

Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine

Herausgeber: Schweizer Heimatschutz

Band: 86 (1991)

Heft: 4

Artikel: Décisif pour l'avenir : l'aménagement du Flon à Lausanne

Autor: Baertschi, Pierre

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-175513>

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

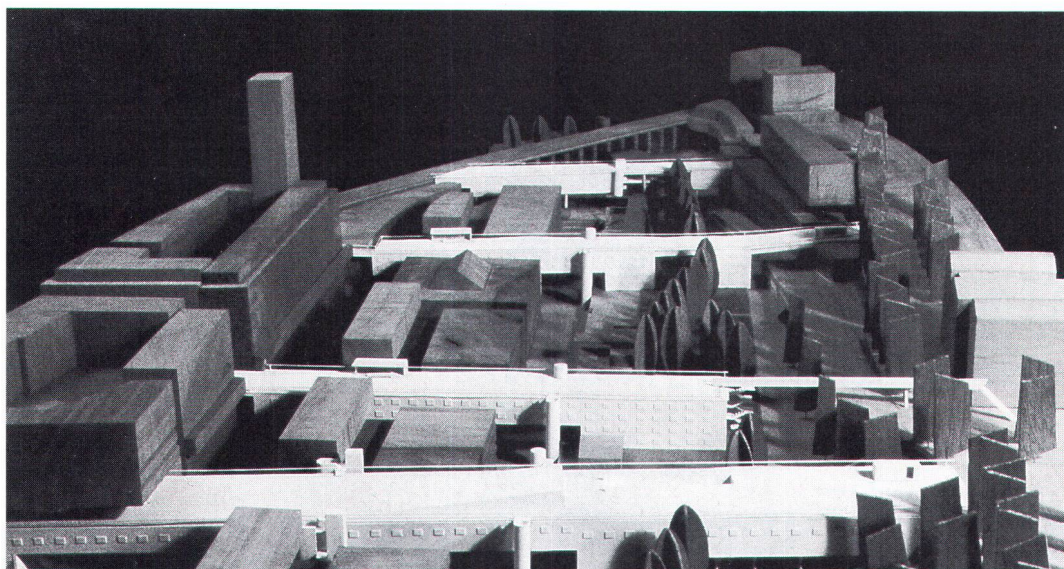
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 15.03.2025

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



Le projet «Pons-Ville» de Tschumi et Merlini comprend un réseau de liaisons au fond du val et, transversalement, quatre ponts habitables.

Das Projekt «Pons-Villes» von Tschumi und Merlini besteht aus einem Verbindungsnetz in der Talsohle und quer dazu vier bewohnten Brücken (Bild Baertschi)

L'aménagement du Flon à Lausanne

Décisif pour l'avenir

par M. Pierre Baertschi, architecte, Carouge

En 1875, la Ville de Lausanne inaugurait son métro. C'est là l'origine du développement d'un quartier à dominante industrielle, le Flon, dont le réaménagement fait l'objet d'un débat depuis 1960 et de nouvelles propositions depuis 1989.

Dominée par le Grand-Pont et le pont Chaudron, la vallée du Flon est située en plein centre ville. Une société immobilière, issue de l'ancienne compagnie du Lausanne-Ouchy, est propriétaire de la presque totalité de ce secteur. Elle entretient depuis plusieurs décennies des contacts avec la municipalité de Lausanne en vue du réaménagement de l'ensemble. A partir de 1960 et jusqu'en 1980, des études d'urbanisme sont lancées dans ce secteur. Une convention remontant à 1930 lie en effet le propriétaire à la Ville de Lausanne, notamment par le biais de servitudes de non-bâtir destinées à permettre la circulation de wa-

gons. En 1984, la Municipalité propose un plan partiel d'affectation qui sera refusé le 12 octobre 1986 en votation populaire.

Concours d'idées

Dès lors, soucieux d'un dialogue avec les milieux intéressés, le Service d'urbanisme de la ville met en place un concours d'idées largement ouvert, notamment sur le plan national. Par ailleurs un contact permanent sera institué avec divers groupements – dont le Mouvement pour la défense de Lausanne – qui siègeront dans une grande commission consultative de trente-sept membres. Cette dernière fera office de

liaison avec les différents milieux intéressés.

