



VILLE DE
GENÈVE

TRAVERSÉE PIÉTONS/CYCLISTES DE LA RADE



**CONCOURS DE PROJETS D'ARCHITECTURE ET D'INGÉNIERIE
À UN DEGRÉ EN PROCÉDURE OUVERTE
MAI 2012**

CONCOURS DE PROJETS D'ARCHITECTURE ET D'INGÉNIERIE
À UN DEGRÉ EN PROCÉDURE OUVERTE POUR LA RÉALISATION DE LA

TRAVERSÉE PIÉTONS/CYCLISTES DE LA RADE

Rapport du jury, mai 2012

SOMMAIRE

Introduction	4
Rapport du jury	6
Levée de l'anonymat	16
Projets primés	33
Projets non primés	63





Pierre-Alain Dupraz architecte

Un pont est une structure

La rade et son Jet d'eau font Genève.

Ce site magnifique est présent à l'esprit de chaque personne qui a visité la ville ou qui y vit. Si la rade s'impose facilement comme image emblématique de la ville dont elle est le cœur, la compréhension de ce lieu symbolique est autrement plus difficile.

En 1963, sous la pression de l'augmentation du trafic entre les deux rives, le pont du Mont-Blanc a été élargi à la hâte et a été dépouillé de ses candélabres en pierre de taille, qui formaient une sorte de colonnade sur l'eau. Cette transformation a fait perdre à la rade sa « façade principale ».

Le présent concours, organisé pour répondre à la demande d'amélioration de la traversée pour les cyclistes et les piétons, donnait l'occasion de repenser ce lieu où le Léman devient Rhône.

La complexité du lieu, associée à l'énoncé paradoxal du programme qui demandait un petit ouvrage pour requalifier ce site majestueux, ne facilitait pas la tâche. L'énoncé du concours exigeait expressément une fonction, à savoir la traversée de la rade, et non un ouvrage. Il en résulte une grande variété de propositions (passerelles, ponts, trottoirs, quais,...). Cette multitude d'approches a permis d'examiner sous plusieurs angles la réponse en adéquation avec le site. Une fois de plus, le concours a montré son utilité. Sans l'apport de solutions différentes par chacun des concurrents, il n'aurait pas été possible de comprendre le lieu et de trouver le meilleur projet pour ce site emblématique. Que tous les participants en soient remerciés!

Deux visites sur place, une traversée avec un bateau des Mouettes genevoises, l'étude des ponts, des quais, des fronts urbains, du paysage, des flux de circulation, des discussions et analyses in situ ainsi que trois jours d'étude des projets ont permis au jury d'acquiescer les certitudes nécessaires, notamment par rapport au sens et au rôle de l'ouvrage, et d'aboutir au choix du projet lauréat.

Un pont ou une passerelle, architecturalement parlant, est une structure.

La structure de l'ouvrage est décisive pour l'ensemble des éléments qui la forment, elle définit son usage et son expression. Un pont supporte mal des éléments ornementaux se superposant à la structure. Si l'expression architecturale qui résulte de la recherche de la structure pertinente n'est pas capable d'entrer en dialogue avec le contexte, le but n'est pas atteint et la recherche doit continuer.

Le projet lauréat réussit cette synthèse entre structure et forme, tout en exprimant son usage, et s'intègre parfaitement au contexte.

J'ai eu beaucoup de plaisir à présider ce jury. La préparation rigoureuse des documents de base – les analyses historiques et techniques – par le Département des constructions et de l'aménagement de la Ville de Genève était à la hauteur de l'exigence de ce concours prestigieux. La très lumineuse salle du Forum Faubourg fournissait le cadre idéal pour l'exposition et le jugement des projets. C'était un privilège d'être entouré d'architectes et d'ingénieurs aux compétences professionnelles exceptionnelles, qui ont contribué à la pleine réussite de ce concours. Je remercie les organisateurs pour leur travail exemplaire et mes collègues du jury pour la qualité des discussions.

Grâce à son niveau d'exigence élevé, ce concours aura permis de choisir le projet qui donnera à la rade son nouveau visage, sa nouvelle expression, dont la force correspondra à la valeur culturelle du site.

M. Ueli Brauen, architecte et ingénieur, président du jury

Une traversée de la rade dédiée aux mobilités douces: le juste geste

Pour la Ville de Genève, ce concours est un véritable challenge. Très attendu, soutenu par le fonds de financement d'infrastructures du projet d'agglomération, cet ouvrage dédié aux mobilités douces est nécessaire. Placé dans l'un des sites les plus emblématiques de la ville, il comporte des enjeux majeurs et ceci à plusieurs niveaux: paysagers, fonctionnels, patrimoniaux, structurels, techniques...

Cela ne fait aucun doute: la problématique est extrêmement complexe. La Ville de Genève, futur maître d'ouvrage, en avait pleinement conscience lors du lancement du concours. Il s'agissait de concilier des objectifs apparemment contradictoires entre eux. Comment concevoir un ouvrage à vocation fonctionnelle mineure dans ce site majeur? Quelle relation cet ouvrage doit-il entretenir avec le pont du Mont-Blanc? Le pont du Mont-Blanc doit-il rester le «premier pont», s'élargir une fois encore ou, au contraire, le futur ouvrage devrait-il s'en dissocier totalement? Et si tel était le cas, quelle serait la juste mesure de l'éloignement nécessaire?

De manière plus générale, la question fondamentale que pose ce concours est celle de la place des mobilités douces dans la ville aujourd'hui. Il a été décidé de donner aux modes déplacements doux, aux cyclistes et aux piétons, une place de choix face au lac, en amont du pont du Mont-Blanc dans la position la plus stratégique, probablement la plus regardée, la plus photographiée et la plus diffusée de toute la rade de Genève.

Dans ce site à la fois chargé et porteur d'histoire, la Ville de Genève a laissé ouvertes toutes les options pour la formalisation du futur ouvrage: passerelle autonome dédiée aux cyclistes seuls, aux piétons seuls ou aux deux à la fois? Construction autonome, franchement détachée du pont du Mont-Blanc, simple élargissement du pont, ouvrage accolé au pont?

Toutes les options étaient donc possibles, ouvertes. Elles ont été largement explorées, comme en témoignent les 51 projets rendus, qui ont montré aussi l'intérêt certain de la profession pour cet important projet. Toutes ces propositions ont été attentivement examinées par le jury, mesurées à l'aune des différents critères de jugement annoncés, détaillées, discutées et rediscutées par les membres du jury, lors de débats intenses et constructifs.

A l'issue de ces discussions, et forte de l'expertise apportée par chacun des membres d'un jury compétent et pluriel, la Ville de Genève est convaincue par le choix du projet lauréat qui saura, parmi toutes les propositions, le mieux répondre aux objectifs annoncés dans le règlement programme. Le projet de passerelle piétonne proposé par le groupe auteur du projet «Entre deux» constitue, sous de nombreux aspects, le juste geste. Ouvrage simple, élégant et totalement contemporain tant dans ses lignes élancées que dans sa conception structurelle, cette passerelle piétonne s'affirme, de manière claire et discrète à la fois, présente sans toutefois encombrer. Les points d'ancrage sur les deux rives sont à la juste place, les parcours pour les mobilités douces se verront simplifiés et fluides.

Merci à tous les concurrents, aux membres du jury et à son président Ueli Brauen d'avoir contribué à alimenter notre réflexion.

M^{me} Isabelle CHAROLLAIS, architecte, codirectrice du Département des constructions et de l'aménagement, Ville de Genève

01 / ORGANISATEUR ET MAÎTRE D'OUVRAGE

L'organisateur et le maître d'ouvrage sont la Ville de Genève.

02 / GENRE DE CONCOURS ET PROCÉDURE

Il s'agit d'un concours pluridisciplinaire (ingénieurs civils et architectes) de projets d'aménagement en procédure ouverte, à un degré, tel que défini par les articles 3 et 6 du Règlement SIA 142 (édition 2009) et conforme aux prescriptions nationales et internationales en matière de marchés publics.

03 / OBJET ET OBJECTIFS DU CONCOURS

Le projet pour une traversée piétons/cyclistes de la rade de Genève fait suite à la volonté politique d'améliorer les conditions de circulation pour les piétons et les cyclistes autour de la rade en offrant sécurité et continuité à la qualité des parcours existants sur les rives droite et gauche.

Il s'agissait de concevoir une traversée piétons/cyclistes comme clé de voûte du grand « U » de la rade et comme élément de maillage du réseau de mobilités douces au sein de la ville et entre les quartiers, tout en intégrant les notions d'espaces publics à développer sur les deux rives.

Implanté au sein du site représentatif de la ville de Genève cher aux touristes comme à l'ensemble de la population du canton, le projet doit intégrer une réflexion sensible sur sa valeur urbaine et historique.

La Ville de Genève, par l'intermédiaire du Département des constructions et de l'aménagement, a organisé ce concours de projets d'aménagement à un degré sur un périmètre accolé et en amont du pont du Mont-Blanc existant, avec deux zones d'accrochage sur les rives droite et gauche.

Tenant compte de la particularité du site au cœur de la ville, de son histoire, du caractère paysager et urbain de la rade, l'objectif du concours est de choisir un projet de traversée piétons/cyclistes répondant le mieux aux exigences du maître d'ouvrage à savoir :

- offrir à la population une traversée et des aménagements urbains contemporains de qualité respectant la nature du site et propice à l'appropriation de l'espace public par les mobilités douces;
- offrir un nouvel ouvrage d'art à forte connotation publique et culturelle qui révèle la vocation du lieu et son pouvoir symbolique;
- assurer la performance des réseaux de mobilités douces en termes de fluidité, sécurité et continuité des déplacements.

Un mandat d'étude et de réalisation du projet d'aménagement sera attribué à l'équipe lauréate.

04 / PROGRAMME

Espace de continuité au sein de la rade et de lien entre les deux rives, cette traversée est également un espace de convivialité et de contemplation du paysage urbain. Le concept d'aménagement doit assurer la cohérence d'ensemble des espaces publics, tout en offrant une nouvelle façade urbaine à ce plan d'eau situé au centre-ville.

Le projet, dans son ensemble, doit répondre notamment aux exigences suivantes :

- offrir un nouvel espace de promenade, de déambulation et de flânerie tout en garantissant la fluidité et l'efficacité des parcours ;
- tirer profit de sa situation en balcon sur la rade en maintenant les échappées visuelles telles que le panorama sur le paysage urbain et les vues en direction du lac ;
- garantir un gabarit de passage minimum pour les piétons et les cyclistes, avec une distinction physique claire entre les deux modes de déplacement ;
- offrir des aménagements urbains de qualité sur les deux rives en garantissant la continuité des parcours sur les deux rives et en améliorant les conditions de passage sous le pont du Mont-Blanc existant.

05 / CRITÈRES D'APPRÉCIATION

Conformément au point 1.08 du programme du concours, les propositions ont été jugées sur la base des critères suivants :

- compréhension du lieu, qualité architecturale et urbanistique générale du projet, de ses raccords aux rives et des aménagements urbains y relatifs ;
- qualité structurelle et constructive générale du projet, pertinence du concept statique et faisabilité du système de montage ;
- intégration des besoins des piétons, des cyclistes, des riverains, des services et équipements publics et des fonctionnalités induites par la nouvelle passerelle et les réseaux existants (gestion des flux et de leur continuité) ;
- économie générale du projet (durabilité, simplicité, économie de moyens, concept d'entretien).

L'ordre dans lequel ces critères sont mentionnés ne correspond pas nécessairement à un ordre de priorité.

06 / JURY

Président	M. Ueli BRAUEN , architecte et ingénieur civil SIA FAS, Lausanne
Vice-présidente	M^{me} Isabelle CHAROLLAIS , architecte, codirectrice du Département des constructions et de l'aménagement, Ville de Genève
Membres professionnels	M. Francesco DELLA CASA , architecte cantonal, Etat de Genève Dr Aurelio MUTTONI , ingénieur civil indépendant EPFL, SIA, Lausanne M. Jurg CONZETT , ingénieur civil indépendant EPF SIA, Coire M^{me} Flora RUCHAT RONCATI , architecte indépendante, Prof. Arch. ETH BSA, Zürich M^{me} Muriel ZIMMERMANN , architecte indépendante EPFL SIA, Genève M^{me} Sabine NEMEC PIGUET , architecte, office du patrimoine et des sites, Etat de Genève M. Marc COLLOMB , architecte indépendant EPFL SIA FAS, Lausanne
Membres représentants	M. Jean-Jacques MEGEVAND , ingénieur civil, chef adjoint service du génie civil, Ville de Genève M. Philippe BEUCHAT , architecte, conseiller en conservation du patrimoine architectural, Ville de Genève
Suppléants	Dr Andrea BASSETTI , ingénieur civil indépendant, Dr ès sc. techn. EPFZ SIA, Zürich M. Dominique MATTHEY , architecte, chef adjoint service de l'aménagement urbain et de la mobilité, Ville de Genève
Coordinateur du concours	M. Nicolas PRADERVAND , architecte, service de l'aménagement urbain et de la mobilité, Ville de Genève

07 / DISTINCTIONS ET PRIX

Le jury a disposé d'une somme globale de Fr. 200'000.- HT pour l'attribution d'environ 5 prix ou mentions éventuelles, dans les limites fixées par l'article 17.3 du règlement SIA 142 édition 2009.

08 / CALENDRIER DU CONCOURS

Publication du concours sur SIMAP	21 novembre 2011
Questions des concurrents	16 décembre 2011
Réponses du jury sur SIMAP	dès le 23 décembre 2012
Délai d'inscription	2 mars 2012
Rendu des projets	26 mars 2012 à 16h
Jugement	3, 4 et 19 avril 2012
Remise des prix et inauguration	29 mai 2012
Exposition des projets	du 30 mai au 16 juin 2012

09 / LISTE DES PROJETS RENDUS

L'organisateur a reçu 55 inscriptions. 51 projets ont été remis à l'organisateur.

1	ARCHIFLUIDE	27	RADEenRIVES
2	8ème élément	28	2042827
3	XCISEAUX	29	BWV 132
4	172 SO 228 N	30	ASTM786A
5	270157191267	31	UP-SIDE-DOWN
6	UNE ILE, UN CYGNE	32	Passe-tend
7	LISIÈRE	33	POUR 2015
8	M'EAU'BILITE	34	transat
9	ZIGZAG	35	PANORAMA
10	Laps-de-temps	36	parallèles
11	LAPETITEILE	37	One Great Night...
12	OBICIOBACI	38	LES MOUETTES
13	MIND THE GAP	39	SEQUENCES
14	6EN3VEN3G	40	Du Square au Jardin
15	L.A.T.	41	GERRIS3
16	AFleurDEau	42	RYTHMIQUE
17	U DE LA RADE	43	UN PAS EN AVANT
18	« BELLE EPOQUE »	44	OXYMORE
19	l'arcenlac	45	pierre d'alun
20	FER A CHEVAL	46	ENTRE DEUX
21	PONT BLANC	47	PASSERAILES
22	NOUVELLE RIVE	48	28061712
23	fibula flexa	49	REVERIES
24	INTERLUDES	50	CORAIL-LINK
25	SARABANDE	51	Bubble Line
26	3003003		

10 / CONTÔLE ET CONFORMITÉ DES PROJETS RENDUS

Les contrôles de conformité ont été effectués préalablement au jugement par les collaborateurs de la Ville de Genève chargés de l'assistance technique.

Ceux-ci ont constaté que:

- 51 dossiers rendus sont parvenus à l'organisateur dans les délais prescrits;
- les 51 dossiers sont complets, à l'exception de certains écarts mineurs par rapport au programme ou au cahier des charges.

11 / EXPERTISES DES PROJETS RENDUS

Les expertises des projets se sont référées au programme du concours ainsi qu'aux réponses aux questions des concurrents.

Elles ont été conduites du mardi 27 au vendredi 30 mars 2012 et du jeudi 5 au lundi 16 avril 2012 par les experts du jury, soit:

M. Yvan BOHANES, ingénieur en transports EPFL SIV, Genève

M. Arthur SCHAFFNER, économiste de la construction, Département des constructions et de l'aménagement, Ville de Genève

M. Bertrand ROUX, ingénieur civil, service du génie civil, Ville de Genève

12 / JUGEMENT

12.1 / DÉROULEMENT DU JUGEMENT

Le jury a siégé au complet les 3, 4 et 19 avril 2012.

12.2 / PROJETS ADMIS AU JUGEMENT

Compte tenu des contrôles de conformité des projets rendus, le jury décide, à l'unanimité, d'admettre au jugement les 51 projets rendus, ceux-ci ainsi que les maquettes étant parvenus dans les délais, respectant l'anonymat et ne présentant aucun problème de conformité formelle.

12.3 / PRISE DE CONNAISSANCE DES PROJETS

L'ensemble du jury procède d'abord individuellement à une première prise de connaissance des projets. Puis, les membres du jury se répartissent en quatre groupes chargés chacun de l'analyse détaillée d'une douzaine de projets.

12.4 / PROJETS A EXCLURE DE LA RÉPARTITION DES PRIX

Après la première prise de connaissance des projets, le jury constate qu'à l'exception de quelques écarts mineurs sur des éléments de programme ou de rendu, les projets remis répondent dans les grandes lignes au programme, au cahier des charges et aux différents règlements en vigueur.

Il décide d'admettre tous les projets pour l'attribution des prix.

12.5 / PREMIER TOUR DU JUGEMENT

Le jury se réunit devant chacune des propositions, qui est commentée par un membre du groupe l'ayant préalablement analysée en détails.

Pour ce premier tour du jugement, les propositions sont analysées sous l'angle des critères d'appréciation principaux, à savoir, la qualité d'insertion du projet dans le site, ses qualités urbanistiques et son rapport au pont du Mont-Blanc ainsi que la résolution des principales questions fonctionnelles (fluidité et sécurité des parcours).

A l'issue de ce premier tour, le jury décide d'écarter les projets qui répondent le moins bien à ces critères d'appréciation, qui sont les 36 projets suivants :

1	ARCHIFLUIDE	29	BWV 132
2	8ème élément	32	Passe-tend
4	172 SO 228 N	33	POUR 2015
7	LISIÈRE	35	PANORAMA
8	M'EAU'BILITE	36	parallèles
9	ZIGZAG	37	One Great Night...
10	Laps-de-temps	38	LES MOUETTES
11	LAPETITEILE	39	SEQUENCES
12	OBICIOBACI	40	Du Square au Jardin
13	MIND THE GAP	41	GERRIS3
16	AFleurDEau	42	RYTHMIQUE
18	« BELLE EPOQUE »	43	UN PAS EN AVANT
19	l'arcenlac	47	PASSERAILES
21	PONT BLANC	48	28061712
22	NOUVELLE RIVE	49	REVERIES
23	fibula flexa	50	CORAIL-LINK
24	INTERLUDES	51	Bubble Line
27	RADEenRIVES		
28	2042827		

12.6 / DEUXIÈME TOUR DU JUGEMENT

Préalablement au deuxième tour du jugement, le jury effectue une visite du site.

Effectuée en commun, cette visite permet au jury de mieux apprécier les caractéristiques et enjeux du site, en lien avec le futur projet. De retour à la salle, le jury procède de nouveau, devant les planches du concours, à une analyse approfondie des projets retenus à l'issue du premier tour. Chaque projet est commenté, en tenant compte de l'ensemble des critères d'appréciation et des rapports d'expertises.

A l'issue de ce deuxième tour de jugement, le jury décide d'écarter les 10 projets suivants :

3	XCISEAUX	20	FER A CHEVAL
5	270157191267	26	3003003
6	UNE ILE, UN CYGNE	31	UP-SIDE-DOWN
14	6EN3VEN3G	44	OXYMORE
17	U DE LA RADE	46	ENTRE DEUX

12.7 / PREMIER TOUR DE REPÊCHAGE

Le jury effectue un premier tour de repêchage. Il réexamine attentivement l'ensemble des projets éliminés et décide de repêcher le projet suivant :

44 OXYMORE

12.8 / DEUXIÈME TOUR DE REPÊCHAGE

Le jury effectue une nouvelle visite sur place, au cours de laquelle il examine une nouvelle fois les principaux éléments du contexte dans lequel doit s'insérer le futur ouvrage. A l'issue de cette seconde visite sur place, le jury réexamine tous les projets remis et décide de repêcher le projet suivant :

46 ENTRE DEUX

12.9 / TROISIÈME TOUR DU JUGEMENT

Avant de procéder au classement final et à la répartition des prix et mentions, le jury effectue un troisième tour de jugement. A l'aide des critiques rédigées par les membres du jury pour tous les projets restants, le jury réexamine une nouvelle fois tous les projets, devant les maquettes et les projets. Une discussion approfondie s'ensuit, fondée sur l'ensemble des critères de jugement.

A l'issue de ce troisième tour, le jury décide d'éliminer de la répartition des prix et mentions les 2 projets suivants :

15 L.A.T
34 transat

12.10 / RÉSULTATS DU JUGEMENT ET ATTRIBUTION DES PRIX ET MENTIONS

Le jury, après avoir finalisé la rédaction des textes de commentaires de chacun des projets restants, en fait une lecture commune. Après cette critique complète de chaque projet, une discussion générale et un dernier examen de l'ensemble des projets, le jury procède au classement final.

A l'unanimité, le jury décide du classement et de l'attribution des prix suivants, conformément au point 1.05 du programme et cahier des charges du concours :

1^{er} rang – 1^{er} prix	n° 46 ENTRE DEUX	Fr. 60'000.– HT
2^e rang – 2^e prix	n° 45 pierre d'alun	Fr. 50'000.– HT
3^e rang – 3^e prix	n° 44 OXYMORE	Fr. 40'000.– HT
4^e rang – 4^e prix	n° 30 ASTM786A	Fr. 30'000.– HT
5^e rang – 5^e prix	n° 25 SARABANDE	Fr. 20'000.– HT

13 / RECOMMANDATIONS DU JURY

Le jury remercie les concurrents pour leur travail et souligne la qualité et la diversité des propositions rendues qui lui ont permis de bien comprendre les enjeux de ce concours et de débattre de manière fructueuse des différentes caractéristiques des projets.

Grâce aux visites du site effectuées, le jury a pu se constituer une lecture commune de ce lieu majeur, en identifier les contraintes ainsi que les difficultés qu'il présente pour répondre de manière adéquate aux questions posées par le programme.

De manière générale, le jury a relevé l'extrême complexité qu'il y a de concilier les enjeux apparemment contradictoires consistant à créer un ouvrage à vocation fonctionnelle mineure dans un lieu majeur. Le nouvel ouvrage proposé doit en effet articuler la grande échelle de la ville avec la petite échelle du piéton-cycliste, dans le site emblématique de la rade. Au-delà des indispensables qualités fonctionnelles du nouvel ouvrage proposé, qui doit résoudre habilement la fluidité des mobilités douces entre les deux rives, la passerelle doit être à même de créer une relation nouvelle avec l'ensemble du site de la rade, le pont du Mont-Blanc et, de part et d'autre, avec les deux rives.

Le jury est convaincu que le rapport à l'eau est une question essentielle. Il ne s'agit pas de recréer la continuité des rives, mais bien de franchir le plan d'eau, dans la logique de la séquence des ponts qui franchissent le Rhône à Genève. Le raccord avec les deux rives est également un enjeu difficile, tant du point de vue fonctionnel que du point de vue paysager.

Fort de tous ces constats, le jury est convaincu que le projet n° 46, ENTRE DEUX, désigné à l'unanimité au premier rang, premier prix, possède toutes les qualités et potentialités qui lui permettent de répondre aux attentes du maître d'ouvrage. A l'unanimité, le jury recommande donc au maître d'ouvrage d'attribuer le mandat d'étude et de réalisation du projet aux bureaux des mandataires auteurs du projet ENTRE DEUX.

Pour le développement du projet, le jury formule les recommandations suivantes :

Dans le cadre de l'approfondissement du projet, les auteurs doivent impérativement porter leur réflexion sur les conséquences des contraintes géométriques qu'ils se sont imposées en regard des impacts sur l'économie générale du projet et, en particulier, sur les coûts de la structure. Elle peut, et doit, encore être optimisée, tout en conservant à l'ouvrage les caractéristiques qui en font la qualité.

En particulier, les points suivants doivent être pris en compte:

- la culée sur la rive gauche devrait être simplifiée en supprimant les appuis mobiles (ce qui oblige à construire une culée évidée);
- la position de la pile intermédiaire n'est pas optimale (l'alignement sur l'une des piles existantes n'est pas indispensable);
- la portée principale peut être réduite de quelques mètres en encastrant le tablier directement dans la culée comme proposé plus haut;
- le niveau supérieur du tablier et de la passerelle peut être adapté de quelques décimètres afin d'augmenter la hauteur statique dans les zones plus sollicitées;
- compte tenu de l'unité de matériau de la passerelle, le choix de sa couleur devra être effectué avec précision;
- une solution élégante doit être trouvée pour assurer la sécurité du champ supérieur du caisson, qui devra être rendu inaccessible;
- rive gauche, il conviendra de résoudre avec finesse le problème de l'impasse formée par les gradins et la pile du pont;
- rive droite, le dimensionnement de l'espace entre le nouvel escalier, la nouvelle rampe et l'accès à la barge flottante doit être vérifié;
- de manière générale, toutes les questions liées à l'écoulement des eaux et à l'étanchéité des éléments devront faire l'objet d'une attention particulière, ce afin d'assurer la facilité d'entretien de l'ouvrage ainsi que sa pérennité.

Enfin, le jury recommande à la Ville de Genève de saisir l'occasion de la réalisation de cet ouvrage pour initier la restauration générale du pont du Mont Blanc. La mise en place du nouvel ouvrage dédié aux piétons devrait permettre de réorganiser les questions de mobilité sur le pont et, par conséquent, de requalifier aussi ce dernier en questionnant ses adjonctions successives, qui ne sont peut-être plus nécessaires.

14 / APPROBATION DU JURY

Le présent document a été approuvé par le jury (document original à disposition auprès de l'organisateur).

Président

M. Ueli BRAUEN



Vice-présidente

M^{me} Isabelle CHAROLLAIS



Membres professionnels

M. Francesco DELLA CASA



D^r Aurelio MUTTONI



M. Jurg CONZETT



M^{me} Flora RUCHAT RONCATI



M^{me} Muriel ZIMMERMANN



M^{me} Sabine NEMEC PIGUET



M. Marc COLLOMB



Membres représentants

M. Jean-Jacques MEGEVAND



M. Philippe BEUCHAT



Suppléants

D^r Andrea BASSETTI



M. Dominique MATTHEY



15 / LEVÉE DE L'ANONYMAT

Suite au classement et à l'attribution des prix, le jury procède à l'ouverture des enveloppes cachetées des concurrents et lève l'anonymat en suivant l'ordre du classement.

PROJETS PRIMÉS

par ordre de prix

1^{er} rang | 1^{er} prix **Projet n° 46**
ENTRE DEUX

Bureau d'architecte

PIERRE-ALAIN DUPRAZ ARCHITECTE

5, rue des Cordiers | 1207 Genève | Suisse

Collaborateurs

Pierre-Alain Dupraz | Nicola Chong | Samuele Evolvi | Thibault Drillot

Bureau d'ingénieur

INGENI SA GENEVE

12, rue du Pont-Neuf | 1227 Carouge | Suisse

Collaborateurs

Gabriele Guscetti | Marco Bosso | Friedrich Kalix | Eyup Selçukoglu | Margot Schuh
Jacky Clerc | Cyril Picard

2^e rang | 2^e prix **Projet n° 45**
pierre d'alun

Bureau d'architecte

meier + associés architectes sa

38bis, rue du Môle | 1201 Genève | Suisse

Collaborateurs

Philippe Meier | Ariane Poncet | Martin Jaques | Ana Ines Pepermans | Diego Osorio Calvo

Bureau d'ingénieur

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils SA

4, avenue Auguste-Tissot | 1006 Lausanne | Suisse

Collaborateurs

Marco Simonetti | Aline Renard | Christian Camandona

Bureau d'ingénieur

INGEGNERI PEDRAZZINI GUIDOTTI SAGL

1, via delle Scuole | 6900 Lugano | Suisse

Collaborateurs

Andrea Pedrazzini | Eugenio Pedrazzini | Roberto Guidotti | Giovanni Balmelli
Alberto Lupis | Ladislao Ricci

3^e rang – 3^e prix

Projet n° 44

OXYMORE

Bureau d'architecte

Omar Trinca architecte EPFL

8, rue Enning | 1003 Lausanne | Suisse

Collaborateurs

Omar Trinca | Guillaume Vallotton

Bureau d'ingénieur civil

Giacomini & Jolliet ingénieurs SA

23, chemin de Burquenet | 1095 Lutry | Suisse

Collaborateurs

Josselin Palaz | Raphael Dauphin | Goran Mitrovic | Mirco Verilli | Tiago De Sa

Roland Beyloune | Bruno Giacomini

Eclairagiste

AEBISCHER & BOVIGNY

30, rue Saint-Roch | 1004 Lausanne | Suisse

4^e rang – 4^e prix

Projet n° 30

ASTM786A

Bureau d'ingénieur

Thomas Jundt ingénieurs civils sa

27, rue de la Fontenette | 1227 Carouge | Suisse

Bureau d'architecte

dl-a, designlab-architecture s.a.

7, rue du Tunnel | 1227 Carouge | Suisse

Collaborateur

Patrick Devanthéry

Bureau d'ingénieur

Philippe Annen ingénieur civil

2, rue des Peupliers | 1205 Genève | Suisse

5^e rang – 5^e prix

Projet n° 25

SARABANDE

Bureau d'ingénieur

ZPF Ingenieure AG

1, Kohlenberggasse | 4051 Bâle | Suisse

Collaborateurs

Nico Ros | Susanne Peterson

Bureau d'architecte

FHV Fruehauf Henry & Viladoms Sàrl

9, rue Pichard | 1003 Lausanne | Suisse

Collaborateurs

Claudius Fruehauf | Guillaume Henry | Carlos Viladoms

PROJETS NON PRIMÉS

par ordre d'arrivée

Projet n° 1**ARCHIFLUIDE**

Bureau d'ingénieur

Jean-Charles D'Incau Ingénieur civil

10bis, rue des Maraîchers | 1205 Genève | Suisse

Bureau d'architecte

Charles Steiger architecte

27, route du Prieur | 1257 Landécy | Suisse

Projet n° 2**8ème élément**

Bureau d'architecte

TELMO PISSARRA DE ABREU DA CRUZ

2-3, Travessa das Águas Livres | 1250-003 Lisbonne | Portugal

Bureau d'ingénieur

KN Engenharias, Lda

183, Rua José António Cruz | 4715-343 Braga | Portugal

Collaborateurs

Rafael dos Santos Gonçalves | Andréia Monteiro Dias | Nuno Vilela da Silva

Projet n° 3**xciseaux**

Bureau d'architecte

[A] Aínda Arquitectura, Lda

494, rua de Entre Campos | 4150-292 Porto | Portugal

Collaborateurs

Luis Tavares Pereira | Diogo Paradinha | Hugo Cruz | Tiago Costa

Bureau d'ingénieur

ADÃO DA FONSECA

157, rua de Fernão Lopes – esquerdo 4° | 4150-318 Porto | Portugal

Collaborateurs

António Manuel Adão da Fonseca | Renato Rui da Silva Oliveira Bastos

Luís Pedro de Gouveia | Lopes Moás

Bureau d'architecte

Gng.apb – arquitetura e planeamento, lda

213 1ºD, rua João das Regras | 4000-293 Porto | Portugal

Collaborateurs

António Pérez Babo | Sofia Henriques Ribeiro | Ana João Braga

Eclairagiste

OHM-E

157, rua De Fernão Lopes, 4° DTO | 4150-308 Porto | Portugal

Projet n° 4**172 SO 228 N**

Bureau d'architecte

CJ ARCHITECTES Sàrl

3, chemin des Léchères | 1217 Meyrin | Suisse

Collaborateurs

Stéphane Juillard | Nicolas Ceglinski | Odile Du Fou

Bureau d'ingénieur

T/E/S/S atelier d'ingénierie

7, Cité Paradis | 75010 Paris | France

Collaborateurs

Tom Gray | Jorge Hidalgo Perez Simon

Projet n° 5**270157191267**

Bureau d'ingénieur

OVE ARUP & PARTNERS INTERNATIONAL LIMITED

13, Fitzroy Street | W1T4BQ Londres | Royaume Uni

Collaborateurs

Stephanos Samaras | Ian Wilson | Lee Franck

Bureau d'architecte

Knight Architects

Old Metalworks

10, Queens Road | High Wycombe | HP 13 6AQ Bucks | Royaume Uni

Collaborateurs

Bartlomiej Halaczek | Martin Knight | Thomas Osborne | Elena Volkmann | Sam White

Projet n° 6**UNE ÎLE, UN CYGNE**

Bureau d'architecte

LACROIX | CHESSEX SA

11, rue des Mouettes | 1227 Acacias | Suisse

Collaborateurs

Hiéronyme Lacroix | Simon Chessex | Grégoire Martin | Ana Sa | Celia Laserna | Sofia Gaspar

Bureau d'ingénieur

PERRETEN & MILLERET SA

21, rue Jacques-Grosselin | 1227 Carouge | Suisse

Collaborateurs

Julien Treleani | Gahima Gahigiri

Projet n° 7**LISIÈRE**

Bureau d'architecte et d'ingénieur

SHEL, Hani Buri, Yves Weinand Architecture, Engineering and Production Design

16, rue de Vermont | 1202 Genève | Suisse

Projet n° 8**M'EAU'BILITÉ**

Bureau d'architecte

XAVIER VILALTA STUDIO D'ARQUITECTURA SL

216 Ppal 1a, calle Roger de Flor | 08013 Barcelone | Espagne

Collaborateurs

Maria Rosaria Favoino | Naelia Arquero | Tereza Dedkova | Sofia Padeka

Bureau d'ingénieur

SCHAEFFER G. & BARTOLINI S. SA

1, rue du Léopard | 1227 Carouge | Suisse

Collaborateurs

Silvio Scaramuzzino | Thierry Marty | Christophe Personne

Projet n° 9**ZIGZAG**

Bureau d'architecte

FLORENCE CLAUSEL-BOREL ARCHITECTE

2, passage des Entrepreneurs | 75015 Paris | France

Collaborateurs

Florence Clausel-Borel | Camille Giuliani | Charles-Eliot Meyer | François Sempé | Yvanna Herbé

Nicolas Trouillard | Catherine Claden | Alexis Trémeau

Bureau d'ingénieur

VP & GREEN ENGINEERING

115, rue du Bac | 75007 Paris | France

Collaborateurs

Nicholas Green | Anthony Guilbert | Olivier Corsin

Projet n° 10**laps-de-temps**

Bureau d'architecte

Relja Ferusic Manusev architect

63-65 carrer Sant Hermenegild, Baixos | 08024 Barcelone | Espagne

Bureau d'ingénieur

MOST ENGINYERS S.L.

8, carrer Marc Aureli, Ent. 5 | 08006 Barcelone | Espagne

Projet n° 11**LAPETITEÏLE**

Bureau d'architecte

GIOVANNI MENSI architetto

28, via Sacra Famiglia | 25034 Orzinuovi (BS) | Italie

Bureau d'ingénieur

TECHNE STUDIO ASSOCIATO DI INGEGNERIA

55, vicolo dell'Anguilla | 25122 Brescia | Italie

Collaborateur

Elisa Marchina

Projet n° 12**OBICIOBACI**

Bureau d'architecte

colombo+casiraghi architetti

5, piazza Besso | 6900 Lugano | Suisse

Collaborateurs

Federica Colombo | Andrea Casiraghi | Sandro Thoma | Alice Bruno | Rossano Tronto

Bureau d'ingénieur

BONALUMI MONOTTI INGEGNERI CONSULENTI SA

1A, via Balestra | 6600 Locarno | Suisse

Collaborateurs

Mario Monotti | Alessandro Bonalumi | Nicola Rinaldi | Emiliano Luminati

Projet n° 13**MIND THE GAP**

Bureaux d'architecte

PROGETTOTRE STUDIO ASSOCIATO

58, via Garibaldi | 19122 La Spezia | Italie

Collaborateur

Carlo Albert Cozzani

KK ARCHITETTI ASSOCIATI

22/2, via F. Cavallotti | 19121 La Spezia | Italie

Collaborateur

Simone Moggia

NICOLA DE MASTRI ARCHITETTO

162, via XX Settembre | 19121 La Spezia | Italie

ROBERTO & CRISTINA TARTARINI ARCHITETTI ASSOCIATI

13, via Spallanzani | 19122 La Spezia | Italie

STUDIO MANFRONI & ASSOCIATI SRL

19F, via Fontevivo | 19125 La Spezia | Italie

S. SAPORITI M. GUERINI & O. BELLO ARCHITETTI ASSOCIATI

120, via XXVII Marzo | 19121 La Spezia | Italie

MASSIMILIANO MARTINA ARCHITETTO

3, via Costa di Santa Lucia | 19123 La Spezia | Italie

Bureau d'ingénieur

FEDERICO BORNIOOTTO INGEGNERE

25, via Ugo Foscolo | 19125 La Spezia | Italie

Projet n° 14**6EN3VEN3G**

Bureau d'architecte

BURGOS Y GARIDO ARQUITECTOS SLP

9, calle Lorenzo Solano Tendero | 28043 Madrid | Espagne

Bureau d'ingénieur

CESMA INGENIEROS SL

6, calle de la Villa Marín, local 4 | 28029 Madrid | Espagne

Projet n° 15**.L.A.T**

Bureau d'architecte

BAKKER & BLANC ARCHITECTES ASSOCIÉS SARL

5, rue des Terreaux | 1003 Lausanne | Suisse

Collaborateurs

Alexandre Blanc | Marco Bakker | Olivier Rochat | Guillaume Bolle-Reddat | Fanny Vuagniaux

Ionas Laubli | Régis Widmer

Bureau d'ingénieur

gex & dorthe ingénieurs consultants Sàrl

1, rue de la Lécheretta | 1630 Bulle | Suisse

Collaborateurs

Pierre Gex | Jacques Dorthe | Gjemile Bedrija

Projet n° 16**AFleurDEau**

Bureau d'ingénieur

T ingénierie sa

18, quai du Seujet – CP 5139 | 1211 Genève 11 | Suisse

Collaborateurs

Jean-François Klein

Bureau d'ingénieur

MARC MIMRAM Ingénierie SA

21, rue de la Fontaine au Roi | 75011 Paris | France

Collaborateurs

Marc Mimram | Arnaud Delugeard | Nicolas Videgrain

Projet n° 17**U DE LA RADE**

Bureau d'ingénieur

NEY & PARTNERS –STRUCTURAL ENGINEERING

181, chaussée de la Hulpe | 1170 Bruxelles | Belgique

Collaborateurs

Laurent Ney | Nathalie Ries | Vincent Dister | Louis Leclert | Ryuichi Watanabe | Julien Evrard

Projet n° 18**BELLE ÉPOQUE**

Bureau d'ingénieur

IUB Engineering AG

48, Belpstrasse – CP | 3000 Berne 14 | Suisse

Collaborateurs

Claude Chappuis | Vincent Nidegger | Sébastien Maradan

Bureau d'architecte

4D DESIGN LOOSLI

VISUALISIERUNGEN ARCHITEKTUR DESIGN

26, Dalmazirain | 3005 Berne | Suisse

Collaborateurs

Hardy Loosli

Bureau d'architecte paysagiste

4d AG Landschaftsarchitekten BSLA

52, Schönburgstrasse | 3013 Berne | Suisse

Collaborateurs

Simon Schöni | Maurus Schifferli | Deborah De Donato | Sandra Kieschnik | Magdalena Paluch

Projet n° 19**l'arcenlac**

Bureau d'ingénieur

Ines ingenieros consultores SL

120, calle Nuñez de Balboa – 3a planta | 28006 Madrid | Espagne

Collaborateurs

Jose Luis Martinez | Oriol Vidal | David Lopez

Bureau d'architecte

eslava y tejada arquitectos SL

14, calle Benito Gutierrez – local bajo izda | 28008 Madrid | Espagne

Collaborateur

Miguel Tejada

Projet n° 20**FER À CHEVAL**

Bureau d'architecte

F. BAUD & T. FRÜH ATELIER D'ARCHITECTURE

15, rue des Voisins | 1205 Genève | Suisse

Bureau d'ingénieur civil

NOVERRAZ Ingénieur civil

135A, route de Suisse | 1290 Versoix | Suisse

Projet n° 21**PONT BLANC**

Bureau d'architecte

BEHNISCH ARCHITEKTEN

163A, Rotebühlstrasse | 70197 Stuttgart | Allemagne

Collaborateurs

Heinrich Lipp | Abigail Ransmeier | Patrick Stremmer | Thomas Lepelletier | Andrew Howell
Ross McCarthy | Alex Whitton

Bureau d'ingénieur

schlaich bergemann und partner sbp gmbh

43, Schwabstrasse | 70197 Stuttgart | Allemagne

Collaborateurs

Andreas Keil | Christiane Sander | Michael Zimmermann | Arnaud Deillon

Projet n° 22**NOUVELLE RIVE**

Bureau d'ingénieur et architecte

STUDIO D'INGENERIA ROGER BACCIARINI & CO.SAGL

15, riva Paradiso | 6900 Lugano | Suisse

Collaborateurs

Roger Bacciarini | Andrea Ziggiotti | Arnoldo Bottani | Sandra von Rubenwil

Projet n° 23**fibula flexa**

Bureau d'ingénieur

Lauber Ingenieure für Holzbau

15, Sempacherstrasse | 6003 Lucerne | Suisse

Collaborateurs

Beat Lauber | Julia Linzmeier | Tobias Knüsel | Franz Willmann | Christian Borer

Bureau d'architecte

Reto Zindel Architekt

32, Rüefa | 7015 Tamins | Suisse

Projet n° 24**INTERLUDES**

Bureau d'architecte

THE BRANDSTORM | Raphael Henry

32, rue des Noirettes | 1227 Les Acacias | Suisse

Collaborateurs

Raphael Henry | Carina Ow | Ana Martins | Laure Bicheray | Viven Compagnon

Bureau d'ingénieur

ILIAS FRANGOULIS

135a, route Suisse | 1290 Versoix | Suisse

Collaborateurs

Ilias Frangoulis | Heinz Wüst | Wesley Paul

Projet n° 26**3003003**

Bureau d'architecte

terrain:loenhart&mayr BDA architekten

28, Marienplatz | 80331 Munich | Allemagne

Collaborateurs

Klaus Loenhart | Christoph Mayr | Pierre Gisquet | Swen Neubauer | Benedikt Schmid

Bureau d'ingénieur

Olivier Enghardt

8/IV, Seitzstrasse | 80538 Munich | Allemagne

Projet n° 27**RADEnRIVES**

Bureau d'ingénieur

BUREAU GREISCH

25, allée des Noisetiers | 4031 Angleur | Belgique

Collaborateurs

Vincent de Ville de Goyet | Jean-Yves Delforno

Bureau d'architecte

CANEVAS Scrl

25, allée des Noisetiers | 4031 Angleur | Belgique

Collaborateurs

Anne Dengis | Vincent Servais

Projet n° 28**2042827**

Bureau d'architecte

Diego Guidotti Architetto

8, via Vincenzo D'Alberti | 6500 Bellinzona | Suisse

Collaborateurs

Stefano De Oliveira Figueiredo | Adriana Beretta | Ciro De Angelis

Modaluce Sa | Nathalie Humair Guidotti

Bureau d'ingénieur

HL Studio ingegneria | Luca Humair

9, via Linoleum | 6512 Giubiasco | Suisse

Collaborateurs

Marco Rizzi | Simone Romini

Projet n° 29**BWV132**

Bureau d'ingénieur

Engelsmann Peters Beratende Ingenieure

83a, Tübinger Strasse | 70178 Stuttgart | Allemagne

Collaborateurs

Dr. Stephan Engelsmann | Valerie Spalding

Projet n° 31**UP-SIDE-DOWN**

Bureau d'ingénieur

DIC SA

Les Glariers – CP 346 | 1860 Aigle | Suisse

Bureau d'architecte

PONT12 architectes sa

7, rue du Liseron | 1006 Lausanne | Suisse

Collaborateurs

Guy Nicollier | Alexandre Zysman | Julien Cochard | Olivier Neiva | Antoine Hahne | François Jolliet

Eclairagiste

L'OBSERVATOIRE INTERNATIONNAL INC

120, Walker Street – 7th floor east | 10013 New York | USA

Collaborateurs

Hervé Descottes | Étienne Gillibert | Solenn Borchers

Bureau d'ingénieur

CERT – ARAGAO

23, avenue Dapples | 1006 Lausanne | Suisse

Collaborateur

Pedro de Aragao

Projet n° 32**passe-tend**

Bureau d'architecte

ass architectes associés sa

40, avenue du Lignon – CP 117 | 1219 Le Lignon | Suisse

Collaborateurs

Félix Stämpfli | Michel Demonsant | Karolina Koziol | Alina Domocos | Michel Beltrami

