La question du Grand-Pont à Lausanne

Autor(en): **Wanner, M.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **60 (1934)**

Heft 2

PDF erstellt am: **02.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-46358

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

L'étude de la courbe de viscosité du lubrifiant en fonction de la température entre les limites des températures de fonctionnement du palier d'une machine est un des éléments importants pour l'appréciation du maintien du film.

Le lubrifiant dont la viscosité présentera le moins de variations entre ces limites de température assurera, toutes choses égales d'ailleurs, le maximum de sécurité.

URBANISME

La question du Grand-Pont, à Lausanne.

La réfection du Grand-Pont que d'aucuns ont appelée, non sans quelque ironie « rélargissement » va toucher à sa fin. Ce pont presque séculaire va reprendre son intense trafic. Il a en effet été construit de 1839 à 1844 par les ingénieurs A. Pichard et W. Fraisse.

Or à l'époque où il a été construit, le Grand-Pont mesurait 10 m de large environ, largeur bien suffisante alors, puisque, de tous les véhicules actuels, on ne connaissait que celui traîné par le cheval, et que Lausanne, à l'inauguration de son « Grand-Pont », n'était qu'une toute petite ville. Le recensement de 1850, soit six ans plus tard, ne donne en effet qu'un chiffre total de 17 108 habitants. Lausanne était, à juste titre, fière de cette imposante et très belle œuvre, car il ne faut pas oublier que le pont fut plus tard à moitié enterré par le comblement de la vallée du Flon.

Mais Lausanne grandit très vite ; le Grand-Pont devint très rapidement l'artère la plus passante de la capitale vaudoise, et contribua pour beaucoup au développement de cette dernière. En 1888, la population de la ville avait atteint 33 340 habitants. Elle avait donc déjà doublé depuis l'inauguration du pont. En 1892 on se décida, vu l'augmentation du trafic, de porter la largeur du pont de 10 m à 13 m environ par élargissement des trottoirs sur encorbellement métallique. Le trafic continua cependant à augmenter toujours plus, en particulier ensuite de la création du réseau des tramways, et, depuis la guerre surtout, par la multiplication des automobiles. Le nombre des piétons devient lui aussi toujours plus considérable. La ville se développe toujours rapidement. En 1930 elle atteint 75 915 habitants, doublant encore une fois depuis 1892, date du premier élargissement du Grand-Pont.

Ainsi de 1844 à 1930 la ville de Lausanne a plus que quadruplé, et le Grand-Pont, l'artère cardiaque de la ville, a passé de 10 m à 13 m, et en 1892 déjà. On se rendit cependant compte en hauts lieux que ce pont était désormais insuffisant, et on établit un projet d'élargissement à 20 m, projet qu'on laissa dormir dans les cartons de l'Hôtel de Ville.

En 1933, les voies de tramways, datant de 1904, sont usées jusqu'à la corde, on doit les changer d'urgence. Mais ces voies, âgées de 29 ans, n'ont pas vieilli du jour au lendemain, ni les trottoirs métalliques âgés de 41 ans. On s'est laissé surprendre par l'usure : les expropriations pour élargir le pont à 20 m ne sont pas prêtes... et Lausanne a pourtant dépassé le chiffre de 80 000 habitants.

C'est alors que la majorité du Conseil communal se décide enfin à voter l'insuffisant élargissement à 15 m. Or, en 1844, Lausanne, avec 17 000 habitants — et l'aide du canton, il est vrai — avait construit magnifiquement le premier Grand-Pont à 10 m de large.

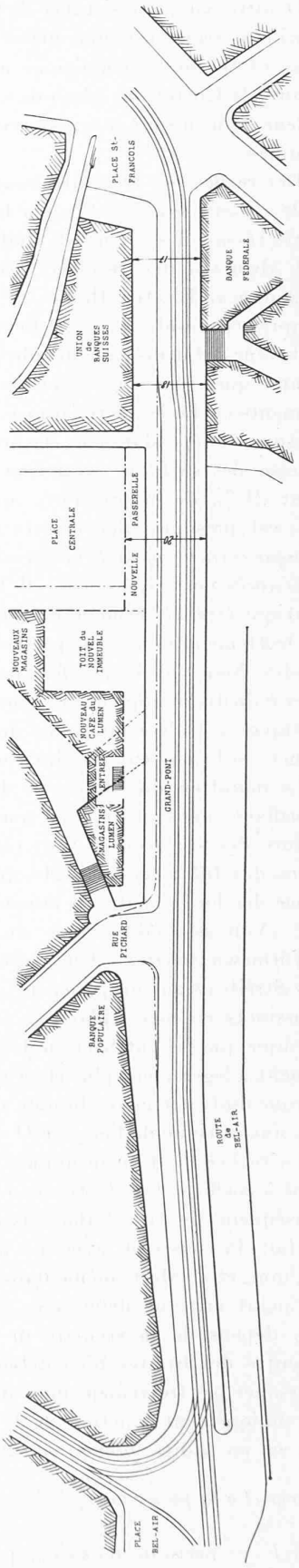
Nous pouvons poser ici une des plus douloureuses questions des temps modernes : Les progrès de la technique ne doivent-ils servir qu'à précipiter le maximum d'êtres humains dans le dénuement ? Ne devraient-t-ils pas contribuer à voir au moins aussi grand que par le passé ?

