

Versuch, eine Stadt zu verstehen : zum Wettbewerb "Gare du Flon", 1989 = Un essai de comprendre une ville

Autor(en): **Blumer, Jacques**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **76 (1989)**

Heft 6: **Treppen = Escaliers = Flights of stairs**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

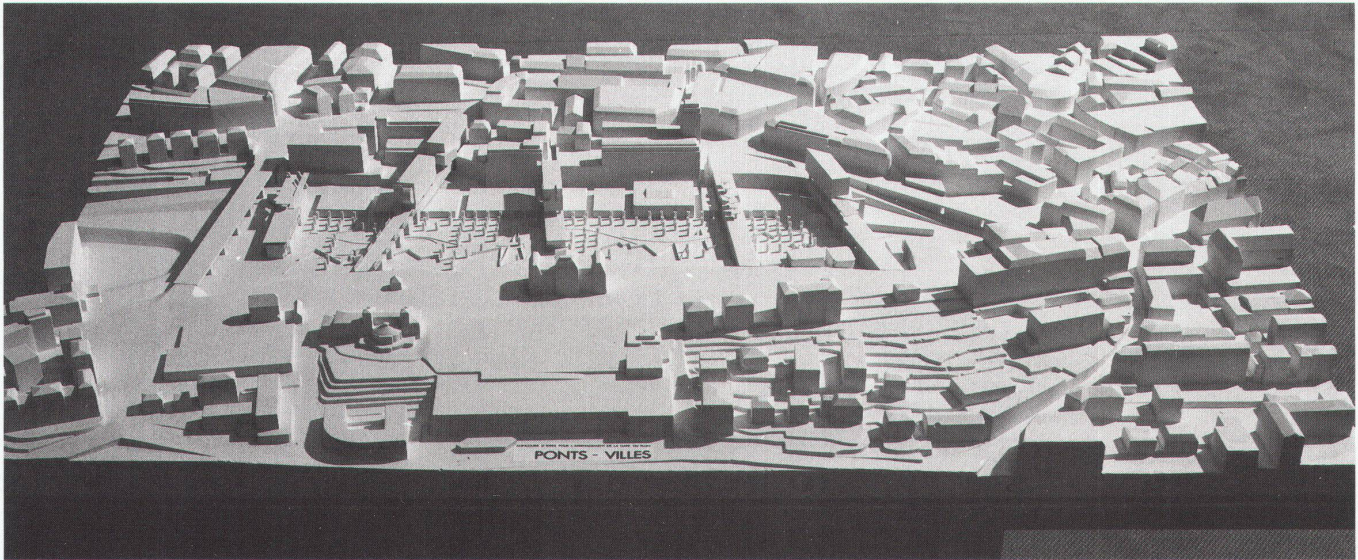
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-57570>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Versuch, eine Stadt zu verstehen

Zum Wettbewerb
«Gare du Flon», 1989
(Texte en français
voir page 67.)

Mitten in Lausanne, direkt am historischen Kern, liegt das Quartier «Gare du Flon». Es ist ein markanter und besonderer Teil dieser Stadt. Als seinerzeit die Bahn nach Ouchy gebaut wurde, hatte man mit dem Aushub, der vom Tunneldurchstich angefallen war, ohne grosse Hemmungen das Tal des Flon aufgefüllt und die damit geschaffene künstliche Ebene später kommerziell genutzt. Man baute Lager- und Gewerbehäuser, die auch heute auf die verschiedenste Art genutzt werden. Dass auf diesem Grundstück bei dieser Art von Nutzung allerdings ein grosses Potential für Investitionen brachliegt, und dass da noch einiges an Geld zu holen wäre, muss nicht besonders betont werden. So mangelte es seit den 50er Jahren auch nicht an Architektenträumen für dieses Gebiet.

Zuletzt hat die Stadt um 1980 mit den Grundeigentümern einen Vorschlag für den künftigen Gebrauch dieses Gebietes ausgearbeitet und dem Volk 1986 einen entsprechenden Plan zur Abstimmung vorgelegt. Dass dieser Plan nicht angenommen wurde, ist nicht weiter

verwunderlich, hat er doch allzu einseitige Interessen vertreten.

Kritik war ihm aus an der Stadtentwicklung interessierten Gruppen und von Architekten erwachsen, die wohl zu Recht dem Vorschlag nicht gerade Einfallsreichtum bescheinigen konnten und der Meinung waren, es seien abgesehen von den Interessen der Grundeigentümer und des Verkehrs auch solche der Bevölkerung und des Ortes zu vertreten.

In dieser Lage entschied sich die Stadt für einen städtebaulichen Ideenwettbewerb und hat ihn dann mit aller Konsequenz durchgeführt. Die Grundeigentümer ihrerseits entschlossen sich, zwei architektonische Vortänzer zu engagieren, wohl in der Überzeugung, dass dem Nachdenken vieler Unbekannter das sichere Markenzeichen vorzuziehen sei.

Die Resultate liegen nun vor, die drei von der Jury prämierten und zur weiteren Bearbeitung empfohlenen Arbeiten der Architekten B. Tschumi, R. Luscher und Delessert, Pfister + Rochat sowie die Anstrengungen der Grundeigentümer und deren Architekten M. Botta und V. Mangeat.

Ausgeschrieben war ein städtebaulicher Wettbewerb. Erwartet wurden Vorstellungen und Strategien für die Umgestaltung des Quartiers Gare du Flon, ein besseres Einbinden in die Stadtstruktur, die Gestaltung der Verknüpfung der öf-

fentlichen Verkehrsmittel an der Grande Place (Interface) und schliesslich eine Rollenzuteilung für das Quartier im Stadtkontext.