Bureau d'ingénieur

MP INGÉNIEURS CONSEILS SA

16, rue du Centre | 1023 Crissier | Suisse

Collaborateurs

Jean Perez | Patrick Besson | Patrick Ebner

Projet n° 33**POUR 2015**

Bureau d'architecte

atelier d'architecture Brodbeck-Roulet sa

12, rue du Pont-Neuf – CP 1751 | 1227 Carouge | Suisse

Collaborateurs

Enza Milone | Hakam Assaly | Adrien Manzo

Bureau d'ingénieur

B+S Ingénieurs conseils SA

8, chemin Rieu | 1208 Genève | Suisse

Collaborateurs

Daniel Starrenberger | François Duchesneau | Christophe Muhlematter

Bureau d'ingénieur

Boss & Associés Ingénieurs Conseils SA

51, rue de Lausanne – CP 567 | 1020 Renens 1 | Suisse

Eclairagiste

François Gschwind – Auxime SAS

2, rue Bancel | 69007 Lyon | France

Projet n° 34**Transat**

Bureau d'architecte

BAILLIF-LOPONTE & ASSOCIÉS SA

3, Clos-de-la-Fonderie | 1227 Carouge | Suisse

Collaborateurs

Laura Mechkat | Gabriel Schaer | Joel Jousson | Henri David Willener | Gabriela Lopardo

Bureau d'ingénieur

CKN ingénieurs civils

4, Clos-de-la-Fonderie | 1227 Carouge | Suisse

Collaborateurs

Jean-Pierre Cêtre | François Kocher | Jean-Marc Nusbaumer

Projet n° 35**PANORAMA**

Bureau d'ingénieur

INGPHI sa

9bis, rue Centrale | 1003 Lausanne | Suisse

Collaborateurs

Philippe Menétray | Claude Broquet | Francisco Pires | Ninh Tran | Nuno Pinto

Bureau d'architecte

EMA éric maria architecte sàrl

21bis, rue de la Navigation | 1201 Genève | Suisse

Collaborateurs

Éric Maria | Nikolas Radovanovic | Élodie Arbones-Grac | Daniela Fortuna

Henrique Santos | Eleanora Geminiani

Projet n° 36**PARALLELES**

Bureau d'architecte

Atelier Descombes Rampini sa

4, rue du Beulet | 1203 Genève | Suisse

Collaborateurs

Julien Descombes | Itziar Vellido | Lionel Dulex | Diane Jurdic

Bureau d'ingénieur

EDMS SA

10, chemin des Poteaux | 1213 Petit-Lancy | Suisse

Collaborateurs

Roland Mantilleri | Yves Bach | Alexandre Sonnay | Richard Thalmann | Mathieu Mangola

Projet n° 37**One Great Night...**

Bureau d'architecte

Enrico Prati & Lorenzo Lotti architectes

38bis, rue du Môle | 1201 Genève | Suisse

Collaborateurs

Ana Baudic | Ivan Roschi | Nadia Costa

Bureau d'ingénieur

esm-ingénierie sa

8, rue Viollier | 1207 Genève | Suisse

Collaborateurs

Jérôme Ponti | Dr. Hazem Charif | Christopher Perraud | Pierre Jung

Projet n° 38**LES MOUETTES**

Bureau d'architecte

LUSCHER ARCHITECTES SA

37, boulevard de Grancy | 1006 Lausanne | Suisse

Collaborateurs

Rodolphe Luscher | Jens Jaschek | Joëlle Schumann

Bureau d'ingénieur

Marchand+Partner AG

70, Laubeggstrasse | 3000 Berne 31 | Suisse

Collaborateurs

Beat Aeschbacher | Jean-Baptiste Luyet

Projet n° 39**SÉQUENCES**

Bureau d'ingénieur

SD INGÉNIERIE GENEVE SA

75, rue de Lyon – CP 550 | 1211 Genève 13 | Suisse

Collaborateurs

Pascal Vincent | Alberto Pedulla | Andreas Mersmann

Bureau d'ingénieur

ARCADIS ESG

127, boulevard Stalingrad – CS 90030 | 69626 Villeurbanne Cedex | France

Collaborateurs

Michel Moussard | Frédéric Courthial | Joëlle Chaubeau

Vicente Montfort Salvador | Jean-Michel Odin

Bureau d'architecte

BMS atelier d'architecture

10, avenue Vibert – CP1171 | 1227 Carouge | Suisse

Collaborateurs

Bernard Mocellin | Alen Miranda | Tamas Puskas | Patrick Reymond | Cédric Charrey

Projet n° 40**Du Square au Jardin**

Bureau d'architecte

MENTHA & ROSSET ARCHITECTES SA

13, avenue Sainte-Clotilde – CP | 1211 Genève 8 | Suisse

Collaborateurs

Olivier Favre | Éric De Meo | Stéphane Bussard

Bureau d'ingénieur

MOUCHET, DUBOIS, BOISSONNARD SA

27, chemin de la Vendée – CP 156 | 1213 Petit-Lancy 2 | Suisse

Collaborateurs

Jiri Horsky | Sten Rettby | S. Sequeira

Projet n° 41**GERRIS3**

Bureau d'architecte

G.M. Architectes Associés SA

5, place de Jargonnant | 1207 Genève | Suisse

Collaborateurs

Sébastien Bilodeau | Guillermo Funcia | Jimmy D'Antoni | Amaïa Calvo

Jonathan Dubi | Johan Binggeli

Bureau d'ingénieur

amsler bombeli et associés sa

31, route de Chêne-Bougeries | 1224 Chêne-Bougeries | Suisse

Collaborateur

Alfredo Maruri

Projet n° 42**RYTHMIQUE**

Bureau d'architecte

allegory sàrl

6, avenue Léonard-Sismondi | 1224 Chêne-Bougeries | Suisse

Collaborateurs

Albert Schrurs | Léonard de Rham

Bureau d'ingénieur

DANIEL WILLI SA

43, avenue des Alpes – CP 1643 | 1820 Montreux 1 | Suisse

Collaborateurs

Pierre Bays | Alberto Gutierrez | Emmanuelle Sallin

Projet n° 43**UN PAS EN AVANT**

Bureau d'architecte

Vogel | de Mural | Bischoff architectes

19, boulevard Georges-Favon | 1204 Genève | Suisse

Collaborateurs

Ian Vogel | Christiane de Mural | Christian Bischoff

Bureau d'ingénieur

BARTHASSAT & BAILO SA

15d, chemin de la Bergerie | 1236 Cartigny | Suisse

Collaborateur

René Barthassat

Bureau d'ingénieur

HALDI'SARL

4, boulevard des Promenades | 1227 Carouge | Suisse

Collaborateurs

Robert Haldi | Marc Haldi | Éric Haldi | Yves Haldi | Denis Berthoud

Projet n° 47**PasserAiles**

Bureau d'ingénieur

BG Ingénieurs Conseils SA

81bis, avenue de la Châtelaine | 1219 Châtelaine | Suisse

Collaborateurs

Patrick Dal Palu | Thierry Buchs | Luis Borges

Bureau d'architecte

DE GIULI & PORTIER ARCHITECTES SA

3, chemin de l'Echo | 1213 Onex | Suisse

Collaborateurs

Jean-Noël De Giulii | Jean-Claude Portier | Miguel Rodrigues | Alix Anderegg

Projet n° 48**28061712**

Bureau d'architecte

Made in Saràl

12, rue du Clos – CP 6179 | 1211 Genève 6 | Suisse

Collaborateurs

François Charbonnet | Patrick Heiz | Nicolas Meyer

Bureau d'ingénieur

Nicolas Fehlmann Ingénieurs Conseils

4, place du Casino | 1110 Morges | Suisse

Collaborateurs

Nicolas Fehlmann | Giuseppe Donia | Rizah Smajli

Projet n° 49**RÊVERIES**

Bureau d'architecte

Group8 architecture & urban planning

37, chemin Jacques-Philibert-de-Sauvage | 1219 Châtelaine | Suisse

Collaborateurs

Laurent Ammeter | Adrien Besson | Tarramo Broennimann | François de Marignac

Manuel Der Hagopian | Grégoire Du Pasquier | Oscar Frisk | Christophe Pidoux

Guilherme Sepulveda | Michael David | Nguyen Duy Tan | Linus Godet

Projet n° 50**CORAIL-LINK**

Bureau d'architecte

ARCHITECTURES JUCKER SA

4, rue Viguet – CP 1367 | 1211 Genève 26 | Suisse

Collaborateurs

Fabrice Jucker | Pascal Duparc | Anouk Deane

Bureau d'architecte

DVK ARCHITECTES

2, rue Saint-Laurent | 1207 Genève | Suisse

Collaborateurs

Giuseppe Maio | Fritz Lobeck | Antonio Lisboa | Romain Moulon

Bureau d'architecte

KÄLIN & CUEREL SA

21, chemin des Fontenailles | 1007 Lausanne | Suisse

Collaborateurs

Jean-François Kälin | Boris Rombolotto | Duc Dien

Projet n° 51**Bubble line**

Bureau d'architecte

mvt architectes sa

2bis, rue Baylon | 1227 Carouge | Suisse

Collaborateurs

Manuel Barthassat | Maia Gervasoni | Nicolas Hanssens | Alden Miranda | Théodore Necker

Sébastien Lutzelschwab | Benjamin Vial

Bureau d'ingénieur

Marzer & Russ SA

7f, avenue Alfred-Corton | 1260 Nyon | Suisse

Collaborateur

Rolf Russ

PROJETS PRIMÉS

1^{er} RANG | 1^{er} PRIX

1^{er} rang | 1^{er} prix **Projet n° 46**
ENTRE DEUX

Bureau d'architecte

PIERRE-ALAIN DUPRAZ ARCHITECTE

5, rue des Cordiers | 1207 Genève | Suisse

Collaborateurs

Pierre-Alain Dupraz | Nicola Chong | Samuele Evolvi | Thibault Drillot

Bureau d'ingénieur

INGENI SA GENEVE

12, rue du Pont-Neuf | 1227 Carouge | Suisse

Collaborateurs

Gabriele Guscetti | Marco Bosso | Friedrich Kalix | Eyup Selçukoglu | Margot Schuh

Jacky Clerc | Cyril Picard



La réponse à la question complexe posée par ce concours tient en un geste simple, direct et singulier: une liaison rectiligne dédiée aux piétons, reliant le carrefour «côté square» du Mont-Blanc puis, en prenant de l'angle, allant chercher l'ancrage sur la rive du «côté jardin» Anglais. Un unique appui intermédiaire, décentré, valorise les conditions de gabarit de franchissement, différentes de part et d'autre sous cet ouvrage. Sa section transversale asymétrique offre aux piétons un siège continu orienté sur la rade alors que le flux des cyclistes, en double sens, est maintenu sur le trottoir du pont du Mont-Blanc.

Le choix des deux ancrages avec la trame urbaine est précis et pertinent: proche du passage piétonnier du carrefour avec le quai et la rue du Mont-Blanc pour aller à la gare sur la rive droite, loin des nuisances des voies carrossables et des trémies d'accès au parking sous-lacustre sur la rive gauche, en continuité de la promenade. D'où qu'il vienne, le piéton verra son cheminement simplifié et valorisé par la qualité fonctionnelle et spatiale de ce franchissement, alors que les cyclistes emprunteront logiquement, en site propre, le parcours le plus direct sur le pont existant et son trottoir amont.

Cette clarté des parcours et des liaisons se prolonge jusque dans les connections avec les passages inférieurs existants le long des berges. Rive droite, la barge, sans modification majeure, est relayée par la nouvelle passerelle qui en adopte la matérialité formelle: le caisson métallique. Cette suite cohérente d'éléments construits ne peut que révéler et renforcer le passage sur la barge, resté jusque-là confidentiel. Rive gauche, la tête de pont redessinée pour assurer l'encastrement efficace de l'ouvrage majore l'espace requis pour gérer les différentes liaisons dénivelées au raccord du Jardin Anglais.

La passerelle elle-même, associant la variation de section de sa poutre caisson, tant en hauteur qu'en largeur, permet de répondre aussi bien aux conditions de charges spécifiques à chaque partie de l'ouvrage qu'à l'ergonomie des différents usages que le promeneur adoptera, suivant qu'il s'appuie, s'assied ou s'étend depuis les bords vers le centre, pour contempler la rade. Le même dispositif ménage une protection visuelle et phonique appréciable contre les nuisances causées par le trafic du pont voisin, en aval. Toutefois, la sécurisation de l'accès à la face supérieure de ce caisson doit être habilement résolue.

La structure est bien conçue. Les sections sont façonnées en fonction des efforts et leur géométrie est judicieuse. Dans le cadre de l'approfondissement du projet, il faudra vérifier si les contraintes géométriques que les auteurs se sont imposées sont raisonnables, notamment du point de vue de l'économie générale du projet. Le jury estime en effet qu'elles pourraient être optimisées par des moyens assez simples, qui permettraient de conserver à l'ouvrage toutes ses qualités. Il faudra en outre vérifier si la culée sur la rive gauche ne peut pas être simplifiée en fixant la passerelle à cet endroit dans le sens longitudinal.

Tous ces choix de projets déclinent avec intelligence le vocabulaire de l'encastrement, de la continuité et du porte-à-faux, pour tendre à réduire les efforts, donc la section, là où le gabarit de passage de navigation, dynamique pour les Mouettes genevoises, statique pour la barge, le demande. Cette adéquation confère à cette passerelle toute sa cohérence. Ce dernier ouvrage avant le lac se démarque des ponts en aval de type archaïque, portés sur appuis multiples, en proposant une poutre tendue sur un unique appui, orientée vers la vue. Le jury considère que cette solution contemporaine révèle, avec beaucoup de justesse et de précision, les conditions différentes du développement urbain des deux rives ainsi que les enjeux, apparemment contradictoires, de la mobilité quotidienne et de la vocation paysagère et touristique du futur ouvrage.

CONCOURS : Concours espaces publics « Traversée piétons/cyclistes de la rade »



La zone de l'avenue de la République est définie par une voie forte implantée à l'axe de la traversée. Le passage de la Rade dans le plan de l'avenue de la République, comme le passage de la Rade dans le plan de l'avenue de la République, est défini par une voie forte implantée à l'axe de la traversée. Le passage de la Rade dans le plan de l'avenue de la République, comme le passage de la Rade dans le plan de l'avenue de la République, est défini par une voie forte implantée à l'axe de la traversée.

L'implantation. La voie forte de la Rade traverse le site, s'aligne sur l'axe de la traversée et se prolonge vers le nord-ouest et le sud-est. Elle est définie par une voie forte implantée à l'axe de la traversée. Le passage de la Rade dans le plan de l'avenue de la République, comme le passage de la Rade dans le plan de l'avenue de la République, est défini par une voie forte implantée à l'axe de la traversée.

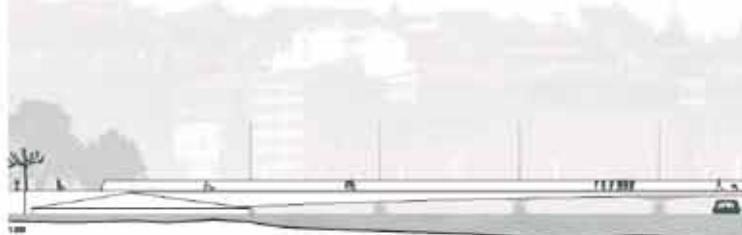
Les parcs. Les parcs sont implantés le long de la Rade et sont définis par une voie forte implantée à l'axe de la traversée. Le passage de la Rade dans le plan de l'avenue de la République, comme le passage de la Rade dans le plan de l'avenue de la République, est défini par une voie forte implantée à l'axe de la traversée.

Les passages piétons. Les passages piétons sont implantés le long de la Rade et sont définis par une voie forte implantée à l'axe de la traversée. Le passage de la Rade dans le plan de l'avenue de la République, comme le passage de la Rade dans le plan de l'avenue de la République, est défini par une voie forte implantée à l'axe de la traversée.



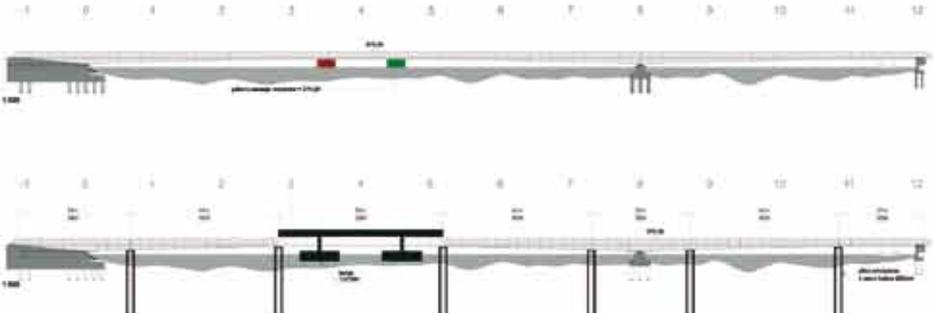
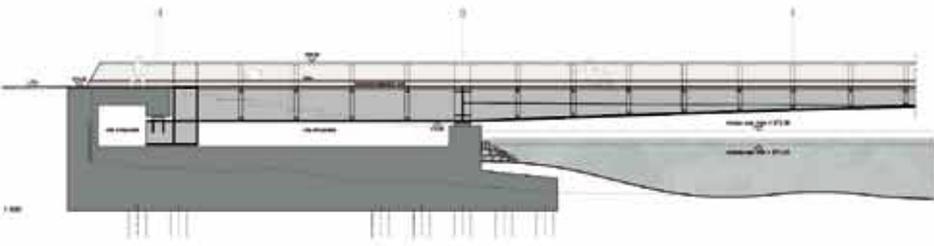
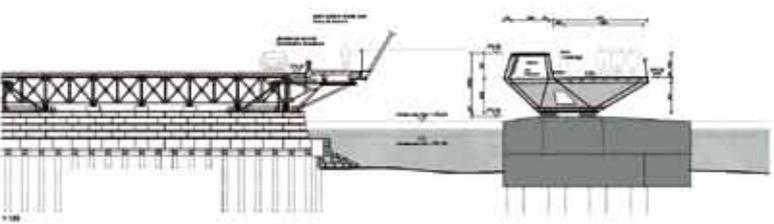
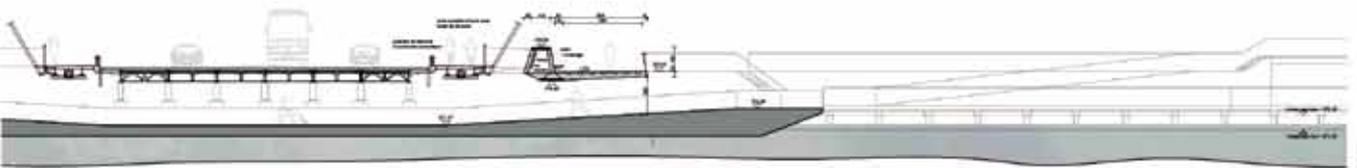
ENTRE DEUX

Concepts primés. Le concept primé est défini par une voie forte implantée à l'axe de la traversée et se prolonge vers le nord-ouest et le sud-est. Elle est définie par une voie forte implantée à l'axe de la traversée. Le passage de la Rade dans le plan de l'avenue de la République, comme le passage de la Rade dans le plan de l'avenue de la République, est défini par une voie forte implantée à l'axe de la traversée.



CONCOURS : Concours espaces publics « Traversée piétons/cyclistes de la rade »

ENTRE DEUX



La structure - La structure de conception d'un ponton individuel permettrait d'optimiser la répartition des charges et de garantir une plus grande stabilité. Elle est conçue pour être installée sur un socle en béton armé de 3,50m de hauteur. Cette structure est conçue pour être installée sur un socle en béton armé de 3,50m de hauteur. Elle est conçue pour être installée sur un socle en béton armé de 3,50m de hauteur.

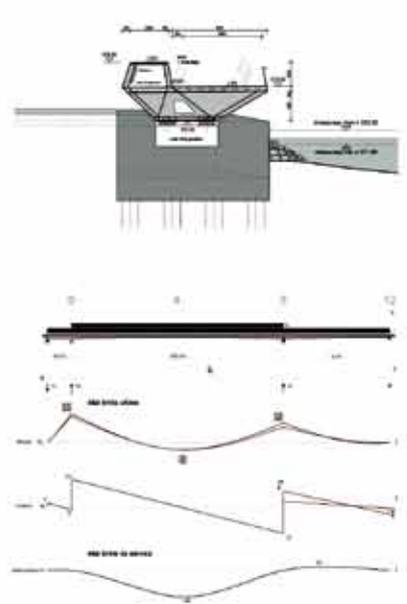
Matériaux - Le ponton est conçu pour être installé sur un socle en béton armé de 3,50m de hauteur. Il est conçu pour être installé sur un socle en béton armé de 3,50m de hauteur. Il est conçu pour être installé sur un socle en béton armé de 3,50m de hauteur.

Modulation - La structure est conçue pour être installée sur un socle en béton armé de 3,50m de hauteur. Elle est conçue pour être installée sur un socle en béton armé de 3,50m de hauteur. Elle est conçue pour être installée sur un socle en béton armé de 3,50m de hauteur.

Comportement statique - La structure est conçue pour être installée sur un socle en béton armé de 3,50m de hauteur. Elle est conçue pour être installée sur un socle en béton armé de 3,50m de hauteur. Elle est conçue pour être installée sur un socle en béton armé de 3,50m de hauteur.

Comportement dynamique - La structure est conçue pour être installée sur un socle en béton armé de 3,50m de hauteur. Elle est conçue pour être installée sur un socle en béton armé de 3,50m de hauteur. Elle est conçue pour être installée sur un socle en béton armé de 3,50m de hauteur.

Revêtement - La structure est conçue pour être installée sur un socle en béton armé de 3,50m de hauteur. Elle est conçue pour être installée sur un socle en béton armé de 3,50m de hauteur. Elle est conçue pour être installée sur un socle en béton armé de 3,50m de hauteur.



2^e rang | 2^e prix **Projet n° 45**
pierre d'alun

Bureau d'architecte

meier + associés architectes sa

38bis, rue du Môle | 1201 Genève | Suisse

Collaborateurs

Philippe Meier | Ariane Poncet | Martin Jaques | Ana Ines Pepermans | Diego Osorio Calvo

Bureau d'ingénieur

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils SA

4, avenue Auguste-Tissot | 1006 Lausanne | Suisse

Collaborateurs

Marco Simonetti | Aline Renard | Christian Camandona

Bureau d'ingénieur

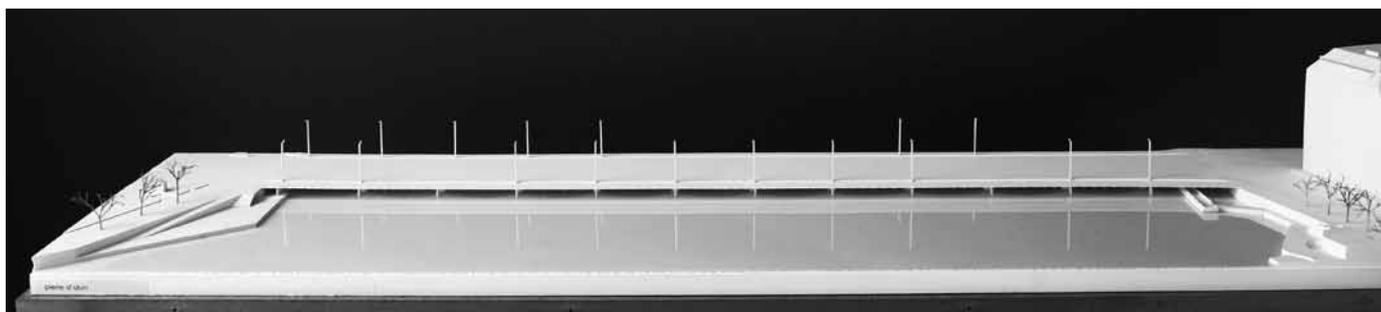
INGEGNERI PEDRAZZINI GUIDOTTI SAGL

1, via delle Scuole | 6900 Lugano | Suisse

Collaborateurs

Andrea Pedrazzini | Eugenio Pedrazzini | Roberto Guidotti | Giovanni Balmelli

Alberto Lupis | Ladislao Ricci



Un joint de lumière de 25 cm sépare la nouvelle passerelle du pont du Mont-Blanc, débarrassé de son élargissement de 1963. La structure de la passerelle, indépendante du pont, est constituée d'une poutre longitudinale de section trapézoïdale de même largeur que la piste cyclable et d'un porte-à-faux du côté de la rade, faisant office de promenade. Le nombre de piles, égal à l'existant, recherche la symbiose avec celui-ci.

La structure de la passerelle, masse monolithique en béton clair, peut être lue comme une continuité des piles minérales du pont, rappelant les supports des candélabres disparus. Le rythme des nervures du porte-à-faux est emprunté à celui des poutres transversales du pont. Le vide sous le tablier de la passerelle permet de préserver la silhouette du pont du Mont-Blanc depuis la rade. Les détails constructifs sont conçus avec rigueur et grand soin. La disposition oblique des piles permet de centrer les charges verticales de la passerelle et minimiser les efforts de flexion sur la fondation. En s'affinant vers le bas, leur forme s'adapte aux efforts engendrés par la section asymétrique du tablier. L'étendue du porte-à-faux de la passerelle offre un recouvrement maximal de ce dispositif. La disposition en estrade des tabliers piétons et cyclistes, avec balustrade côté cyclistes et banc côté piétons, ménage une bonne séparation des flux tout en offrant la vue à chacun. Le jury s'étonne toutefois de la division de la piste cyclable entre le trottoir aval existant et le nouveau pont, ce qui génère des parcours peu lisibles.

La fente lumineuse entre le pont et la passerelle est un élément architectural important. Toutefois, le jury émet des doutes sur l'efficacité du dispositif pour assurer le passage de la lumière et le rôle de joint dynamique entre les ouvrages de cet élément n'est pas véritablement révélé par la solution constructive proposée.

L'éclairage général est assuré par 12 mâts servant de luminaires et de porte-drapeaux, apposés sur la passerelle et dédoublés sur le côté aval du pont existant. La mise en scène nocturne, constituée d'un éclairage des piles du pont complété par une bande lumineuse sur la passerelle, est discrète et élégante.

La barge de la rive droite est maintenue et le passage inférieur rive gauche débouche sur un nouveau quai bas conçu en relation visuelle avec le Jet d'eau. L'étroitesse des dimensions et les points de raccords des éléments proposés ne permettent pas d'améliorer la situation actuelle du point de vue de la fluidité des parcours.

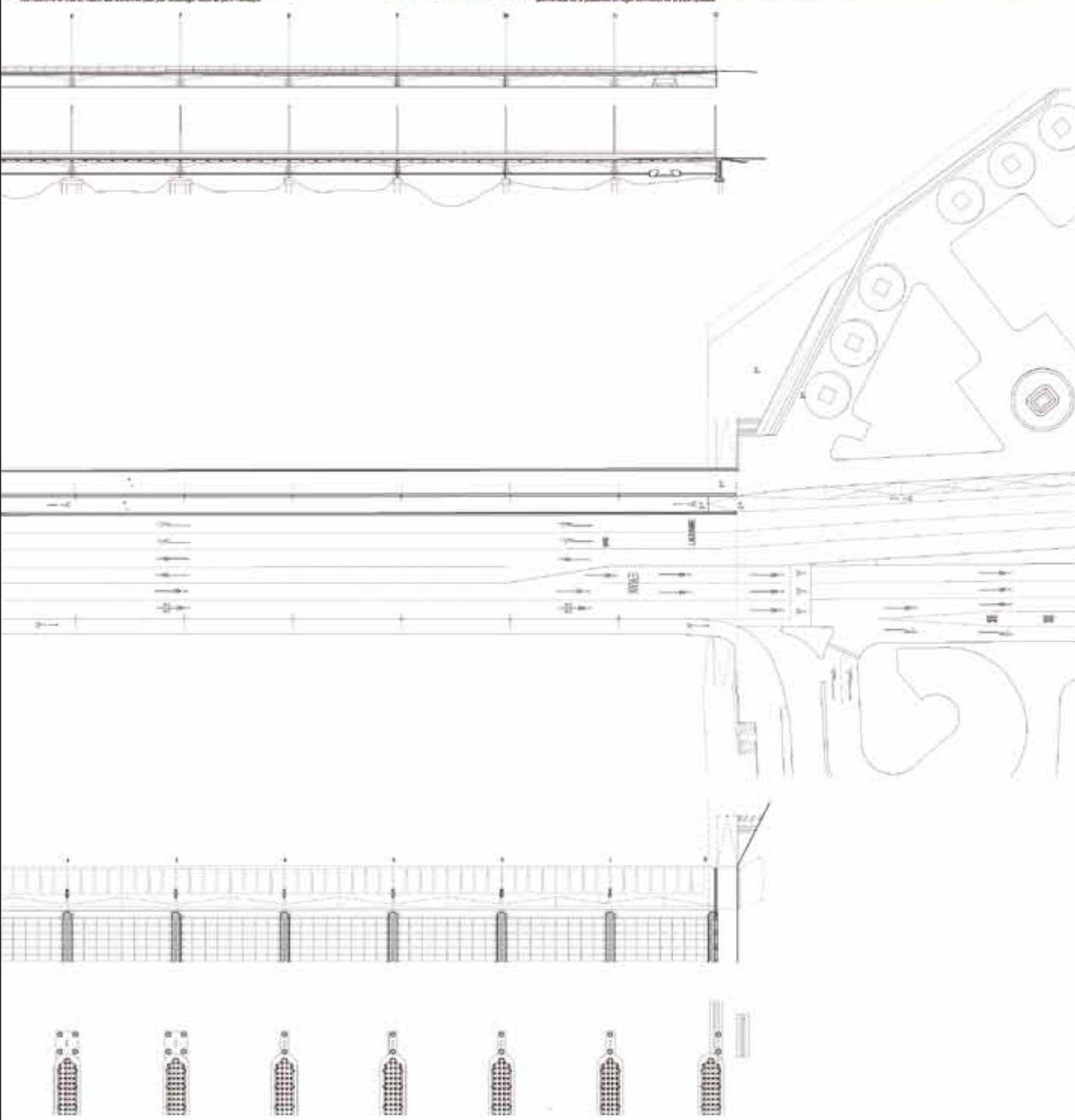
Face à la rade, la plasticité architecturale de la passerelle, tel un volume monolithique, trouve sa forme dans la synthèse entre la cohabitation des usagers, le dialogue avec le pont existant et l'expression formelle des efforts dans la structure. Par contre, les raccords avec les rives ne sont pas résolus de manière convaincante et nécessiteraient la recherche de solutions très différentes, plus franches d'un point de vue spatial, fonctionnel et constructif.

La disposition oblique et l'importance des piles orientées vers le pont du Mont-Blanc sont difficilement compréhensibles, notamment dans une vision en biais de la passerelle qui compromet la transparence et la symbiose recherchée avec l'ouvrage existant.



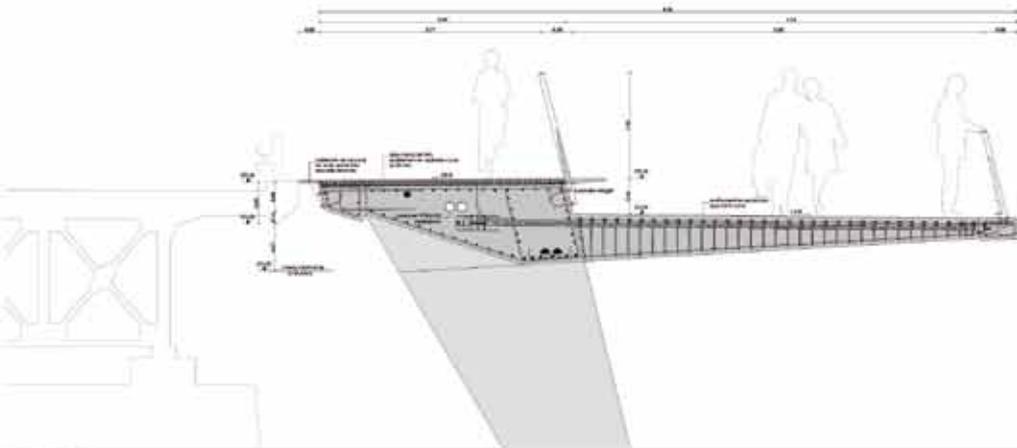
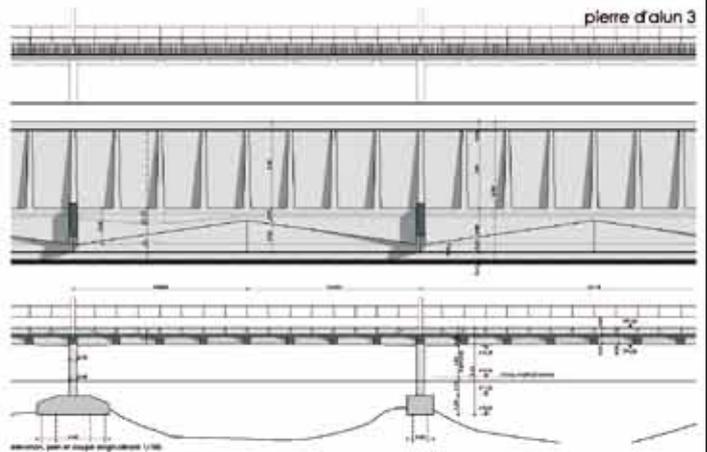
vue nocturne et vue de l'ouest de la traversée piétons cyclistes. Photo de jour transformée

vue de jour et de nuit de la passerelle piétons cyclistes de la Rade

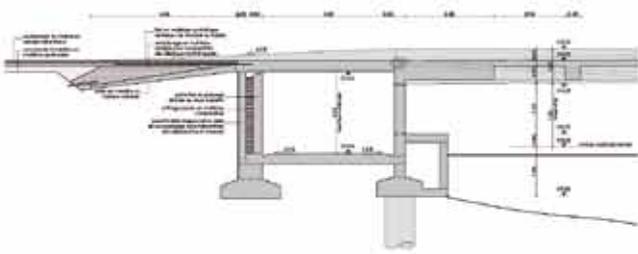




Vue du support pierre (piers) dans son état final et de la structure.



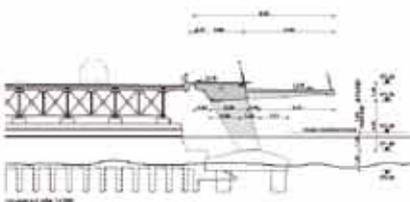
Support et pont 1/50



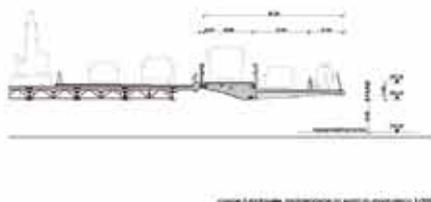
Support et pont 1/50



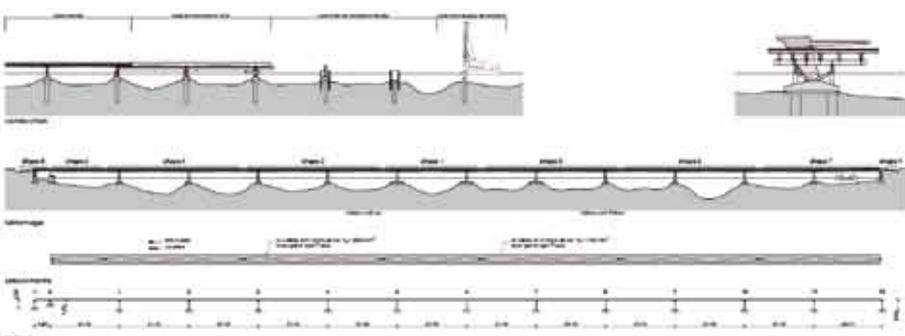
Support et pont 1/50



Support et pont 1/50



Support et pont 1/50



Structure
 La structure est conçue en béton armé en précontrainte, essentiellement caisson sur poutre. Initialement, il s'agit d'un pont à double travée par une série de piles situées à l'aval, y compris celle qui est supportée par une coque en acier. Mais, les points d'appui ont été supprimés et les piles ont été remplacées par des poutres en béton précontraint. Le pont est ainsi devenu un pont à double travée. Les poutres ont été remplacées par des poutres en béton précontraint. Le pont est ainsi devenu un pont à double travée. Les poutres ont été remplacées par des poutres en béton précontraint. Le pont est ainsi devenu un pont à double travée.

Matériaux
 Conçus dans le type de béton qui est utilisé pour la structure et pour les piles, les poutres ont été remplacées par des poutres en béton précontraint. Le pont est ainsi devenu un pont à double travée. Les poutres ont été remplacées par des poutres en béton précontraint. Le pont est ainsi devenu un pont à double travée.

Structure
 La structure est conçue en béton armé en précontrainte, essentiellement caisson sur poutre. Initialement, il s'agit d'un pont à double travée par une série de piles situées à l'aval, y compris celle qui est supportée par une coque en acier. Mais, les points d'appui ont été supprimés et les piles ont été remplacées par des poutres en béton précontraint. Le pont est ainsi devenu un pont à double travée. Les poutres ont été remplacées par des poutres en béton précontraint. Le pont est ainsi devenu un pont à double travée.

Matériaux
 Conçus dans le type de béton qui est utilisé pour la structure et pour les piles, les poutres ont été remplacées par des poutres en béton précontraint. Le pont est ainsi devenu un pont à double travée. Les poutres ont été remplacées par des poutres en béton précontraint. Le pont est ainsi devenu un pont à double travée.

Structure
 La structure est conçue en béton armé en précontrainte, essentiellement caisson sur poutre. Initialement, il s'agit d'un pont à double travée par une série de piles situées à l'aval, y compris celle qui est supportée par une coque en acier. Mais, les points d'appui ont été supprimés et les piles ont été remplacées par des poutres en béton précontraint. Le pont est ainsi devenu un pont à double travée. Les poutres ont été remplacées par des poutres en béton précontraint. Le pont est ainsi devenu un pont à double travée.

Matériaux
 Conçus dans le type de béton qui est utilisé pour la structure et pour les piles, les poutres ont été remplacées par des poutres en béton précontraint. Le pont est ainsi devenu un pont à double travée. Les poutres ont été remplacées par des poutres en béton précontraint. Le pont est ainsi devenu un pont à double travée.

3^e rang | 3^e prix

Projet n° 44

OXYMORE

Bureau d'architecte

Omar Trinca architecte EPFL

8, rue Enning | 1003 Lausanne | Suisse

Collaborateurs

Omar Trinca | Guillaume Vallotton

Bureau d'ingénieur civil

Giacomini & Jolliet ingénieurs SA

23, chemin de Burquenet | 1095 Lutry | Suisse

Collaborateurs

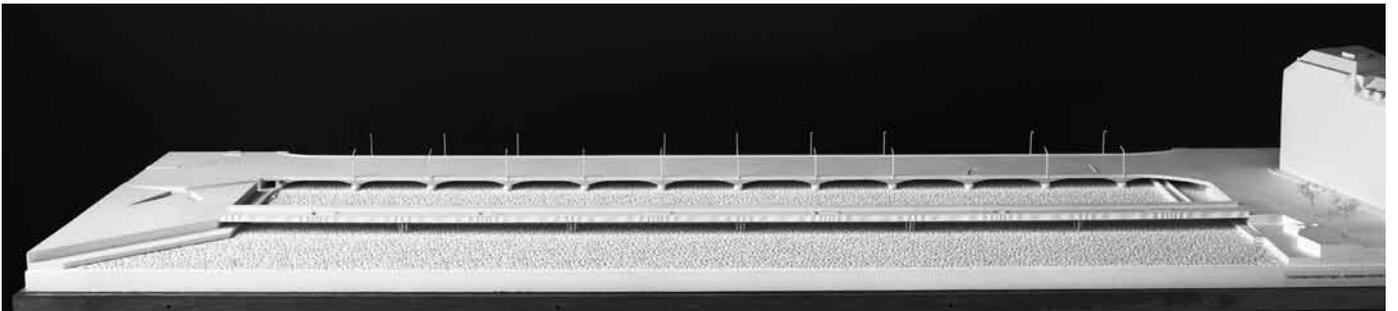
Josselin Palaz | Raphael Dauphin | Goran Mitrovic | Mirco Verilli | Tiago De Sa

Roland Beyloune | Bruno Giacomini

Eclairagiste

AEBISCHER & BOVIGNY

30, rue Saint-Roch | 1004 Lausanne | Suisse



Oxymore: « un assemblage de mots apparemment contradictoires ».

Le jury salue ce parti, qui propose une passerelle affranchie et très différente du pont du Mont-Blanc. Cette dissociation constitue sa force et son intérêt. La proposition recherche le dialogue en évitant tout mimétisme avec la structure et l'image du pont du Mont-Blanc. Les auteurs laissent clairement au pont du Mont-Blanc sa noblesse et sa présence, et vont jusqu'à proposer de lui restituer sa silhouette en supprimant les deux porte-à-faux soutenant les trottoirs actuels. Le jury apprécie cette proposition.

La structure porteuse de la nouvelle passerelle est disposée en-dessus du plancher, ce qui facilite le passage des bateaux et la vision de la silhouette du pont du Mont Blanc. Les sommiers longitudinaux sont formés de profilés métalliques composés-soudés. Les âmes sont ondulées avec une longueur d'onde variable afin d'optimiser la résistance au voilement dans la zone des appuis où l'effort tranchant est maximal et d'augmenter la stabilité contre le déversement à mi-travée. Ce choix est élégant du point de vue statique et permet de rendre superflus les raidisseurs. La structure porteuse devient ainsi très raffinée et simple. Dans ce contexte, la mise en place d'un écran sous forme de moucharabieh (représenté dans les images de synthèse, mais pas dans les plans de la structure et dans la maquette) est peu compréhensible et semble inadéquate au jury.

Les piles sont formées par un ensemble de colonnes métalliques minces. Ce choix est pertinent car les forces horizontales et les actions accidentelles exercées par les bateaux peuvent être facilement reprises grâce à la redondance du système et à l'effet stabilisant des éléments inclinés. La transparence de ce système est avantageuse pour ce qui concerne la visibilité de la silhouette de l'ancien pont. Les portées de la nouvelle passerelle sont doubles par rapport à celles de l'ancien pont. Ce choix, probablement dicté par la volonté d'aligner les piles et faciliter le passage des bateaux, rend les travées de bord un peu disproportionnées et l'accrochage aux culées plus difficile.

Cycles et piétons sont installés sur le nouvel ouvrage. Rive droite, la connexion est trop éloignée du passage piéton et la configuration de l'espace proposé génère les conflits entre cycles et piétons. La prolongation du passage existant sous le nouveau pont n'est pas une solution très heureuse. Rive gauche, l'aménagement dans le Jardin Anglais est défavorable à la gestion des cyclistes qui entrent en conflit avec les débouchés des trois rampes de sortie du passage sous le pont.

Le jury regrette ainsi les modifications apportées sur les berges. En effet, la simplicité suggérée pour la réalisation de la passerelle s'accorde mal avec le remodelage très important des accrochages sur les quais, qui ne résolvent d'ailleurs pas les questions de mobilité de manière satisfaisante. Les aménagements proposés ne sont pas convaincants, en particulier la jonction entre la passerelle et le trafic sur la rive droite et la rampe à multiples orientations sur la rive gauche.

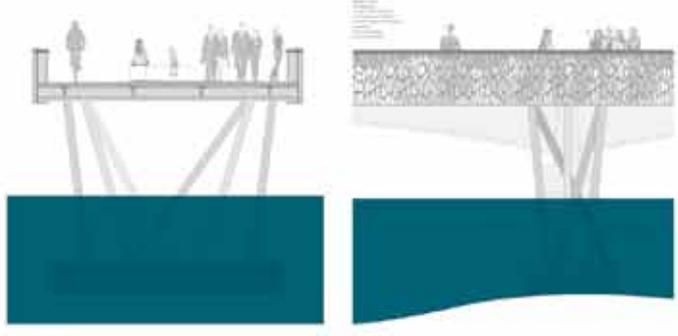
Finalement l'apparente légèreté structurelle de l'ensemble est affaiblie par la redondance des matériaux, par exemple la mise en place de l'habillage en tôle perforée devant l'âme ondulante des poutres latérales, qui dessert la logique du projet.



