Travaux
Culture, sports, patrimoine

Pour un aménagement des arches du Grand-Pont et de la Place de l'Europe

Réponse à la motion de M. Gianni John Schneider

Rapport-préavis n° 2004/56

Lausanne, le 16 décembre 2004

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du rapport-préavis

Par le présent rapport-préavis, la Municipalité répond à la motion de M. Gianni John Schneider[1] et renseigne le Conseil communal sur ses intentions en matière d'aménagement du Grand-Pont et de ses abords.

2. Résumé de la motion

Dans sa motion[1], M. Gianni John Schneider constate que "la place de l'Europe" peine à trouver son âme, le public ne faisant que la traverser de part en part. Il souhaite que l'on rende ce lieu plus attractif et convivial.

Pour ce faire, il propose de mettre à profit les arches du Grand-Pont, en insérant sous 12 de ses voûtes 16 cubes de verre de 6 x 3,5 x 4 m susceptibles d'accueillir 1 ou 2 cafés, des espaces vitrés de Design, d'art contemporain, des boutiques et espaces d'exposition. S'ajoute à cela un aménagement de surface sous la forme d'une fontaine, d'une sculpture, voire de mobiliers urbains type jeu d'échecs ou de dames sur la place.

Afin de mieux concrétiser son idée, un plan de situation ainsi qu'un plan figurant les coupes et élévations du projet ont été joints au dossier.

Dans sa séance du 4 septembre 2001, le Conseil communal décide de prendre la motion Schneider en considération et de la renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport.

3. Historique

3.1 Grand-Pont

C'est de 1839 à 1844, sur l'initiative de l'Etat de Vaud, que fut construit le Grand-Pont, œuvre capitale de l'ingénieur cantonal Adrien Pichard (1790-1841). Cet ouvrage d'art, qui devait relier les collines de Saint-Laurent et de Saint-François, constitua la première étape de réalisation de la route de ceinture — conçue par Pichard et ratifiée par le Grand Conseil en 1836 — entourant la Cité par Bel Air, la Riponne, le tunnel de la Barre, la Solitude, la Caroline et Saint-François.

---

[1] Motion prise en considération par le Conseil communal, BCC, séance n° 11/I du 04.09.2001, pages 105 à 108.

Le but de cette réalisation était de résoudre le problème de la traversée du chef-lieu rendue particulièrement difficile par la topographie accidentée et par la densité du trafic, comme en témoignent les sondages effectués en 1835 et 1836 permettant d'évaluer à 400'000 par année le nombre de chars en transit ou à destination de Lausanne.

Retenu le 24 octobre 1975 dans le cadre de l'opération Recensement architectural (1975-1980), le Grand-Pont est un des trois ouvrages majeurs — ponts routiers — construits en Ville de Lausanne. Achevé en 1844, il présente alors deux arcatures superposées, l'arcature inférieure (5 arches) étant comblée en 1874. Il est élargi en 1892, puis une nouvelle fois en 1933-1934. Ces transformations brutales ont annihilé l'image de "front romantique", allusion au Pont du Gard, qu'Adrien Pichard lui avait donnée.

Depuis 1987, il figure à l'inventaire des monuments historiques de l'Etat de Vaud au titre de monument d'importance régionale (note 2) entraînant l'obligation pour la Commune de conserver l'édifice dans sa forme et sa substance.

Rappelons encore que le Grand-Pont a été l'objet, en 1995-1996, d'une rénovation qui a libéré les arches de toutes constructions.

3.2 Préavis municipal n° 55 du 14 octobre 1994[2]

Intitulé "Libération des arches et réfection de la maçonnerie en moellons", le préavis, se référant à l'avis de la Direction des travaux en accord avec la section des monuments historiques du Département des Infrastructures de l'Etat (DINF), énonce un certain nombre de mesures en matière d'affectations des arches, à savoir :

1. Le pont doit retrouver sa transparence intérieure.
2. Les arches 1 à 3, à l'extrémité Est du pont, étant masquées par les immeubles voisins, ne sont pas concernées par cette directive.
3. Les arches 13 à 19, non traversantes, situées le long de la route de Bel-Air sont susceptibles d'accueillir des activités en rapport avec la position centralisée du lieu et l'animation souhaitée.
4. Les éventuelles constructions qui seraient réalisées seront exécutées avec le plus grand soin, dans le respect absolu de l'intégrité du pont et sans liaison avec l'ouvrage.

