Les ponts Tschumi sur le vide : Lausanne cherche toujours une solution pour la vallée du Flon

Autor(en): **Hartmann, Rahel**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **89 (1994)**

Heft 4

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-175659

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Lausanne cherche toujours une solution pour la vallée du Flon

Les ponts Tschumi sur le vide

Par Rahel Hartmann, journaliste, Littau

M. Jacques Blumer, membre du jury, avait critiqué le projet Ponts-Ville de Tschumi/Merlini pour le quartier de la vallée du Flon en disant que ces ponts étaient lancés en partie sur du vide. C'est encore plus vrai depuis que le parlement communal de Lausanne a rejeté le projet.

M. Michel Rochat, du service d'urbanisme de la Direction des travaux publics, avait cru obtenir, après d'innombrables entretiens avec les propriétaires et les autres personnes concernées, un large consensus, propre non seulement à obtenir la ratification du Conseil communal, mais aussi à éviter un éventuel référendum. Les autorités avaient déjà suscité l'optimisme quand, en janvier de cette année, elles avaient annoncé leur intention de donner suite au projet Tschumi/Merlini, gagnant du concours d'urbanisme de 1989 et nommé «Gare du Flon». Annonce qui allait d'ailleurs de pair avec un sombre avertissement: après des décennies de discussions, ce projet était la dernière chance qui s'offrait de réaliser un développement harmonieux et progressiste de cet immense quartier du centre-ville; il s'agissait d'un plan aussi hardi que réaliste.

«Anomalité» de la ville

Les visions hardies n'ont jamais manqué à Lausanne. C'est un esprit de pionnier qui a fait percer les tunnels du chemin de fer Lausanne-Ouchy dans la colline, dont les entrailles ont servi durant les années quatre-vingt du siècle dernier (après la construction de la gare en 1856) à niveler la vallée du Flon. La liaison lac-ville par le métro de Jean-Jacques Marcel-Mercier marque encore la ville d'aujourd'hui.
L'architecte tessinois et professeur à l'EPFL de Lausanne Luigi Snozzi, qui s'occupe depuis des années des projets urbains et qui a aussi participé à quelques concours – mais pas au dernier, par protestation contre la manière dont on a accueilli un projet de l'EPFL – souligne que Mercier n'a pas percé son tunnel horizontalement, mais en pente. Pour lui, cette «anomalité» est la particularité essentielle de la ville: «Les collines sont toujours l'obstacle à surmonter. Sur l'une d'elles se trouve le centre historique, puis on descend sur le Flon, et surgit de nouveau une colline, après laquelle on redescend jusqu'au lac – c'est une obligation de monter et descendre.» Quand, de la gare, on veut gagner le centre, on fait d'abord un bref trajet en métro. En sortant de la station supérieure, on se trouve au pied des arches du Grand-Pont; on aperçoit à gauche en haut un mur de maison sur lequel est posée une passerelle pour piétons. On peut se faire transporter là-haut par un ascenseur, pour franchir la vallée du Flon en direction de la vieille ville et de la cathédrale. De cette passerelle, on peut contempler le quartier du Flon. Montées et descentes, selon Snozzi, trouvent leur analogie dans le caractère du Vaudois: «Il zigzague et serpente de ci de là; il ne va pas droit au but.»

Projets divers

L'histoire des projets pour la vallée du Flon illustre bien ce caractère. Dans les années trente déjà, des voix s'élevèrent pour demander un remaniement de la plate-forme du Flon. Si «présente» que fût toujours la vision des pionniers, elle ne pouvait s'illusionner sur le fait que l'augmentation du trafic, dans les conditions existantes, ne pouvait plus être maîtrisée – d'autant moins que le train avait alors le monopole des transports de marchandises: il devenait difficile de manœuvrer sur la place de la Gare les camions à décharger. Des propositions furent faites pour améliorer la situation:

- En 1932, deux architectes voulaient relier Bel-Air et Montbenon par un pont. En 1951, un autre architecte proposait de recouvrir les bâtiments existants d'une gigantesque «dalle» (au sens où l'entendait Le Corbusier dans sa formule «urbanisme de dalles»), sur laquelle un nouveau quartier de bâtisses à dix étages eût été construit.
- En 1963 resurgit cette dalle: Brugger, Favre et Lamunière veulent aussi recouvrir toute la vallée du Flon et y élever un monument «plus haut

que Bel-Air». En 1968, la «dalle» n'est pas encore oubliée et renaît comme élément d'une vaste régulation du trafic.

