

**Zeitschrift:** Tracés : bulletin technique de la Suisse romande  
**Herausgeber:** Société suisse des ingénieurs et des architectes  
**Band:** 132 (2006)  
**Heft:** 01: Architecture immédiate

## **Wettbewerbe**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.12.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Remplacement des garde-corps du **Grand Pont** à Lausanne

Le Grand Pont, appelé aussi Pont Pichard, est un pont routier en maçonnerie construit de 1839 à 1844 pour l'Etat de Vaud et la Commune de Lausanne sur les plans de l'ingénieur cantonal Adrien Pichard (1790-1841). [...]

Un premier élargissement du Grand Pont est entrepris en 1892. Grâce à des encorbellements en métal du plus bel effet, la largeur totale du pont passe de 10 m à 12,80 m. Le premier tramway franchit le Grand Pont le 1<sup>er</sup> septembre 1896.

Les garde-corps du Grand Pont de 1844, en fonte, de 1,20 m de hauteur, ainsi que les dés en pierre de taille sont remplacés par de nouveaux garde-corps en fonte, de 1,10 m de hauteur. Ils ont été dessinés par les architectes Bezencenet & Girardet et réalisés par l'entreprise *Louis Fatio*: ce sont les garde-corps qui équipent le Grand Pont actuellement. Quant aux premiers garde-corps, d'une robustesse que les seconds n'égalèrent pas, ils seront descellés (252 mètres courants à quoi s'ajouteront les 14 candélabres), les dés et bahuts en pierre de taille enlevés, le tout transporté au Pré Panchaud. On peut voir aujourd'hui encore 18 éléments de 1,80 m de ce premier garde-corps! Ces éléments, dont la technique d'assemblage et les potelets octogonaux s'apparentent à celle du garde-corps de 1892, ont été placés vers 1900 au sud de la place du Tunnel, scellés sur le couronnement du mur de contention qui domine la rue des Deux-Marchés.

Un deuxième élargissement est réalisé en 1933-1934. La largeur du tablier passe de 12,80 m à 15,30 m. Les garde-corps de 1892 sont conservés. Ce sont ceux que la Municipalité entend remplacer prochainement. Les luminaires actuels datent de ce deuxième élargissement.

Notons ici que nous renonçons à dresser la liste des nombreuses interventions pratiquées aux garde-corps du Grand Pont, interventions dues à des démolitions-reconstructions aux têtes de l'ouvrage, à un ascenseur éphémère en aval ou à la construction des passerelles de 1964 et 2000-2001.

Les garde-corps existants datent donc de 1892. L'âge aidant, les matériaux et les assemblages sont en fin de vie et ne répondent plus aux normes de sécurité actuelles (trafic et piéton). Ils doivent être remplacés.

Par l'organisation de ce concours, selon le règlement SIA 142, le maître d'ouvrage souhaite avant tout obtenir des propositions déterminées qui pourront susciter le débat et le conforter dans son choix d'un garde-corps qui prenne en compte les composantes architecturales et esthétiques de l'ensemble du pont ainsi que sa valeur historique (note 2 de l'inventaire des monuments historiques).

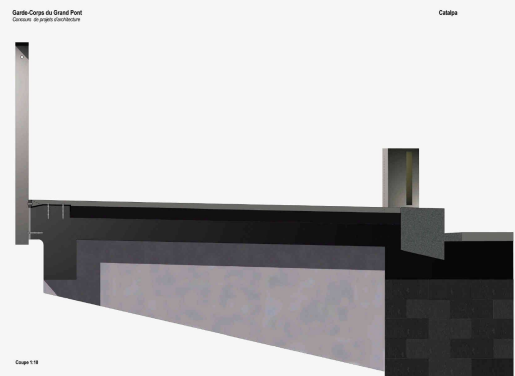
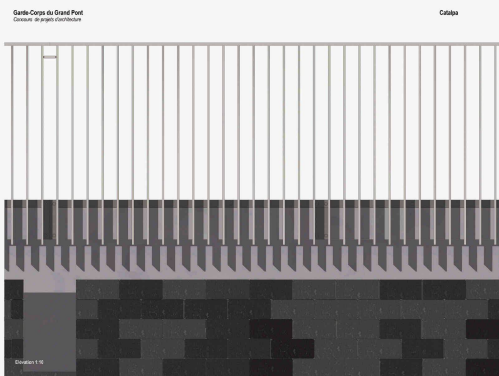
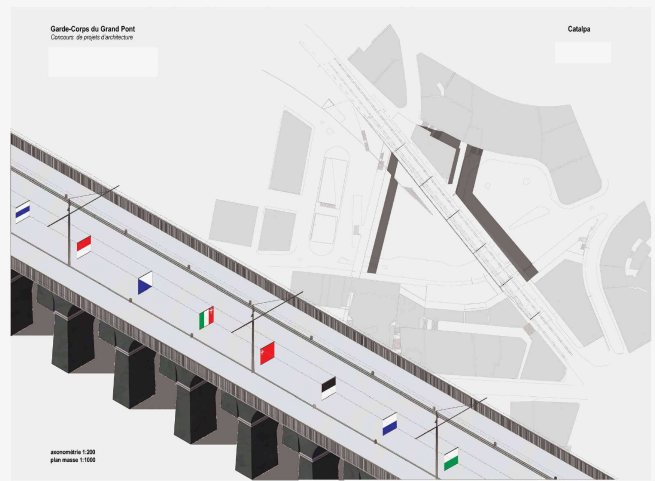
Les projets rendus ont été jugés sur la base des critères suivants cités sans ordre hiérarchique:

