



PEDESTRIAN/BIKE WALKWAY

NYON-PRANGINS, SWITZERLAND
NICCOLÒ BALDASSINI/BOLLINGER + GROHMANN

WWW.BOLLINGER-GROHMANN.COM



Cela fait déjà plus de vingt ans que les ponts et les passerelles sont sortis du domaine de l'ingénierie pure pour devenir un moment d'entente entre architectes et ingénieurs afin de concilier technique, architecture et approche urbaine ou paysagère.

En publiant le concours pour la passerelle de Nyon, la municipalité a insisté davantage sur l'interdisciplinarité, en imposant la présence d'un artiste au sein du groupe afin d'apporter une valeur sculpturale à la longue passerelle pour piétons et cyclistes (deux tronçons de 300 mètres interrompus par la gare) qui longe la voie ferrée près des versants en face du lac Léman.

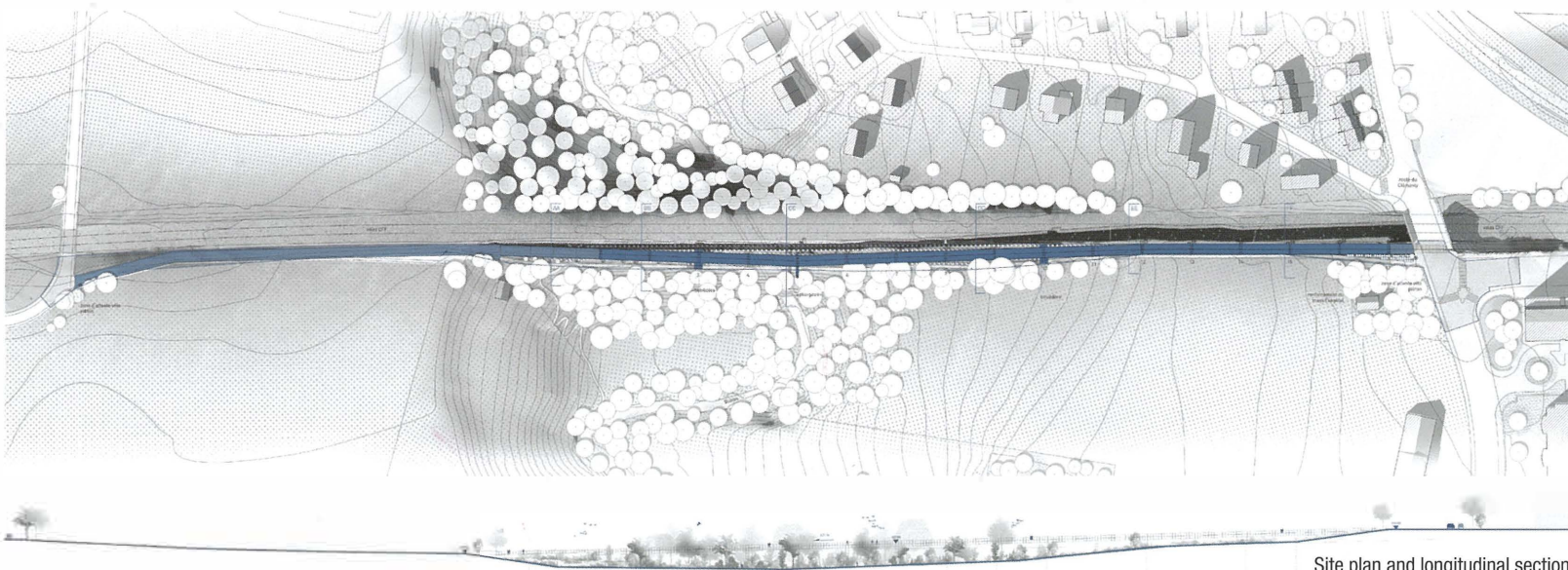
Cela fait des années maintenant que nous (Bollinger + Grohmann) travaillons avec Explorations Architecture, en apprenant à sublimer la synergie des deux disciplines. Comme nécessaire, et comme il se doit, pour un projet de cette envergure, situé entre deux cours d'eau et près de la rive du lac où la relation avec le paysage est fondamentale, l'équipe a accueilli une nouvelle ressource, la paysagiste Ana Marti-Baron. Pour elle aussi, ce projet représente la continuation d'une relation commune enrichissante commencée il y a longtemps.