3.3 Eléments nouveaux apparus après les travaux de 1995-1996

En complément des intentions exprimées dans le préavis n° 55 sont apparues, suite aux travaux effectués en 1995-1996, des données nouvelles dont il faut désormais tenir compte lors de l'affectation future des arches.

1. Enfilade des pertuis

   La libération des arches a entraîné celle des pertuis, jusque-là verrouillés par des constructions. Les pertuis — terme repris des constructeurs — désignent les ouvertures créées à travers les piles dans le but d'alléger statiquement l'ouvrage. Vus en enfilade de l'arche 1 à l'arche 16, ou inversement, ils donnent une image attrayante et inattendue du pont que la restauration aura permis de restituer aux Lausannois. A ce titre, les pertuis méritent d'être préservés d'un bout à l'autre, ou du moins de l'arche 4 à l'arche 16, sans interférence, c'est-à-dire libres de toute construction ou apport architectural étranger.

[2] BCC n° 3, séance du 21 février 1995, tome I, pages 353 à 375.

2. Illumination

   Bien avant la fin des travaux, la Direction des services industriels a exprimé son intention de parachever la restauration du Grand-Pont par l'installation d'une illumination mettant en valeur l'édifice. L'idée a été concrétisée avec succès en automne 2000 par la mise en place d'un premier lot de projecteurs au pied des arches centrales. Une illumination partielle du pont n'ayant aucun sens, le service de l'électricité a prévu d'y englober les arches de la route de Bel-Air après la construction du métro m2.

3. Etanchéité

   Le Grand-Pont, à l'instar d'autres ouvrages de génie civil de même nature, n'est pas étanche. En effet, une partie des eaux de surface du tablier s'infiltre dans la maçonnerie de moellons pour réapparaître à l'intrados des voûtes sous forme de suintements et de coulures localisés. Ce phénomène concerne plus particulièrement les arches de la route de Bel-Air, sous lesquelles d'ailleurs l'entreprise Néon Mex SA, locataire des lieux jusqu'en 1996, avait fait installer des faux plafonds en guise de protection.

   La constitution d'une étanchéité à l'extrados des voûtes n'étant pas envisageable, les éventuelles constructions sous les arches devront être elles-mêmes rendues étanches.

3.4 Projet du groupe Ad Hoc

Ce projet est antérieur à celui proposé par M. Gianni John Schneider qui a été envoyé le 28 mai 1999 à la Direction des travaux. Ce groupe propose d'entreprendre une étude d'aménagement des arches de la route de Bel-Air sous réserve de l'intérêt de principe et de l'accord préalable de la Direction des travaux. Le projet, esquissé sous la forme de deux photomontages, consiste à aménager des boutiques, galeries, bar, etc. sous les arches 13 à 19, qui seraient fermées par des vitrages, à l'exemple de ce qui a été réalisé au Pont de la Bastille à Paris.

3.5 Préavis du conservateur des monuments historiques

Dans ses lettres à la Direction des travaux du 6 juillet 1999 en réponse au projet Ad Hoc et du 5 novembre 2001 en réponse au projet de M. Gianni John Schneider, M. Teysseire, conservateur cantonal des monuments historiques, refuse les deux propositions pour les raisons rappelées brièvement ci-dessous :

1. Projet du groupe Ad Hoc

   L'effet de miroir produit inévitablement par le vitrage de fermeture des arches réduit d'autant leur transparence.

