Reconstruction de la gare du Flon à Lausanne

Autor(en): **P.B.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **47 (1960)**

Heft 2: **Bauten des Verkehrs**

PDF erstellt am: **11.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-36705

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

Reconstruction de la gare du Flon à Lausanne

1

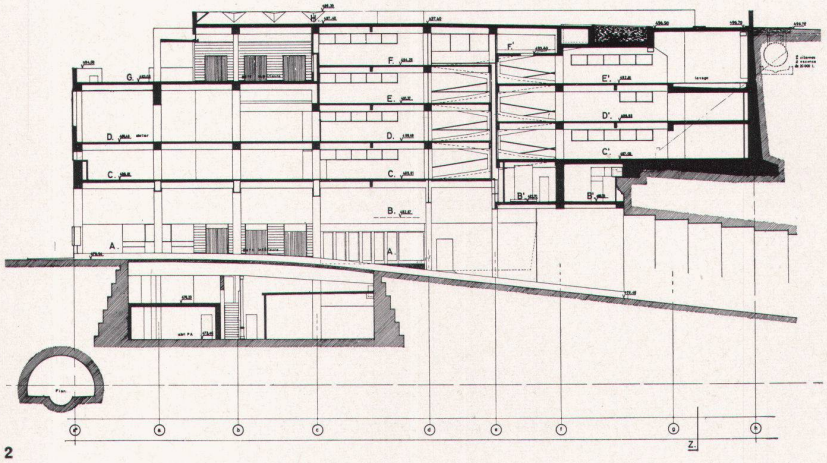
Architectes: Pierre Bonnard et Bernard Calame SIA, Lausanne
Ingénieur: Henri-B. de Cerenville SIA, Lausanne

1
Bâtiment des voyageurs et passerelle
Bahnhofgebäude und Passerelle
Station building and gangway

2
Coupe
Querschnitt 1:400
Cross-section

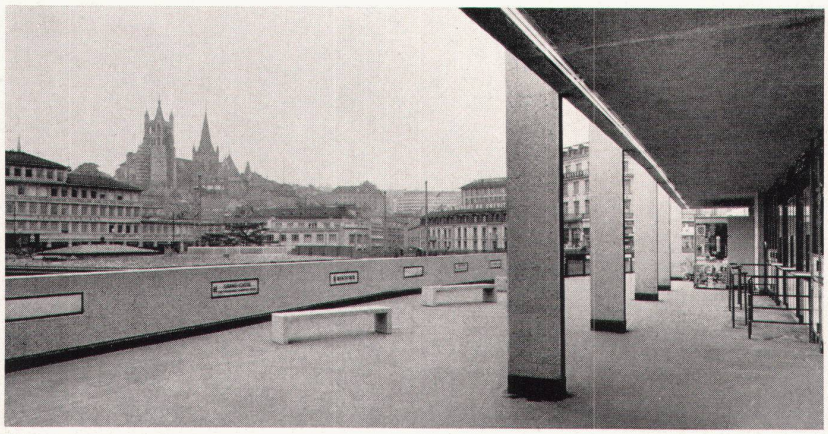
3
La gare avant sa transformation
Bahnhofgebäude vor dem Neubau
The station building before remodelling

La ville de Lausanne est construite sur le flanc d'un coteau et les dénivellations sont telles par endroits qu'elles imposent aux lignes de transport en commun – tramways, trolleybus et autobus – des parcours plus longs que dans les villes plates. Le funiculaire de Lausanne à Ouchy est le seul moyen de transport qui monte en ligne droite du bord du lac (altitude 374 m) au centre de la ville (altitude 480 m).
Cet axe nord–sud, avec ses cinq stations, dessert une partie importante de la cité. Jusqu'en 1958, date de la mise en service de la nouvelle gare «Centre Ville», les voyageurs qui désiraient atteindre le niveau St-François–Grand-Pont (altitude 492 m) descendaient du funiculaire dans l'ancienne gare du Flon et gravissaient à pied les 12 m de différence de niveau.
Le public désirant toujours des moyens de transport plus rapides, la Compagnie du Lausanne–Ouchy a construit la nou-