- Entre 1968 et 1974, la Société du chemin de fer Lausanne-Ouchy fait élaborer un projet de «centre commercial», qui ne trouve pas grâce auprès des autorités. Mais celles-ci se sentent maintenant obligées de prendre les choses en main. Et le projet qu'elles présentent au peuple en 1986 est mis en échec par un référendum.
- En 1987, la Ville lance un concours international d'urbanisme, gagné par Tschumi/Merlini en 1989 avec leur projet «Ponts-Ville», pour lequel le Conseil municipal a tenté d'obtenir un accord général.

Ci-dessus: coup d'oeil, de la gare du Flon, sur la passerelle pour piétons qui mène au Grand-Pont et vers la vieille ville et qui doit être remaniée, dans le projet Tschumi, en carrefour (Métropont). Ci-dessous: la vallée du Flon, côté lac, avec ses anciens commerces. (photos Hartmann)

Oben: Blick von der Gare du Flon auf den Fussgängersteg, der zum Grand-Pont und Richtung Altstadt führt und in Tschumis Projekt zum Verkehrsknotenpunkt (Metropont) ausgebaut werden soll. Unten: Das Flon-Tal seewärts gegen die ehemaligen Handelshäuser gesehen. (Bilder Hartmann)

Objectifs contradictoires

Les conversations avec les milieux intéressés montrent clairement la difficulté qui a empêché jusqu'ici cet accord de se faire: la Ville veut un projet urbanistique d'ensemble qui résolve à la fois le problème de la circulation, celui de la construction de logements et celui de l'extension du potentiel économique. Et cela sur un espace qui est en bonne partie en mains privées. Propriétaire principale: la S.A. Lausanne-Ouchy Immeubles (LO). Elle a l'ambition de tirer le meilleur parti possible de son bien-fonds, même sans mettre de gants blancs. Peu après que la Ville eut lancé son concours, la LO fit de la provocation en chargeant les architectes Botta/Mangeat d'élaborer un projet «hors concours». Celui-ci faisait brutalement table rase, puis garnissait la vallée du Flon, sur une surface de 25 000 m^2, d'arbres et de dix bâtisses identiques alignées au cordeau. Le pont Chauderon, à l'extrémité ouest, était utilisé comme passage.

Cette fonction, tout au moins, sera réalisée: une construction de l'architecte tessinois Aurelio Galfetti, insérée comme un cylindre, orne la place Chauderon. Snozzi estime que si la construction de ce bâtiment a pu être entreprise, Galfetti le doit à l'«agitation» qui régnait alors au sujet de la planification urbaine: décision négative du peuple en 1986 pour le projet du Flon; nouvelle initiative par le lancement d'un concours; discussions de 1988 au sujet d'un tunnel propre à soulager le trafic. C'est dans ces conditions qu'en 1987 Galfetti a pu «s'introduire sans se faire remarquer». C'est de la même façon que s'est produit un changement dans la vallée du Flon: l'«occupation» spontanée par des ateliers, des galeries, des œuvres de bienfaisance, ont empêché que les anciens commerces ne délaissent l'endroit.

Qualité ou non?

