

**Zeitschrift:** Ingénieurs et architectes suisses  
**Band:** 112 (1986)  
**Heft:** 6  
  
**Artikel:** Le point de vue du Holding Lausanne-Ouchy SA  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-75975>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 25.01.2026

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

de 5% celui du projet « officiel ». Cette estimation ne tient pas compte de ce qu'il en coûterait de passer par une expropriation matérielle de la propriété du LO, qui serait sans doute demandée par cette compagnie au cas où le projet dit « alternatif » se verrait décerner la préférence.

### S'il fallait conclure...

... nous dirions que rien n'a changé de manière fondamentale; les problèmes nous paraissent posés de manière sérieuse; les transports peuvent enfin avoir leur point de rencontre, les rendant interactifs.

Le projet actuel ne paraît pas outrageusement directif, mais raisonnablement élaboré pour tenir compte d'une réalisation par étapes, n'impliquant nullement un chantier gigantesque faisant table rase de l'existant. L'occasion est unique d'avoir un tel espace détenu par si peu de propriétaires, qui sont motivés pour faire quelque chose; mais voilà quarante ans que l'on étudie, réétudie, renonce,

reprend, transige, diffère: et pendant ce temps, les années passent! Il faut saisir cette occasion qui se présente cette fois encore et espérer que nous saurons

prendre, en cette fin de siècle, une décision qui ne saurait être rejetée, une fois de plus, aux calendes grecques.

François Neyroud

### Bibliographie

- Il était une fois l'industrie*, collection Patrimoine industriel de la Suisse, édité par l'API (Association pour le patrimoine industriel), Genève, 1984.
- LAVANCHY CHARLES: *Les débuts des transports publics à Lausanne*. Nouvelles pages d'histoire vaudoise, Lausanne, 1967.
- Notice historique 1874-1977*, Compagnie du Chemin de fer Lausanne-Ouchy.
- Système urbain lausannois*, rapport de recherche 31, IREC, Lausanne, 1982.
- PERRET J., LONGCHAMP P.-A.: La Compagnie du Chemin de fer Lausanne-Ouchy a cent dix ans, exposé fait lors du 4<sup>e</sup> séminaire institutionnel organisé par la BCV, octobre 1984.
- VETTER WILLIAM, arch. FAS/SIA: *La nouvelle Cité à Montbenon*. Lausanne et Paris, 1952.
- Préavis n° 218 du Conseil communal de Lausanne, 18 juin 1985.

- PERRET J.: *Société des entrepôts de Lausanne 1885-1985*. Lausanne, 15 mai 1985.
- Concessions, statuts et rapports, Lausanne-Ouchy 1878-1895.
- VAN MUYDEN B.: *Pages d'histoire lausannoise*. Ed. Georges Bridel & C<sup>ie</sup>, Lausanne, 1911.
- Rapport sur l'entrée en ville de Lausanne du Chemin de fer Lausanne-Echalens-Bercher et avant-projet de prolongement de la ligne jusqu'à la gare du Flon, novembre 1985.
- Aménagement du Flon: une chance à ne pas manquer*. APAHF, Imprimerie CEDIPS, Lausanne, sans date.
- Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes*, 1875-1900.
- Bulletin technique de la Suisse romande* (BTSR) n° 24 du 29 novembre 1952.

## Le point de vue du Holding Lausanne-Ouchy SA

### CAHIER DES CHARGES

DU

### CHEMIN DE FER PNEUMATIQUE

#### DE LAUSANNE A OUCHY

#### TITRE PREMIER

##### Tracé et construction.

##### ARTICLE PREMIER.

Le chemin de fer d'Ouchy à Lausanne partira d'un point situé sur le quai d'Ouchy, à proximité de l'embarcadere des bateaux à vapeur, passera près du temple d'Ouchy, traversera le chemin de fer de l'Ouest-Suisse par ou près de la gare des chemins de fer de la Suisse occidentale et viendra aboutir à la ville de Lausanne, dans la vallée du Flon, à proximité du pont Pichard.

L'emplacement définitif, le niveau, l'étendue de la gare, ses accès, ainsi que le point de départ à Ouchy, seront fixés par le Conseil d'Etat, après avoir entendu les propositions de la Compagnie et les observations des autorités communales de Lausanne.

##### ART. 2.

L'ascension des voitures sur le chemin de fer pneumatique aura lieu de la manière suivante: l'air comprimé agira dans un tube contre un piston relié au train par une barre d'attelage, à laquelle livre passage une fente longitudinale ménagée à la partie supérieure du tube et fermée par une soupape.

