

Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 63 (1990)

Heft: 6

Artikel: Lausanne : montée d'Ouchy au cœur de la ville = Lausanne : "Aufstieg" von Ouchy zum Stadtzentrum

Autor: Barbey, G.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-129083>

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

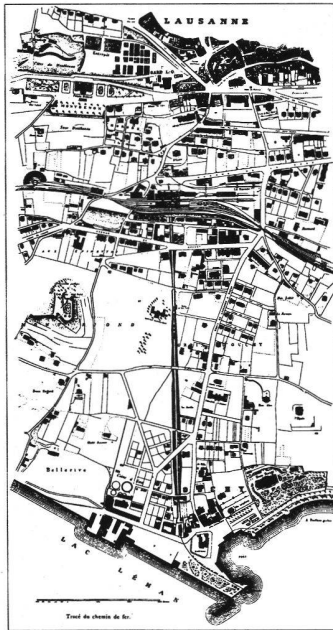
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 26.04.2026

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



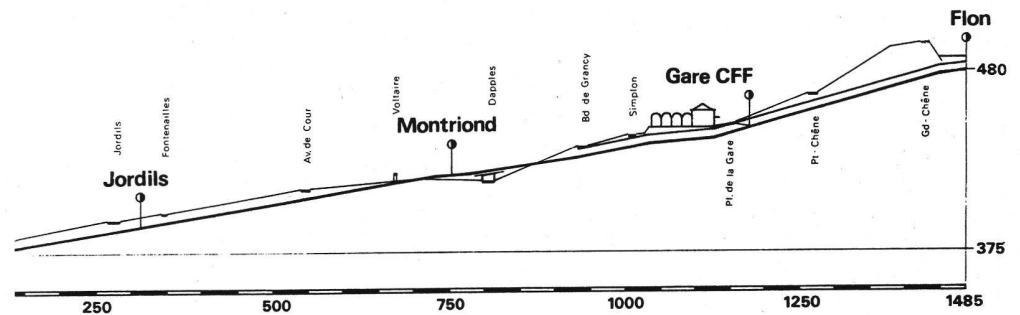
LAUSANNE

Montée d'Ouchy au cœur de la ville

« Aufstieg » von Ouchy zum Stadtzentrum

Le parcours à suivre correspond au tracé du funiculaire Lausanne-Ouchy (appelé aussi MÉTRO) établi entre 1874 et 1877 par l'industriel Jean-Jacques Mercier-Marcel, né en 1826 et mort en 1903, qui est l'un des principaux promoteurs de la Lausanne moderne et le fondateur de la Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy et des Eaux de Brét.

Unser thematische Weg folgt dem Geleise der Zahnradbahn Lausanne-Ouchy (auch METRO genannt), errichtet zwischen 1874 und 1877 vom Industriemagnat Jean-Jacques Mercier (1840-1903), einem der wichtigsten Förderer des modernen Lausanne und Gründer der « Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy » und der Wasserversorgung « les Eaux de Brét ».



OUCHY, port et esplanade lacustres

Château d'Ouchy

Jean-Jacques Mercier acquiert de l'Etat de Vaud en 1884 l'ancienne demeure épiscopale pour la convertir en hôtel. Il en démolit les bâtiments à l'exclusion de la tour du XII^e siècle et charge l'architecte Francis Isoz (1856-1919) de concevoir le nouvel ensemble, qui sera bâti entre 1889 et 1893 autour d'une cour d'entrée. L'inspiration architecturale de cette réalisation est à situer du côté du château de Pierrefonds, résidence de Napoléon III restaurée par Viollet-le-Duc, dont Isoz ne retient que la note pittoresque.