La décision est prise de procéder en deux phases. Tout d'abord un concours d'idées permettra d'ouvrir largement l'éventail des propositions. Dans un second temps, des mandats d'étude seront attribués aux projets retenus. Au cours de la première phase, les projets seront sélectionnés par un jury de type conventionnel. C'est au mois de février 1989 que le jugement est rendu. Quarante-sept projets ont été déposés. Sept prix sont attribués et deux projets sont achetés. La Municipalité décidera de confier un mandat aux trois urbanistes lauréats. L'étude de ces solutions se poursuivra en collaboration avec la commission consultative élargie. De son côté, la société Lausanne-Ouchy Immeubles SA, propriétaire de la plupart des parcelles, mandate deux architectes (MM. Mario Botta et

Vincent Mangeat) en vue de développer une quatrième solution.

Quatre propositions

Au mois de juin 1991, la Ville présente à la population lausannoise les développements de l'étude de ces quatre projets sous la forme d'une exposition publique. Les orientations qui seront prises pour le quartier du Flon représentent un enjeu non négligeable pour l'avenir de Lausanne. Elles impliquent notamment des décisions et prévisions en matière de transports publics et de circulation. Des propositions diverses sont faites alors concernant la prolongation éventuelle d'un métro Lausanne-Ouchy, la liaison avec le tram du Sud-Ouest lausannois (TSOL) et la connexion avec les diverses lignes aboutissant dans ce secteur. A relever également l'arrivée prévue dans ce quartier de la ligne Lausanne-Echallens-Bercher (LEB).

Sans permettre de coordonner toutes ces contraintes, la première phase du concours concernait plus particulièrement le développement d'une structure urbaine et des propositions de programme: affectation des espaces, connexion avec les quartiers voisins, circulation, etc. L'organisateur du concours attendait des concurrents qu'ils définissent «la vocation, l'organisation, la structure spatiale et le fonctionnement du secteur, de même que ses rapports avec le contexte».

Dans le large débat qui s'est engagé suite à la première phase du concours, c'est finalement par le jeu d'un certain consensus que s'est effectuée la poursuite des études. Relevons en particulier une définition plus précise des contraintes d'équipement (pour les transports publics et un interface), la demande de maintenir des bâtiments à valeur historique et la nécessité de prévoir du logement. Le projet lauréat («Pons-ville» de Bernard Tschumi et Lucas Merlini) a peu à peu rallié le soutien, non seulement de la Municipalité

mais également de la société propriétaire. A la fin du mois de septembre 1991, cette décision a été rendue publique.

«Ponts-ville»

D'une conception assez différente des deuxième et troisième prix (projet «Down-town» et projet «Dodes-kaden») et du projet Botta-Mangeat, le projet «Ponts-ville» est axé sur deux lectures différentes: un réseau au sol et des liaisons transversales dominant le site. Une structure urbanistique tridimensionnelle relie deux côtés d'une vallée qui s'ignore tout en cherchant à donner vie au fond du vallon.

Ces quatre ponts habités sont érigés en principe urbanistique et procèdent avant tout d'une logique à fonction piétonne. Un réseau de circulations verticales accompagne bien entendu ces quatre ponts et assure les liaisons entre les différents parcours prévus. Le Métropont intègre les transports (interface) et les activités commerciales qui lui sont liées. Le pont Bel-Air abriterait des bureaux et des logements, alors que le pont des Terreaux proposerait une infrastructure d'accueil touristique et commerciale («trade center» et hôtel). Le quatrième pont, celui de Montbenon, propose notamment une bibliothèque et une salle de spectacles de huit cents places. L'objectif recherché par ce projet et ces ponts habités est de dédoubler les circulations de la trame de base en leur adjoignant un second système structurant par coursives, reliant les ponts entre eux. Cette ossature se veut souple et évolutive. C'est à l'évidence pour cette raison que le projet Tschumi-Merlini a finalement rallié la plupart des points de vue. Les autres projets proposaient un principe de structure urbaine plus rigide, impliquant une planification plus directive.

Ainsi, on ne s'étonnera guère d'apprendre qu'aujourd'hui déjà, l'exécutif de la Ville de Lausanne s'interroge sur l'opportunité de construire quatre ponts-immeubles. Il pourrait en

prévoir seulement trois. Ceci modifierait bien entendu d'autres données du projet sans toutefois remettre les options générales en cause. Il semble que le Métropont constituerait la première étape de réalisation. Un groupe de travail pluridisciplinaire va être chargé de poursuivre cette étude en collaboration avec les milieux concernés.

Planifier la ville

On constate que cet enjeu décisif pour l'avenir de Lausanne, que constitue l'aménagement du Flon, s'est heurté à passablement d'aléas. Au cours de la phase de développement des projets retenus, la Ville de Lausanne insistait sur la vocation de «haute centralité» du secteur du Flon. «A ce titre, la création d'un ensemble urbain, à caractère central de grande attractivité et d'une intense vie sociale doit être le but principal à atteindre. Cet ensemble doit se fondre organiquement dans la structure et le tissu urbain du centre-ville en respectant ses lignes de force issues du paysage et de l'héritage historique.»