L'histoire du Grand-Pont n'illustre-t-elle pas un peu ce tragique problème, celui d'oser entreprendre une tâche à la hauteur de ses forces. C'est la volonté d'agir qui manque le plus ; on n'ose entreprendre que des œuvres qui rapportent. Or, on oublie les impondérables : qui pourrait prétendre que le Bel-Air Métropole, par exemple, contribuera plus à développer Lausanne que ne l'a fait le Grand-Pont ? L'un rapporte, et l'autre semble pourtant ne rien rapporter.

On nous répondra peut-être que si la critique est facile, l'art est difficile.

Il est certain que la réfection « provisoire » qui est en train de s'effectuer complique le problème. En effet, elle permettrait — quant à l'usure — de faire durer les conditions provisoires ainsi créées une vingtaine d'années pour la chaussée, et le double au moins pour les trottoirs.

Or les 15 m de largeur obtenus en plein pont par la réfection se répartiront de la façon suivante : 8 m pour la chaussée, 3 m pour le trottoir sud, 4 m pour le trottoir nord (côté de la cathédrale). La chaussée et le trottoir sud auront sur toute la longueur du pont une largeur uniforme, celle qui existait déjà entre les immeubles de l'Union de Banques Suisses et de la Banque Fédérale, à l'entrée de Saint-François. Les véhicules n'auront donc voie libre à côté des tramways que dans le sens Saint-François-Bel-Air. Pour les piétons, la circulation sur le pont « élargi » sera malheureusement bien moins favorable que sur la passerelle en bois, utilisée au cours des travaux. En effet le trottoir sud



Traits pleins : Etat des lieux après la réfection de 1934. — *Traits mixtes* : Modifications proposées.

est prévu très étroit, soit 3 m sur toute sa longueur, et le trottoir nord (côté cathédrale) très irrégulier : il aura 6 m devant l'Union de Banques Suisses, puis 4 m au-dessus de la place Centrale et devant le Lumen ; encore qu'au changement de largeur le décroché sera de 3 m au moins à cause du désaxement du pont établi lors de la présente réfection ; puis la largeur variera encore progressivement de 8 m à 3 m de la Banque Populaire à la place Bel-Air.

Que proposons-nous ?

Comme la ville doit édifier prochainement un nouvel immeuble sur l'emplacement du cinéma Royal-Biograph, nous proposons de construire, en même temps que cet immeuble et au-dessus de la place Centrale, une passerelle définitive, à la place de la provisoire, et qui sera plus tard incorporée comme trottoir au Grand-Pont définitif. Cette passerelle, de 5 m de large au moins, permettra d'obtenir à brève échéance le Grand-Pont à 20 m de large dans sa partie la plus chargée, soit entre l'Union de Banques Suisses et la rue Pichard, et de rendre la circulation des piétons aussi aisée et agréable que sur la passerelle provisoire actuelle, avec ses sens uniques facultatifs qui ont donné de fort bons résultats.

La construction de cette partie du futur pont, combinée avec celle du nouvel immeuble, ne sera pas très onéreuse et facilitera, plus tard, la reconstruction du reste du pont, au-dessus de la place Centrale.

La partie la plus coûteuse et la plus délicate de cette importante correction sera le recul de la partie haute de l'immeuble du théâtre Lumen, recul de 5 m au moins également. Le côté nord du pont sera ainsi définitivement corrigé. On reconstruira les magasins en recul, tandis que le café du Lumen sera reporté sur le nouvel immeuble à construire par la ville, comme on l'a du reste déjà proposé. Or il est indispensable que toutes ces opérations aient lieu soit simultanément, soit consécutivement. L'escalier d'entrée du cinéma « Lumen » devra être déplacé. Le nouveau café ne devra pas être prévu trop grand, de façon à ne pas nuire à la vue sur la cathédrale. Par contre la place Centrale devra être aussi grande que possible pour faire face à un stationnement important sans nuire à un trafic de traversée très intense.

Comme le trottoir nord du pont est prévu à 4 m par la réfection actuelle, mais qu'il empiète de 1 m au moins sur l'ancienne maçonnerie, on pourra aisément élargir sans tarder la chaussée de 1 m de ce côté, et supprimer ainsi le contrecoude produit par le désaxement du pont devant l'Union de Banques Suisses.

On obtiendra donc par l'adjonction de cette passerelle : les largeurs suivantes en plein pont : chaussée 9 m, trottoir sud 3 m, trottoir nord (côté de la cathédrale) 8 m, divisé en deux sens uniques de 4 m chacun ; la largeur totale sera donc de 20 m. Comme la largeur entre les banques Fédérale et Union de Banques Suisses est de 17 m, le pont sera plus large de 1 m au sud et de 2 m au nord. Le désaxement sera ainsi supprimé.