OUCHY, Hafen und Seepromenade

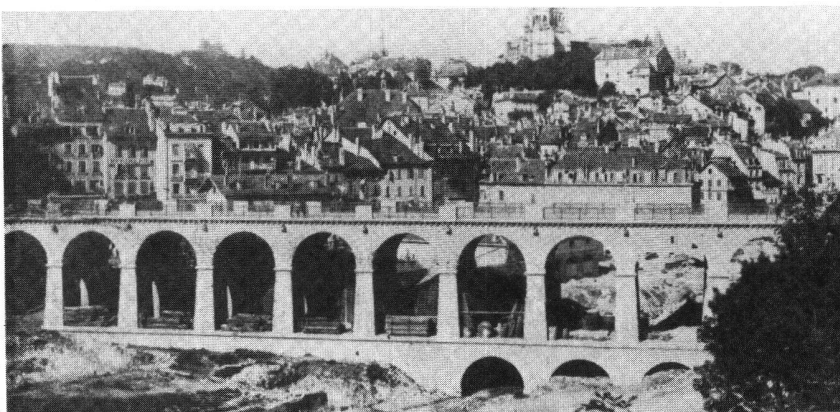
« Château d'Ouchy »

Anno 1884 hat Jean-Jacques Mercier dem Kanton Waadt den ehemals bischöflichen Sitz abgekauft und diesen als Hotel umgebaut. Er brach die Bauten ab, mit Ausnahme des Turmes aus dem XII. Jahrhundert und beauftragte den Architekten Francis Isoz (1856-1919), eine

neue Anlage zu entwerfen, welche zwischen 1889 und 1893 um einen Innenhof herumgebaut wurde. Die Inspiration zu diesem Architekturstudium kann auf das Schloss « Pierrefonds », das von Viollet-le-Duc restauriert wurde und Residenz Napoleon's des III. war, zurückgeführt werden; Isoz hat davon vor allem das Pittoresque übernommen.



IL ÉTAIT UNE FOIS L'INDUSTRIE



En 1874, les travaux de comblement englobent la première rangée d'arches du Grand-Pont, soit une hauteur de 13 mètres, transformant la vallée en un immense chantier. Une trentaine d'années seront nécessaires pour remblayer la partie de la vallée propriété de la Compagnie. Les travaux de voûtage et de comblement se poursuivront jusqu'en 1964, date à laquelle le Flon, du centre de la ville à son embouchure, aura définitivement disparu sous terre.



Gare du funiculaire Lausanne-Ouchy

La gare du funiculaire est abritée dans un vaste bâtiment occupant l'angle de la place de la Navigation et de l'avenue d'Ouchy, édifiée par Fr. Isoz entre 1904 et 1906. L'immeuble comprend un hôtel (anciennement « Du Parc », actuellement « Au Lac ») et présente une grammaire architecturale Art nouveau adaptée au cadre de la Riviera. Le clocheton en forme de beffroi signale la gare qui se trouve en retrait et porte une connotation d'hôtel de ville.

Zahnradbahn-Bahnhof Lausanne-Ouchy

Der Bahnhof der Zahnradbahn ist in einem Grossbau eingebaut (erstellt vom Architekten Isoz zwischen 1904 und 1906), an der Ecke des « place de la Navigation » und der « avenue d'Ouchy ». Das Gebäude beinhaltet ein Hotel (früher « Du Parc », heute « Au Lac ») und zeichnet sich durch die Sprache des Jugendstils aus, angepasst an den Geschmack der Riviera. Das Glockentürmchen, in Form eines Glockengestühls, signalisiert den zurückgesetzten Bahnhof im Innern eines Rathauses.

LAUSANNE

Gare centrale

La deuxième gare est construite à l'emplacement de la précédente (1856) entre 1911 et 1916 par les architectes Monod & Laverrière, Tailens & Dubois à la suite d'un concours d'architecture remporté en 1908. L'inspiration du projet provient de la gare de Leipzig, bâtie en 1907. La grammaire plastique verticale con-



Architecture

traste avec la verrière métallique étirée sur tout le front de la place. La conception des guichets du grand hall rappelle la Sécession viennoise.