##### ART. 3.

Avant le commencement des travaux de construction, les plans du chemin de fer et ses appareils de locomotion seront soumis à l'approbation préalable du Conseil d'Etat.

### Rappel historique

Au milieu du siècle dernier la vallée du Flon à l'aval du Grand-Pont était escarpée par endroits et sujette au débordement de la rivière. Seul son flanc sud comportait une pente douce et ensoleillée.

Lorsque le projet de réalisation des chemins de fer Lausanne-Ouchy et Lausanne-Gare fut lancé, il parut évident qu'un comblement partiel de la vallée résoudrait plusieurs problèmes à la fois:

1. Les déblais du tunnel pourraient être déposés à proximité immédiate du chantier.
2. Le voûtage du Flon permettrait d'assainir cette zone proche du centre de la ville.
3. Le remblaiement permettrait de créer une gare de marchandises indispensable à l'exploitation de la ligne Lausanne-Gare, conformément au cahier des charges imposé aux réalisateurs du projet.

C'est ainsi qu'en juin 1874, l'acquisition des parcelles concernées permit aux promoteurs du chemin de fer d'entreprendre la construction de la route de Bel-Air.

Au fur et à mesure du voûtage du Flon, le remblaiement de la vallée se poursuivait au moyen des déblais provenant du tunnel et de la tranchée de la ligne, puis de divers matériaux de décharge. Dès lors, la surface ainsi remblayée fut affectée tout d'abord en place de dépôt pour des matériaux de construction provenant d'Ouchy où ils étaient préalablement acheminés par le lac.

Des dépôts de combustible solide et de matériaux divers furent ensuite aménagés à cet endroit. Trois entrepôts, dont les fondations avaient été construites avant le remblaiement, soit le Port-Franc



et les bâtiments rue de Genève 17 et 19, possèdent des planchers en béton système Hennebique. Ces bâtiments furent les premières applications de cette technique à Lausanne.

Dès que les tassements du sol permirent d'élever d'autres constructions, et parmi elles des hangars et des dépôts, des pourparlers s'établirent entre les autorités communales et la Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy à propos de l'ordonnance des constructions. Ces discussions aboutirent en 1930 à la signature d'une convention qui fixe l'implantation des bâtiments en en limitant la hauteur.

Il est intéressant de relever qu'à l'époque déjà, cette limitation de hauteur avait pour objet de préserver la vue sur le Jura à partir du Grand-Pont.

L'attrait de cette plate-forme qui, par le développement de la ville, se trouva très tôt au centre de celle-ci, inspira de nombreux architectes et urbanistes.

Ainsi, en 1932 déjà, le Bureau des architectes Bonnard et Boy de la Tour imagina de relier Bel-Air et Montbenon par un pont formé de courtes travées, reliant les toitures plates des bâtiments construits et à construire sur le tracé de l'ouvrage. La dalle supérieure de ceux-là, sise à la rue de Genève, a d'ailleurs été calculée pour répondre aux sollicitations de la circulation conformes aux normes en vigueur à l'époque.

Puis en 1951, apparut le projet ambitieux «Amphion» dû aux architectes Vetter et Vouga. Entre cette proposition révolutionnaire et le développement prévu partiellement réalisé et conformément à la convention de 1930, il y avait une disproportion qui jeta un trouble profond dans l'esprit des édiles lausannois et de divers milieux politiques. C'est pour répondre à la motion Levy de 1960 que d'un commun accord la Municipalité de Lausanne d'une part et la Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy d'autre part décidèrent d'entreprendre en commun une étude d'urbanisme confiée à deux bureaux d'architectes, celui de MM. Richter et Gut, mandatés par la ville et celui de M. P. Quillet, mandaté par la Compagnie de chemin de fer Lausanne-Ouchy. Le plan du développement des circulations était établi parallèlement par les ingénieurs du trafic des services municipaux et par le bureau Biermann. C'est ainsi qu'en 1968, le plan d'aménagement de la plate-forme du Flon fut présenté au Conseil communal selon le préavis n° 183. L'autorité législative a pris acte de ce préavis, sans observation.

En se fondant sur ce résultat, la Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy, désireuse de réaliser enfin une importante construction sur le secteur est des terrains dont elle avait gelé le sort depuis plus de vingt ans, confia au bureau Richter et Gut, architectes, le projet d'un vaste centre, aux fonctions économiques et commerciales comprenant notamment le pont Bel-Air - Montbenon.

