

**Zeitschrift:** Ingénieurs et architectes suisses  
**Band:** 112 (1986)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Le point de vue de l'architecte  
**Autor:** Musy, Eric  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-75976>

#### 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:** 23.01.2026

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

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 10 000 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 Dornigny 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 citadins, 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.

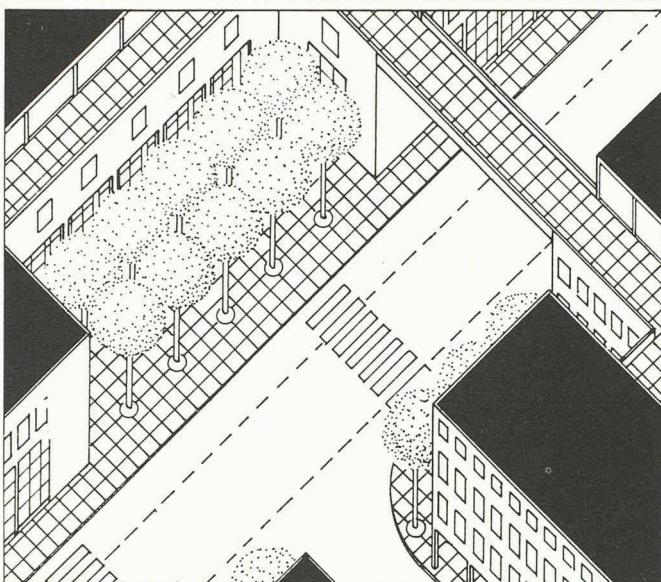
Citons encore le rôle primordial des textes légaux (textes réalisateurs) tels que la Convention de 1930, les servitudes en faveur de la commune de Lausanne ainsi que de tiers. Ils ont contribué à produire et à donner l'image construite de la plate-forme du Flon. On ne peut les ignorer, car ils sont encore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

### 2. But et problématique

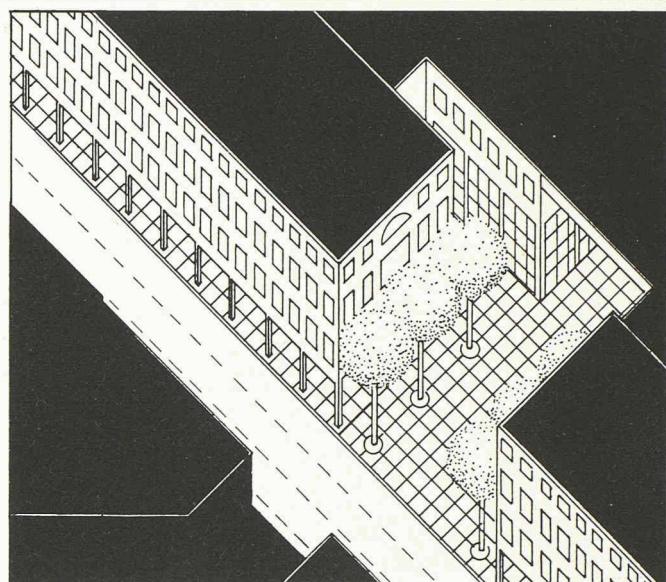
Le problème urbanistique majeur est l'adaptation morphologique de ce secteur, situé au centre ville, mais isolé, afin d'en faciliter l'usage (pratique de type centre urbain pour tous). Il est nécessaire d'intégrer la vallée du Flon à l'agglomération, c'est-à-dire transformer les barrières naturelles 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;



Place à l'extrémité ouest de la rue du Chariot.



Rue du Chariot avec placette.

- renforcer le rôle des pôles d'attraction, des repères et des images marquantes des lieux existants et reconnus comme tels, ainsi la place Bel-Air et la gare du Flon ;
- favoriser la vocation et la pratique de centre urbain de la vallée du Flon par une occupation sur le côté sud-ouest de la rue du Grand-Pont ;
- permettre, dans le cadre de nouvelles dispositions, que soient poursuivies les activités actuelles dans la vallée et en favoriser de nouvelles ;
- limiter, à l'essentiel, les prescriptions, règles et contraintes afin de :
  - favoriser le développement économique de la vallée du Flon ;
  - maintenir et même augmenter le nombre des postes de travail ;
  - permettre une création (formalisation) architecturale de qualité et
  - assurer une adaptation aux changements et aux données futures.