SBB-Zentralbahnhof

Das zweite Bahnhofgebäude ist zwischen 1911 und 1916 am selben Platz gebaut wie das erste (1856); das Projekt ist von den Architekten Monod & Laverrière mit Tailens & Dubois auf Grund eines Wettbewerbsberfolges 1908 ausgeführt. Der Bahnhof Leipzig, gebaut im Jahre 1907, hat die Architektursprache inspiriert. Die vertikale Plastizität kontrastiert mit dem Glasvorbau, der sich über die ganze Front des Bahnhofplatzes erstreckt. Die Gestaltung der Schalter in der Bahnhofhalle erinnert an die Wiener Sezession.

Aire ferroviaire de la Vallée du Flon

La Compagnie de chemin de fer du Lausanne-Ouchy acquiert par expropriation dès 1874 les terrains situés entre le Grand-Pont et le futur Pont Chauderon. La Commune entreprend parallèlement le voûtage du Flon pour terminer vers 1915 le comblement destiné à la plateforme industrielle. La gare des marchandises qui s'y établit est reliée à la gare centrale par le tunnel du funiculaire. Sur la plate-forme, un chariot transbordeur tout d'abord à traction animale, puis hydraulique et enfin électrique, permet le déplacement des wagons. Au fur et à mesure du développement du quartier industriel et commerçant, la voie ferrée médiane est prolongée et de nouvelles voies transversales installées.

Le quartier, parfois appelé le « Chicago lausannois », conserve son aspect industriel aujourd'hui encore. Quatre principaux bâtiments méritent d'y être signalés.

Eisenbahn-Areal des « Vallées du Flon »

Die « Compagnie de Chemin de fer de Lausanne-Ouchy » erkaufte sich, mittels Enteignung, die Landparzellen zwischen dem « Grand-Pont » und dem zukünftigen « Pont Chauder-

IL ÉTAIT UNE FOIS L'INDUSTRIE

Les remblais proviennent tout d'abord du percement du tunnel et des tranchées de la ligne de chemin de fer, puis des divers chantiers en ville; la plate-forme sert également de décharge publique.

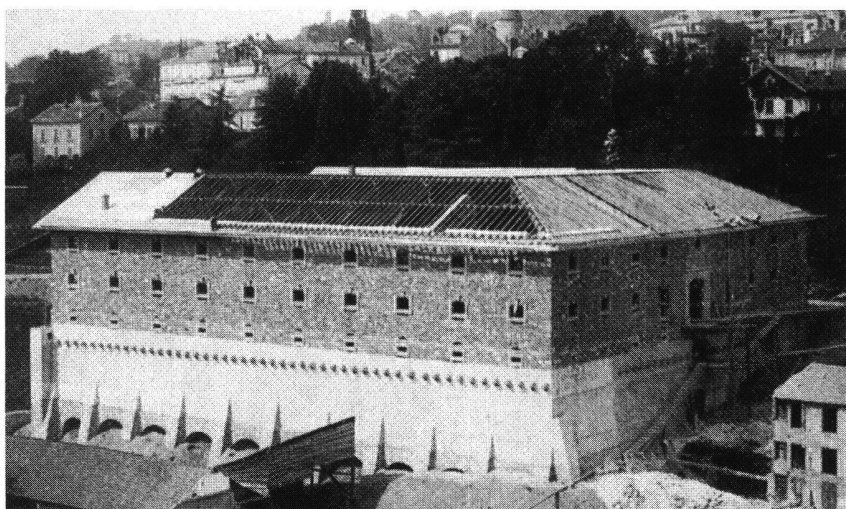


ron». Die Gemeinde Lausanne unternimmt gleichzeitig die Eintunnelung des Flusses «Flon», als Vorbereitung zur Auffüllung des Tales für die industrielle Plattform. Der Güterbahnhof wird erstellt verbunden über den Tunnel der Zahnradbahn mit dem Hauptbahnhof. Auf dieser Transport-Umschlagsebene werden die Eisenbahnwagen, zuerst mit Pferdekraft, später mit Hydraulik und schlussendlich elektrisch manipuliert. Parallel zur Entwicklung des Industrie- und Handelquartiers wird die Mittelspur verlängert und neue querverbindende Geleise gelegt.

