

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 112 (1986)
Heft: 6

Artikel: Du "Pas-des Anes" à la vallée du Flon
Autor: Neyroud, François
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-75974>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 13.03.2025

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

L'aménagement de la vallée du Flon à Lausanne

Chaque ville semble posséder une région où le passé s'accroche pour empêcher l'avenir de se réaliser. Pendant des dizaines et des dizaines d'années, des plans sont élaborés pour transformer un quartier dont on a plutôt honte en un joyau de l'urbanisme et de l'architecture. Les passions sont d'autant plus vives que ces vétustes îlots sont mieux situés au sein de l'agglomération. Les visiteurs s'étonnent de rencontrer de tels vestiges survivant à la mutation de nos cités. La vallée du Flon, à Lausanne, est l'une de ces zones de toute évidence destinées depuis longtemps à un renouvellement, son affectation originale ayant cessé d'être. Proche du cœur même de la ville, elle donne aujourd'hui l'impression d'y être loin de tout, faute de toute apparence de la vie urbaine contemporaine, si ce n'est le flot de véhicules et de piétons l'utilisant presque uniquement pour le transit.

La disparition du raccordement ferroviaire aurait dû être le signal d'une prochaine réhabilitation, conforme à une situation privilégiée, couronnant une somme immense de travaux des planificateurs. Le projet de métro léger, partant du Flon pour desservir l'Ouest lausannois, ne faisait que valoriser le réaménagement de cette vallée.

Les esprits seraient-ils en retard sur les plans ? Toujours est-il que le projet prêt à être mis en œuvre suscite des oppositions, quasi traditionnelles dorénavant dès qu'on veut toucher à une situation devenue familière.

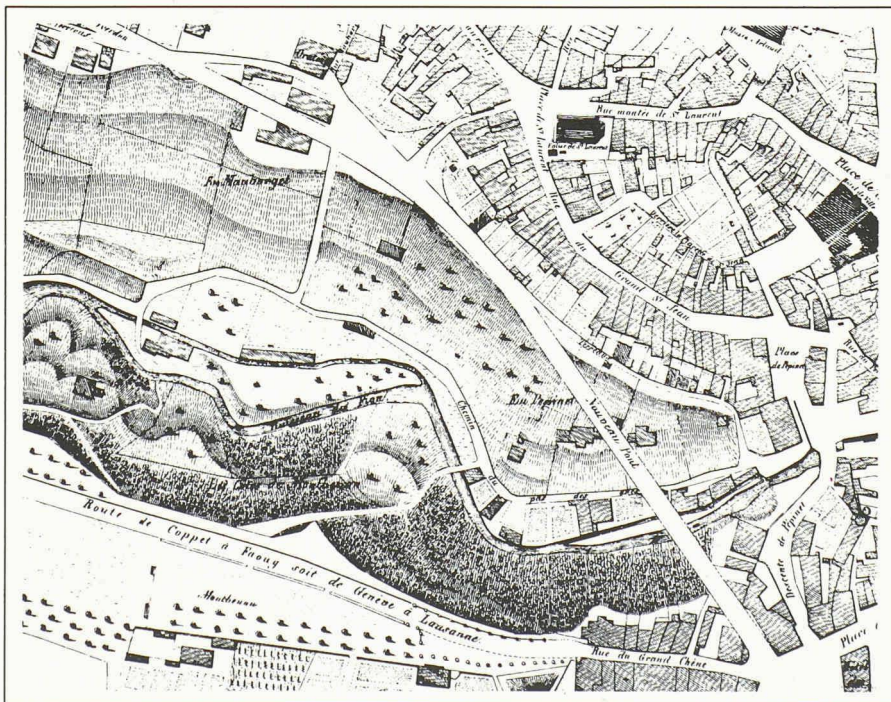
Si nous faisons ici l'histoire de l'aménagement de la vallée du Flon, c'est pour tenter d'en dégager la véritable vocation. Une meilleure information doit en effet permettre d'entreprendre enfin cet aménagement en fonction des besoins et du contexte urbain de cette fin de XX^e siècle. Il est également intéressant de rappeler que les faits sont plus forts que la doctrine : un fond de vallée entre Montbenon, le pont Chauderon et le Grand-Pont n'est pas le cadre idéal pour des logements avenants, d'une part, et les projets du propriétaire de terrains qu'il a mis en valeur et exploités pendant un siècle ne sauraient être ignorés lorsqu'on décide de leur future affectation, d'autre part.

Nous ne doutons pas qu'une information approfondie soit de nature à promouvoir une réalisation dont Lausanne a bien besoin.

Jean-Pierre Weibel, rédacteur en chef

Du « Pas-des-Anes » à la vallée du Flon

par François Neyroud

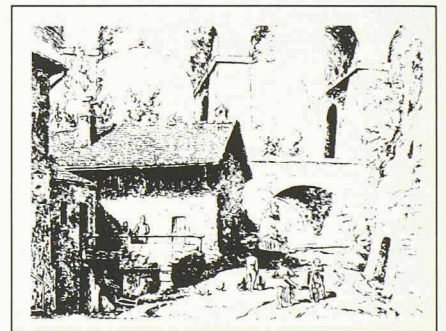


Extrait du plan Berney (1851), montrant la gare du Flon, les Côtes-de-Montbenon, le Flon avant son voûtage et le chemin du Pas-des-Anes.

La ville de Lausanne présente une caractéristique que beaucoup d'autres villes pourraient lui envier : en effet, elle dispose, en plein centre urbain, d'une surface importante, de l'ordre de 7 ha, qui peut être réaménagée. Depuis près de cinquante ans, la vaste plate-forme des entrepôts du Flon, entre le Grand-Pont et le pont Chauderon, a fait naître de nombreux projets de reconversion et de

reconstruction. Les plans, souvent très ambitieux, ont tous échoué devant l'impossibilité de réunir les volontés et les moyens nécessaires pour entreprendre le réaménagement total d'un si vaste ensemble.

