



Bergbahnstation Sorebois in Grimentz VS von GD Architectes

Daniel Kurz
Thomas Jantscher (Bilder)

Zuhinterst im Val d'Anniviers auf 1 600 Metern über Meer gelegen, wurde das abgelegene Bergdorf Grimentz erst 1957 mit einer Strasse erschlossen. Seit dem Bau einer Bergbahn in den 1960er Jahren ist es zu einem bekannten Skiort herangewachsen. Rund um den alten Dorfkern mit seinen eng aneinander gerückten Walliser Häusern und Speichern sind die Wiesen weiträumig mit Chalets und Appartementshäusern übersät. Am hinteren Dorfausgang stand inmitten eines enormen Parkplatzes seit jeher die Talstation der Bendolla-Bergbahn, die das Skigebiet über der Waldgrenze erschliesst.

Ein alpiner Hub

Seit 2013 verbindet eine zweite, wesentlich grössere Luftseilbahn das Dorf quer über den Taleinschnitt hinweg mit den Pisten von Zinal-Sorebois im Nachbartal – es entstand so mit 70 Kilometern Pisten eines der grössten Skigebiete des Kantons. Die neue Bahn hat ihren Ausgangspunkt un-



mittelbar neben der bestehenden. Für den Neubau des Stationskomplexes schrieb die Gemeinde Anniviers einen Wettbewerb aus, den GD Architectes (Geninasca Delefortrie) aus Neuchâtel gewannen. Die Herausforderung bestand darin, die grosse technische Anlage mit den Massstäben des Orts- und Landschaftsbildes in Einklang zu bringen. Im Gegensatz zu anderen Teilnehmern schlugen GD nicht ein einziges Volumen für beide Stationen vor, sondern zwei getrennte Bauten, die sich in den Massstab des Bergdorfs einfügen. Ein Ensemble von zwei horizontal gelagerten, metallisch blauschimmernden Bauten nimmt jetzt die beiden Talstationen auf und bildet vor dem Hintergrund der Schneeberge den südlichen Abschluss des Dorfs.

Industrielle Abläufe

Bergbahnstationen sind durch und durch industrielle Anlagen: Es geht darum, die lärmige Menschenmenge der Skifahrer zu sammeln und effizient zu lenken, um

sie so schnell wie möglich zur ersehnten Gondel zu führen. Die Räume bleiben unbeheizt, die Gebäudehülle muss nur Schutz vor Wind und Wetter bieten.

Diese Aufgabe war in Grimentz komplizierter als anderswo, weil sich die Menschenströme zweier Bahnen kreuzen, wobei die gegebene Geometrie der Seilbahnanlagen, das bestehende Stationsgebäude und die Lage im Hang enge Randbedingungen setzten. Den Architekten ist es gelungen, den widersprüchlichen Vorgaben einen Gebäudekomplex mit einfacher und starker Ausstrahlung abzugewinnen. Sie ummantelten die bestehende wie die neue Seilbahnanlage mit horizontal gelagerten Volumen, die fast, aber nicht ganz zusammenstossen – so wie die alten Holzhäuser im Dorf.

Durch die transparente Hülle aus Profilglas ist das Stahlfachwerk der Tragstruktur sichtbar und verbindet sich mit den Masten und Tragseilen der Seilbahn, die es überragen, zu einer konsequenten

Ästhetik. Die Technik wird nicht versteckt, sondern zum Ausdrucksträger gemacht und ohne übertriebene Gesten monumentalisiert.

Rehabilitiertes Dorf

Durch den Neubau der Talstation ist der grosse Parkplatz ebenso aus dem Dorfbild verschwunden wie die Autos. Das Gelände hat, schon zum Heranführen der Pisten, wieder seinen natürlichen Verlauf gefunden. Die Strasse zum Dorf, vorher voller Autos und von Stützmauern bedrängt, ist zu einem angenehmen Ort geworden.

