Un nouveau pont Bel-Air-Montbenon à Lausanne

Autor(en): **Peitrequin, Jean**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **59 (1933)**

Heft 14

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-45661

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

analogie avec la théorie de Boussinesq sur les déversoirs en mince paroi. Il ne nous semble pas qu'un calcul d'hydrodynamique puisse conduire plus loin.

Nous espérons que notre méthode de calcul facilitera le dessin de projets de barrages et orientera les recherches expérimentales sur les déversoirs à crête arrondie vers des voies nouvelles.

Un nouveau pont Bel-Air-Montbenon à Lausanne.

Dans le dernier numéro du *Bulletin technique*, j'ai eu l'occasion de vous entretenir d'un projet d'élargissement du Grand-Pont, élaboré par la Direction des travaux, et soumis au Conseil communal de Lausanne, qui, quand ces lignes paraîtront, aura peut-être déjà pris, à son propos, une décision définitive.

Ou du moins provisoirement définitive, puisque, de l'avis de tous ceux qui se sont un peu préoccupés de la question, et de l'avis de la Direction des travaux elle-même, la solution choisie ne peut être que provisoire.

Or, un fait nouveau important vient de surgir, dont les quotidiens ont parlé, mais dont je me sens pressé d'entretenir les lecteurs du *Bulletin*.

Il s'agit d'un pont nouveau, presque en palier, à jeter, de Bel-Air à Montbenon, par-dessus la plateforme du Flon, en utilisant les terrasses des bâtiments existants ou à construire. Le projet, dressé avec autant de goût que de soin par M. *R. Bonnard*, architecte à Lausanne, aidé de son collaborateur, M. *Boy de la Tour*, est à la fois séduisant et hardi. Nous croyons savoir que l'idée n'en est pas absolument nouvelle, mais la réalisation proposée, simple, d'apparence très pratique, nous paraît heureuse. Il faut toutefois faire à son propos quelques réserves, que je formulerai en terminant.

Décrivons d'abord succinctement l'ouvrage, d'après les figures ci-contre, et d'après les explications que voulut bien nous donner M. Bonnard, mercredi dernier.

Le pont, sur lequel les camions ne pourraient pas circuler, serait constitué par deux terrasses d'immeuble