Enfin, l'équipe a accueilli Xavier Veilhan, un très grand artiste tou-

jours intéressé par l'architecture, comme en témoignent la série de bustes "Architectones", l'installation scellée dans l'architecture de John Lautner, sans oublier les sculptures à l'échelle territoriale. Intégrer un nouveau membre dans une communauté de pensée stable et soudée génère toujours un peu d'appréhension, comme lorsqu'une nouvelle relation humaine, amitié, mariage ou simple rencontre remet le passé en question pour s'ouvrir sur un futur inconnu. Cependant, cette nouvelle aventure reposait sur la certitude, partagée par tous, et par Xavier Veilhan en particulier, que l'apport artistique ne devait pas être une fin en soi, a posteriori, mais qu'il devait faire partie intégrante du projet.

Au début, n'étant pas habitué à la logique de conception partagée entre contraintes techniques et vision architecturale, Xavier Veilhan s'est tenu à l'écart, un peu comme un observateur sensible et curieux qui essaie de comprendre les règles du jeu.

Les premières réflexions ont mené à une approche minimale, non envahissante pour ne pas dénaturer le paysage ni compromettre l'écosystème avec un chantier encombrant. On a donc identifié ensuite une logique de petites travées qui minimise à la fois la taille des parties hors sol et les fondations tout en limitant les excavations pouvant déstabiliser le remblai de la voie ferrée.



Site plan and longitudinal section

Sono ormai più di vent'anni che ponti e passerelle sono usciti dal dominio della pura ingegneria per divenire un fertile momento di intesa fra architetti e ingegneri nel conciliare tecnica, architettura e visione urbana o paesaggistica.

Nel bandire il concorso per la passerella di Nyon la municipalità ha spinto ancor più sulla interdisciplinarità imponendo la presenza di un artista all'interno del raggruppamento al fine di dare una valenza scultorea alla lunga passerella pedonale e ciclabile (due tratte di 300 m interrotti dalla stazione) che costeggia il percorso ferroviario lungo le pendici che fronteggiano il lago di Lemano.

Sono ormai anni che lavoriamo (Bollinger+Grohmann) con Explorations Architecture, apprendendo a sublimare la sinergia delle due discipline. Come necessario, nonché richiesto, per un progetto di tale dimensione stretto fra due corsi d'acqua ed in prossimità della riva del lago dove la relazione con il paesaggio è fondamentale, l'equipe è stata completa dalla paesagista Ana Marti-Baron. Pure per lei questo progetto rappresenta la continuazione di una positiva relazione comune iniziata tempo addietro.

Infine, l'equipe ha accolto Xavier Veilhan, un artista maggiore sempre interessato all'architettura, come dimostrato dalla serie

dei busti Architectones, dall'allestimento iscritto nelle architetture di John Lautner, per non parlare poi delle sculture a scala territoriale.

Integrare un nuovo membro in una comunità di pensiero, stabile ed affiatata crea sempre dell'apprensione un po' come quando si è di fronte ad una nuova relazione umana, amicizia, matrimonio o semplice incontro che mette in dubbio il passato per aprirsi verso un futuro incognito. Questa nuova avventura era però basata sulla certezza, condivisa da tutti, Xavier Veilhan in primis, che l'apporto artistico non doveva essere un contributo a sé stante, a posteriori, ma parte integrante del progetto.

Non abituato alla logica progettuale stretta fra le condizioni tecniche e la visione architettonica, Xavier Veilhan è restato, all'inizio, in disparte, quasi come un attento e curioso osservatore che cerca di capire le regole del gioco.

Le prime riflessioni hanno spinto verso un approccio minimale non invasivo per non denaturare il paesaggio né compromettere l'ecosistema con un cantiere invasivo. Si è quindi evidenziata una logica di piccole campate che minimizza sia la dimensione delle parti fuori terra sia le fondazioni limitando gli scavi destabilizzanti il terrapieno ferroviario.

La nécessité n'était pas de traverser, mais simplement de créer un parcours aérien à mi-hauteur. L'approche minimale a trouvé sa raison d'être dans l'optimisation structurelle, si bien que les travées se sont réduites progressivement à une ouverture de vingt mètres seulement. En même temps, la répétition est devenue synonyme de "kit of parts", de standardisation, de modularité, entraînant le passage d'un système pilier-entablement à un système réticulaire, presque un hommage à Fritz Haller, l'architecte suisse qui a inventé le système d'assemblage de mobilier USM. Le résultat est une structure plus légère, plus filiforme et plus diaphane pouvant disparaître au milieu des arbres.