### 3. Options

Le plan d'extension (gare du Flon) faisant l'objet du préavis n° 218 est le résultat des options et choix essentiels suivants :

- prévoir, dans la partie amont (est) de la vallée, la création de l'interface de transport collectif urbain (nœud du système des transports publics) et réservier, à cet usage, les surfaces et dispositifs nécessaires ;
- entrer avec cette option dans le cadre des objectifs du projet Rail 2000, c'est-à-dire s'insérer dans la politique coordonnée des transports publics et, plus particulièrement, améliorer la desserte de la gare CFF par les entreprises de transport régionales et urbaines, c'est consacrer le mariage CFF, métro Lausanne-Gare, tram et réseau TL urbain et suburbain ;
- implanter un centre d'activités multiples contre le flanc nord de la vallée, à l'est du Métropole Bel-Air. Centre

d'activités participant d'abord de la vallée (niveau inférieur), il est destiné à devenir la véritable liaison entre le niveau inférieur et le niveau supérieur par les différents parcours offerts, tant par l'intérieur que sur son pourtour ou par des passages réservés. Centre susceptible de devenir un lieu de forte attractivité, il renforcera le rôle de signe, de repère, de nœud du secteur Métropole - Bel-Air - Grand-Pont. La construction en superstructure (dépassant le niveau de la rue du Pont devant le Métropole) est prévue dans le but d'offrir une garantie d'attractivité suffisante à la liaison souhaitée avec le fond de la vallée. Elle doit remplir le rôle d'accueil et d'accompagnement sur l'un des parcours possibles pour l'usager. Elle favorisera, par là même, une meilleure pratique du trottoir sud de la rue du Grand-Pont. Sa toiture-terrasse, aménagée en jardins, directement accessible par la place Bel-Air et la rue du Pont, servira à l'usage public et sera vouée au délassement, vu sa situation à proximité immédiate du centre urbain. Cette terrasse offrira de nouveaux points de vue sur l'agglomération et les paysages lointains ;

- conserver la vue sur le Jura depuis le Grand-Pont ;
- utiliser l'ancienne voie du chariot pour y créer une rue limitée, à ses extrémités, par des places (commencement et fin). Etant un élément d'un parcours plus général, elle pourra être identifiée comme telle et devenir signe et espace structurant de la vallée du Flon. Cette volonté de créer un axe fort s'exprime, dans le plan d'extension, par l'alignement obligatoire en plan et en élévation (niveau des corniches imposé) et la création d'un portique sur le côté nord de la rue. L'élévation des bâtiments (15 m à la corniche) permet un gabarit très aéré de la rue. Le dispositif envisagé (rue, place, alignement, hauteur de corniche) est de nature à augmenter la clarté de

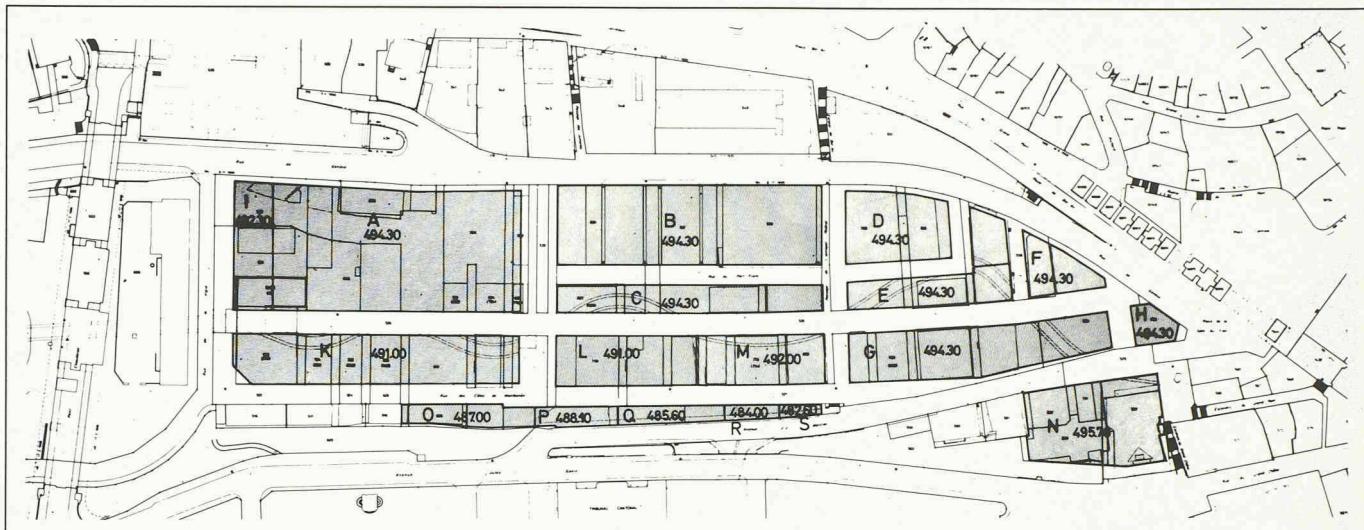
l'image de la vallée du Flon et à créer les repères nécessaires en vue de l'orientation des usagers. Il contribuera à en augmenter l'attractivité et la pratique ;

- établir des prescriptions réglementaires se limitant à l'essentiel, c'est-à-dire fixer des règles claires et d'usage facile. Elles doivent favoriser un développement harmonieux et promouvoir l'adaptation aux données futures. Pour être efficaces et permettre l'ancre de pratiques nouvelles, elles doivent s'appuyer sur les anciennes afin d'y puiser les forces nouvelles favorables au changement. C'est les raisons pour lesquelles les structures anciennes sont intégrées aux nouvelles règles et dispositifs émis dans le nouveau plan de quartier mis à l'enquête.