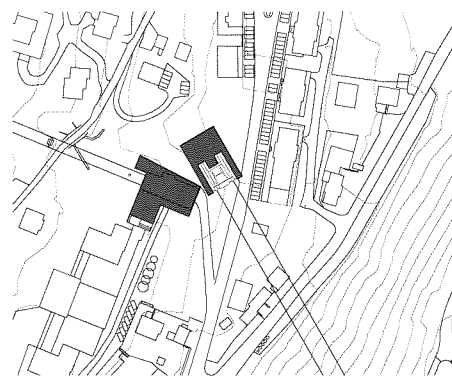
Gegenüber dem bestehenden Restaurant öffnen sich Büros und Kassenräume der Bergbahn hinter einer verglasten Fassade; darüber hinweg schweben die Grossgondeln zum Bec de Sorebois. Seitlich führen Treppe und Rolltreppe unter dem auskragenden Obergeschoss nach oben. Eine überbreite Betonbrüstung gibt den Menschenströmen festen Halt.

Um die Ecke gelangt man nach oben zur Abfahrtshalle, wo zwei auskragende Perrons Zugang zur Grosskabine bieten. Wer das einheimische Skigebiet erreichen will, überquert den offenen Zwischenraum und betritt über eine weitere Treppe das höher gelegene ältere Stationsgebäude: Auch dieses ist neu mit gedeckten Zugangs- und Stauräumen ummantelt worden, sodass der alpine Verkehrs-Hub eine einheitliche Erscheinung zeigt. Die Seilbahn selbst und der Kern des Stationsgebäudes sind jedoch unverändert geblieben.

Mit der doppelten Talstation haben Geninasca Delefortrie in Grimentz einen selbstbewussten Bau gesetzt, der durch seine Grösse und Materialisierung im Chaletdorf eine eigenständige Rolle spielt. Sie führten ein komplexes Programm und ein enges Korsett von Einschränkungen zu einer Lösung, die sich durch einen geradlinig technischen Ausdruck auszeichnet, ohne jedoch übermässig in Erscheinung zu treten. —

alpinen Verkehrshub: Die Seilbahnstationen Zinal und Sorebois stehen am südlichen Ende von Grimentz dicht beieinander, ohne sich anzubehaupten (oben).

Die horizontalen Volumen bilden einen ruhigen Abschluss der Dorfsilhouette (rechts).



Les volumes vitrés des deux stations se touchent presque, tout comme les chalets du centre historique du village. Photos: Thomas Jantscher.

La station de téléphérique est illuminée à travers les parois translucents.

Lieu
Rue du Télésiège, 3961 Grimentz
Maître de l'ouvrage
Commune d'Anniviers, Remontées mécaniques de Grimentz-Zinal
Architecte
GD Architectes SA, Neuchâtel
Direction locale des travaux
Simon Crettaz
Spécialistes
Ingénieur civil: Bureau d'ingénieurs Simon Crettaz SA, Sierre
Ingénieur CVS: Bonvin
Technique Conseil Sàrl, Sierre
Ingénieur E: Gaby Solioz Electricité SA, Grimentz
Spécialistes: Garaventa AG, Rotkreuz

Concours d'architecture
Avril 2008
Début des études
Été 2008
Début des travaux
Septembre 2012
Achèvement
Novembre 2014
Durée des travaux
16 mois

Type de mandat pour l'architecte
Concours sur invitation
Organisation du projet
Conventionnelle – Direction locale des travaux

Informations sur le projet

L'espace au sud du village (route de Roua) est le lieu clé de Grimentz. Il est l'interface entre les parkings, le vieux village et la montagne. La situation originelle, de par sa configuration, sa topographie artificielle et ses circulations, dégageait une image calamiteuse, renforcée par la présence monumentale de la station de départ de la télécabine. La nécessité de réaliser une nouvelle installation de téléphérique ne devait pas, a priori, améliorer cette situation.