Das Quartier, im Volksmund «Lausanner Chicago» genannt, konnte bis heute einen industriellen Charakter erhalten. Vier der noch bestehenden Gebäude sind erwähnenswert (Ref. «Il était une fois l'industrie, Genève, 1984).

*L'Entrepôt fédéral
(n° 17 rue de Genève)*

Port-franc et bâtiment douanier construit en 1885 par les architectes Ch. Melley, G. Rouge et l'ingénieur A. Vautier. Bâti sur le sol d'origine avant le remblaiement, ce bâtiment comporte un radier et des fondations en pierre de taille. Une cour centrale surmontée d'une verrière dispense un éclairage généreux. Réfection de la structure du bâtiment en 1923 par introduction d'éléments en béton armé.



*«L'Entrepôt fédéral»
(Rue de Genève 17)*

Freihafen und Zollgebäude (Architekten Ch. Melley, G. Rouge und Ingenieur A. Vautier). Sind noch auf ungewachsenem Boden erstellt, vor der Auffüllung des Tales, auf einer Grundplatte auf Natursteinfundamenten. Der zentrale Hof, mit Glasüberdachung, lässt das natürliche Licht hineinfluten. Im Jahre 1923 wird das Gebäude renoviert, Eisenbetonelemente werden dazugeführt.

*Les deux «Magasins du Lausanne-Ouchy»
(nos 19 et 21 rue de Genève)*

sont construits à partir de 1894 et 1896, d'après les plans des architectes Corbaz et Centurier, avec la collaboration de l'ingénieur Samuel de Mollins, concessionnaire du système de construction en béton armé inventé par François Hennebique. Ces bâtiments qui adoptent une image italianisante comportent des façades de maçonnerie enveloppant l'une des premières structures de béton construites en Suisse.



*Die zwei «Magasins du Lausanne-Ouchy»
(Rue de Genève 19 und 21)*

Sind ab 1894 und 1896 im Bau, nach den Plänen von den Architekten Corbaz und Centurier, unter Mitarbeit von Ingenieur Samuel de Mollins, Konzessionär des Systems für Eisenbetonkonstruktion, erfunden von François Hennebique. Die Fassaden haben italienischen Einschlag und gehören zu den ersten schweizerischen Eisenbetonskelettbauten die mit Mauerwerk eingekleidet sind.

IL ÉTAIT UNE FOIS L'INDUSTRIE



Le tunnel de Montbenon, dont on voit ici l'extrémité sud à la hauteur de la gare de Mornex, a une longueur de 253 mètres. Sa forte pente et sa largeur, conçue pour le passage de deux voies, en font un ouvrage d'avant-garde. La seconde voie ferrée, celle du Lausanne-Gare, était reliée au réseau international, les wagons traversant la place de la Gare. Avec l'apparition du trafic automobile, cette traversée devint problématique. La création, dans les années 1950, de la nouvelle gare de marchandises de Sébeillon, en aval de la plate-forme du Lausanne-Ouchy, mit fin au convoiement à travers la place de la Gare. Dès lors, une voie ferrée, raccordée par le biais d'une plaque tournante au système de chariot transbordeur en vigueur sur la plate-forme, achemine les wagons dans le quartier des entrepôts.