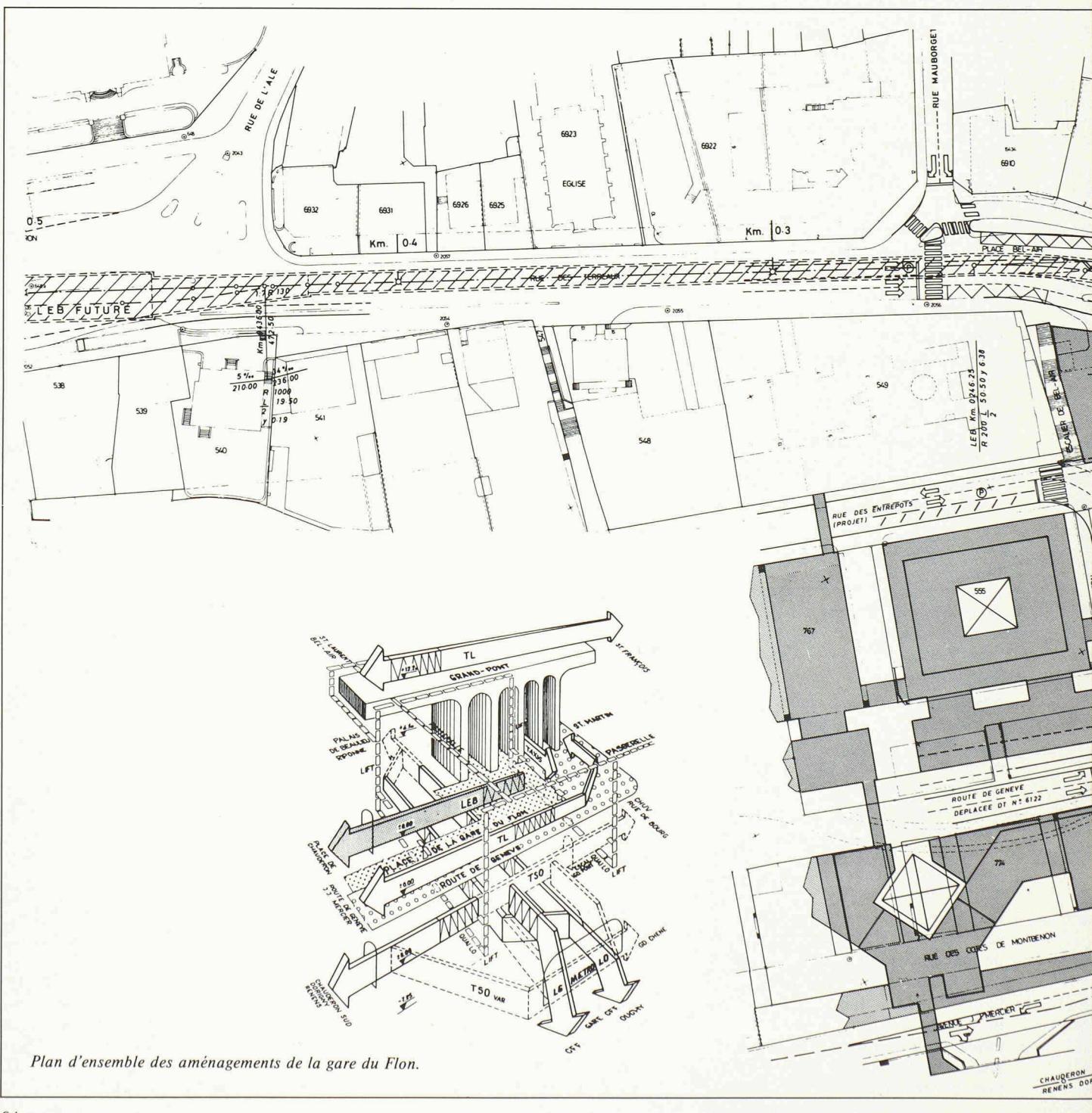
### 4. Usage et pratiques

Bien que les règles et dispositions prises dans le projet du plan de quartier soient matérialisées par un plan d'illustration, le but du plan de quartier n'est pas de rechercher une image ou de transformer la vallée du Flon en objet, en terme de modèle construit sur l'imaginaire. Les règles et dispositions envisagées sont la concrétisation d'une volonté de mise en place d'une structure et de la définition de rapports capables d'en assurer le développement et son intégration dans la cité. Si l'imaginaire est un exercice souvent infirmé par les faits, on peut formuler, avec précaution, quelques hypothèses et imaginer en outre son fonctionnement, le comportement des usagers et des habitants, les attractions que la vallée du Flon présentera, les influences exercées sur l'agglomération lausannoise, etc.