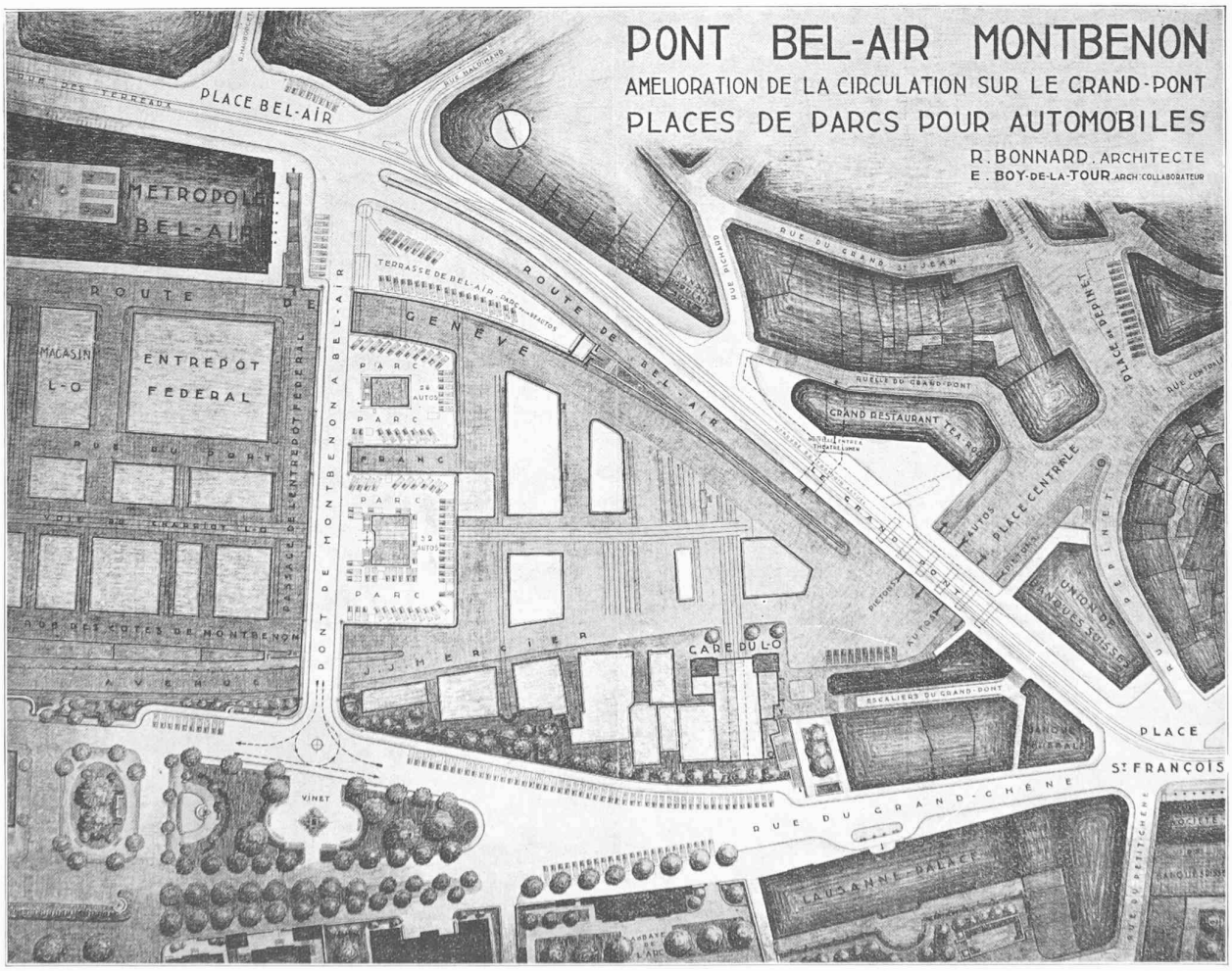

Fig. 1. — Plan de situation du pont Bel-Air-Montbenon. — Projet de MM. *R. Bonnard* et *E. Boy-de-la-Tour*, architectes.
Echelle 1 : 2400.

(l'un construit, l'autre à construire par la Compagnie du Lausanne-Ouchy) et par trois passerelles, en béton armé.

La première de ces passerelles relierait la place de Bel-Air à la toiture-terrasse de l'édifice abritant notamment l'Imprimerie centrale. La seconde conduirait de cette terrasse à celle d'un vaste bâtiment qu'on projette d'édifier pardessus la voie du transporteur de la plateforme du Flon. Ce bâtiment figure en place sur les plans. Enfin, la troisième passerelle, enjambant l'avenue J.-J. Mercier, achèverait le pont en faisant communiquer la deuxième terrasse avec la chaussée de Montbenon.

Remarquons immédiatement que la terrasse de l'immeuble de l'Imprimerie centrale a été construite de telle façon qu'elle puisse supporter les charges résultant du passage et du stationnement des autos. Des essais ont démontré que le travail des bureaux logés au-dessous ne souffrirait pas du bruit ou des trépidations des véhicules. Les fondations de l'immeuble, en outre, ont été calculées de manière à recevoir les charges nouvelles provenant des poussées des passerelles à construire de part et d'autre.

Le futur bâtiment du Lausanne-Ouchy, qui fournira la seconde terrasse, et dont on nous a fait espérer la construction prochaine, offrira, au point de vue statique, les mêmes avantages.

Il va de soi que le problème d'un nouveau pont se trouve ainsi considérablement simplifié, tant au point de vue technique, qu'au point de vue financier, peut-être plus important.

Le nouveau pont ainsi constitué aurait une largeur utilisable totale de 12 m, comprenant une chaussée de 8 m et un trottoir (situé à l'ouest) de 4 m. La longueur du pont serait de 185 m.

Les auteurs du projet — et c'est là une idée extrêmement ingénieuse — prévoient la transformation, d'ailleurs facile, des deux grandes terrasses en parcs de stationnement pour autos. Quand on sait la peine de plus en plus grande qu'on éprouve à caser une auto, à Lausanne, on ne peut qu'applaudir à ce projet. Il est intéressant de noter que le nombre des voitures qui peuvent stationner sur toute la place Saint-François, y compris l'avenue Benjamin Constant, n'est que de 86. Tandis qu'on en pourrait loger 106 sur les deux terrasses et sur la terrasse de Bel-Air. On saisit immédiatement la portée de l'amélioration.