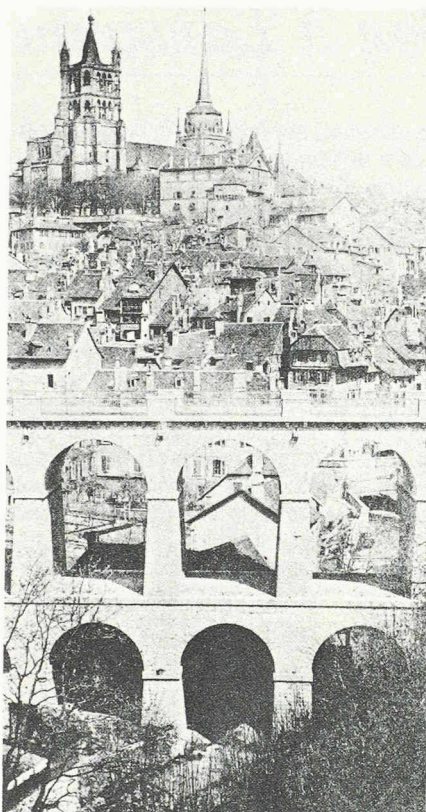
On peut relever, en tant qu'élément significatif, une certaine ambiguïté dans l'appellation même du lieu : s'agit-il d'une plate-forme ou d'une vallée ? Au



Le moulin Rochat, vers 1852.

début du XIX^e siècle, le vallon du Flon en aval du Grand-Pont, à l'écart des voies de communication, était un lieu périphérique, bien que proche du centre, alors qu'aujourd'hui il se trouve en plein centre urbain, sur l'axe Genève-Berne. Une gravure de 1860 montre le Flon profondément encaissé entre la moraine de Montbenon au sud et le quartier de Saint-Laurent au nord ; le ruisseau était bordé de moulins, plus nombreux en amont du Grand-Pont ; on retrouve cependant une gravure d'un moulin Rochat, vers 1852, d'après un dessin du pasteur François Naef ; qui se situait pratiquement sous le Grand-Pont en un lieu dit « Le Pas des Anes », sur la rive droite du Flon.

C'est dans le dernier tiers du XIX^e siècle, qu'une compagnie de chemin de fer privé entreprend, avec l'aide de la commune de Lausanne, le voûtage du Flon et le comblement du vallon en aval du Grand-Pont jusqu'à la hauteur du futur pont Chauderon ; le niveau du fond de la vallée se trouve ainsi surélevé de plus de 10 m. Le but visé par la compagnie est d'y installer la tête de ligne d'un chemin de fer reliant Lausanne à Ouchy et d'y créer une gare de marchandises ainsi qu'un quartier industriel ; il était nécessaire que les pro-



Le Grand-Pont avant le remblaiement (vers 1870).

moteurs d'une telle idée aient à leur disposition une grande surface de terrain aussi plane que possible; notons que cette démarche s'inscrit dans le prolongement des réalisations entreprises par les pouvoirs publics dès le début du siècle, dans le but de modifier la topographie accidentée de la ville et de faciliter les communications. Une route de ceinture à faible dénivellation est réalisée qui nécessite la construction du Grand-Pont, dont la double rangée d'arches s'élève alors à une hauteur de 25 m; de cette époque date aussi le voûtage de la Louve, qui coulait à l'intérieur de la ville.

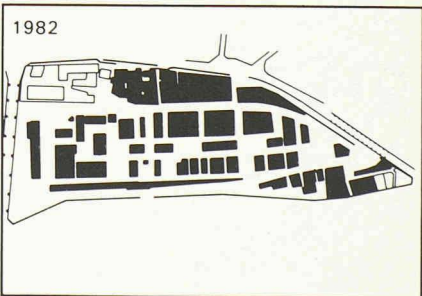
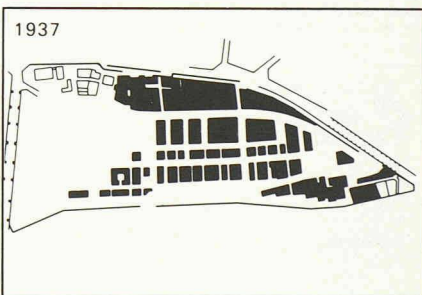
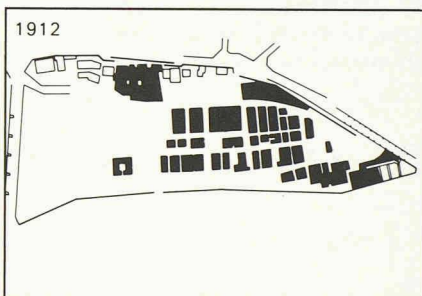
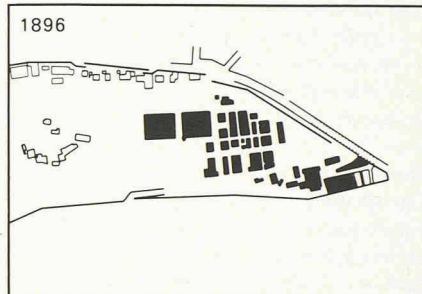
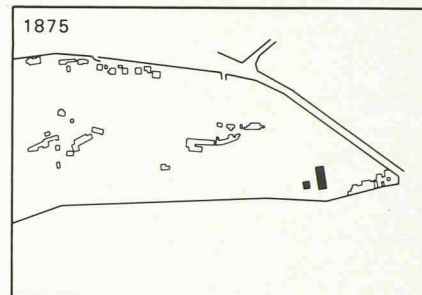
Bien qu'historiquement considérée comme une «zone industrielle» dès le Moyen Age (outre la douzaine de mou-

lins, vinrent s'ajouter dans le courant du XIX^e siècle des scieries, des foulons et des tanneries, dont la plus importante appartenait à Jean-Jacques Mercier, le principal promoteur du chemin de fer), on s'inquiète de constater que la ville n'amorçait pas le tournant de la révolution industrielle; on en recherche les causes, accusant aussi bien la mentalité des Vaudois que la topographie mouvementée de la ville, mais aussi la rareté de l'énergie.

