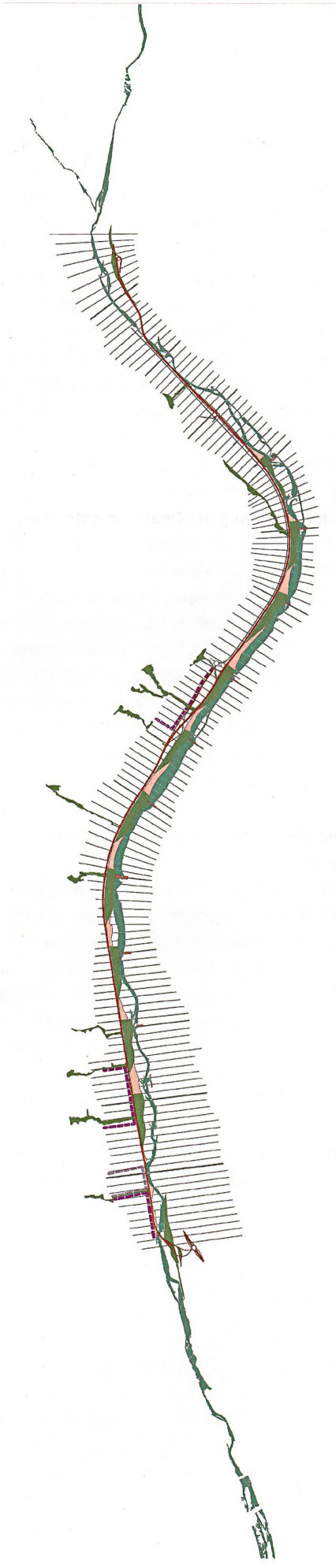
**3** «RD 6202 bis» mit Windkraftanlage.
La RD 6202 bis avec une éolienne.

**4** Landschaftssequenz mit einer Länge von je einem Kilometer.
Les séquences paysagères d'un kilomètre chacun.

**5** Ein Projekt, das sein Territorium offenbart.
Un projet qui révèle son territoire.


DES SEQUENCES OUVERTES DONNENT A VOIR LE VAR
LES COULEES VERTES DES VALLONS SE PROLONGENT JUS-QU'AU VAR
DES SEQUENCES FERMEES DONNENT A VOIR LA RIPISYLVE

4



5

immer hässlich sein. Unser Ziel war es daher, die zweckmässige Form der Windräder in elegante Objekte zu verwandeln. Bei der Entwicklung und Konstruktion der Windräder, die kleinen, in der Luft schwebenden Flugzeugen ähneln, hat man sich stark an der Luftfahrttechnik orientiert. Die Windräder verfügen über eine eigene Wasser- und Elektrizitätsversorgung und bewässern selbstständig die Pflanzen entlang der Departementsstrasse.

Aufgrund dieser technischen Leistung und der Umweltfreundlichkeit der Windräder wurde das Projekt 2011 vom französischen Gartenbau-Verband Val'Hor mit dem französischen Landschaftspreis «Victoires du Paysage» ausgezeichnet. Diese nationale Auszeichnung würdigt die mit dem Nachhaltigkeitszertifikat HQE (Haute Qualité Environnementale, hohe Umweltqualität) zertifizierten landschaftsgestalterischen Massnahmen dieser für das Var-Tal wichtigen Infrastuktur. Auch wurde damit der ökologische Ansatz einer Wiederbegrünung mit natürlich vorkommenden Wasserpflanzen und der Bewässerung durch Windräder ausgezeichnet.

Nach einer vierjährigen Studie wurden im Rahmen des ersten Bauabschnitts (auf einer Grösse von 15 Hektaren und einer Länge von acht Kilometern) 1700 Bäume, 82000 Sträucher und 38000 Gräser gepflanzt. Die Bewässerung erfolgte durch Windgeneratoren, die durch Pumpen mit Grundwasser aus dem Fluss Var versorgt wurden. Ausserdem wurden 1000 Tonnen Erdmaterial zur Auflockerung bewegt sowie auf vier Hektaren biologisch abbaubare Planen.

Heute ist das Projekt sich selbst überlassen. Die Landschaft und die Gärten sind permanent der Witterung ausgesetzt. Die Faktoren, die Veränderungen bewirken, können zugleich physischer, kultureller, biologischer und sozialer Natur sein. Unsere Erfahrung lehrt uns, dass Entwicklungen nur bei einer perfekten Synergie von Programm, Standort und Projekt von Bestand sein können. Und wie bei allen Projekten kommen auch hier immer Zweifel auf, ob sich ein Raum tatsächlich wieder zum Leben erwecken lässt. Ein entscheidender Faktor und eine notwendige Hilfe dafür, dass das Projekt Bestand hat, ist die Landschaftspflege. Sie schafft die Voraussetzungen für die Anziehungskraft und den Erfolg eines solchen Raums.

6

7

temps. De leur naissance à leur disparition, les facteurs de changement peuvent être à la fois physiques, culturels, biologiques et sociaux. Avec notre expérience, nous avons observé que les réalisations qui durent sont celles qui sont en parfaite synergie entre le programme, le site et le projet. Et, comme tout projet, il y a toujours des doutes à penser qu'un espace puisse vraiment reprendre vie. Mais, pour aider le projet à perdurer, l'entretien reste un facteur déterminant et un accompagnement nécessaires pour remplir toutes les conditions de l'attraction et du succès de ce type d'espace.

**6** Gabionenstützmauer.
Un mur de soutènement en gabion.

**7** Der Kreisverkehr Baraques.
Le rond-point des Baraques.

**Projektdaten / Données de projet**
Projekt / Projet: RD 6202 bis
Ort / Lieu: Plaine du Var, Nice
Bauherrschaft / Maître d'ouvrage: Conseil départemental des Alpes maritimes
Landschaftsarchitekt / Architectes-paysagistes: Agence Alain Faragou
Bauingenieur / Ingénieur: Berlottier, Architecte Ouvrages d'Art
Wettbewerb/Projektierung/Ausführung / Concours/Études/Réalisation: Concours lauréat – Mission complète de maîtrise d'oeuvre
Fläche / Superficie: Linéaire de 20 km, dont 8 réalisés
Kosten / Coûts: 9 millions d'euros