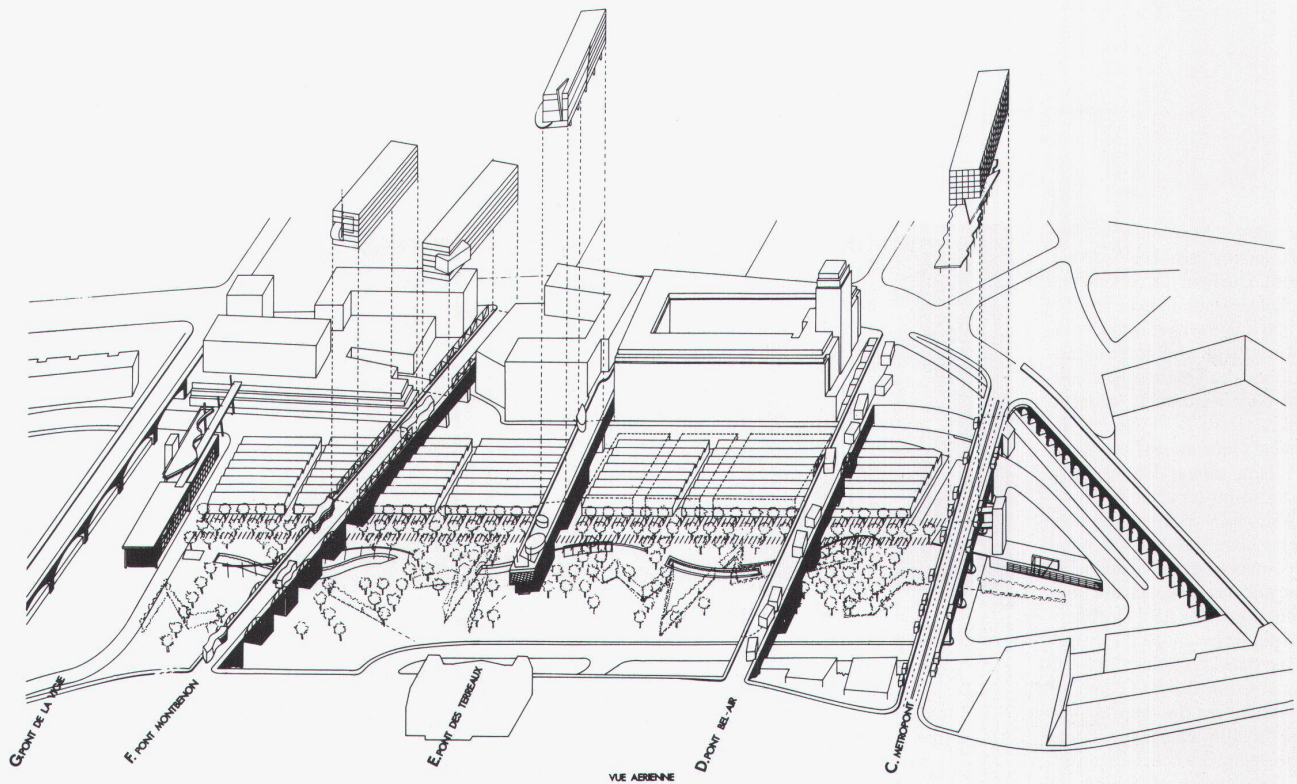
Es sollen im folgenden die Projekte nicht im einzelnen dargestellt werden, denn dazu sind die Plandokumente da. Was ich diskutieren möchte, sind die Konzepte, welche hinter den erstrangierten und zur Weiterbearbeitung bestimmten Wettbewerbsbeiträgen stehen.

Die Schwierigkeit dabei ist, wie fast immer bei der Beurteilung von städtebaulichen Entwürfen, dass diese notwendigerweise ein recht genaues Bild vom zukünftigen Stadtkörper zeichnen müssen, dass aber jedermann weiss, dass dieses Zukunftsbild ein Gespenst bleiben muss. Ein Gespenst, weil der Architekt letztlich nur eine Zeichnung liefert, die bestenfalls einen möglichen künftigen Zustand darstellt, dass dieser aber weder durch die Zeichnung festgeschrieben werden kann, noch für sich allein das Wesen des geplanten Stadtteiles ausmachen wird. So sind also weder die Topografie des Gebietes noch die Geometrie des Stadtplanes ein genügender Ansatz für den Entwurf, denn das Bauen für die Stadt darf trotz manchem aktuellen Beispiel auf keinen Fall mit dem Bauen für den Stadtplan verwechselt werden. Dass die Stadt vor allem auch ein sozioökonomisches Gebilde darstellt und ihre Bauten im wesentlichen dafür das Leegerüst bilden, darf wohl weiterhin gelten.

Unter diesen Gesichtspunkten entwickeln die drei erstprämierten Projekte des Wettbewerbes recht klare, wenn auch unterschiedliche Vorstellungen.