#### Quelques dates sur l'aménagement de la plate-forme du Flon

- 1875 Ouverture à l'exploitation du chemin de fer Lausanne-Ouchy.
- 1879 Ouverture à l'exploitation du chemin de fer Lausanne-Gare.
- 1890 Remblayage de la vallée du Flon au niveau actuel terminé. Quelques entrepôts se construisent et sont desservis par rails comme d'autres emplacements réservés au dépôt de combustibles et de matériaux de construction.
- 1930 Signature d'une convention entre la Ville de Lausanne et la Compagnie du Lausanne-Ouchy fixant l'ordonnance et le volume des constructions. Valable jusqu'en 1980.
- 1952 Présentation par M. J.-P. Vouga, architecte, du projet «Amphion», dû notamment à l'architecte Vetter.
- 1960-1968 Motion Marx Lévy au Conseil communal demandant qu'une étude d'urbanisme soit faite. Etude d'urbanisme réalisée par MM. Richter et Gut, architectes, mandatés par la Municipalité et M. Quillet, architecte mandaté par la Compagnie Lausanne-Ouchy.
- 1968 Aboutissement des études concrétisé par le préavis n° 183 dont le Conseil communal prend acte sans opposition.
- 1969 Sur la base du préavis précité, la Compagnie du Lausanne-Ouchy mandate M. W. Grün, architecte et urbaniste connu mondialement, pour fixer les grandes lignes de l'aménagement du secteur est de la plate-forme qui comprenait le fameux pont Bel-Air - Montbenon.
- 1970 Développement du projet Grün par les architectes Richter et Gut en collaboration avec le Service d'urbanisme de la ville.
- 1973 La Municipalité accepte la dernière variante du projet Richter et Gut. Entre-temps, les pouvoirs publics ont placé la plate-forme du Flon dans une zone bloquée par les arrêtés fédéraux urgents sur l'aménagement du territoire. Cet arrêté rele-

vait notamment au sujet de la plate-forme du Flon «zone industrielle et urbaine fortement construite, appelée à être restructurée, prévue par le plan directeur des transports partiellement pour l'implantation de réalisations infrastructurelles d'importance régionale, zone présentant au niveau du Grand-Pont une vue impressionnante sur le Jura».

Mesures d'aménagement préconisées:

«N'accepter aucune construction nouvelle avant d'avoir adopté un plan d'extension partiel qui règle l'ensemble des problèmes posés.»

- 1974 La nouvelle Municipalité estime que le dernier projet accepté n'est plus réalisable en raison notamment des frais importants que devrait consentir la commune.
- 1976 Signature d'un protocole d'accord entre la Municipalité et la Compagnie Lausanne-Ouchy pour reprendre des études. Ces études ne donnent rien de positif durant quatre ans, les intentions de la commune changent souvent et l'on abandonne notamment le pont Bel-Air - Montbenon.
- 1981 Reprise des études entre la direction des travaux et la Compagnie Lausanne-Ouchy, assistée par le Bureau d'architectes Musy et Vallotton.
- 1984 Mise à l'enquête du plan d'extension partiel qui sera présenté au Conseil communal à la fin de l'année.
- 1985 Présentation et adoption du préavis n° 218 par la Municipalité. Nomination de la commission du Conseil communal. Adoption par le Grand Conseil vaudois d'un crédit d'investissement de 58,5 millions de francs destiné à contribuer à la réalisation du projet de tramway du Sud-ouest lausannois (TSOL).

Etant donné l'importance de l'ouvrage qui s'articulait sur les deux niveaux du centre de la ville, la compagnie mandata l'architecte Victor Grün, dont les bureaux viennois et new-yorkais avaient à leur actif d'importantes réalisations en Europe et aux Etats-Unis, de la mission de superviser le projet. Celui-ci comportait notamment des stations de bus au niveau de la plate-forme du Flon et des élévateurs mécaniques pour les relier au pont lancé entre la place Bel-Air et Montbenon. La surface aménagée réservée au public dépassait 20000 m<sup>2</sup>, surface qui correspond approximativement au quai d'Ouchy. (Voir planche hors-texte.)