**Güterbahnhof «Bel-Air»
(Rue de Genève 2-6)**

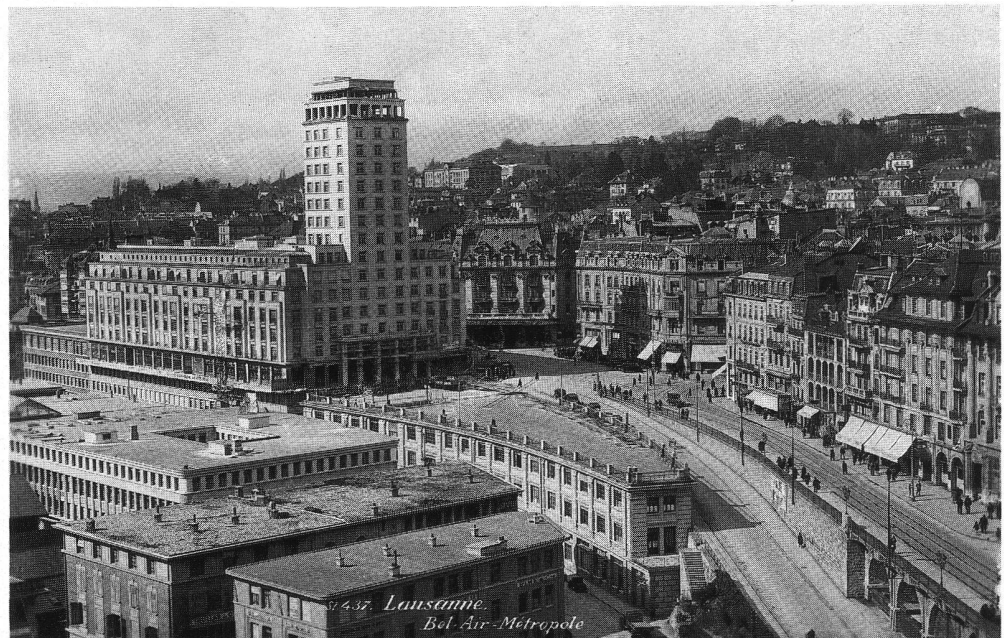
Ein industrielles Lagerhaus erbaut 1901 vom Architekten François Isoz und Ingenieur S. de Mollins. Die Plattform des Flachdaches ist, in der Verlängerung des Platzes «Bel-Air», für das Publikum zugänglich. In Analogie zu New-York wird sie von den Einheimischen als «flat iron lausannois» benannt.

Tour et complexe Bel-Air Métropole

Ensemble résidentiel, commercial et culturel inauguré en 1932 à l'extrémité du Grand-Pont, dont l'auteur est l'architecte Alphonse Laverrière (1872-1954). Réplique lausannoise du »Rockefeller Center« surmontée d'un «gratte-ciel» qui déclenche une polémique acharnée entre partisans et opposants de la modernité. Sa configuration et son décor intérieur rappellent à la fois le Kino Universum de Berlin (E. Mendelsohn) et le Gaumont Palace de Paris (H. Belloc). En 1990, la belle salle de théâtre et de cinéma du Bel-Air Métropole (1600 places) est sérieusement menacée de division en plusieurs plus petites salles de projection.