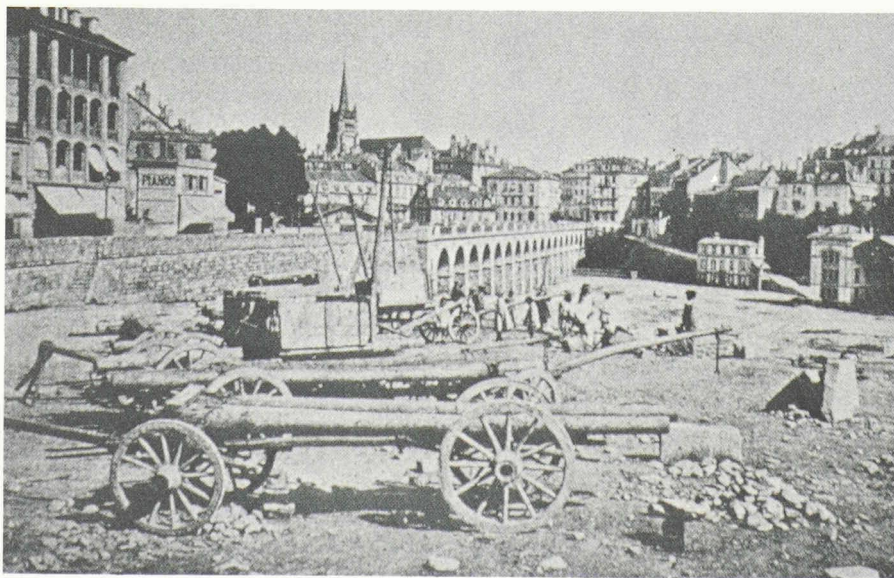
Le concours ouvert en 1857

En 1857, la ville lance un concours pour des propositions tenant compte des remarques ci-dessus; comme c'est bien souvent le cas, ce concours n'eut pas de suite immédiate! Ce n'est qu'à partir de 1868 qu'un comité d'initiative groupé autour de l'ingénieur cantonal Louis Gonin (1827-1898) et du tanneur Jean-Jacques Mercier-Marcel (1828-1903) met à l'étude un projet ambitieux, destiné à susciter un développement industriel de la ville par la mise en place d'un certain nombre d'infrastructures, dont le chemin de fer de Lausanne à Ouchy n'était qu'un élément. Mais un autre atout de ce projet consistait à canaliser vers Lausanne les eaux du Grenet et du lac de Bret, qui fourniront l'énergie nécessaire au fonctionnement du chemin de fer, le surplus, vendu comme eau industrielle, permettant ainsi l'installation de petits moteurs hydrauliques pour les ateliers. Le 12 mars 1874, la Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy et des Eaux de Bret est constituée et le 16 mars, le premier coup de pioche est donné à la moraine de Montbenon.

Le remblayage qui constitue la plateforme a atteint en 1915 les limites de la propriété du Lausanne-Ouchy; pendant quarante ans, cette portion du territoire a ressemblé à un gigantesque terrain vague! Les remblais proviennent tout d'abord du percement du tunnel et des tranchées de la ligne de chemin de fer,



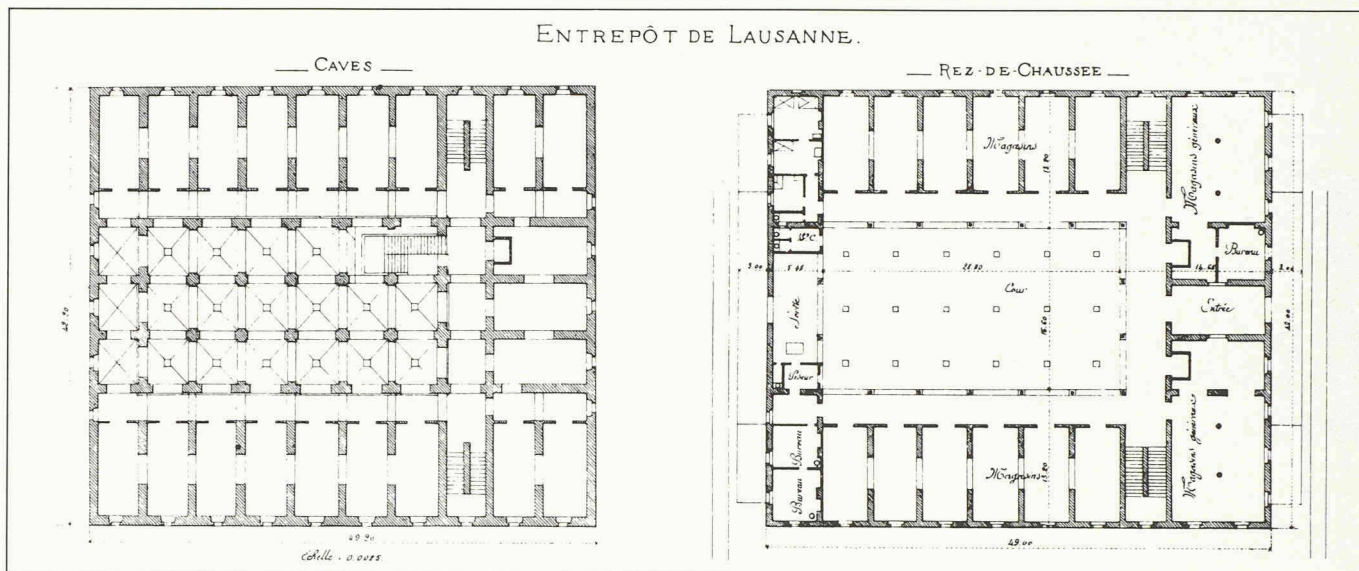
Occupation de la vallée au fur et à mesure de son comblement (reproduit avec l'aimable autorisation de l'Association pour le patrimoine industriel).