La conséquence de cette indécision planificatrice est notamment qu'on n'a guère investi dans la vallée du Flon. L'incertitude quant à l'avenir du quartier paraissant aux entrepreneurs peu propice à la construction de beaux bâtiments, ils se sont bornés à en faire avec des éléments préfabriqués – ce qui maintenait le caractère typique des zones industrielles, caractère que même le «Heimatschutz», actuellement, ne sous-estime

Le fragement de cylindre Galfetti, sur la place Chauderon. (photo Hartmann)
Galfettis angeschnittener Zylinder an der Place Chaudron. (Bild Hartmann)

pas. Au moment de la construction, on déplora «le manque de qualité architecturale», car, en dépit d'un esprit d'initiative, régnait l'idée que ce quartier devait se développer dans l'esprit des pionniers du XIXe siècle. Aujourd'hui, c'est à ce «manque» qu'on doit que la vallée n'ait pas pris l'aspect d'un luxueux centre commercial.

Cet état actuel, il faut en tenir compte, a déclaré la Société d'art public (section vaudoise de «Heimatschutz») dans sa publication. Une vingtaine de bâtiments environ sont de grande qualité architecturale; quelques-uns sont rénovés, d'autres bien conservés. Ils se sont intégrés dans l'ensemble de constructions qui marquaient le caractère de zone industrielle. D'où une structure claire du quartier, permettant un grand nombre d'utilisations très diverses. En outre, l'espace est d'une simplicité qui contraste avec des constructions de prestige comme le Grand-Pont d'un côté, le pont Chauderon de l'autre, ainsi qu'avec la tour Bel-Air, bâtiment des années trente.

Critique du projet Tschumi

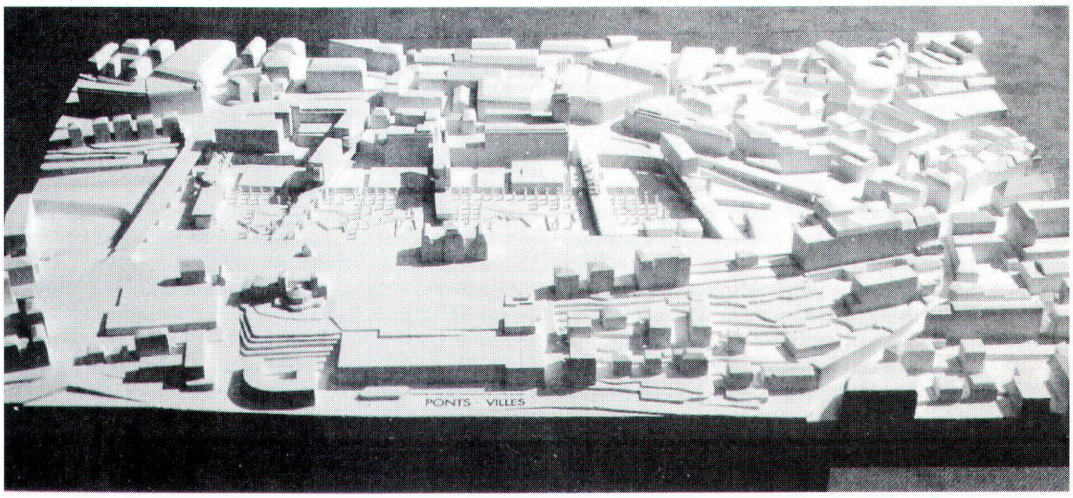
Pour reconnaître cette qualité urbaine et architecturale, fait valoir la S.A.P., il faut être capable de faire abstraction du piètre éclairage nocturne et de l'absence de lieux de distraction. Ce serait une erreur que de s'armer d'un plan d'affectation pour tout démolir et tout reconstruire à neuf. Pourquoi, demande-t-elle, ne pas mettre la qualité de l'état actuel dans la balance pour juger du poids du projet Tschumi?

Elle considère en tout cas comme de trop peu de poids que cet architecte veuille bien reprendre la disposition générale du quartier. Celui-ci doit être considéré aussi bien du point de vue de son histoire que de son évolution ultérieure, ainsi que de l'aspect concret de ses bâtiments. Ceux-ci peuvent être, à Lausanne, de divers niveaux – bas, moyens ou élevés. Certes, Tschumi se base sur l'origine topographique – la vallée du Flon – et met en relief les constructions typiques, c'est-à-dire les ponts, et leur ajoute d'autres passages. Mais ces derniers, fait valoir M. Jacques Bonnard, président de la commission technique de la S.A.P., donnent l'impression, en passant vilainement au-dessus du Flon, de barricader plutôt que d'établir des liaisons. Ils renforcent le préjugé à l'égard du quartier, selon lequel il se trouve dans les bas-fonds (au double sens du terme) de la ville et que maintenant, après avoir osé s'élever en quelque mesure au-dessus de lui-même, on l'oblige à se replaquer au sol.