Comme la passerelle que nous proposons de construire sera plus tard incorporée au pont définitif, dont elle fera partie du trottoir, il faut naturellement étudier dès à présent la reconstruction du pont par étapes, et, en particulier, fixer l'emplacement des piles qui doivent satisfaire à la circulation inférieure.

Les problèmes qui se posent à Lausanne présentent nombre de difficultés ; il serait cependant fort préjudiciable à l'avenir de notre ville, si les solutions qui présentent tant soit peu de hardiesse ou qui découlent simplement de la logique continuaient à ne pas être prises en considération.

Et il ne faut pas oublier que le travail est ce qu'il y a actuellement de plus nécessaire à l'existence d'une importante partie de la population.

M. Wanner, ingénieur.

ARCHITECTURE

La maison paysanne suisse.

Les quelques dessins reproduits ici donneront une idée de la richesse de cet ouvrage[1] *dont le caractère est finement analysé par M. P. Budry, en ces termes :*

Voici l'ouvrage intelligent, méthodique, accessible et entraînant que nous attendions sur un sujet où l'on a fait de grandes dépenses de sentiment, d'encre et de pellicule photographique, en oubliant régulièrement de montrer le fil directeur et les racines qui rattachent ces formes si variées de notre habitat paysan, d'une part aux formes universelles de la demeure humaine, de l'autre à notre sol, à notre climat, à nos mœurs. Entre la fosse, le paravent et la palissade, ces trois rudiments de l'abri humain, et notre chalet de poutres mortaisées, et la plus simple des fermes vaudoises ou jurassiennes, il y a déjà loin ; nos plus vieilles maisons ont au plus quatre cents ans d'âge, un rien donc au regard des temps. L'histoire de la maison est une échelle dont nous ne tenons que le dernier échelon. Pourtant chacune d'elles, jusqu'à la ferme moderne machinisée et bardée d'éternit, a grandi sur son plan de base et s'est développée selon des lois qui se trouvaient incluses déjà dans l'abri primitif dont elle est issue. Comprendre une maison, c'est donc remonter le cours de ce développement, redescendre à cette primitive cellule en s'expliquant à chaque pas le sens des réfections, des transformations, des accroissements. Il appartenait bien à Brockmann, ce grand « confesseur » de maisons, qui possède le privilège de connaître à peu près toutes les solutions que l'homme industrieux a inventées, des forêts lapones aux rives ibériques, pour abriter et lui et ses petits et ses provisions contre l'inclémence du temps, de nous décrire la genèse de notre maison paysanne suisse. Ce point de vue européen éclaire admirablement certains problèmes locaux, les échelons manquants nous sont donnés par des rencontres que l'auteur a faites dans les Carpathes polonaises ou dans les campagnes portugaises. Chemin faisant il dissipe utilement toute espèce d'erreurs dont la philologie ou d'aventureuses dénominations géographiques et ethniques introduites par des amateurs obscurcissaient la vue. Il nous montre fort bien par exemple que les modes de construction sont indépendants des groupes ethniques, que les distinctions par genre de matériaux (maisons de bois, maisons de pierre) sont arbitraires, attendu que la maison Engadine, par exemple, thème d'un captivant chapitre, n'est autre chose qu'une maison de bois emmitouflée d'une maison de pierre. De savants démontages et des analyses circonspectes lui ont appris finalement que toutes nos maisons rurales dans les quatre Suisse se ramènent à deux types : maisons-parois et maisons-toits. Et repartant de ces deux types il nous fait assister au jeu des mille conditions diverses (économiques, techniques, agricoles, sociales, légales, morales, etc.) qui les ont façonnés au gré du besoin local avec cette diversité que nous observons de Genève à Schaffhouse, de Brissago à Porrentruy, jusqu'à produire ces admirables fermes-standard, la maison de l'Emmenthal, la maison uranaise, la ferme vaudoise, qu'on dirait immuables dans leur perfection architectonique et utilitaire. C'est ainsi toute l'histoire vivante de nos maisons rurales qui se déroule en cet ouvrage bien ordonné, de la fosse initiale à ces habitats accomplis. Et cette histoire nous est contée par un auteur savant en toutes choses, mais qui entend gagner tout son public suisse à le suivre dans ses amusantes et passionnantes recherches. Le livre lu, impossible de résister à l'envie de « brockmanniser » à son tour, et de continuer l'enquête pour son compte au hasard de sa promenade. Comme on herborisait naguère, dorénavant on collectionnera les maisons. Le guide de Brockmann, placé dans la malle des villégiatures, ouvre à chacun pour les vacances prochaines, un admirable thème d'exploration.

[1] « La maison paysanne suisse », par *H. Brockmann-Jerosch*. Dessins de *Pierre Gauchat*. — Éditions de la Baconnière, Neuchâtel. — Voir les détails sous la rubrique « Bibliographie » de ce numéro.