Plan de situation 1/1 000



Site
 Situé au cœur d'un quartier d'affaires en plein essor, le projet s'inscrit dans le cadre de l'axe de circulation piétonne et cyclable de la Rade. L'objectif est de créer un espace public de qualité, qui favorise le dialogue entre les différents acteurs du territoire et qui contribue à l'attractivité de la zone. Le projet s'inscrit dans une démarche de développement durable et vise à améliorer la qualité de vie des habitants de la zone.



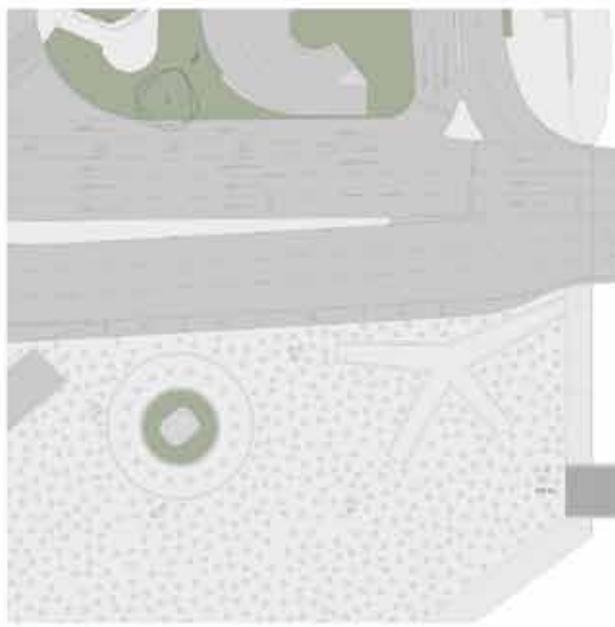
coupe 3/100

coupe 4/100



plan 1/100

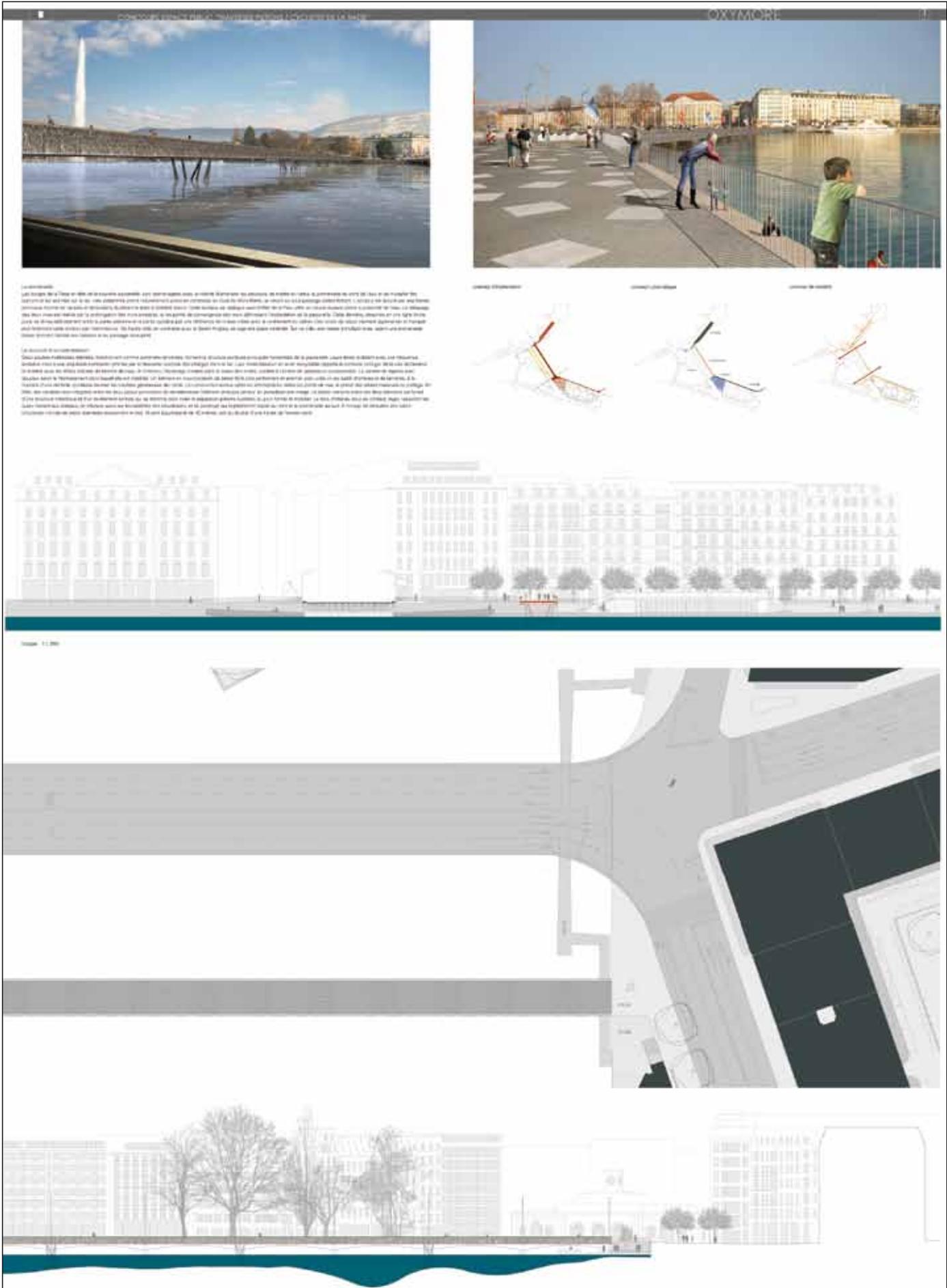
Concept architectural
 Le projet s'inscrit dans une démarche de développement durable et vise à améliorer la qualité de vie des habitants de la zone. Le projet s'inscrit dans une démarche de développement durable et vise à améliorer la qualité de vie des habitants de la zone.



Plan de situation 1/1 000



élévation 1/100



OXYMORE

Contexte général

Le projet s'inscrit dans le cadre d'un concours de maîtrise d'œuvre lancé par la RATP. L'objectif est de concevoir une traversée piétons/cyclistes de la Rade de Paris, reliant la Seine à la Seine-Saint-Denis. Le projet est soumis à un cahier des charges très précis, définissant les objectifs, les contraintes et les livrables attendus.

Objectifs de l'étude

Le projet a pour objectif de concevoir une traversée piétons/cyclistes de la Rade de Paris, reliant la Seine à la Seine-Saint-Denis. L'objectif est de concevoir une traversée piétons/cyclistes de la Rade de Paris, reliant la Seine à la Seine-Saint-Denis.

Principales caractéristiques

- 1. Longueur : 1,2 km
- 2. Largeur : 20 m
- 3. Hauteur : 10 m
- 4. Matériau : Acier
- 5. Type de structure : Treillis
- 6. Type de fondation : Pilon

Plan de montage

Le plan de montage illustre la structure globale de la traversée, montrant les piliers, les poutres et les éléments de montage. Les légendes indiquent les différents types de piliers et de poutres utilisés.

Étapes de montage

Les étapes de montage sont illustrées par une série de schémas montrant la progression de la construction, de la pose des piliers à la mise en place des poutres et des éléments de montage.

Planification et appui de fondation

La planification et l'appui de fondation sont détaillés dans ce section, montrant les fondations des piliers et les appuis des poutres. Les schémas illustrent les différents types de fondations et d'appuis utilisés.

Section de montage

Les sections de montage illustrent les détails de la structure, montrant les poutres, les piliers et les éléments de montage. Les légendes indiquent les différents types de poutres et de piliers utilisés.

Section de montage

Les sections de montage illustrent les détails de la structure, montrant les poutres, les piliers et les éléments de montage. Les légendes indiquent les différents types de poutres et de piliers utilisés.

4^e rang | 4^e prix **Projet n° 30**
ASTM786A

Bureau d'ingénieur

Thomas Jundt ingénieurs civils sa

27, rue de la Fontenette | 1227 Carouge | Suisse

Bureau d'architecte

dl-a, designlab-architecture s.a.

7, rue du Tunnel | 1227 Carouge | Suisse

Collaborateur

Patrick Devanthéry

Bureau d'ingénieur

Philippe Annen ingénieur civil

2, rue des Peupliers | 1205 Genève | Suisse



Le nouveau franchissement propose une passerelle à l'usage exclusif des piétons en forme d'arc convexe orienté vers la rade. Les deux extrémités s'appuient près des culées du pont existant. Sa section asymétrique offre aux piétons un siège continu orienté sur le lac, à l'écart du bruit de la route. Le trottoir amont du pont du Mont-Blanc est alors dédié exclusivement aux cyclistes, ce qui assure la fluidité des parcours et le confort de chacun. La passerelle flottante est conservée sur la rive droite, alors que la rive gauche est retravaillée pour assurer l'accès à la promenade des berges.

Le système statique est caractérisé par une poutre continue sur douze travées égales de 22.10 m. Le tablier est réalisé par une dalle orthotrope et un caisson métallique encastré dans les culées pour former un ouvrage intégral. Les piles métalliques dédoublées et disposées en V dans le sens longitudinal de l'ouvrage créent un effet cadre, réduisent la portée et, combinées avec la disposition en sommier inversé du tablier, permettent un grand élanement de la poutre continue. Ce dispositif confère ainsi une grande transparence et une belle élégance à l'ouvrage. La forme d'arc convexe en plan se combine astucieusement avec la section asymétrique et permet de contrebalancer efficacement les efforts de torsion agissant dans le tablier.

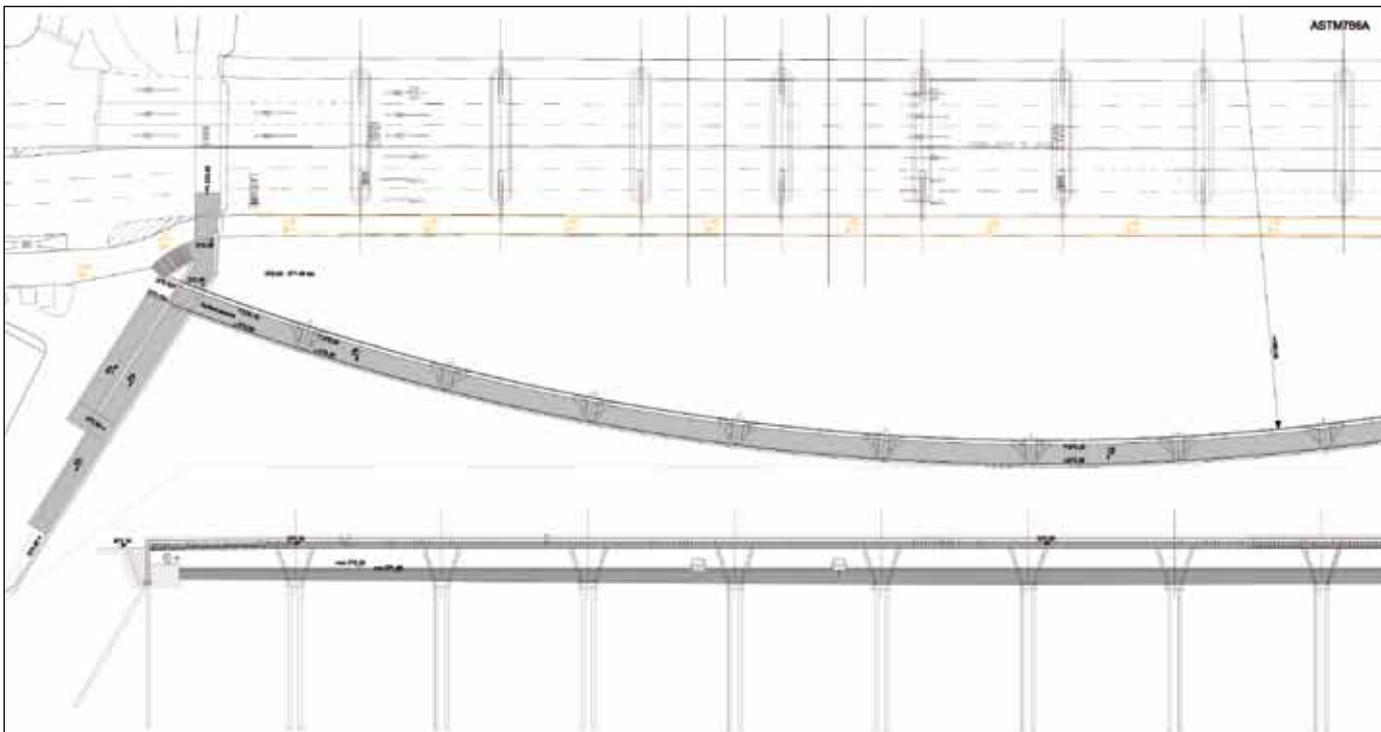
Ce geste élégant rappelle les ouvrages avancés, lignes de pieux, digues de protection, ultimes remparts pour la ville des ouvrages qui ont précédé la construction des jetées des Bains des Pâquis et du Jet d'eau.

Cette liaison, à première vue paradoxale pour assurer une promenade continue des deux quais, trouve son sens dans le postulat suivant: les différents usagers sont rapprochés là où l'on choisit son mode de franchissement selon que l'on soit piéton ou cycliste venant des carrefours où se situent les différentes traversées des voies carrossables, puis lorsque l'on quitte les rives, on s'éloigne pour contempler le panorama tout entier, non seulement vers la rade, mais en se retournant, vers la silhouette de la Vieille Ville, du Rhône et de ses abords. Ce nouveau point de vue révèle l'ambiguïté de ce parti, qui d'un côté prend ses distances pour établir un rapport clair avec le pont du Mont-Blanc, mais de l'autre ne remet pas en question l'ajout bancal de l'élargissement des années soixante. La faible largeur du nouveau pont, réduite encore par les gens assis, en pèjore son confort d'utilisation.

Si le travail soigné et convaincant de la structure, notamment du rapport des piles dédoublées avec son tablier, est à relever, le traitement des raccords aux rives reste confus et étriqué, en rapport à l'importance des croisements des flux piétonniers, cyclistes et automobiles que ces nœuds requièrent.

Enfin, le jury s'interroge sur le choix des aciers inoxydables pour la réalisation du tablier et des piles métalliques, qui influence le coût de l'ouvrage, sans toutefois convaincre totalement.

ASTM/75A



Une traversée adaptée pour la Rade

La nouvelle passerelle pour la Rade s'inscrit dans un programme de réaménagement de cette partie de la ville suédoise, au travers d'un plan directeur de la ville de Stockholm, de part et d'autre de la mer Baltique, de la cathédrale et du front des immeubles caractéristiques de la Rade. Elle constitue un axe de liaison entre deux zones denses de part et d'autre de la Rade, tout en favorisant un cadre de vie agréable.

Pour sa forme simple, elle s'intègre au mouvement naturel de la déambulation de passage de cette place, après des rues étroites et sinueuses.

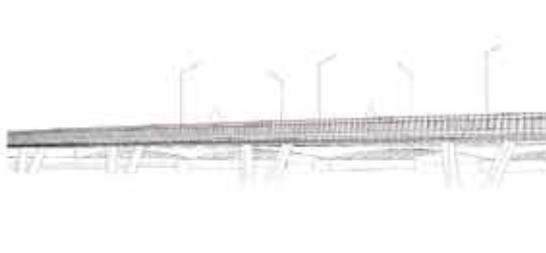
La passerelle est conçue pour répondre à tous les besoins de la traversée, avec une largeur de 12 mètres, une surface de 1200 mètres carrés et une longueur de 100 mètres.

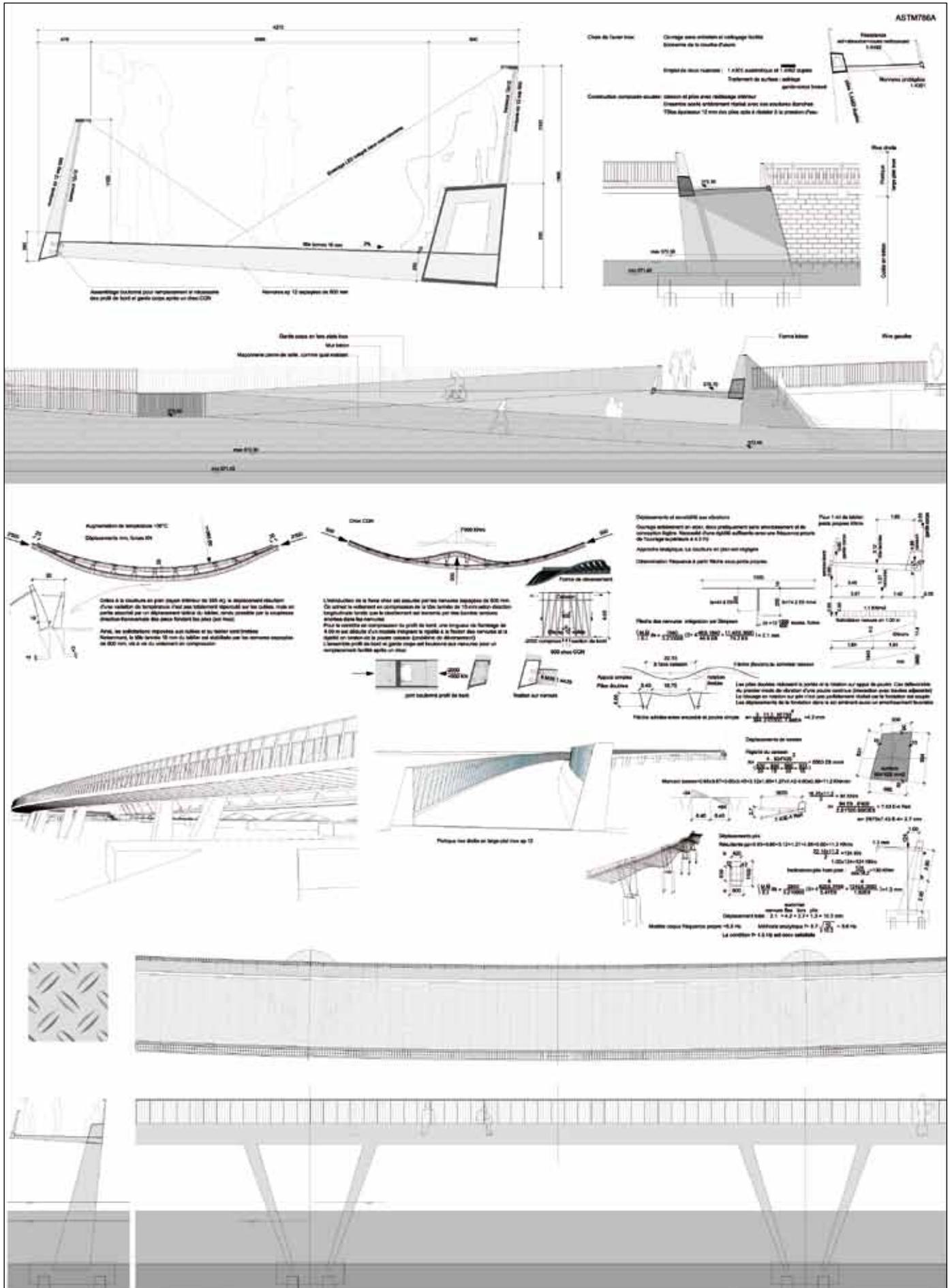


On lui a voulu un style, inspiré du style du pont de Stockholm. La passerelle s'inscrit dans le paysage urbain de la Rade.



La passerelle présente une particularité à l'approche du pont et s'élève sur un espace public. Les colonnes s'insèrent sur le tablier.





5^e rang | 5^e prix

Projet n° 25

SARABANDE

Bureau d'ingénieur

ZPF Ingenieure AG

1, Kohlenberggasse | 4051 Bâle | Suisse

Collaborateurs

Nico Ros | Susanne Peterson

Bureau d'architecte

FHV Fruehauf Henry & Viladoms Sàrl

9, rue Pichard | 1003 Lausanne | Suisse

Collaborateurs

Claudius Fruehauf | Guillaume Henry | Carlos Viladoms



Le projet Sarabande propose une intervention qui vise à souligner la configuration de la rade, en s'inscrivant dans la ligne continue, définie, d'une rive à l'autre, par les quais et le pont du Mont-Blanc. Pour atteindre cet objectif, la traversée du lac est conçue comme un élargissement du pont existant. L'ouvrage qui lui est accolé masque le pont historique en lui ajoutant une nouvelle façade. L'esthétique de cet ouvrage répond à un certain maniérisme formel qui conditionne le choix de la structure.

La nouvelle passerelle remplace le porte-à-faux amont. Les piles existantes sont allongées afin de soutenir la nouvelle passerelle et le rythme de l'ancienne structure est confirmé. Le nouvel ouvrage, avec son ondulation en façade obtenue par un tympan à inclinaison variable, renforce la silhouette de l'ancien pont avec ses arches caractéristiques. La matérialité du béton moulé, conjuguée à la géométrie des surfaces, semble toutefois peu adaptée aux qualités du site et risque de souffrir des atteintes extérieures.

Le fonctionnement statique est celui d'un ensemble de poutres en porte-à-faux assemblées à mi-travée. Si les sommiers longitudinaux avec leur forme arquée sont statiquement efficaces et élégants, les entretoises et la dalle de roulement sont un peu maniérées et peu convaincantes du point de vue statique. Les entretoises arquées dans le sens transversal rendent nécessaire la disposition d'appuis compliqués afin de reprendre la poussée qui en résulte. La dalle de roulement est, par contre, renforcée par des nervures courbes dont la forme est difficilement compréhensible. Le choix d'une réalisation par assemblage d'éléments préfabriqués de grandes dimensions acheminés sur le lac est logiquement intéressant.

Les raccords de l'ouvrage aux deux rives se situent pratiquement aux emplacements actuels, tout en améliorant un peu la situation par un aménagement simple et soigné. Rive droite, la connexion au carrefour n'est pas résolue pour les vélos. Rive gauche, les flux sont clairement dirigés et une rampe confortable améliore le passage sous le pont du Mont-Blanc. Le concept adopté génère toutefois une largeur importante à l'accrochage de chaque quai, ce qui alourdit considérablement l'aspect de l'ensemble. Sur le tablier, la volonté de simplicité de l'aménagement va néanmoins à l'encontre du souhait d'une séparation physique des flux cycles et piétons.

SARABANDE

DE MARIE-REINE JOYEUX
ET LAURENCE BOUQUIN



SYNTHÈSE DE SARABANDE

Le projet de traversée piétons/cyclistes de la Rade de Sarabande a été initié par la commune de Sarabande et le département de la Haute-Savoie. Il s'agit d'un projet de traversée piétons/cyclistes de la Rade de Sarabande, un projet de traversée piétons/cyclistes de la Rade de Sarabande, un projet de traversée piétons/cyclistes de la Rade de Sarabande.

Le projet de traversée piétons/cyclistes de la Rade de Sarabande a été initié par la commune de Sarabande et le département de la Haute-Savoie. Il s'agit d'un projet de traversée piétons/cyclistes de la Rade de Sarabande, un projet de traversée piétons/cyclistes de la Rade de Sarabande, un projet de traversée piétons/cyclistes de la Rade de Sarabande.

Le projet de traversée piétons/cyclistes de la Rade de Sarabande a été initié par la commune de Sarabande et le département de la Haute-Savoie. Il s'agit d'un projet de traversée piétons/cyclistes de la Rade de Sarabande, un projet de traversée piétons/cyclistes de la Rade de Sarabande, un projet de traversée piétons/cyclistes de la Rade de Sarabande.



0-100-1



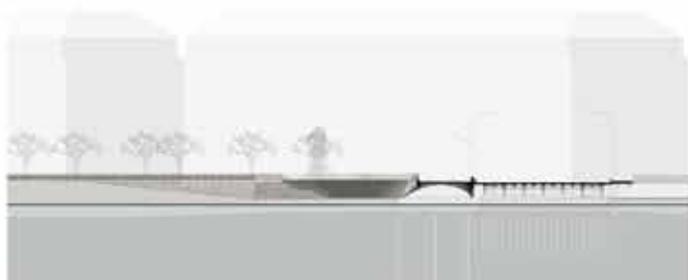
0-100-2



0-100-3

SARABANDE
TRAVERSÉE PIÉTONS - CYCLISTES
Boulevard de la Rade

120



0200 - BOUTEILLON / 100
119 - P

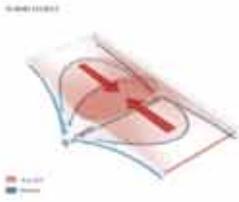


SARABANDE

TRAVERSÉE PIÉTONS/CYCLISTES DE LA RADE

SYNOPSIS ET SYSTEME PROPOSÉ

La traversée de pied et à vélo de la Rade de Stockholm est un projet complexe qui implique de nombreux acteurs et intervenants. Le projet Sarabande propose une solution innovante et durable pour traverser la Rade de Stockholm à pied et à vélo. Le projet Sarabande propose une solution innovante et durable pour traverser la Rade de Stockholm à pied et à vélo. Le projet Sarabande propose une solution innovante et durable pour traverser la Rade de Stockholm à pied et à vélo.



PROFIL EN FAÇADE - 1/20



PROFIL EN FAÇADE - 1/20



PROFIL EN FAÇADE - 1/20

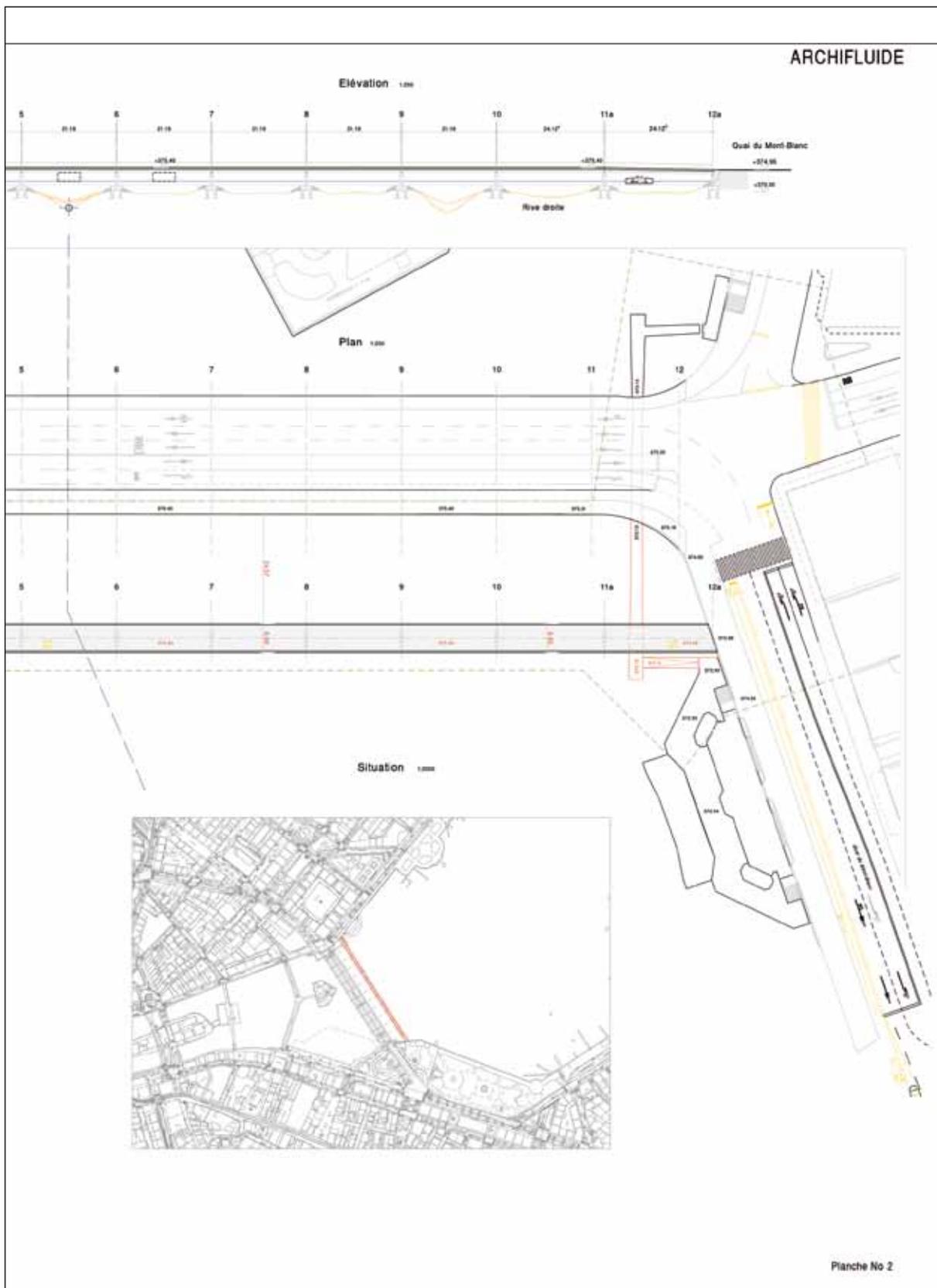


PROFIL EN FAÇADE - 1/20

Le projet Sarabande propose une solution innovante et durable pour traverser la Rade de Stockholm à pied et à vélo. Le projet Sarabande propose une solution innovante et durable pour traverser la Rade de Stockholm à pied et à vélo. Le projet Sarabande propose une solution innovante et durable pour traverser la Rade de Stockholm à pied et à vélo.



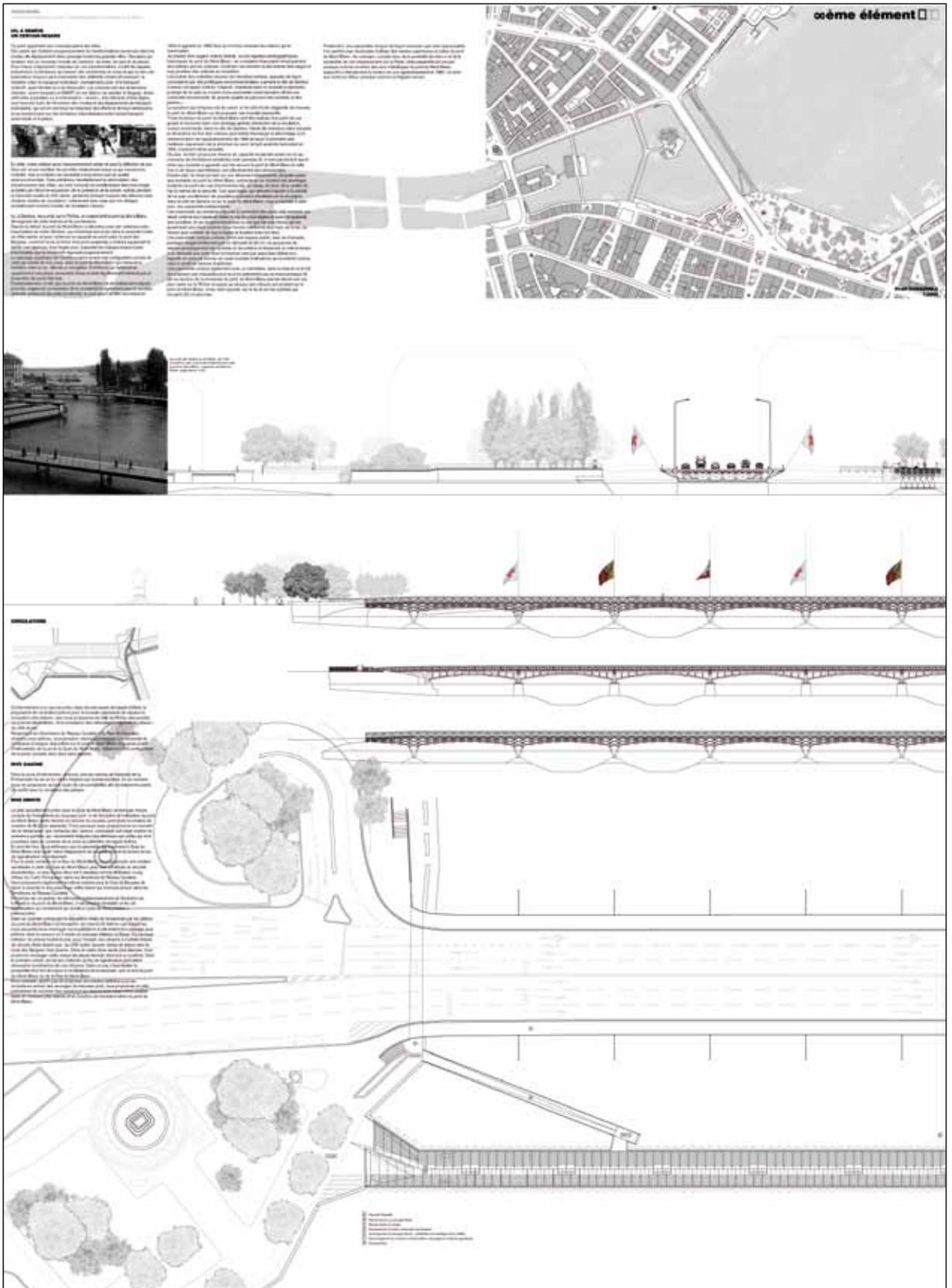
PROJETS NON PRIMÉS

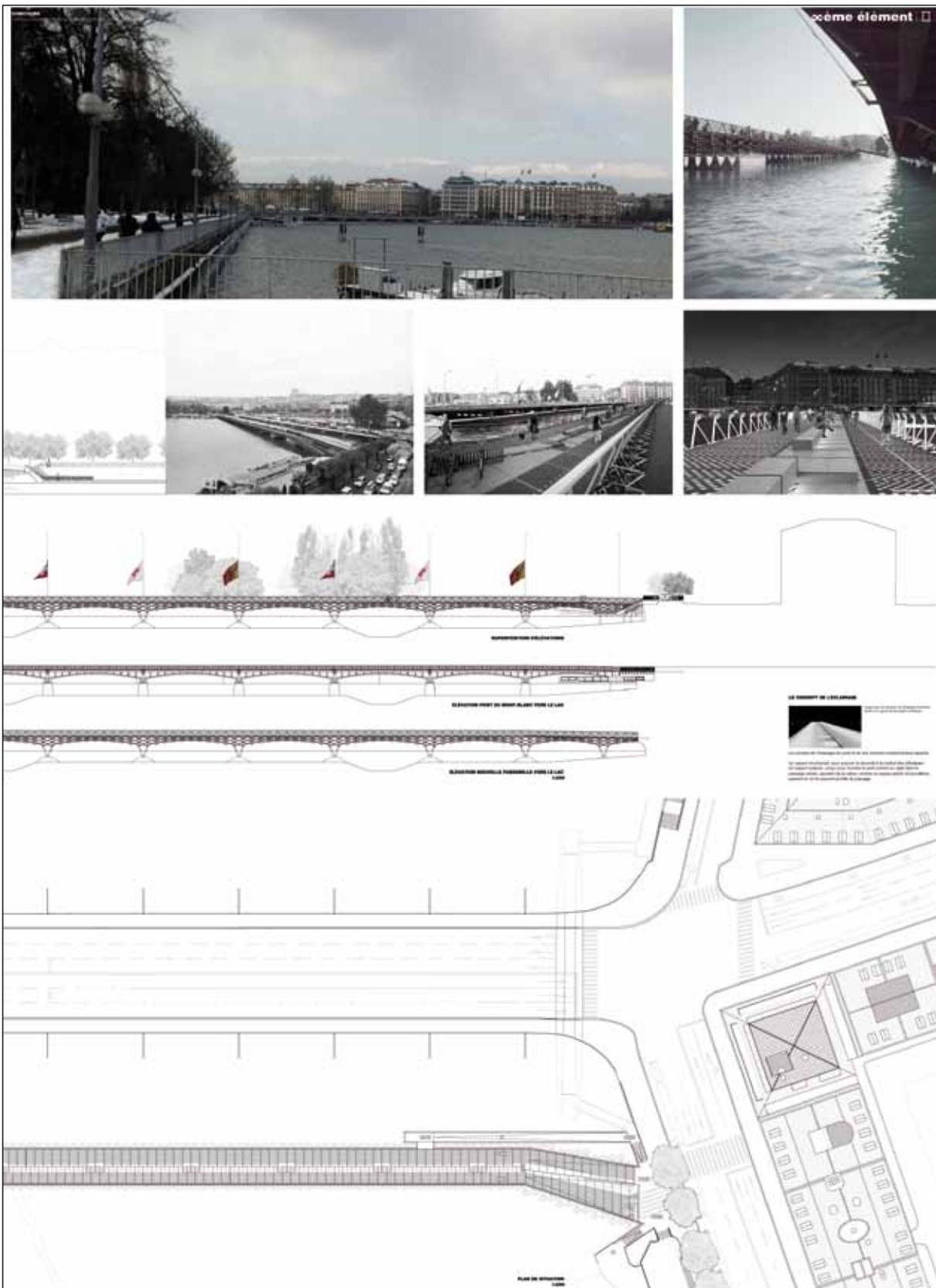


Projet n° 2
8ème élément

Bureau d'architecte
TELMO PISSARRA DE ABREU DA CRUZ
Lisbone | Portugal

Bureau d'ingénieur
KN Engenharia, Lda
Braga | Portugal

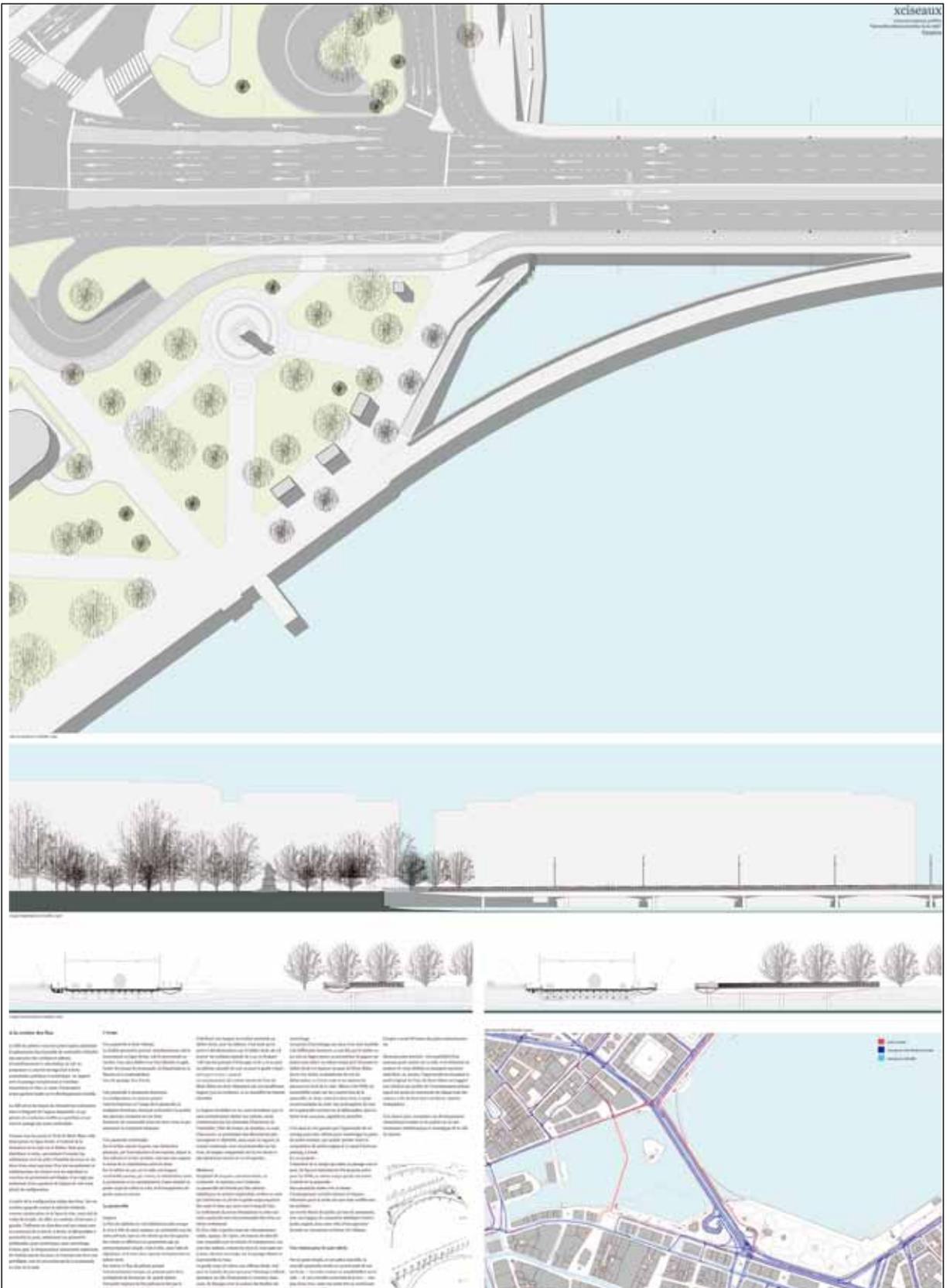




Projet n° 3
xciseaux

Bureau d'architecte
[A] Aínda Arquitectura, Lda
Porto | Portugal

Bureau d'ingénieur
ADÃO DA FONSECA
Porto | Portugal

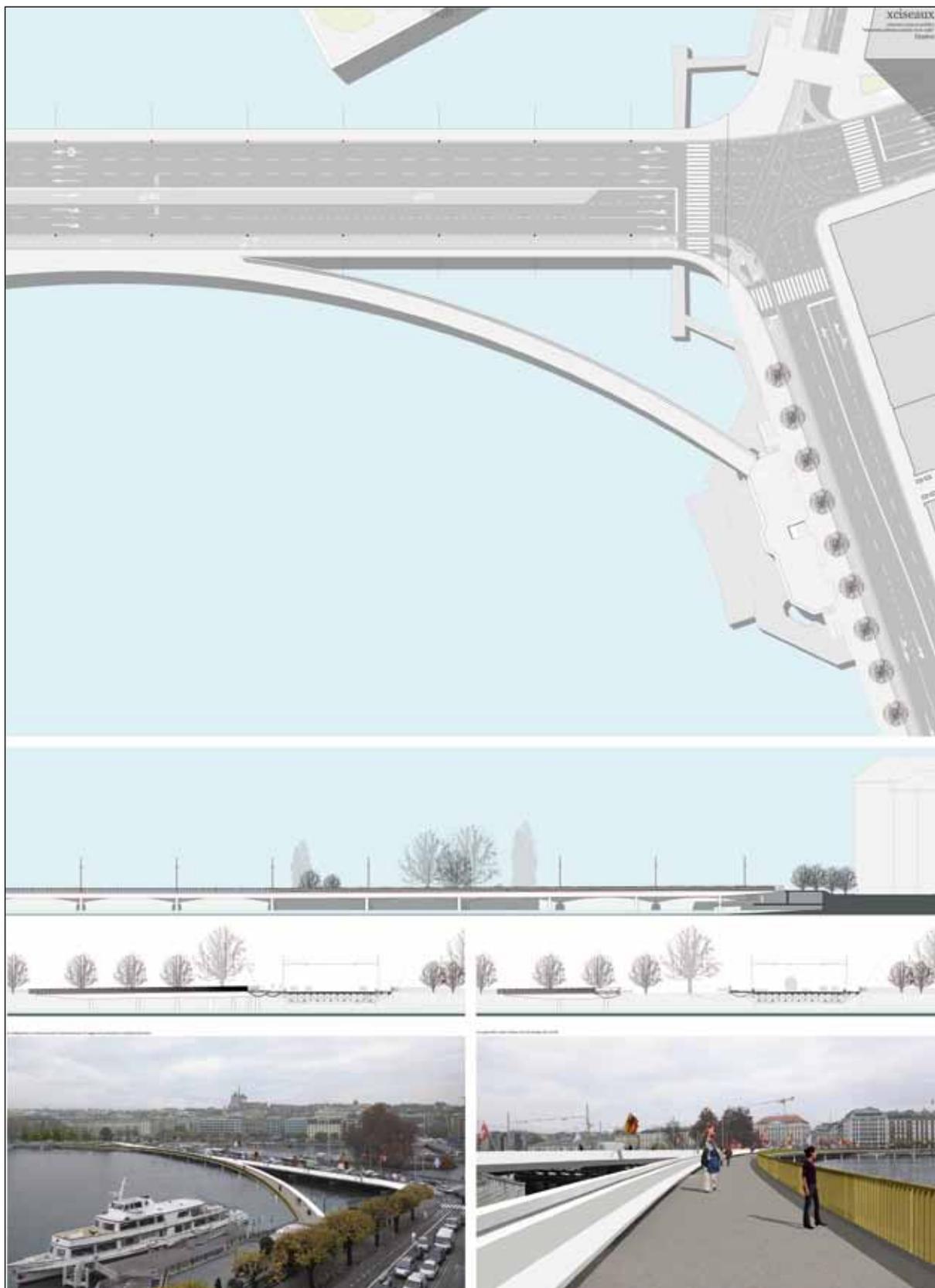


Bureau d'architecte

Gng.apb – arquitectura e planeamento, lda
Porto | Portugal

Eclairagiste

OHM-E
Porto | Portugal



Projet n° 4
172 SO 228 N

Bureau d'architecte
CJ ARCHITECTES Sàrl
Meyrin | Suisse

Bureau d'ingénieur
T/E/S/S atelier d'ingénierie
Paris | France





Projet n° 5
270157191267

Bureau d'ingénieur
**OVE ARUP & PARTNERS
INTERNATIONAL LIMITED**
Londres | Royaume Uni

Bureau d'architecte
Knight Architects
Bucks | Royaume Uni

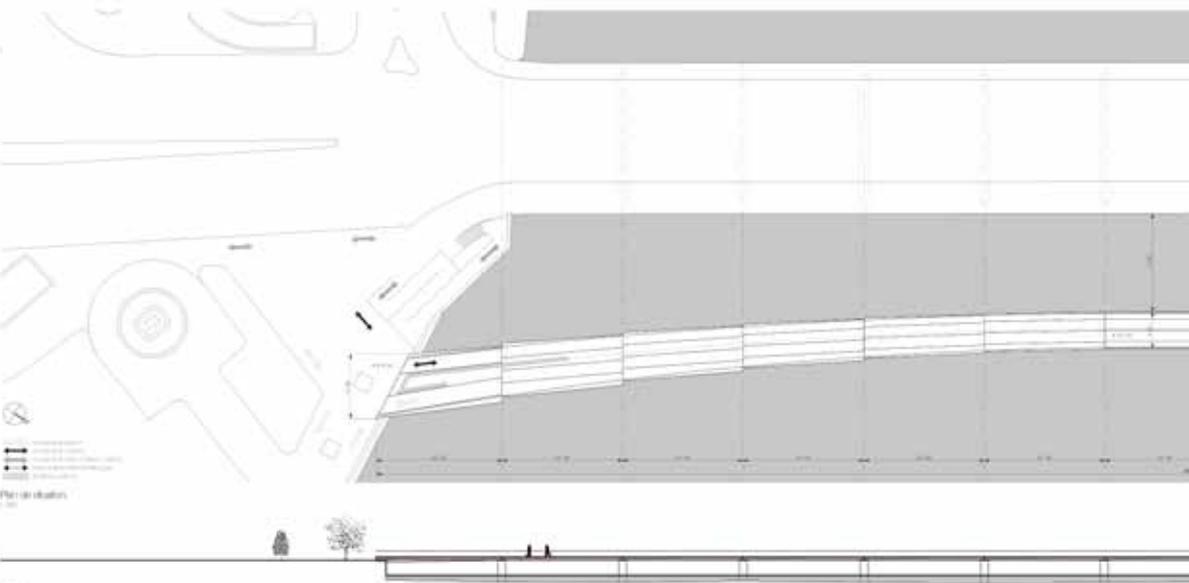
Concours espaces publics
+ Traversée piétons/cyclistes de la rade




Le projet propose une nouvelle traversée de la rade de Stockholm, à l'ouest de la ville, qui relie le centre-ville à la zone industrielle de Södra Djurgården. Cette nouvelle traversée sera construite sur un pont à poutres métalliques, qui sera complété par un ponton en bois et un ponton en béton. Le ponton en bois sera construit sur des pilotis en acier, et le ponton en béton sera construit sur des pilotis en acier. Le ponton en bois sera construit sur des pilotis en acier, et le ponton en béton sera construit sur des pilotis en acier.