Au demeurant, ces passages ne méritent pas le nom de «ponts». Il s'agit en réalité d'énormes immeubles qui barrent le cours de la vallée, et qui impliquent la démolition d'une série de bâtiments de qualité. La S.A.P. n'entend nullement casser le zèle bâtisseur des investisseurs, mais du moins le freiner devant des édifices de grande qualité architecturale. Et elle voudrait savoir si la Ville estime sensé de bâtir des immeubles d'un pareil volume à l'heure où des locaux pour bureaux et ateliers restent vides. Le bâtiment Galfetti, entre-temps, a donné une réponse: il exhibe, tel un oracle, l'écriteau «A louer».

La S.A.P. reste vigilante

M. Michel Rochat avait répondu très simplement à la question de savoir ce qui arriverait si le projet était repoussé: «Nous recommencerons par le commencement.» La S.A.P. se réjouit de la «victoire» des adversaires. Mais M. J. Bonnard certifie que la suite des événements sera suivie très attentivement. Pour le moment, la construction Galfetti sert d'avertissement, ou illustre ce que disait M. Jacques Blumer, membre du jury du concours: les projets devraient certes donner une image précise de l'avenir d'une ville; mais «chacun sait que ces vues d'avenir restent généralement une fiction».



Le projet «Ponts-Ville» de Tschumi/Merlini.
Das Projekt «Ponts-Ville» von Tschumi/Merlini.

Lausanne sucht immer noch eine Lösung für den Flon

Tschumis Brücken landen im Leeren

Von Rahel Hartmann, Journalistin, Littau

Jacques Blumer, Jurymitglied, hatte zum städtebaulichen Projekt «Ponts-Ville» von Tschumi/Merlini für das Gebiet des Vallée du Flon in Lausanne kritisch angemerkt, dessen Brücken landeten zum Teil im Leeren. Wie wahr: Das Lausanner Stadtparlament hat dem Plan nämlich kürzlich eine Abfuhr erteilt.

Michel Rochat, Mitarbeiter im Service d'urbanisme der Direction des travaux publics, hatte geglaubt, in unzähligen Gesprächen mit Betroffenen und Eigentümern einen breiten Konsens erzielt zu haben, der sich nicht nur für die Abstimmung im Parlament als tragfähig erweisen, sondern auch einem allfälligen Referendum standhalten würde. Optimismus hatten die Behörden schon versprüht, als sie im Januar dieses Jahres ihre Absicht kundtat, das 1989 als Sieger aus dem städtebaulichen Wettbewerb «Gare du Flon» hervorgegangene Werk von Tschumi/Merlini weiterverfolgen zu wollen. Gepaart allerdings mit düsterer Vorahnung: Nach Jahrzehnten der Diskussionen sei dieses Projekt die letzte Chance, eine harmonische und fortschrittliche Entwicklung dieses immensen Quartiers des Stadtzentrums zu realisieren. Es handle sich um ein gleichermassen kühnes wie realistisches Projekt.

«Anomalität» der Stadt

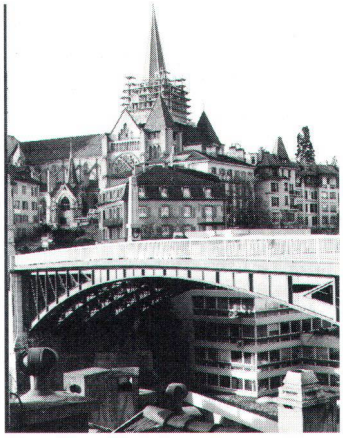
An kühnen Visionen mangelte es in Lausanne nie. Pioniergeist trieb den Stollen der Lausanne–Ouchy-Bahn in den Berg, mit dessen Eingeweiden das Flontal in den achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts, nach dem Bau des Bahnhofs 1856, eingeebnet wurde. Die Metro-Verbindung vom See zur Stadt von Jean Jacques Marcel-Mercier setzte mit dem Durchstich gleichsam das Zeichen, das die Stadt bis heute prägt.