Faut-il attribuer à l'ampleur de ces aménagements, qui s'inscrivaient pourtant dans le cadre fixé par le préavis n° 183, le revirement d'intentions constaté auprès des représentants des pouvoirs publics? Toujours est-il qu'au printemps 1974, le projet fut refusé et l'étude repartit à zéro. Devant cet échec, la Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy envisagea de construire un immeuble conformément aux dispositions de la convention de 1930 qui régissait la plate-forme du Flon, se

heurant néanmoins aux arrêtés fédéraux urgents qui avaient été appliqués extensivement à la plate-forme du Flon, bloquant ainsi toute réalisation nouvelle. Ces arrêtés évoquaient «une zone industrielle et urbaine fortement construite appelée à être restructurée et prévue par le plan directeur des transports partiellement pour l'implantation de réalisations infrastructurelles d'importance régionale (ponts routiers, lignes de transports publics en site propre), zone présentant une vue impressionnante sur le Jura». C'est alors qu'en 1976, la Municipalité de Lausanne et la Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy signèrent un protocole d'accord pour reprendre en commun une nouvelle étude dont le plan d'extension partiel de novembre 1984 est le résultat concret.

#### La situation actuelle

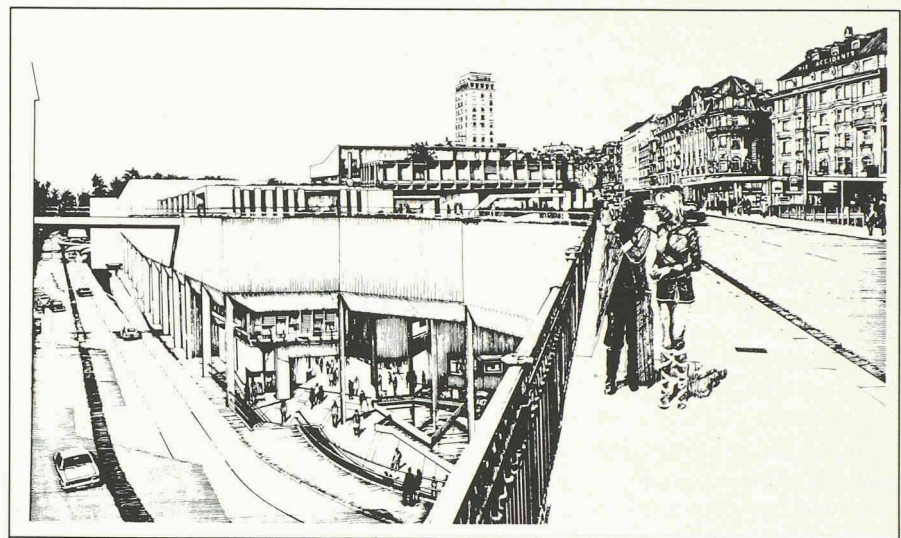
De purement industrielle qu'elle était à la fin du siècle dernier, la place du Flon a sensiblement évolué nonobstant les blocages précédemment invoqués. La rationalisation, puis la suppression définitive



du trafic des marchandises par voie ferroviaire à la suite de la transformation des chemins de fer Lausanne-Ouchy et Lausanne-Gare entraîneront la disparition totale des dépôts de matériaux ainsi que des mutations importantes dans l'occupation des entrepôts construits. Les locataires des immeubles sont restés stables durant ces dernières années. Bon nombre d'entre eux comptent plusieurs décennies de présence à cet endroit. La répartition par genre d'activité a fortement évolué, devenue aujourd'hui la suivante :

1. Dépôts et grossistes	40%
2. Artisanat et fabriques	33%
3. Bureaux	15%
4. Commerce, magasins	10%
5. Divers	2%
	100%

La surface locative d'environ 45000 m<sup>2</sup> est répartie entre 130 locataires. Il existe également environ 800 places de parc. Malgré la stabilité générale des entreprises installées dans ce secteur de la vallée du Flon, il convient de noter cependant