Le ponton en bois sera construit sur des pilotis en acier, et le ponton en béton sera construit sur des pilotis en acier. Le ponton en bois sera construit sur des pilotis en acier, et le ponton en béton sera construit sur des pilotis en acier. Le ponton en bois sera construit sur des pilotis en acier, et le ponton en béton sera construit sur des pilotis en acier.

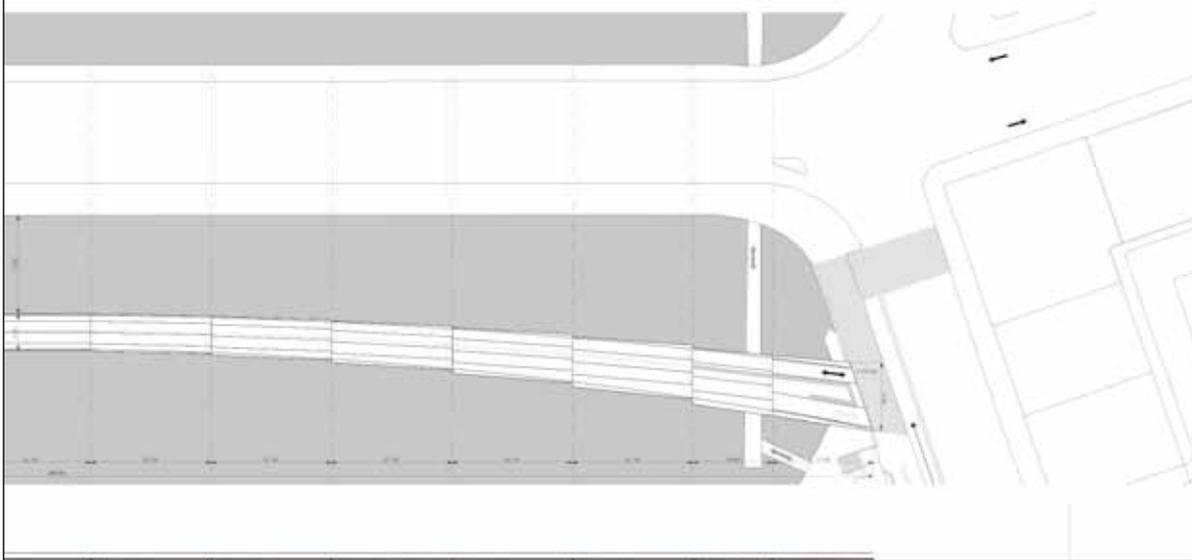
Le ponton en bois sera construit sur des pilotis en acier, et le ponton en béton sera construit sur des pilotis en acier. Le ponton en bois sera construit sur des pilotis en acier, et le ponton en béton sera construit sur des pilotis en acier. Le ponton en bois sera construit sur des pilotis en acier, et le ponton en béton sera construit sur des pilotis en acier.



Plan de situation



Plan de situation



Projet n° 6
UNE ÎLE, UN CYGNE

Bureau d'architecte
LACROIX | CHESSEX SA
 Acacias | Suisse

Bureau d'ingénieur
PERRETTEN & MILLERET SA
 Carouge | Suisse

Concours espaces publics "Traversée piétons/cyclistes de la rade" UNE ÎLE, UN CYGNE



PHOTO DE ARCHITECTURE | L. LUTER

Le projet d'une traversée à la Rade de Genève

Le projet d'une traversée à la Rade de Genève est un projet d'urbanisme et de transport qui vise à améliorer les déplacements piétons et cyclistes entre la ville de Genève et la France. Le projet est basé sur l'idée d'une île artificielle qui servirait de plateforme pour une traversée piétonne et cyclable. Le projet est soutenu par les autorités locales et nationales, et est en phase de planification.



Plan de la Rade de Genève - Traversée piétons/cyclistes

Le projet d'une traversée à la Rade de Genève

Le projet d'une traversée à la Rade de Genève est un projet d'urbanisme et de transport qui vise à améliorer les déplacements piétons et cyclistes entre la ville de Genève et la France. Le projet est basé sur l'idée d'une île artificielle qui servirait de plateforme pour une traversée piétonne et cyclable. Le projet est soutenu par les autorités locales et nationales, et est en phase de planification.



Plan de la Rade de Genève - Traversée piétons/cyclistes

Le projet d'une traversée à la Rade de Genève

Le projet d'une traversée à la Rade de Genève est un projet d'urbanisme et de transport qui vise à améliorer les déplacements piétons et cyclistes entre la ville de Genève et la France. Le projet est basé sur l'idée d'une île artificielle qui servirait de plateforme pour une traversée piétonne et cyclable. Le projet est soutenu par les autorités locales et nationales, et est en phase de planification.



Plan de la Rade de Genève - Traversée piétons/cyclistes



Perspective de la Rade de Genève - Traversée piétons/cyclistes

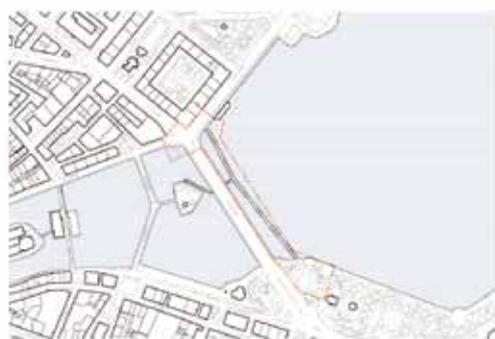


Coupe transversale de la Rade de Genève - Traversée piétons/cyclistes

PHOTO ARCHITECTURE | L. LUTER

Concours espaces publics "Traversée piétons/cyclistes de la rade"

UNE ÎLE, UN CYGNE



SYMBOLIQUE DE LA RADE - 1/1000

1. L'axe de la rade

La traversée piétons/cyclistes est conçue comme un pont sur l'axe de la rade, au-dessus de la circulation automobile existante. Elle est conçue comme un pont sur l'axe de la rade, au-dessus de la circulation automobile existante. Elle est conçue comme un pont sur l'axe de la rade, au-dessus de la circulation automobile existante.

La zone d'intervention est une zone d'intervention... Elle est conçue comme un pont sur l'axe de la rade, au-dessus de la circulation automobile existante. Elle est conçue comme un pont sur l'axe de la rade, au-dessus de la circulation automobile existante.

2. Les pontons existants

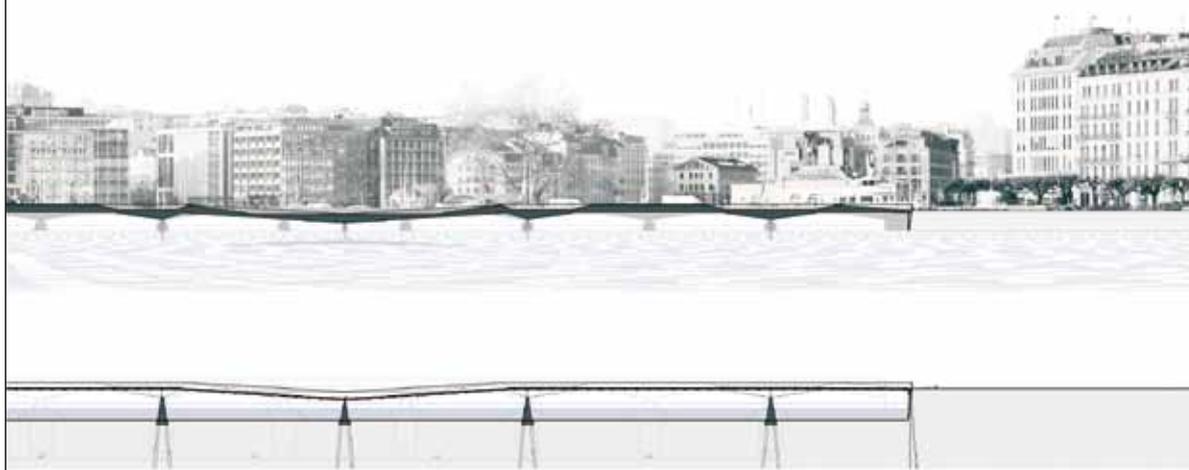
Le ponton existant est un ponton existant... Elle est conçue comme un pont sur l'axe de la rade, au-dessus de la circulation automobile existante. Elle est conçue comme un pont sur l'axe de la rade, au-dessus de la circulation automobile existante.

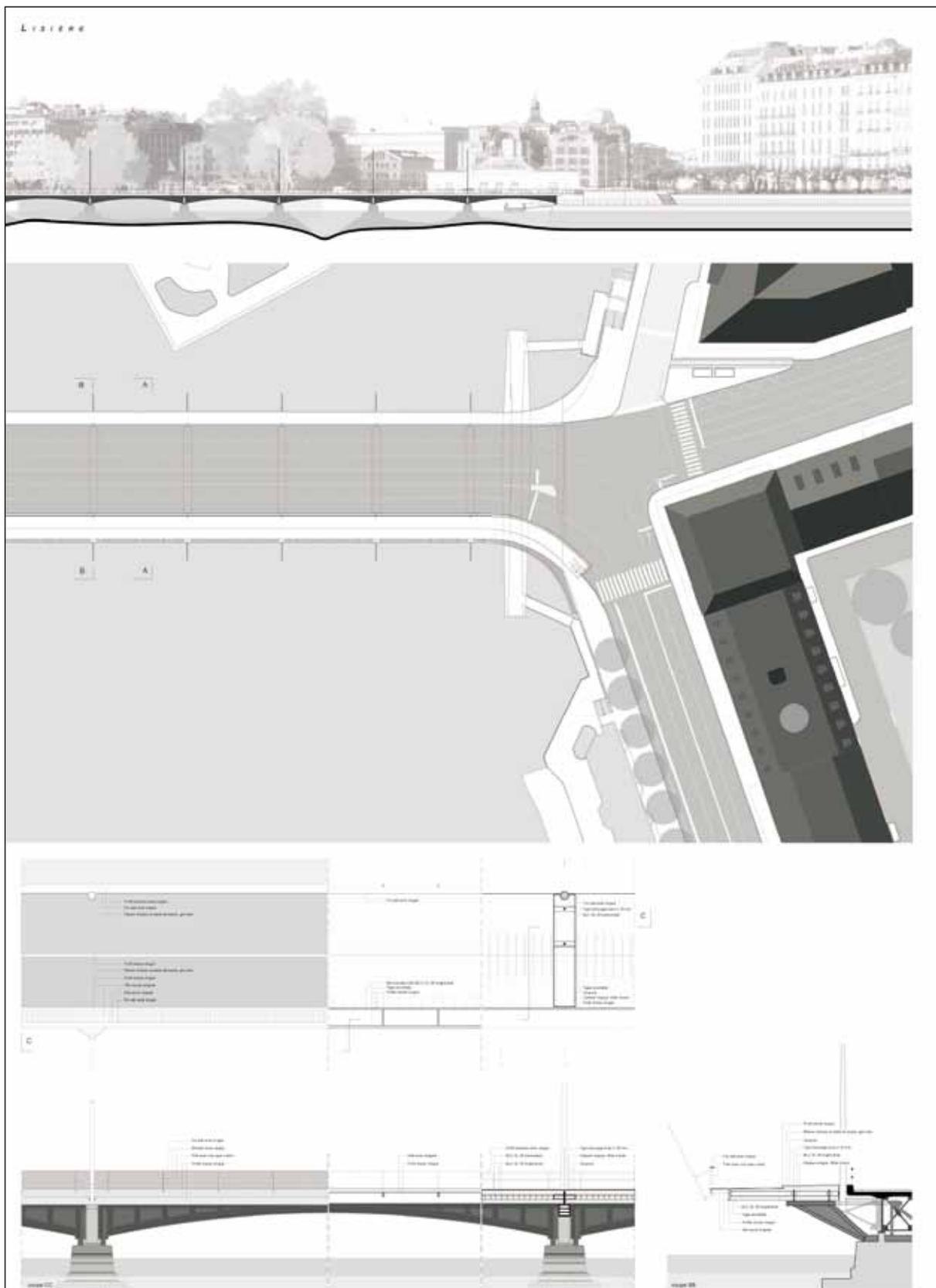


3. Les pontons existants

Le ponton existant est un ponton existant... Elle est conçue comme un pont sur l'axe de la rade, au-dessus de la circulation automobile existante. Elle est conçue comme un pont sur l'axe de la rade, au-dessus de la circulation automobile existante.

Le ponton existant est un ponton existant... Elle est conçue comme un pont sur l'axe de la rade, au-dessus de la circulation automobile existante. Elle est conçue comme un pont sur l'axe de la rade, au-dessus de la circulation automobile existante.





Projet n° 8
M'EAU'BILITÉ

Bureau d'architecte
XAVIER VILALTA
STUDIO D'ARQUITECTURA SL
Barcelone | Espagne

Bureau d'ingénieur
SCHAEFFER G. & BARTOLINI S. SA
Carouge | Suisse

CONCOURS : Concours espaces publics "Traversée piétons / cyclistes de la rade" M'EAU'BILITÉ







PLAN CONCEPTUEL - Juin 2009

PLAN DÉTAILLÉ DE LA TRAVERSÉE

CIRCULATION PIÉTONNE ET CIRCULATION VÉLOCIPÉDISTE

CHANGEMENTS PIÉTONS

CHANGEMENTS CYCLISTES

PROJET DE TRAVAIL

Le Pont de Marie-Branche est une place structurante de la ville de Genève du fait de sa position à l'extrémité du lac Léman et pour être le plus proche possible entre le nord et le sud de la ville. De l'autre côté du pont, le terrain est divisé en deux par plusieurs îles séparées par le passage des "Trois-Rois".

Le pont a été conçu comme un élément structurant de la ville, en tant que lien entre le nord et le sud de la ville. Il a été conçu comme un élément structurant de la ville, en tant que lien entre le nord et le sud de la ville. Il a été conçu comme un élément structurant de la ville, en tant que lien entre le nord et le sud de la ville.

Le pont a été conçu comme un élément structurant de la ville, en tant que lien entre le nord et le sud de la ville. Il a été conçu comme un élément structurant de la ville, en tant que lien entre le nord et le sud de la ville. Il a été conçu comme un élément structurant de la ville, en tant que lien entre le nord et le sud de la ville.

Le pont a été conçu comme un élément structurant de la ville, en tant que lien entre le nord et le sud de la ville. Il a été conçu comme un élément structurant de la ville, en tant que lien entre le nord et le sud de la ville. Il a été conçu comme un élément structurant de la ville, en tant que lien entre le nord et le sud de la ville.

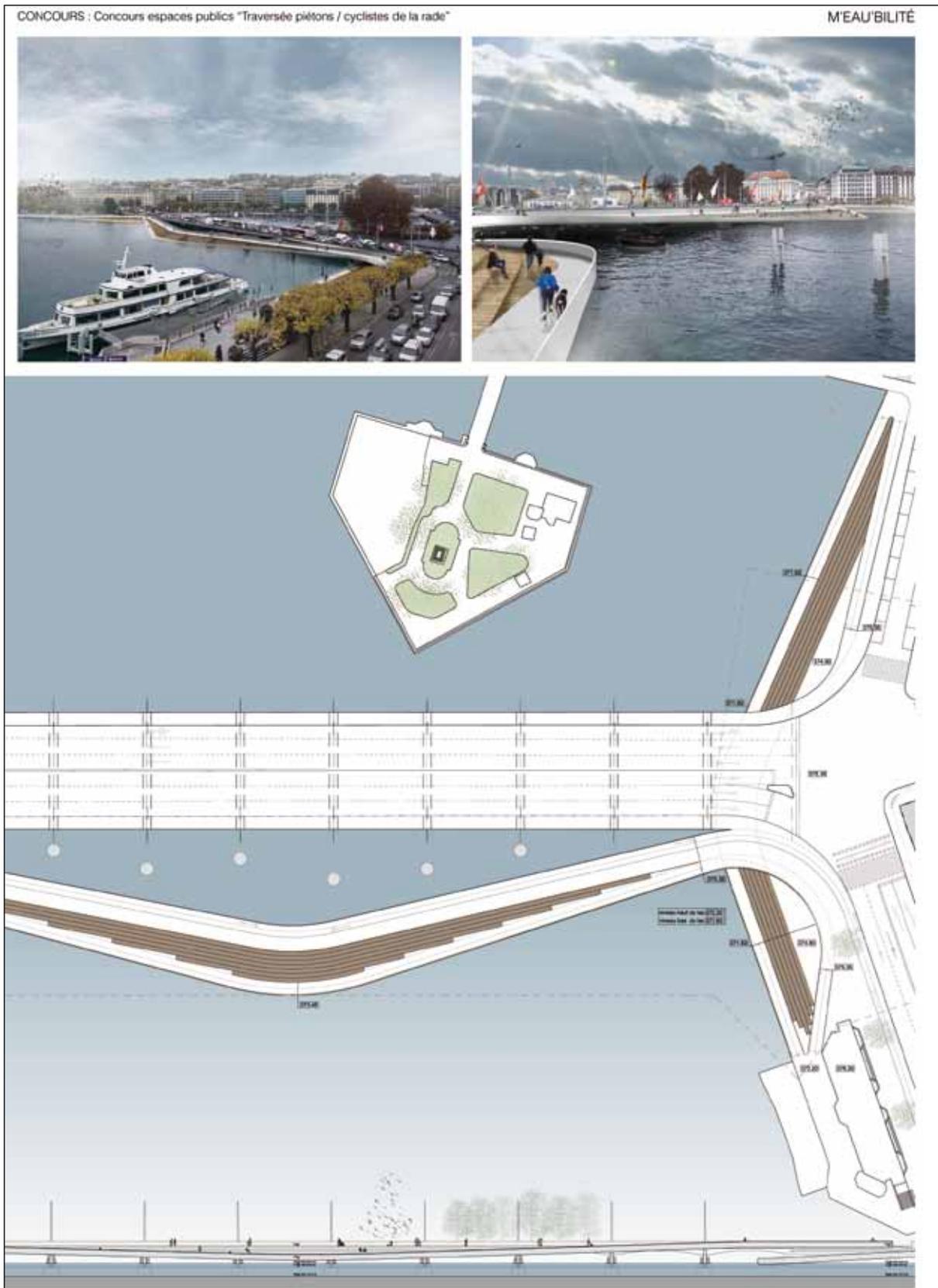
Le pont a été conçu comme un élément structurant de la ville, en tant que lien entre le nord et le sud de la ville. Il a été conçu comme un élément structurant de la ville, en tant que lien entre le nord et le sud de la ville. Il a été conçu comme un élément structurant de la ville, en tant que lien entre le nord et le sud de la ville.

PLAN DÉTAILLÉ DE LA TRAVERSÉE

PROJET DE TRAVAIL



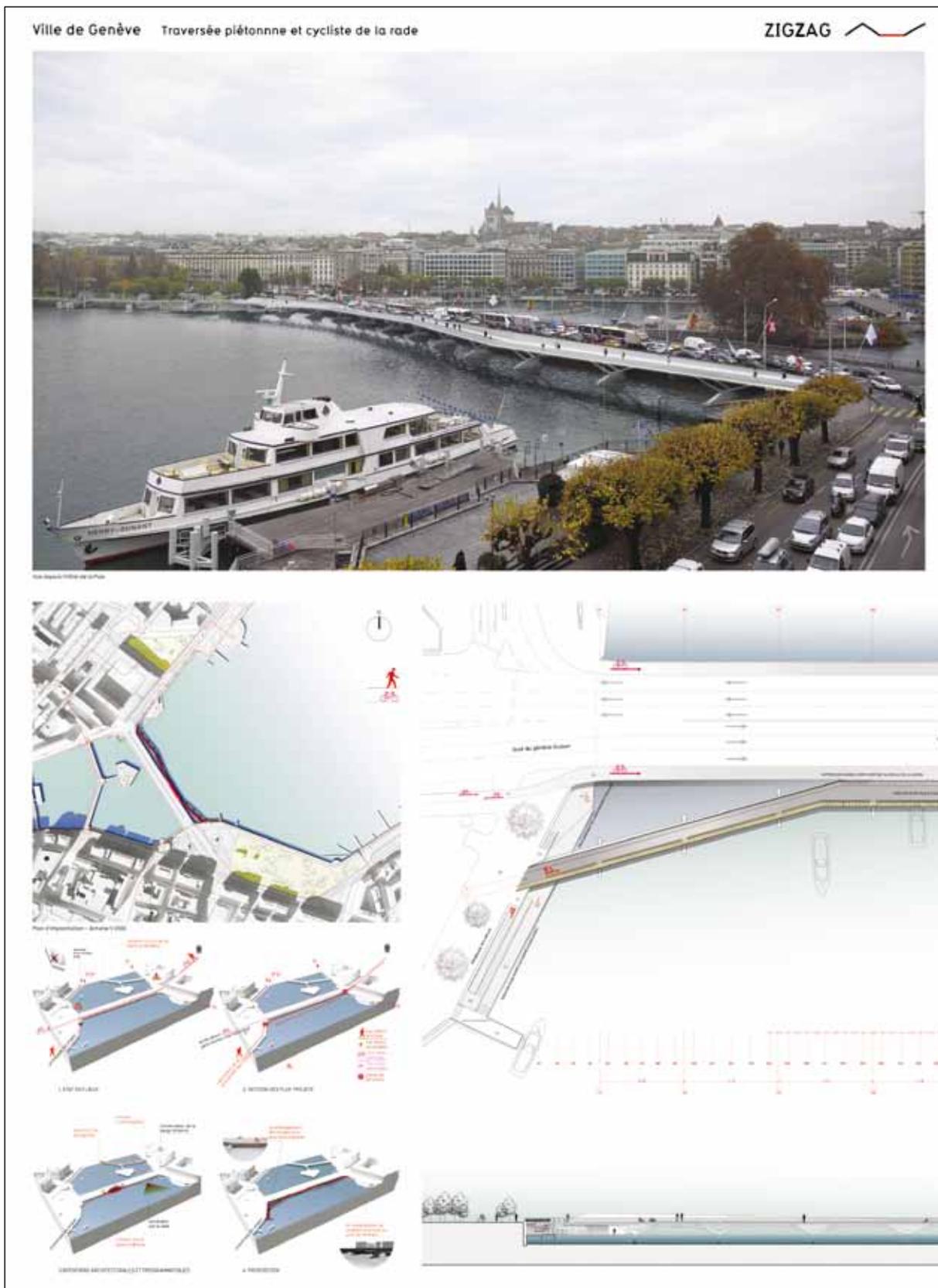
PROJET DE TRAVAIL



Projet n° 9
ZIGZAG

Bureau d'architecte
FLORENCE CLAUSEL-BOREL
ARCHITECTE
Paris | France

Bureau d'ingénieur
VP & GREEN ENGINEERING
Paris | France



Ville de Genève Traversée piétonne et cycliste de la rade **ZIGZAG** 

00240
 Les services de la Ville de Genève ont financé la réalisation de ce projet de traversée piétonne et cycliste de la rade.

Contexte urbain et situation de la rade
 La rade de Genève est une zone d'activité importante, caractérisée par une forte concentration de bâtiments et de commerces. Elle est également une zone de transit importante, avec de nombreux navires et bateaux qui y passent.

Le projet de traversée piétonne et cycliste de la rade
 Le projet de traversée piétonne et cycliste de la rade a pour objectif de créer une nouvelle voie de circulation pour les piétons et les cyclistes, permettant ainsi de réduire la dépendance à l'automobile et de favoriser les modes de transport doux.

Optimisation des applications de montage
 Le projet a été conçu de manière à optimiser les applications de montage, afin de garantir la sécurité et la durabilité de l'ouvrage.

Principales caractéristiques de l'ouvrage
 L'ouvrage est une structure métallique légère, conçue pour être facilement installée et démontée. Elle est dotée d'une rampe d'accès pour les personnes à mobilité réduite et d'une balustrade pour assurer la sécurité des usagers.

Projet de traversée piétonne et cycliste de la rade



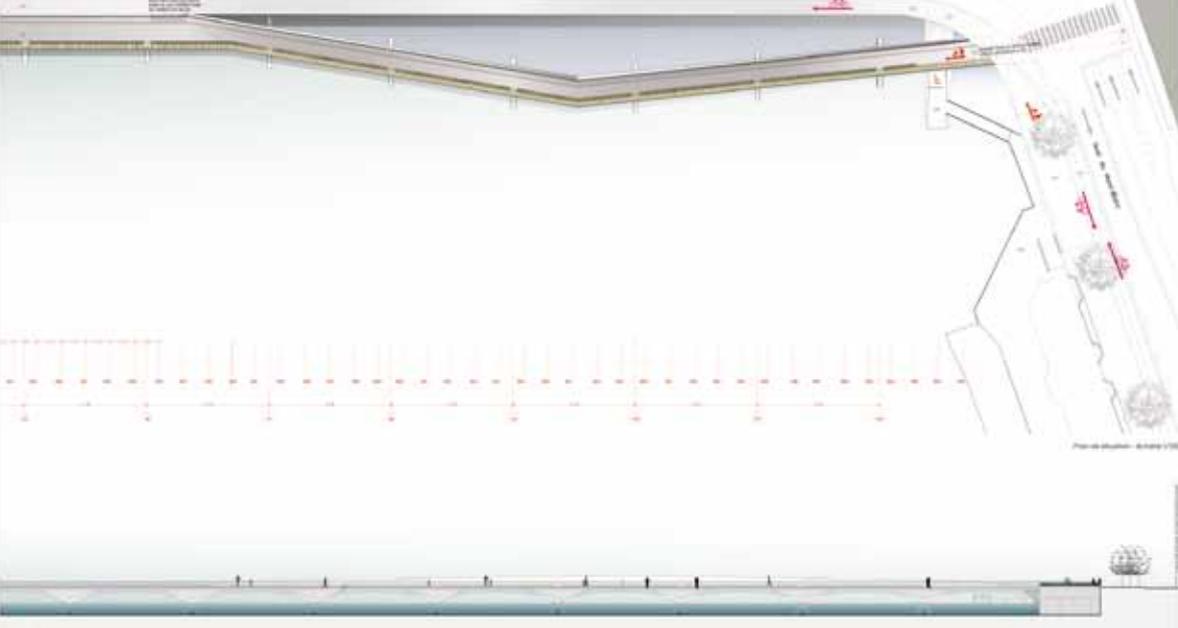
Plan de situation



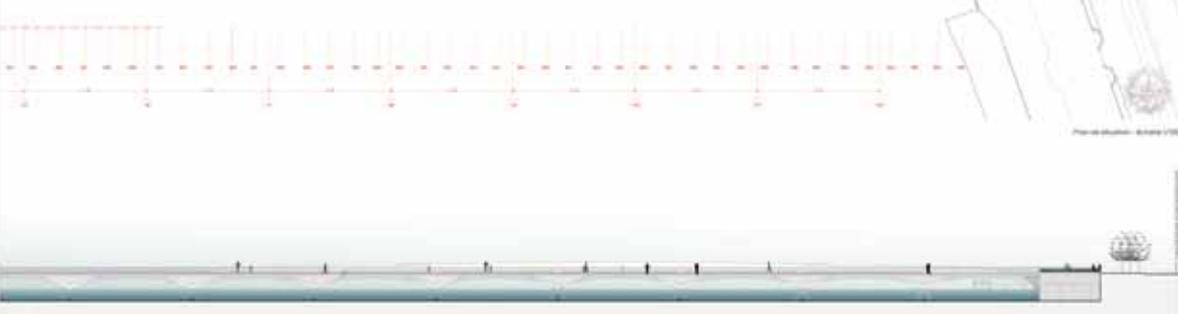
Plan de détail



Plan de coupe



Plan de coupe



Plan de coupe



Plan de coupe



Plan de coupe



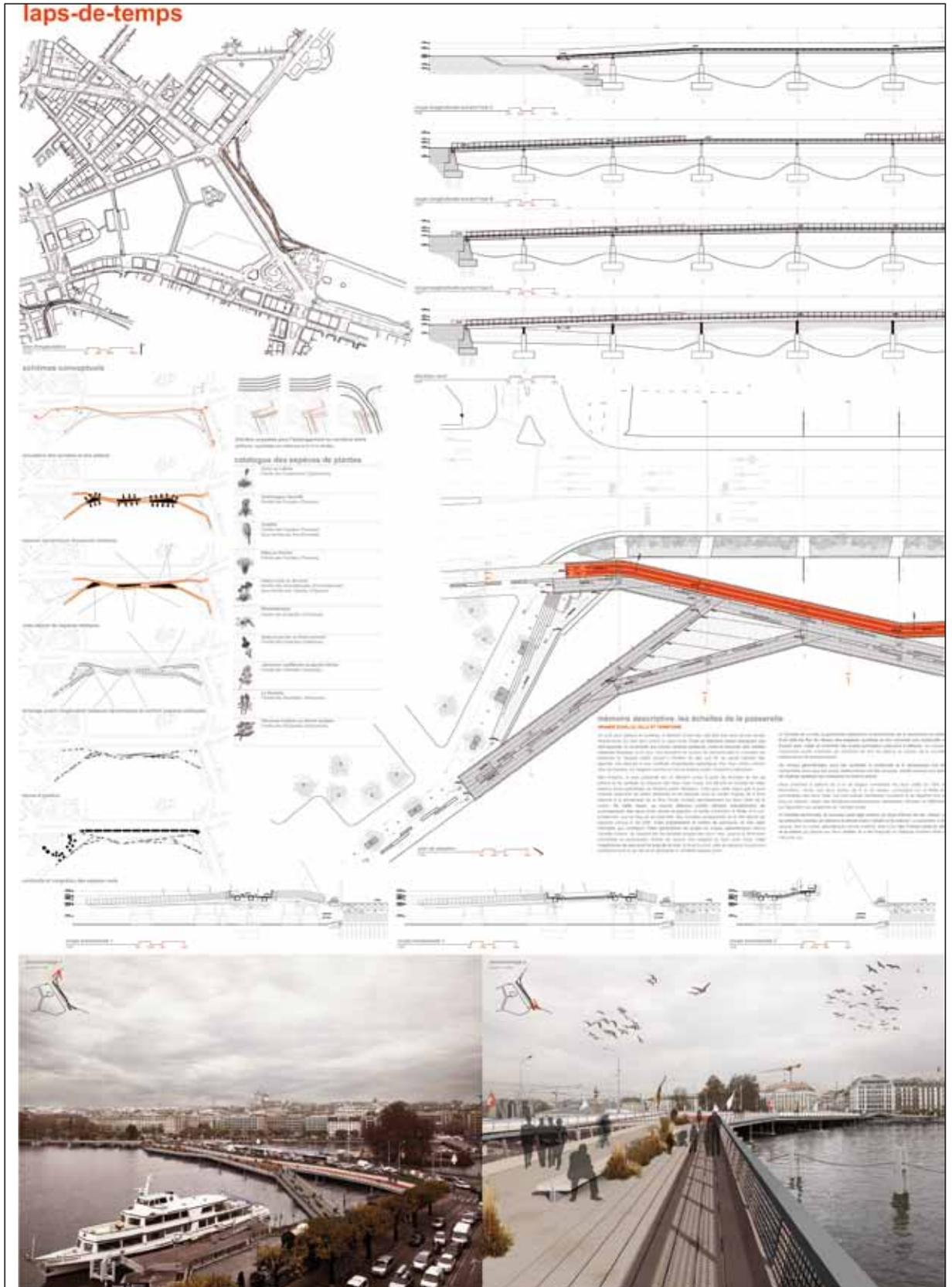
Plan de coupe



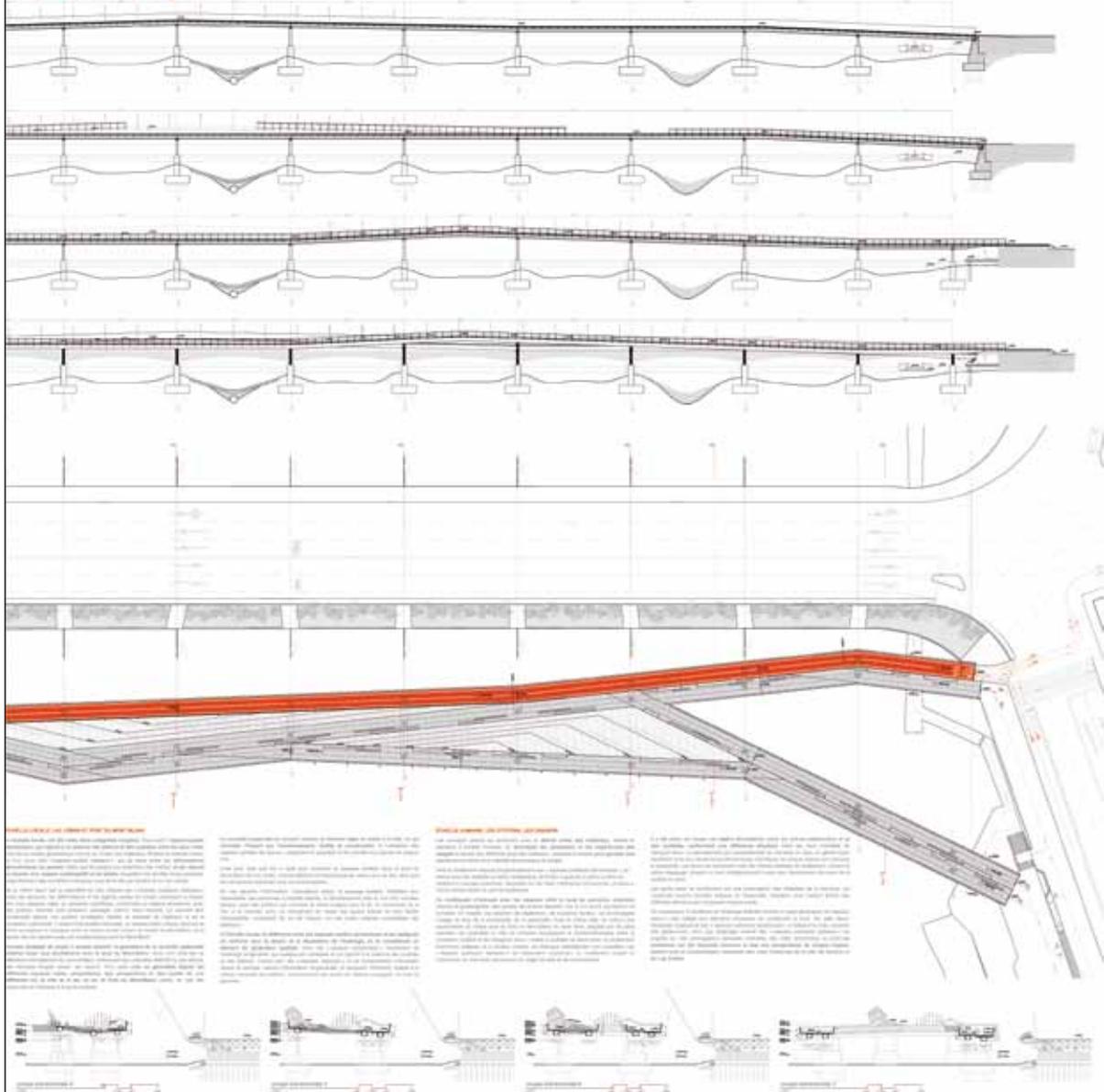
Projet n° 10
laps-de-temps

Bureau d'architecte
Relja Ferusic Manusev architect
Barcelone | Espagne

Bureau d'ingénieur
MOST ENGINEERS S.L.
Barcelone | Espagne



laps-de-temps



PROJET DE TRAVERSÉE PIÉTONS/CYCLISTES DE LA RADE

Le projet de traversée piétons/cyclistes de la Rade de Stockholm vise à créer un lien durable et sécurisé entre les deux rives de la capitale. Cette infrastructure sera conçue pour répondre aux besoins des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite, tout en intégrant des éléments paysagers et culturels. Le pont sera construit en bois et acier, offrant une structure légère et durable. Il sera équipé de rampes, de passages à niveau et de zones de repos pour garantir un accès facile et agréable à tous. Le projet s'inscrit dans une vision plus large de développement durable et de mobilité urbaine.

PROJET DE TRAVERSÉE PIÉTONS/CYCLISTES DE LA RADE

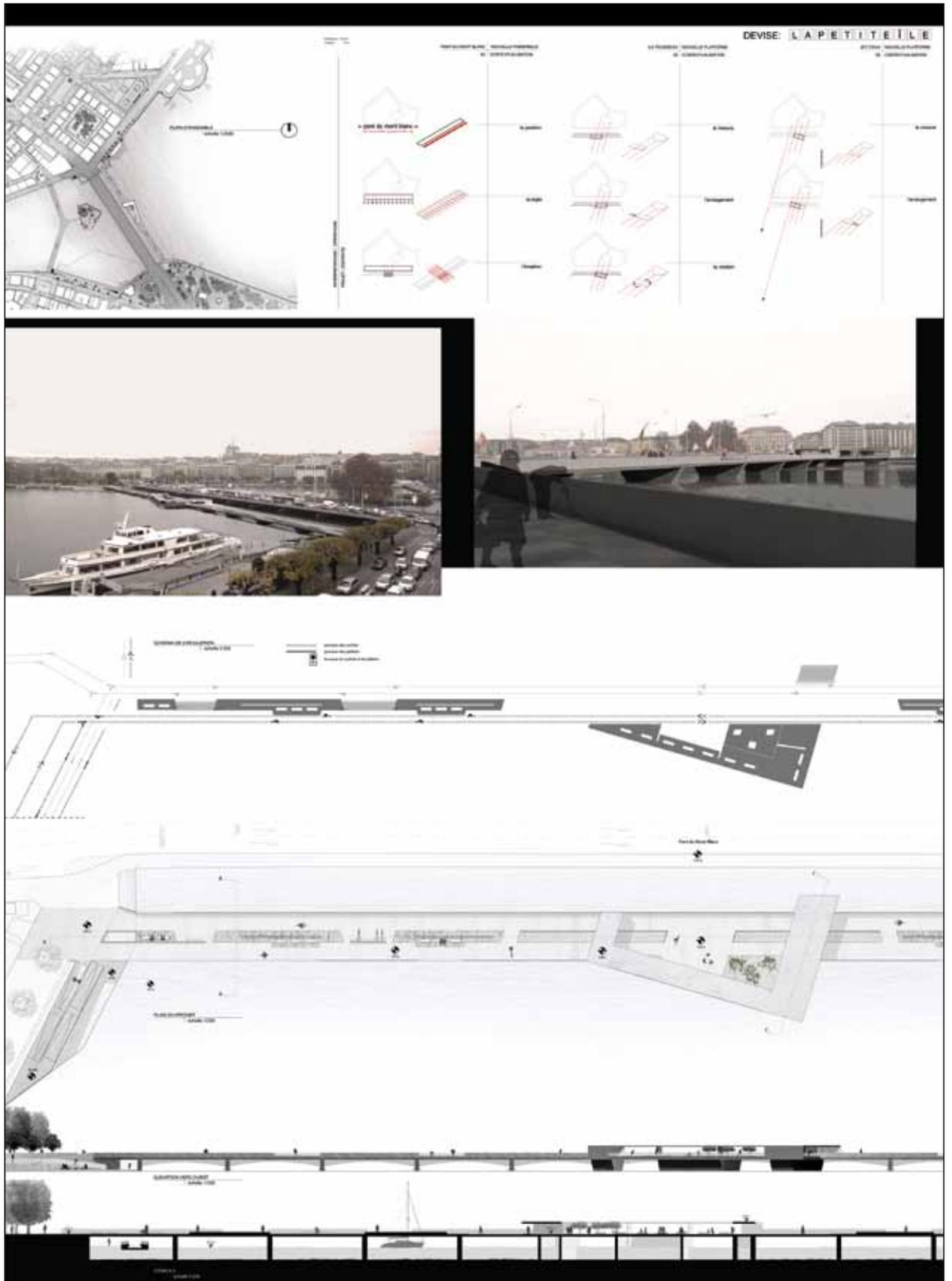
Le projet de traversée piétons/cyclistes de la Rade de Stockholm vise à créer un lien durable et sécurisé entre les deux rives de la capitale. Cette infrastructure sera conçue pour répondre aux besoins des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite, tout en intégrant des éléments paysagers et culturels. Le pont sera construit en bois et acier, offrant une structure légère et durable. Il sera équipé de rampes, de passages à niveau et de zones de repos pour garantir un accès facile et agréable à tous. Le projet s'inscrit dans une vision plus large de développement durable et de mobilité urbaine.