Beginnen wir mit dem Projekt Dodes-Kaden der Architekten Delessert, Pfister + Rochat. Sie verstehen das Quartier Flon als in sich geschlossenes, kernnahes Stadtquartier, dessen historische Form und besondere künstliche Topografie eine ausserordentliche und legitime Rolle im Lausanner Stadtmuster spielen. Es besteht somit kein Grund, den Charakter des geschlossenen Quartiers aufzubrechen, und es besteht kein Anlass, nicht auf das bestehende Bebauungsmuster einzugehen. Dem heutigen Gewerbequartier wird allerdings eine andere Rolle zugedacht, nämlich die eines vollständigen Stadtquartiers, und es wird die Wichtigkeit der räumlichen Verbindung zum Stadtkörper als Ganzes betont. Dies äussert sich im Projekt einerseits im Vorschlag, Wohnbauten in das bestehende Quartiermuster einzugliedern, und zum anderen im intensiv bearbeiteten «Interface». Die L.O. (Seilbahn Lausanne-Ouchy) wird in Hochlage mit anderen Verkehrsträgern in ein neues Brückengebäude geführt, was den Verfassern erlaubt, im Bereich des Grand Pont einen für diese Stelle adäquaten städtischen Platz zu schaffen.

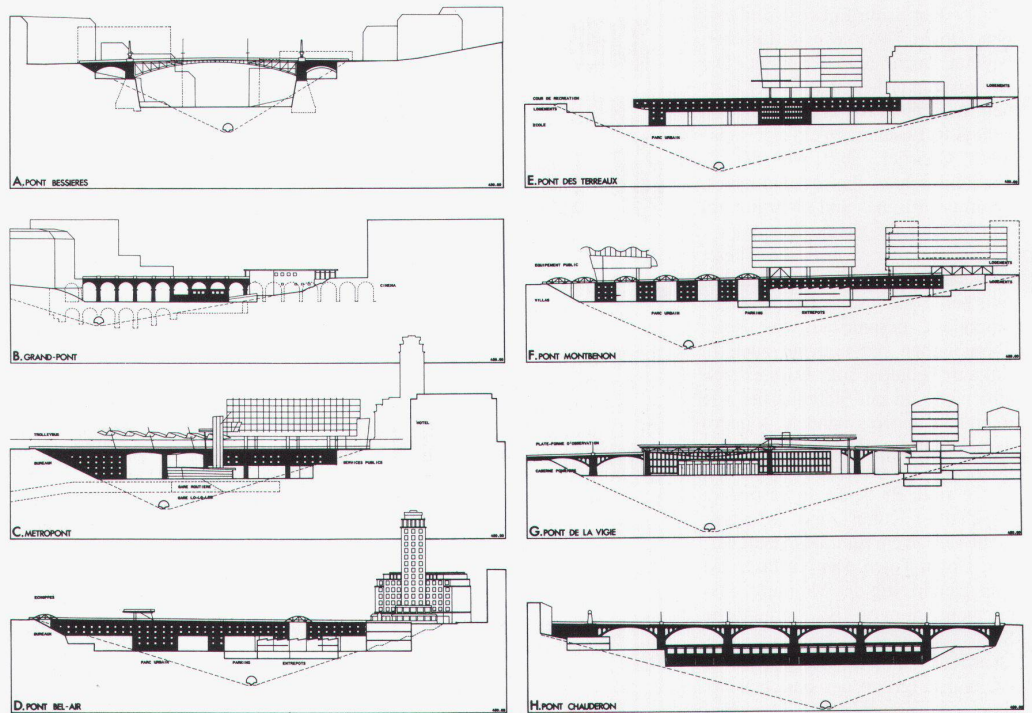
Der Vorschlag ist bescheiden und pragmatisch, aber dadurch



2

auch angemessen und selbstverständlich. Man muss sich allerdings fragen, ob die Verwandlung des Gare du Flon in ein «ganz gewöhnliches» Stadtquartier die richtige Rollenteilung bedeutet und ob der Platz am Grand Pont ein genügendes Einbinden in das Stadtgefüge darstellt.

Betrachtet man nun demgegenüber den ersten Preis von B. Tschumi, so stellen wir einen grundsätzlich anderen Anknüpfungspunkt für den Entwurf fest. Es geht B. Tschumi nicht um ein Dazusetzen eines in sich geschlossenen Quartiers. Er sucht den Ansatz vielmehr im topografischen Ursprung des Ortes, dem Tal des Flon, und den damit verbundenen Baumerkmalen, den Brücken; auch versteht er das Quartier als integralen Bestandteil der Gesamtstruktur der Stadt, und zwar als Teil des gesamtstädtischen Erschliessungsmusters wie auch als Teil der besonderen Gebäudeorganisation von Lausanne. Es geht ihm um die nach seiner Meinung bezeichnende Schichtstruktur dieser Stadt. Um Schichtung als historisches Nach- und Übereinander und um Schichtung als Organisationsform der Gebäude selber, die in Lausanne von oben, unten und in der Mitte betreten werden. B. Tschumi schlägt vor, den seeseitigen Hang der Senke und einen breiten Streifen des Bodens in einen öffentlichen Park zu verwandeln und so das Tal als Landschaft wieder sichtbar zu machen. Dieses wird in Fortsetzung des nördlich dar-



3

1-3
1. Preis, Ponts-Villes, Fr. 47 000.-, B. Tschumi, L. Merlini, Paris. Mitarbeiter: Ch. Biecher, Ph. Cavin

