

Zwischen Stadt und Natur = Entre ville et nature

Autor(en): **Bender, Stephanie / Béboux, Philippe**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **50 (2011)**

Heft 1: **Wege, Brücken, Stege = Chemins, ponts, passerelles**

PDF erstellt am: **15.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-309198>

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.

Zwischen Stadt und Natur

Das Projekt für eine neue Passerelle im Stadtviertel La Sallaz schafft eine Verbindung zwischen diesem in Mutation begriffenen Stadtviertel und dem Naherholungsgebiet Bois de Sauvabelin.

Entre ville et nature

Le projet de passerelle pour la Sallaz propose une connexion entre un quartier lausannois en pleine mutation et le Bois de Sauvabelin.

Stephanie Bender, Philippe Béboux



Das Lausanner Stadtviertel La Sallaz, welches oberhalb des Flontals liegt, wird sich in den nächsten Jahren aufgrund seiner strategischen Lage am Rand des historischen Zentrums stark verändern. Das Gebiet zeichnet sich durch seinen Verkehrsknotenpunkt aus, geprägt von der neuen Lausanner Metro M2 und mehreren städtischen und ausserstädtischen Buslinien, die heute schon nebeneinander existieren.

Die erste anstehende Veränderung, der Bau einer Umgehungsstrasse, ermöglicht es, den geplanten «Place de la Sallaz» autofrei zu machen und bietet die Möglichkeit der Anlage eines öffentlichen Raumes für Fussgänger und öffentlichen Verkehr. Die projektierte Passerelle überbrückt die vorgesehene Umgehungsstrasse und schafft eine neue direkte Verbindung zwischen dem Platz und dem Stadtviertel La Sallaz mit seinem im 19. Jahrhundert angelegten Park «Bois de Sauvabelin».

Eine Strasse im Tal

Als zukünftiges Eingangsportal für Lausanne sucht die geplante Umgehungsstrasse, geprägt vom industriellen Charakter der seitlich liegenden Gebäude und dem bewaldeten Tal, in das sie eingebettet ist, in erster Linie eine Integration in die Landschaft mit einfachen, angemessenen, gebauten und landschaftsgestalterischen Massnahmen.

Durch die Verbindung natürlicher und industrieller Charakterzüge, mit einer ebenso kontrastreichen Topographie aus künstlichen Plateaus und natürlich bewaldeten Hängen, versetzt uns diese einzigartige Landschaft in die Zeiten, als der Flon noch im Talboden floss. Sie zeugt auch von einem neuen, heterogenen Naturtyp, der ursprüngliche und gepflanzte Wälder mit einer von Pioniervegetation überwucherten Industriebrachen-Landschaft verbindet. Extrem zeitgenössisch und durch die starken Kontraste tief urban geprägt, bleibt diese Landschaft nicht weniger eine Natur, die besondere, zur Aufwertung bestimmte Landschaftscharaktere und Pflanzenarten hervorbringt.

Stadt und Landschaft wiederverbinden

Das Büro 2b architectes / «stratégies urbaines concrètes» ging als Sieger eines 2005 organisierten Wettbewerbs hervor und ist sowohl für die Gesamtgestaltung des zukünftigen Platzes La Sallaz als auch für die Entwicklung der Gestaltungs- und Begleitelemente der geplanten Umgehungsstrasse, wie zum Beispiel die Passerelle, beauftragt.

Die vorgesehene Passerelle stellt die Verbindung zwischen dem Stadtviertel La Sallaz und den im Westen gelegenen Bois de Sauvabelin wieder her. Sie ermöglicht Langsamverkehrsverbindungen zwischen der M2-Metrostation und dem von der Stadt Lausanne auf einem Plateau in der Talebene geplanten öffentlichen Naherkehrsraum.