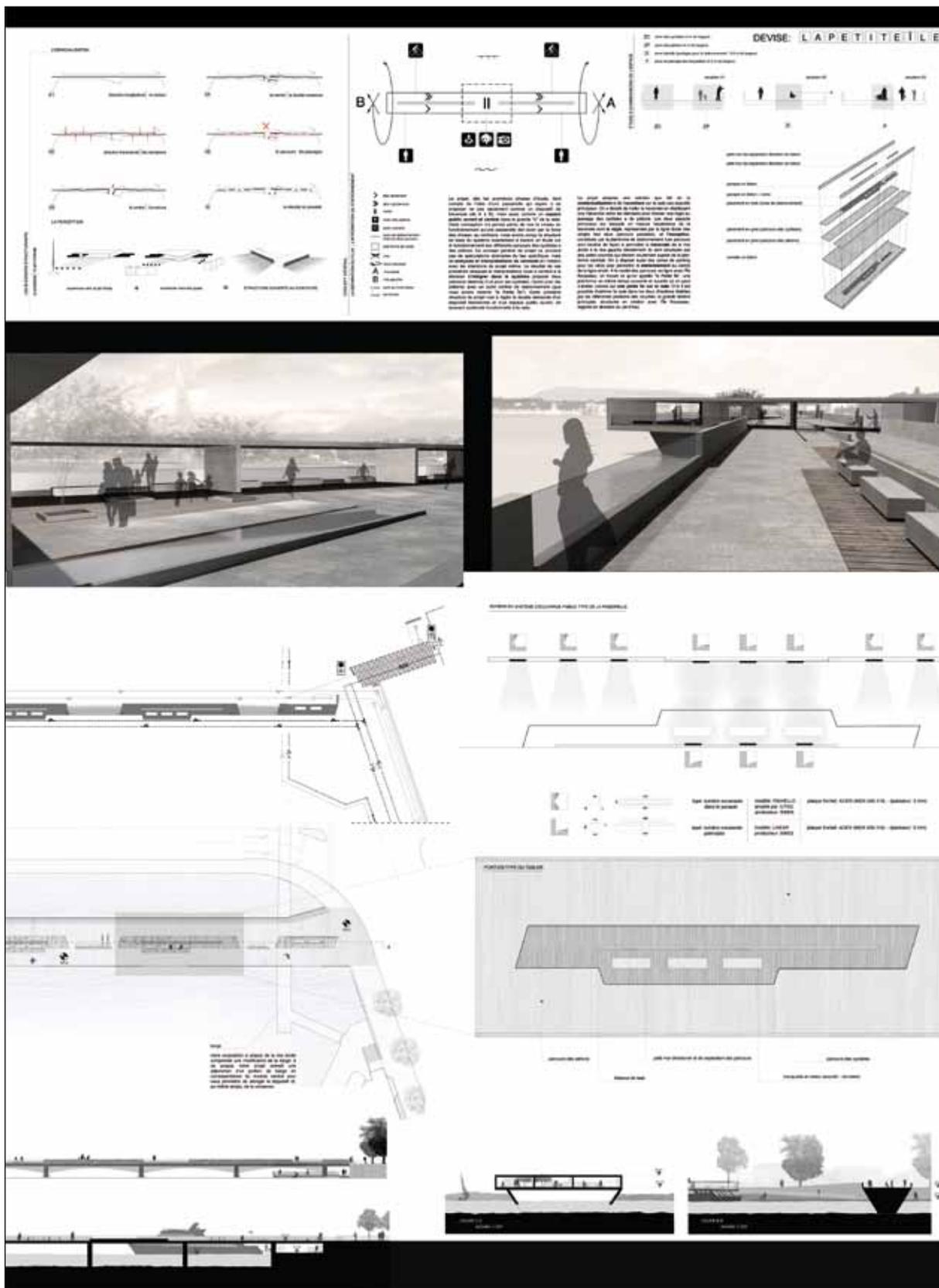


Projet n° 11
LAPETITEÎLE

Bureau d'architecte
GIOVANNI MENSI architetto
 Orzinuovi (BS) | Italie

Bureau d'ingénieur
TECHNE STUDIO ASSOCIATO
DI INGEGNERIA
 Brescia | Italie

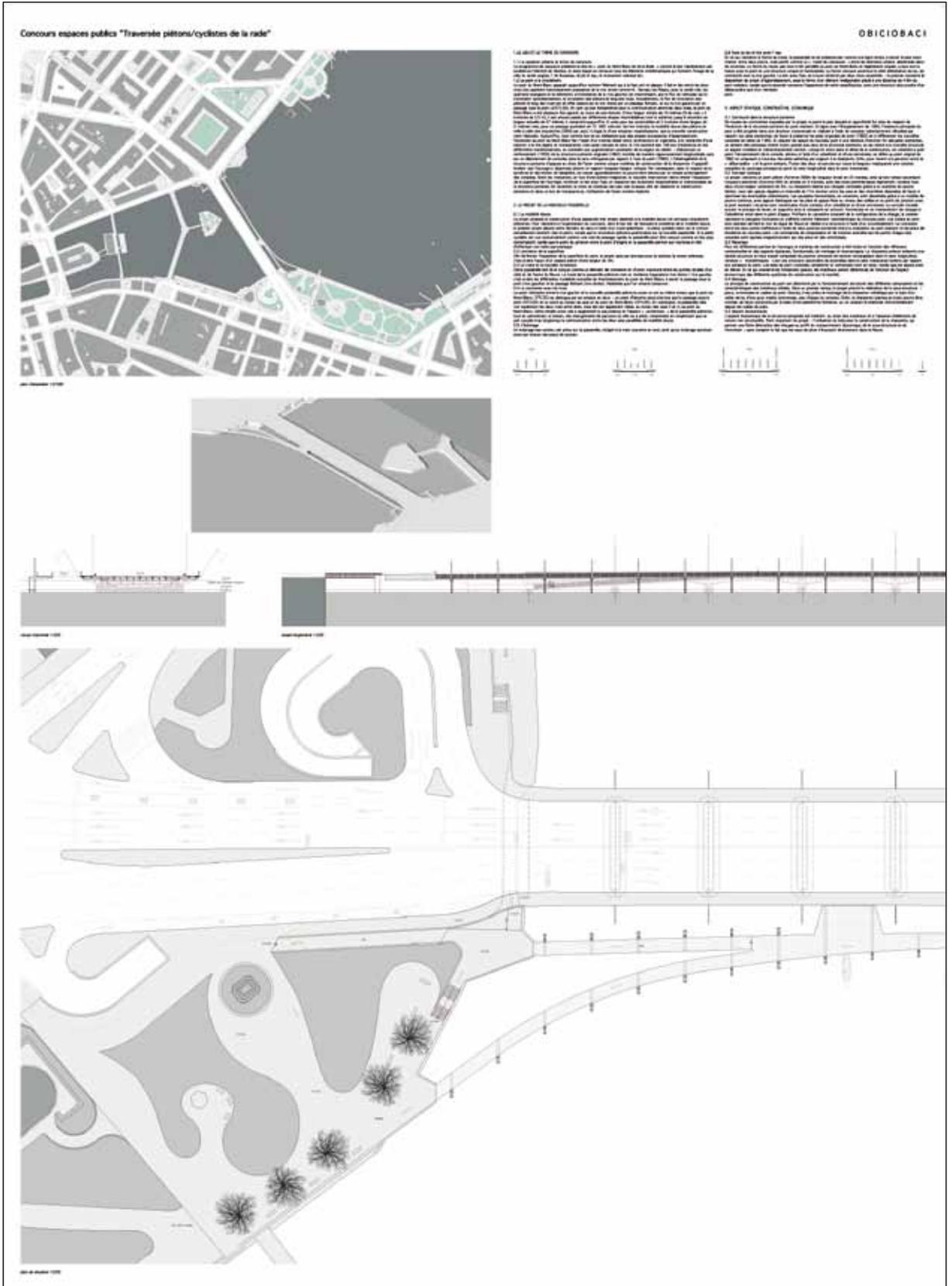




Projet n° 12
OBICIOBACI

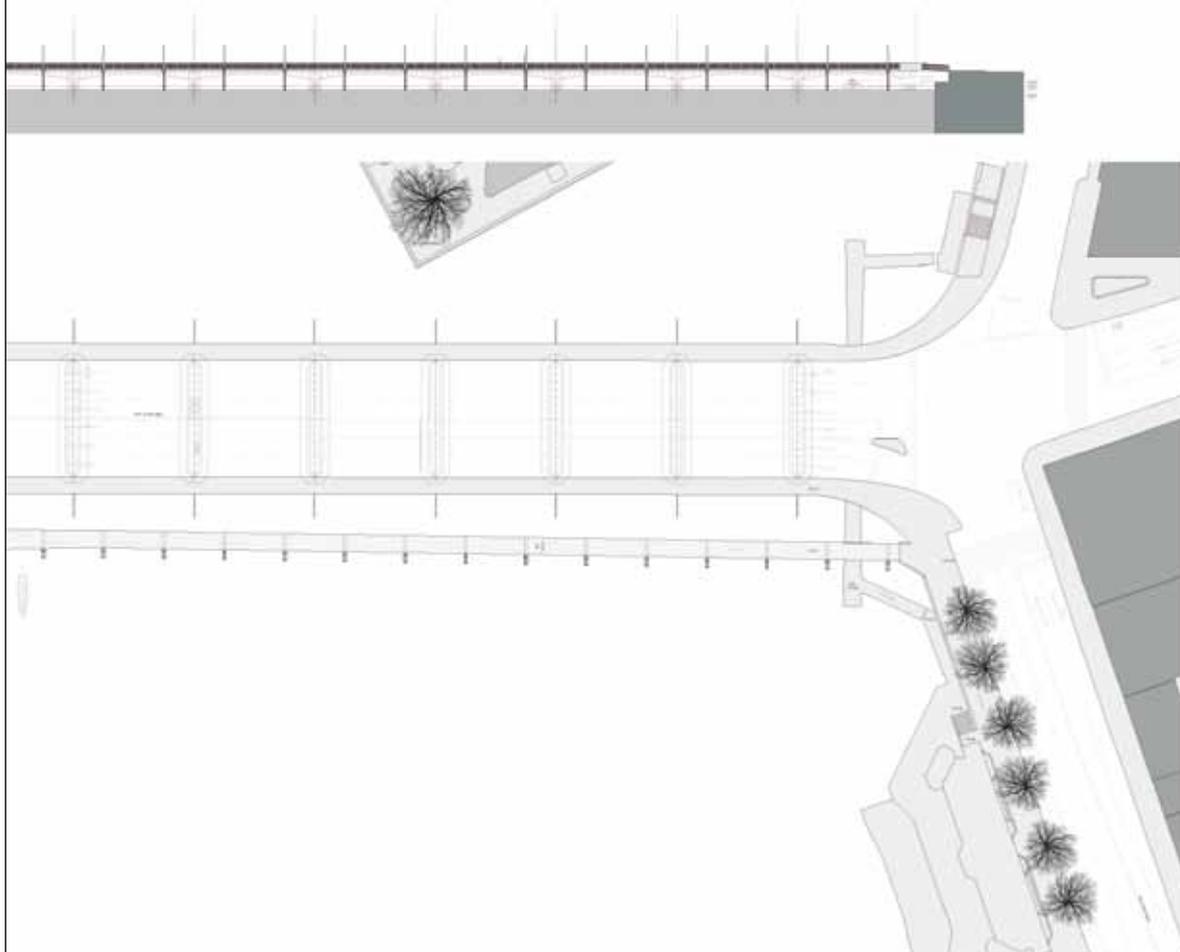
Bureau d'architecte
colombo+casiraghi architetti
Lugano | Suisse

Bureau d'ingénieur
BONALUMI MONOTTI
INGEGNERI CONSULENTI SA
Locarno | Suisse



Concours espaces publics "Traversée piétons/cyclistes de la rade"

OBICIOBACI



Projet n° 13
MIND THE GAP

Bureaux d'architecte

PROGETTOTRE STUDIO ASSOCIATO
KK ARCHITETTI ASSOCIATI
NICOLA DE MASTRI ARCHITETTO
ROBERTO & CRISTINA TARTARINI
ARCHITETTI ASSOCIATI

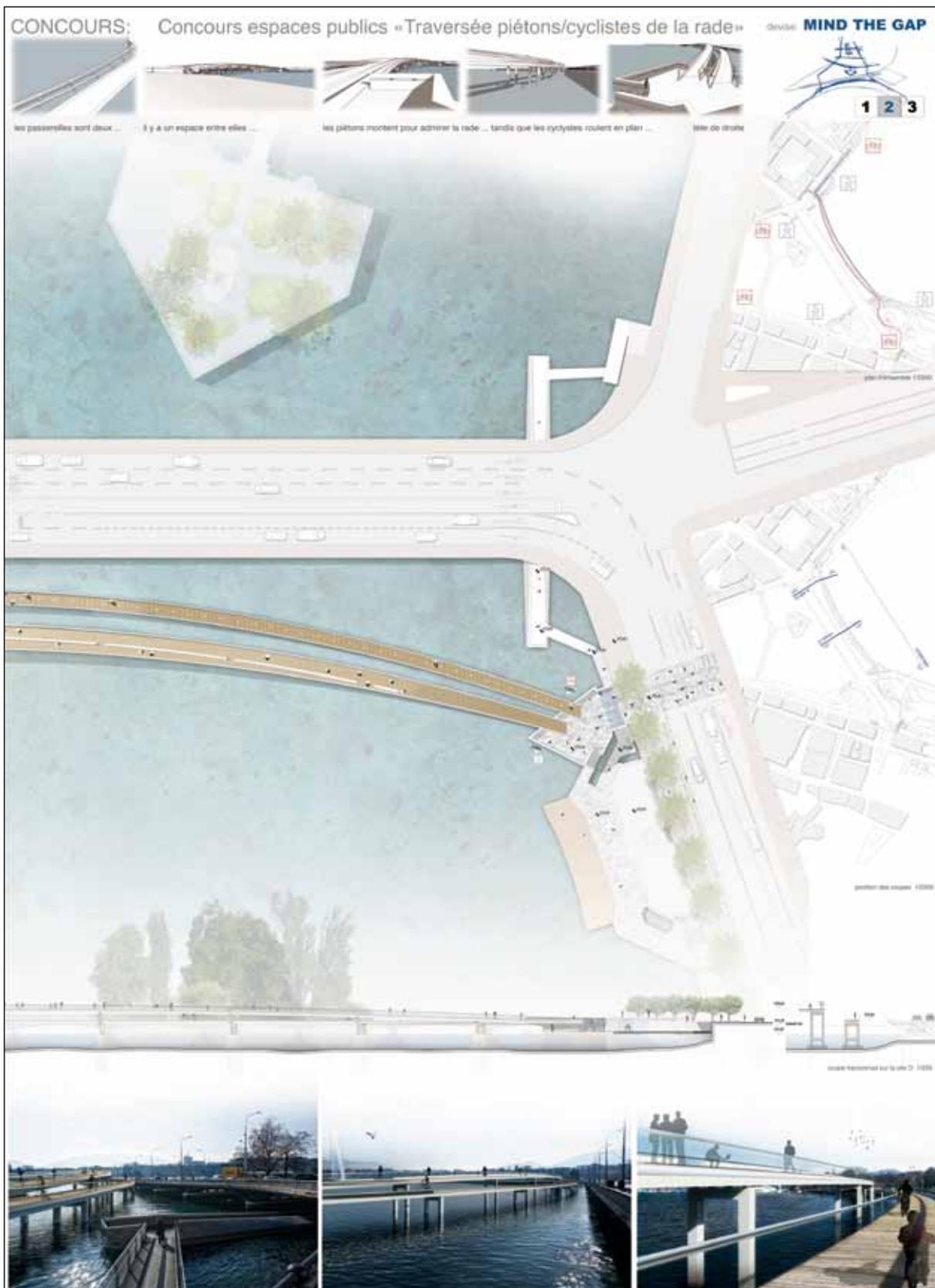
STUDIO MANFRONI & ASSOCIATI SRL
S. SAPORITI M.GUERINI & O. BELLO
ARCHITETTI ASSOCIATI
MASSIMILIANO MARTINA ARCHITETTO
 La Spezia | Italie

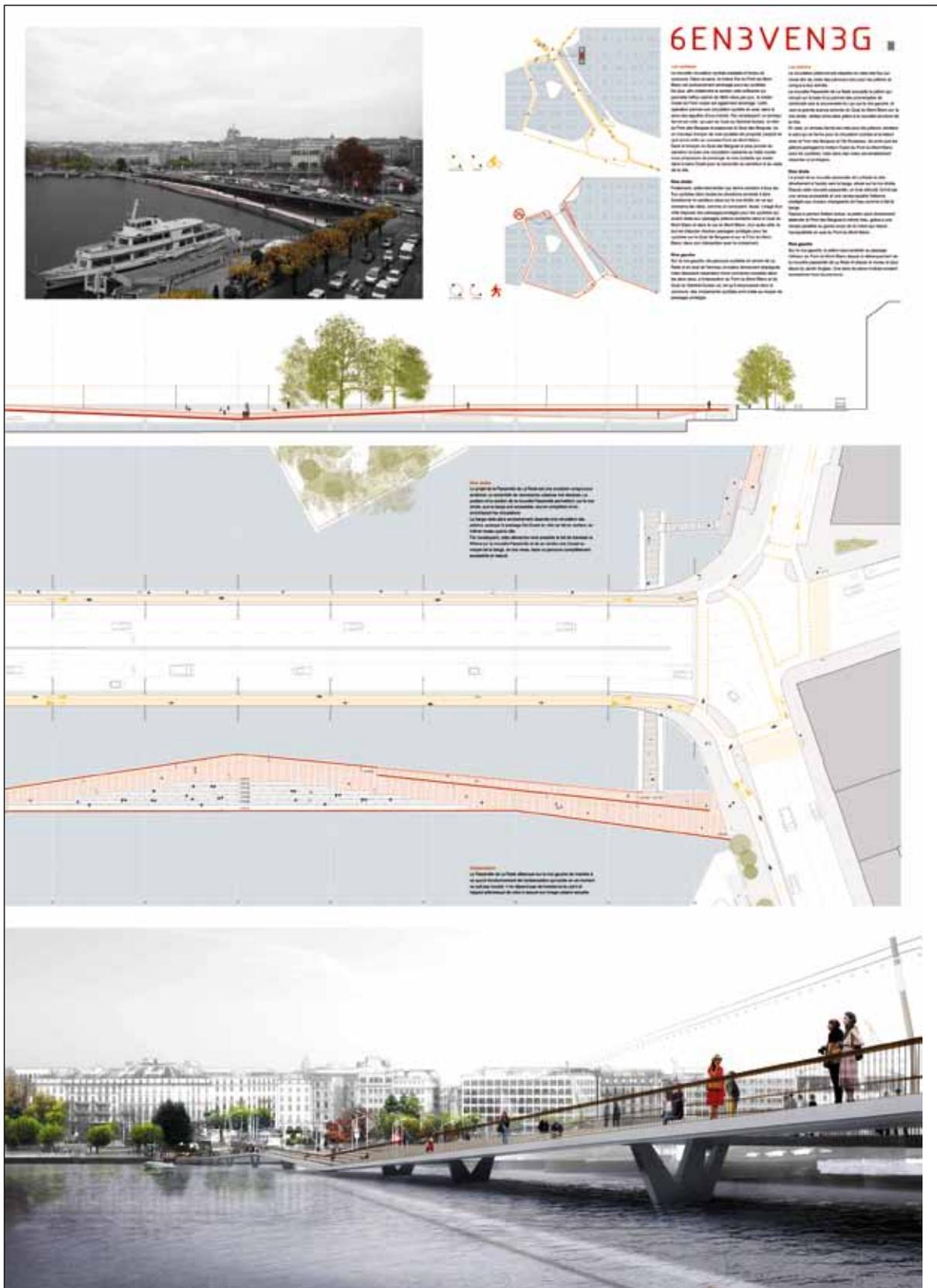


Bureau d'ingénieur

FEDERICO BORNIO INGEGNERE

La Spezia | Italie





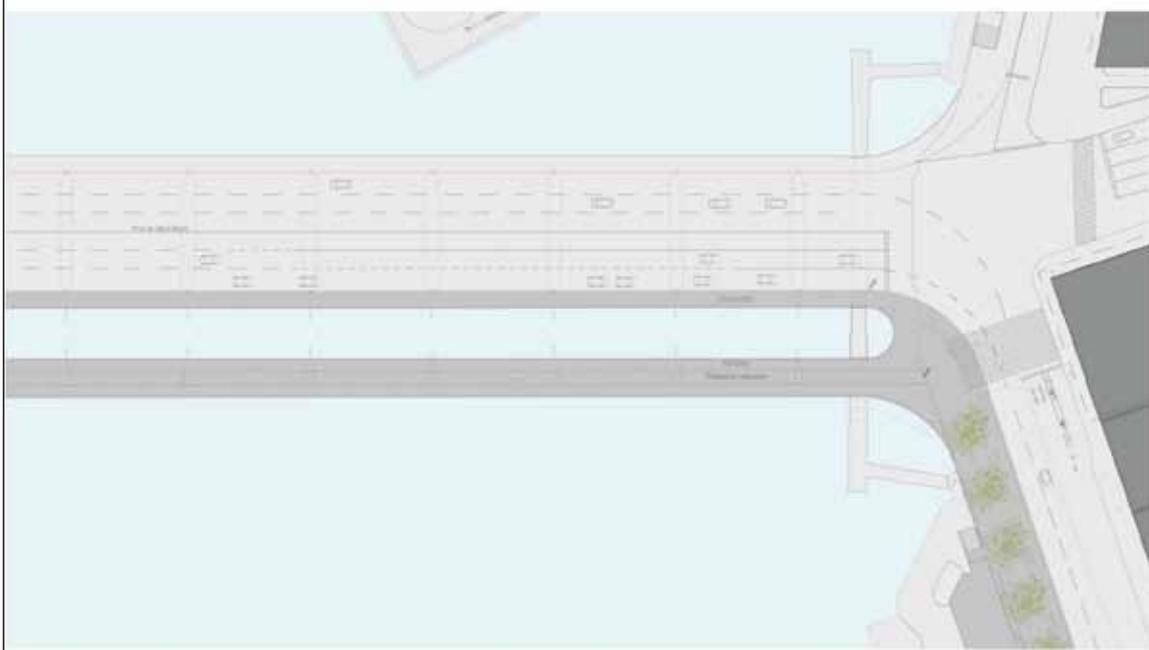
Projet n° 15
.L.A.T

Bureau d'architecte
BAKKER & BLANC ARCHITECTES ASSOCIÉS SARL
Lausanne | Suisse

Bureau d'ingénieur
gex & dorthe ingénieurs consultants Sarl
Bulle | Suisse



.L.A.T.



PLAN 1:200

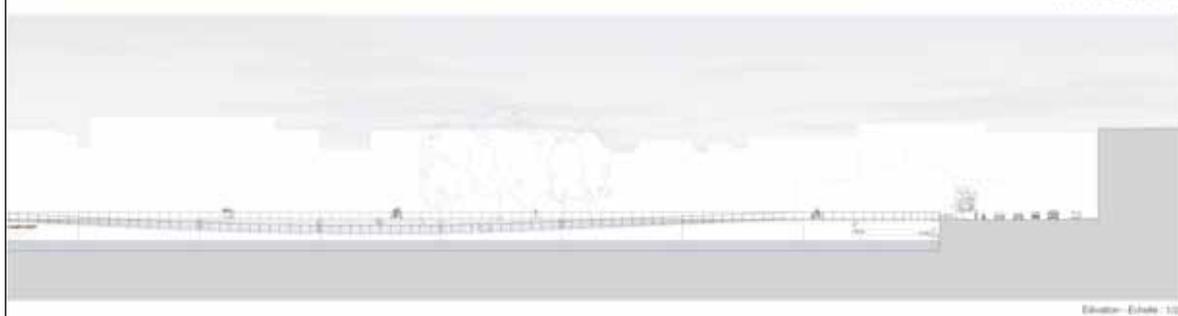


Projet n° 16
AFleurDEau

Bureau d'ingénieur
T ingénierie sa
Genève | Suisse

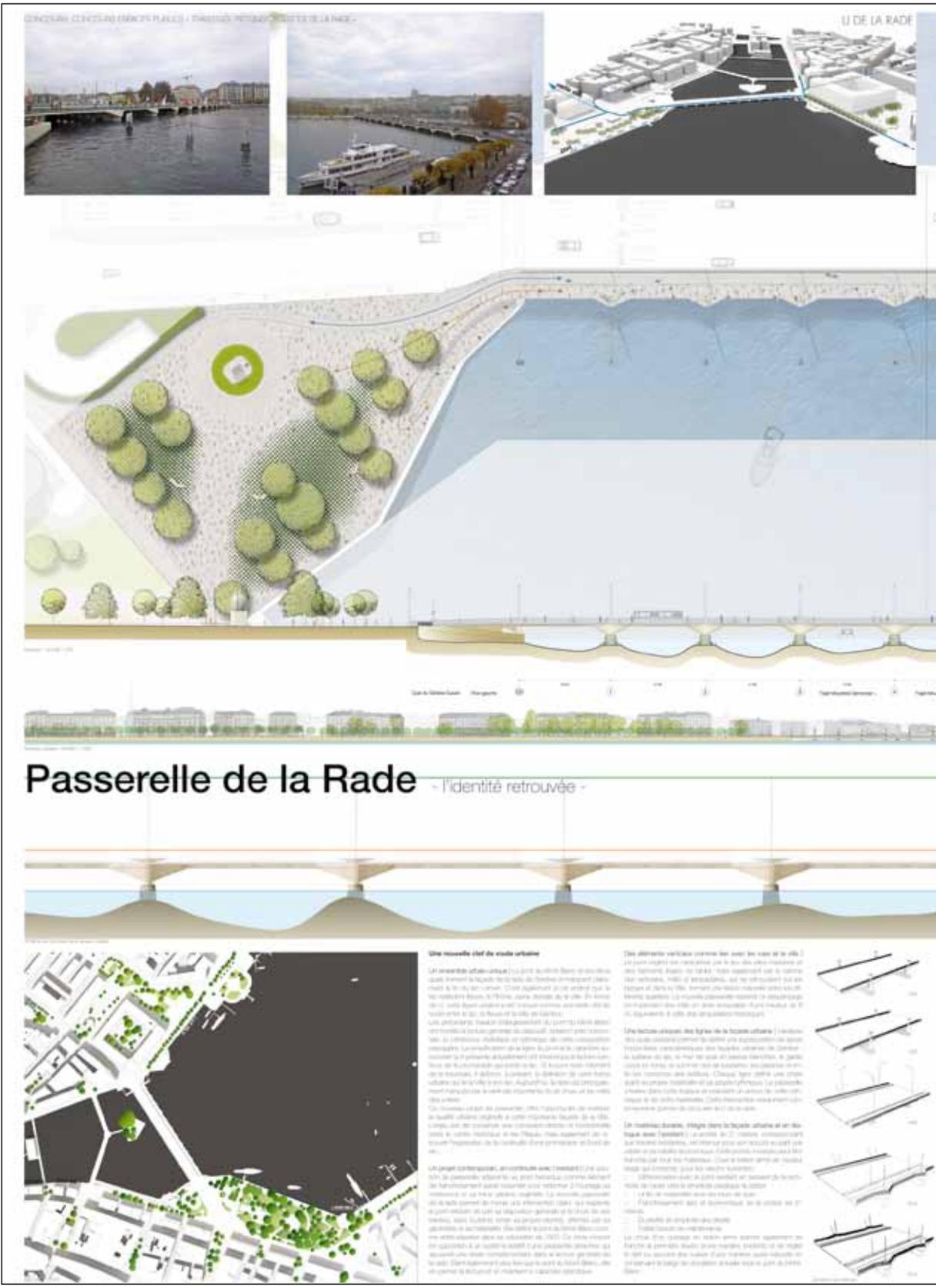
Bureau d'ingénieur
MARC MIMRAM Ingénierie SA
Paris | France

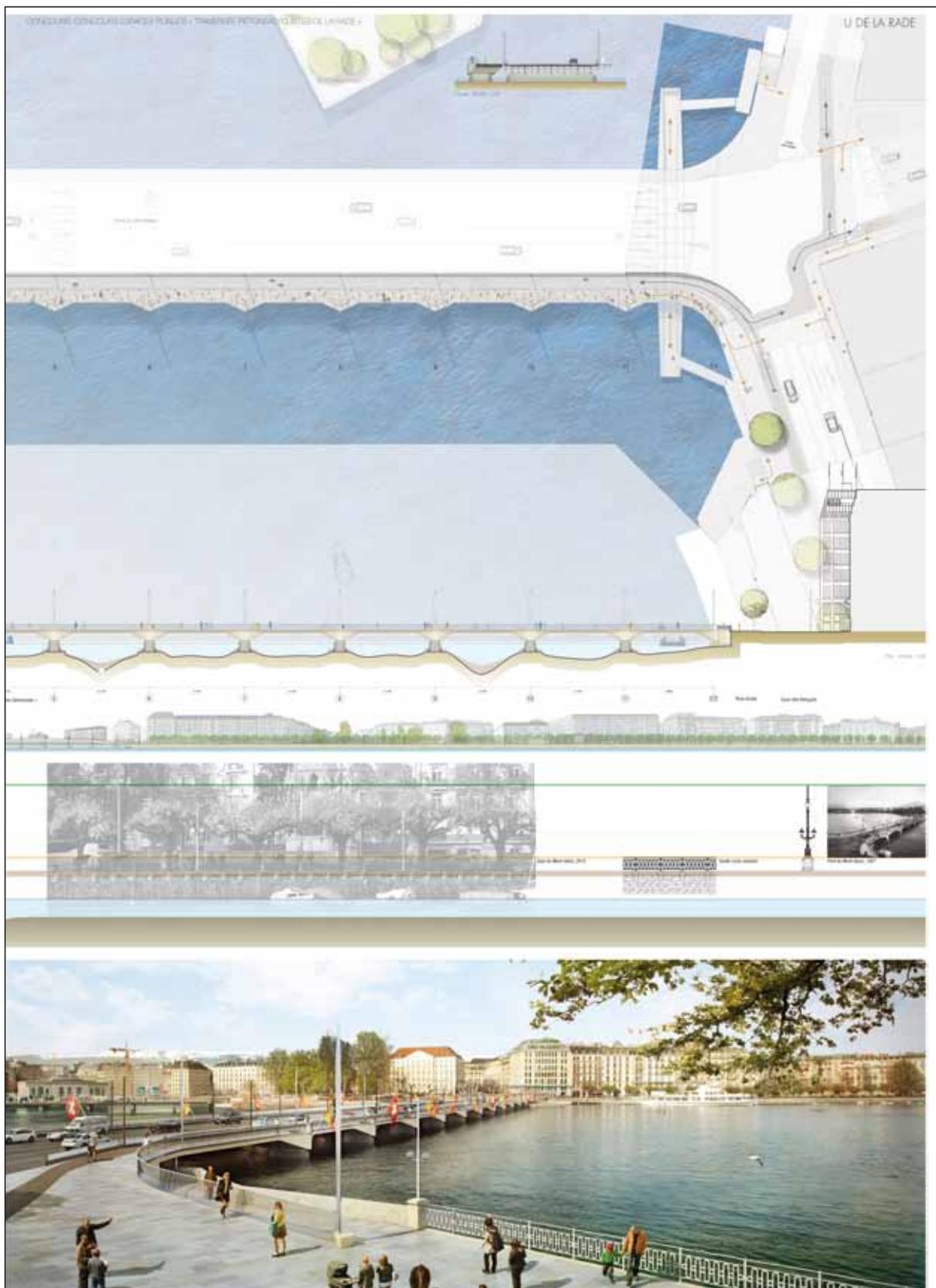




Projet n° 17
U DE LA RADE

Bureau d'ingénieur
**NEY & PARTNERS –STRUCTURAL
ENGINEERING**
Bruxelles | Belgique

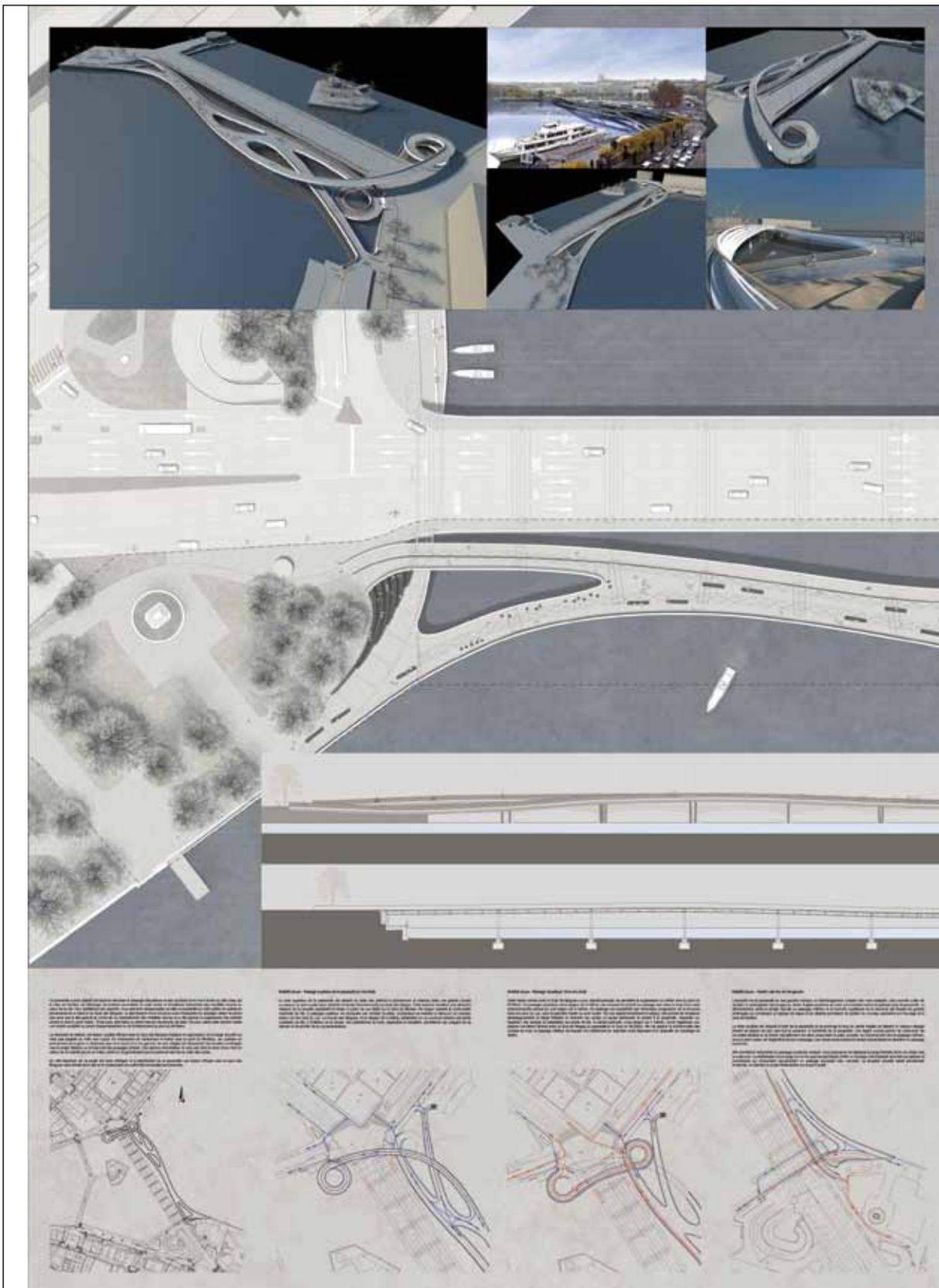




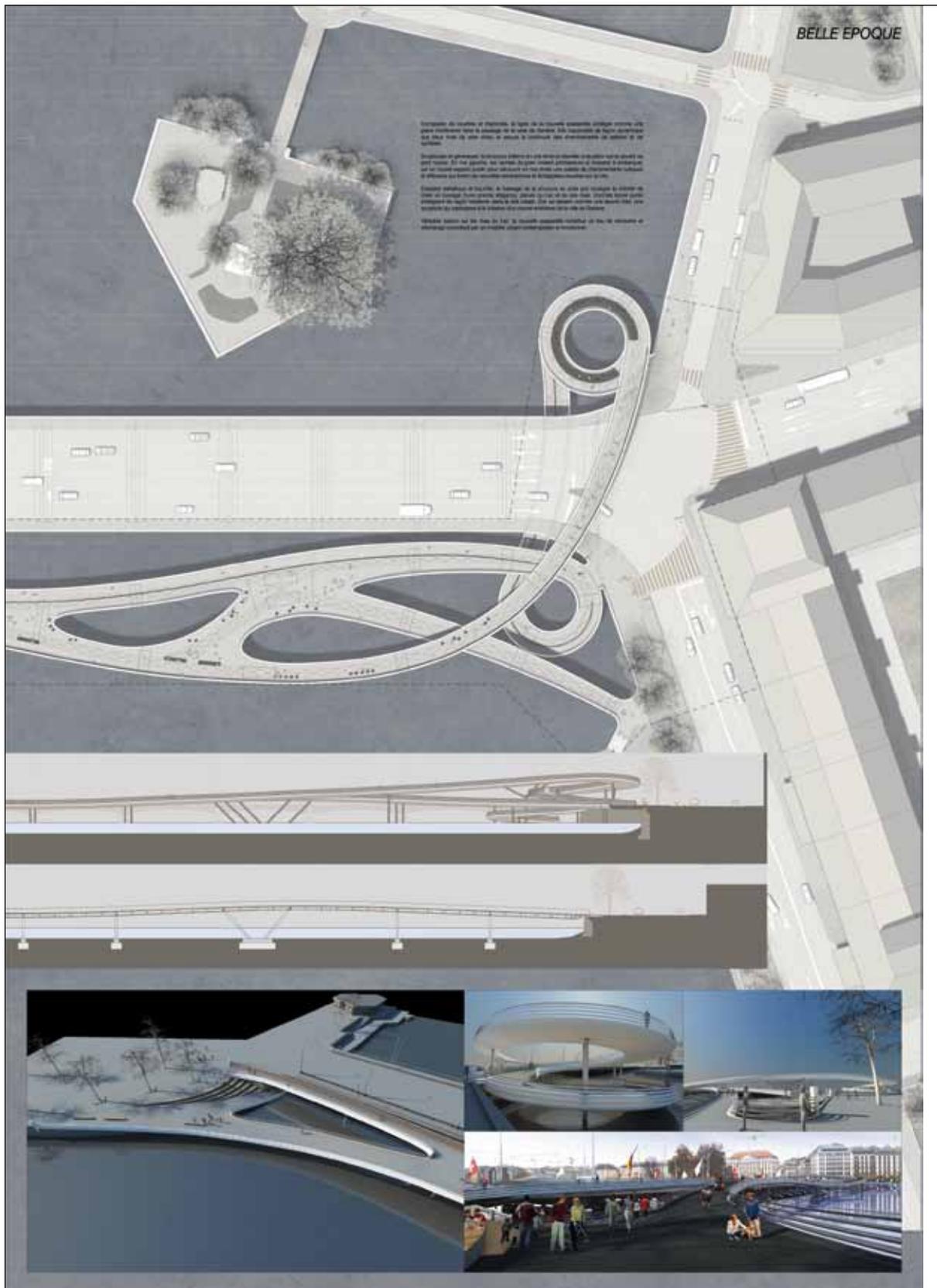
Projet n° 18
BELLE ÉPOQUE

Bureau d'ingénieur
IUB Engineering AG
Berne | Suisse

Bureau d'architecte
4D DESIGN LOOSLI
Berne | Suisse



Bureau d'architecte paysagiste
4d AG Landschaftsarchitekten BSLA
 Berne | Suisse



Projet n° 19
l'arcenlac

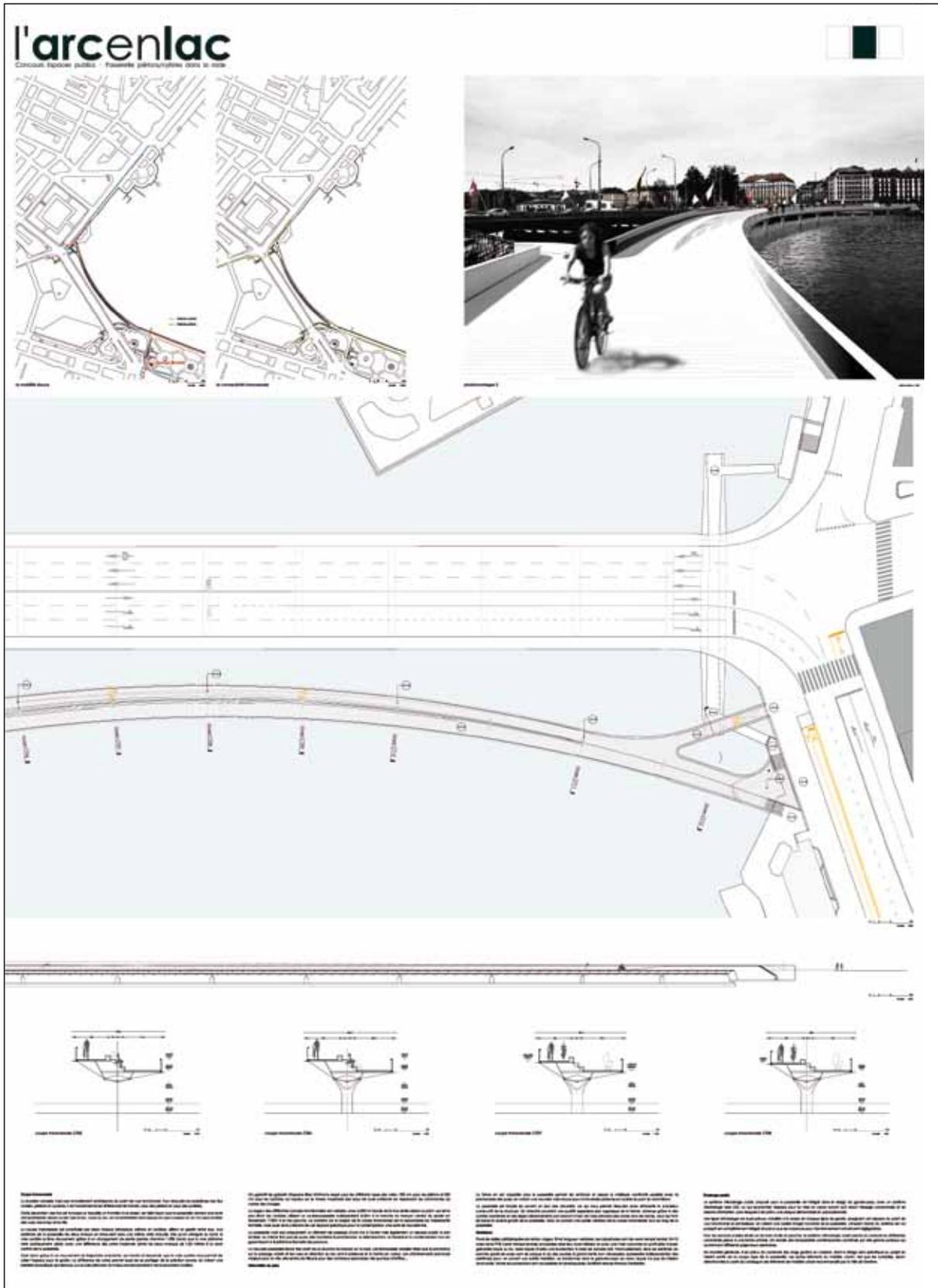
Bureau d'ingénieur
Ines ingenieros consultores SL
Madrid | Espagne

Bureau d'architecte
eslava y tejada arquitectos SL
Madrid | Espagne



l'arcenlac

Circouin Espace public - Façades pédestriennes d'été et nuit



The architectural project 'l'arcenlac' is presented through a series of drawings and a photograph. At the top left, two site maps show the project's location within a city grid. To the right, a photograph captures a cyclist riding across a modern, white bridge with a curved profile, situated over a body of water. Below the maps and photo, a large plan view details the bridge's layout, showing its curved path and integration with surrounding urban infrastructure. A longitudinal section below the plan illustrates the bridge's profile and structural supports. At the bottom, four detailed cross-sections provide a technical view of the bridge deck, showing the arrangement of pedestrian paths, bicycle lanes, and structural elements. The entire project is accompanied by descriptive text in French, organized into four columns corresponding to the cross-sections.

Section 1
 Description of the first cross-section, detailing the bridge deck structure, pedestrian walkway, and bicycle lane.

Section 2
 Description of the second cross-section, showing the bridge's profile and structural supports.