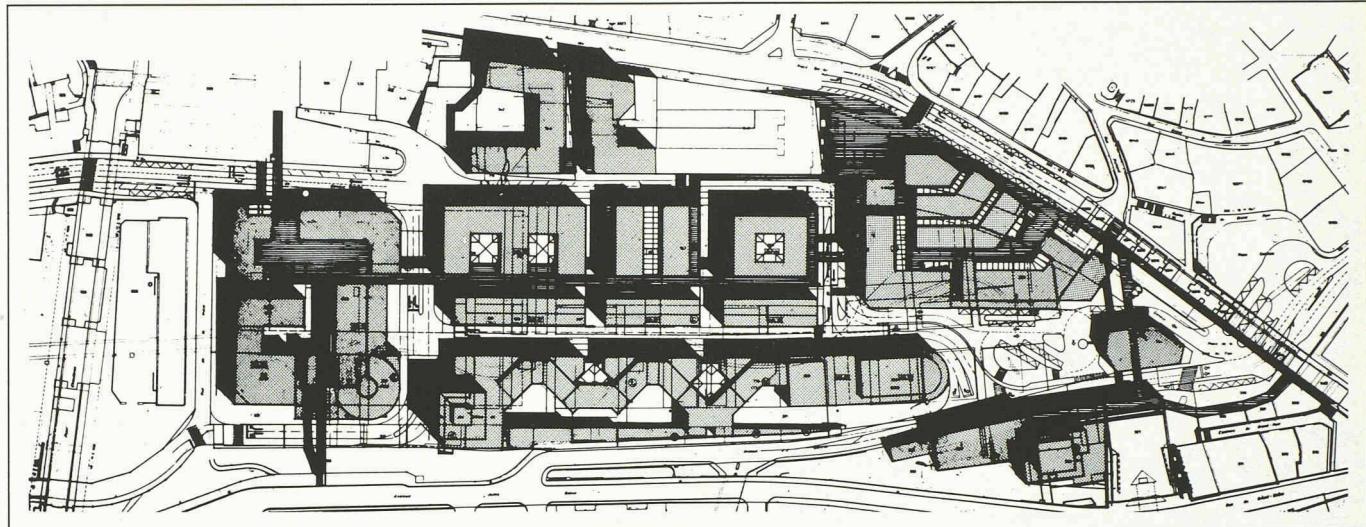
En effet, il n'est pas sor de penser que, d'une part, la mise en place des dispositifs nécessaires à la réalisation de l'interface projeté à la gare du Flon et, d'autre part, l'offre, en commerces de tailles diverses, en équipements, services, places de tra-



