

Berne ose l'utopie: développement du secteur Weyermannshaus-Ausserholligen à Berne, 1991-1992

Autor(en): **Luscher, Rodolphe**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **118 (1992)**

Heft 11

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-77764>

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.

Berne ose l'utopie

Développement du secteur Weyermannshaus-Ausserholligen à Berne, 1991-1992

Par Rodolphe Luscher.
Collaboratrice:
Hege Solli
architecte MNAL

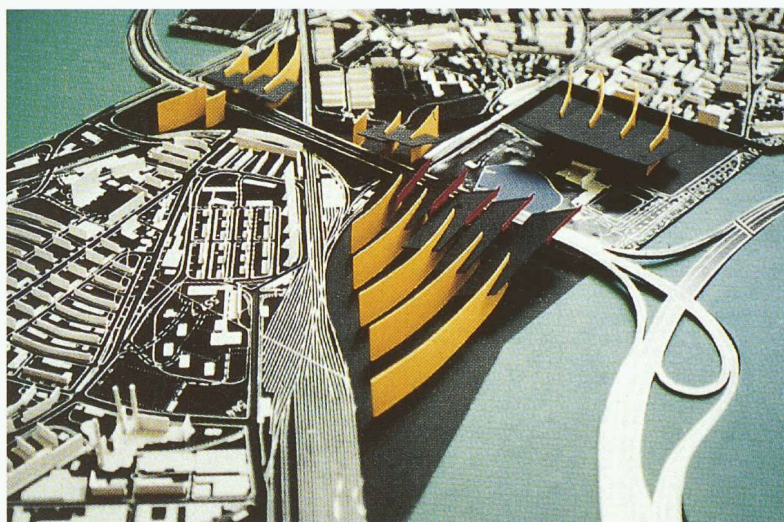
Le réalisme utopique de la planification urbaine ne prend pas pour but le produit final, mais le chemin qui y conduit; «Voyant (les transformations sociales) d'une manière un peu utopique, que vient corriger la réalité», d'après Aragon, cité par Le Petit Robert.

«Berne, une des grandes villes suisses et Ville fédérale de surcroît, a des tâches à remplir qui ne sont pas comparables à celles d'une cité suisse moyenne (...). Il faut savoir que le domaine encore constructible est d'une grande importance pour le développement de la ville. L'agglomération bernoise doit offrir de nouvelles surfaces pour les services publics et privés, liés à sa croissance. Le principe d'implantation prévu pour le «City-Rail» («City-schiene») offre une excellente possibilité de coordination du développement, à la fois de la construction et du trafic, dans le respect de l'environnement. Cela est d'autant plus important pour la croissance spatiale de la ville que les deux principales zones envisagées, Wankdorf et Ausserholligen, sont situées dans un environnement critique quant au bruit et à la qualité de l'air.»

(Service de l'urbanisme de la ville de Berne.)

L'unité de la vieille ville de Berne, soumise à la rigueur du plan Zähringen, n'a guère débordé l'ancien «périmètre de la mollasse». Si quelques quartiers sont dotés d'une identité et d'une structure propres, reflets d'une époque, l'ensemble de la ville présente aujourd'hui un conglomérat d'excroissances urbaines. Ce sont pourtant moins les morceaux que leur articulation qui posent problème.