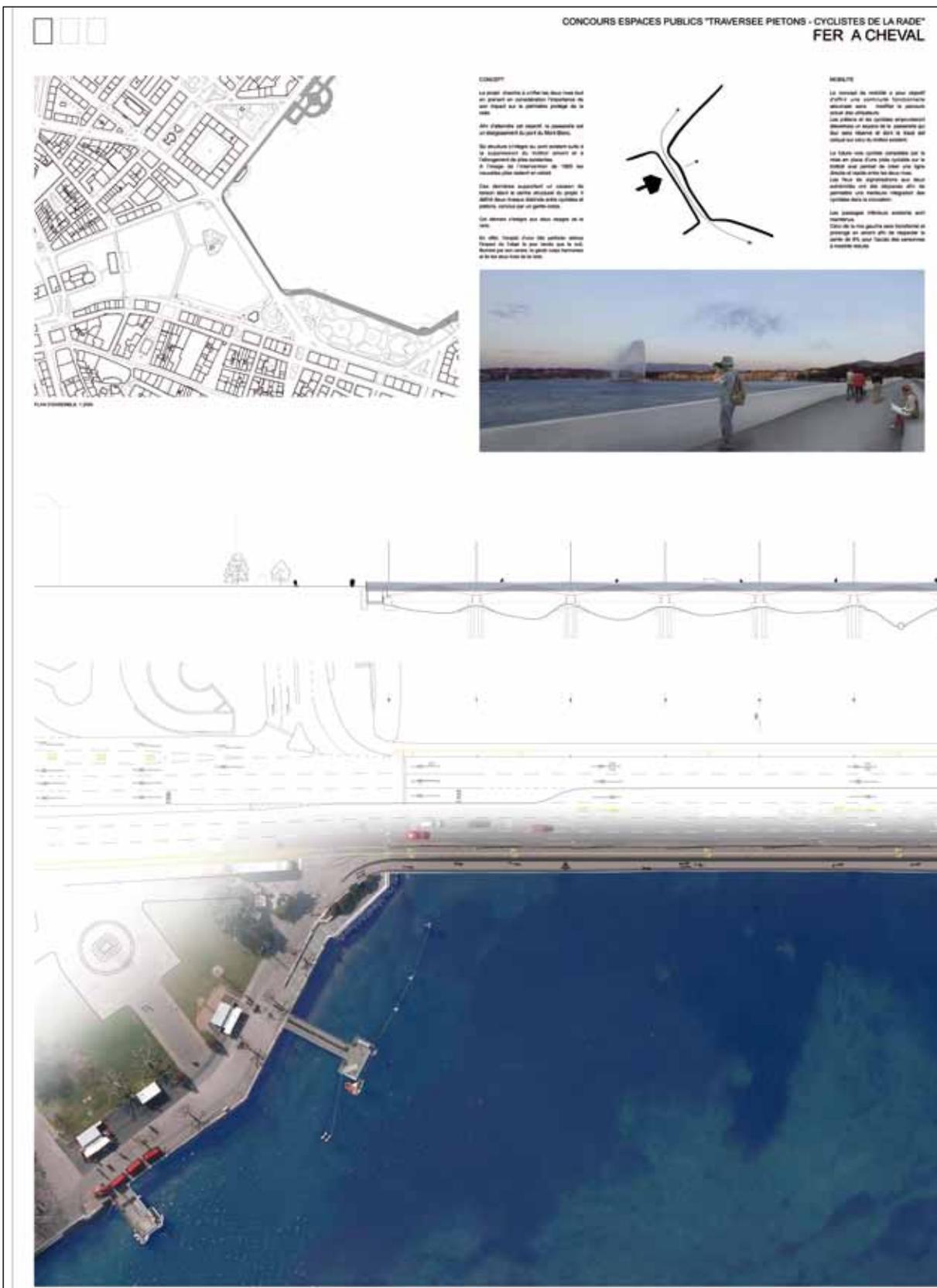
Section 3
 Description of the third cross-section, detailing the bridge deck structure and pedestrian walkway.

Section 4
 Description of the fourth cross-section, showing the bridge's profile and structural supports.

Projet n° 20
FER À CHEVAL

Bureau d'architecte
F. BAUD & T. FRÜH
ATELIER D'ARCHITECTURE
Genève | Suisse

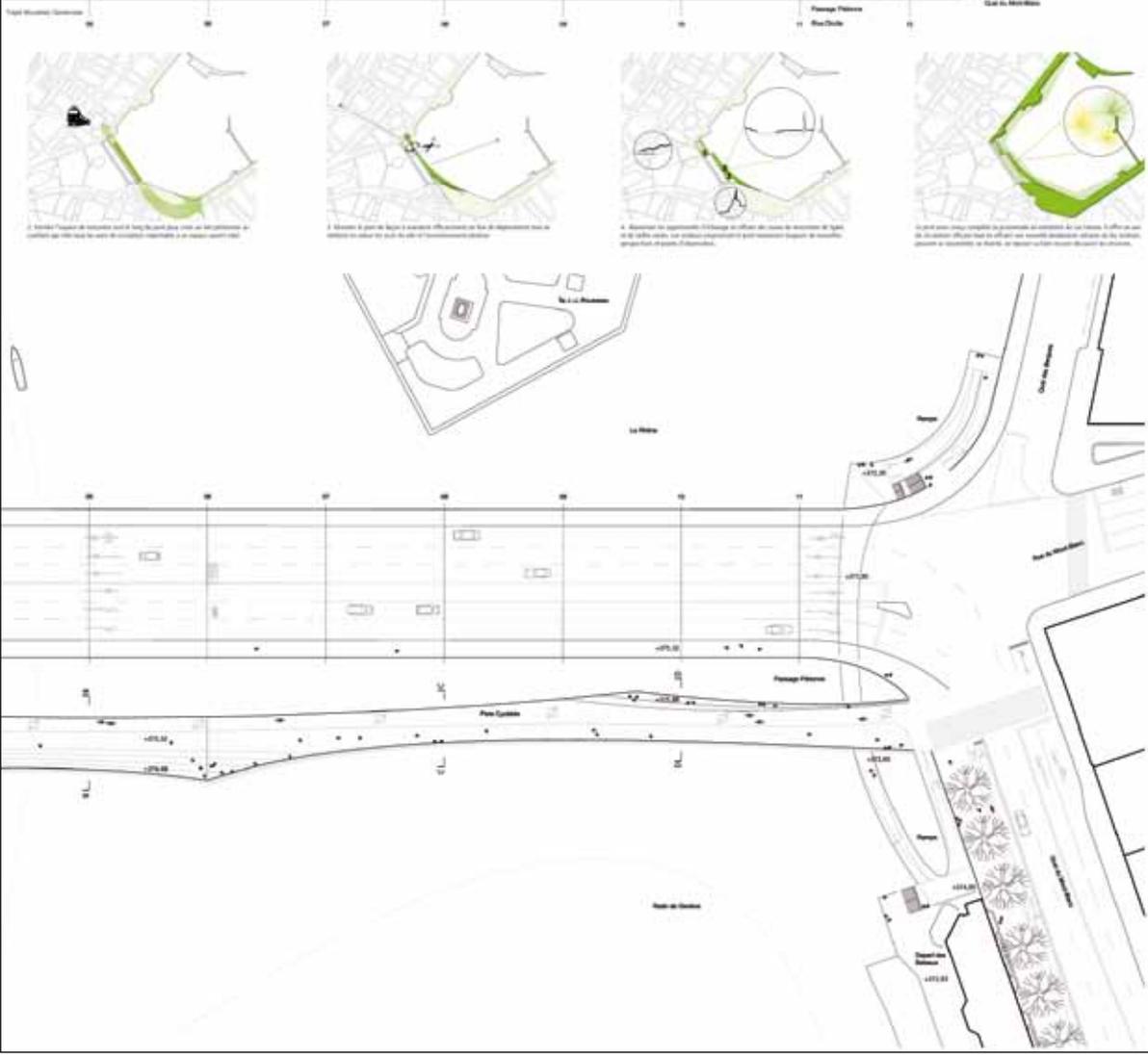
Bureau d'ingénieur civil
NOVERRAZ Ingénieur civil
Versoix | Suisse





2. Concours Espaces Publics «Traversée Piétons/Cyclistes de la Rade»

PONT BLANC



Projet n° 22
NOUVELLE RIVE

Bureau d'ingénieur et architecte
STUDIO D'INGENERIA
ROGER BACCIARINI & CO.SAGL
Lugano | Suisse



PHOTOMONTAGE 2 (SELON ANNEXE 1.11.DBA)



NOUVELLE RIVE

LOIN DE SE CONSIDÉRER COMME UNE ŒUVRE FORMELLEMENT DOMINANTE, CETTE PASSERELLE S'INTÈGRE DE FAÇON OPTIMALE DANS L'ENVIRONNEMENT.

CONÇUE POUR ÊTRE PARCOURUE DANS LES DEUX SENS, SOIT À PIED, QUE AVEC LE VÉLO, CETTE TRAVERSÉE ASSUME AUSSI UNE FORTE CONNOTATION PUBLIQUE ET CULTURELLE. EN EFFET, CETTE "NOUVELLE RIVE" (DONT LA DEVISE) DONNE À LA POPULATION UN ESPACE URBAIN À LA MÊME HAUTEUR DE LA VALEUR EXISTANT SUR LES RIVE DE LA RADE.

CETTE ŒUVRE SE BASE SUR DES ÉLÉMENTS EMBLÉMATIQUES DE L'IMAGE TRADITIONNELLE DE LA VILLE, PRÉSENT AUTOUR DU LAC.

EN PARTICULIER, LA FORME DES PILES DU PONT EST NÉE PAR LA FUSION DE DEUX IMAGES TRÈS FORTES: LE VOL DE LA MOUETTE ET UN INDIVIDU AUX BRAS OUVERTS. CE SONT LES SYMBOLES DE L'UNION ENTRE LE CIEL ET LA TERRE, ENTRE LA NATURE ET L'HOMME. LA VILLE DE GENÈVE EST EN EFFET UNE VILLE INTERNATIONALE, APPRÉCIÉE POUR SON ESPRIT D'ACCUEIL, SA CULTURE ET L'ÉLÉGANCE, MAIS AUSSI POUR LA PRÉSENCE DE PARCS ET ESPACES VERTS.

LE PONT EST AUSSI CONÇU COMME CONNEXION URBAINE EFFICACE POUR LES PIÉTONS ET POUR LES CYCLISTES, MAIS NOUS OFFRE UNE AUTRE QUALITÉ AUTANT IMPORTANTE: SA DIMENSION HUMAINE. CETTE LIAISON EST AUSSI L'UNION ENTRE PASSÉ ET FUTUR, ENTRE ACTIVITÉ ET REPOS, ENTRE CULTURE ET DISTRACTION.

TOUT ÇA NOUS ARRIVE À TRAVERS LA RENCONTRE LE LONG DU PONT DE CÉLÈBRES PERSONNAGES QUI ONT CARACTÉRISÉ L'HISTOIRE DE LA VILLE.

L'ACTION DE MARCHER SE JOINT À L'ACTION DE RÉFLÉCHIR E CE SONT EXACTEMENT LES PHRASES CONNUES DES PERSONNAGES COMME JEAN JACQUES ROUSSEAU OU ISABELLE ÉBERHARDT, ENRAVÉES DANS LE TROTTOIR, QUI NOUS TRANSPORTENT DANS LA DIMENSION OÙ, NI LE PASSÉ NI LE FUTUR EXISTENT, MAIS SEULEMENT LE PRÉSENT, L'ACTION DE MARCHER ET DE SE PLOMBER DANS LA CONTEMPLATION DU PANDRAMA, DE LA CULTURE, DE L'ART,...., QUI DEVIENT UNE SEULE CHOSE SUR CE PONT.

LA PASSERELLE PROFITE DE SA SITUATION DE BALCON SUR LA RADE: ON A DONC CHOISI DE DESTINER LE CÔTÉ VERS LE LAC À LA CIRCULATION PIÉTONNIÈRE, EN PRÉVISION AUSSI D'ÉVÉNEMENTS PONCTUELS MAJEURS DE LA VILLE.

UNE BANDE CENTRALE, LÉGÈREMENT RELEVÉE.



CROQUIS



Projet n° 23
fibula flexa

Bureau d'ingénieur
Lauber Ingenieure für Holzbau
Lucerne | Suisse

Bureau d'architecte
Reto Zindel Architekt
Tamins | Suisse



Plan d'ensemble
Echelle 1:2500

fibula flexa

(du latin « os » et du grec « flexa »)

« La traversée est un effort pour établir entre des éléments qui peuvent avoir été séparés et écartés le long, au sein même de la ville, un ensemble de relations qui les fait appartenir comme précédents. Appareils multiples qui par leurs bords qui les font appartenir comme une sorte de « collages » »

Le contexte urbain

La passerelle est située aux pieds. Comme les autres elle veut établir l'équilibre entre une rue étroite, entre une et deux, entre le lac et la mer.

La traversée piétonne est directement dépendante de la circulation routière, notamment sur l'Esplanade du Lac. Cette dernière sera placée dans une zone de circulation entre voitures et piétons. Un passage souterrain offre un espace aux vélos multiples.

Le Quai de Mont-Blanc avec le Square de Mont-Blanc est le site de la Gare Suisse-Alpes. La dalle rigide avec la Promenade du Lac est en effet un plan plus ouvert. L'ouvrage sera juché dans le Port de Mont-Blanc, respectant dans la mesure possible l'existant.

La ligne et la grille

Comme à passerelle sur la passerelle est une chose qui s'inscrit de son et premier elle est établie.

De son la passerelle est par sa forme une continuité multiple de tout de son. Ce point de passage se trouve entre une largeur double avec un pont suspendu.

La structure du pont est une grille simple et la passerelle est établie de la passerelle à l'extérieur et au sein de la passerelle. Elle est établie de la passerelle à l'extérieur et au sein de la passerelle.

Les bords de la passerelle sont établis de la passerelle à l'extérieur et au sein de la passerelle. Elle est établie de la passerelle à l'extérieur et au sein de la passerelle.

Les matériaux et les couleurs

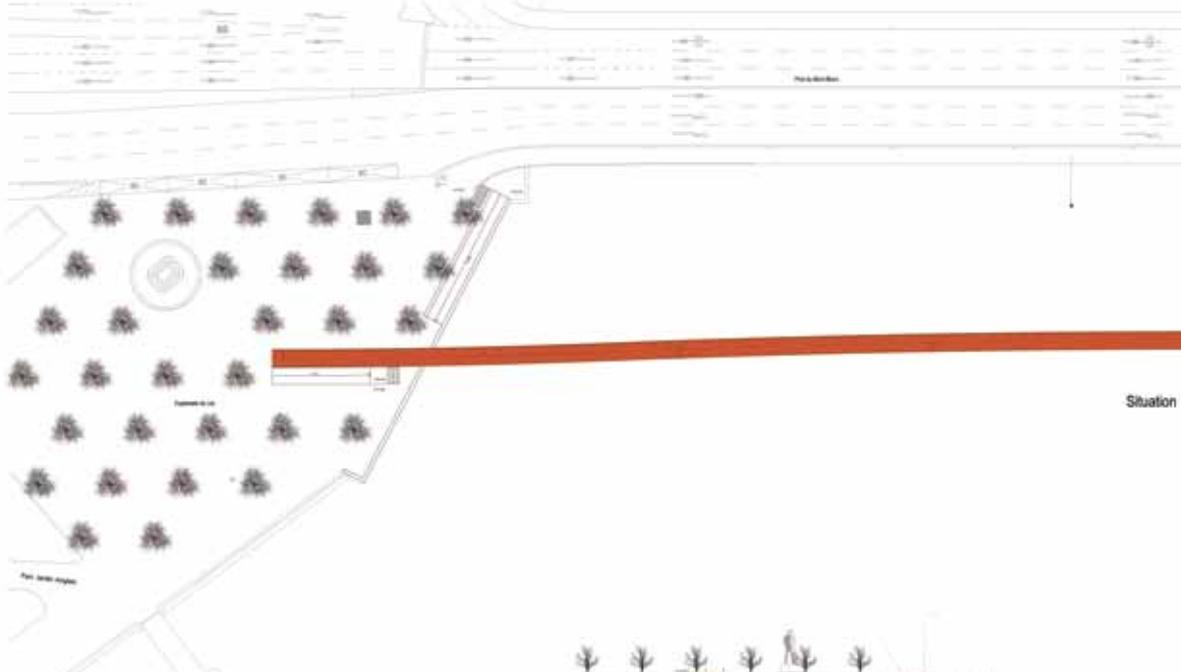
Comme les autres, la passerelle est complétée en métal. De l'acier galvanisé pour le plan de sustentation et du bois pour les balustrades formant une intégration dans le site d'usage. Le processus de fabrication technique s'élève simple.

Les matériaux et l'éclairage

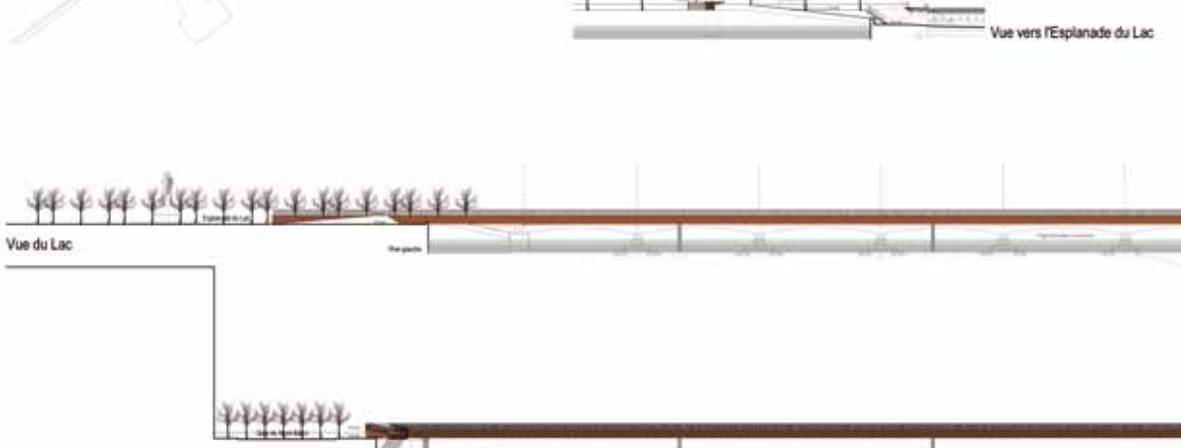
Les différents matériaux de la passerelle s'intègrent aux qualités du site, l'acier et le bois.

L'éclairage est placé dans une zone non centrale, au-dessus de la passerelle dans l'ouvrage et permet de contrôler l'éclairage de la passerelle et de l'ouvrage en raison que les différents matériaux s'intègrent au site.

Plan 001 - a flux simple et multiple
Plan 002 - a flux simple et multiple



Situation

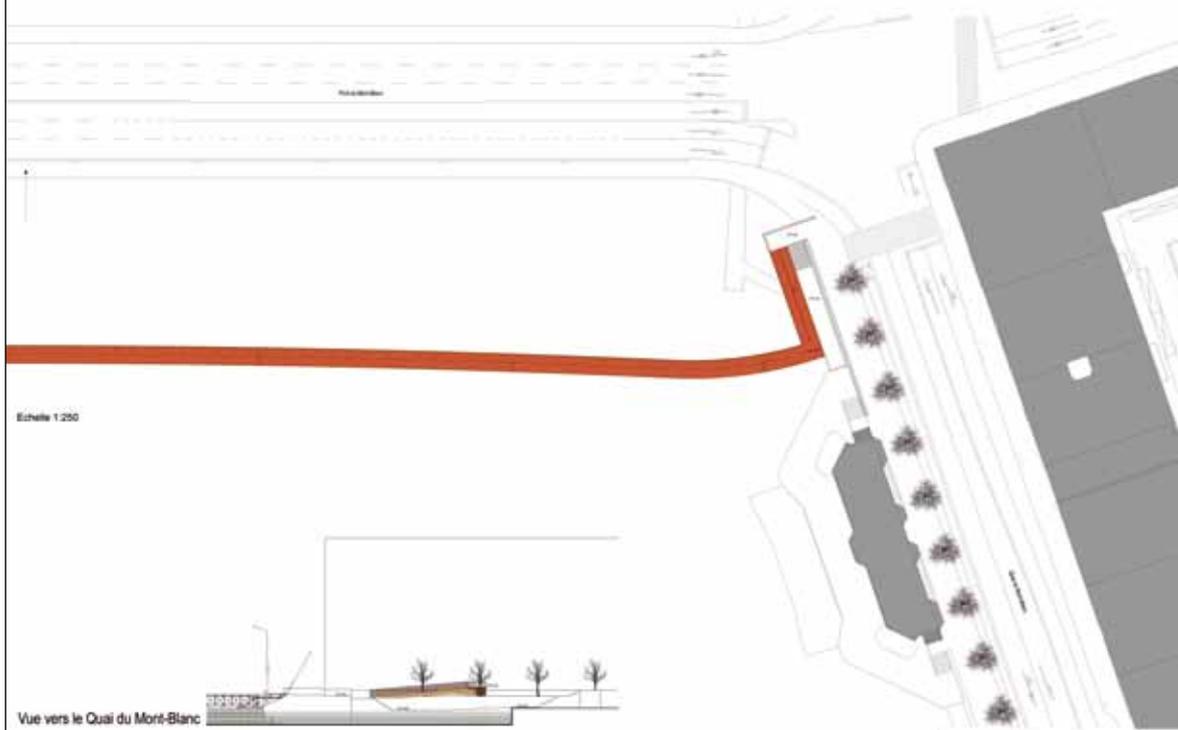


Vue vers l'Esplanade du Lac

Vue du Lac

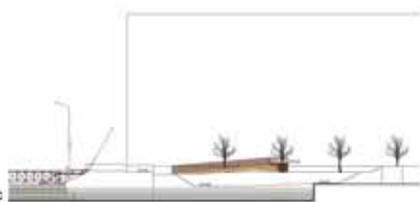
Vue du Pont du Mont-Blanc

fibula flexa



Echelle 1 200

Vue vers le Quai du Mont-Blanc



Vue du Lac

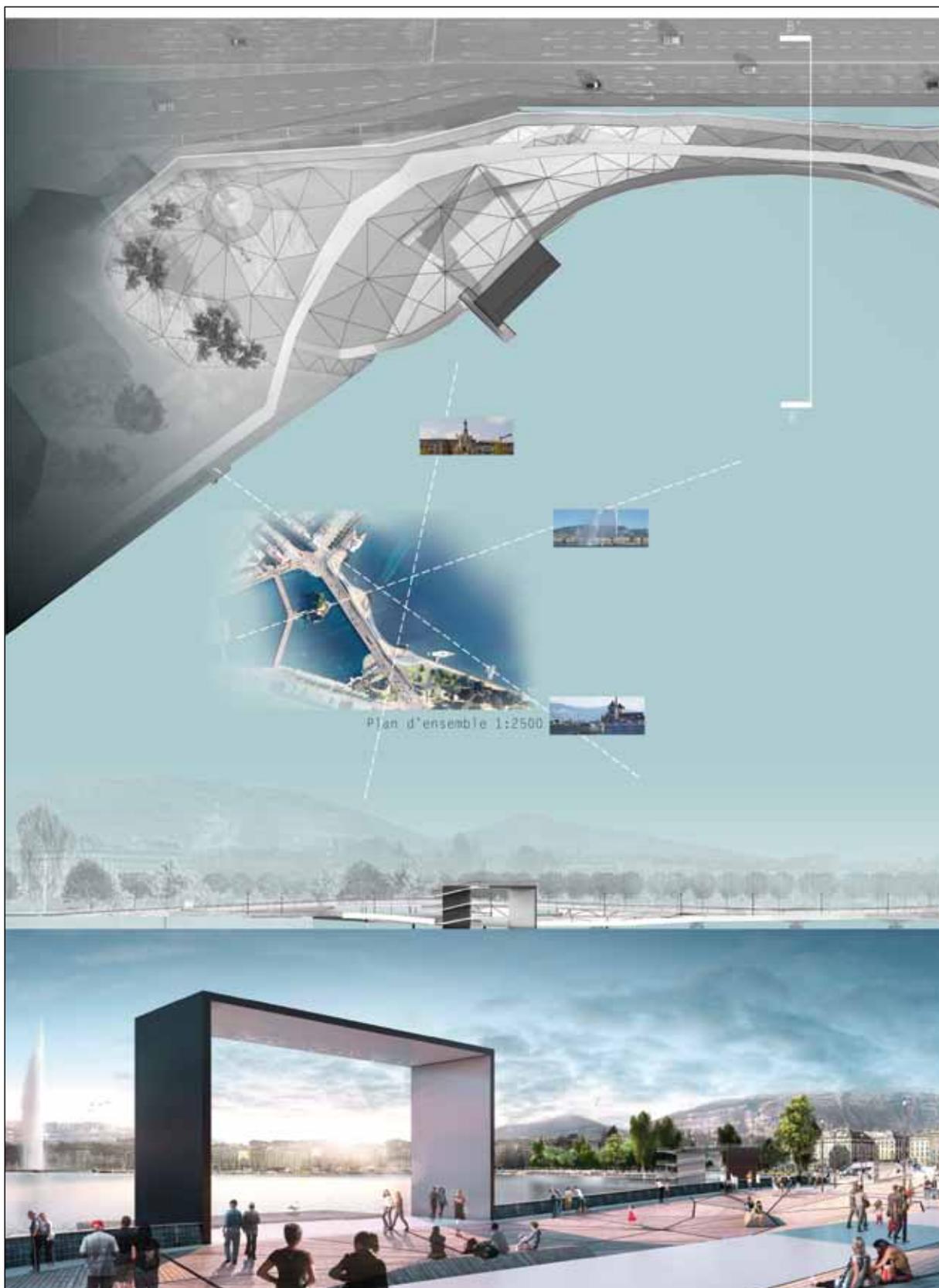


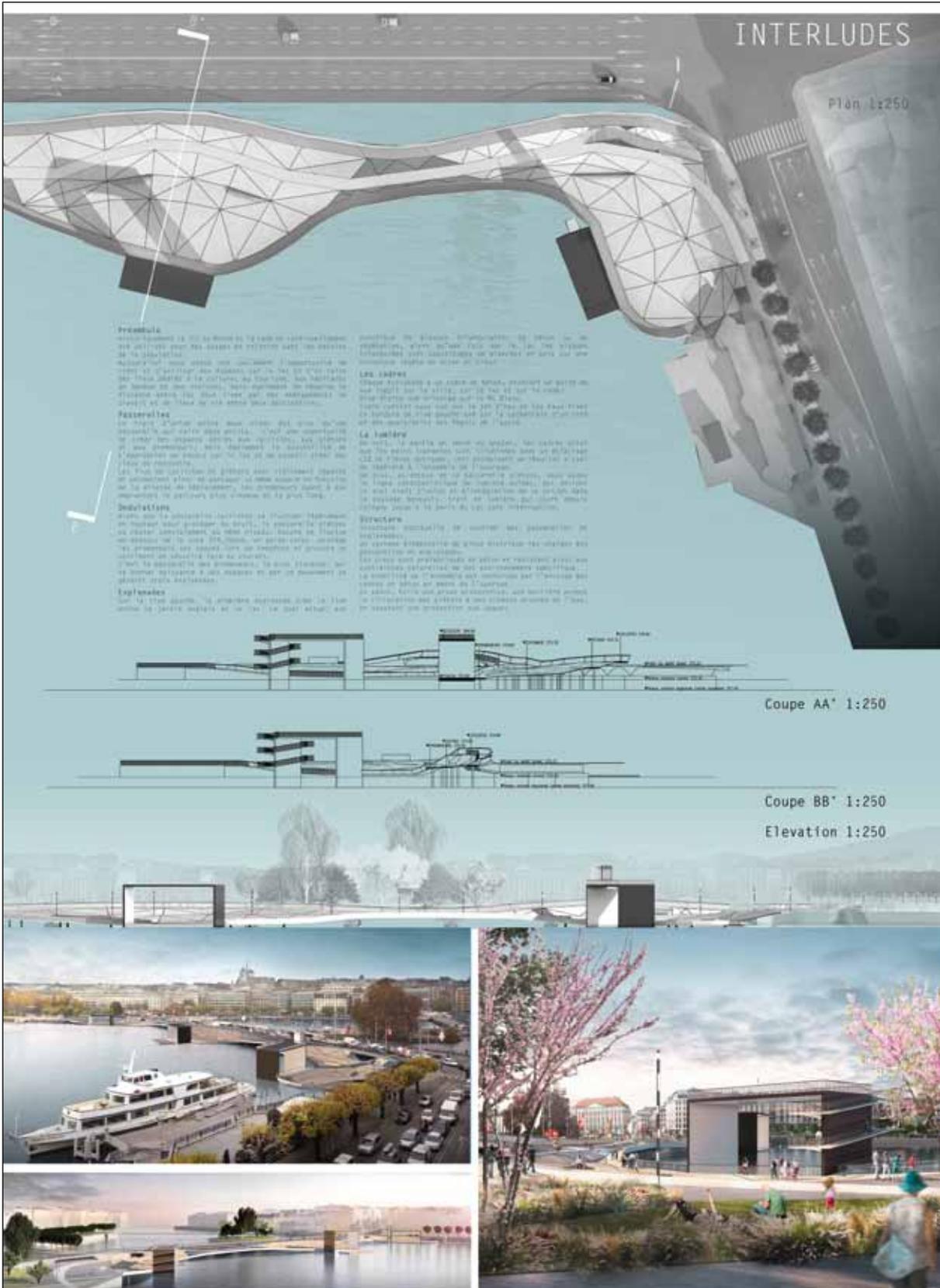
Vue du Pont du Mont-Blanc

Projet n° 24
INTERLUDES

Bureau d'architecte
THE BRANDSTORM | Raphael Henry
Les Acacias | Suisse

Bureau d'ingénieur
ILIAS FRANGOULIS
Versoix | Suisse





Projet n° 26
3003003

Bureau d'architecte
terrain:loenhart&mayr BDA architekten
Munich | Allemagne

Bureau d'ingénieur
Olivier Enghardt
Munich | Allemagne

3003003



Plan de masse 1:2000



Vue aérienne

LE NOUVEAU BALCON URBAIN, L'ARC DU LAC DE GENEVE

Une relation panoramique avec le lac de Genève
Cet arc de pont sur l'eau nouvelle connecte directement le centre de Genève et donne une visibilité inédite sur le lac de Genève. Si le site principal du nouveau pont dessert aux multiples traversées sans cesse à travers le lac, le pont englobe aux alentours du Centre de Genève, à offrir toute la possibilité de créer un espace public à une nouvelle échelle active.

L'arc en tant que porte de la ville
L'ARC est premier de sa génération à offrir une vue panoramique et à offrir une vue panoramique à grande échelle.

Une fois les plus importants de la ville à offrir une vue à 360 degrés sur les quartiers environnants de la ville de Genève. Le pont de l'arc est une ligne droite, de nouveaux ponts connectent l'arc à un pont de l'arc existant qui est un pont d'un pont en bois et permet une connexion unique de paysage sans gêner les autres ponts de la ville. Un arc de pont sur l'eau connecte le centre de la ville.

Les arches porteurs du Pont du Mont Blanc et de l'Arc du Lac de Genève
Les deux ponts sont conçus indépendamment du Pont du Mont Blanc, mais sont également conçus pour offrir une vue à 360 degrés sur le lac de Genève. Les ponts sont conçus pour offrir une vue à 360 degrés sur le lac de Genève.

Une fois le nouveau pont se connecte à l'arc existant et offre une vue à 360 degrés sur les quartiers de la ville de Genève. Le pont de l'arc est une ligne droite, de nouveaux ponts connectent l'arc à un pont de l'arc existant qui est un pont d'un pont en bois et permet une connexion unique de paysage sans gêner les autres ponts de la ville.

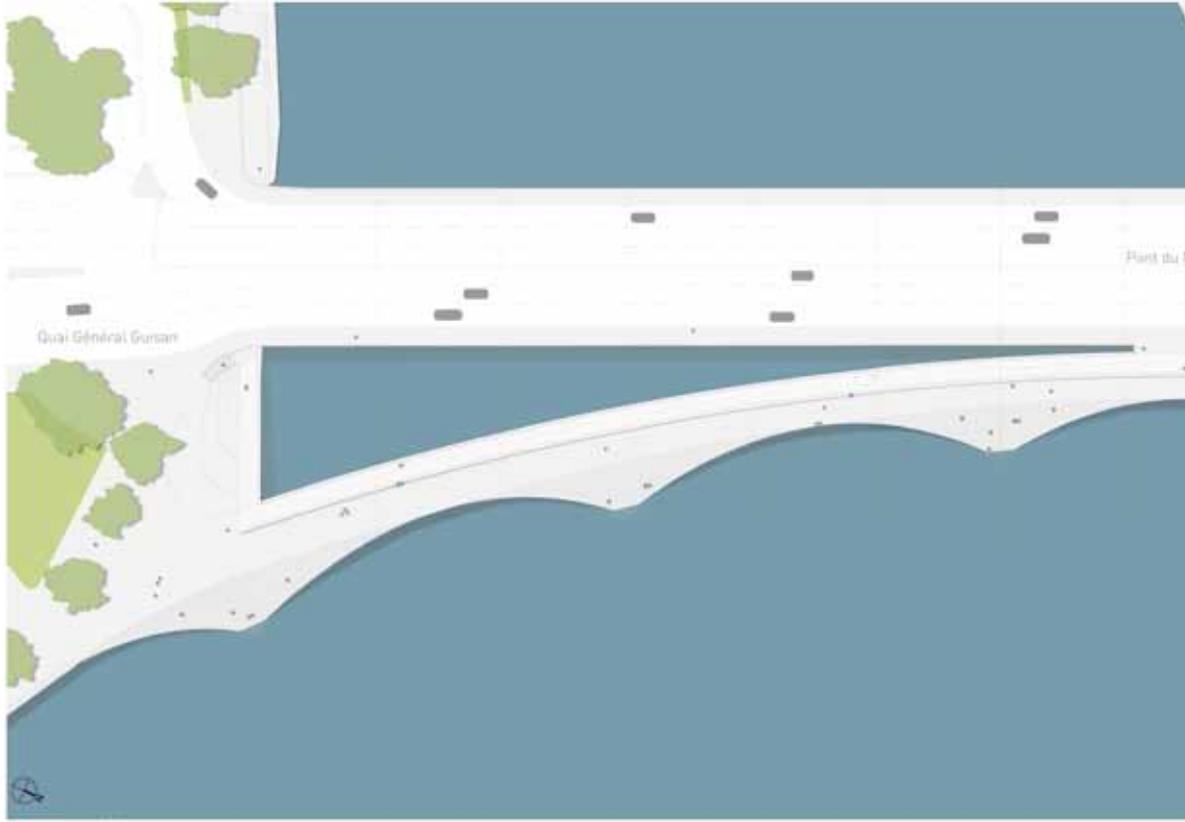
Connectivité, délimitation et mobilité douce
L'ARC est un pont sur l'eau qui connecte le centre de la ville de Genève et offre une vue à 360 degrés sur les quartiers de la ville de Genève.

Le pont de l'arc est un pont sur l'eau qui connecte le centre de la ville de Genève et offre une vue à 360 degrés sur les quartiers de la ville de Genève. Le pont de l'arc est un pont sur l'eau qui connecte le centre de la ville de Genève et offre une vue à 360 degrés sur les quartiers de la ville de Genève.

Le balcon urbain de l'Arc du Lac

Cet nouveau pont sur l'eau connecte le centre de la ville de Genève et offre une vue à 360 degrés sur les quartiers de la ville de Genève. Le pont de l'arc est une ligne droite, de nouveaux ponts connectent l'arc à un pont de l'arc existant qui est un pont d'un pont en bois et permet une connexion unique de paysage sans gêner les autres ponts de la ville.

De nuit, sur le balcon urbain
Une fois de nuit, sur le balcon urbain, de Genève et offre une vue à 360 degrés sur les quartiers de la ville de Genève.



Plan de situation 1:200



Elevation Est 1:250

3003003



Perspectives



Le pont sera une rampe de fortune qui se dressera sur le côté de la passerelle existante. Cette dernière sera la ferme générale du pont et le seul autre soutien de son appui sur le sol. Les cinq parties structurales se porteront toutes sur la ferme générale de la passerelle existante. Les parties structurales de la ferme sont des arcs de béton précontraints qui se porteront sur la ferme générale de la passerelle existante. Les parties structurales de la ferme sont des arcs de béton précontraints qui se porteront sur la ferme générale de la passerelle existante.

Le pont sera une rampe de fortune qui se dressera sur le côté de la passerelle existante. Cette dernière sera la ferme générale du pont et le seul autre soutien de son appui sur le sol. Les cinq parties structurales se porteront toutes sur la ferme générale de la passerelle existante. Les parties structurales de la ferme sont des arcs de béton précontraints qui se porteront sur la ferme générale de la passerelle existante.

L'effacement des pontons, notamment celui qui sera placé au-dessus de la passerelle existante, sera le seul autre soutien de son appui sur le sol. Les cinq parties structurales se porteront toutes sur la ferme générale de la passerelle existante. Les parties structurales de la ferme sont des arcs de béton précontraints qui se porteront sur la ferme générale de la passerelle existante.

Le pont sera une rampe de fortune qui se dressera sur le côté de la passerelle existante. Cette dernière sera la ferme générale du pont et le seul autre soutien de son appui sur le sol. Les cinq parties structurales se porteront toutes sur la ferme générale de la passerelle existante. Les parties structurales de la ferme sont des arcs de béton précontraints qui se porteront sur la ferme générale de la passerelle existante.

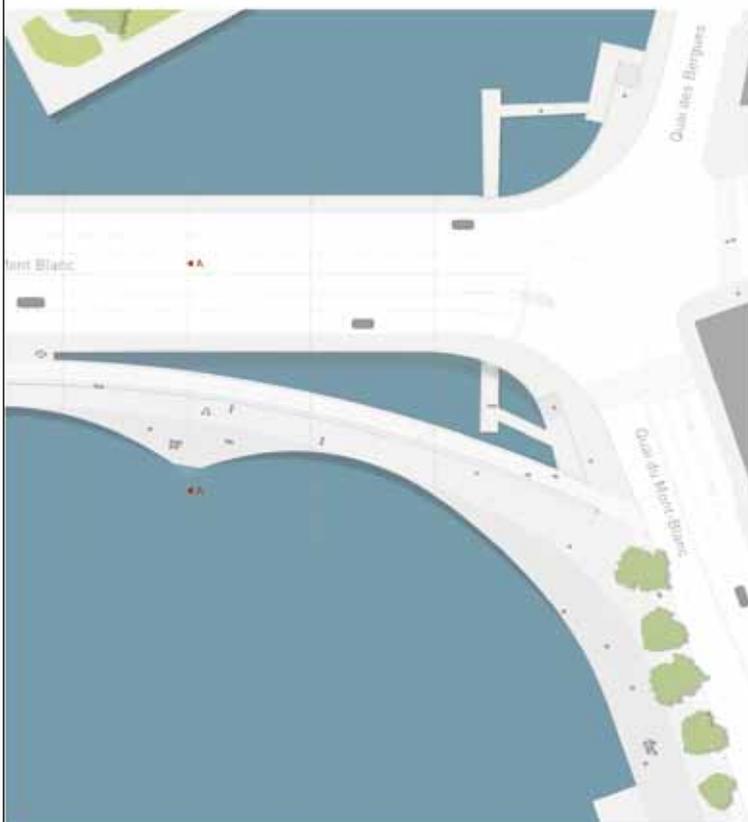
Structure portante

Le pont sera une rampe de fortune qui se dressera sur le côté de la passerelle existante. Cette dernière sera la ferme générale du pont et le seul autre soutien de son appui sur le sol. Les cinq parties structurales se porteront toutes sur la ferme générale de la passerelle existante. Les parties structurales de la ferme sont des arcs de béton précontraints qui se porteront sur la ferme générale de la passerelle existante.

Le pont sera une rampe de fortune qui se dressera sur le côté de la passerelle existante. Cette dernière sera la ferme générale du pont et le seul autre soutien de son appui sur le sol. Les cinq parties structurales se porteront toutes sur la ferme générale de la passerelle existante. Les parties structurales de la ferme sont des arcs de béton précontraints qui se porteront sur la ferme générale de la passerelle existante.

Le pont sera une rampe de fortune qui se dressera sur le côté de la passerelle existante. Cette dernière sera la ferme générale du pont et le seul autre soutien de son appui sur le sol. Les cinq parties structurales se porteront toutes sur la ferme générale de la passerelle existante. Les parties structurales de la ferme sont des arcs de béton précontraints qui se porteront sur la ferme générale de la passerelle existante.

Le pont sera une rampe de fortune qui se dressera sur le côté de la passerelle existante. Cette dernière sera la ferme générale du pont et le seul autre soutien de son appui sur le sol. Les cinq parties structurales se porteront toutes sur la ferme générale de la passerelle existante. Les parties structurales de la ferme sont des arcs de béton précontraints qui se porteront sur la ferme générale de la passerelle existante.



