

Zeitschrift: NIKE-Bulletin
Herausgeber: Nationale Informationsstelle für Kulturgüter-Erhaltung
Band: 20 (2005)
Heft: 1-2: Bulletin

Artikel: Le vallon du Flon à Lausanne
Autor: Apothéloz, Bernard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-726784>

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: 05.05.2025

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

La plate-forme du Flon en 1950.

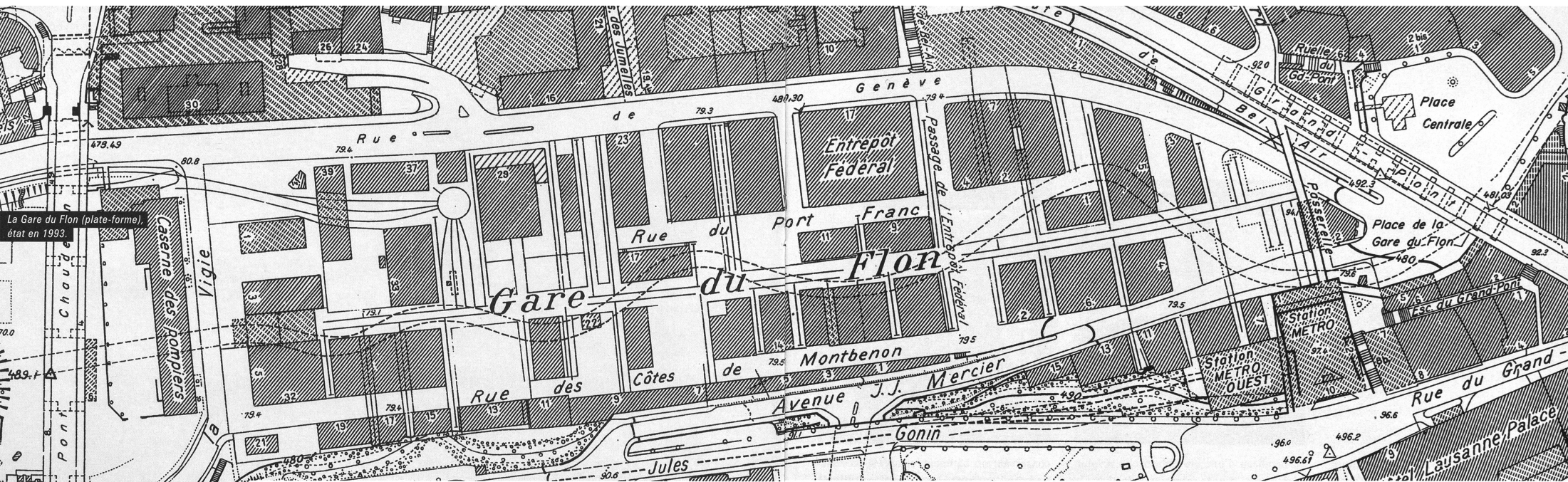


par Bernard Apothéloz

Dénommé Gare du Flon, appelé aussi plate-forme du Flon, le secteur du centre-ville de Lausanne qui s'étend de l'aval du Grand Pont jusqu'au Pont Chauderon est le résultat d'une vaste entreprise ferroviaire, industrielle et immobilière menée dès 1868 puis à partir de 1874 par la constitution de la Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy et des eaux de Bret. La figure de proue de l'entreprise est le maître tanneur promu capitaine d'industrie Jean-Jacques Mercier-Marcel (1826–1903). Mais c'est à l'ingénieur cantonal Louis Gonin (1827–1903) que le chef-lieu du Canton de Vaud doit la réalisation du chemin de fer reliant Lausanne à Ouchy, aujourd'hui métro L.-O. Ses voies, à écartement normal, permettent le convoyage des wagons en provenance du réseau international. L'inauguration de la ligne Lausanne-Ouchy a eu lieu le 16 mars 1877.