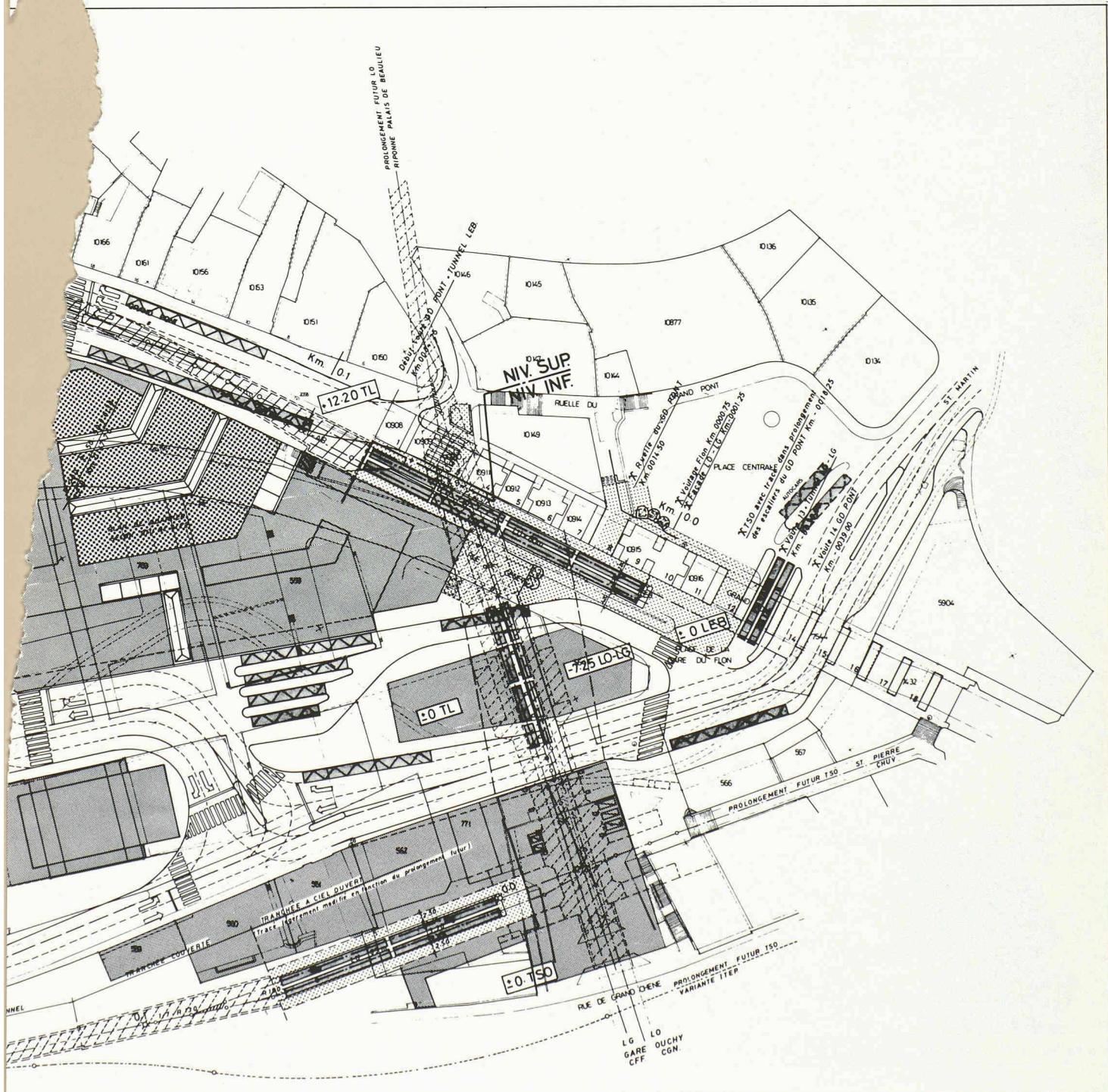
L'aménagement de la plate-forme du Flon, tel que le prévoyait la convention de 1930.