Vue du Grand-Pont pendant le remblaiement de la vallée du Flon.

puis des divers chantiers de la ville; la plateforme sert également de décharge publique; ainsi, un vallon verdoyant a disparu sous des milliers de mètres cubes de terre.

Le mode d'occupation du terrain était alors déterminé par une double contrainte: celle liée à la nature du terrain remblayé, qui doit se tasser avant de pouvoir être bâti, et celle fixée par le réseau de voies ferrées qui quadrille la plateforme, d'où un plan orthogonal en rupture totale avec le tissu de la vieille ville contiguë; les premiers bâtiments qui



Plans de l'Entrepôt fédéral (architectes Mellet et Rouge, 1886). Le sous-sol est éclairé par la cour, grâce à des ouvertures au sommet des voûtes.

s'élèvent sont des constructions légères, qui, peu à peu, sont remplacées par des bâtiments en dur. Une exception: l'Entrepôt fédéral (1884-1886) a été construit sur le sol original, en avant du front des comblements, ses trois niveaux inférieurs ayant été prévus pour être enterrés par la suite. Il mérite que l'on s'y attarde quelque peu.

Le Port-Franc

Conçu par les architectes Rouge et Mellet, ce bâtiment comporte des dispositions particulières propres à son usage. Il occupe un rectangle de 49 m sur 42 m, soit une surface brute de 2058 m². A partir du rez-de-chaussée, il avait à l'origine la forme d'un fer à cheval ouvert à l'ouest, côté aval du vallon du Flon; l'intérieur du fer à cheval forme une cour de 29 m sur 16 m; sous cette cour se trouve une cave voûtée de 3,60 m de hauteur formant un troisième sous-sol. Sur celle-ci, une deuxième cave (deuxième sous-sol) comporte 18 voûtes qui servent de plafond à la cour; tout autour de cette cave centrale se trouvent encore deux étages de caves ayant respectivement 4 m et 2,70 m de hauteur. Un monte-charge hydraulique de 1500 kg, alimenté par les eaux de Bret, mettait en relation la cave inférieure et le rez-de-chaussée, tandis que deux esca-

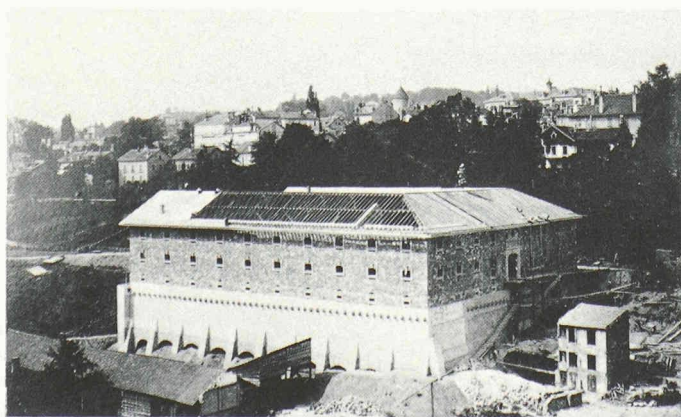
liers en granit de 100 marches chacun, situés l'un dans l'aile nord et l'autre dans l'aile sud, relient tous les niveaux.

Le rez-de-chaussée est situé 1 m au-dessus du niveau des voies de chemin de fer qui longent le bâtiment à l'ouest et à l'est, donnant accès à deux quais de 2 m de largeur. A l'origine, l'entrepôt ne comportait qu'un seul étage qui abritait 20 magasins situés autour de la cour. Il est intéressant de noter que jusqu'en 1913, le rez-de-chaussée était éclairé à l'électricité, produite par une turbine et une génératrice alimentée par les eaux de Bret, bien sûr! Signalons aussi deux incendies: celui du 30 novembre 1927 n'a fait que peu de dégâts; par contre, celui du 29 décembre de la même année a été beaucoup plus grave; il a pris naissance au troisième sous-sol, atteignant de façon légère les structures, mais abîmant les plafonds, les parois et les monte-charge, recouverts d'une épaisse couche de suie provenant des huiles qui avaient brûlé; en effet, l'incendie s'était déclaré dans les locaux où étaient entreposées des marchandises appartenant à un négociant en huiles et vernis.

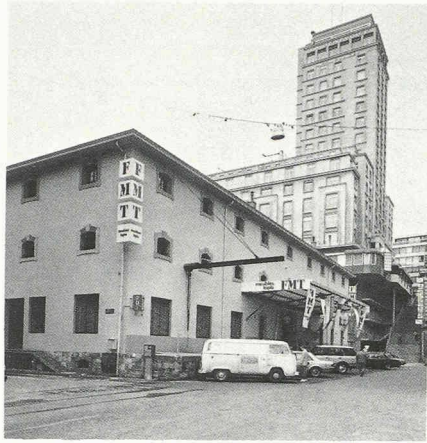
Le Port-Franc subsista jusqu'à fin 1976; puis il fut occupé par la Société «Aux Planteurs Réunis» jusqu'en avril 1984, moment où cette société, rachetée récemment par un groupe industriel

veveysan, s'installe finalement dans le complexe administratif et commercial qui venait de s'achever à Vevey, construit par la maison mère. Que fallait-il faire de ce bâtiment centenaire, dont l'architecture avait été conçue et adaptée à un usage très particulier, à jamais révolu? Il eut été tentant de le démolir et de le remplacer par un bâtiment mieux adapté aux exigences des nombreux intéressés: mais on préféra tenir compte de l'attachement que les Lausannois portaient à l'aspect des lieux de leur vécu quotidien; à cela s'ajoute le fait que certains éléments du bâtiment avaient été inventoriés par la Section des monuments historiques de l'Etat de Vaud.