Entre Grand Pont et Pont Chauderon

Le vallon du Flon à Lausanne



La Gare du Flon (plate-forme) état en 1993

Ce moyen de transport, touristique et marchand, s'inscrit dans un programme plus vaste avec la création d'une surface plane obtenue par le comblement du vallon du Flon en aval du Grand Pont et l'adduction à Lausanne des eaux du lac de Bret (situé à 11 kilomètres à vol d'oiseau du centre-ville) qui fournira l'énergie nécessaire au fonctionnement du chemin de fer et des hydromoteurs. L'utilisation des terrains de la Gare du Flon – la plate-forme – est régie par des conventions liant la Ville à la Compagnie. La première, signée en 1873, engage la Ville à poursuivre le «voûtage» du Flon en fonction de l'avancement des comblements. De plus, elle impose une servitude de hauteur: la cote d'altitude des bâtiments de la plate-forme ne doit pas dépasser le niveau du Grand Pont et de l'esplanade de Montbenon. Ce sera le triomphe du toit plat mais non pas de l'indigence architecturale.

Des hangars en bois aux premiers bâtiments à toit plat

Les premiers bâtiments en maçonnerie se construisent en avant du front de comblement: l'Entrepôt fédéral, port-franc (jusqu'en 1977) et bâtiment douanier a été édifié en 1885 et pourvu d'un toit plat en 1916;

quant aux deux Magasins du Lausanne-Ouchy, ils remontent à 1894 et 1896. Ils possèdent trois niveaux en sous-sol et deux étages sur rez-de-chaussée. Les Magasins sont parmi les sept premières constructions en béton armé système Hennebique exécutées en Suisse. Ils forment un ensemble unique d'architecture industrielle, un système bâti entrecoupé de cours où sont situés les quais de chargement. Chaque construction est détachée de la voisine, de sorte qu'elle forme un îlot propre. Le quartier se distingue par l'orthogonalité de son plan; cette option urbaine exceptionnelle découle de l'adoption d'un système original de desserte ferroviaire par un chariot transbordeur qui assure la distribution des wagons et règle l'implantation de la voirie et des bâtiments. Ce système fonctionne jusqu'en 1979, date de l'expiration de la convention de 1930.

Cas probablement unique en Suisse, ce quartier du centre-ville, d'une superficie totale de 7 hectares, appartient pour l'essentiel à la Compagnie (aujourd'hui LO Immeubles SA) qui possède 5,5 hectares de ce territoire.

1932, la plate-forme des entrepôts du Flon a fait naître de nombreux projets de reconversion et de reconstruction. Tous ont échoué devant l'impossibilité de réunir les

volontés et les moyens nécessaires pour entreprendre le réaménagement total d'un si vaste ensemble. Certains sont ambitieux, tel celui présenté en 1951 par M. William Vetter, architecte (1902–1986) et le groupe d'étude «Amphion». Il maintient les entrepôts existants mais les recouvre d'une immense dalle sur laquelle s'élèvent des bâtiments de dix étages. On y trouve un hôtel de ville plus haut que la tour Bel-Air! Le problème des circulations est réglé par la création d'un échangeur hélicoïdal qui permet de passer d'un niveau à l'autre; de plus, il prévoit la suppression de la route de Bel-Air et de l'avenue Jean-Jacques Mercier.

Espoir, flops et renaissance

Après le refus, lors de la votation référendaire du 12 octobre 1986, du plan partiel d'affectation adopté par le Conseil communal la même année, la Municipalité décide, en 1988, d'organiser un «Concours d'idées pour l'aménagement du lieu-dit Gare du Flon». Ce concours d'urbanisme ne comporte pas de programme au sens habituel du terme. Celui-ci est à établir par les concurrents eux-mêmes.

De surcroît, il n'impose pas le maintien des quatre bâtiments inscrits à l'inventaire des monuments historiques: L'Entrepôt fé-

déral et les deux Magasins du Lausanne-Ouchy, déjà évoqués, et le bâtiment de l'ancienne Gare aux marchandises de Bel-Air construit en 1901, aujourd'hui reconverti avec soin et dont il n'a pas encore été fait mention ici. Implanté sur une parcelle étroite, à l'angle aigu que forme la rue de Genève et la route de Bel-Air, son toit plat d'asphalte sert dès 1902 au déchargement des wagons montés par un ascenseur hydraulique avant d'être livré, après-guerre, au stationnement des automobiles.

Les propositions affluent; trois d'entre elles sont retenues. Des projets auxquels s'ajoute celui du tandem Mario Botta/Vincent Mangeat, mandaté par le propriétaire et présenté hors concours.