Eine einzigartige Form, eine vertraute Materialität

Die Passerelle führt vom sich stark urban entwickelnden Stadtviertel in die künstlich-natürliche Landschaft des

Bordant en balcon le vallon du Flon, le quartier de la Sallaz est promis à d'importantes mutations ces prochaines années du fait de sa position stratégique en bordure du centre historique de Lausanne. Il a un statut d'interface des transports publics, entre le nouveau métro lausannois M2 et plusieurs lignes de bus urbaines et extra-urbaines qui co-existent en son cœur.

Premier élément de ces transformations à venir, une route de contournement permettra de libérer l'espace de la future place des véhicules, et offrira l'opportunité de la création d'un espace public mixte, piétons-transports publics, sur ce que l'on nomme communément la place de la Sallaz. Pour créer une nouvelle connexion, une passerelle enjambra la future route, permettant de mettre en relation directe la place et le quartier de la Sallaz, avec le Bois de Sauvabelin, parc de loisirs créé au 19^{ème} siècle.

Une route dans le vallon

Future porte d'entrée de Lausanne, prise entre le caractère industriel des bâtiments qu'elle longe et le caractère végétal du vallon dans lequel elle se love, la future route de contournement devra avant tout chercher une intégration dans le paysage, par des aménagements construits et végétaux simples et mesurés.

Mêlant caractères naturels et industriels dans un territoire à la topographie elle aussi contrastée entre plateformes artificielles et talus naturels boisés, ce paysage singulier nous ramène au temps où le Flon coulait encore au creux du vallon. Il nous parle également d'un nouveau type de nature hétérogène alliant forêts originelles et recomposées, avec un tiers-paysage, issu des friches et terrains anciennement exploités et maintenant colonisés par une nature pionnière. D'une grande contemporanéité, profondément urbain par les contrastes qu'il propose, ce paysage n'en demeure pas moins une nature, offrant des caractères et des essences végétales particulières que nous nous devons de valoriser.

Réactiver une connexion entre ville et nature

Lauréat d'un concours organisé en 2005, le bureau 2b architectes / stratégies urbaines concrètes, a en charge le réaménagement complet de la place, ainsi que le développement des éléments d'aménagement et d'accompagnement de la future route de contournement qui la borde.

La passerelle permettra de retrouver une liaison entre le quartier de la Sallaz et le Bois de Sauvabelin à l'ouest. Elle mettra en place des connexions de mobilité douce entre la station du M2 et la future zone d'espaces publics et de loisirs, planifiée par la ville de Lausanne sur la plateforme du vallon en contrebas.

Une forme singulière – une matérialité familière

Implantée entre une urbanité forte à venir, et une nature à la fois artificielle pour le Vallon et dite naturelle pour le Bois de Sauvabelin, la future passerelle se trouve à cheval entre deux atmosphères, au carrefour de géo-

1 Blick auf den Genfersee in Richtung des Bois de Sauvabelin. Vue sur le Léman en direction du Bois de Sauvabelin.

Vallon und des Bois de Sauvablin. Sie verbindet somit zwei Atmosphären, liegt am Kreuzungspunkt unterschiedlicher Geometrien und Funktionen.

Um diese verschiedenen «Naturen» und Formen aufzunehmen, wertet der Entwurf bestimmte Blickpunkte auf, vor allem den beeindruckenden Ausblick auf die Altstadt von Lausanne mit dem Genfersee im Hintergrund. Er minimiert gleichzeitig die Präsenz der Metrolinie M2 und der Abfallverbrennungsanlage Tridel.

Die unterschiedlichen Facetten, welche die Geometrie des Bauwerks mit sich bringt, ermöglichen eine gezielte Reaktion auf den Kontext und die vorhandenen Sachzwänge. Als ob sie ihren Status als Verbindungselement zwischen zwei Welten und zwei Geometrien anerkenne, faltet sich die Passerelle und stützt sich auf zwei landschaftlich gestaltete Bodenmodellierungen, in denen ein Teil des M2-Tunnelaushubs verwendet wird und gleichzeitig die vertikalen Träger dissimuliert werden. Der am westlichen Auflager geformte Tumulus ist mit seiner Pioniervegetation aus Blütensträuchern Teil des Gesamtkonzepts der Passerelle. Diese landschaftsplanerische Gestaltung nimmt die Geschichte des Ortes auf und unterstreicht den künstlichen Charakter der aufgeschütteten Flon-Ebenen.