Der Tessiner Architekt und Professor an der EPFL Lausanne Luigi Snozzi, der sich seit Jahren mit den Plänen der Stadt befasst, an einigen Wettbewerben auch teilgenommen hat – dem jüngsten verweigerte er sich aus Protest gegen das Verfahren bei einem Projekt der EPFL – beschreibt: Mercier habe den Tunnel nicht waagrecht durch den Hügel geführt, sondern ansteigend. Für den Architekten liegt darin das wesentliche Merkmal der Stadt, deren «Anomalität»: «Der Berg muss immer noch überwunden werden. Auf einem Hügel liegt das Zentrum, dann geht es hinunter zum Flon, dann kommt wieder ein Hügel und dann wieder hinunter zum See – man muss rauf und runter.» Wer vom Bahnhof nach «Lausanne centre» gelangen will, den führt die Metro ein kurzes Stück. Ausserhalb des Stationsgebäudes steht man am Fusse der Pfeiler des Grand-Pont, blickt links einer Hausmauer empor, über die ein Fussgängersteg gelegt ist. Dort hinaus kann man sich von einem Lift transportieren lassen, um den Flon Richtung Altstadt und Kathedrale zu überqueren. Auf dem Steg lässt sich das Flon-Quartier überblicken. Das Auf und Ab, so Snozzi, findet seine Entsprechung im Charakter des Waadtländers: «Er windet und schlängelt sich mal so, mal so. Er strebt nicht direkt aufs Ziel zu.»

«Manövrierunfähig»

Die Planungsgeschichte des Flon-Tals illustriert diesen Charakter augenfällig. Bereits in den dreissiger Jahren wurden Stimmen laut, die eine Reorganisation der Flon-Plattform verlangten. So präsent die Vision der Pioniere noch immer war, so täuschte sie nicht darüber hinweg, dass die Zunahme des Verkehrs mit den bestehenden Anlagen nicht mehr zu bewältigen war – zumal die Eisenbahn das Monopol über den Gütertransport innehatte. Es wurde schwierig, die Güterwagen auf dem Bahnhofplatz zu manövrieren, um sie umzuladen. In der Folge jagten sich Vorschläge zur Verbesserung der Situation:

- 1932 wollten zwei Architekten Bel Air und Montbenon mit einer Brücke verbinden. 1951 schlug ein weiterer Architekt vor, die vorhandenen Gebäude mit einer gigantischen «dalle» (Bodenplatte, deren geistiger Vater Le Corbusier war, der den Begriff «Urbanisme de dalles» prägte) zu überdecken, auf der eine zweite Ebene von zehnstöckigen Bauten hätte errichtet werden sollen.
- 1963 taucht die «dalle» erneut auf: Brugger, Favre und Lamunière decken gleich das ganze Vallée du Flon zu und setzen sich ein Denkmal, höher als Bel-Air. 1968 ist sie noch immer nicht ad acta gelegt und wird als Teil einer umfassenden Verkehrsregulierung vorgesehen.
- Zwischen 1968 und 1974 lässt die Bahngesellschaft Lausanne-Ouchy ein Projekt «centre commercial» ausarbeiten, das bei den Behörden aber keine Gnade findet. Die fühlen sich nun bemüssigt, das Heft in die Hand zu nehmen. Die Vorlage, die sie 1986 dem Volk präsentieren, scheitert am Referendum.
- 1987 schreibt die Stadt einen internationalen städtebaulichen Architekturwettbewerb aus, den Tschumi/Merlini 1989 mit «Ponts- Villes» gewinnen, für das die Stadt nun den Konsens zu erstreiten sucht.