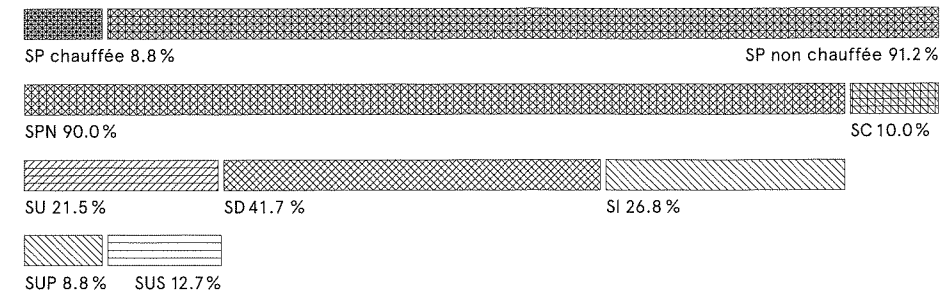
L'enjeu lié à la réalisation du téléphérique n'est paradoxalement pas l'installation elle-même, mais la nécessité de repenser qualitativement cet espace public et subsidiairement les bâtiments qui le définissent.

La première décision consiste à bannir le parcage public dans cette zone à l'exception des places minute liées aux commerces et à compléter son usage par la réalisation d'une terrasse de café.

La deuxième à remodeler les terrains existants pour leur conférer un caractère « naturel », à régler les différents accès et à permettre aux skieurs d'arriver au cœur du village.

La troisième à donner une identité commune aux installations de remontées mécaniques et une échelle en rapport avec l'espace en présence. Celles-ci jouent en effet sur un double registre: celui de la protection de l'homme constituée de volumes horizontaux translucides et celui de la technique qui s'expose et dialogue avec le paysage et la montagne.

Catégories de surfaces



Quantités de base selon SIA 416 (2003) SN 504 416

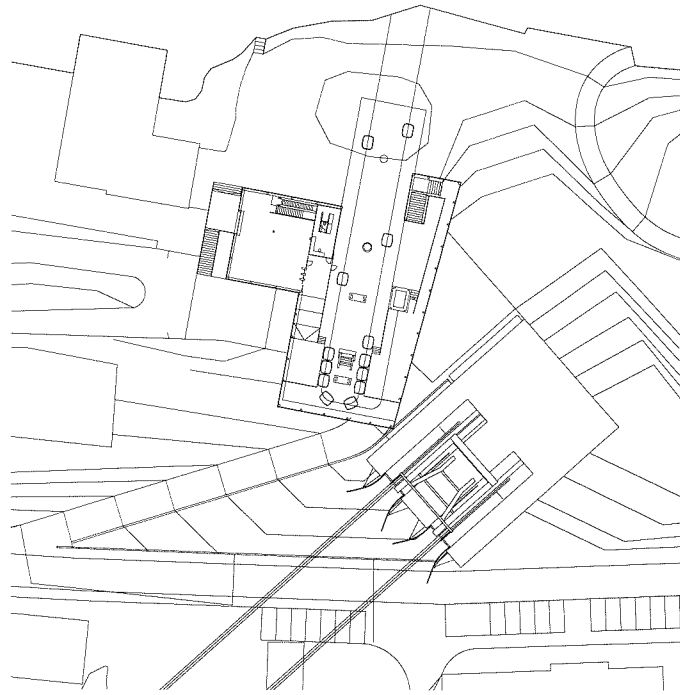
Parcelle	Surface	Pourcentage
ST Surface de terrain	6 257 m ²	
SB Surface bâtie	1 395 m ²	
SA Surface des abords	4 862 m ²	
SAA Surface des abords aménagés	4 862 m ²	
Bâtiment		
VB Volume bâti SIA 416 rez-de-chaussée	16 252 m ³	
2e étage	685 m ³	
3e étage	1 035 m ³	
3e étage	840 m ³	
SP Surface de plancher totale	2 560 m ²	100.0 %
Surface de plancher chauffée	226 m ²	8.8 %
SPN Surface de plancher nette	2 304 m ²	90.0 %
SC Surface de construction	256 m ²	10.0 %
SU Surface utile Services	551 m ²	21.5 %
Bureaux	325 m ²	
Bureaux	226 m ²	
SD Surface de dégagement	1067 m ²	41.7 %
SI Surface d'installations	686 m ²	26.8 %
SUP Surface utile principale	226 m ²	8.8 %
SUS Surface utile secondaire	325 m ²	12.7 %