2
Axonometrie

3
Schnitte und Ansichten

1
Modell

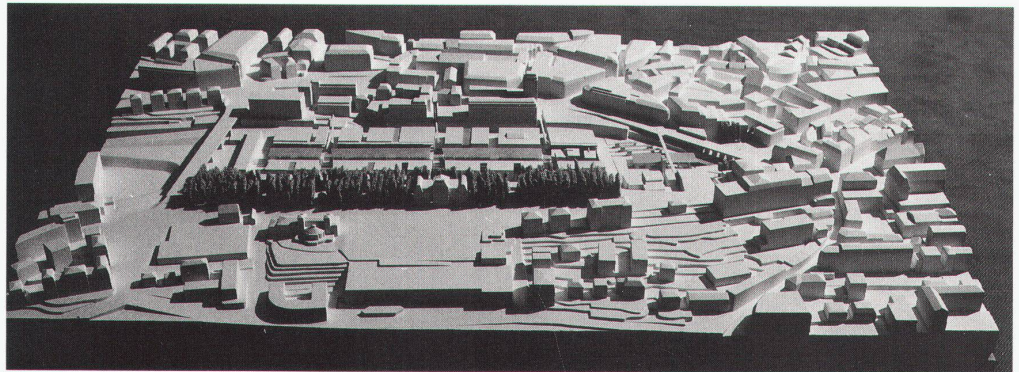
überliegenden Stadtmusters mit Brücken, analog den bestehenden, überspannt. Die neuen Brücken sind als Brückengebäude mit darübersitzenden und unten eingefüllten Volumina, jeweils für einen ganz bestimmten, der Lage des Quartiers entsprechenden Nutzungszweck gedacht. Schliesslich lässt B. Tschumi die bestehenden Gebäude auf der Bergseite sich langsam auf dem heutigen Organisationsmuster verändern.

Dieser Vorschlag besteht durch seine klare Haltung, durch das Schaffen neuer gesamtstädtischer Elemente und das Eingehen auch auf die kleinteiligen lokalen Gegebenheiten. Allerdings landen die vorgeschlagenen Brücken auf der Südseite des Flontales zum Teil im Leeren, ist die Ausbildung der Brückengebäude selber nicht völlig überzeugend und die Verflechtung des neuen Stadtparkes mit der Nachbarschaft und der weiteren Stadt genauer zu studieren.

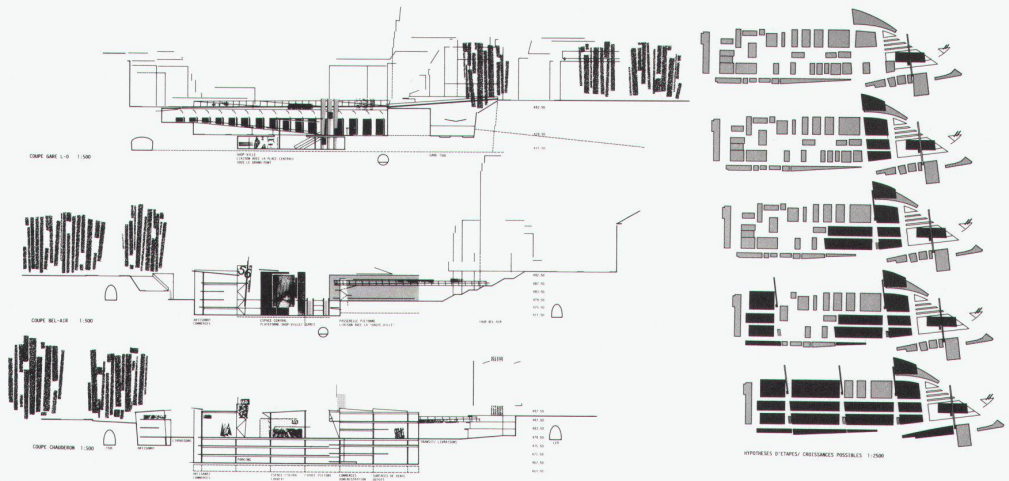
Der dritte Entwurf schliesslich, Down Town von R. Luscher, beginnt noch einmal anders. Die Bezugspunkte liegen auf zwei Ebenen. Wie beim Projekt Dodes-Kaden geht es R. Luscher um ein eigenständiges Quartier, aber wie bei B. Tschumi geht es ihm um ein neues, gesamtstädtisches und nicht um ein autarkes, lokales Element.

Luscher vertritt die These, dass das Quartier Gare du Flon bereits heute durch seine Nutzung eine besondere, gesamtstädtische Rolle übernommen hat und sie auch in Zukunft behalten soll. Dass es sich also nicht um ein Stadtquartier wie irgendein anderes handelt, sondern dass der Ort hier Tätigkeiten ermöglicht, welche andernorts nicht am Platze sind. Er denkt an besondere Geschäfts-, Kultur- und Arbeitssituationen, an ein zentrales Stadtquartier: Down Town. Der Verfasser ist aber gleichzeitig der Meinung, dass es nicht sinnvoll ist, vergangene Stadtsituationen auszugraben. Das Quartier Flon ist zu nehmen, wie es ist, und aufgrund der bestehenden, durchaus brauchbaren Organisationsstruktur zu erneuern. Dies erlaubt durchaus auch weitgehende Eingriffe, wie sie R. Luscher mit der Restrukturierung der Grande Place und der besonderen Behandlung des Grand Pont vorschlägt.