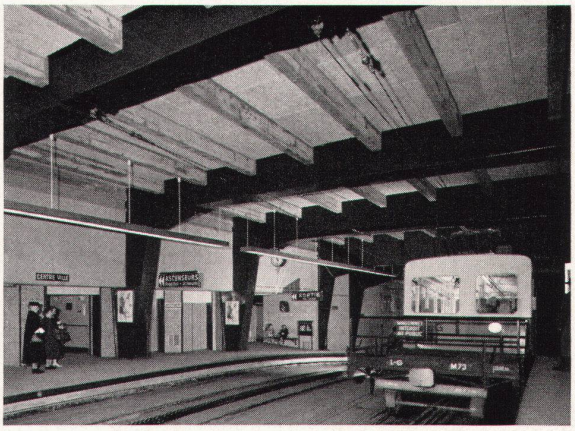


2

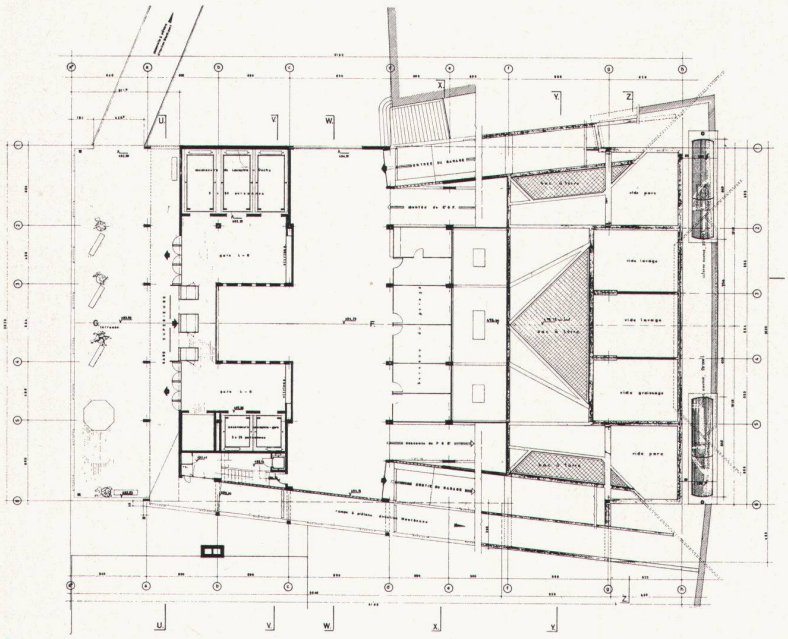
3



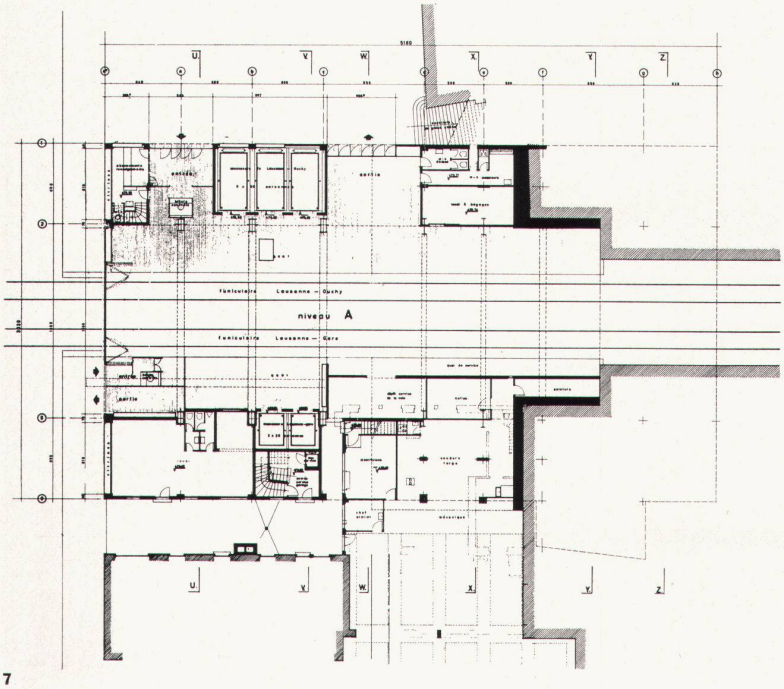
4



5



6



7

velle gare « Centre Ville » dont la caractéristique principale est de disposer de cinq ascenseurs – trois de cinquante personnes pour le Lausanne–Ouchy et deux de vingt-cinq personnes pour le Lausanne-Gare – qui élèvent les voyageurs en quelques secondes du niveau de la gare du Flon au niveau St-François–Grand-Pont.

Une légère passerelle et un passage sur toiture d'immeuble construit à cet effet permettent aux piétons d'atteindre à plat le Grand-Pont et St-François. Une rampe longeant la façade ouest conduit de la gare supérieure à Montbenon; enfin, une passerelle, non encore réalisée, reliera la rue Pichard et l'ouest de la ville à cette nouvelle gare.

Le bâtiment comprend, outre les quais, les ascenseurs, les gares inférieure et supérieure, un garage contenant cent vingt voitures avec ateliers et locaux de service. Grâce à une double rampe, la circulation á l'intérieur du garage est à sens unique.

Sur la toiture de l'immeuble, au niveau de Montbenon, une place de parc est réservée à vingt voitures et à une station-service.

Le bâtiment prévu initialement en charpente métallique a été construit en béton armé avec les parements de façades bouchardés; seuls les cadres sur la gare inférieure sont en fer. Les façades latérales sont traitées en parties pleines aussi peu percées que possible pour donner l'impression de force, le bâtiment servant de mur de soutènement à la colline de Montbenon. Les éléments porteurs de la toiture forment un portique couvert à la sortie de la gare supérieure d'où l'on a une magnifique vue sur la cathédrale. P. B.

4
Terrasse au 4e étage avec vue sur Lausanne
Terrasse im vierten Geschoß mit Aussicht auf Lausanne
4th floor terrace with view of Lausanne

5
Halle de départ de la nouvelle gare
Abfahrtshalle des Bahnhofes
Departure shed of the station

6
Le 4e étage 1:250: terrasse, halle supérieure, ascenseurs et station de service
Viertes Geschoß mit Terrasse, oberer Eingangshalle, Liften und Servicestation
The 4th floor with terrace, upper entrance hall, elevators and car service station

7
Etage inférieur 1:250 avec halle de départ
Unterstes Geschoß mit Abfahrtshalle
Lowest floor with departure shed

Photos: 1, 4, 5 De Jongh, Lausanne