   La fermeture de la moitié des arches visibles va à l'encontre de la volonté exprimée par la Commune d'offrir au public la possibilité de redécouvrir le Grand-Pont dans toute son étendue, notamment après la démolition de l'immeuble de l'av. J.-J. Mercier 2.

2. Motion "Schneider"

   Même problème du manque de transparence évoqué ci-dessus, mais accentué par le fait que le reflet des cubes de verre se produirait sur quatre panneaux au lieu d'un. Raison conduisant à rejeter ce projet de manière encore plus nette que le précédent.

Dans son courrier, M. Teysseire indique que seules les arches 1 à 3 lui paraissent pouvoir être occupées sans que l'image du pont n'en souffre, pour la raison qu'elles sont quasiment invisibles. En outre, il ne s'oppose pas à une utilisation des autres arches du pont pour des activités commerciales pour autant que celles-ci soient limitées au niveau du rez-de-chaussée et ne nécessitent que des installations légères et démontables du type de celles qu'on trouve sur les marchés et qui sont effectivement démontées en dehors des périodes d'utilisation.

3.6 Aménagement des arches 13-19

En automne 2000, les espaces sous les arches 13 à 19 du Grand-Pont, jusque-là occupés par les installations du chantier de prolongement du LEB, ont été aménagés provisoirement de façon à les rendre accessibles au public, suite à la reconstruction de la route de Bel-air, devenue zone piétonne. Ainsi, les sols des arches, constitués par des dallages en béton, ont été recouverts par un revêtement bitumineux, tandis que les pertuis ont été pourvus de gradins permettant de passer aisément d'une arche à l'autre.

En 2001 enfin, des filets de protection visuelle et anti-pigeons ont été installés au fond des arches, au-dessus des murs de fermeture existants, lesquels ont été décorés par de jeunes tagueurs mandatés par le service de la jeunesse et des loisirs afin de revitaliser quelque peu ces lieux dans l'attente d'une affectation définitive.

Depuis lors, le chantier du métro m2 a investi provisoirement les lieux. Un pavillon d'information et d'accueil à l'intention du public intéressé par les chantiers Tridel et m2 a été aménagé sous les arches 16 à 19. Quant aux arches 13 à 15, elles sont dévolues aux installations de chantier proprement dites.

4. Intentions et projets actuels de la Municipalité

Le préavis n° 55 considérait une subdivision des arches en trois secteurs caractéristiques, à savoir les arches 1 à 3 (masquées par les bâtiments voisins), 4 à 12 (traversantes), et 13 à 19 (non traversantes). Les travaux de 1995-1996 ayant mis en valeur les pertuis, il est aujourd'hui nécessaire de subdiviser les secteurs 13 à 19 en 2 sous-secteurs, les arches 13 à 16 situées devant l'immeuble de la SI du Lumen SA (D'Club), reliées par des pertuis, et les arches 17 à 19 qui n'en ont pas mais qui communiquent avec l'espace occupé anciennement par la scène et les loges de l'ex-théâtre du Lumen.

Ceci étant, la Municipalité a considéré les 4 secteurs suivants :

1. Les arches 1-3.
2. Les arches 4-12.
3. Les arches 13-16.
4. Les arches 17-19.

1. <u>Arches 1-3</u>

   Comme nous l'avons vu précédemment, tant la Direction des travaux que la section des monuments historiques (DINF) de l'Etat sont favorables à la réalisation de constructions à l'intérieur de ces arches, celles-ci étant masquées par les bâtiments voisins.

   Actuellement, l'espace est utilisé comme dépôt à l'usage du Carnaval de Lausanne; alors que le reste constitue un royaume pour les rats !

   Un projet d'aménager les arches 1 et 2 en espace musical a été étudié (voir préavis n° 2003/25 voté par le Conseil communal le 7 octobre 2003[3]). La réalisation est actuellement bloquée par le recours d'un voisin. Une entente étant intervenue récemment, celui-ci devrait être retiré prochainement.