C'est dans la foulée de ce débat que Xavier Veilhan est sorti au grand jour, qu'il a commencé à imaginer des variations de couleur comme contre-sujet artistique soutenu par le pentagramme architectural et structurel.

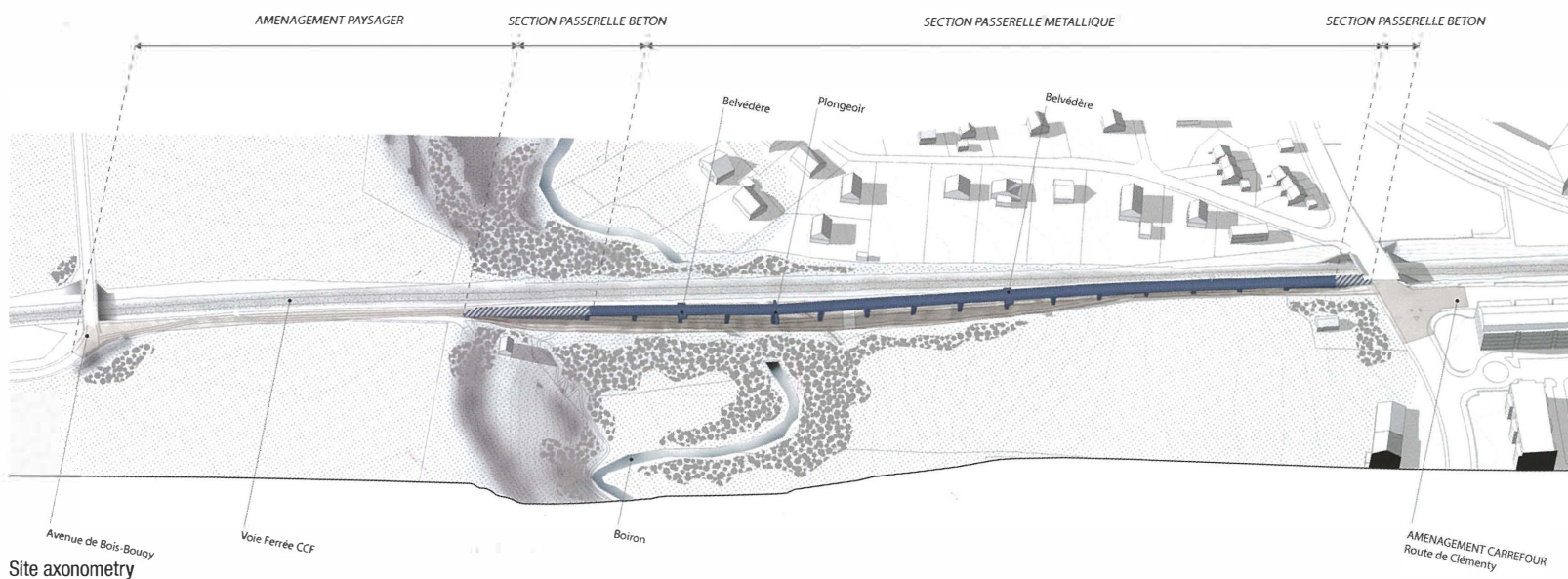
Tout d'abord, la caractérisation chromatique du système pilier-entablement s'est transformée en connotation des mâts du système modulaire, puis, à mesure que la passerelle se simplifiait, l'approche chromatique s'est épurée pour se transformer en un monochromatisme minimal. Le monochromatisme se termine par un dégradé de bleu qui, le long de la passerelle, va du bleu ciel clair

au bleu ciel foncé sans interruption.

Puis avec la linéarisation du parcours, le dégradé de couleur s'est étendu à toute la passerelle, si bien que l'imperceptible variation de couleur devient un élément dynamique frappant lorsqu'on voit la passerelle du train en marche, en créant presque un effet Doppler visuel. Dans la vision transversale, le bleu de la fine structure en filigrane se confond avec le bleu du ciel ou du lac pour alléger encore davantage une forme fille de l'efficacité structurelle. Dans l'ensemble, la passerelle est toujours la même, et en même temps, elle est toujours différente et changeante selon la lumière du paysage.