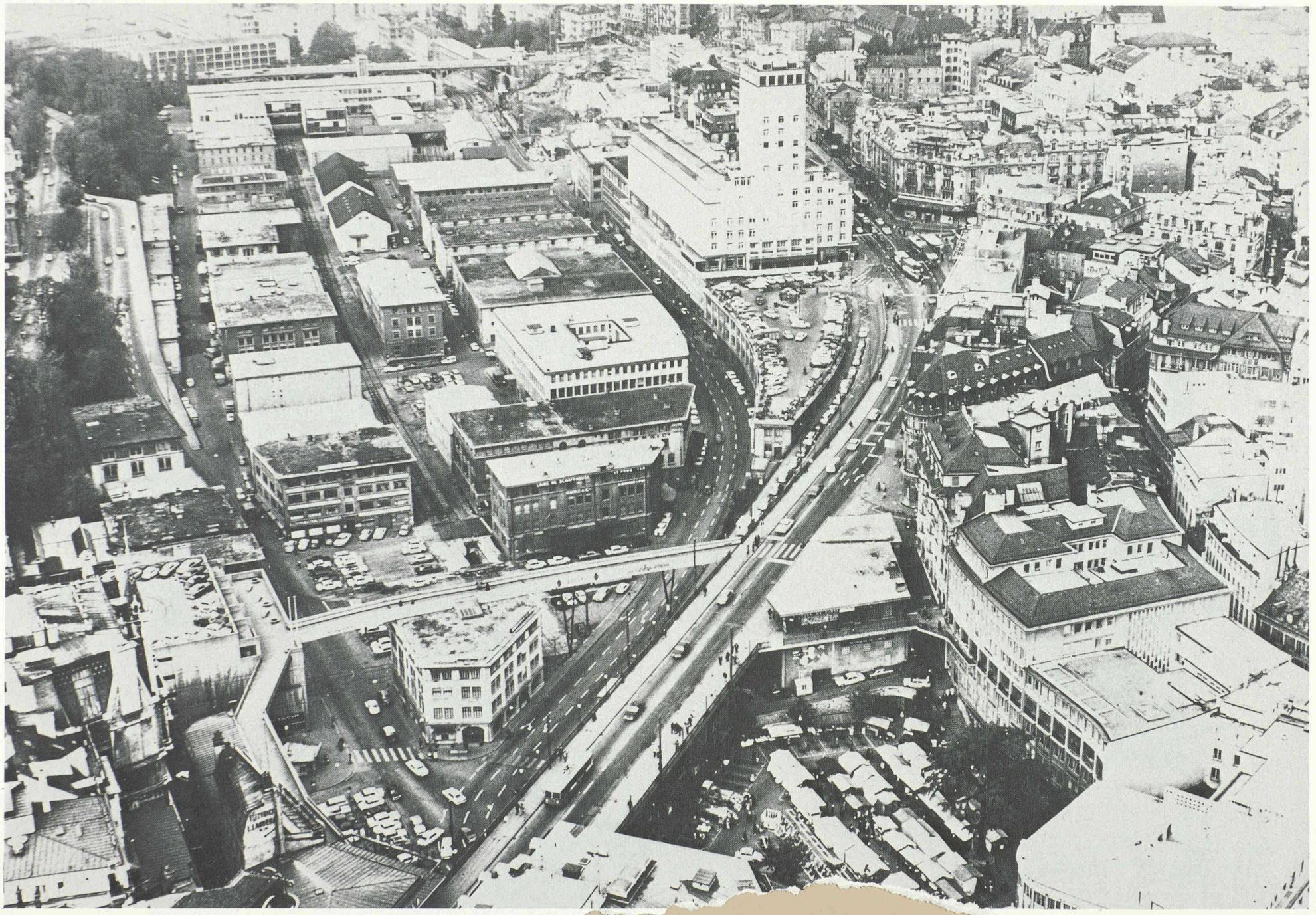


Plan d'ensemble des aménagements de la gare du Flon.