Plan de coupe AA 1:200

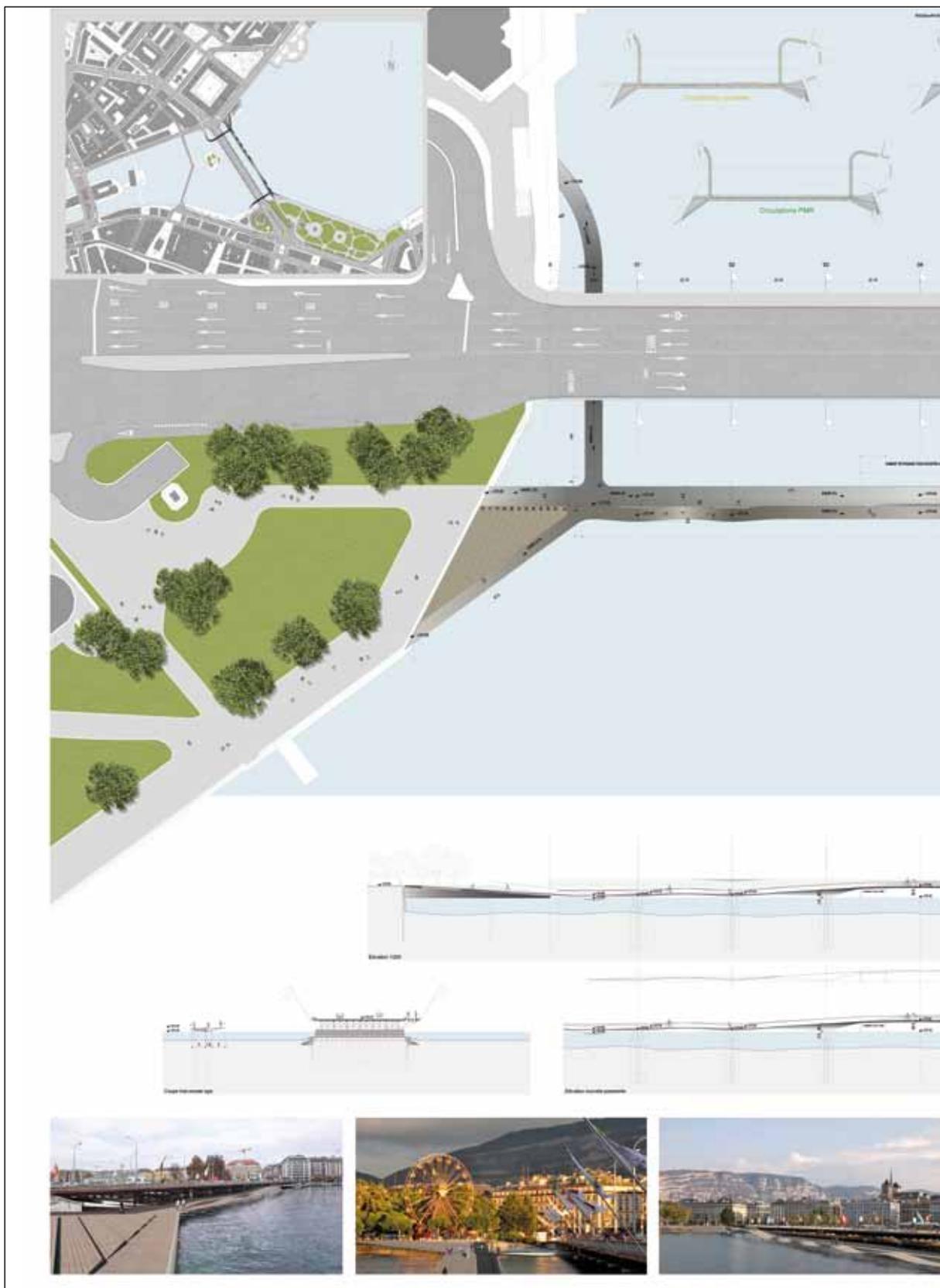


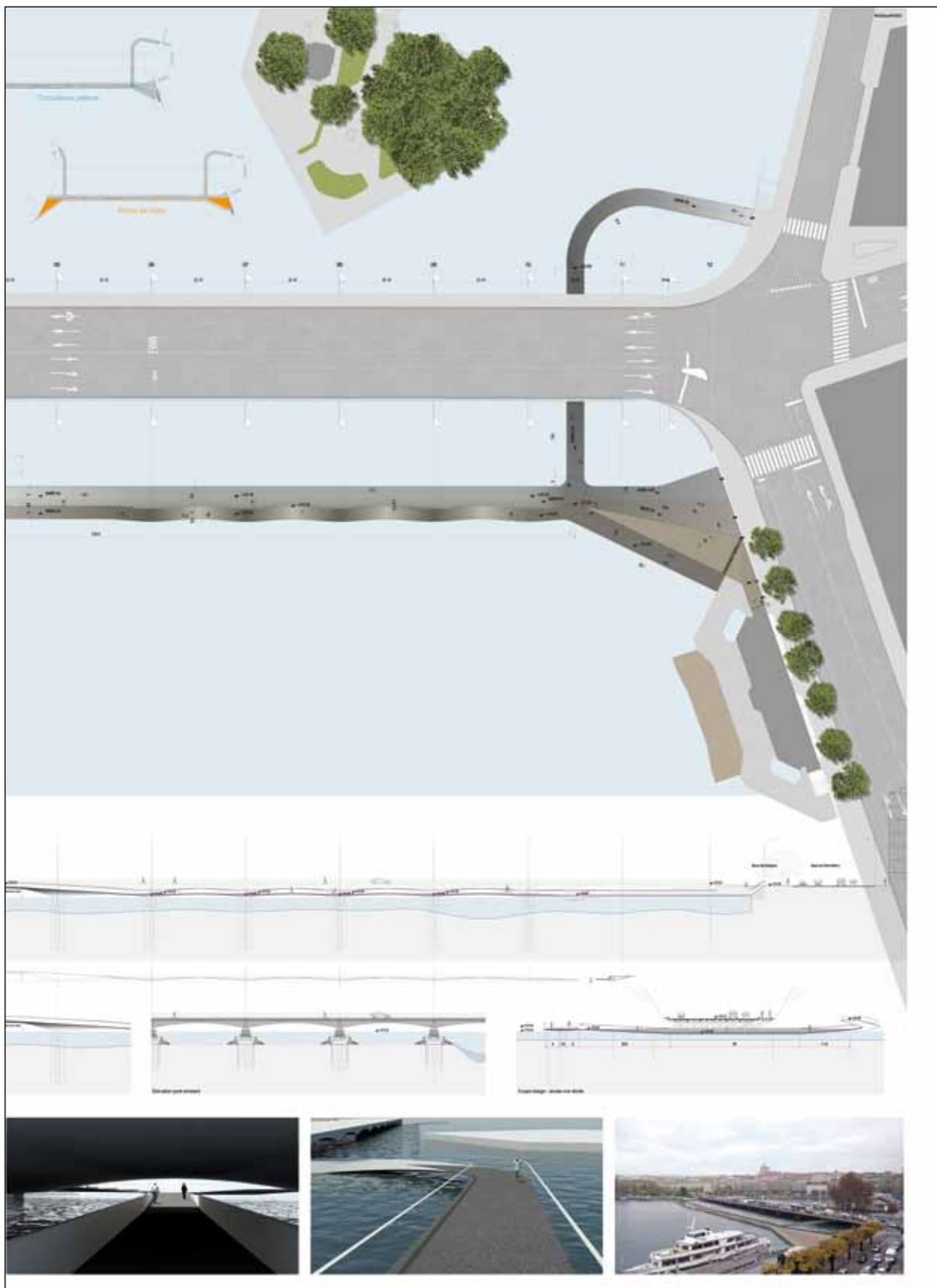
Coupe transversale AA 1:200

Projet n° 27
RADEenRIVES

Bureau d'ingénieur
BUREAU GREISCH
Angleur | Belgique

Bureau d'architecte
CANEVAS Scrl
Angleur | Belgique

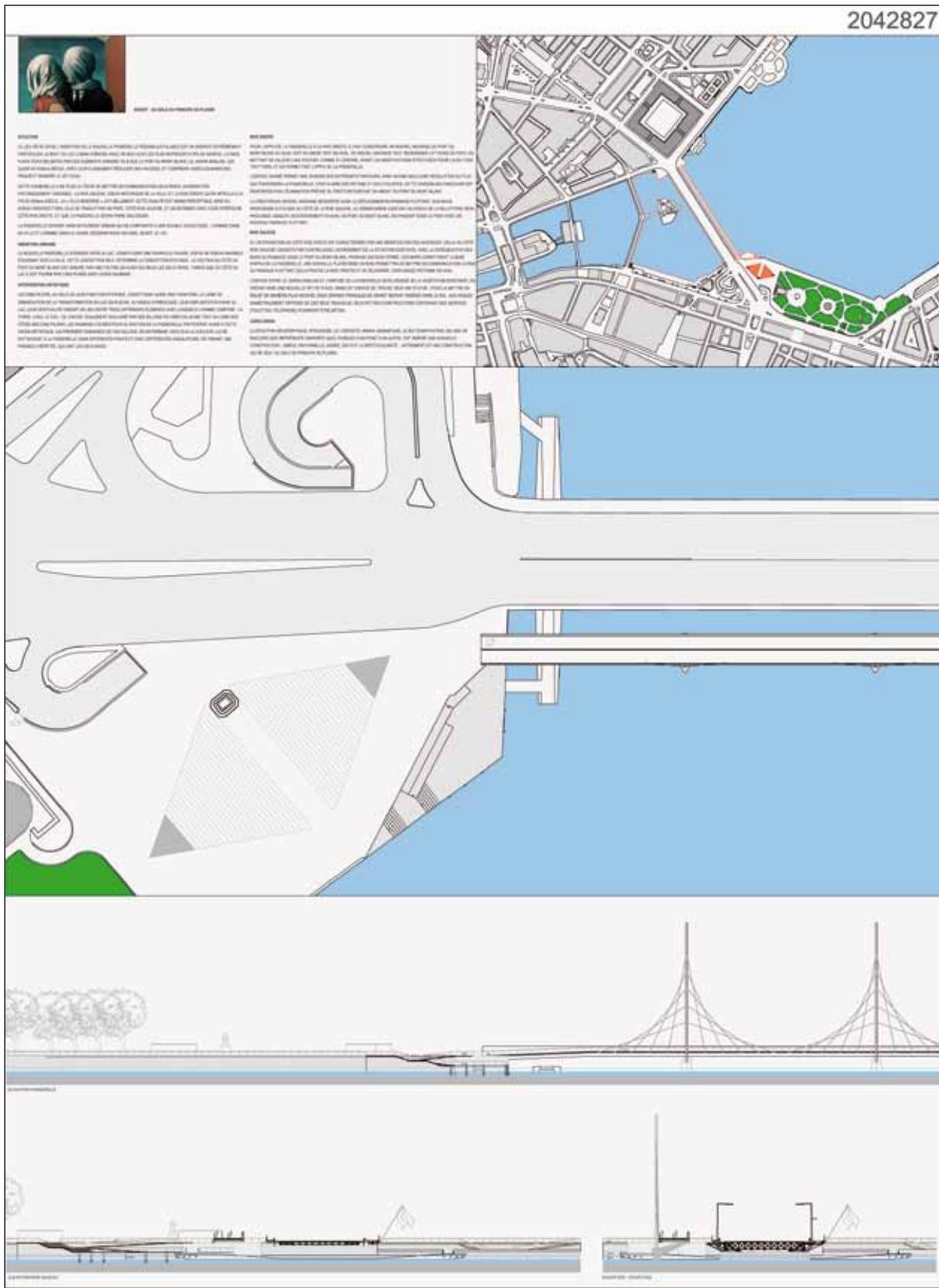




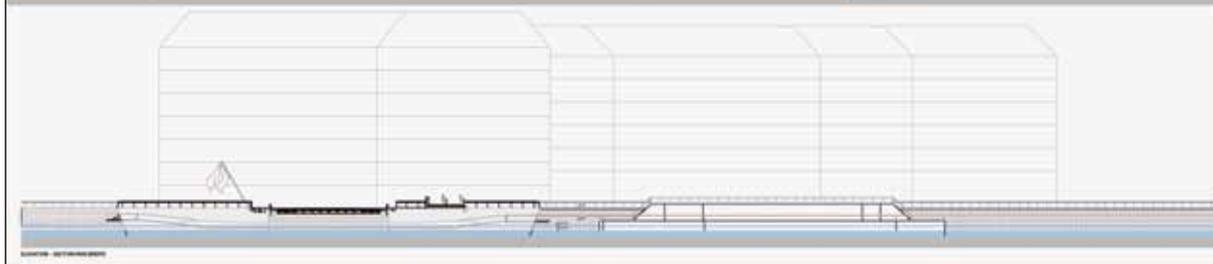
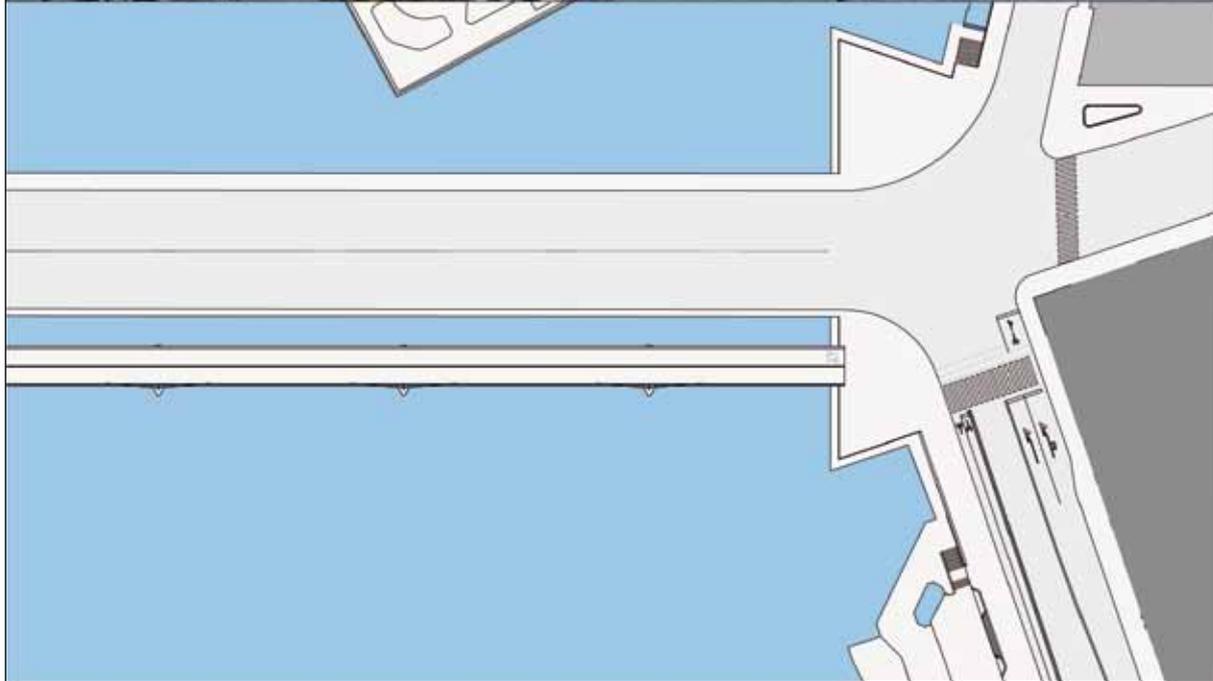
Projet n° 28
2042827

Bureau d'architecte
Diego Guidotti Architetto
Bellinzona | Suisse

Bureau d'ingénieur
HL Studio ingegneria | Luca Humair
Giubiasco | Suisse



2042827



Projet n° 29
BWV132

Bureau d'ingénieur
Engelsmann Peters Beratende Ingenieure
Stuttgart | Allemagne

PONT DU MONT-BLANC - TRAVERSÉE PIÉTONS/CYCLISTES DE LA RADE

CONCEPT DU PROJET

La nouvelle passerelle crée une ligne droite et un lien direct pour les piétons et les cyclistes, entre les deux rives de la Rade. La position et la hauteur de la passerelle sont définies de façon à ce qu'il n'y ait pas de conflits géométriques avec les constructions existantes, en particulier avec la tour de la Rade. Les deux rives seront connectées après construction de nouveaux ouvrages. Du côté qui fait face au lac, le tracé de la passerelle coïncide, au passage, avec le quai, est renforcé pour un accès aisé qui mène directement au quai du Mont-Blanc. La longueur totale de la passerelle principal à l'axe est de 242 m. Les 6 radiers existants ont une portée de 21 m, et les deux cadres extérieurs de 17,65 m.

La passerelle en plan est un simple rectangle des deux rives du lac Léman, une forme et structure reconnaissable et indépendante. L'accès à l'ouvrage des deux côtés et dans du lac, sur deux passerelles plus étroites, reliant les bâtiments des deux rives et la promenade de la Rade au pont de la Rade. Le pont de la Rade est construit sur deux piliers existants du pont du Mont-Blanc. L'axe de la passerelle de la passerelle de pont de la Rade, qui relie les deux rives, est renforcé pour un accès aisé qui mène directement au quai du Mont-Blanc. Les radiers existants sont renforcés pour un accès aisé qui mène directement au quai du Mont-Blanc.

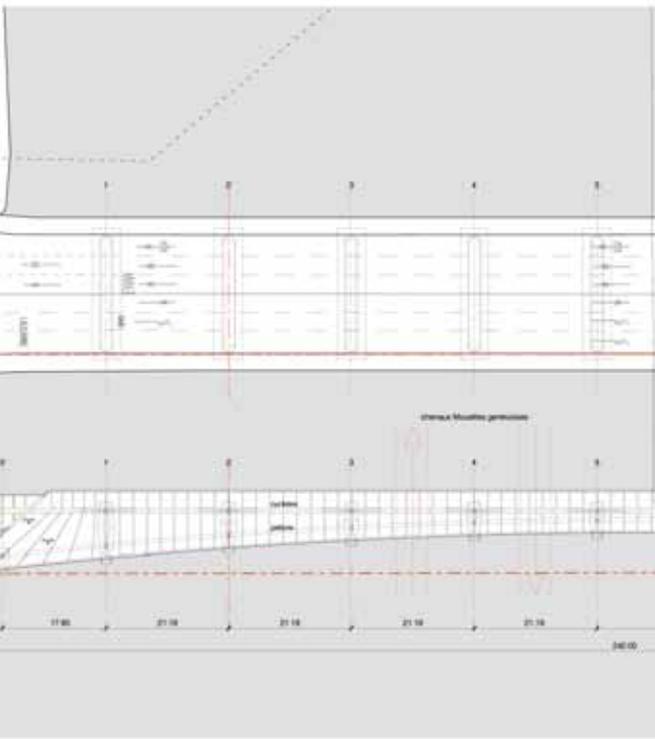
En outre, la passerelle est conçue comme un pont à double sens. Le pont de la passerelle reprend la forme traditionnelle de la Rade du lac Léman et complète l'ouvrage existant par la face de la Rade, ce qui souligne à l'ouest le pont de la Rade. La passerelle constitue un prolongement naturel des promesses sur les axes et propose aux piétons un franchissement, une table de bord de la Rade.

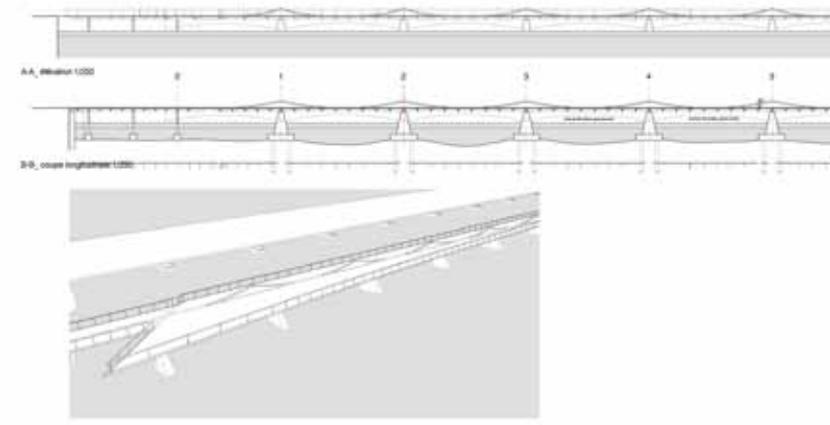
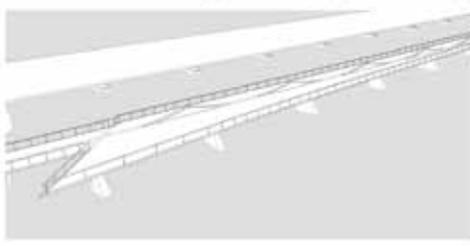
Pour faciliter à la passerelle, les radiers sont renforcés des deux rives et rejoignent aux radiers existants en place sur la passerelle. Les piétons et les cyclistes peuvent alors emprunter le chemin le plus court d'une rive à l'autre. La largeur des voies de circulation à l'intérieur du pont est de 17,65 m pour les cyclistes et de 1,70 m pour les piétons.

En complément de la fonction de franchissement et de traversée, la passerelle offre, grâce à sa forme rectiligne et longue, une vue d'ensemble des rives de la Rade et du lac Léman. La passerelle offre, grâce à sa forme rectiligne et longue, une vue d'ensemble des rives de la Rade et du lac Léman. La passerelle offre, grâce à sa forme rectiligne et longue, une vue d'ensemble des rives de la Rade et du lac Léman. La passerelle offre, grâce à sa forme rectiligne et longue, une vue d'ensemble des rives de la Rade et du lac Léman.

Les piles de la passerelle, à l'exception des deux piles centrales, se situent dans l'axe des piles du pont existant. De sorte que les deux rives de la Rade soient reliées et que le pont de la Rade soit renforcé. Les radiers de la passerelle pour les piétons et les cyclistes sont renforcés existants. Les radiers de la passerelle pour les piétons et les cyclistes sont renforcés existants. Les radiers de la passerelle pour les piétons et les cyclistes sont renforcés existants.

La table inférieure pour le niveau du lac est en 190 ans sans influence compte tenu du recul de sécurité et des déformations de la table inférieure. La hauteur totale totale des deux piles est respectivement de 2,07 et du niveau du lac, respectivement de 1,70.

plan de situation 1:200

plan d'exécution 1:200

AA, élévation 1:200

BB, coupe longitudinale 1:200

PONT DU MONT-BLANC - TRAVERSÉE PIÉTONS/CYCLISTES DE LA RADE BWW1302

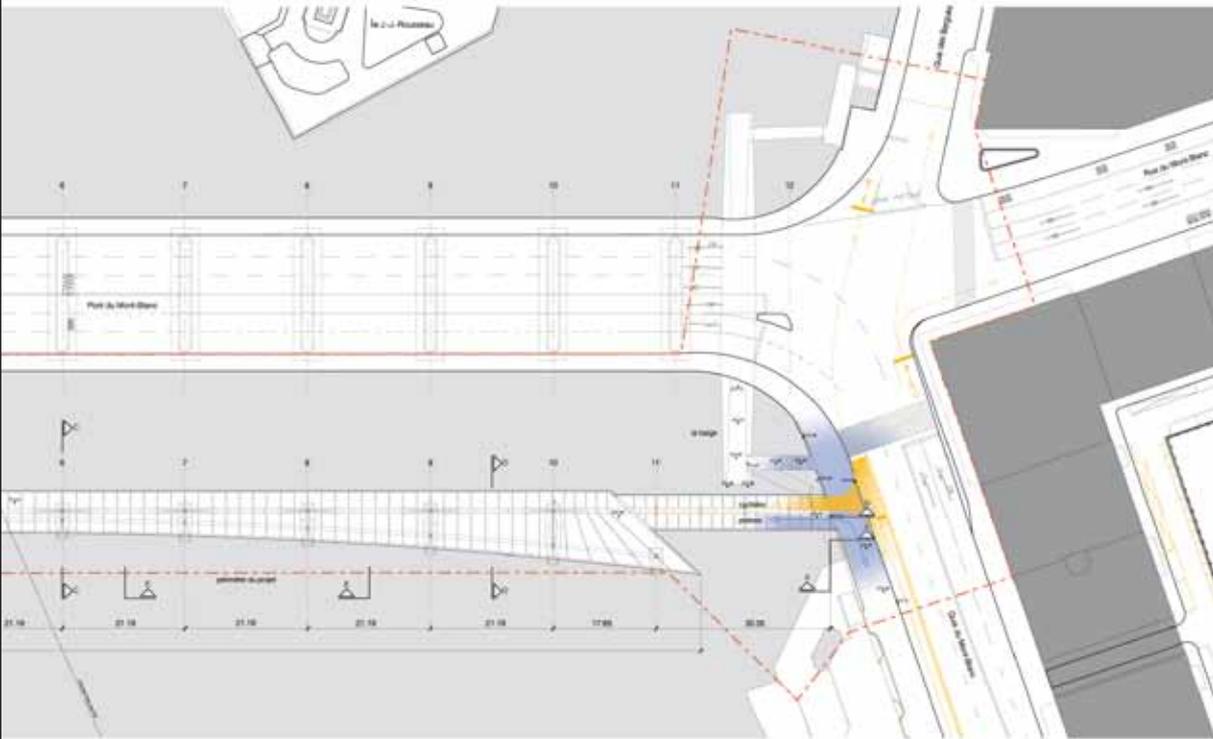
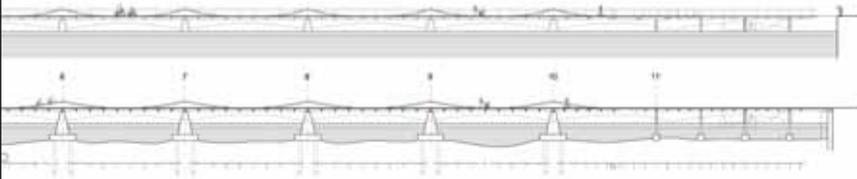


CONCEPT DE STRUCTURE

Le concept principal de la passerelle est une structure acier qui se compose d'un maillage entre poutres principales et secondaires. Les deux poutres principales suivent le sens longitudinal du pont et portent de plus en plus.

Sur le couple transverse, le guide principal, situé au nord en plan, donne une hauteur variable et présente un profil qui change selon les axes. Dans le couple longitudinal de la passerelle, la forme de la poutre est dictée des moments de flexion, elle présente une hauteur égale au milieu, des points courbes et une hauteur plus petite entre deux points courbes. L'objectif de la forme, au niveau des points de courbure, est une hauteur qui rend la poutre performante de la façon économique. Elle offre à la passerelle une certaine rigidité angulaire et torsive. Au niveau des points d'appui, la poutre courbe vers le haut, permet également de distinguer les axes cyclistes, des axes piétons. La poutre rigide de façon totale et visible le respectant des éléments cyclistes en pontons. Les zones entre les piles, permettent également, un passage continu, pour les cyclistes qui souhaitent profiter de la vue par exemple.

Dans le couple transverse, la poutre principale, à l'est sur le plan, est courbée. Elle a une hauteur constante, parce qu'elle supporte moins de charges avec un plus grand ponton à l'est. Son profil est également en courbe selon les axes. Les deux poutres principales sont reliées par des éléments transversaux à une distance d'environ 2,50 m et forment avec un maillage de faibles rigides. Au niveau des bords (coups en bois, des éléments transversaux sont déposés en quantité). Ces derniers transversaux portent en particulier les zones au nord de l'axe et assure le lien sur la structure principale. Les efforts de torsion, exercés par le vent, sur les pontons à l'est, passent des axes supportés sur les deux poutres principales.


L'ÉCLAIRAGE

L'éclairage de la passerelle complète le concept d'éclairage de la rade. Des points de lumière sont intégrés dans les éléments principaux pour former un éclairage subtil, de nuit, sans gêner les usagers ni se refléter sur la ville.

éclairage de la passerelle



plan lumière de la rade

Projet n° 31
UP-SIDE-DOWN

Bureau d'ingénieur
DIC SA
Aigle | Suisse

Bureau d'architecte
PONT12 architectes sa
Lausanne | Suisse

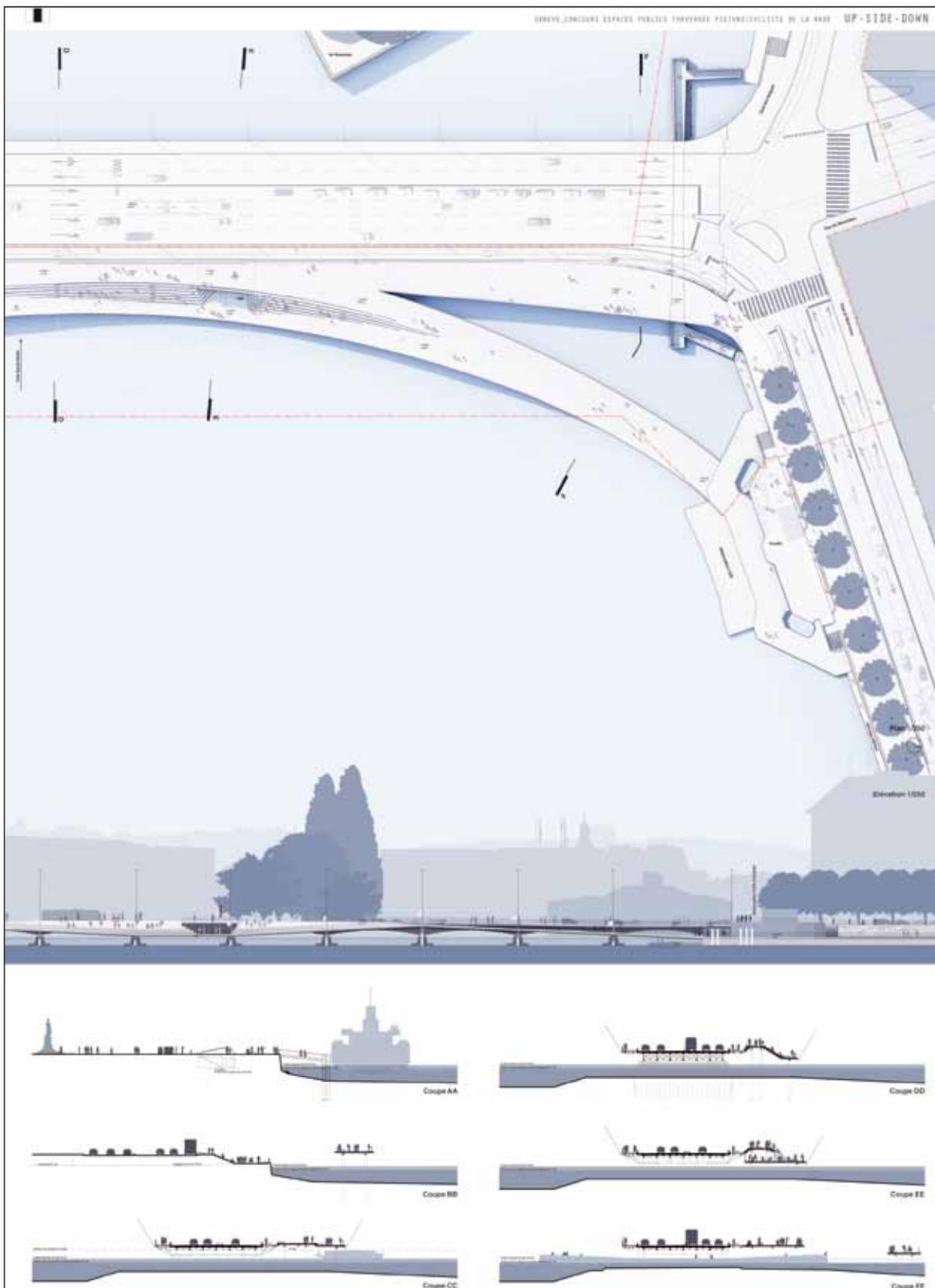


Eclairagiste

L'OBSERVATOIRE INTERNATIONAL INC
New York | USA

Bureau d'ingénieur

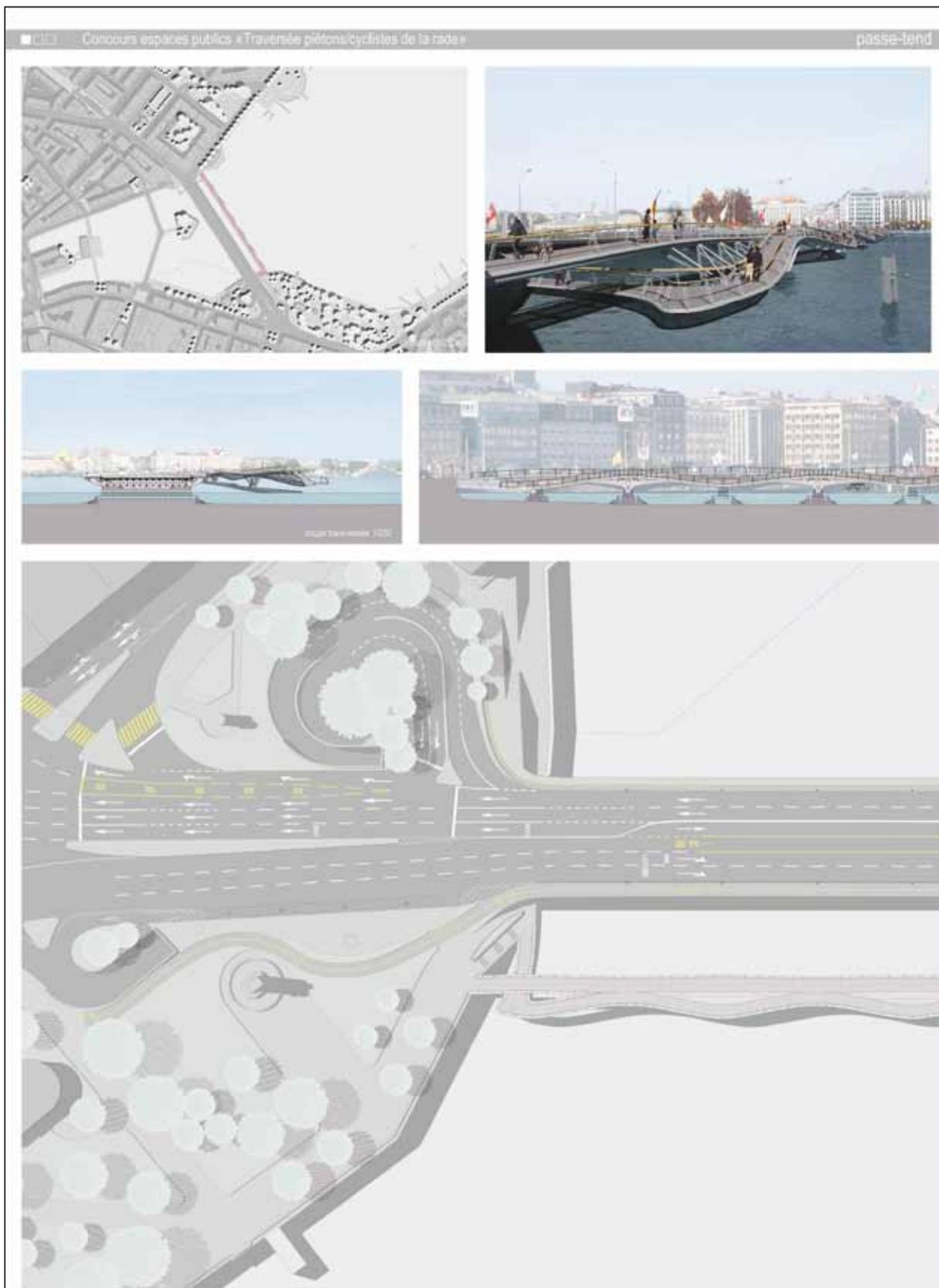
CERT - ARAGAO
Lausanne | Suisse



Projet n° 32
passe-tend

Bureau d'architecte
ass architectes associés sa
Le Lignon | Suisse

Bureau d'ingénieur
MP INGÉNIEURS CONSEILS SA
Crissier | Suisse



Concours espaces publics «Traversée piétons/cyclistes de la rade» passe-tend



Contexte premier et primé

Le projet de la traversée piétons/cyclistes de la rade de Brest est un projet d'aménagement urbain et de mobilité durable qui vise à améliorer les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes entre la ville et le port de Brest. Le projet est situé dans le quartier de la Rade de Brest, à l'ouest de la ville, et est en lien avec le plan de déplacements urbains de la ville de Brest.

Le projet est un exemple de projet de mobilité durable et de développement durable. Il vise à améliorer les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes, à réduire les émissions de CO2 et à favoriser le mode doux. Le projet est en lien avec le plan de déplacements urbains de la ville de Brest et le plan de développement durable de la ville de Brest.

Le projet est un exemple de projet de mobilité durable et de développement durable. Il vise à améliorer les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes, à réduire les émissions de CO2 et à favoriser le mode doux. Le projet est en lien avec le plan de déplacements urbains de la ville de Brest et le plan de développement durable de la ville de Brest.

Projet de premier

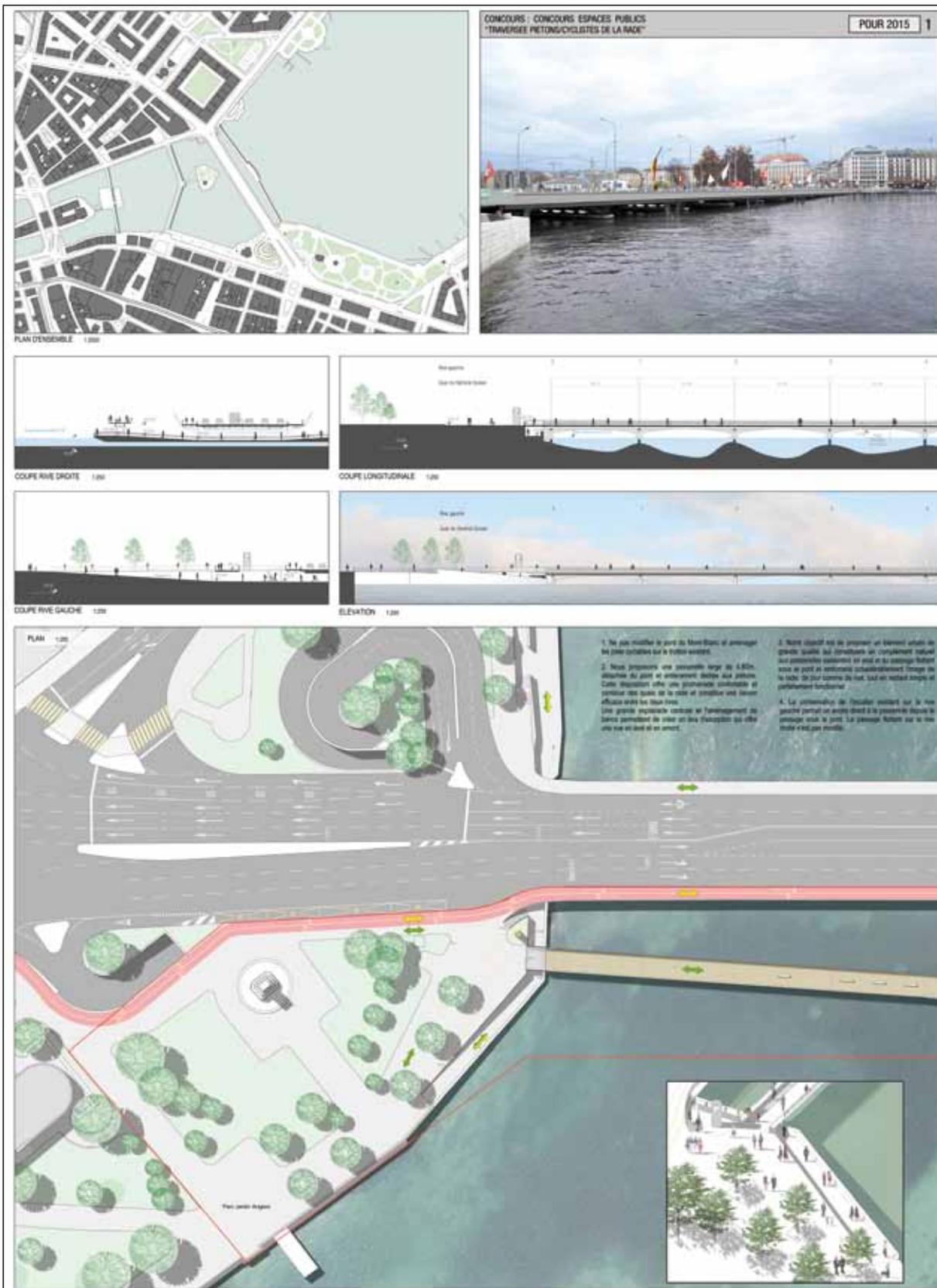
Le projet de premier est un projet de mobilité durable et de développement durable. Il vise à améliorer les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes, à réduire les émissions de CO2 et à favoriser le mode doux. Le projet est en lien avec le plan de déplacements urbains de la ville de Brest et le plan de développement durable de la ville de Brest.




