

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 130 (2004)
Heft: 14: Urbanisme à Genève

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: 08.02.2025

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

Passerelle Sécheron-Nations

Organisé par le département municipal de l'aménagement, des constructions et de la voirie de la Ville de Genève, ce concours de projets en procédure ouverte proposait la création d'une passerelle piétonne au-dessus des voies de chemin de fer dans le quartier de Sécheron à Genève. Ouvert à une équipe constituée obligatoirement d'un ingénieur en génie civil et d'un architecte, le concours devait déboucher sur l'attribution par le maître d'ouvrage d'un mandat pluridisciplinaire d'étude et de réalisation.

Le site concerné s'étend de la Place des Nations au bord du lac. Délimité par l'avenue de la Paix, l'avenue de France, la Campagne Rigot et l'avenue Blanc, le secteur de Sécheron connaîtra d'importants changements dans les dix prochaines années. De friche industrielle et périphérique, il est voué à devenir un véritable centre d'activités polarisées autour d'édifices importants (Maison de la Paix, Institut Universitaire des Hautes Etudes Internationales, centre mondial de *Serono*, Collège Sismondi, extension de l'OMC, etc.) qui seront desservies par de nouvelles infrastructures de transport. Une extension des lignes de tramway s'érigera au bord des voies de chemin de fer du côté de l'avenue de France et une nouvelle halte RER d'un réseau express régional complètera l'offre en transports publics du côté de l'avenue de la Paix. Afin de faciliter le fonctionnement de toutes ces activités, une liaison piétonne, avec accueil possible des cycles, permettra la mise en réseau des différents transports en gommant la coupure des voies de chemin de fer.

En principe couverte, la future passerelle d'environ 160 m de longueur franchira les voies CFF en s'appuyant sur le quai de la halte RER : trois liaisons verticales sont prévues. Elle devra se raccrocher aux esplanades publiques des projets de Maison de la Paix et de parking d'échange, ouvrant ainsi un passage de plain-pied continu entre les avenues de France et de la Paix en se raccordant à la halte RER. Cette passerelle assurera aussi, à une autre échelle, la continuité de la promenade piétonne reliant le secteur des organisations

internationales au lac, promenade qui figure dans le plan directeur du site central des organisations internationales de l'Etat de Genève, nommé « Jardins des Nations ».

Le jury, présidé par M. Ruffieux, architecte directeur de la division de l'aménagement et des constructions, était composé des membres professionnels suivants : MM. Gfeller, Castella, Leonelli, Wuest, Bringolf, Nussbaumer, Muttoni, Guscetti, Weinand, Carilho Da Graca, Mentha, Brauen, Vaucher, Stendardo et Oberwiler.

Palmarès

- | | |
|---|---------------------|
| 1^{er} rang, 1^{er} prix | Fr. 24 000.- |
| <i>Pierre-Alain Dupraz, architecte ETS FAS, Genève</i> | |
| <i>Chablais et Poffet SA, ing. civils EPFL SIA, Estavayer-le-Lac</i> | |
| 2^e rang, 2^e prix | Fr. 17 000.- |
| <i>Jean-Lou Rivier, architecte, Lausanne</i> | |
| <i>CSD-MONOD, ing. conseils SA, Lausanne</i> | |
| 3^e rang, 3^e prix | Fr. 14 000.- |
| <i>Ada Anzevui & Deville, architectes associés, Genève</i> | |
| <i>Camen & Rutschi et Cêtre, Kocher & Nussbaumer, ing. civils SIA, Genève</i> | |
| 4^e rang, 4^e prix | Fr. 11 000.- |
| <i>Massimo Lopreno, architecte, Genève</i> | |
| <i>Klemm, Annen, Lebet & Cie SA, ing., Chêne-Bourg</i> | |
| 5^e rang, 5^e prix | Fr. 10 000.- |
| <i>Richter & Dahl Rocha SA, architectes, Lausanne</i> | |
| <i>Frey Associés SA, ing., Lausanne et Boss & Associés ing. conseils SA, Renens</i> | |
| 6^e rang, 6^e prix | Fr. 9 000.- |
| <i>Christian Dupraz, architecte, Genève</i> | |
| <i>Maurice Rodriguez, ing., Genève</i> | |
| 7^e rang, 7^e prix | Fr. 8 000.- |
| <i>a architectes : Chabert, Von During, Suarez et Tirone Chabert, Genève</i> | |
| <i>Gex & Dorthe Sàrl, ing., Bulle</i> | |
| 8^e rang, 8^e prix | Fr. 7 000.- |
| <i>AVV : Andrey, Varone et Vasarhelyi, architectes, Genève</i> | |
| <i>GVH Tramelan SA, ing., Moutier</i> | |