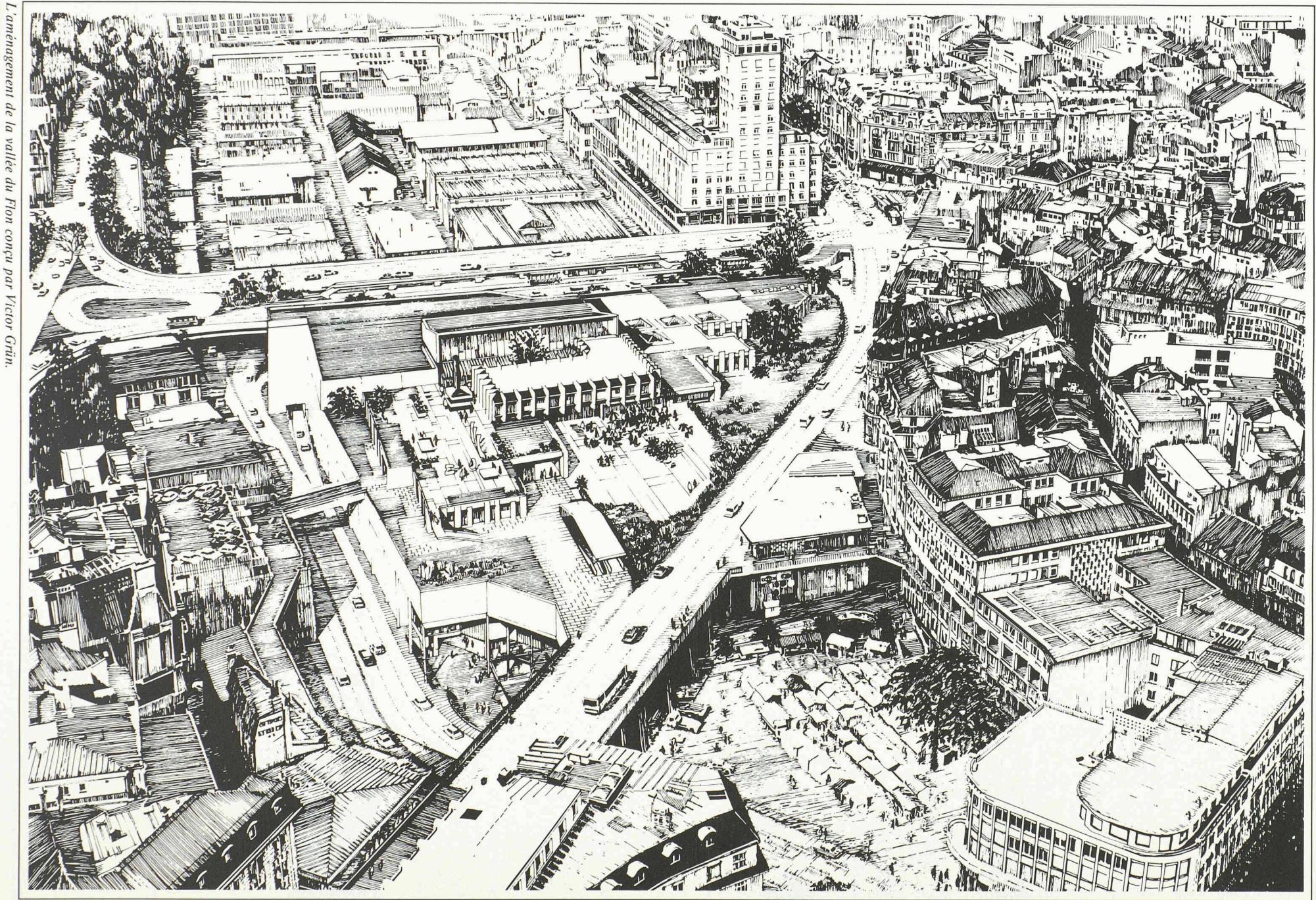


*Le plan d'extension partielle actuel, tel qu'il a été mis à l'enquête.*

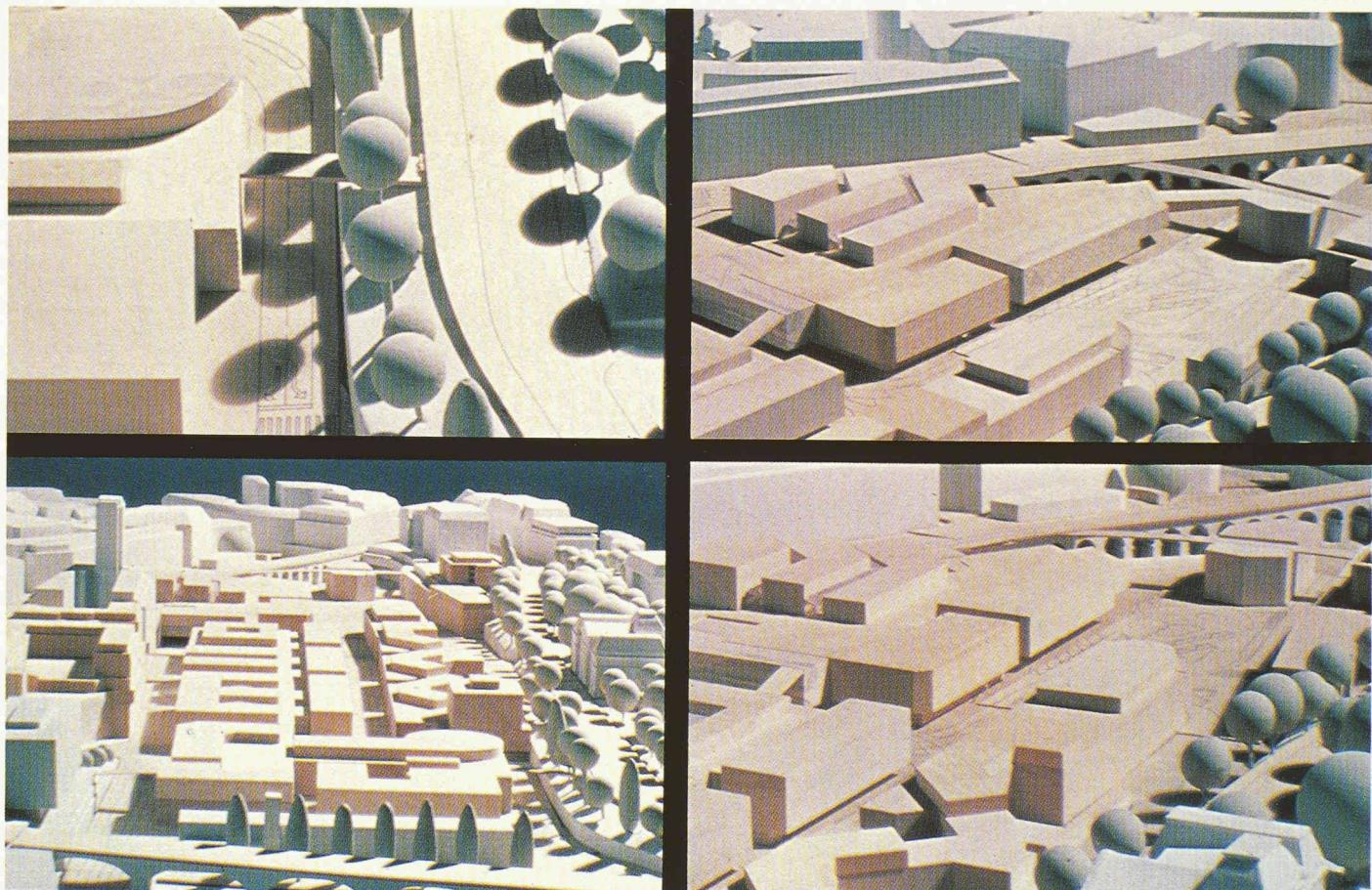




*La vallée du Flon au moment de l'étude de Victor Grün (1969).*



*L'aménagement de la vallée du Flon conçu par Victor Grün.*



vail, etc., favoriseront l'usage des transports publics. Avec les dispositions prises dans le plan de quartier, telles que la volumétrie du bâti, le choix des parcours à disposition, les facilités de contact avec la ville historique, il est permis d'affirmer que les facteurs essentiels sont là pour imaginer une pratique de type «centre urbain» dans la vallée du Flon. Ces aménagements sont à même de compléter l'attractivité du centre ville dans son ensemble.

Comment peut-on imaginer de manière différente les occupations et activités susceptibles de se développer dans la vallée du Flon? A ce sujet, il est nécessaire de préciser que l'adoption du plan de

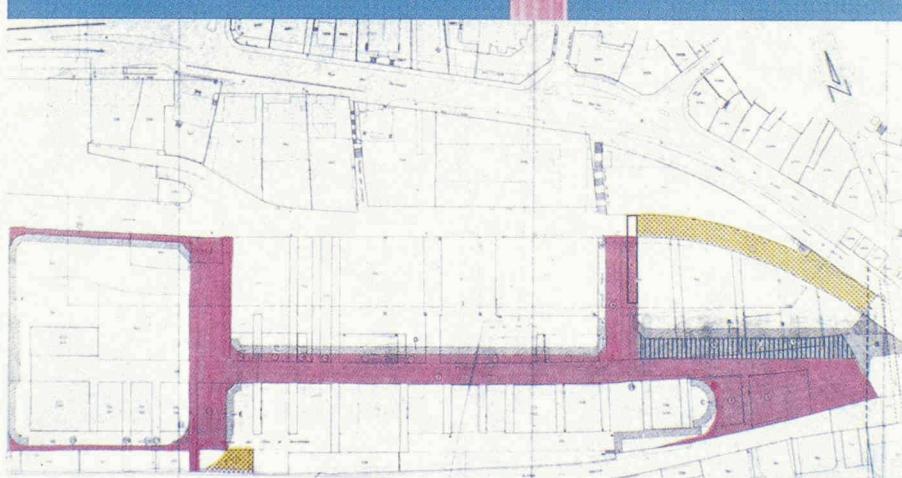
quartier n'aura pas comme effet la réalisation immédiate de l'ensemble du plan et, par conséquent, l'ouverture d'un chantier occupant toute la vallée du Flon. Plusieurs scénarios de réalisation par étapes ont été étudiés, en particulier, ceux impliquant l'échange de terrain, les modifications importantes apportées aux circulations, la réservation des espaces nécessaires aux transports publics. Il n'en reste pas moins vrai que des secteurs importants subsisteront dans leur état actuel. Les activités qui s'y exercent peuvent donc s'y poursuivre: citons par exemple l'ancien Port-Franc, actuellement occupé par FMT et les magasins LO, tous deux désignés dans le plan de