Frais d'immobilisation selon CFC (1997) SN 506 500 (TVA inclus dès 2011: 8 %) en CHF

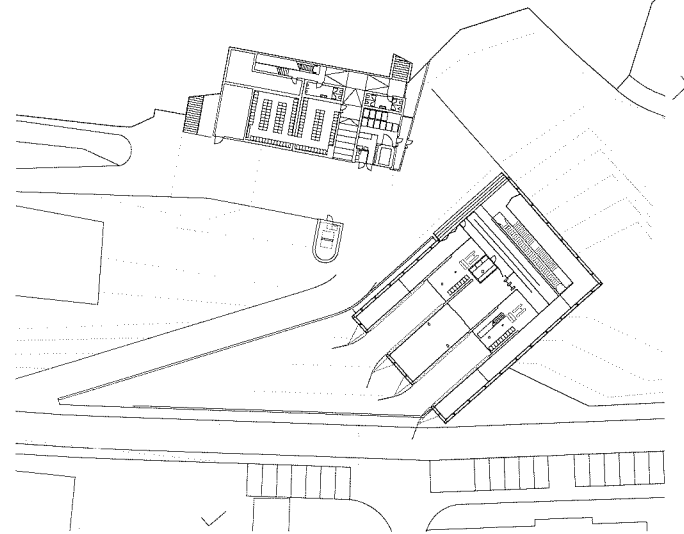
CFC	Montant	Pourcentage
1 Travaux préparatoires	75 000.—	0.8 %
2 Bâtiment	9 425 000.—	96.7 %
4 Aménagements extérieurs	250 000.—	2.6 %
1-9 Total	9 750 000.—	100.0 %
2 Bâtiment	9 425 000.—	100.0 %
20 Excavation	530 000.—	5.6 %
21 Gros œuvre 1	4 805 000.—	51.0 %
22 Gros œuvre 2	375 000.—	4.0 %
23 Installations électriques	495 000.—	5.3 %
24 Chauffage, ventilation, cond d'air	190 000.—	2.0 %
25 Installations sanitaires	125 000.—	1.3 %
26 Installations de transport	400 000.—	4.2 %
27 Aménagements intérieur 1	1 195 000.—	12.7 %
28 Aménagements intérieur 2	190 000.—	2.0 %
29 Honoraires	1 120 000.—	11.9 %

Valeurs spécifiques en CHF

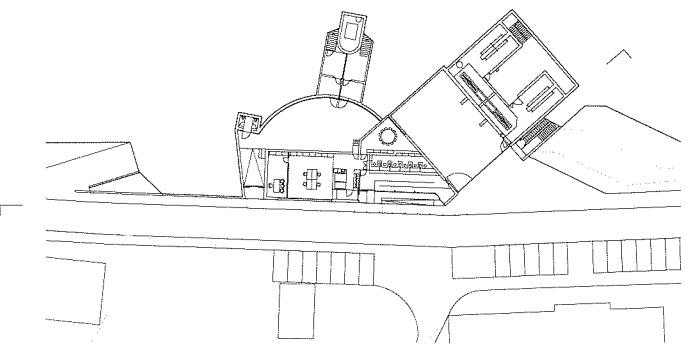
1 Coûts de bâtiment CFC 2/m ³ VB SIA 416	580.—
2 Coûts de bâtiment CFC 2/m ² SP SIA 416	3 682.—
3 Coûts des abords aménagés CFC 4/m ² SAA SIA 416	51.—
4 Indice genevois (10/2010=100)	102.7