Die Dualität der Passerelle – von der Strasse aus sichtbare Brückenkonstruktion und von der Metro aus einfacher Fussweg – wird durch die Verwendung zweier unterschiedlicher Materialien unterstrichen: Der Beton für die statischen Auflager und für den die Umgehungsstrasse und die M2-Linie überspannenden Facettenträger. Das All-over aus Holz des Gemeindewalds für die Innenbekleidung. Beide Materialien haben besondere und ausgeprägte Charaktere. Der spielerische Umgang mit den teils sehr unterschiedlichen, teils ähnlichen Geometrien generiert eine differenzierte Wahrnehmung, je nachdem, ob man als Autofahrer unter der Brücke durchfährt oder als Fussgänger über die Brücke geht. So wird die Heterogenität des Kontexts unterstrichen, Landschaft und Bauwerk, Natürliches und Künstliches gemischt.

Die Passerelle nimmt ihren Status als Brückenbauwerk zwischen Stadt und Natur an, sie verbindet nicht nur, sondern vereint.

métries et fonctions diverses. Voulant intégrer les différentes «natures» et formes présentes, sa géométrie et son dessin cherchent à valoriser certaines vues, notamment celle magnifique sur la cité et le Léman en arrière fond, tout en minimisant visuellement la présence des voies du M2 et de l'usine Tridel en contrebas.

Les différentes facettes que présente la géométrie de l'ouvrage permettent ainsi de réagir en fonction des contextes et contraintes présents. Se pliant – comme pour reconnaître son statut de trait d'union entre deux mondes, et deux géométries – elle se pose sur deux modelages paysagés, réutilisant une partie des matériaux d'excavation des tunnels du M2 (stockés in situ), et dissimulant ainsi ses porteurs verticaux. Accueillant une végétation pionnière d'arbustes à fleurs, la butte formant le tumulus d'arrivée à l'ouest est un élément à part entière du concept de la passerelle. Elle assume et valorise par sa nature paysagère l'histoire du lieu et le caractère artificiel des plateformes remblayées du Flon.

Tour à tour ouvrage d'art visible depuis la route et simple cheminement piéton, elle assume cette dualité par la mise en œuvre de deux matériaux distincts: le béton pour son auge statique, poutre à facettes enjambant le M2 puis la route, et un revêtement intérieur, all-over en carrelés de bois extrait des forêts communales, lui offrant des caractères différents et marqués. Jouant de leurs décalages et géométries tantôt proches et tantôt distincts, ces deux éléments génèrent un ouvrage perçu différemment selon que l'on est automobiliste au-dessous, ou piéton au-dessus, valorisant par ce concept l'hétérogénéité positive de son contexte, mêlant paysage et construit, naturel et artificiel.

La passerelle intègre ainsi les deux mondes qu'elle relie, et assume son statut d'ouvrage d'art entre ville et nature.

2,3 Arbeitsmodell.
Maquette d'étude.

4 Querschnitte
der Passerelle.
Coupes transversales
sur la passerelle.

5,6 Plan und
Schnittansicht.
Plan et élévation.

Données de projet

Maître d'ouvrage: Ville de Lausanne, Service des routes et de la mobilité et Service d'architecture

Auteurs du projet: 2b architectes / stratégies urbaines concrètes, Stephanie Bender et Philippe Béboux architecte epfl fas,

team projet: Philippe Béboux, Gudrun Warnking, image 3D: Marco De Francesco.