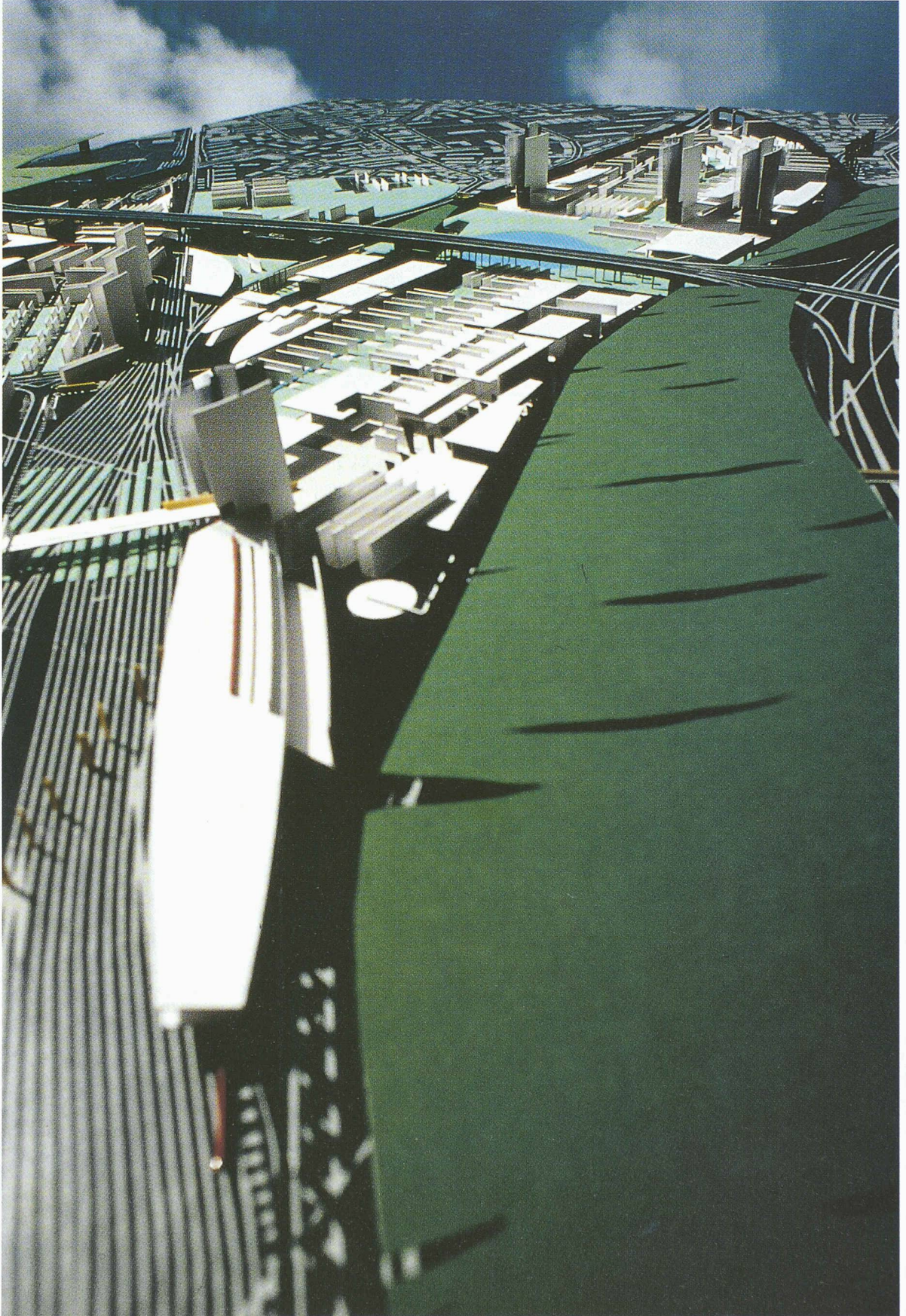
Le projet «City-Rail» a pour but de déplacer le poids du trafic privé sur une nouvelle cadence des transports publics. Un double objectif est visé: régler l'évolution du déplacement en région urbaine et répondre à la demande parallèle de densification et de rentabilité du sol. Trois stations sont prévues dans le périmètre de la ville, qui serviront d'échangeurs aux modes de trafic: la gare centrale et deux têtes de pont, futurs centres destinés à imprimer une dynamique et une cohésion nouvelles aux quartiers péri-



1. Le City-Rail dans la ville de Berne, maquette conceptuelle 1:10 000

2. L'écluse de Weyermannshaus-Ausserholligen, utopie, vue de l'Est 1:2500

3. Première maquette conceptuelle du site, vue du Nord 1:2000



phériques. La recherche est d'autant plus exemplaire que, pour une fois, le projet lie les caractéristiques propres à chaque site à une stratégie d'ensemble.

L'écluse de Weyermannshaus-Ausserholligen

Un étranglement topographique marque l'accès ouest à la ville de Berne. Le croisement à niveau de la ligne CFF et du viaduc de l'autoroute a créé un dispositif d'impasse. Ici, la tumeur des techniques de trafic a enflé sans gérer son urbanité. Les ouvrages de génie civil s'imbriquent et se superposent étroitement à la friche industrielle, formant un espace vide mais encombré, en attente d'une nouvelle qualification.