Aujourd'hui, on constate que, à travers la démarche d'un concours, il a été possible d'avancer dans la mise en place des programmes et dans la conception de schémas d'urbanisation. Le projet lauréat devrait permettre de modeler au gré des besoins l'image du secteur. On peut s'interroger sur le sens d'une telle option en matière d'urbanisme, à laquelle s'opposent des conceptions plus globalisantes et moins à même de rallier des consensus.

D'une certaine manière, le projet «Ponts-ville» présente des qualités de maléabilité qui rendent sa forme définitive encore peu saisissable. Face au courant rationaliste et esthétisant issu de l'architecture moderne, Lausanne est peut-être en train de découvrir une architecture où le «sur mesure» et l'adaptation à des réalités variables ont pris le pas sur l'urbanisme du «grand geste» et sur le déterminisme architectural.

Die Umgestaltung des Flon in Lausanne

Entscheidend für die Zukunft

von Pierre Baertschi, Architekt, Carouge (Zusammenfassung)

1875 hat die Stadt Lausanne ihre Metro eingeweiht. Damit setzte auch die Entwicklung des industriell geprägten Flon-Quartieres ein. Dessen Umgestaltung wird seit 1960 diskutiert und bildet seit 1989 Gegenstand neuer Vorschläge.

Dominiert vom «Grand Pont» und von der Chaudron-Brücke, befindet sich das Flon-Tal mitten im Stadtzentrum. Fast das ganze Gelände gehört einer Immobiliengesellschaft, die im Hinblick auf dessen künftige Gestaltung seit Jahrzehnten mit der Stadt Lausanne in Verbindung steht. Zwischen 1960 und 1980 wurden dafür auch verschiedene städtebauliche Studien angestellt. Auf 1930 zurückgehende Servitute auferlegen der Eigentümerin die Freihaltung des Gebietes, und in der Volksabstimmung vom 12. Oktober 1986 wurde ein Teilnutzungsplan abgelehnt.

Seither bemühen sich die Behörden um einen Dialog mit allen interessierten Kreisen, wurde ein nationaler Ideenwettbewerb ausgeschrieben und eine permanente Koordinationsstelle geschaffen. Nicht weniger als 47 Arbeiten wurden darauf eingereicht, wovon die Jury sieben auszeichnete und zwei erwarb. Die drei Erst-rangierten wurden eingeladen, ihre Arbeiten weiterzuentwickeln. Gleichzeitig beauftragte die Immobiliengesellschaft zwei weitere Architekten (Botta und Mangeat), eine vierte Variante zu entwerfen. Im Juni 1991 stellte die Stadt der Bevölkerung die vier Projekte in Form einer Ausstellung vor. Sie zeigten, dass das Vorhaben nicht zu unterschätzende Auswirkungen für Lausanne haben würde, namentlich in bezug auf den (öffentlichen) Verkehr. Die erste Wettbewerbs-

phase erlaubte jedoch nicht, die entsprechenden Gegensätze zu koordinieren und beschränkte sich im wesentlichen auf die städtebaulich-räumlichen Aspekte des fraglichen Gebietes sowie auf dessen Beziehungen zur Nachbarschaft. Nach einer breiten Diskussion schälte sich allmählich ein Konsens aller Beteiligten zugunsten des Projektes «Ponts-ville» von Tschumi und Merlini heraus, das dann im September 1991 veröffentlicht wurde. Es besteht aus einem Verbindungsnetz in der Talsohle und transversalen, den Stadtkern stark prägenden Verbindungen in Form von vier bewohnten (Fussgänger-)Brücken, welche unterschiedlichen Nutzungen dienen: dem öffentlichen Verkehr, Handelsgeschäften, Wohnungen, Büros, Hotel, Bibliothek und Saal für Veranstaltungen.

Die städtische Exekutive hat jedoch Bedenken hinsichtlich des Baues von gleich vier Hausbrücken angemeldet, weshalb das Projekt möglicherweise auf drei zurückgestutzt werden muss, ohne dass an der Grundidee gerüttelt würde. Für die Stadt im Vordergrund steht nämlich die Schaffung eines attraktiven Stadtzentrums mit einem dichten Sozialnetz, welches sich in das vorhandene und organisch gewachsene Gewebe einfügen soll. In diesem Sinne ist nun eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe beauftragt, das Projekt zu vertiefen.