C'est alors qu'intervint la Société FMT qui exploite des magasins de meubles et tapis, notamment à Aarau et Zurich, dans des immeubles anciens qui étaient autrefois des fabriques de textiles. Un projet fut établi par l'architecte J.-F. de Preux, d'un coût de plus de 3 millions de francs; six mois plus tard, le 28 septembre 1984, on put inaugurer le grand magasin FMT. Voilà, rapidement tracée, l'histoire d'un bâtiment, intéressante à plus d'un titre; ce serait l'occasion d'ouvrir un débat sur les raisons de la réhabilitation, ce que nous nous abstenons de faire ici; mais nous nous réservons de revenir sur ce sujet à une autre occasion.



Le bâtiment du Port-Franc en cours de construction (à gauche) et après le remblaiement du fond de la vallée (à droite).



Le bâtiment du Port-Franc dans son état actuel, en tant que magasin de meubles et de tapis, avec la Tour Bel-Air pour coulisse.

Signalons qu'un descriptif détaillé de ce bâtiment se trouve dans le bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes de septembre 1885!

Le projet du groupe «Amphion»

Il nous paraît intéressant de présenter quelques projets suscités par l'aménagement de la vallée du Flon.

Celui du groupe «Amphion», centre d'études et de recherches pour la nouvelle cité de Lausanne, a paru dans le BTSR du 29 novembre 1952, dans une présentation de Jean-Pierre Vouga. «Lausanne est, jusqu'à un certain point,

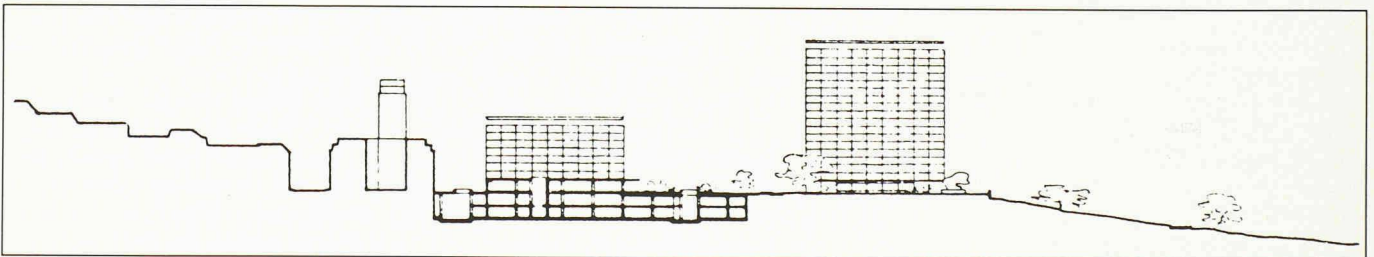
étrangement insensible au paradoxe de son existence, aux anomalies de sa structure. La vie s'étrangle dans ses artères trop étroites, sur ses places sans développement possible, sans que la population paraisse s'en affecter; des moyens anachroniques continuent de tenir lieu de solution aux multiples problèmes de circulation que la topographie a multipliés comme à plaisir, sans que la cité prenne conscience des entraves ainsi portées à son développement.»

Après ce préambule sans équivoque, le présentateur poursuit: «C'est une idée en soi relativement simple: une vaste plate-forme recouvrant sans les faire disparaître les entrepôts existants, reliant, à partir du Grand-Pont et en direction du pont Chauderon, les niveaux sensiblement correspondants de l'esplanade de Montbenon et de la rue des Terreaux, doterait Lausanne d'une surface libre horizontale située en plein centre et parfaitement apte à jouer, dans la vie de la cité, le rôle de centre civique, administratif, culturel et commercial.»