2. <u>Arches 4-12</u>

   Ces arches servent au passage des véhicules et des piétons qui transitent de la place de l'Europe vers la place Centrale et vice-versa. En outre, depuis les travaux de 1995-1996, elles ont retrouvé leur aspect traversant d'origine. Il n'est par conséquent pas souhaitable d'ériger des constructions fixes, même en verre, dans ces arches car cela irait à l'encontre des flux de circulation et de la transparence spatiale recherchée.

[3] BCC n° 13, séance du 7 octobre 2003, pages 300 à 313.

Seule éventualité, et cela en accord avec le conservateur cantonal des monuments historiques, la possibilité d'installer dans les arches 8 à 12 des aménagements légers et démontables du type de ceux que l'on trouve sur les marchés et qui sont effectivement démontés en dehors des périodes d'exploitation. Toutefois, les emplacements doivent être étudiés de manière à ne pas entraver le flux des piétons.

3. Arches 13-16

Elles sont actuellement obturées du côté du bâtiment de la SI du Lumen SA (D'Club), lui-même situé en retrait à environ 2 mètres, créant par conséquent un couloir sombre et étouffant, fermé vers le haut par le trottoir du pont.

La Direction des travaux, associée à la section des monuments historiques (DINF), est d'avis que cette portion de pont doit être revalorisée. A cet effet, elle propose les mesures suivantes :

1. Supprimer les tympans obstruant le fond des arches afin d'amener de la clarté et de mettre en valeur l'espace couloir qui se trouve à l'arrière.
2. Amener de la lumière zénithale par un traitement approprié du trottoir du Grand-Pont, afin d'affirmer cet interstice, ce qui aurait pour conséquence de détacher le pont du front bâti.
3. Interdire toute construction fixe dans les arches proprement dites, afin de permettre l'effet de transparence voulu par les interventions précédentes. Seuls des aménagements mobiles et démontables seraient autorisés.

4. Arches 17-19

Situées en bordure de la route de Bel-Air, elles sont occupées depuis juin 2004 par l'espace d'information des chantiers Tridel et m2, ceci jusqu'à la mise en exploitation du métro prévue à fin 2008. Après ce délai, ou suivant l'état d'avancement des travaux, ces arches seront restituées en vue de recevoir leur affectation définitive.

N'ayant pas de pertuis, l'arche 19 étant en cul-de-sac et les arches 17 et 18 communiquant avec un espace à l'arrière occupé anciennement par la scène et les loges de l'ex-théâtre Lumen, il est possible d'envisager ces lieux de manière plus libre, soit sous la forme d'un espace entièrement ouvert sur la route de Bel-Air, soit par une fermeture vitrée située suffisamment en retrait pour limiter les reflets parasites. Relevons toutefois que les défauts d'étanchéité du pont posent des problèmes techniques importants.

Des contacts entre quelques services communaux, le Directeur des travaux et M. Gianni John Schneider, conseiller communal, auteur de la motion qui fait l'objet de la présente réponse, ont amené le service de la culture et le service des routes et de la mobilité à entrer en matière sur la possibilité de faire de ce lieu un espace à l'usage des musées lausannois.

La Municipalité en date du 7 octobre 2004 a décidé d'autoriser l'étude d'un tel programme par les services communaux concernés, à savoir le service des routes et de la mobilité et le service d'architecture en collaboration avec le service de la culture. La Municipalité pourra être plus explicite sur le programme retenu, au printemps 2006, en vue d'une réalisation qui interviendrait idéalement courant 2008.

5. Conclusions

Fondée sur ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre la résolution suivante :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis n° 2004/56 de la Municipalité, du 16 décembre 2004;

ouï le rapport de la Commission nommée pour examiner cette affaire;

considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

d'approuver la réponse de la Municipalité à la motion de M. Gianni John Schneider : "Pour un aménagement du Grand-Pont et de la place de l'Europe".