- respect des données du concours,
- expression architecturale des garde-corps et intégration des divers éléments tels qu'éclairage, mâts, hampes à drapeaux, etc,
- intégration du projet dans le cadre historique,
- adéquation du système statique,
- qualités de la proposition en terme de durabilité et d'entretien.

Le jury, présidé par M. Olivier Français, était composé des membres professionnels suivants: Mme Nicole Christe, M. Pierre-Alain Matthey, M. Bernard Apothéloz, M. Eric Teyssseire, Mme Catherine Schmutz, M. Eugen Brühwiler, M. Guy Collomb, M. Pierre-Alain Bochatay (suppléant), M. André Rouyer (suppléant).

## Palmarès

|   |                    |
|---|--------------------|
| <b>1<sup>er</sup> rang, 1<sup>er</sup> prix</b><br><i>Schenker, Stüber &amp; von Tscherner Architekten AG, Berne</i><br>Ingénieur: Tschopp + Kohler Ingenieur GmbH, Adrian Tschopp, Berne | <b>Fr. 12000.-</b> |
| <b>2<sup>e</sup> rang, 2<sup>e</sup> prix</b><br><i>Christian Vetsch, architecte, Nuglar (SO)</i><br>Ingénieur: Riet Müller, Coire  | <b>Fr. 9000.-</b>  |
| <b>3<sup>e</sup> rang, 3<sup>e</sup> prix</b><br><i>Studio d'architecture Jean-Daniel Paschoud, Pully</i><br>Ingénieur: Meuwly, Soutter et Kälin SA, Jean-François Kälin, Lausanne        | <b>Fr. 6000.-</b>  |
| <b>4<sup>e</sup> rang, 4<sup>e</sup> prix</b><br><i>Ivan Kolecek Atelier d'architecture Sàrl, Lausanne</i><br>Ingénieur: Sancha SA, Jésus Sancha, Yverdon                                 | <b>Fr. 4000.-</b>  |
| <b>5<sup>e</sup> rang, 5<sup>e</sup> prix</b><br><i>Bureau d'architecture Brauen &amp; Wälchli, Lausanne</i><br>Ingénieur: INGPHI SA, Philippe Ménétrety et Claude Broquet, Lausanne      | <b>Fr. 3000.-</b>  |



**Projet retenu**

Le projet reconnaît l'élargissement du pont intervenu dans les années trente comme un fait acquis. Il se développe sur la nouvelle géométrie de l'ouvrage sans référence au pont d'origine, dans une grande simplicité et une efficacité sobre qui lui confère une incontestable intemporalité. En ce sens, il respecte parfaitement l'œuvre de Pichard.

Le tablier du pont conserve sa largeur actuelle, sans recourir au-dessous à des moyens structurels nouveaux, spectaculaires, mais coûteux et d'entretien difficile. Le type de barrière, dont le motif est serein, transparent, sans allusion stylistique, robuste, facilite le passage convivial des usagers à pied, et propose une certaine retenue visuelle en contrepoint au paysage bavard et tourmenté de la vallée supérieure du Flon, avec la Cathédrale pour point focal. La transparence du parapet renforce la perception urbaine de la vie du pont depuis ou vers celui-ci. Il dialogue aussi avec l'aménagement nouveau disposé autour de la Place de l'Europe. La longueur des montants de la barrière pare du même geste les épais chants de dalle du tablier actuel.

Les mâts de trolleybus actuellement placés par paires sont désormais disposés en une seule file. En forme de potence, ils intègrent les lampadaires directionnels et soutiennent les drapeaux tendus perpendiculairement sur des câbles de façon à préserver les vues transversales vers toute la vallée du Flon. Cet acte réunit tout l'espace du pont autour d'une surface libre d'éléments encombrants. La disposition centrée de ces supports ouvre le niveau du tablier à des usages collectifs plus

exceptionnels. Des bornes ponctuelles, dont la conception et la fréquence sont à vérifier, protègent les piétons des véhicules sans créer de vraie ségrégation entre le trottoir nord et le trottoir sud. Les garde-corps quant à eux reprennent uniquement les efforts dus aux piétons.