C'est ainsi qu'a eu lieu la transition de la petite échelle du module, de la qualité du design industriel à l'échelle du territoire, avec la volonté de réaliser une piste cyclable tant pour l'usage local que pour créer une complémentarité entre l'échelle urbaine et territoriale dans un parcours cyclable continu tout autour du lac.

Au cours de nos discussions, nous avons souvent évoqué le Monument Continu de Superstudio, une comparaison peut-être correcte ou peut-être trompeuse, mais pour la passerelle de Nyon aussi, nous pouvons nous demander si cette image de référence est une image d'architecture ou d'œuvre d'art...



La necessità non era di valicare, ma semplicemente di creare un percorso sopraelevato a mezza costa. L'approccio minimale ha trovato la sua ragion d'essere nell'ottimizzazione strutturale, cosicché le travate si sono ridotta progressivamente ad una luce di soli venti metri. Al tempo stesso la ripetizione è divenuta sinonimo di "kit of parts", standardizzazione, modularità, comportando il passaggio da un sistema pilastro-trabeazione ad un sistema reticolare quasi in omaggio all'architetto svizzero Fritz Haller, inventore dell'iconico sistema di arredo USM. Ne risulta così una struttura più leggera, più filiforme e più diafana atta a scomparire fra gli alberi.

È sulla traccia di questo dibattito che Xavier Veilhan è uscito allo scoperto, ha iniziato a immaginare delle variazioni cromatiche quale contro tema artistico supportato dal pentagramma architettonico e strutturale.

Dapprima la caratterizzazione cromatica del sistema pilastro-trabeazione si è trasformata nella connotazione delle aste del sistema modulare, poi, a mano a mano che la passerella si semplificava l'approccio cromatico si è epurato per trasformarsi in un monochromatismo minimale. Il monochromatismo si finalizza in un gradiente blu che, lungo la passerella, va dall'azzurro chiaro

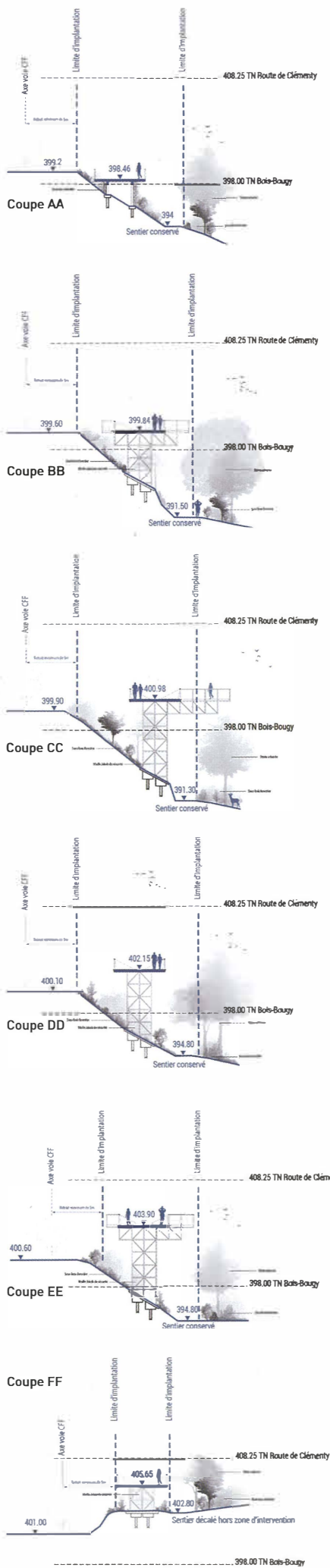
all'azzurro scuro senza soluzione di continuità.

Poi con il linearizzarsi del percorso, il gradiente cromatico si è esteso sull'integralità della passerella cosicché l'impercettibile variazione di colore diventa un marcante visone dinamica quando la passerella è vista dal treno in movimento quasi a creare un effetto Doppler visivo. Nella visione trasversale il blu della esile struttura filigrana si mimetizza con il blu del cielo o del lago per alleggerire ancor più una forma figlia dell'efficienza strutturale. Nel complesso la passerella è sempre uguale a se stessa, ma al tempo stesso sempre differente e cangiante nella luce del paesaggio.