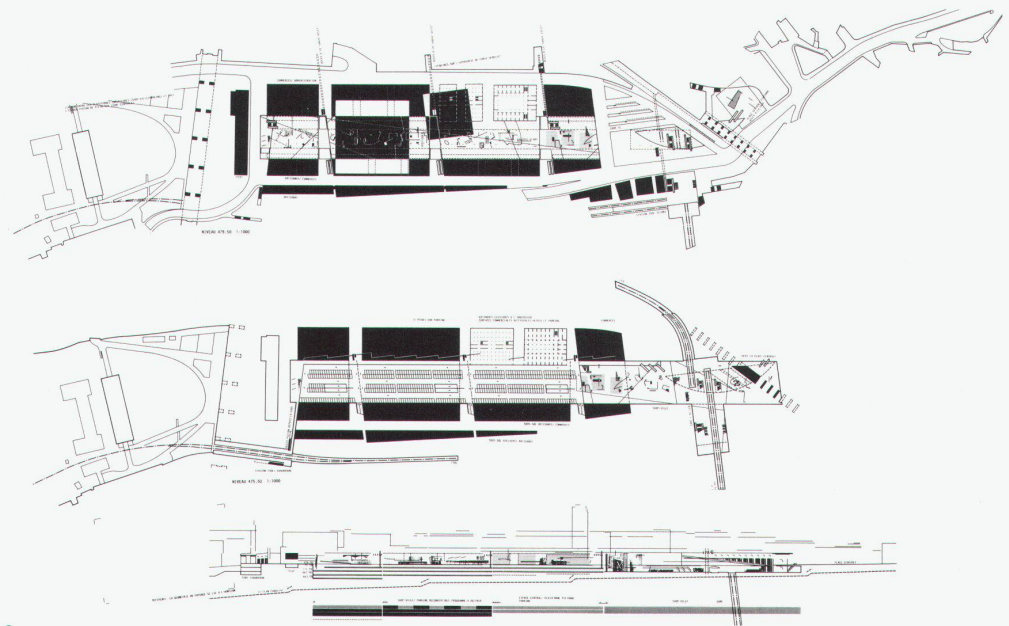
Der Entwurf Down Town, vergleicht man ihn mit den beiden anderen, neigt nach beiden Seiten. Zum einen nimmt auch er für sich die



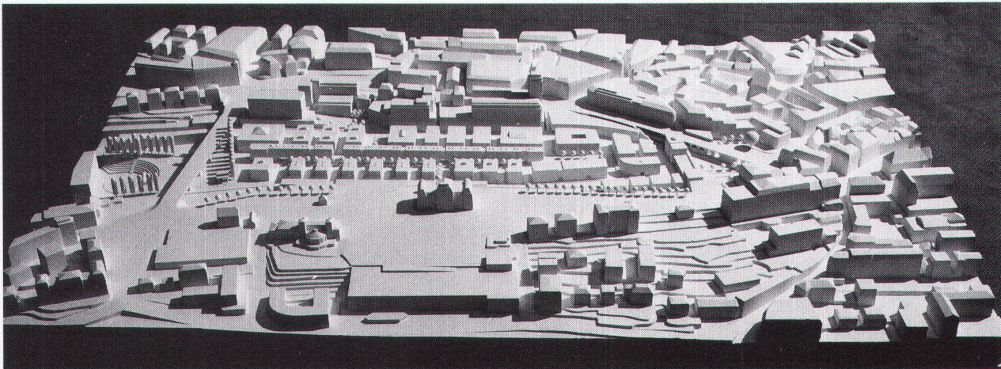
4



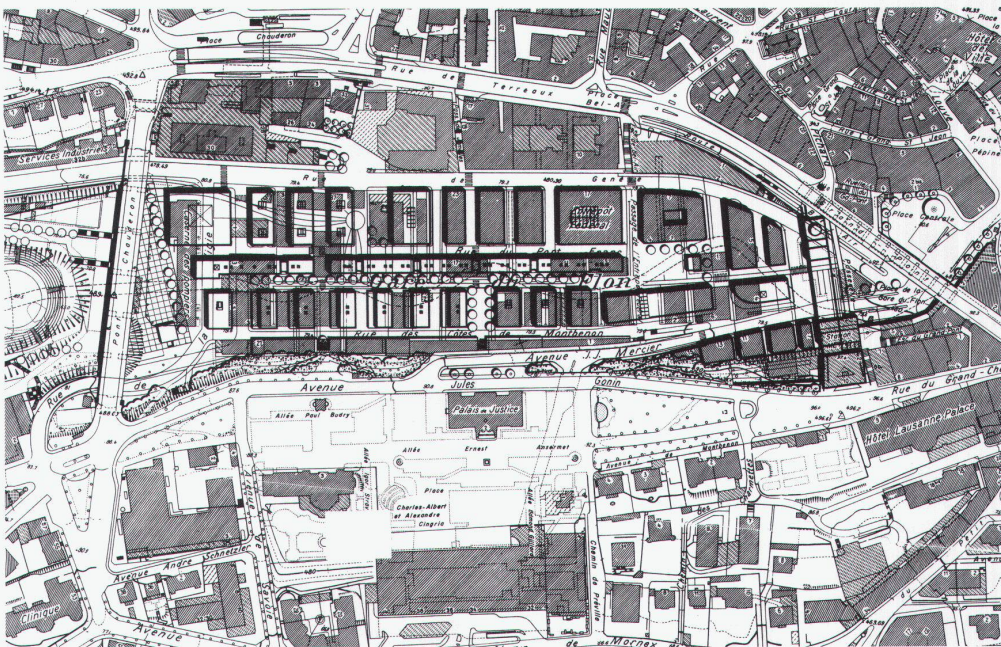
5



6



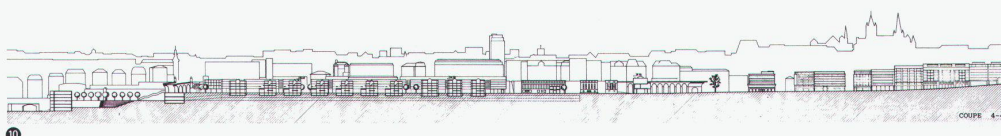
7



6



9



10

4 5 6
 2. Preis, Down Town, Fr. 46 000.—, R. Luscher, Lausanne. Mitarbeiter: B. Fara, F. Teodori
 4
 Modell