**Gare des marchandises de Bel-Air
(nos 2-6 rue de Genève)**

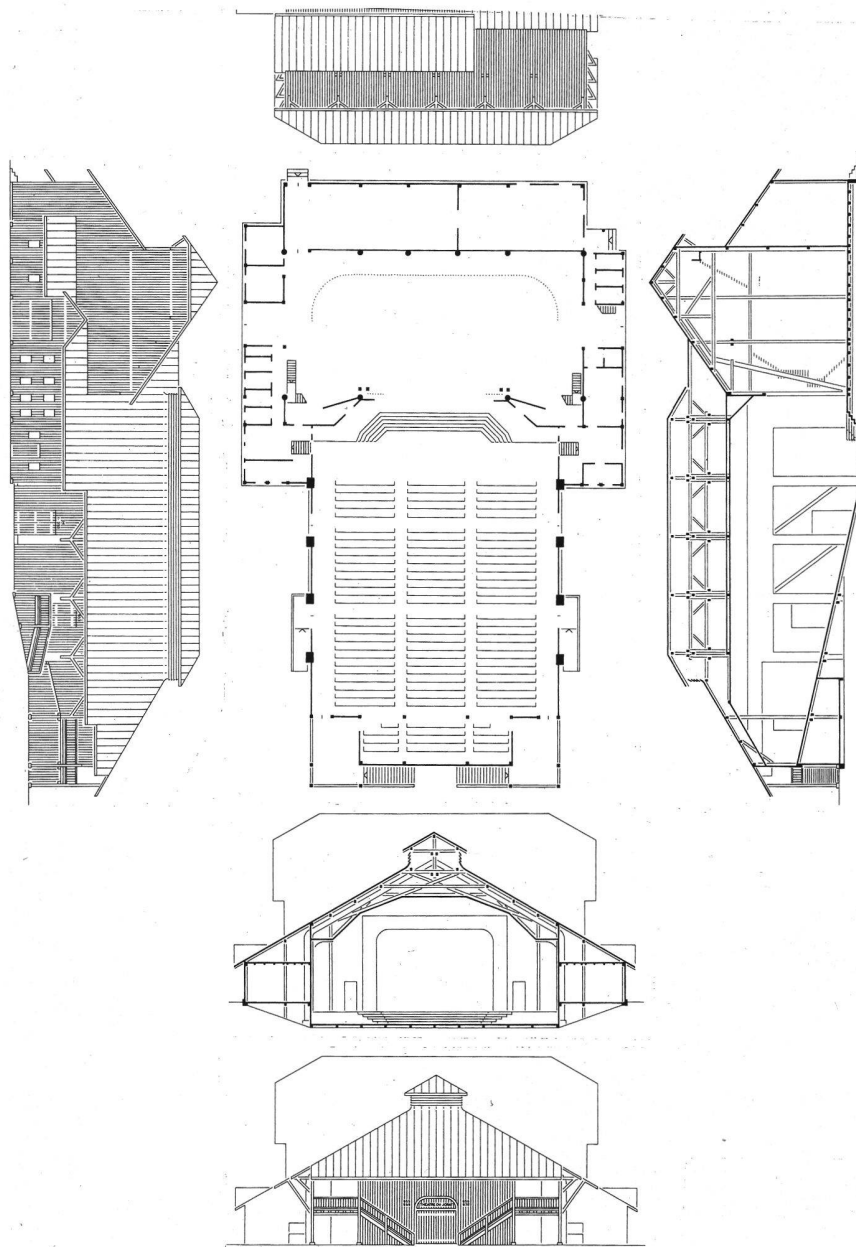
Bâtiment industriel servant d'entrepôt conçu en 1901 par l'architecte Fr. Isoz et l'ingénieur S. de Mollins avec une ossature en béton de type Hennebique. La toiture plate du bâtiment consiste en une plate-forme accessible au public dans le prolongement de la place Bel-Air. Par analogie avec New York, on parlera du «flat iron» lausannois.



IL ÉTAIT UNE FOIS L'INDUSTRIE

Document lithographié daté de 1872, représentant et expliquant les intentions du comité d'initiative. Le projet réalisé est moins ambitieux en ce qui concerne le développement de la gare et du réseau de voies ferrées, mais accorde davantage d'espace à la construction d'entrepôts et d'établissements industriels. Le bâtiment de la gare, prévu ici au milieu du vallon, s'élève directement à la sortie du tunnel, le prolongeant en quelque sorte.





Turm und Gebäudekomplex «Bel-Air Métropole»

Ein Wohn-, Geschäfts- und Kulturbau (Eisen-skelettragstruktur mit Natursteinplatten verkleidet), erbaut im Jahre 1932 am Brückenkopf des «Grand-Pont»; als Architekt zeichnet Alphonse Laverrière (1872-1954): Lausanne's Gegenstück zum «Rockefeller Center» ist überragt von einem Turm, der damals eine heftige Diskussion zwischen Befürworter und Gegner der Moderne auslöste. Die Form und der Dekor erinnern zugleich an das Kino Universum in Berlin (E. Mendelsohn) und an den «Gaumont Palace» in Paris (H. Belloc). Heute, 1990, ist der sehr schöne Saal des Kinos Bel-Air Métropole (1600 Sitzplätze) von einer tiefgreifenden Veränderung bedroht: die Unterteilung des grossen Raumes in mehrere kleine Kinosäle.