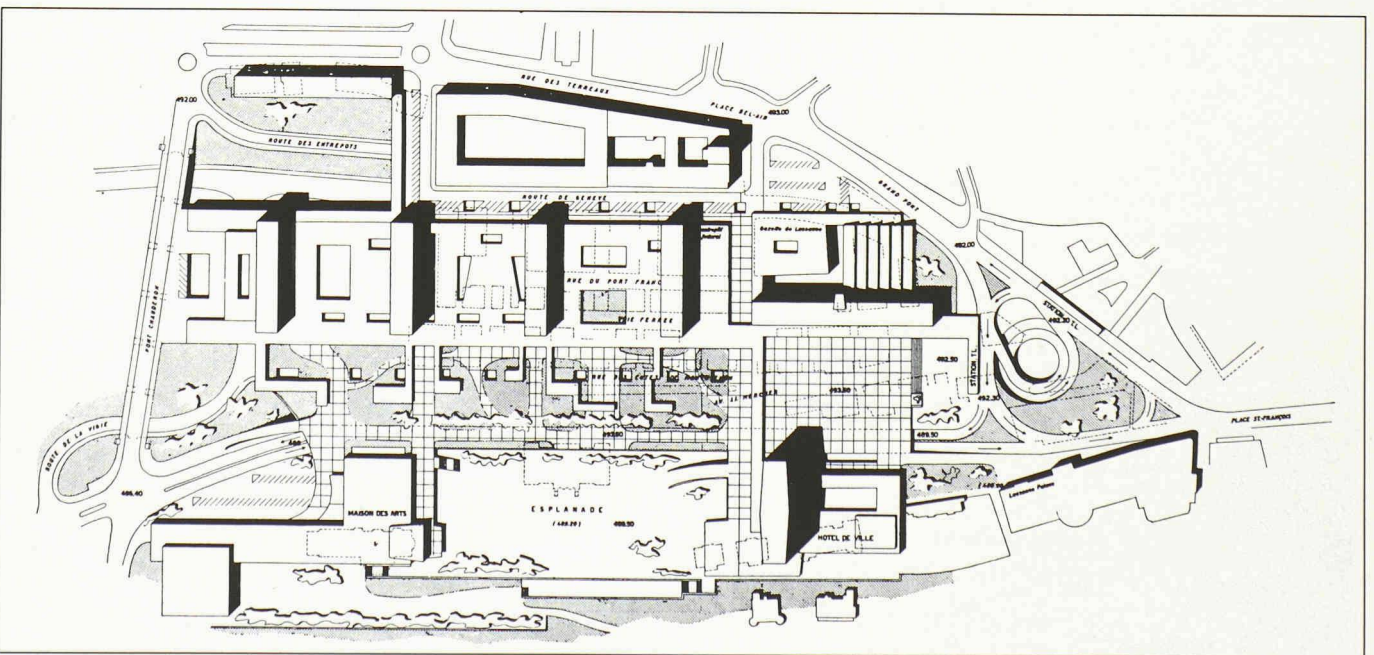
Au sud devait se trouver l'Hôtel de Ville et la Maison des Arts; un immeuble de 20 étages (soit davantage que la Tour Métropole!) devait abriter les bureaux de l'administration communale; la Maison des Arts devait grouper des salles de concerts et de fêtes, un musée et une bibliothèque; entre les deux, la Grand-Place permettant le déploiement de toutes les manifestations d'un centre civique, des

expositions, etc. Un centre commercial, entouré de pelouses et de parterres fleuris, aurait abrité des magasins, des cafés, des restaurants; un portique de 300 m de long devait relier les 5 immeubles de 10 étages abritant les locaux commerciaux. «Le nouveau centre urbain alliera ainsi à la dignité d'un forum la vie interne d'un centre commercial et le calme et la beauté d'un promenoir en face d'un panorama unique.»

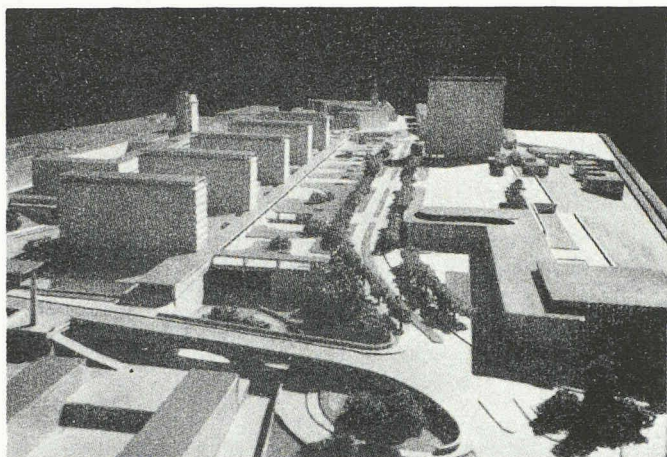
Le projet attribuait un rôle primordial au problème des circulations, créant une station centrale déportée à la hauteur du Grand-Pont et divisée en deux emplacements correspondant aux deux sens de circulations, reliés entre eux, un étage en contrebas, par un vaste hall de gare où aboutirait le prolongement de la ligne actuelle du funiculaire «dont les voitures seraient remplacées par des automotrices»; on prévoyait de prolonger la nouvelle ligne du LO en souterrain jusqu'à la Riponne et à la place du Tunnel «devenant ainsi une véritable ligne de métro qui constituerait l'épine dorsale à laquelle seraient reliées, aux différents niveaux, les circulations horizontales... «Ajoutons que la ligne du Lausanne-Echallens-Bercher pourrait, elle aussi... être prolongée en tunnel» et aboutir à la rue de Genève, jusqu'au centre des circulations urbaines. On le voit, beaucoup d'idées du projet «Amphion» ont été réalisées, ou reprises dans le projet actuel; la proposition de 1952 s'inscrivait en droite ligne



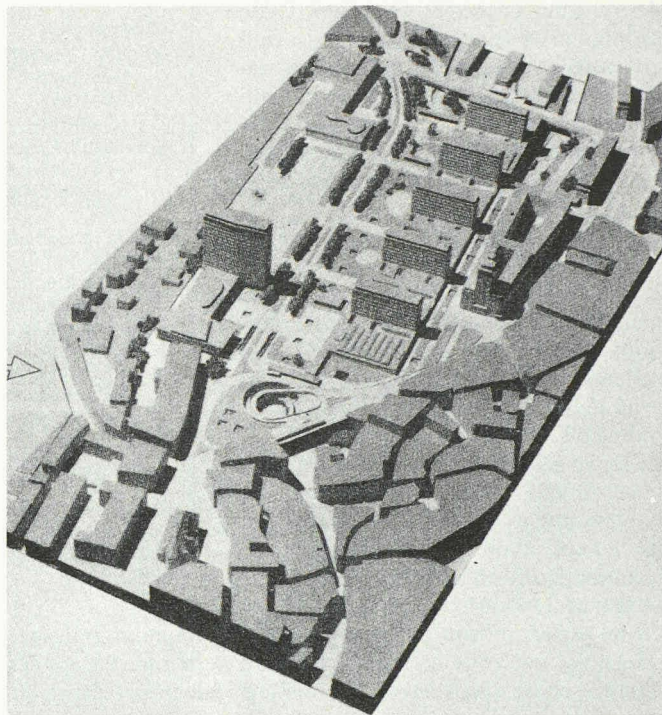
Coupe transversale de la nouvelle cité proposée par le groupe «Amphion». On remarquera la hauteur de l'Hôtel de Ville!