5
 Schnitte, Etappenvorschläge, Situation
 6
 Oberes Niveau, unteres Niveau, Längsschnitt

7 10
 3. Preis, Dodes-Kaden, Fr. 42 000.—, J.-R. Delessert, M. Pfister, A. Rochat, Lausanne
 7
 Modell

8
 Situation
 9 10
 Schnitte

Bescheidenheit einer ganz gewöhnlichen – wenn auch recht raffinierten und gekonnten – Quartierumstrukturierung in Anspruch, zum andern setzt er diese bewusst in einen sozio-ökonomisch gesamtstädtischen Rahmen. Die Rollenzuteilung im Grossen und das Eingehen auf den Ort im Kleinen machen den Reiz dieses Ansatzes aus. Ob allerdings die Ausrichtung auf den Kommerz, sei es der Geschäfts- oder Kulturkommerz, und der Verzicht auf das Wohnen auch einer genaueren Überprüfung standhalten, oder anders gesagt, ob und mit welchen Mitteln und Einrichtungen das Interesse der grösseren Öffentlichkeit in diesem Zentrumsquartier berücksichtigt werden kann, muss die Weiterbearbeitung noch zeigen.

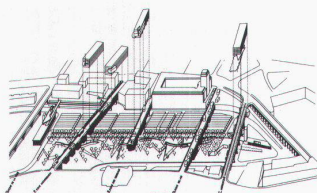
Gemeinsam ist den drei Entwürfen, so unterschiedlich sie sonst sind, die Haltung der gestellten Aufgabe gegenüber. Wohl wird in allen Fällen, mit mehr oder weniger Nachdruck, ein künftiges «Schlussbild» gezeichnet, vorgeschlagen werden aber im wesentlichen Planungsstrategien; Vorgehensrichtungen also, die zum gezeichneten Resultat führen können, im einzelnen aber nicht müssen. Es wird der Versuch unternommen, einen bestimmten Teil der Stadt in seinem Wesen zu verstehen und ein Ziel für seine Veränderung zu finden, und es wird darauf verzichtet, den Stadtplan der Zukunft mit neuen Kathedralen und Palästen zu dekorieren.

Jacques Blumer

Jury:
 Paul-René Martin, Jacques Blumer, Pascal Chatelain, Jean-Pierre Ding, Carl Fingerhuth, André Gavillet, Maurice Meylan, Bernard Reichen, Jean-Jacques Schilt, Jean-Daniel Urech, Jacques Vicari

Un essai de comprendre une ville

Voir page 4



*A propos du concours
«Gare du Flon», 1989*

Le quartier «Gare du Flon» est situé au milieu de Lausanne, tout près du centre historique. Il s'agit d'un secteur marquant et particulier de cette ville. Jadis, lorsque fut construite la voie ferrée menant à Ouchy, on remblaya la vallée du Flon sans grand scrupule à l'aide des terres provenant du percement du tunnel et par la suite, on exploita commercialement cette plaine artificiellement créée. On y construisit des entrepôts et des édifices industriels qui, aujourd'hui encore, font l'objet des utilisations les plus diverses. Il est à peine besoin de souligner que dans un tel emplacement et avec son utilisation, un large potentiel d'investissement reste inexploité qui pourrait encore permettre de faire passablement d'argent. Aussi, depuis les années 50, les rêves d'architectes concernant cette zone ne manquent pas.

Vers 1980, de concert avec les propriétaires des terrains, la ville avait mis sur pied une proposition pour l'utilisation future du quartier et en 1986, elle soumit le plan résultant à la votation populaire. Rien d'étonnant à ce que ce plan n'ait pas été accepté, il représentait des intérêts par trop particuliers.

La critique vint de groupes et d'architectes intéressés au développement de la ville qui, à juste titre, ne pouvaient vraiment pas trouver dans cette proposition une grande richesse d'idées et qui pensaient qu' hormis les intérêts des propriétaires et de la circulation, il convenait aussi de prendre en compte ceux du lieu et de la population.

Placée dans cette situation, la

ville se décida pour un concours d'idées urbanistiques qu'elle a mené à bien très conséquemment. De leur côté, les propriétaires des terrains expérimentés dans ce domaine, étant sans doute persuadés qu'il valait mieux préférer l'image de marque à la réflexion de nombreux inconnus.

Maintenant, les résultats sont là: trois projets sélectionnés par le jury et recommandés pour une poursuite de l'étude, ceux de B. Tschumi, R. Luscher et Delessert, Pfister + Rochat, ainsi que les efforts des propriétaires et de leurs architectes M. Botta et V. Mangeat.

Il s'agissait d'un concours d'urbanisme. On en attendait des conceptions et des stratégies pour la réorganisation du quartier Gare du Flon, un meilleur rattachement à la structure urbaine, l'organisation de la desserte de la Grande Place par les moyens de transport publics (interface) et finalement, l'attribution d'un rôle au quartier dans le contexte urbain.

Dans ce qui suit, l'objectif n'est pas de décrire les projets en détail, car pour cela il existe des documents dessinés. Je désirerais surtout discuter des concepts que recouvrent les premiers projets primés et recommandés pour une poursuite de l'étude.