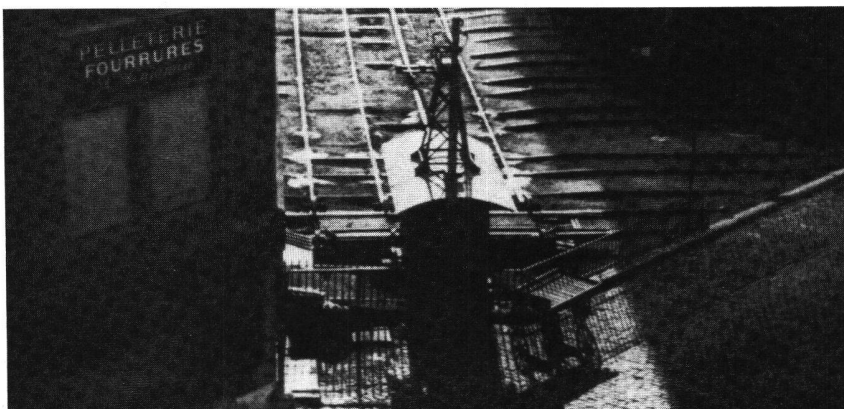
MÉZIÈRES (VD)

Théâtre du Jorat

En 1903, alors que le canton de Vaud célèbre le centenaire de la promulgation par Bonaparte de l'Acte de médiation ainsi que celui de la réunion inaugurale du Grand Conseil vaudois, on décide à Mézières de fêter cette circonstance par la création d'une œuvre dramatique. L'auteur pressenti pour le spectacle, l'écrivain René Morax de Morges, accepte le défi et entreprend la rédaction de sa deuxième pièce «La Dîme», qui sera jouée dans le hangar des Tramways du Jorat. La musique de scène est d'Alexandre Dénéreaz, les décors et costumes de Jean Morax (frère de René) et d'Aloys Hugonnet. Les acteurs et figurants sont des amateurs de la région.

Le spectacle remporte un réel succès qui encourage l'auteur à créer un théâtre fixe où musique et chœurs devraient jouer un rôle de premier plan. Des esquisses sont établies dans ce but par les frères Morax, ainsi que par Jusseume, décorateur du théâtre parisien et Gustace Doret. L'architecture du bâtiment reflète l'inspiration de projets scéniques initiés en Allemagne. Le dessin des plans définitifs et la construction sont confiés aux architectes gene-

IL ÉTAIT UNE FOIS L'INDUSTRIE



Le chariot transbordeur fut d'abord actionné par un attelage de chevaux, remplacé en 1890 par un câble rattaché à un moteur hydraulique; en 1907, le chariot est dédoublé et électrifié. Au fur et à mesure du développement du quartier, la voie médiane est prolongée et de nouvelles voies transversales installées. Définissant le mode d'occupation du sol, il concourt à faire de ce quartier ce que certains nomment le «Chicago lausannois».

vois Maillart et Chal (dont nous ne savons presque rien). C'est donc en 1907 que le Théâtre du Jorat est édifié pour un coût de 60 000 francs de l'époque. Il semble que les fondations de la construction doivent être consolidées en 1924 sous la direction de l'architecte Georges Mercier (1886-1940), fils de Jean-Jacques Mercier et président du comité du Théâtre du Jorat de 1924 à 1931. C'est probablement à la même occasion que sont introduites les nouvelles fermes en bois lamellé-collé. Des travaux de réfection ont été réalisés vers 1985, notamment dans la toiture et le plancher de scène. L'inspiration vernaculaire et rurale du bâtiment se combine avec le caractère des premières œuvres expressionnistes de E. Mendelsohn et H. Häring.

Le 9 mai 1908, le Théâtre du Jorat s'ouvre au public avec un nouveau drame de René Morax «Henriette», joué en alternance dans ce qui allait devenir La Grange Sublime avec une reprise de «La Dîme». C'est ainsi que naquit le Théâtre du Jorat. De 1908 à 1947, quinze pièces sont créées sur la scène de Mézières avec en particulier deux œuvres célèbres de René Morax, mais les spectacles ne se succèdent plus selon un programme suivi. Tout récemment et grâce à quelques opéras et concerts organisés dans la concertation avec le Théâtre municipal de Lausanne, le Théâtre du Jorat a repris vie et permet d'espérer un avenir culturel actif et stimulant.

