



Le portail nord de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) près d'Erstfeld séduit par ses qualités esthétiques et son intégration dans le paysage. Le portail sud du tunnel du Sonnenberg et le futur contournement en périphérie urbaine de Lucerne et de Kriens ont récemment fait l'objet d'un concours d'aménagement. Le projet doit contribuer à la réparation urbaine.



Responsables excursion

Rainer Klostermann, arch. dipl. EPF,
Feddersen & Klostermann · Thomas Kloth,
ing. structure dipl. EPF/MBA, chef de service
de gestion de projet, OFROU



Programme

13:15 ① Départ Allmend/Messe Lucerne
14:00 ② Tunnel de base NFLA d'Erstfeld
16:15 ③ Portail sud Sonnenberg
17:45 Retour

Portail nord du tunnel de base du Saint-Gothard

Concept global

Le langage formel suivant l'axe NLFA-Gothard suit un fil rouge entre Altdorf et le tunnel de base du Monte Ceneri. Le travail d'accompagnement esthétique de plusieurs années a été confié à l'AlpTransit Gotthard SA (ATG) qui a mis en place le Beratungsgruppe für Gestaltung BGG (groupe consultatif d'aménagement) en 1993 au début des travaux et qui est toujours en fonction.

Le principal ouvrage à proprement parler de l'axe du Gothard commence et s'achève au niveau du portail nord du tunnel de 57 km de longueur. Un paysage complexe de technique et d'équipements ferroviaires, d'environnement et d'espace naturel commence à la sortie de la montagne des deux galeries. Il s'agit d'une partie infime, mais visible d'un gigantesque ouvrage sous le massif alpin.

L'aménagement de cet espace est une composition répondant à de nombreuses exigences techniques, écologiques et fonctionnelles – le résultat d'un travail d'équipe. Le BGG a servi d'inspiratrice en tentant de comprendre les attentes et prescriptions des différents corps d'état et disciplines et par une interprétation formelle. La solution à l'ensemble des tâches constitue toujours une composition de différents aspects.

Espace et temps

Le portail n'est visible dans son ensemble que très rapidement par les voyageurs ferroviaires. On disparaît dans le tunnel et on attend 25 bonnes minutes en espérant voir du beau temps de l'autre côté de la crête alpine. Le portail est également un lieu d'identité, un symbole de l'ouvrage séculaire. Il révèle le soin et le souci d'une esthétique de grande qualité, régulièrement exigée par la direction d'AlpTransit.

Concept de « faucille »

Des formes précises découlent de l'imbrication des installations ferroviaires de l'ancienne ligne montagneuse et du nouveau tunnel de base. L'ensemble aboutit à un paysage modelé et minéral. L'arc ferroviaire du saut-de-mouton constitue un élément paysager, figure principale dans laquelle sont intégrées les sorties de tunnel. Les différentes galeries, mais aussi tout un paysage de voies, de talus et de murs constituent le portail.

Tradition et figure de Madone

Le paysage du portail respecte aussi l'histoire, la tradition, ainsi que les espaces naturels et sociaux du site au niveau d'Erstfeld. Sur une gigantesque paroi recouverte de lierre apparaît par exemple une figure de Madone qui reproduit le célèbre original du lieu de pèlerinage qu'est Lourdes. Elle protège Erstfeld et ses habitants, et désormais les voyageurs, propulsés à cet endroit à au moins 200 km/h. Le paysage du portail est ainsi un espace vital qui respecte les habitants. Le paysage artificiel tient manifestement compte des exigences écologiques. Il peut être escaladé et vécu.

Portail sud du tunnel du Sonnenberg

Système général de contournement Lucerne : remplacement du portail sud du tunnel du Sonnenberg

La Confédération prévoit le système de contournement global de Lucerne pour décharger le réseau autoroutier autour de la ville. Deux nouveaux tunnels de contournement entre Emmen et Kriens constituent l'élément central. Le portail sud doit déboucher au niveau de la zone de Grosshof, entre Lucerne et Kriens, dans l'actuelle A2 à quatre voies. Le portail existant et le pont de Grosshof seront remplacés. Un nouveau pont à huit voies est prévu au-dessus des rues Langsägestrasse et Luzernerstrasse.

Concours pour une entrée de ville marquante

L'aménagement de ce nouvel ouvrage doit également satisfaire les exigences relatives à la circulation, mais aussi tenir compte de la situation décisive à l'entrée de la ville de Kriens. Avec de nombreuses surfaces inoccupées, la zone de part et d'autre du pont de Grosshof fait depuis longtemps l'objet de réaménagements. Des constructions urbaines denses avec différentes utilisations sortent de terre des deux côtés de l'autoroute. Les principaux objectifs sont donc la création d'un signal marquant pour la ville de Kriens, mais aussi la réalisation d'une liaison entre Sonnenberg et le niveau de la ville. Une attention particulière doit également être accordée à l'importante surface sous l'autoroute qu'il convient d'animer.

Structure hybride

Le projet lauréat du concours comprend une maison-pont utilisable sur plusieurs niveaux avec un parc en toiture servant de liaison urbaine et écologique. Maison du nouveau côté de la ville et pénétrant dans le paysage ouvert côté vallée, le nouveau pont de Grosshof reliera à tous les niveaux l'existant et le nouveau. Au niveau de la ville, des activités proches du quartier et sportives, comme un parc d'escalade, devraient rayonner au-dessus de la commune. L'ouvrage devient ainsi un réel hybride entre ville, pont et paysage qui relie les différents niveaux de mouvement du site pour former une structure urbaine utilisable – de façon polyvalente et littérale – sur plusieurs plans.

Utilisation flexible

L'utilisation de la maison-pont et du parc devra pouvoir s'adapter à l'évolution des utilisations dans le temps. Dans l'hypothèse d'une mise en service de l'ouvrage vers 2035, aussi bien l'environnement que notre mode de vie devraient avoir changé. Concevoir avec à l'esprit ces questions ouvertes et développer un projet solide et cohérent sur tous les plans représente donc un immense défi.

Mandant :

Office fédéral des routes OFROU

Surface :

Parc en toiture: env. 20 000 m², place sous le pont: env. 15 000 m², jonctions et liaisons piétonnes et cyclistes: env. 20 000 m².

Équipe :

ACS-Partner SA ingénieurs, Zurich

smarch – Mathys & Stücheli architectes, Zurich et Berne

Hager Partner SA architectes-paysagistes, Zurich