Projet n° 33
POUR 2015

Bureau d'architecte
atelier d'architecture Brodbeck-Roulet sa
Carouge | Suisse

Bureau d'ingénieur
B+S Ingénieurs conseils SA
Genève | Suisse



Bureau d'ingénieur

Boss & Associés Ingénieurs Conseils SA
Renens | Suisse

Eclairagiste

François Gschwind – Auxime SAS
Lyon | France

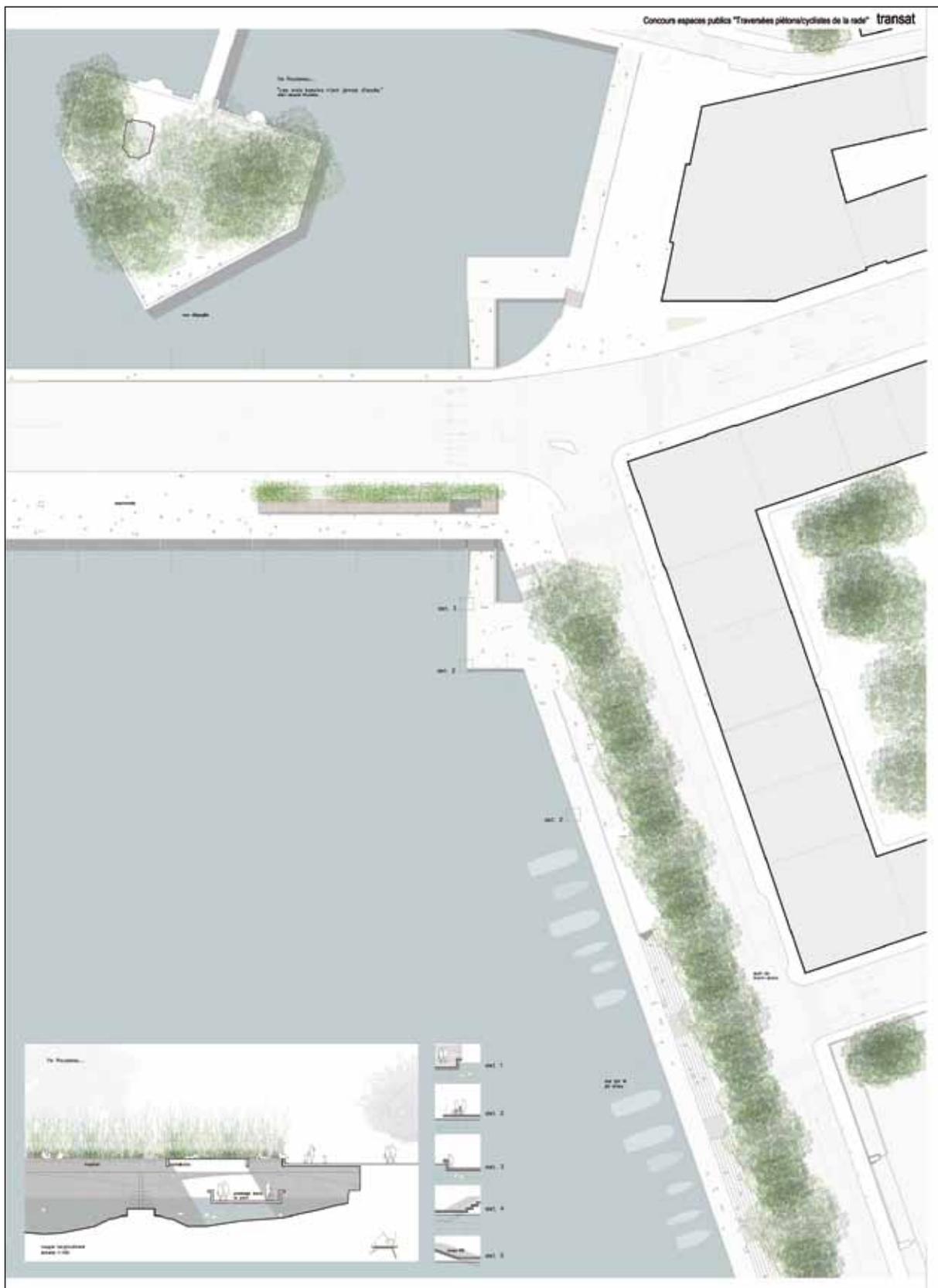


Projet n° 34
Transat

Bureau d'architecte
BAILLIF-LOPONTE & ASSOCIÉS SA
Carouge | Suisse

Bureau d'ingénieur
CKN ingénieurs civils
Carouge | Suisse





Projet n° 35
PANORAMA

Bureau d'ingénieur
INGPHI sa
Lausanne | Suisse

Bureau d'architecte
EMA éric maria architecte sàrl
Genève | Suisse

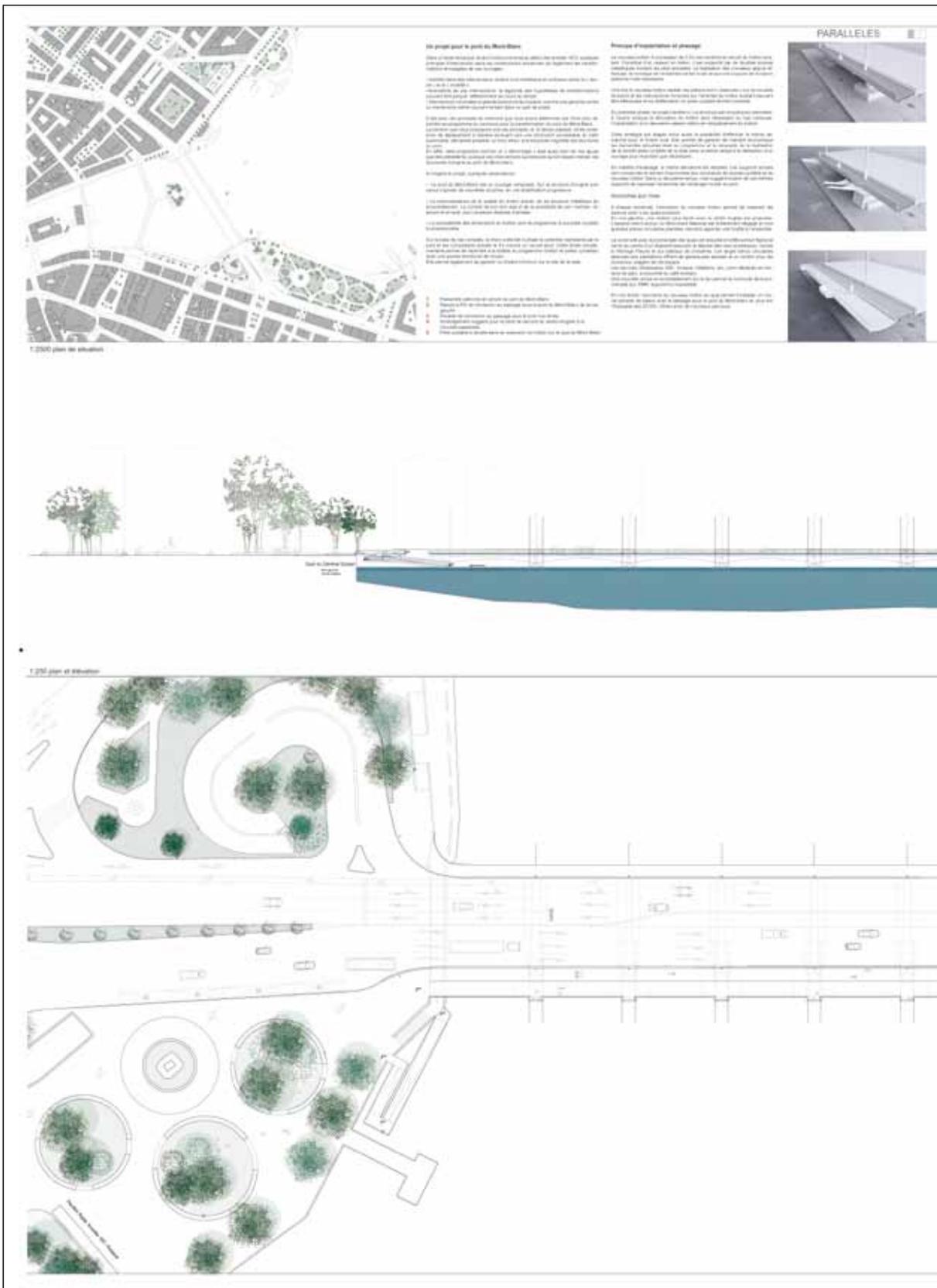


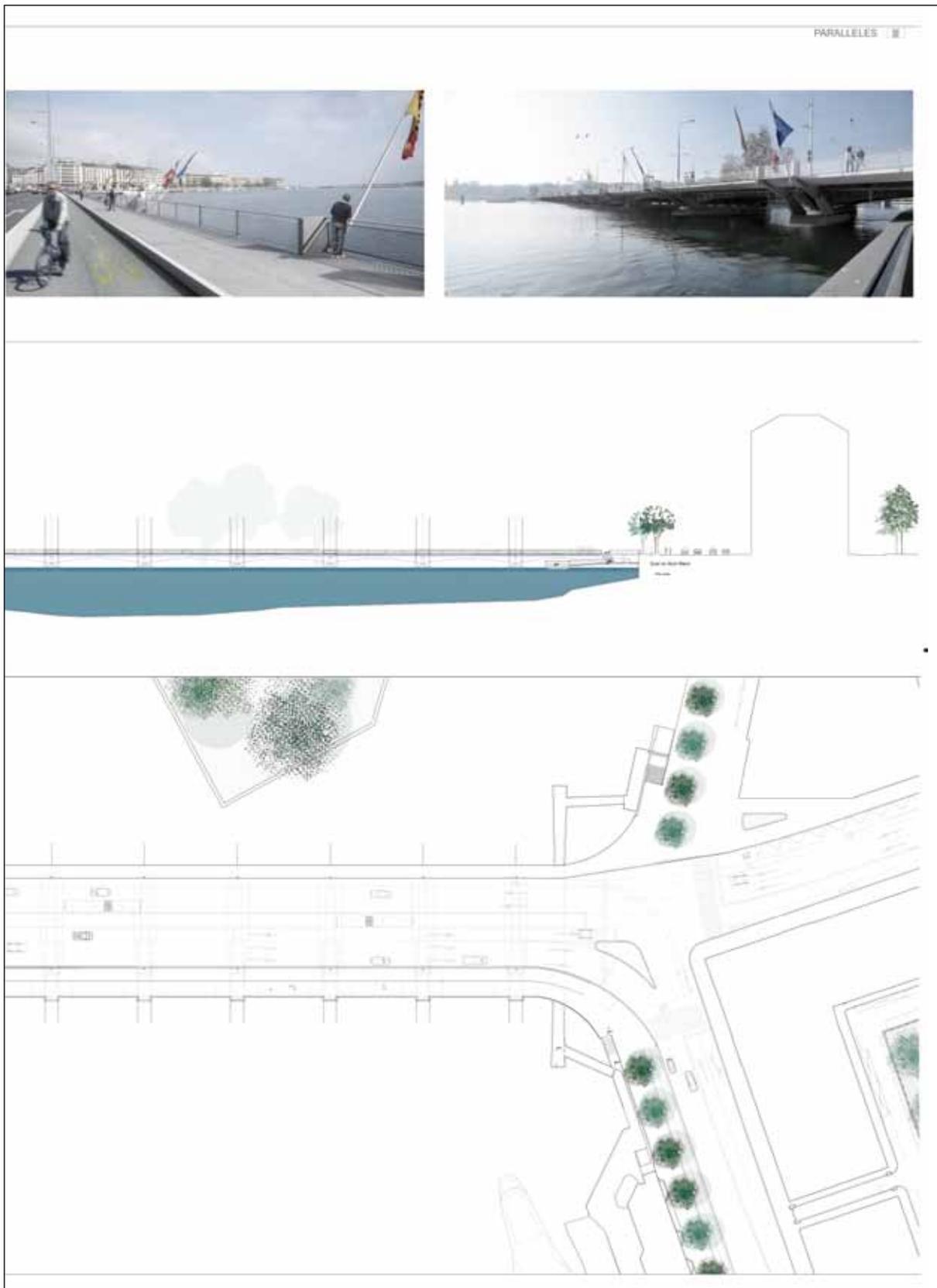


Projet n° 36
PARALLELES

Bureau d'architecte
Atelier Descombes Rampini sa
Genève | Suisse

Bureau d'ingénieur
EDMS SA
Petit-Lancy | Suisse

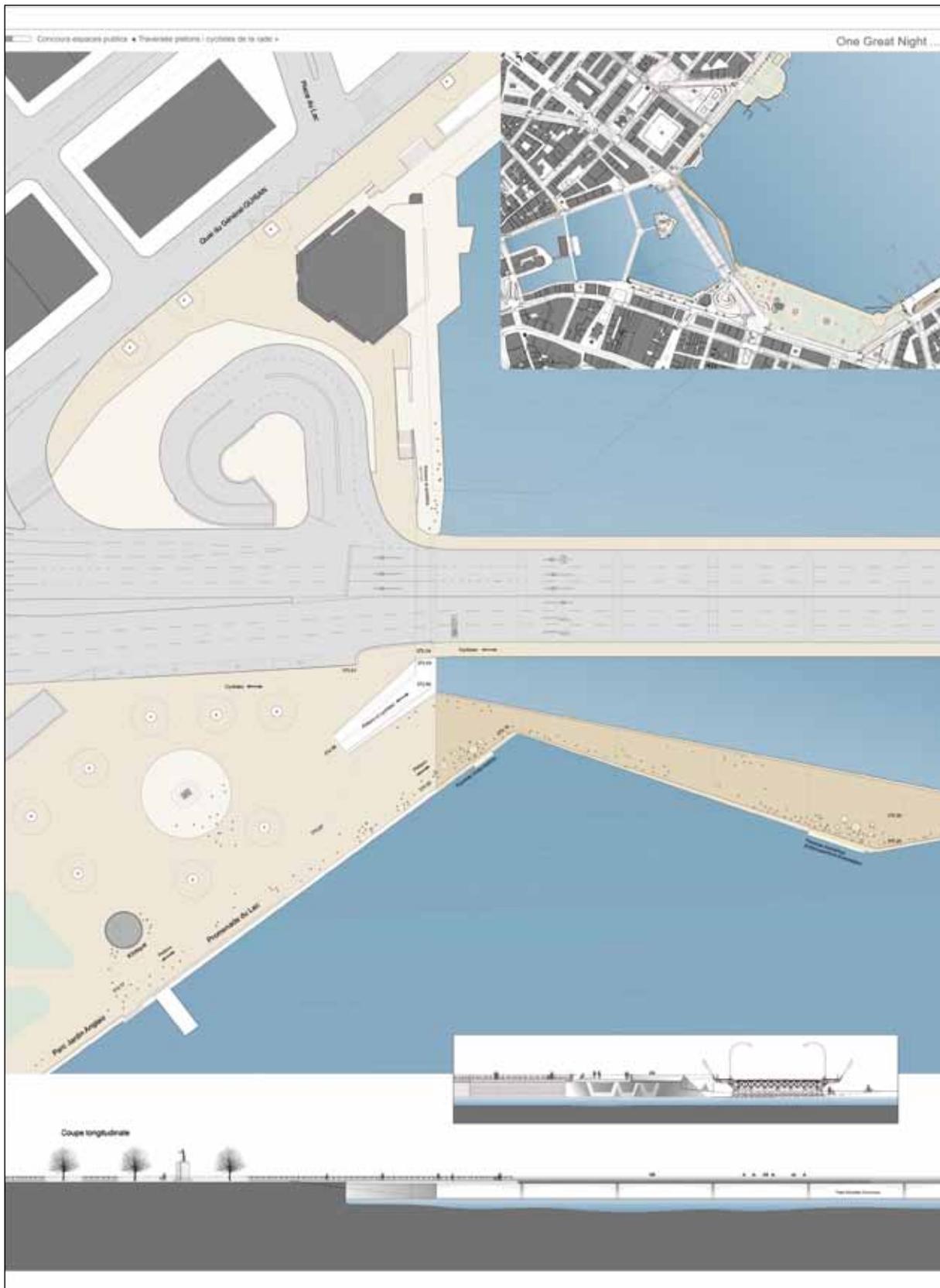




Projet n° 37
One Great Night...

Bureau d'architecte
Enrico Prati & Lorenzo Lotti architectes
Genève | Suisse

Bureau d'ingénieur
esm-ingénierie sa
Genève | Suisse





Projet n° 38
LES MOUETTES

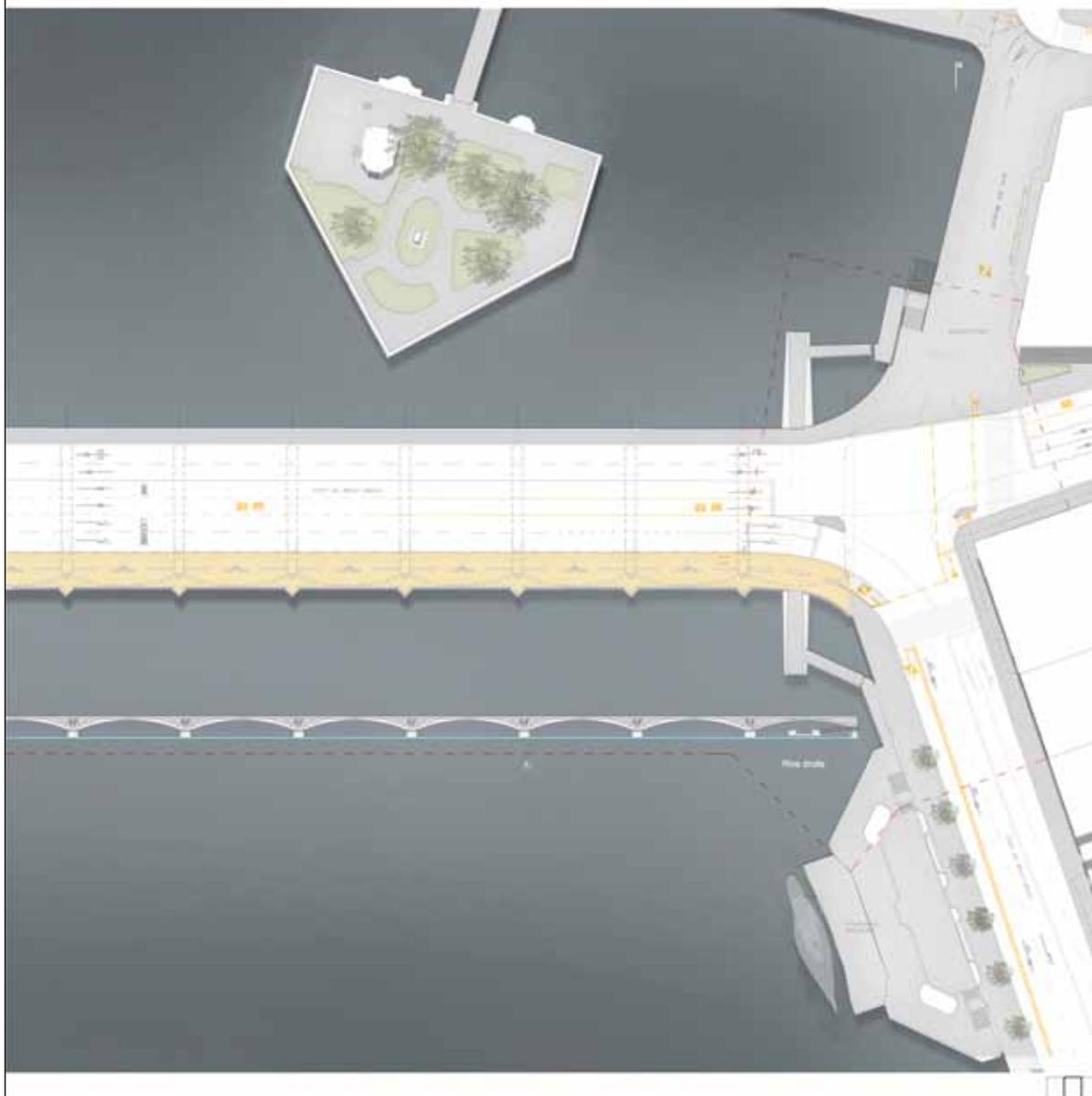
Bureau d'architecte
LUSCHER ARCHITECTES SA
Lausanne | Suisse

Bureau d'ingénieur
Marchand+Partner AG
Berne | Suisse



Concours espaces publics «Traversée piétons/cyclistes de la rade»

LES MOUETTES



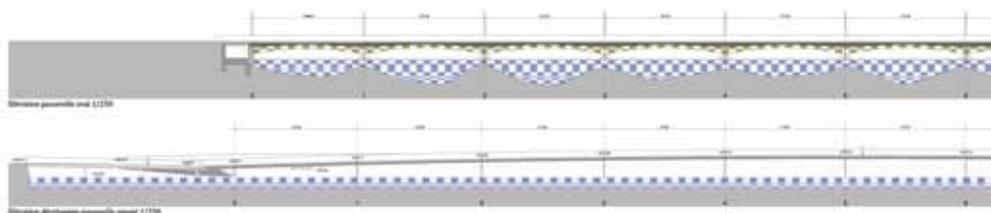
Projet n° 39
SÉQUENCES

Bureau d'ingénieur
SD INGÉNIERIE GENEVE SA
Genève | Suisse

Bureau d'ingénieur
ARCADIS ESG
Villeurbanne | France

Concours espaces publics «Traversée piétons/cyclistes de la rade» Planche 1

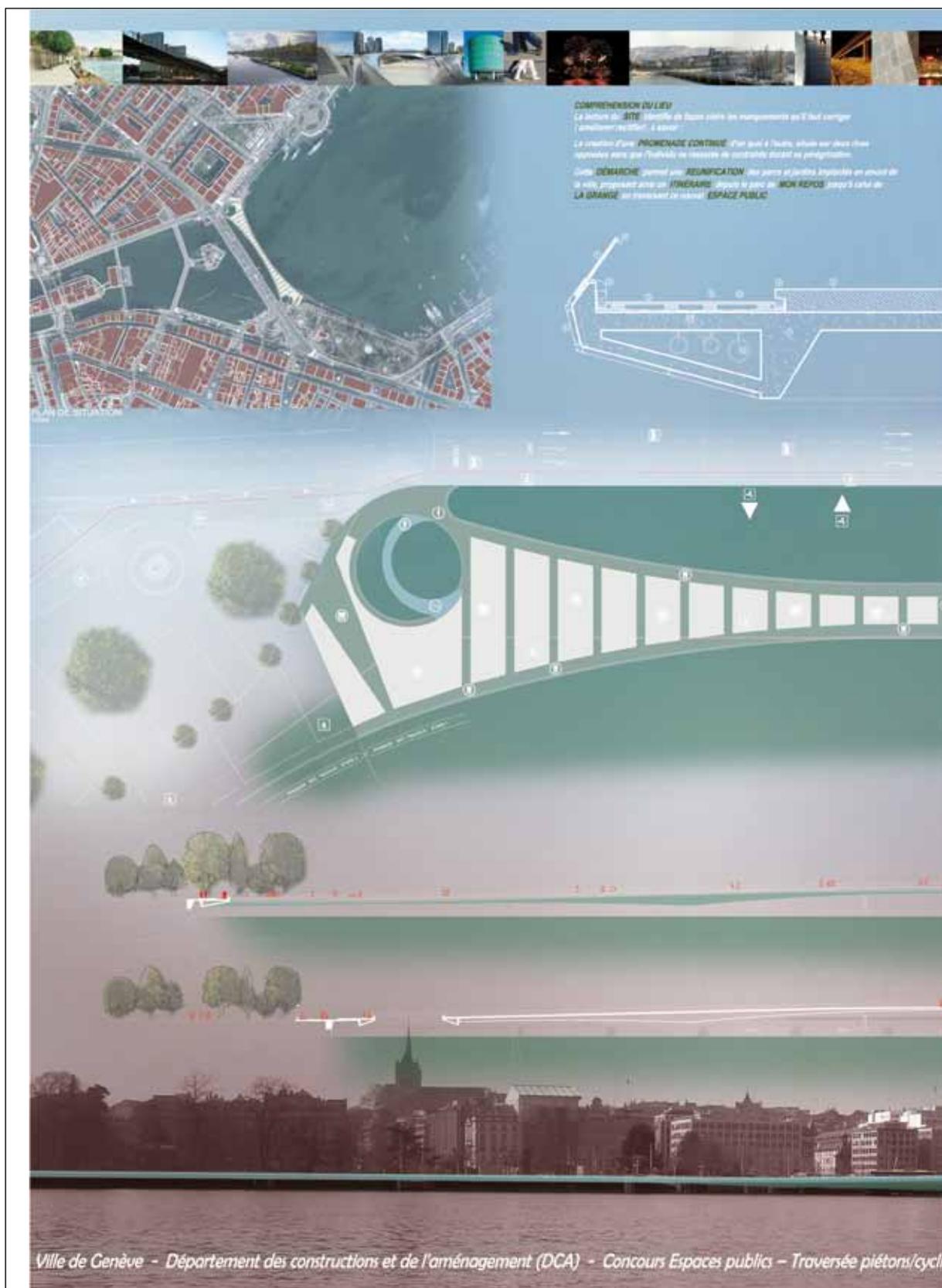
SEQUENCES



Projet n° 40
Du Square au Jardin

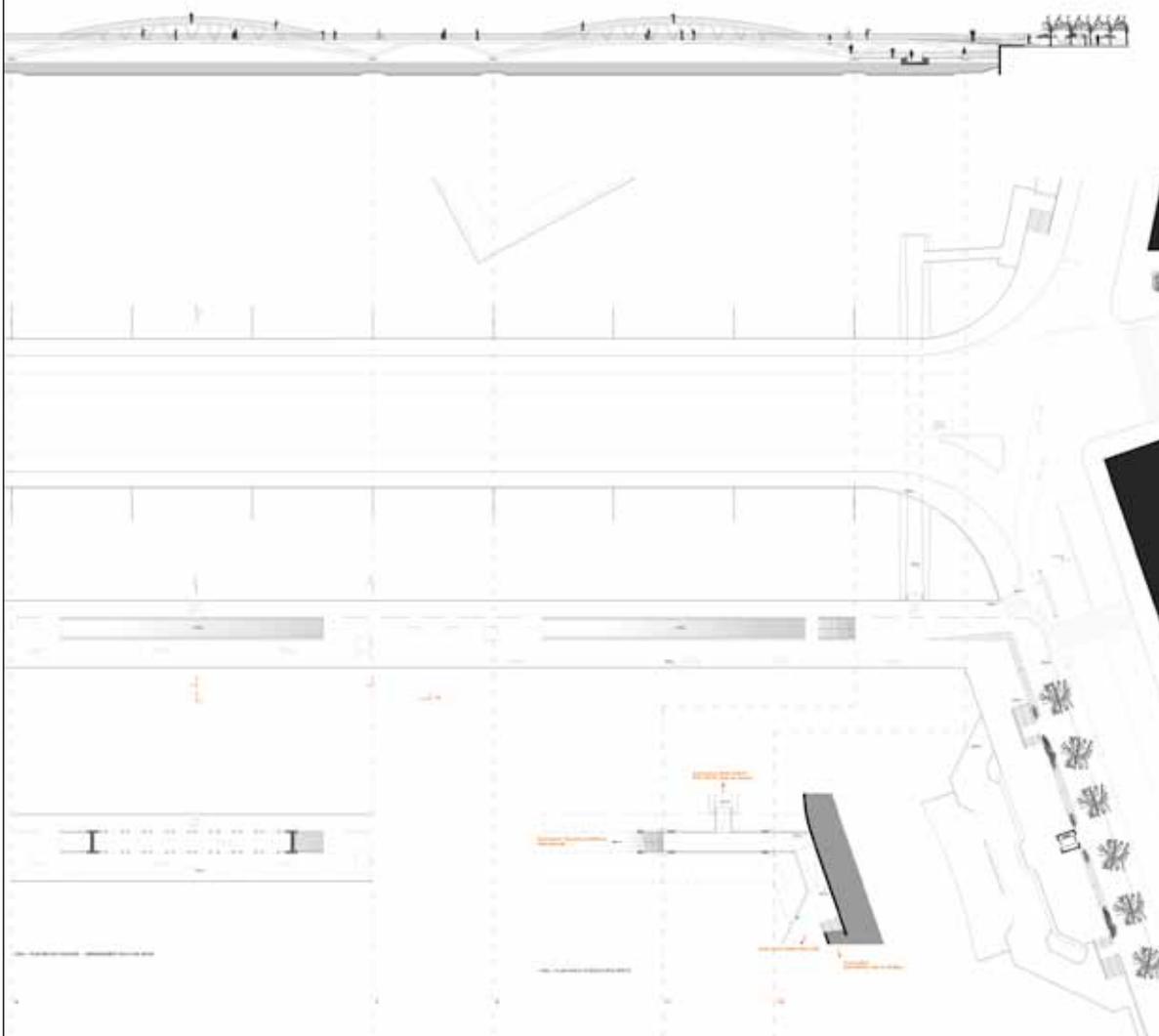
Bureau d'architecte
MENTHA & ROSSET ARCHITECTES SA
Genève | Suisse

Bureau d'ingénieur
MOUCHET, DUBOIS, BOISSONNARD SA
Petit-Lancy | Suisse



CONCOURS Concours espace public
"Nouveaux équipements d'usage mixte"

RYTHMIQUE



Projet n° 43
UN PAS EN AVANT

Bureau d'architecte
Vogel | de Muralt | Bischoff architectes
Genève | Suisse

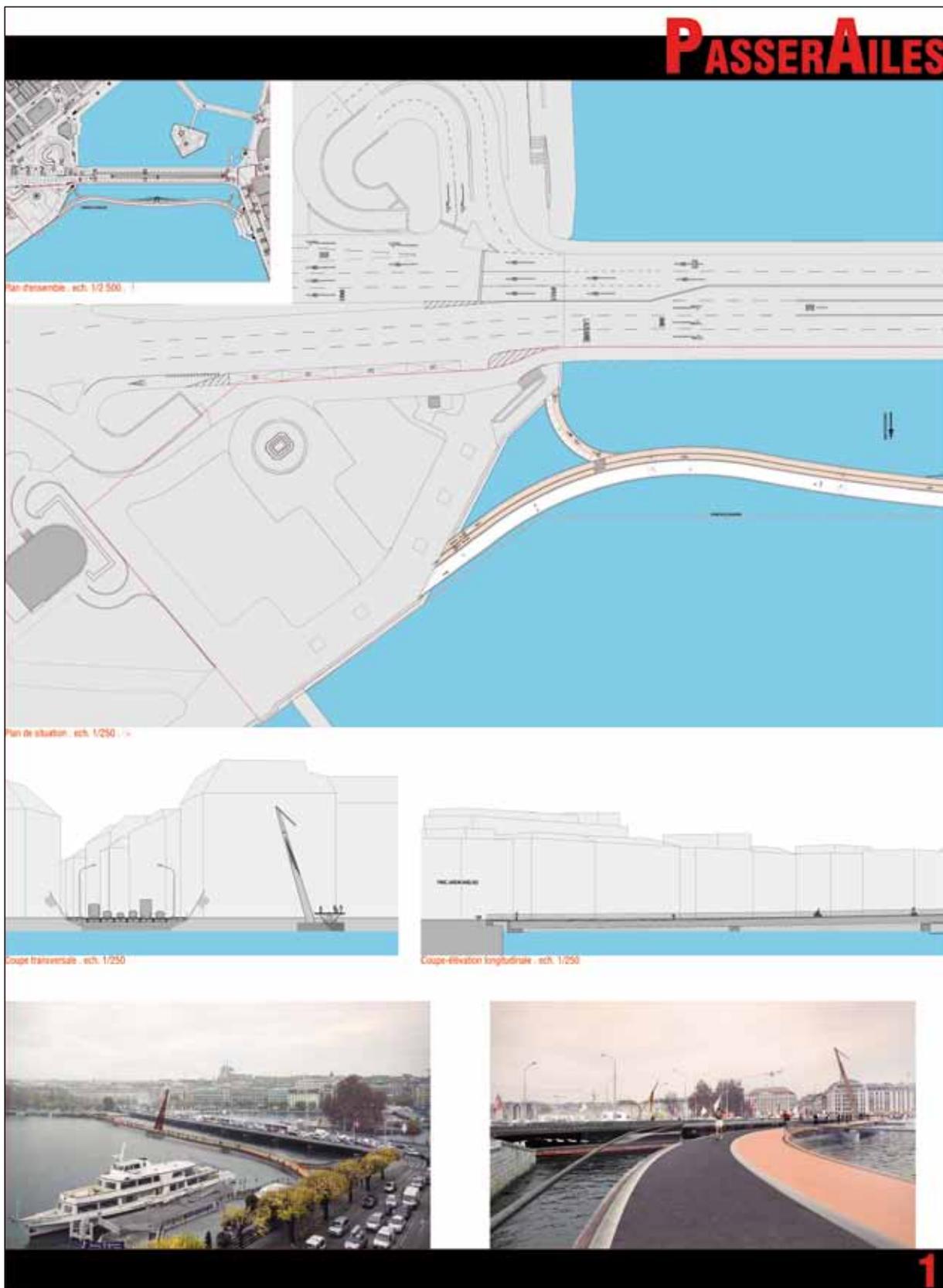
Bureau d'ingénieur
BARTHASSAT & BAILO SA
Cartigny | Suisse

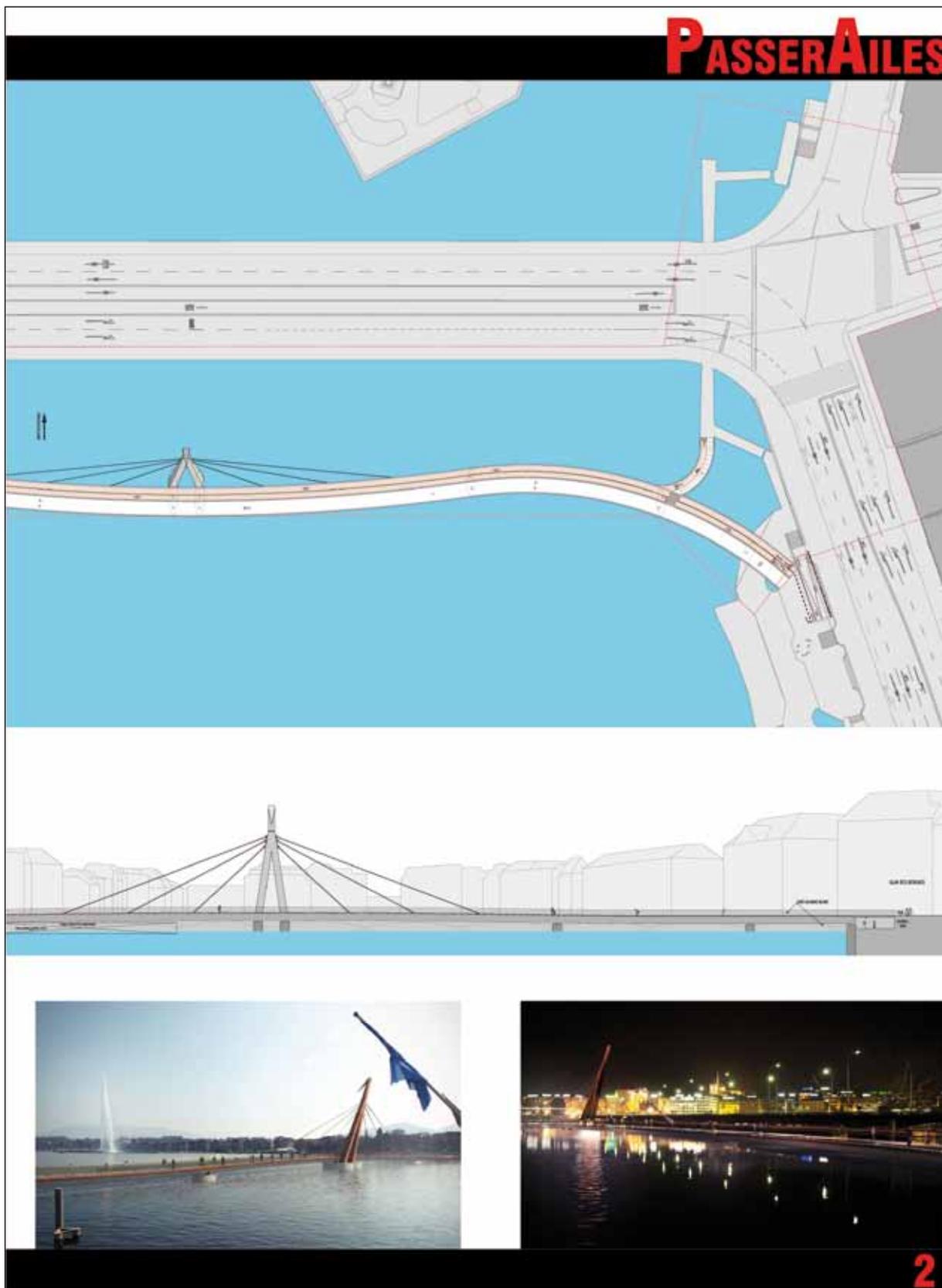


Projet n° 47
PasserAiles

Bureau d'ingénieur
BG Ingénieurs Conseils SA
Châtelaine | Suisse

Bureau d'architecte
DE GIULI & PORTIER ARCHITECTES SA
Onex | Suisse

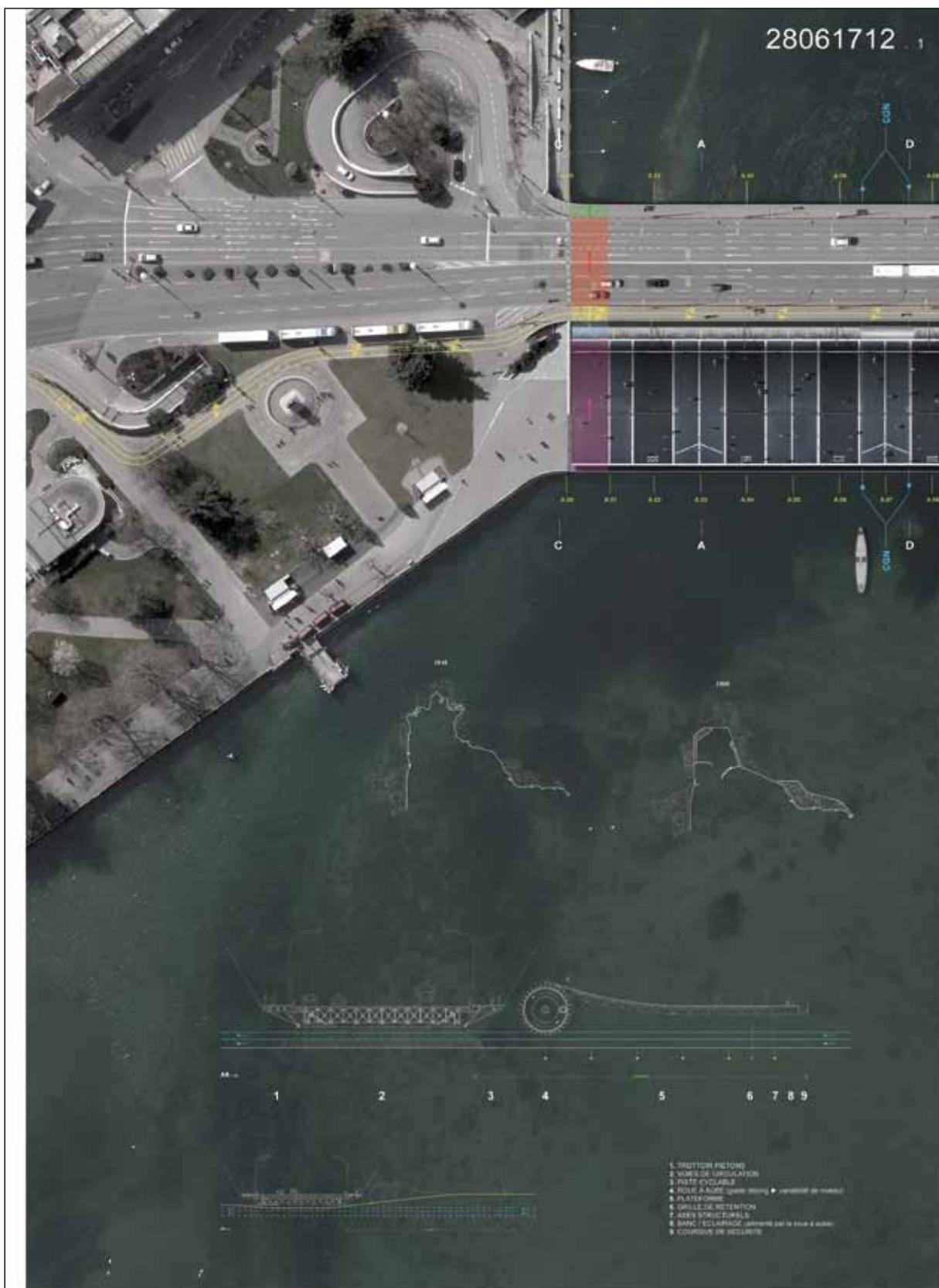


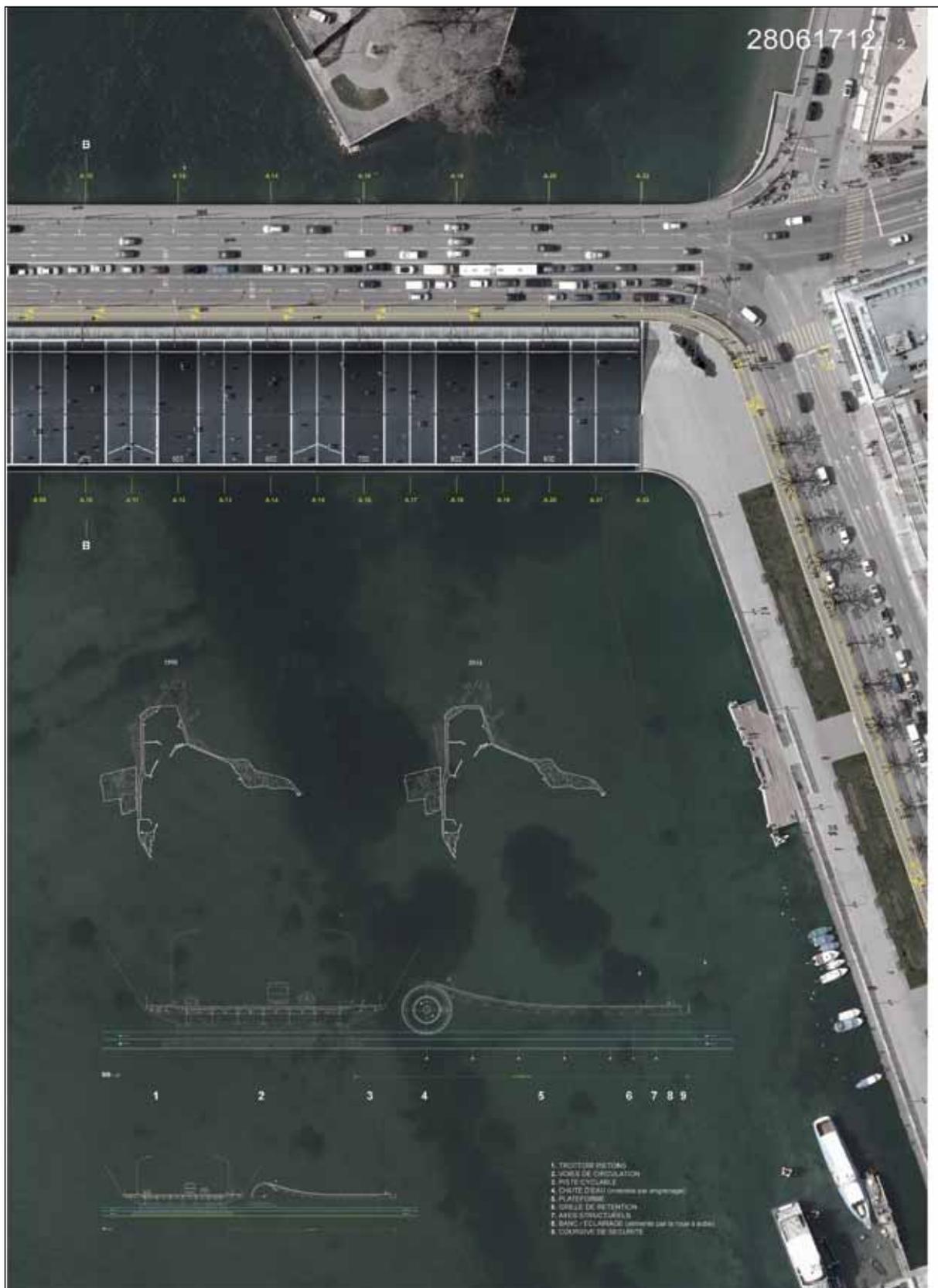


Projet n° 48
28061712

Bureau d'architecte
Made in Sàrl
Genève | Suisse

Bureau d'ingénieur
Nicolas Fehlmann Ingénieurs Conseils
Morges | Suisse





CONCOURS DE PROJET POUR UNE TRAVERSEE PIÉTONS/CYCLISTES DE LA RADE

REVERIES



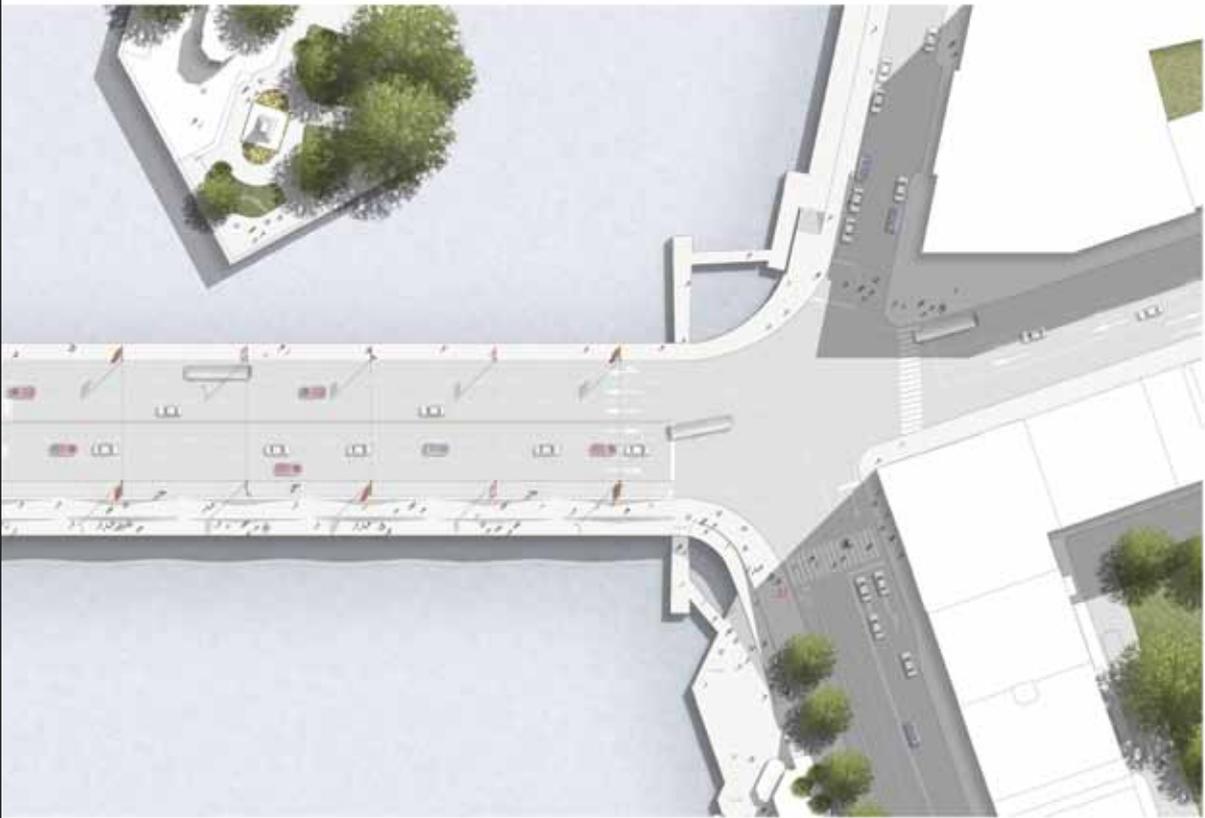
PERSPECTIVE VERS LA RIVE GAUCHE



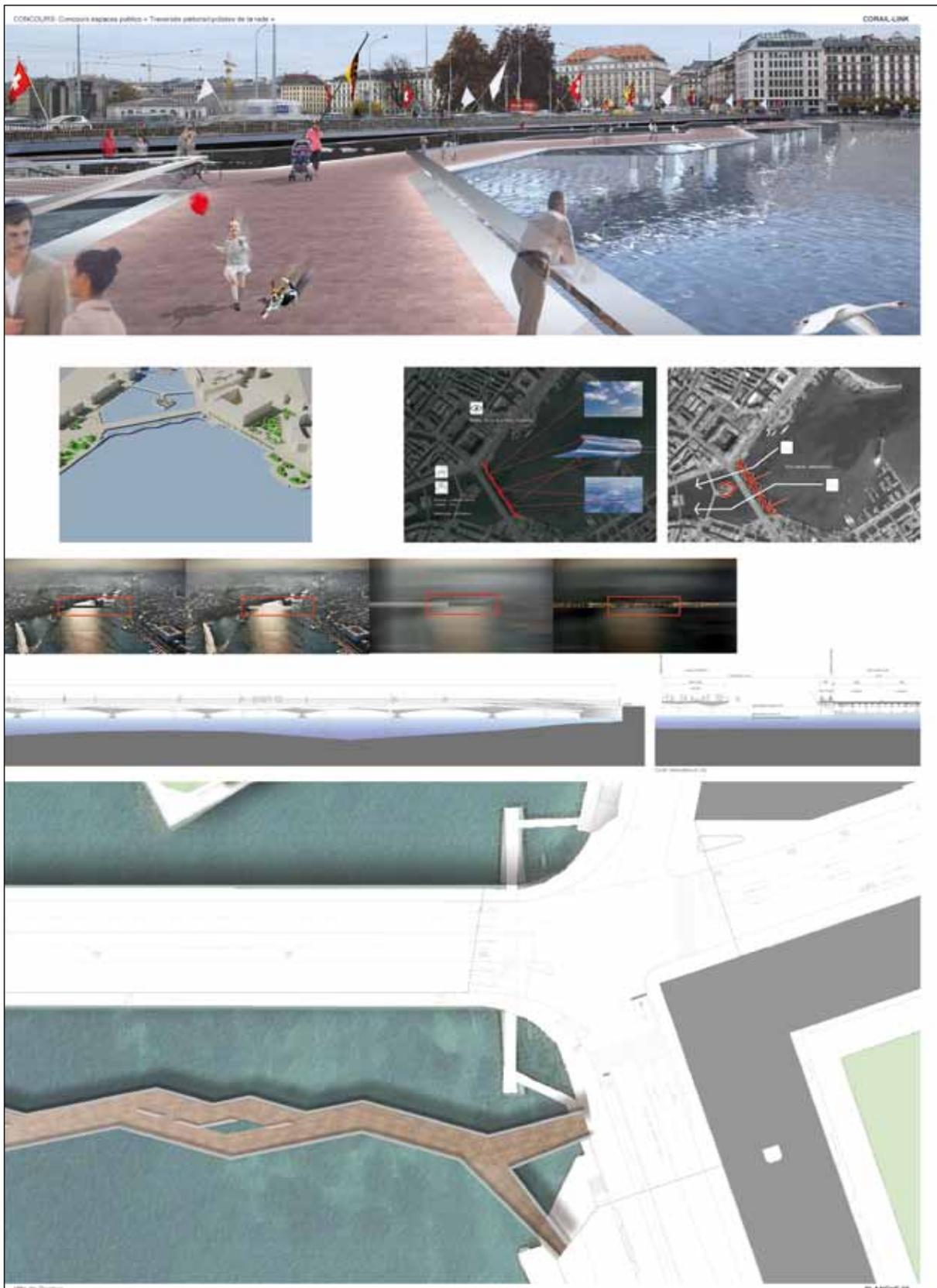
PERSPECTIVE VERS LA RIVE DROITE



PROJET « TRIMANDELI »




Bureau d'architecte
KÄLIN & CUEREL SA
Lausanne | Suisse



Projet n° 51
Bubble line

Bureau d'architecte
mvt architectes sa
Carouge | Suisse

Bureau d'ingénieur
Marzer & Russ SA
Nyon | Suisse





Editeur

Ville de Genève

Département des constructions et de l'aménagement

Graphisme

forchic | Virginie Fürst

Impression et reliure

SRO-Kundig

Nombre d'exemplaires

500

Crédits photographiques

Couverture | Alain Granchamp | Ville de Genève

Maquettes | Alain Granchamp et Nicole Zermatten | Ville de Genève