Tout le projet suggère une bonne facilité de maintenance, notamment en cas de remplacement de modules de barrières.

Depuis le sommet des mâts, l'éclairage dirige le flux lumineux sur toute la surface de la chaussée. Il évite l'éblouissement des usagers et les interférences avec le système d'illumination déjà en place dans la partie inférieure, pour valoriser la vision nocturne des imposantes arches de pierre.

D'un point de vue plus détaillé, les garde-corps sont constitués de simples barreaux verticaux en acier plat, et d'une filière supérieure formant la main courante. Ils sont fixés contre les sommiers de bord. La structure du pont est peu sollicitée, si ce n'est par le poids d'une inévitable recharge des trottoirs pour assurer le dévers nécessaire à l'écoulement de l'eau.

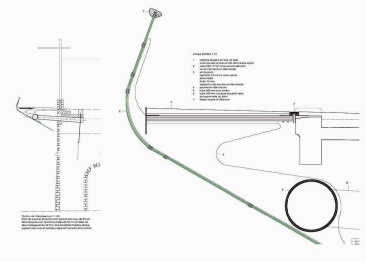
La simplicité de conception permet de rendre conformes tous les éléments structurels liés à la sécurité des usagers et la durabilité de l'ouvrage. Les points à étudier et à dimensionner seront en particulier :

- les mâts *tl* en potence et leur fixation ;
- les bornes de sécurité, (à rapprocher les unes des autres) ;
- les garde-corps et leur fixation, avec ajout d'une liste anti-chute d'objet à leur base ;
- l'écoulement des eaux des trottoirs (pente).

(Extrait du rapport du jury)

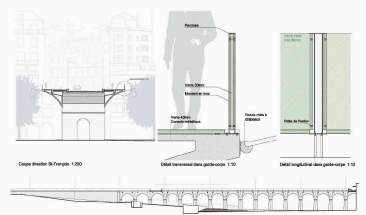
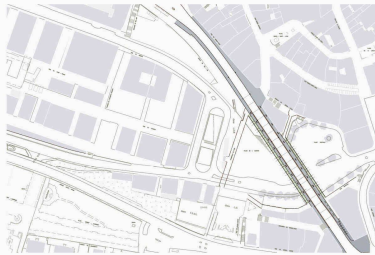
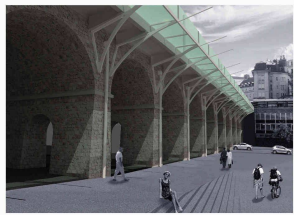
2<sup>e</sup> rang, 2<sup>e</sup> prix : *Le mur éclairé*

Fr. 9 000.-



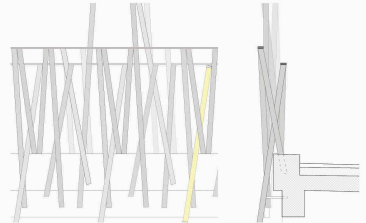
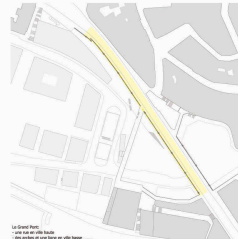
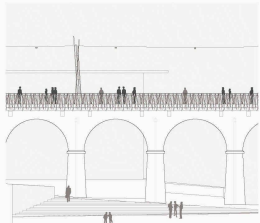
3<sup>e</sup> rang, 3<sup>e</sup> prix : *PROMENADE PICHARD.....*

Fr. 6 000.-



4<sup>e</sup> rang, 4<sup>e</sup> prix : *X RAY*

Fr. 4 000.-

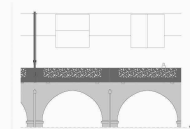


5<sup>e</sup> rang, 5<sup>e</sup> prix : *PIERRES ET DENTELLES*

Fr. 3 000.-



Le projet est né d'un concours lancé par la ville de Genève pour la réalisation d'un pont piétonnier sur le canal de la Corniche. Le projet a été sélectionné pour sa conception innovante et son intégration avec l'architecture environnante. Le pont est composé de deux travées de 100 mètres de long, soutenues par des piliers en pierre et métal. Le revêtement du pont est en pierre et métal, et il est éclairé la nuit.



Le pont est composé de deux travées de 100 mètres de long, soutenues par des piliers en pierre et métal. Le revêtement du pont est en pierre et métal, et il est éclairé la nuit. Le pont est conçu pour être accessible à tous, y compris aux personnes à mobilité réduite.



Le pont est composé de deux travées de 100 mètres de long, soutenues par des piliers en pierre et métal. Le revêtement du pont est en pierre et métal, et il est éclairé la nuit. Le pont est conçu pour être accessible à tous, y compris aux personnes à mobilité réduite.