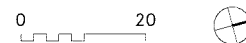
Etage 3



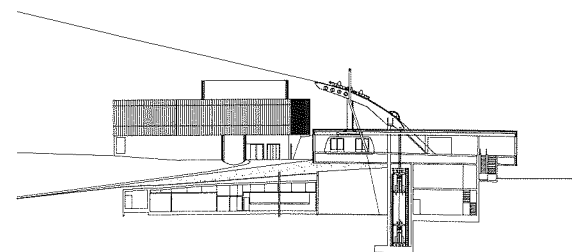
Etage 1



Etage 0

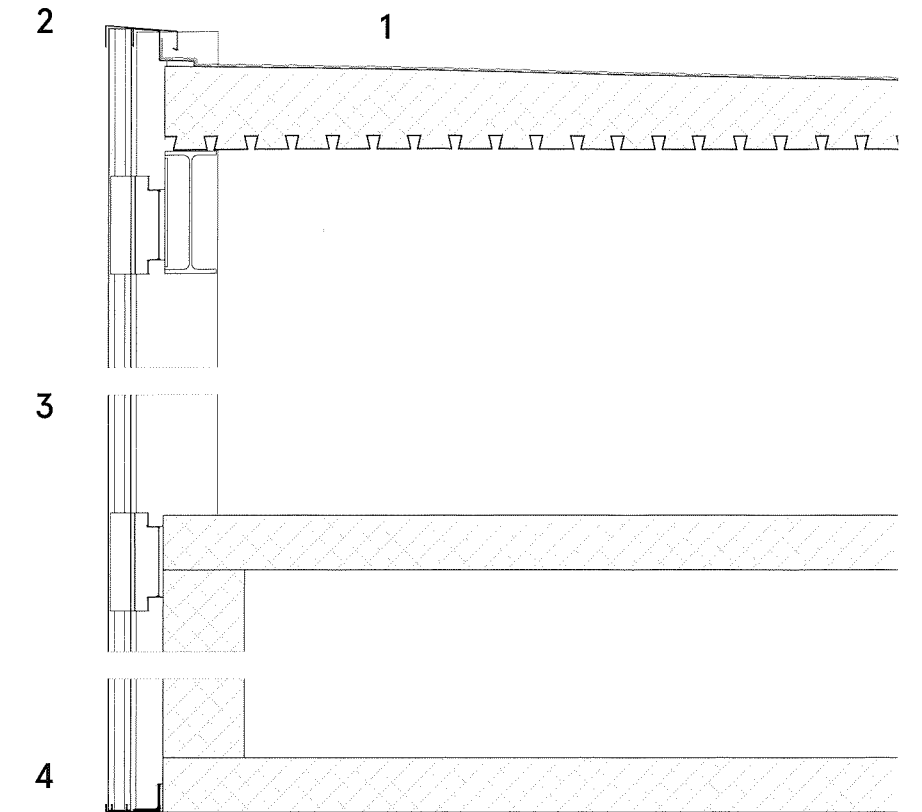


Carrefour alpin: au sud du village de Grimentz deux stations de téléphérique se rencontrent sans se toucher.



Coupe longitudinale

- 1 Toiture**
 - Étanchéité lès de bitume polymère, bicouche EGV 3.5, EP 5 WF
 - Couche d'apprêt bitumineuse
 - Dalle béton pente 1.5%
 - Tôle Montana SHR 51
- 2 Acrotère**
 - Tôle acier galvanisé 3 mm
- 3 Façade**
 - Vitrage Profilitt simple paroi type K22/60/7, 25/60/7, et K32/60/7 avec collage SSG
- 4 Pied de façade**
 - Cornière de fixation Profilitt
 - EPDM
 - Cornière 50/50 linéaire
 - Fixation ponctuelle acier galvanisé
 - Renvoi d'eau aluminium 2 mm
- 5 Mur contre terre**
 - Plaque filtrante / dalta ms
 - Couche d'apprêt bitumineuse
 - Mur béton



4

5

Coupe détail