La situation est celle d'un nœud d'échange entre différentes structures urbaines périphériques et les voies de trafic, à l'image d'une écluse: la perméabilité Est-Ouest du vallon est coupée par le pont qui la franchit du Nord au Sud. Les thèmes de séparation, liaison, perméabilité et superposition deviennent ainsi les lignes directrices de la future composition urbaine.

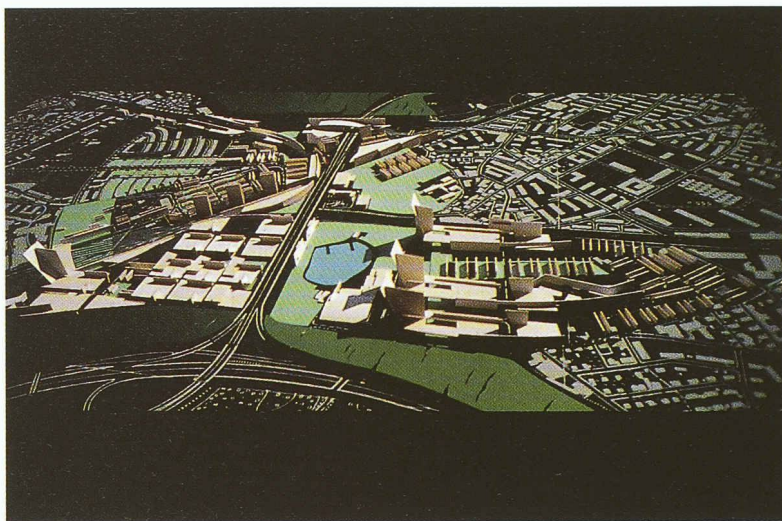
La question se pose de la qualité des infrastructures en place: viaduc de l'autoroute, nœud de voirie urbaine, voies CFF de passage, de tri et future station du «City-Rail»... Le pont dominant de l'autoroute peut-il, doit-il, être intégré au projet de densification urbaine? Quels accents placer, où et comment ?

L'utopie, projection de la réalité

La jachère industrielle pose à l'urbaniste un double défi: intégrer la complexité des données d'une situation hétérogène, et accueillir par une composition dynamique, le prolongement de la structure des quartiers avoisinants.

Dès le début des études, le travail par maquette a conduit à la visualisation immédiate des constituants de la ville, de leur assemblage et de leur pondération.

Les caractéristiques du site Weyermannshaus-Ausserholligen ont ainsi pu être mises en relation avec la problématique du «City-Rail», une théma-



tique adoptée avant d'approcher la réalité dans le détail.

Dès les années soixante, plusieurs bâtiments-tours émergent du vallon. Ce sont aujourd'hui les seuls éléments qui suggèrent subitement la présence de la ville sur le parcours de l'autoroute, vus de ce pont qui traverse le vallon d'une forêt à l'autre.

Cette ébauche d'urbanisme, qui par la suite a été délaissée, se voit complétée par de nouveaux accents verticaux, marquant, en contrepoint du passage, les activités sédentaires de l'habitation, du travail et de l'échange. Le gigantesque champ des circulations est équilibré par un dispositif de parc urbain, qui englobe les bains publics.

L'aménagement paysager se prolonge au travers des pilotis de l'autoroute et vient recevoir un tapis de constructions.

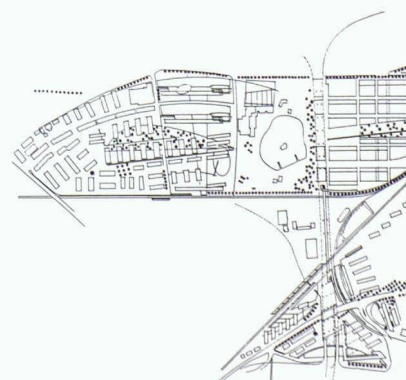
Cette vaste composition du territoire joue ainsi de la mixité et de la complexité des éléments conservés. La qualité acquise par le futur aménagement urbain et paysager permettra une cohabitation des activités de logement, de travail et de loisir dans un site aujourd'hui insalubre. Le nouvel ensemble, avec ses volumes et ses vides inscrits dans des limites définies, se présentera tel une tête de pont à l'Ouest de l'agglomération bernoise: signal caractéristique pour le voyageur de l'autoroute, noyau central d'habitat, d'activité, d'échange et de transbordement pour les quartiers riverains.