Comme dans presque tous les jugements de projets d'urbanisme, la difficulté réside en ce que ceux-ci doivent nécessairement définir une image assez exacte du corps urbain, alors que chacun sait que cette vision d'avenir doit rester un fantôme, un fantôme car l'architecte ne livre finalement qu'un dessin représentant, dans le meilleur des cas, un état futur possible, alors que ce dernier ne saurait être déterminé par le dessin, pas plus qu'il ne peut à lui seul constituer l'essence du quartier urbain projeté. Ainsi, ni la topographie du terrain, ni la géométrie de la ville ne sont des points de départ suffisants pour le projet, car bâtir pour la ville ne doit en aucun cas être confondu avec bâtir pour le plan urbain. Le fait que la ville représente avant tout un complexe socio-économique pour lequel les bâtiments sont, pour l'essentiel, le contenant, doit conserver toute sa valeur.

Dans le cadre de ces points de vue, les trois premiers projets primés au concours développent des concep-

tions très claires en même temps que différentes.

Commençons par le projet Dodes-Kaden des architectes Delessert, Pfister + Rochat. Ceux-ci comprennent le quartier comme une partie de la ville pour elle-même, proche du centre, dont la forme historique et la topographie artificielle jouent un rôle exceptionnel et légitime dans le modèle urbain lausannois. Ainsi, il n'y a aucune raison de détruire le caractère fermé du quartier et il n'y a pas lieu de ne pas respecter le principe d'implantation existant. Le quartier industriel actuel se voit au demeurant attribuer un autre rôle, celui d'un quartier urbain à part entière pour lequel est soulignée l'importance de sa liaison spatiale avec l'ensemble du corps urbain. Dans le projet, ceci s'exprime d'une part par la proposition d'insérer des immeubles d'habitat dans le modèle du quartier existant et d'autre part, dans l'étude approfondie de «l'interface». La L.O. est amenée au niveau supérieur avec d'autres voies de circulation grâce à un nouveau bâtiment-pont, ce qui permet aux auteurs du projet de créer une place urbaine correspondante au droit du Grand Pont.

La proposition est modeste et pragmatique et ce faisant, elle semble être convenable et aller de soi. On peut pourtant se demander si la transformation de la Gare du Flon en un quartier urbain «comme les autres» est une attribution de rôle convenable et si la place près du Grand Pont suffit à assurer la liaison avec la structure urbaine?

Si l'on examine en regard le premier prix de B. Tschumi, nous constatons que le projet part d'un point de vue fondamentalement différent. Pour B. Tschumi, il ne s'agit pas de confirmer l'implantation d'un quartier formant un tout en lui-même. Il cherche plutôt à partir de la référence de l'origine topographique du lieu, la vallée du Flon, et des éléments construits qui s'y rattachent, les ponts; il comprend lui aussi le quartier comme une partie intégrante de la structure urbaine globale et ceci dans le cadre du modèle de desserte à l'échelle de toute la ville, ainsi que dans celui de l'organisation bâtie spécifique à Lausanne. Selon son opinion, il en va de la structure stratifiée significative de cette ville. Des strates historiques successives et superposées et des strates dans la forme de l'organisation des bâti-

ments eux-mêmes qui, à Lausanne, sont accessibles par le haut, par le bas et au milieu.

B. Tschumi propose de transformer le côté lac de la dépression et une large bande du terrain en un parc public, de sorte que la vallée devienne visible en tant que paysage. En prolongation du modèle urbain situé plus au nord, ce parc serait enjambé par des ponts semblables à ceux qui existent. Les nouveaux ouvrages sont des bâtiments-ponts comportant des volumes reposant sur le tablier et d'autres insérés au dessous, chacun étant conçu pour une utilisation bien définie correspondant à la situation du quartier. Finalement, B. Tschumi laisse aux bâtiments côté montagne le loisir de s'adapter lentement au modèle d'organisation actuel.

Cette proposition séduit par son attitude claire, pour la création d'éléments nouveaux à l'échelle de toute la ville et par la prise en compte des détails locaux d'échelle plus petite. Pourtant, au sud de la vallée du Flon, les ponts proposés débouchent en partie sur le vide; la conception des bâtiments-ponts eux-mêmes n'est pas totalement convaincante et l'interpénétration du nouveau parc urbain avec le voisinage et le reste de la ville est à étudier de plus près.

Le troisième projet finalement, Down Town de R. Luscher, part d'une autre idée; les points de référence se situent sur deux plans. Comme dans le projet Dodes-Kaden, il en va pour R. Luscher d'un quartier autonome, mais comme chez B. Tschumi, il s'agit pour lui d'un élément à l'échelle de toute la ville et non pas indépendant et local.

Luscher défend la thèse selon laquelle le quartier Gare de Flon joue déjà aujourd'hui ce rôle particulier à l'échelle de toute la ville, en raison de son utilisation et qu'il doit en rester ainsi à l'avenir. Il ne s'agit donc pas d'un quartier urbain semblable aux autres, mais d'un emplacement permettant d'exercer des activités qui seraient déplacées ailleurs. Il pense à des éléments de commerce, de culture et de travail particuliers, à un quartier urbain de fonction centrale: Down Town. Mais l'auteur du projet pense aussi qu'il n'est pas souhaitable d'exhumer des situations urbaines passées. Le quartier Flon est à prendre tel qu'il est et à rénover sur la base d'une structure d'organisation existante parfaitement utilisable. Ceci autorise très bien des interven-

tions de grande ampleur, telles que R. Luscher les propose avec la restructuration de la Grande Place et le traitement particulier du Grand Pont.