Das Flon-Tal überquert auch der Pont Bessières, der zur Kathedrale führt. (Bild Hartmann)
Le pont Bessières, qui mène à la cathédrale, surplombe aussi la vallée du Flon. (photo Hartmann)

Gegensätzliche Ziele

Die Gespräche mit den interessierten Kreisen machen die Schwierigkeit deutlich, die eine Einigung bis heute verhindert hat: Die Stadt will ein städtebauliches Gesamtprojekt, das eine Verkehrslösung, mit dem Bedürfnis nach Wohnraum und wirtschaftlichem Entwicklungspotential verbindet. Und dies auf einem Gelände, das weitgehend in Privatbesitz ist. Haupteigentümerin ist die Société Lausanne-Ouchy Immeubles SA (LO). Die hat ihren Anspruch, möglichst viel aus dem Bau-

grund herauszuholen, denn auch nicht eben zimperlich verfolgt. Kurz nachdem die Stadt ihren Wettbewerb ausschrieb, provozierte die LO mit dem Auftrag an die Architekten Botta/Mangeat, ein Projekt ausser Konkurrenz auszuarbeiten. Die beiden schlugen rücksichtslose Tabula rasa vor, räumten das Tal aus und bestückten es auf einer Fläche von 25 000 Quadratmetern mit Bäumen und zehn identischen Bauten, wie auf einer Schnur aufgereiht. Den Pont Chauderon, die Brücke am westlichen Ende des Tals, hätte er zur Pforte gemacht.

Diese Funktion mindestens wird verwirklicht werden: Ein als eingeschnittener Zylinder gestalteter Bau des Tessiners Aurelio Galfetti ziert inzwischen den Place Chauderon. Dass dieser Bau in Angriff genommen wurde, verdankt Galfetti «der Aufregung», die damals um die Stadtplanung herrschte, sagt Snozzi: 1986 jener negative Volksentscheid zum Flon-Projekt, neuer Anlauf mit der Ausschreibung eines Wettbewerbs über das Gebiet, 1988 Diskussion um einen Tunnel zur Verkehrsentlastung. Dazwischen, 1987, habe sich Galfetti «unbemerkt einschleichen» können. Ähnlich vollzog sich der Wandel im Flon. Die spontane «Besetzung» durch Ateliers, Galerien, Werkstätten, Wohltätigkeitsorganisationen haben verhindert, dass die ehemaligen Handelshäuser verwaisten.

Qualität oder nicht?

Die Folge der planerischen Unschlüssigkeit war nämlich, dass kaum in das Gebiet investiert wurde. Die Unsicherheit über die Zukunft des Flon-Tals schien den Unternehmern keine teuren Repräsentationsbauten wert, sie beschieden sich mit Bauten aus vorfabrizierten Elementen – was den für industrielle Zonen typischen Charakter bewahrte, den nun auch der Heimatschutz nicht geringgeschätzt sehen möchte. Damals wurde der «Mangel an architektonischer Qualität» bedauert, denn trotz Aufbruchstimmung herrschte die Meinung vor, das Gebiet solle sich im Geiste der Pioniere des 19. Jahrhunderts entwickeln. Heute ist es diesem Mangel zu verdanken, dass das Tal nicht zum teuren Pflaster eines Geschäftszentrums wurde.

Diesem gegenwärtigen Zustand müsse Rechnung getragen werden, forderte daher die Société d'Art public, Waadtländer Sektion des Schweizer Heimatschutzes in ihrer Schrift. Rund zwanzig Gebäude seien von hoher architektonischer Qualität, einige renoviert, andere gut erhalten. Sie integrierten sich in ein Ensemble von Bauten, die den Charakter der Industriezone markierten. Daher zeichne sich das Gebiet durch eine klare und einfache Struktur aus, die eine Vielzahl verschiedenster Nutzungen erlaube. Ausserdem wirke das Gelände transparent und kontrastiere dadurch mit den Prestige-Objekten des Grand-Pont auf der einen, des Pont Chauderon auf der andern Seite, sowie mit dem Tour Bel Air, einem Bau aus den dreissiger Jahren.