1^{er} rang, 1^{er} prix

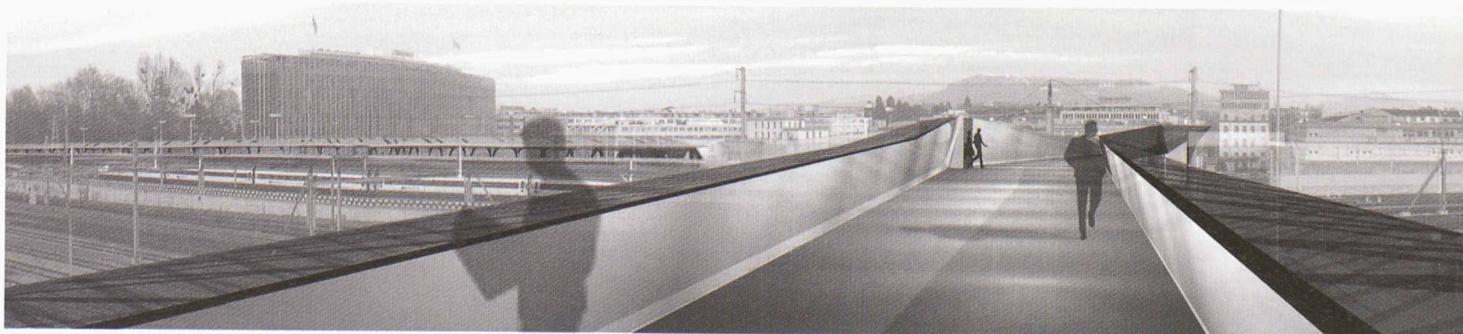
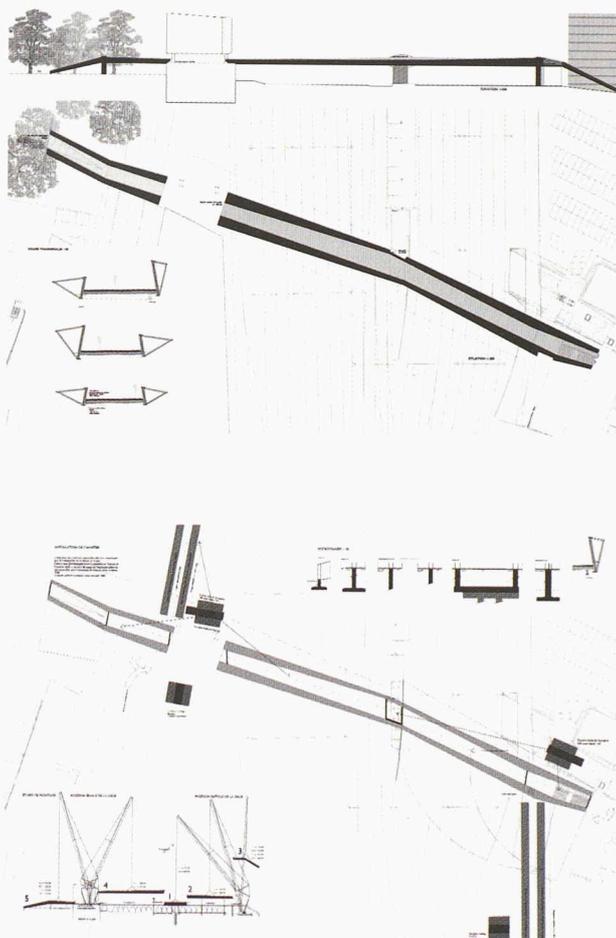
Fr. 24 000.-