Janvier-février 1989: Le 1er prix est attribué au projet «Pons-Villes» dû aux architectes Bernard Tschumi et Luca Merlini. La proposition consiste en une transformation échelonnée de la trame bâtie du vallon en introduisant cinq ponts habités. Puis, en relation avec la Ville, le projet sera développé pour en démontrer la faisabilité et la fonctionnalité avant d'être transcrit sous forme de plan partiel d'affectation en 1993. En septembre de l'année suivante, il est rejeté par le Conseil communal: le vallon du Flon retrouve son statut légal de 1942...

«Une défaite de la culture»; «une victoire à courte vue» titre la presse aux lendemains de ce refus. «Libéré des visions urbanistiques, le petit Soho lausannois explosera-t-il de vitalité?» s'interroge l'Hebdo dans son numéro du 15 septembre 1994. Mais la dernière décennie du XXe siècle voit ce quartier sortir de sa léthargie: sur le thème «Flon-Culture», une soudaine mutation s'opère dès 1991; le vallon du Flon entre en pleine effervescence: en 1996 cohabitent plus de quarante foyers d'activités et de créations diverses. Une fois encore la Ville de Lausanne remet l'ouvrage sur le métier: en juin puis en décembre 1999, le Conseil communal respectivement le Département cantonal vaudois des infrastructures approuvent le plan partiel d'affectation «Plate-forme du Flon». Ses caractéristiques principales consistent à «mettre en valeur la vocation économique et culturelle de la plate-forme et d'assurer la conservation de la trame du tissu construit héritée du réseau ferroviaire qui desservait la plate-forme ainsi que des bâtiments présentant de bonnes qualités architecturales». Le renouveau évoqué plus haut s'est accompagné de l'inauguration, en 1991, du m1 (métro, dénommé TSOL à sa création), de l'arrivée en Gare du Flon, du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher

Le bâtiment de l'ancienne Gare aux marchandises de Bel-Air construit en 1901.



La voie du chariot: Ce système fonctionnait jusqu'en 1979.



(LEB) puis de l'achèvement d'un parking de 640 places en sous-sol de la plate-forme. Le remodelage en cours de la place de la gare du Flon rebaptisée place de l'Europe a nécessité le sacrifice de deux bâtiments non dépourvus d'intérêt. Quant à la passerelle reliant l'intra-muros à Montbenon, jetée en 1964, elle est démontée en octobre 2000 et remplacée. Approuvé en 2002 par les citoyens vaudois, le financement du m2 (métro reliant Ouchy à Epalinges) en site propre intégral et à 70% souterrain, desservira notamment la Gare CFF, l'interface du Flon, le centre-ville, le CHUV et le pôle de développement de Vennes. Force est de constater que si Lausanne a laissé échapper la possibilité d'infléchir de façon nouvelle l'évolution de son urbanisme, – le projet «Ponts-Ville» – l'interface des transports n'a pas été affectée!

L'esprit du lieu ou le génie local: tout, sauf l'ennui...

La plate-forme du Flon détient une valeur d'évocation particulièrement vivace et continue de jouer un rôle de premier ordre dans l'imaginaire des habitants de Lausanne comme dans celui de ses visiteurs. Les activités artisanales, de services ou commerciales, les activités culturelles, nocturnes et de divertissements qui s'y déroulent ont repris

le flambeau d'une ère industrielle révolue mais ancrée dans la mémoire collective. Ce lieu d'exception exprime à la perfection le «genius loci» qu'il convient, à nos yeux, de considérer en priorité, d'accompagner sans le museler. Question: l'esprit du lieu, au Flon, ne tend-il pas à revêtir davantage d'importance que «le» bâtiment considéré pour lui-même?

Pour le soussigné, la notion de continuité est fondamentale; on sait l'architecture en peine d'assumer une épaisseur, une complexité, une durée dans le temps et une continuité dans l'espace. Les «villes» nouvelles fournissent la preuve qu'une collection de morceaux de bravoure architecturaux juxtaposés n'a jamais constitué ne serait-ce que l'embryon d'une ville. Ces constats nous amènent à penser que la compatibilité de l'Ancien et du Nouveau est parfaitement concevable au Flon.