Kritik an Tschumi

Um die urbane und architektonische Qualität zu erkennen, so moniert der Heimatschutz, müsse man fähig sein, vom Mangel an Unterhaltungsbetrieb und der ärmlichen nächtlichen Beleuchtung abzusehen. Es wäre eine «Verirrung» mit einem Nutzungsplatz alles zu zerstören, um alles wieder neu aufzubauen. Warum, so fragt die Sektion, werfe man die Qualität des gegenwärtigen Zustands nicht in die Waagschale, um das Gewicht des Projektes Tschumi/Merlini zu erwägen.

Für zu leicht befindet jedenfalls die Société d'art public, dass Tschumi zwar das Motiv der Schichtung aufnimmt. Die ist sowohl historisch als Nach- und Übereinander des Wachstums zu verstehen, als auch in der konkreten Anlage der Gebäude zu sehen. Diese können in Lausanne auf verschiedenen Niveaus – ebenerdig, auf halber Höhe und oben – betreten werden. Wohl geht Tschumi vom topographischen Ursprung – dem Flontal – aus und betont dessen typische Baumerkmale, die Brücken, indem er ihnen weitere Übergänge hinzugesellt. Die aber hätten nicht so sehr verbindenden, als verbarrikadierenden Charakter, gingen schnöde über den Flon hinweg, kritisiert Jacques Bonnard, Präsident der technischen Kommission des Waadtländer Heimatschutzes. Sie zementierten das Vorurteil gegenüber dem Quartier, im doppelten Sinn in den Niederungen der Stadt angesiedelt zu sein und nun – nachdem es sich gewissermassen erdreistet hatte, sich über sich selber hinaus zu erheben – wieder in den Boden gestampft werden zu müssen.

Die Übergänge trügen zu Unrecht den Namen «Brücken». («Ces constructions portent à tort le nom de ponts».) In Wahrheit handle es sich um riesige Gebäude, welche den Fluss des Tals absperrten, und denen eine Reihe von Häusern zum Opfer fiele («En réalité il s'agit d'énormes immeubles qui barrent la continuité de la vallée [...] Ils [les ponts] exigent la démolition d'une série de bâtiments de qualité [...]»). Dem Baueifer der Investoren wollte der Heimatschutz zwar keinen Riegel schieben, aber ihn wenigstens vor den Gebäuden von hoher architektonischer Qualität bremsen. Und er wollte wissen, ob es die Stadt für sinnvoll halte, Bauvolumen in diesem Ausmass zu schaffen, angesichts etlicher leerstehender Gewerbe- und Büroräume. Inzwischen gibt der Bau Galfettis Antwort. Er verkündet wie ein Orakel: «à louer».

Station supérieure du métro qui relie la gare au Flon, avec la passerelle pour piétons qui s'appuie sur un toit pour conduire au Grand-Pont. (photo Hartmann)

Bergstation der Metro, welche den Bahnhof mit dem Flon verbindet, mit dem auf einem Dach aufliegenden Fussgängersteg zum Grand-Pont. (Bild Hartmann)

Heimatschutz bleibt wachsam

Michel Rochat antwortete nüchterner auf die Frage, was geschehe, wenn die Planung abgelehnt werde: «Dann beginnen wir wieder von vorn.» Der Heimatschutz freut sich über den «Sieg» der Gegner. Jacques Bonnard, Präsident der technischen Kommission der Sektion, versichert aber, die Entwicklung weiter mit Sperberaugen zu verfolgen. Vorderhand ist Galfettis Bau Mahnmal der Planung oder jenes Gespenst, vor dem Jacques Blumer, Jurymitglied des Wettbewerbs, warnte: Städtebauliche Entwürfe müssten zwar ein genaues Bild vom zukünftigen Stadtkörper zeichnen, aber «jedermann weiss, dass dieses Zukunftsbild ein Gespenst bleiben muss».