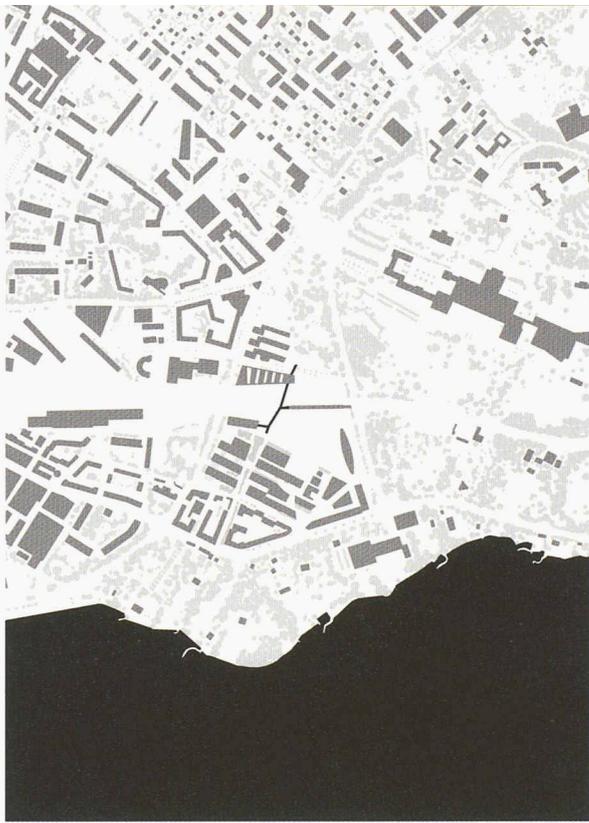
Pierre-Alain Dupraz, architecte ETS FAS, Genève
Chablais et Poffet SA, ing. civils EPFL SIA, Estavayer-le-Lac



Le projet propose une solution qui affiche d'emblée un sentiment d'ouverture sur le paysage. Toutes les caractéristiques du site (environnement bâti, réseau ferroviaire, parcs) sont traitées comme des constituantes positives. Le plan de la passerelle suit la logique d'un cheminement piétonnier dont le tracé n'est pas rectiligne et offre une richesse de parcours. La passerelle propose une grande valeur d'usage, par une certaine intimité qui fait écho aux bâtiments qu'elle dessert. Cette intimité est soulignée par une section transversale en auge et par les parois pleines et illuminées des garde-corps. La structure métallique par caissons latéraux en section triangulaire constitue une solution appropriée au caractère ferroviaire du site sans excès métaphorique. La richesse de la coupe permet de répondre de façon synthétique aux différentes exigences de confort des usagers : protection des rails, sécurisation du passage face à la hauteur importante de franchissement et vues alternées sur les deux côtés. La hauteur maximale des poutres permet en outre de marquer les accès principaux à la gare RER et au P+R.

La solution offre un grand potentiel structurel et une souplesse pour son évolution. Malgré le manque d'information, la faisabilité technique apparaît assurée. Bien que conscient des incertitudes que le projet présente au niveau de son développement, le jury estime qu'il s'agit du projet présentant le plus de potentiel pour une réalisation, compte tenu des liens urbains souhaités et du confort des utilisateurs, qui sont les principaux enjeux auxquels doit répondre le projet. Ce projet est aussi extrêmement attentif à l'environnement dans lequel il doit s'inscrire et servir de trait d'union.



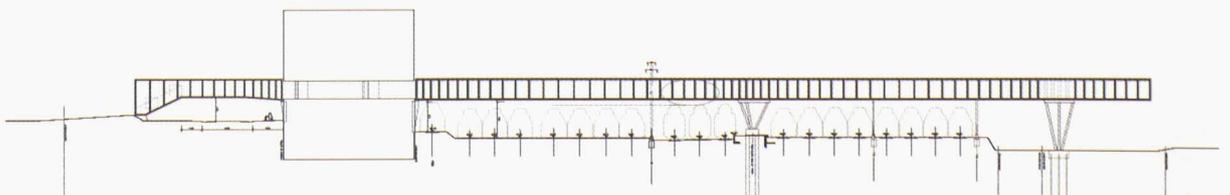
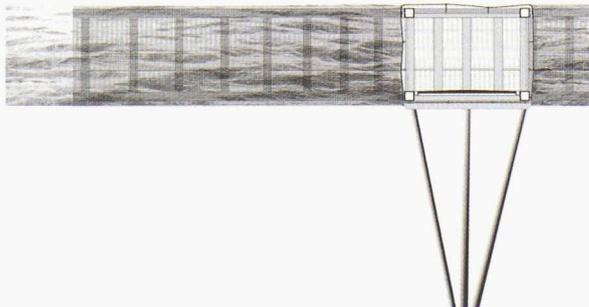
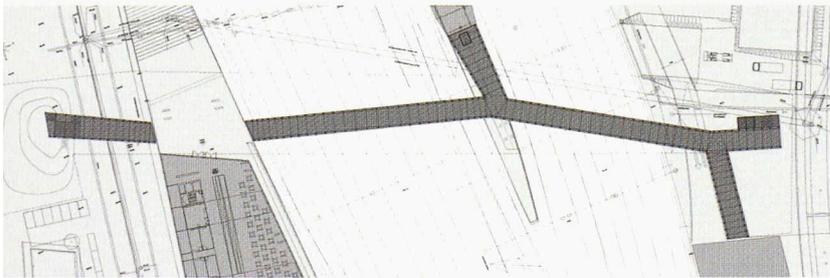