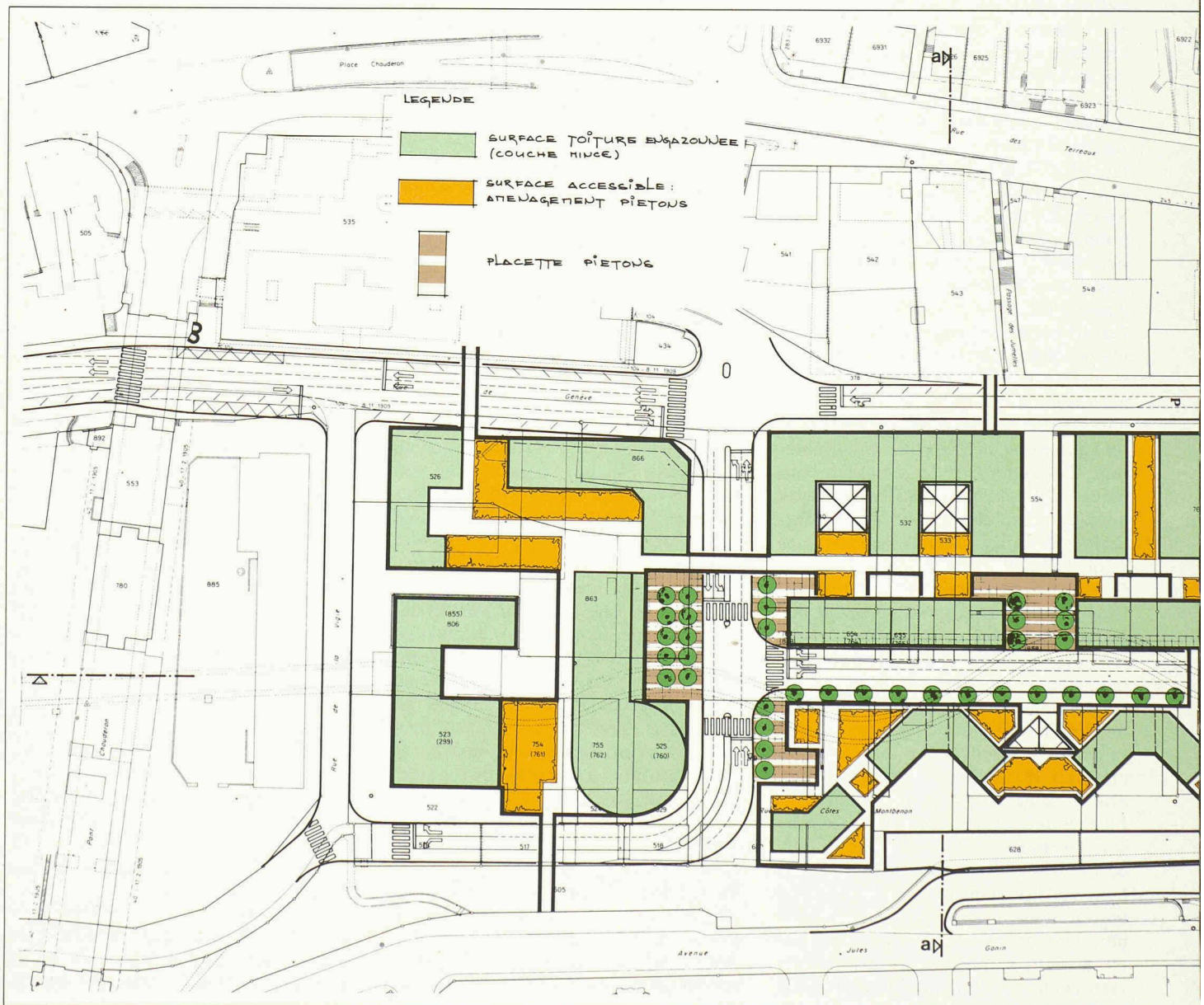


Un extrait du projet de Victor Grün.

le départ de plusieurs sociétés importantes, qui se sont installées en périphérie lausannoise. Ces départs s'expliquent généralement par le besoin de locaux mieux adaptés aux activités modernes, par l'incertitude créée suite à une série

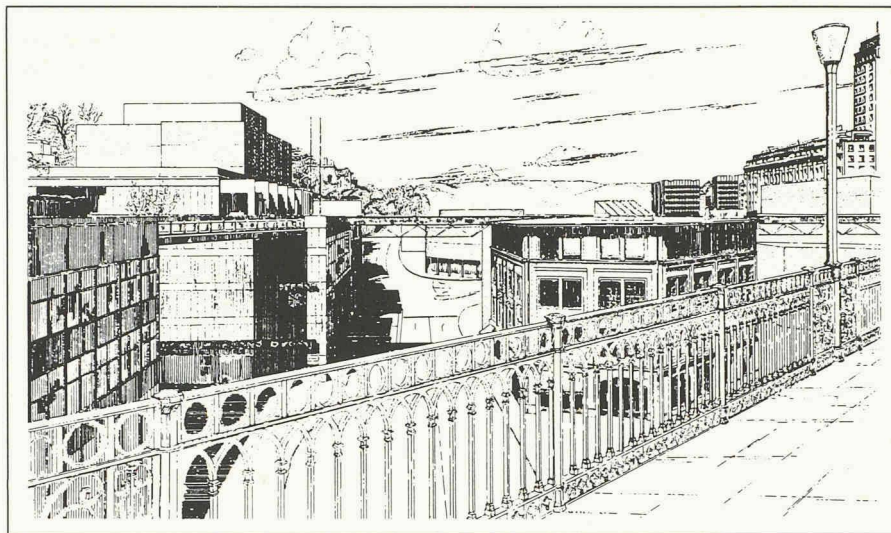
d'études non concrétisées et par la nécessité de pouvoir s'assurer des possibilités pratiques d'extension, selon un calendrier sûr.