È stata così fatta la transizione dalla piccola scala del modulo, dalla qualità dell'industrial design alla scala del territorio, nella volontà di creare un percorso ciclabile sia per un uso locale, sia per creare una complementarità fra la scala urbana et territoriale in un percorso ciclistico continuo tutto attorno al lago.

Nelle nostre discussioni abbiamo spesso evocato il Monumento Continuo di Superstudio, un paragone forse corretto, forse fuorviante, ma come per questa immagine di riferimento pure per la passerella di Nyon ci possiamo porre la domanda se alla fine essa sia una architettura o un'opera d'arte...

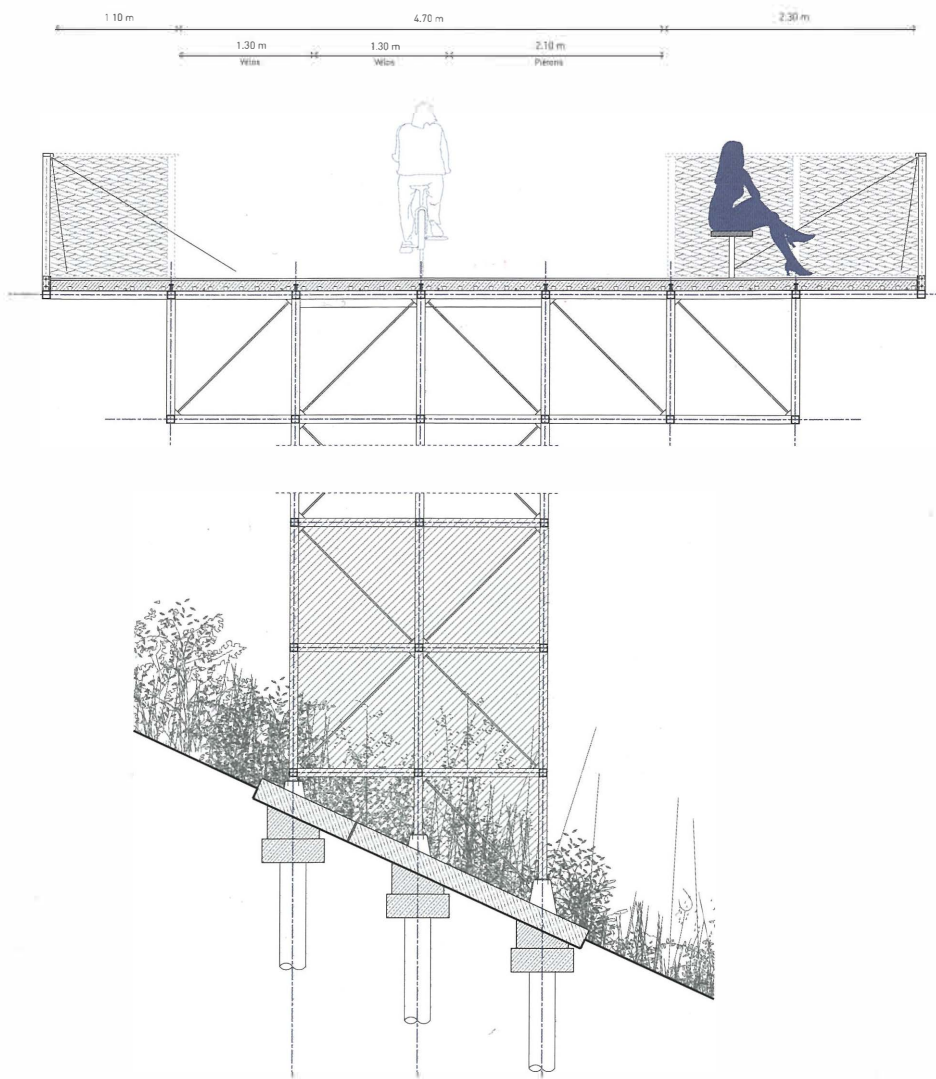
Niccolò Baldassini / Bollinger + Grohmann