MÉZIÈRES (VD)

«Théâtre du Jorat»

Im Jahre 1903, während der Kanton Waadt das Jahrhundert der Bekanntmachung des Vermittlungsaktes sowie dessen der Einweihungsverammlung des waadtländischen Grossen Rates durch Bonaparte feiert, beschliesst man in Mézières, diese Gelegenheit durch die Gründung eines dramatischen Werkes zu feiern. Der für diese Veranstaltung sondierte Verfasser, der Schriftsteller René Morax von Morges, akzeptiert die Herausforderung und unternimmt die Abfassung seines zweiten Stückes «La Dîme», das im «Tramschuppen» des Jo-

rat gespielt wird. Die Szenen-Musik ist von Alexandre Dénéreaz, Dekoration und Kostüme von Jean Morax (Bruder von René) und Aloys Hugonnet. Die Schauspieler und Figuranten sind Amateure der Region.

Das Stück hatte grossen Erfolg und ermutigt den Verfasser, ein richtiges Theater zu bauen, wo Musik und Chor die Hauptrolle spielen sollen. Entwürfe werden in diesem Sinne von den Gebrüdern Morax erarbeitet sowie durch Jusseaume, Dekorateur im Pariser Theater, und Gustave Doret. Die Architektur des Gebäudes wirft den Einfluss in Deutschland eingeweihter Bühnenprojekte auf.

Definitive Plan- und Bauausführung sind den Genfer Architekten Maillart und Chal (über die wir fast nichts wissen) anvertraut. «Das Théâtre du Jorat» wurde im Jahre 1907 für den dazumaligen Betrag von Fr. 60 000.- erbaut. Es scheint, dass die Fundamente der Konstruktion 1924 nachbefestigt werden müssen unter der Leitung des Architekten Jean-Jacques Mercier (1886-1940), Sohn von Georges Mercier und Präsident des «comité du Théâtre du Jorat» von 1924 bis 1931. Man vermutet, dass bei dieser Gelegenheit neue HETZBINDER eingebaut wurden. Um 1985 wurden weitere Ausbesserungen unternommen, vor allem in der Überdachung und am Bühnenboden. Die angestammte und ländliche Art des Gebäudes scheint, mit 20 Jahren Vorsprung, die ersten expressionistischen Werke von E. Mendelsohn und H. Häring anzuzeigen.

Am 9. Mai 1908 öffnet sich das Theater, das später «La Grange sublime» genannt wird, dem Publikum mit einem neuen Drama von René Morax «Henriette», abwechslungsweise gespielt mit einer Wiederaufnahme von «La Dîme». So ist der Begriff «Théâtre du Jorat» entstanden. Von 1908 bis 1947 sind 15 Stücke auf der Bühne Mézières aufgeführt, vor allem zwei berühmte Werke von René Morax, aber die Aufführung folgen nicht mehr gemäss Programm aufeinander. Kürzlich, und dank einiger in Konzentration mit dem Stadttheater Lausanne zusammen organisierten Operas und Konzerte, lebt das «Théâtre du Jorat» wieder auf und man kann eine kulturell aktive und stimulierende Zukunft erhoffen.

G. Barbey

IL ÉTAIT UNE FOIS L'INDUSTRIE

Le plateau de cet ascenseur, actionné par la pression des Eaux de Bret, possédait deux voies à écartements différents et pouvait ainsi transporter aussi bien les wagons du réseau international que ceux du Lausanne-Echallens-Bercher et des Tramways du Jorat, réseaux à voie étroite. Dans les premiers projets, la cage d'ascenseur était fermée par un toit mobile qui n'a pas été réalisé. Cette installation n'existe plus.