La société propriétaire n'a jamais été sollicitée de construire des appartements



Plan de situation générale, montrant notamment la pénétration en souterrain du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher à la gare du Flon.





La «vue impressionnante sur le Jura» telle qu'elle est préservée par les plans actuels.

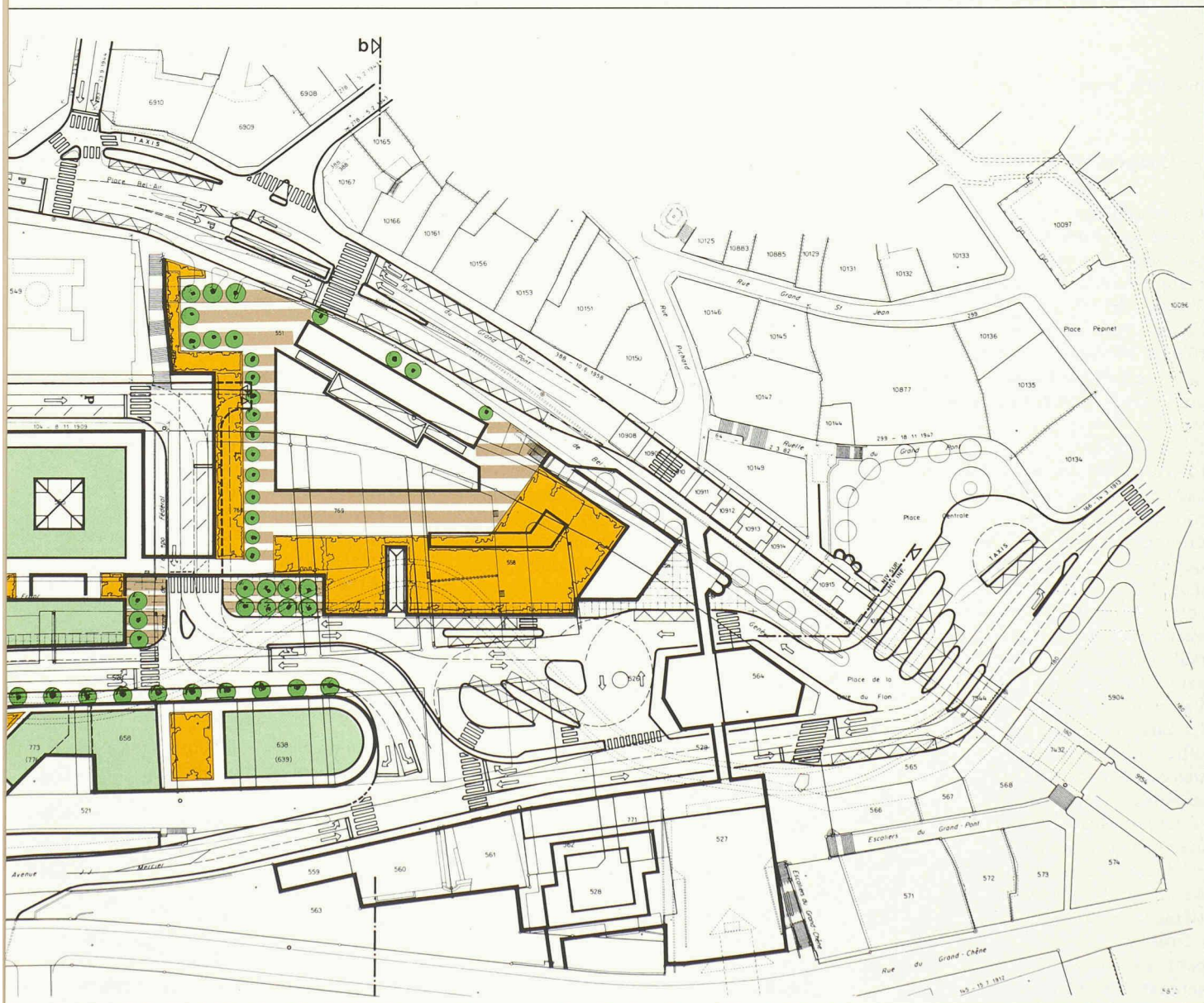
dans ce secteur. Bien au contraire, les quelques logements qui y étaient aménagés ont été abandonnés et reconvertis en surfaces commerciales. Cela se comprend aisément par les personnes qui exercent leur activité dans la vallée du