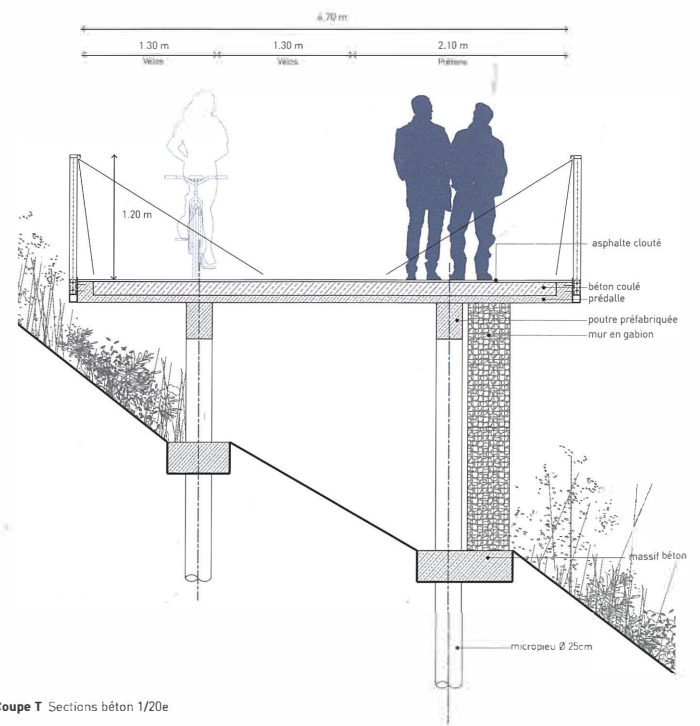
Cross sections



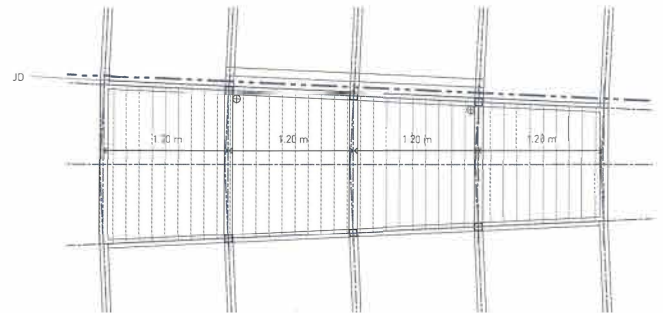




Coupes détail T belvédère 1/20e



Coupe T Sections béton 1/20e



Pile à un changement d'angle 1/20e

Construction details

Client: Ville de Nyon

Project: Niccolò Baldassini/Bollinger + Grohmann

Project Team: Bollinger + Grohmann (mandataire engineer),

Explorations Architecture (architect), Xavier Veilhan (artist),

Ana Marti-Baron (landscape)

Model photo: Xavier Veilhan

Renderings: ©Explorations Architecture

For over twenty years now, bridges and walkways have come out of the realms of pure engineering to become the focus of highly successful joint-ventures between architects and engineers working to bring together technology, architecture, visionary urban thinking and landscape design.

When it decided to organise a competition to design Nylon pedestrian/bike walkway, the city council decided to focus even more on interdisciplinarity by including an artist in the design team, so that the long pedestrian/cycle path (two sections of 300 m interrupted by a station) would have even greater sculptural form as it ran beside the railway track along the slopes bordering Lake Geneva.