Plan d'ensemble du projet «Amphion».



La maquette du projet « Amphion », vue de l'ouest ; au premier plan, le pont Chauderon (ci-dessus).



La maquette vue de l'est (ci-contre). Au premier plan, on distingue le nœud de circulation prévu à l'est, avec son raccordement sur le Grand-Pont.

dans la pensée des CIAM, notamment du congrès de 1951 à Hoddesdon, dont le thème était précisément l'étude des centres de villes. On trouve, dans ce projet, tous les « ingrédients » qui n'ont cessé d'alimenter la réflexion des aménagistes qui se sont penchés sur ce problème : la recherche qui consiste à s'élever du fond de la vallée, la création d'un nœud de rencontre des divers transports publics, l'aménagement d'une esplanade complétant celle de Montbenon. Le rationalisme enfantait de beaux projets ; mais comme concluait lui-même William Vetter, le leader du groupe « Amphion » : « On a parlé de l'urbanisme lausannois en le qualifiant d'urbanisme des occasions manquées. » N'avait-il pas raison de dire cela ?

Avant-projet de liaison Bel-Air - Montbenon et d'un centre commercial

Suite à une motion de M. Marx Lévy au Conseil communal, en 1960, demandant qu'une étude d'urbanisme soit faite, celle-ci fut entreprise par MM. Richter et Gut, architectes, mandatés par la Municipalité, et M. Pierre Quillet, architecte, mandaté par la Compagnie du LO. Ces études aboutirent au préavis n° 183 de la Municipalité dont le Conseil communal prend acte, sans opposition, en 1968.

Sur la base de ce préavis, la Compagnie du LO mandate l'architecte et urbaniste américain Victor Gruen, pour fixer les grandes lignes de l'aménagement du secteur est de la plate-forme, délimité par un nouveau pont reliant la place Bel-Air à Montbenon, le Grand-Pont existant, et le Grand-Chêne.

Ce « pont », d'une largeur de 50 m, comportait 6 pistes pour les voitures, 4 pistes

pour les transports publics et une véritable gare routière ; le Grand-Pont devenait une artère à trafic unidirectionnel vers le nord-ouest, alors que le Grand-Chêne l'était en direction sud-est. Le métro se déplaçait jusqu'à l'intérieur du bâtiment projeté, à la hauteur des 2 étages supérieurs de parking prévu sur 4 niveaux. Cet énorme immeuble aurait offert 49 600 m² de parking (1 621 voitures), 38 770 m² de surfaces à louer, 19 110 m² de surfaces improductives (services, mail, techniques, etc.), 1 280 m² de surfaces d'abris de protection civile, soit un total de 108 760 m² de plancher.

Mais il ignorait tout l'aval de la vallée du Flon, et ne résolvait qu'une petite partie de l'aménagement souhaité ; il offrait cependant quelques propositions concrètes pour faire « monter » les piétons du fond de la vallée au niveau du Grand-Pont.

La critique du projet officiel par l'Association pour l'aménagement harmonieux de la vallée du Flon (APAHF)

Un projet de cette envergure ne pouvait pas ne pas soulever de réactions auprès de certains milieux d'habitants. Il faut rendre justice à l'APAHF d'avoir présenté un contreprojet, et de ne pas s'être contenté de formuler une opposition sur des points de doctrine.

Ainsi, cette association a réclamé l'implantation de logements à cet endroit : des logements de qualité, bénéficiant d'ensoleillement, à proximité d'une grande zone de verdure et des commerces du centre ; à ce propos, une étude de l'IREC déclarait que « les résultats de nos enquêtes permettent d'émettre certaines réserves sur l'opportunité de prévoir... des logements sociaux et familiaux. Tou-

tefois, il ressort de notre étude que certaines catégories de logements (par exemple du logement pour étudiants, pour couples sans enfants) seraient les bienvenues... , notamment dans les niveaux supérieurs ». Et l'IREC de conclure : « Nous pensons que la plate-forme du Flon ne convient pas à l'implantation de logements familiaux... »

L'APAHF se penche ensuite sur le problème des emplois, en proposant le maintien de l'essentiel des activités existant actuellement, plutôt que la construction d'un centre commercial. Elle réclame aussi davantage d'équipements collectifs, une meilleure infrastructure touristique, et le maintien des bâtiments présentant un intérêt architectural ; il nous paraît que le projet actuel tient compte en grande partie de ces souhaits.

S'agissant des transports, selon l'APAHF, c'est « un problème trop important pour que l'on effectue à la hâte des choix que l'on pourrait bien regretter par la suite. C'est pourquoi nous proposons de subordonner toute autorisation de bâtir dans la zone concernée à l'acceptation par le Conseil communal d'un projet d'aménagement cohérent des transports publics dans ce secteur ».

Enfin, l'APAHF se penche sur les nuisances et la pollution, et revendique une conception mieux appropriée de la répartition des volumes.

Nous ne pouvons pas, dans le cadre de cet article, développer davantage la contre-proposition de l'APAHF, qui, au demeurant, n'est pas le seul opposant au plan « officiel » ; en résumé, cette association voudrait dix fois plus de surface de logements, beaucoup moins de démolitions ou de transformations, un projet moins gourmand au plan énergétique, moins « polluant », mais offrant 1 100 places de travail en moins pour un coût approchant

de 5% celui du projet « officiel ». Cette estimation ne tient pas compte de ce qu'il en coûterait de passer par une expropriation matérielle de la propriété du LO, qui serait sans doute demandée par cette compagnie au cas où le projet dit « alternatif » se verrait décerner la préférence.