Flon. En revanche, on constate paradoxalement que d'aucuns réclament la construction de logements sur cette plate-forme à vocation essentiellement commerciale et administrative, tandis que l'on sait que la Ville de Lausanne

compte quelque neuf cents appartements, dont la plupart fort bien situés, occupés par des bureaux, faute de place disponible à d'autres endroits. Il est également paradoxal que personne ne s'étonne de l'affectation de certains terrains, qui jouissent d'un ensoleillement et d'une vue imprenable sur le lac et les Alpes, à des fins purement administratives et industrielles, alors que ces locaux pourraient parfaitement être aménagés sur la plate-forme de la vallée du Flon. En bref, la vocation de zone industrielle et d'ordre contigu permet de résoudre nombre de problèmes concernant l'évolution harmonieuse de l'urbanisme lausannois.

### Les transports publics et le projet de la plate-forme du Flon

Les transports publics lausannois présentent certaines particularités parfois frappantes, liées à la topographie tourmentée de la ville d'une part et à d'autres motifs moins évidents, résultant de choix opérés





en fonction de la politique des pouvoirs publics, d'autre part.

Il est à tout le moins surprenant de constater qu'aucune ligne de transport n'existe au niveau inférieur de la ville, soit celui de la rue Centrale, hormis les lignes Lausanne-Ouchy et Lausanne-Gare.

Le parcours des bus qui relient Cugy, Epalinges et le Jorat aboutit à la place du Tunnel, tandis que le LEB voit sa gare terminus située sur les hauts de Chauderon. La quasi-totalité des lignes de transit importantes passe par le Grand-Pont, dont la chaussée à largeur limitée absorbe presque la totalité du trafic public et privé circulant sur cet axe est-ouest.

On comprend mieux dès lors le souci de la Municipalité de remédier à ces inconvénients en proposant le plan d'extension partiel de la vallée du Flon. Or, ceci n'est un secret pour personne, tout aménagement de ce type implique la mise à disposition de surfaces importantes d'au-

tant plus coûteuses à acquérir qu'elles se situent au centre de la ville.

Ainsi, tout en maintenant les surfaces constructibles objectivement définies par la convention de 1930, le plan d'extension présenté par la Municipalité consacre quelque 10000 m<sup>2</sup> de terrain, actuellement privé, à des voies publiques de circulation nouvelles. Celles-ci permettent notamment d'acheminer les lignes de bus desservant le Nord-ouest lausannois au pied du Grand-Pont à proximité immédiate de la gare des chemins de fer Lausanne-Ouchy et Lausanne-Gare récemment acquis par la ville. Par ailleurs, la station terminus du métro léger qui reliera le site de Dorigny à l'Ouest lausannois est aussi prévue dans ce secteur. Le niveau de la plate-forme destiné à devenir un nœud principal des transports publics lausannois sera relié par des ascenseurs à celui de la place Bel-Air.

Il convient de relever que les dispositions projetées réservent les possibilités d'extension du chemin de fer Lausanne-

Ouchy en direction de la place de la Riponne, du Comptoir et de la Blécherette, sans compromettre en rien la réalisation du projet de prolongement du chemin de fer LEB sous la rue des Terreaux jusqu'à une station terminus prévue en dessous de la rue Bel-Air.

Du point de vue des transports publics, le plan d'extension présenté par la Municipalité de Lausanne est donc cohérent. C'est la raison pour laquelle la Société du Lausanne-Ouchy, qui depuis plus d'un siècle a toujours montré son intérêt pour le développement harmonieux de Lausanne, s'y rallie en abandonnant près du cinquième de son territoire, situé en pleine ville.