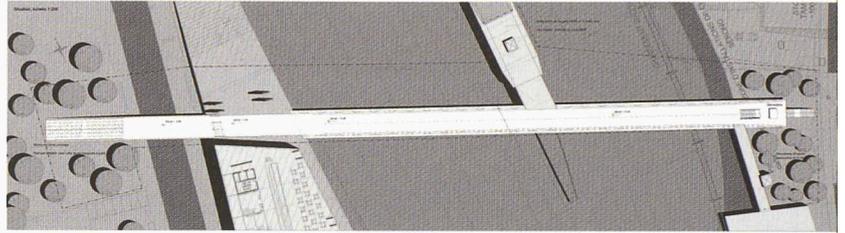
2^e rang, 2^e prix

Fr. 17 000.-

Jean-Lou Rivier, architecte, Lausanne
CSD-MONOD, ing. conseils SA, Lausanne

Le jury apprécie la référence métaphorique à la branche, dont les ramifications se raccordent aux différents points d'articulation du site environnant. La force du projet réside dans la continuité d'une forme et d'une enveloppe, simple et unitaire. Cette analogie avec la branche est bien traduite structurellement par la spatialité d'une poutre Vierendeel. Malgré les efforts des auteurs pour présenter une membrane uniforme, celle-ci n'apporte aucune protection aux usagers contre les intempéries. Le projet garde un important potentiel de développement : la membrane peut s'adapter pour répondre aux diverses contraintes. Elle devient protection vis-à-vis des lignes de contact CFF ou offre la transparence voulue, par exemple.

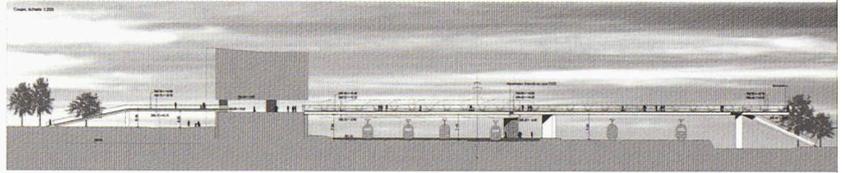




3^e rang, 3^e prix

Fr. 14 000.-

Ada Anzevui & Deville, architectes associés, Genève
Camen & Rutschi et Cêtre, Kocher & Nussbaumer, ing. civils
SIA, Genève



Le projet s'exprime par une dalle reliant les bords du site ferroviaire et du chemin Rigot. Il permet ainsi un parcours libre et ouvert où l'on est vu et d'où l'on voit le paysage environnant et les voies ferrées. Le défi de la structure est d'assumer son grand élanement, qui, de ce fait, la rend extrêmement sensible aux vibrations. L'auteur n'a pas donné de réponse convaincante à ce problème essentiel et le développement du projet risque de modifier sensiblement le concept initial. Le porte-à-faux du côté de Sécheron, outre sa fonction d'abriter le système de raccord piétonnier au sol, permet de balancer l'effort de flexion. Le montage par grutage est aisé, mais complique fortement l'assemblage entre les éléments et la maintenance.



Pour répondre à l'objectif de transparence, les garde-corps sont traités finement et leur hauteur offre une protection du public. Au vu des contraintes de sécurité des CFF, on peut toutefois s'attendre à un renforcement du dispositif qui risque de diminuer l'effet de transparence. Le garde-corps offre également un dispositif d'éclairage protégé. Le choix d'expression de la passerelle, horizontalement très fine et transparente, veut encourager l'arrêt et la station des piétons. On peut cependant douter d'une telle affectation pour un lieu qui reste, avant tout, un passage. Le parcours, voulu continu d'une rive à l'autre, est malheureusement interrompu au sein de la Maison de la Paix par un escalier.



Le projet propose des matériaux durables, mais il est dispendieux en ce qui concerne la mise en œuvre propre à en assurer la résistance.