S'il fallait conclure...

... nous dirions que rien n'a changé de manière fondamentale; les problèmes nous paraissent posés de manière sérieuse; les transports peuvent enfin avoir leur point de rencontre, les rendant interactifs.

Le projet actuel ne paraît pas outrageusement directif, mais raisonnablement élaboré pour tenir compte d'une réalisation par étapes, n'impliquant nullement un chantier gigantesque faisant table rase de l'existant. L'occasion est unique d'avoir un tel espace détenu par si peu de propriétaires, qui sont motivés pour faire quelque chose; mais voilà quarante ans que l'on étudie, réétudie, renonce,

reprend, transige, diffère: et pendant ce temps, les années passent! Il faut saisir cette occasion qui se présente cette fois encore et espérer que nous saurons

prendre, en cette fin de siècle, une décision qui ne saurait être rejetée, une fois de plus, aux calendes grecques.

François Neyroud

Le point de vue du Holding Lausanne-Ouchy SA

CAHIER DES CHARGES

DU

CHEMIN DE FER PNEUMATIQUE

DE LAUSANNE A OUCHY

TITRE PREMIER

Tracé et construction.

ARTICLE PREMIER.

Le chemin de fer d'Ouchy à Lausanne partira d'un point situé sur le quai d'Ouchy, à proximité de l'embarcadère des bateaux à vapeur, passera près du temple d'Ouchy, traversera le chemin de fer de l'Ouest-Suisse par ou près de la gare des chemins de fer de la Suisse occidentale et viendra aboutir à la ville de Lausanne, dans la vallée du Flon, à proximité du pont Pichard.

L'emplacement définitif, le niveau, l'étendue de la gare, ses accès, ainsi que le point de départ à Ouchy, seront fixés par le Conseil d'Etat, après avoir entendu les propositions de la Compagnie et les observations des autorités communales de Lausanne.

ART. 2.

L'ascension des voitures sur le chemin de fer pneumatique aura lieu de la manière suivante: l'air comprimé agira dans un tube contre un piston relié au train par une barre d'attelage, à laquelle livre passage une fente longitudinale ménagée à la partie supérieure du tube et fermée par une soupape.

ART. 3.

Avant le commencement des travaux de construction, les plans du chemin de fer et ses appareils de locomotion seront soumis à l'approbation préalable du Conseil d'Etat.

Bibliographie

- Il était une fois l'industrie*, collection Patrimoine industriel de la Suisse, édité par l'API (Association pour le patrimoine industriel), Genève, 1984.
- LAVANCHY CHARLES: *Les débuts des transports publics à Lausanne*. Nouvelles pages d'histoire vaudoise, Lausanne, 1967.
- Notice historique 1874-1977*, Compagnie du Chemin de fer Lausanne-Ouchy.
- Système urbain lausannois*, rapport de recherche 31, IREC, Lausanne, 1982.
- PERRET J., LONGCHAMP P.-A.: La Compagnie du Chemin de fer Lausanne-Ouchy a cent dix ans, exposé fait lors du 4^e séminaire institutionnel organisé par la BCV, octobre 1984.
- VETTER WILLIAM, arch. FAS/SIA: *La nouvelle Cité à Montbenon*. Lausanne et Paris, 1952.
- Préavis n° 218 du Conseil communal de Lausanne, 18 juin 1985.

- PERRET J.: *Société des entrepôts de Lausanne 1885-1985*. Lausanne, 15 mai 1985.
- Concessions, statuts et rapports, Lausanne-Ouchy 1878-1895.
- VAN MUYDEN B.: *Pages d'histoire lausannoise*. Ed. Georges Bridel & C^{ie}, Lausanne, 1911.
- Rapport sur l'entrée en ville de Lausanne du Chemin de fer Lausanne-Echalens-Bercher et avant-projet de prolongement de la ligne jusqu'à la gare du Flon, novembre 1985.
- Aménagement du Flon: une chance à ne pas manquer*. APAHF, Imprimerie CEDIPS, Lausanne, sans date.
- Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes, 1875-1900*.
- Bulletin technique de la Suisse romande (BTSR) n° 24 du 29 novembre 1952*.

Rappel historique

Au milieu du siècle dernier la vallée du Flon à l'aval du Grand-Pont était escarpée par endroits et sujette au débordement de la rivière. Seul son flanc sud comportait une pente douce et ensoleillée.

Lorsque le projet de réalisation des chemins de fer Lausanne-Ouchy et Lausanne-Gare fut lancé, il parut évident qu'un comblement partiel de la vallée résoudrait plusieurs problèmes à la fois:

1. Les déblais du tunnel pourraient être déposés à proximité immédiate du chantier.
2. Le voûtage du Flon permettrait d'assainir cette zone proche du centre de la ville.
3. Le remblaiement permettrait de créer une gare de marchandises indispensable à l'exploitation de la ligne Lausanne-Gare, conformément au cahier des charges imposé aux réalisateurs du projet.

C'est ainsi qu'en juin 1874, l'acquisition des parcelles concernées permit aux promoteurs du chemin de fer d'entreprendre la construction de la route de Bel-Air.

Au fur et à mesure du voûtage du Flon, le remblaiement de la vallée se poursuivait au moyen des déblais provenant du tunnel et de la tranchée de la ligne, puis de divers matériaux de décharge. Dès lors, la surface ainsi remblayée fut affectée tout d'abord en place de dépôt pour des matériaux de construction provenant d'Ouchy où ils étaient préalablement acheminés par le lac.

Des dépôts de combustible solide et de matériaux divers furent ensuite aménagés à cet endroit. Trois entrepôts, dont les fondations avaient été construites avant le remblaiement, soit le Port-Franc