#### Adresse de l'auteur :

Direction du Holding  
Lausanne-Ouchy SA  
Av. J.-J.-Mercier 2  
1003 Lausanne

## Le point de vue de l'architecte

par Eric Musy, Lausanne

### 1. Données de base

La plate-forme du Flon est une partie de la ville parfaitement reconnaissable ; elle doit cette caractéristique à son homogénéité du point de vue morphologique. Vallée, elle en possède les caractéristiques. Ses bordures topographiques (flancs) en sont les barrières géographiques naturelles. Lignes du relief, elles contribuent à son isolement au sein de la ville.

Cette homogénéité a, d'ailleurs, été renforcée par les obstacles construits à ses extrémités : Grand-Pont, pont Chauderon, caserne des pompiers ; ils en sont devenus les barrières, les portes. Bien que située au cœur même de la ville, la plate-forme du Flon ne fait pas partie du centre urbain piétonnier ; elle n'englobe aucun des parcours usuels des citoyens, malgré la présence, à son extrémité, de la gare du Lausanne-Ouchy, le métro des Lausannois.

La gare du Flon, équipée d'ascenseurs, offre aux usagers la possibilité d'accéder très rapidement et facilement au niveau supérieur, alors que ceux qui désirent rester au niveau inférieur passent immédiatement sous les arches du Grand-Pont en direction des quartiers commerçants du centre de la ville. Elle constitue un élément générateur de parcours et ce transit témoigne que la vallée du Flon ne participe pas à la vie du centre urbain. La gare est un point de rupture, un point singulier du tissu urbain ; elle n'est pas un « nœud », un point stratégique de conver-

gence, bien qu'elle en possède les potentialités.

Actuellement, elle assure uniquement l'accessibilité au centre urbain (niveau inférieur) de la circulation automobile provenant des quartiers sud-ouest et ouest de l'agglomération lausannoise (route de Genève, avenue Jean-Jacques-Mercier et rue de la Vigie).

Malgré cet isolement, la plate-forme du Flon n'en est pas pour autant, à ce jour, un secteur abandonné ou en voie de l'être, même si son aspect présente certains caractères de désuétude et de délabrement. C'est un secteur d'activités intenses qui comprend à la fois celles héritées d'un passé récent (entrepôts, industries, artisanat) et celles qui se sont implantées plus récemment (commerces, services).

D'autres éléments sont venus renforcer cette image de vallée, la confirmant aussi bien dans sa morphologie que dans ses activités. Parmi les plus marquantes : le Métropole et sa Tour Bel-Air, le bâtiment administratif communal de Chauderon. Les activités qui s'y déroulent ne participent que très partiellement à l'animation de la vallée du Flon.

Il faut relever cependant que la création du pont Pichard, devenu Grand-Pont, et son prolongement par les rues du Pont et des Terreaux, a détourné la circulation « moyenâgeuse » (rue Saint-François, place Saint-Jean et rue du Grand-Saint-Jean) qui utilisaient au mieux la topographie.

Le Grand-Pont est devenu la liaison moderne au niveau supérieur, faisant fi

de la topographie et reliant aisément l'est et l'ouest de l'agglomération lausannoise. La pratique piétonnière en a favorisé le côté nord, celui le plus construit (ville historique), le plus commerçant, c'est-à-dire le plus attractif.

Citons encore le rôle primordial des textes légaux (textes réalisateurs) tels que la Convention de 1930, les servitudes en faveur de la commune de Lausanne ainsi que de tiers. Ils ont contribué à produire et à donner l'image construite de la plate-forme du Flon. On ne peut les ignorer, car ils sont encore en vigueur pour la plupart.

### 2. But et problématique

Le problème urbanistique majeur est l'adaptation morphologique de ce secteur, situé au centre ville, mais isolé, afin d'en faciliter l'usage (pratique de type centre urbain pour tous). Il est nécessaire d'intégrer la vallée du Flon à l'agglomération, c'est-à-dire transformer les barrières naturelles et artificielles (seuil), pour qu'elles deviennent de nouveaux éléments structurants. Il faut accentuer la différence entre les deux niveaux, les mettre en relation, tout en mettant en évidence les caractéristiques urbaines du site.

Le problème posé par la morphologie de la plate-forme du Flon a abouti à définir les objectifs suivants :

- créer en ce lieu, stratégiquement privilégié, l'interface (changement de moyens de communication, changement d'état ; on devient piéton ou usager des transports publics). Souhait toujours présent dans les projets étudiés précédemment, il est l'expression d'une volonté d'amélioration indispensable, importante et d'intérêt général des transports publics ;