quartier comme bâtiments à maintenir, conservant leurs activités, soit environ 50% dépôts, 50% grossistes, commerces. Il en est de même, en particulier, pour des bâtiments situés dans les secteurs IV et V du plan de quartier. L'évolution dans ces secteurs pourrait donner la répartition suivante: artisanat 40%, bureaux 20%, commerçants grossistes 40%.

Le secteur appelé à subir les plus importantes modifications se situe en amont de la vallée, à proximité du Grand-Pont. Les bâtiments seront affectés aux bureaux (utilisation des façades) et aux commerces essentiellement.

La vallée du Flon est présentée fréquemment comme un site exceptionnel, comme une chance pour Lausanne de pouvoir remodeler, repenser cette grande zone au cœur même de la ville. Elle constitue une discontinuité dans le tissu urbain, au même titre que le sont le Palais de Beaulieu, le Palais de Rumine et la place de la Riponne, l'esplanade de Montbenon ou même la gare CFF et son réseau de voies ferrées. Elle est aussi, par les activités qui s'y sont développées et qu'il s'agit de diversifier, une des caractéristiques propres à Lausanne. C'est aussi une chance exceptionnelle d'avoir à proximité de son centre un secteur si important d'activités économiques.

## Rétrocession au L.O. Transfert au domaine public plus de 10 000 m<sup>2</sup>



Les échanges de terrain prévus.

### Adresse de l'auteur:

Eric Musy  
Architecte EPFL/SIA  
Musy et Vallotton, architectes SIA  
Rue Caroline 7  
1003 Lausanne