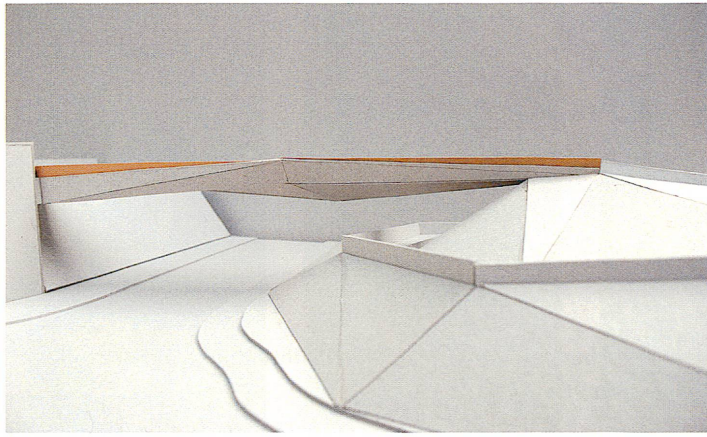
Architecte-paysagiste: Cécile Albana Passet

Ingénieur civil: Monod-Piguet & Associés ingénieurs conseil SA, ingénieur projet: Steve Porscha

Projet 2006, réalisation en cours

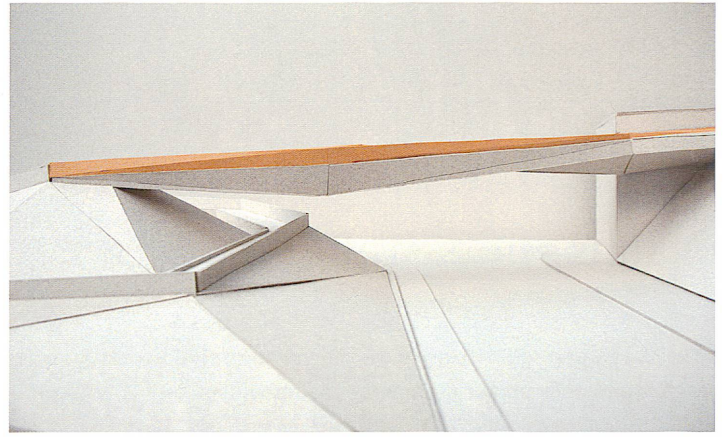
Dimension: longueur environ 75 m

Coût: environ 1 500 000.– HT

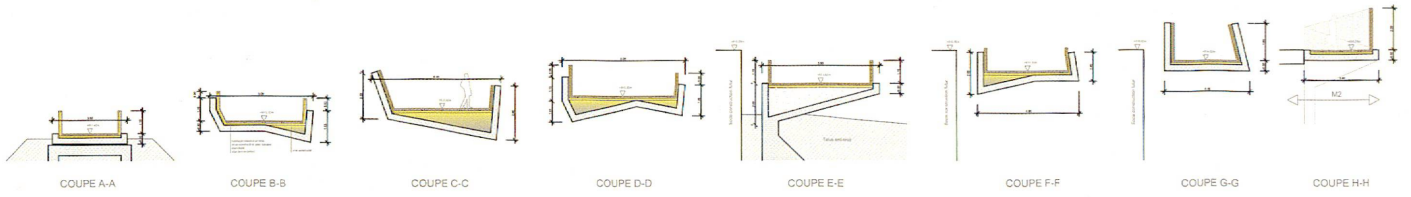


2

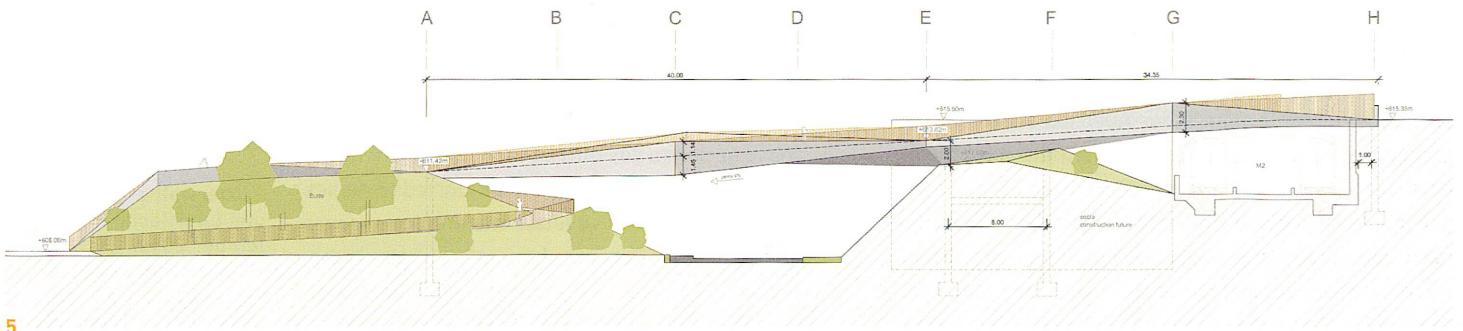
2b



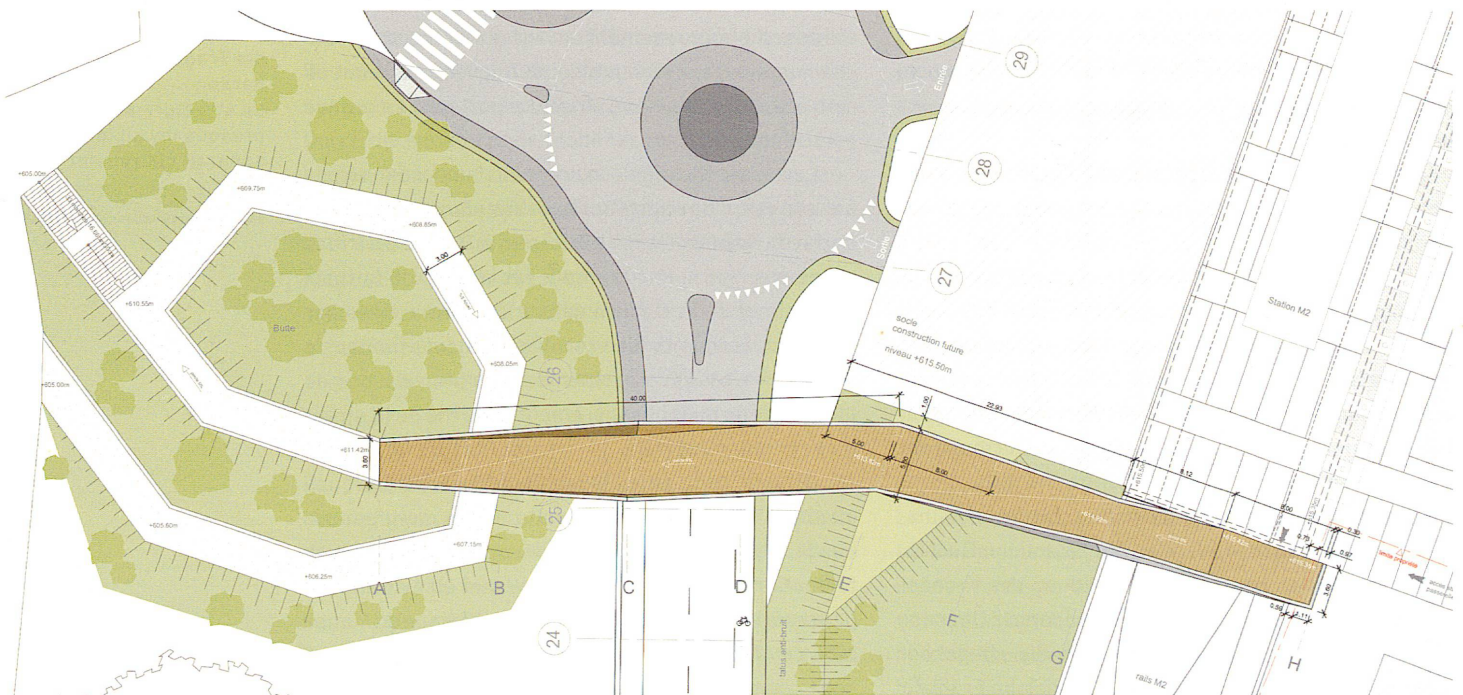
3



4



5



6