Complétant son projet, M. Bonnard reprend une idée discutée il y a quelque deux ans à la Direction des travaux : Il procède à l'élargissement de la chaussée de Montbenon, afin d'assurer au nouveau pont un débouché plus convenable. Il construit aussi en console, en utilisant pour cela les talus du L-O, un large trottoir devant également servir au stationnement des autos. Evidemment, ce projet sacrifierait le rideau d'arbres existant. Mais il serait, je crois, assez aisé de reconstituer cette agréable verdure. Au surplus, s'il faut conserver à Lausanne le caractère verdoyant qu'elle tend trop à perdre, il ne faut tout de même pas se laisser paralyser, lorsqu'on recherche l'intérêt général, par des considérations trop uniquement sentimentales. N'a-t-on pas vu les plus fervents amants de la nature, à propos des lacs alpestres artificiels, tresser des couronnes aux ingénieurs, après avoir jugé ceux-ci avec l'avant-dernière sévérité !

Tout en conservant la large pelouse au bout de laquelle — côté Saint-François — médite le philosophe A. Vinet, MM. Bonnard et Boy de la Tour déplacent celui-ci pour l'installer au milieu d'un rond-point, ménagé plus à l'ouest, dans l'enfilade du nouveau pont.

Il serait fort utile, croyons-nous, de prévoir encore l'amélioration des communications existant actuellement

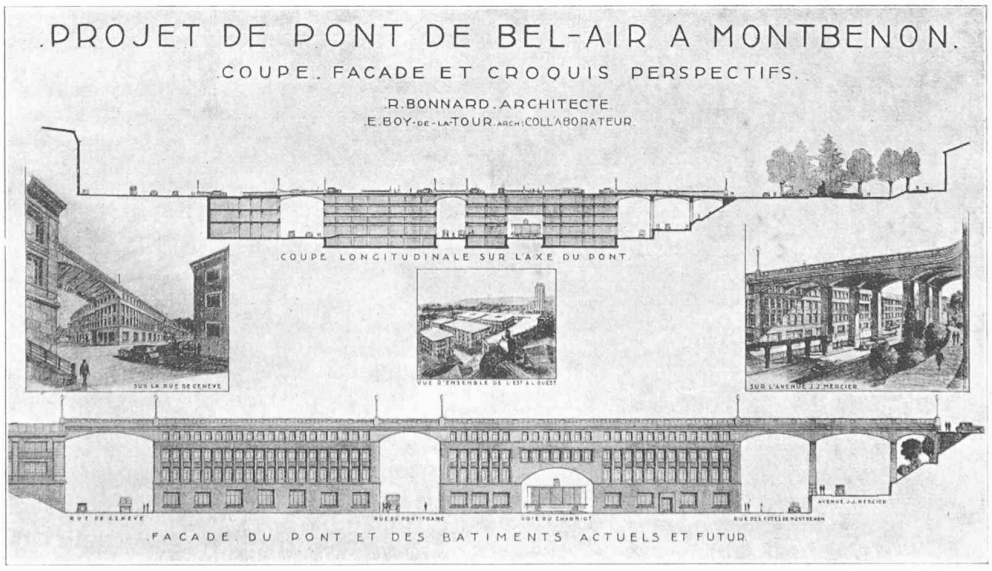

Fig. 2. — Coupe longitudinale : échelle 1 : 2400.
Façade : échelle 1 : 1200.

entre Montbenon et la gare C. F. F. On donnerait ainsi au nouveau pont la possibilité de déverser commodément sur la gare et le bas de la ville tout un flot de passants empruntant pour l'instant le Grand-Pont. Et l'on contribuerait à désengorger la place Saint-François, de plus en plus insuffisante.

Il est incontestable qu'on cherche à obtenir, par le nouveau pont, le « désembouteillage » du Grand-Pont. On espère que la « doublure » réalisée drainerait une bonne partie de la circulation, soulageant celle-ci d'autant. Mais c'est là qu'il convient de faire certaines réserves, lesquelles ne concernent pas le projet lui-même.

Le nouveau pont, en effet, ne permettant pas le passage des poids lourds, tramways et camions, il sera impossible de prévoir, de Bel-Air à Saint-François, un sens unique qui eût assuré de façon parfaite l'allégement du Grand-Pont. Le nouveau pont rendra des services incontestables et évidents, et nous avons souligné ses avantages, (n'oublions pas celui du coût : 300 000 fr. seulement, y compris l'aménagement des places de parcs pour autos). Mais n'y passeront que ceux qui le voudront bien ! Seront-ils aussi nombreux qu'on l'espère, cela n'est pas du tout certain. Le pont de Chauderon, situé plus à l'ouest, c'est vrai, mais orienté de la même façon que le nouveau pont, et aboutissant à une grande artère, est loin d'être très passant. La grande circulation, à Lausanne, se fait de l'est à l'ouest et de l'ouest à l'est.