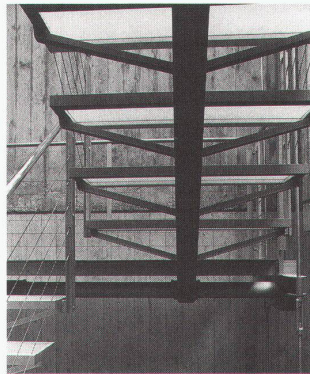
Si l'on compare le projet Down Town aux deux autres, on voit qu'il penche un peu des deux côtés. D'une part il se veut modeste en prévoyant une reconversion de quartier très ordinaire, encore que très raffinée et fort habile; d'autre part, il place celle-ci intentionnellement dans le cadre économique-social de toute la ville. L'attribution d'un rôle général et la prise en compte du lieu dans le détail font l'attrait de cette idée. Le développement de l'étude montrera par ailleurs si l'orientation commerciale, qu'il s'agisse de commerces courants ou d'entreprises culturelles et l'absence d'habitations pourront être maintenues après un examen plus poussé; en d'autres termes, comment peut-on attirer l'intérêt du grand public dans ce quartier central et avec quels moyens et équipements?

Aussi différents qu'ils soient, les trois projets ont en commun leur attitude par rapport au problème posé. Certes, dans tous les cas, une «image finale» sera dessinée avec plus ou moins d'insistance, mais des stratégies de planification feront le principal des propositions, des marches à suivre donc, pouvant conduire à des résultats dessinés, mais sans contrainte dans le détail. L'essentiel de la démarche est de comprendre une partie définie de la ville dans son essence et de fixer un objectif pour sa transformation et ce faisant, on renonce à décorer le plan de la ville future à l'aide de cathédrales et de palais.

Jacques Blumer

Immeuble d'habitation à Morges

Voir page 54



Architectes: Atelier Cube, Guy et Marc Collomb, Patrick Vogel, Lausanne

Cette tranche de tissu historique de la vieille ville de Morges donne sur la Grand Rue, au nord ouest, et sur la Ruelle de l'Enfant Prodigue au sud. Comme dans certaines villes nouvelles du moyen âge, le plan général de la ville résulte d'une alternance de rues d'apparat et de ruelles étroites de services. Cette classification est demeurée jusqu'à nos jours puisque si la Grand Rue sert au commerce et au logement, pour quelque temps encore, la Ruelle de l'Enfant Prodigue assure les tâches de service et de voirie.

Avant les travaux, l'immeuble à transformer n'abritait plus qu'un magasin de luxe et un logement qui lui était relié, sans accès indépendant. L'équipement ne comprenait pas de cage d'escalier repérable comme liaison continue, et les services étaient rejetés en façade arrière, sur la ruelle étroite, rendant les étages particulièrement insalubres, par manque de circulation d'air et de lumière. L'opération a consisté à réorganiser le plan étroit et allongé en introduisant un ascenseur tout en créant une cage d'escalier à l'air libre, en façade, comme élément de service et de secours. Cette position, insolite pour notre époque, se répète pourtant souvent dans l'architecture vernaculaire. Dans une parcelle aussi étroite cela a évité une fragmentation des étages par l'insertion forcée d'une cage d'escalier traditionnellement implantée au centre.

Ce parti extrême a fait jaillir une nécessité stimulante, car peu fréquente, de gestion des interférences de voisinage rapproché lié à la fonction d'accès et au captage de la lumière diurne. Cette dernière préoccupation trouve un prolongement dans la transparence de la couverture et le matériau translucide des marches.

Même dans l'emplacement excentré de l'escalier, les largeurs intransigeantes des marches imposées pour les immeubles courants (1,2 m!) ne convenaient pas, ni par leur encombrement, ni par leur échelle, de sorte qu'il a fallu déroger à cette règle et prévoir entre autres, en compensation, une console pour un palan destiné à faciliter le transport du mobilier.

Cet escalier amorce une proposition d'urbanisme: ainsi placé, il esquisse un thème pour toute la ruelle en redonnant à celle-ci, par son développement futur adroit, un intérêt de vie sociale: ouvertes vers la ruelle, de telles cages peuvent devenir des lieux d'échange avec les voisins et pourquoi pas, les passants. Un tel élément nuance les rapports entre public et privé en s'interposant comme un filtre atténuateur de certains conflits engendrés par ces deux pôles, et il donne un sens collectif à la façade conçue comme une peau dont l'épaisseur dilatée offre une valeur d'usage, d'endroit particulier: il évoque la possibilité d'une animation urbaine.

Cette position de l'escalier se trouve heureusement confirmée par celle des escaliers existants et caractéristiques des immeubles anciens qui enjambent la trame de ruelle de service pour en faire une courtoise privée, dans d'autres endroits du vieux Morges. Elle en constitue une variante adaptée à la condition spécifique de la Ruelle de l'Enfant Prodigue.

L'état périlicant des structures porteuses de la maison a aussi conduit à adopter des principes structurels plus élaborés que la simple récupération des ossatures existantes: l'un des mitoyens, composé d'un mur en colombages indépendant de la propriété voisine a été trouvé dans un état impropre à toute fonction de soutien lors des travaux et il a donc été substitué par un système de piliers qui renforce la sensation longitudinale du plan en occultant le moins de lumière possible.

Afin d'éviter des ancrages