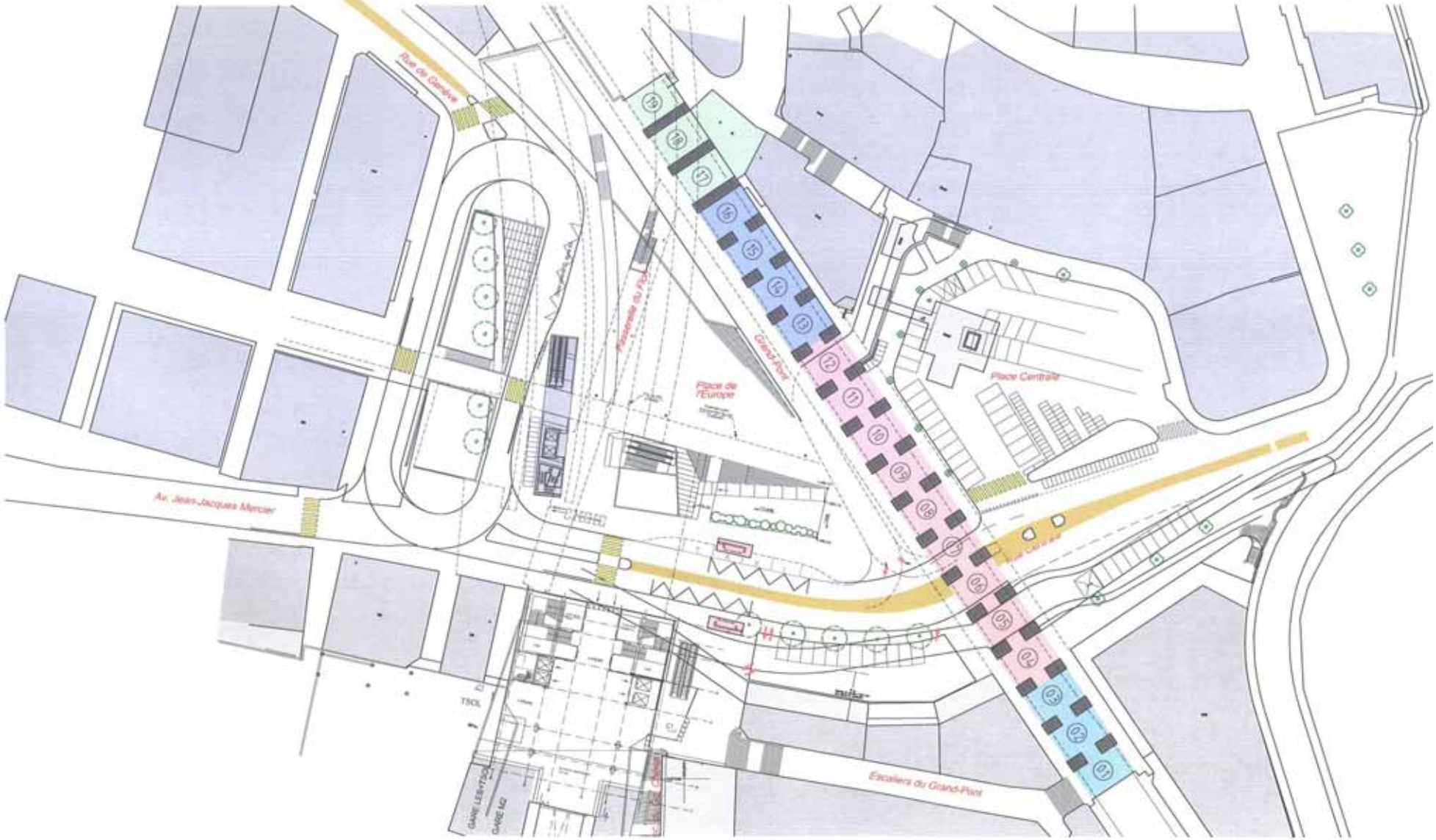
Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
François Pasche

Annexe : plan de situation.

GRAND - PONT
PLACE DE L'EUROPE

Plan de situation - éch. 1/1000
ts/02.12.2004

Lausanne
Direction des travaux