Du secondaire au tertiaire: une prise en compte responsable des bâtiments de valeur

Reconditionner et redestiner les constructions existantes – on peut voir encore, ça et là, quelques hangars préfabriqués dont certains s'apparentent à des constructions militaires, ils remontent à l'Exposition nationale de 1964 – à de nouveaux usages tout en

conservant aux bâtiments et aux espaces une marque d'origine qui atteste de son utilisation passée: cette redéfinition présente l'avantage de réactiver ce tissu urbain naguère assoupi en y alliant la mixité fonctionnelle. Ce processus est désormais bien engagé. Mais cette option se traduit aussi par une prise en compte responsable des bâtiments – monuments – qui présentent une valeur architecturale, historique voire scientifique reconnue, et à ce titre protégés par une inscription à l'inventaire ou figurant au Recensement architectural: les objets dits «intéressant au niveau local» voire ceux qualifiés de «bien intégré». Les bâtiments existants prévus «à conserver» par le plan partiel d'affectation légalisé se caractérisent par un mode de construction qui permet une souplesse à des usages variés dans l'affectation des planchers. Certains immeubles, même, offrent un système constructif surdimensionné et autorisent la surcharge des planchers. Les réaffectations jusqu'ici entreprises ont permis, grâce à cette rationalisation, le respect de la ponctuation des travées, et ce faisant, des ouvertures en façades. Il a fallu toutefois souscrire à l'abandon des châssis des fenêtres existants de certains bâtiments réhabilités et se ranger à l'idée de leur remplacement par des éléments à vitrages dépourvus de leur partition d'origine.

Le vallon du Flon: vue vers l'est.



Le Flon, ruisseau qui prend sa source au Bois des Liaises dans le Jorat, traverse les communes du Mont, d'Epalinges et de Lausanne. Reçoit plusieurs affluents dont la Louve, bute contre la moraine Bourg-Chavannes, oblique à l'Ouest et part se jeter dans le Léman près de la Maladière. Il peut se muer en torrent déchaîné, comme en 1555, et par trois fois durant le XIXe siècle. Sur ses berges, intra-muros et hors les murs s'implantent des moulins dès le Moyen Âge. Le mitan du XIXe siècle voit d'établir, en aval du Grand Pont (1869–1875) une scierie, des meuneries et boulangeries et une chocolaterie. Le Flon, égout collecteur, est canalisé dès 1836 à hauteur de la Porte Saint-Martin et de 1869 et 1875 dans le secteur rue Centrale, Pépinet et Grand Pont. Alors qu'en 1874 s'achève l'enfouissement de l'arcature inférieure du Grand Pont, en 1900, le voûtage du Flon, suivant scrupuleusement les méandres du cours d'eau, atteint pratiquement l'emplacement du futur Pont Chauderon-Montbenon (1904–1905).

Resümee

Das Flon-Quartier in Lausanne, welches sich in einem ehemaligen Flusstal unterhalb des Grand Pont bis zum Pont Chauderon erstreckt, ist das Resultat eines umfangreichen Eisenbahn-, Industrie- und Immobilienprojektes in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Die Vorgängerin der Bahngesellschaft Lausanne-Ouchy-Holding (LO) hatte das Tal in den 1880er-Jahren erworben und den Fluss zugeschüttet, um auf der entstandenen Ebene Gleise zu verlegen und einen Güterbahnhof und Lagerhäuser anzusiedeln.

Ein Jahrhundert später, im Jahr 1979, war das Ende der Gare du Flon besiegelt. Mehrere Gestaltungspläne für das Flon-Areal scheiterten in der Folge, die LO hegte gar die Absicht, die Lagerhallen abzureissen. In der Zwischenzeit aber hatten sich Musiker, Maler, Galerien, kleine Geschäfte und Kulturlokale als Zwischennutzer in den verlassenen Bauten des Quartiers eingenistet und die Flon-Senke sukzessiv in eine beliebte und attraktive Ausgehmeile verwandelt. Die LO änderte schliesslich ihre Pläne: Bis heute hat die Holding rund 100 Millionen Franken in die Umnutzung der – nun zum Teil unter Denkmalschutz stehenden – Industriebauten investiert.