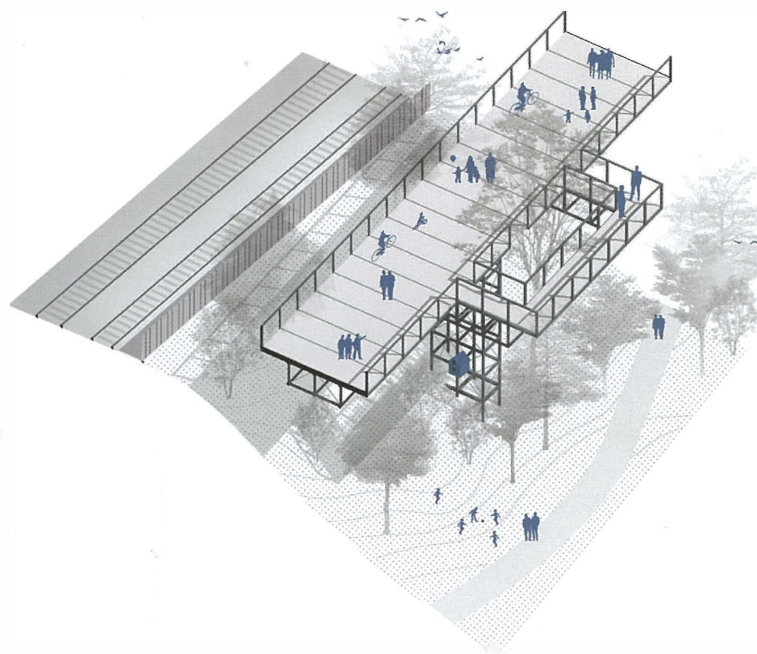
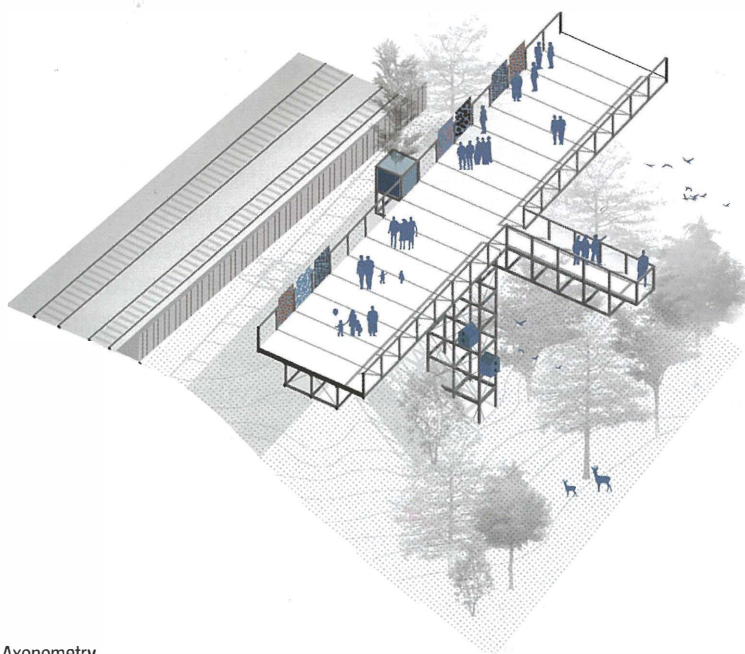
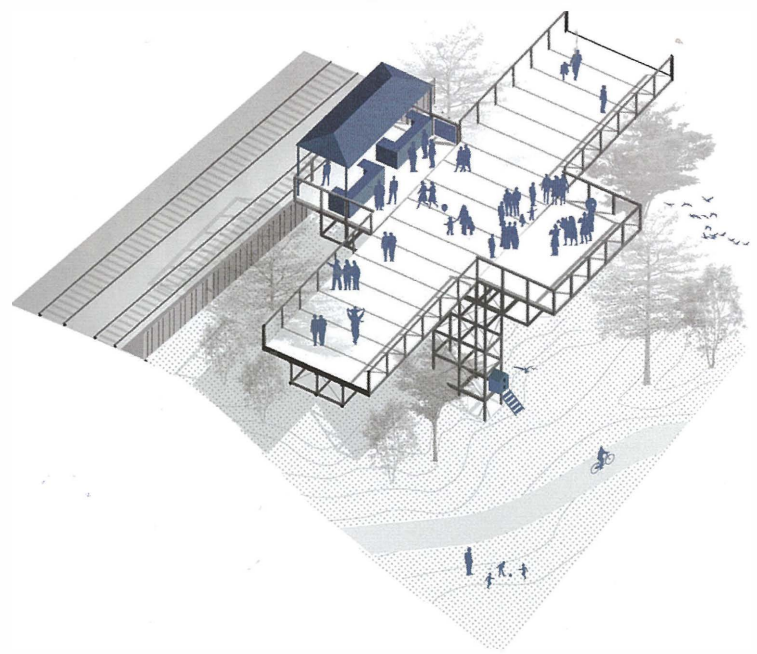
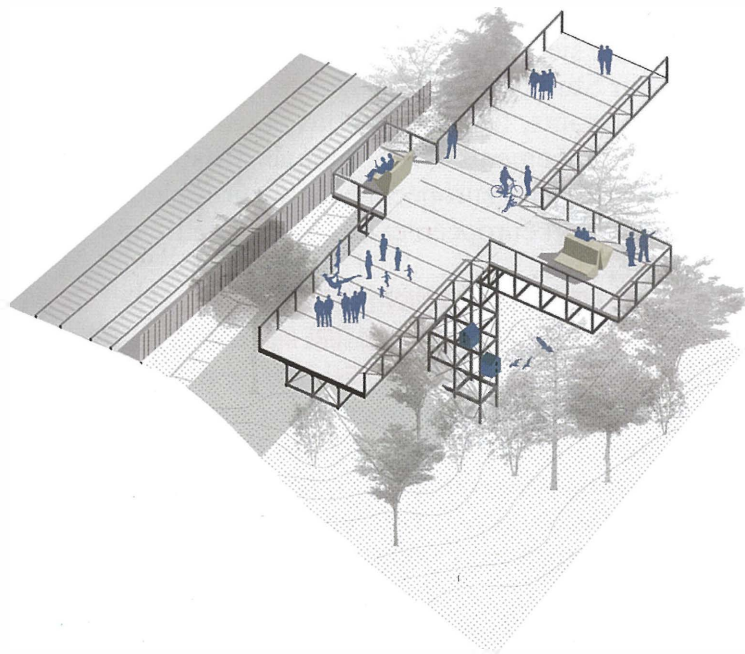
For years now we have been working (Bollinger-Grohmann) with Explorations Architecture to really showcase synergic relations between our two disciplines. As is both necessary and required of a project on this scale running between two waterways along the banks of a lake where interaction with the landscape is of the utmost importance, the team was completed by a landscape designer Ana Marti-Baron. For her, too, this was also the continuation of successful working relations that began some time ago.