Il semble donc que le nouveau pont, même si l'on en entrevoit la réalisation prochaine (avant laquelle il faudra construire encore le grand immeuble du L-O.) ne doive en aucune façon faire perdre de vue le problème de l'élargissement suffisant du Grand-Pont.

MM. Bonnard et Boy de la Tour en ont sans doute jugé ainsi puisqu'ils ont prévu, à titre purement personnel, un considérable élargissement du Grand-Pont, de Saint-François à la rue Pichard.

Nos clichés montrent l'essentiel de leur proposition : La partie supérieure du bâtiment du Lumen, qui abrite le restaurant et des magasins, serait amputée de telle façon qu'on réaliserait à cet endroit une largeur égale à celle ménagée à l'extrémité est du Grand-Pont, lors de la construction de l'édifice de l'Union de banques suisses. Pour tirer profit, d'une manière rentable, de la partie restante du Lumen supérieur (dont ni la salle de spectacle, ni l'entrée ne seraient modifiées), on aménagerait un vaste restaurant occupant également les combles de la future caserne de police, à construire à l'emplacement de l'actuel cinéma Biograph. (Ce dernier appartient à la ville). Une terrasse relierait en outre le café-restaurant au trottoir du Grand-Pont, ainsi élargi.

Il est évident que de tels projets ne sont pas d'une réalisation aisée. De gros intérêts sont en jeu, dont beaucoup sont fort respectables. Les difficultés seront importantes. Mais c'est le contraire qui surprendrait...

JEAN PEITREQUIN.

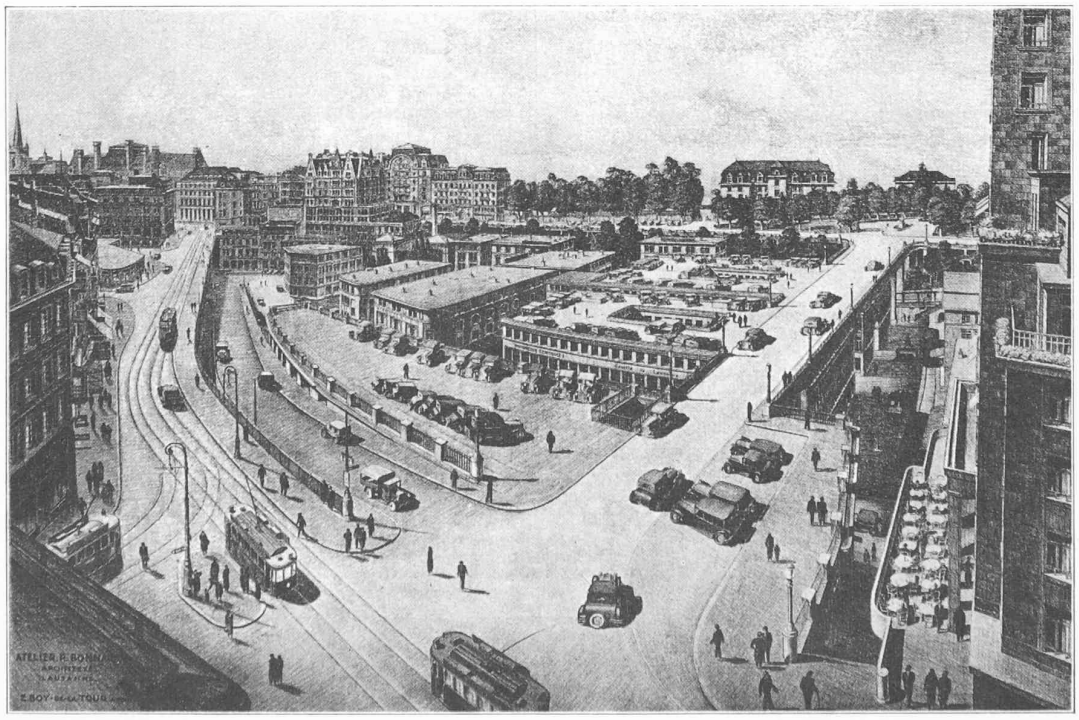

Fig. 3. — Amélioration de la circulation sur le Grand-Pont et pont Bel-Air-Montbenon, à Lausanne.

Projet de MM. *R. Bonnard* et *E. Boy-de-la-Tour*, architectes.