1. Deuxième maquette conceptuelle du site, vue de l'Est 1:2000

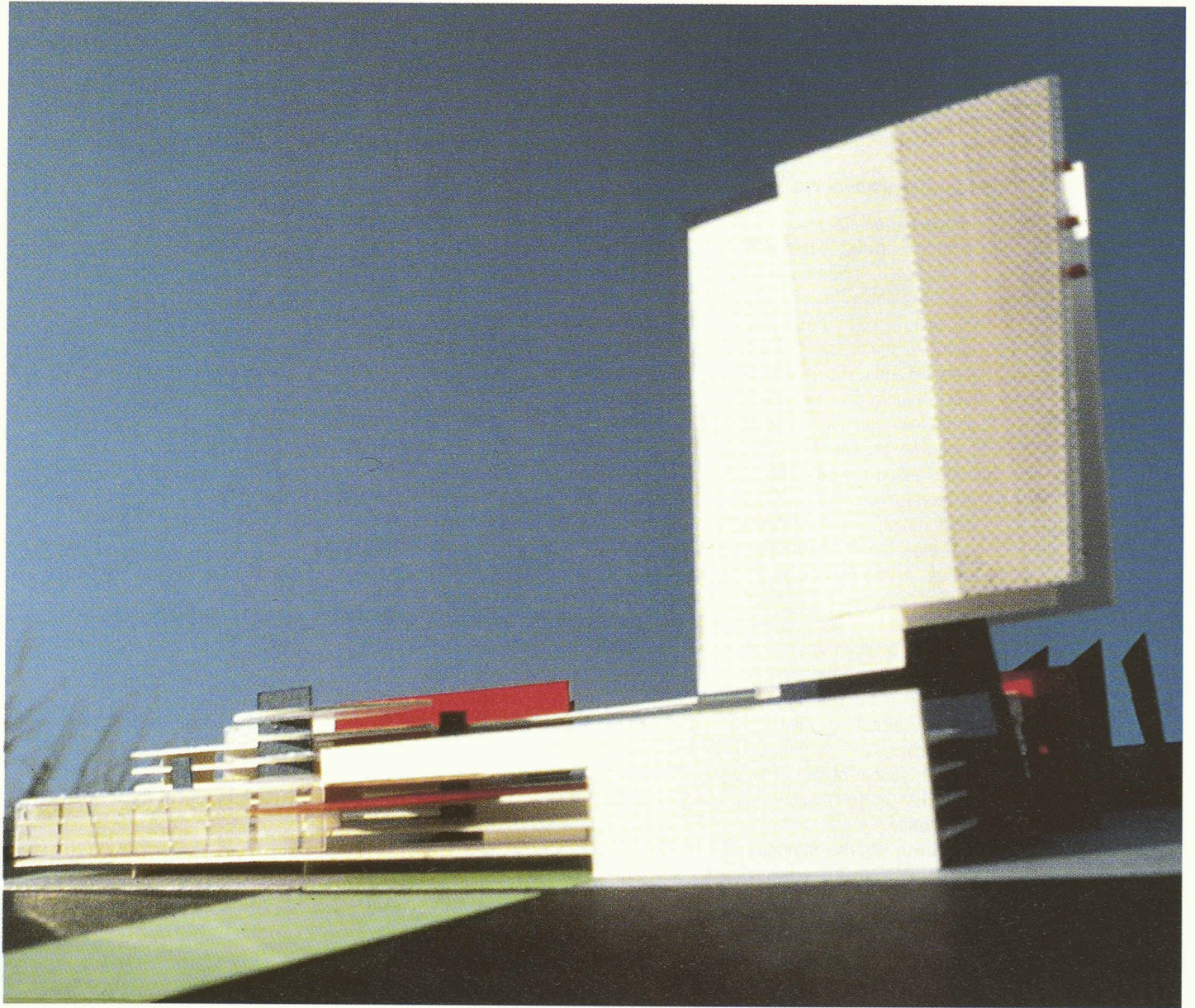
2. Esquisse volumétrique de la première opération-tour, maquette vue du Sud, 1:1000

3. 2^{me} plan conceptuel d'ensemble

4. Développement de la station du City-Rail de Ausserholligen

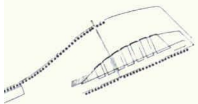


2



2

3



4