Lastly, the team also welcomed Xavier Veilhan into its ranks, a

leading artist who has always been interested in architecture, as shown by his 'Architectones' collection of busts, an installation incorporated in John Lautner's architecture and numerous sculptures designed on a land art scale. Introducing a new member into a stable and tightly-knit community people sharing the same basic philosophy always creates a certain degree of apprehension, rather like at the beginning of a new personal relationship, friendship, marriage or simple meeting that calls into question the past while projecting towards some unknown future. This new venture was, however, based around something we all agreed upon, first and foremost Xavier Veilhan, namely that the contribution of artistry should not be just an end in itself (a posteriori) but an integral part of the project.

Unaccustomed to a design approach wavering between technological considerations and architectural vision, Xavier Veilhan initially kept to himself, almost as if he was just a curious and attentive onlooker trying to understand the rules of the game.

The initial tendency was towards an unobtrusive, minimalist approach, so as not to di-naturalise the landscape or compromise the ecosystem through invasive building work. This meant resorting to a series of small bays minimising both the size of the parts above



Axonometry

ground and also the foundations, so that excavation work destabilising the railway embankment was reduced to a minimum.

The aim was not to create a crossing, just a raised pathway along the shoreline. This minimalist approach was focused around structural optimisation, so the girders were gradually reduced to just twenty metres in span. At the same time, repetition became synonymous with a “kit of parts”, standardisation and modularity, resulting in a transition from a column-trabeation system to a reticular system, almost as a kind of tribute to the Swiss architect Fritz Haller, inventor of the iconic USM furniture system. This resulted in a lighter, slender and more diaphanous structure that almost seemed to vanish amidst the trees. It was at this point that Xavier Veilhan really came to the fore as he began to imagine colour variations as an artistic counter-theme supported by the architectural/structural pentagram. First, the colour scheme of the column-trabeation system was transformed by the features of the modular rods and beams but then, as the walkway became simpler, the colour scheme was transformed into a kind of minimalist monochromatism. This monochromatism took the form shades of blue seamlessly changing from clear to dark sky-blue along the walkway.

Then, as the walkway became more linear, the colour gradient extended right along the entire walkway, so that imperceptible variation in colour became a distinctive visual feature when the walkway is viewed from a moving train, almost creating a kind of visual Doppler effect. Viewed in its entirety, the blue colour scheme of the slender main structure blends in with the blue of the sky or lake to make the construction seem even lighter in shape and design. Overall the walkway remains the same throughout while, at the same time, constantly changing as it shimmers in the surrounding light.

This is how the transition is made from the small scale of a module (the scope of industrial design) to the grand scale of the landscape to create a cycle path designed both to be used locally and to bring together the city and countryside through a continuous pathway extending right around the lake.

In our discussions we made reference to Superstudio’s Continuous Monument, which may or may not have been an appropriate comparison, but both in the case of the aforementioned monument and Nyon pedestrian/cycle path we are entitled to ask ourselves whether we are, in fact, dealing with a work of architecture or a work of art.