

<b>Zeitschrift:</b>	Monuments vaudois. Hors-série
<b>Herausgeber:</b>	Association Edimento - pour le patrimoine
<b>Band:</b>	3 (2023)
<b>Artikel:</b>	De ventre aux marchandises à bouillon de culture : les milles vies de l'irréductible gare aux marchandises de Sébeillon
<b>Autor:</b>	Tramparulo, Antonio / Meier, Nicolas
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-1053509">https://doi.org/10.5169/seals-1053509</a>

### 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:** 13.02.2026

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

---

# De ventre aux marchandises à bouillon de culture

## Les mille vies de l'irréductible gare aux marchandises de Sébeillon

---

Antonino Tramparulo et Nicolas Meier

La gare de Sébeillon aurait pu devenir une station de métro, un centre de tri de la poste ou même un musée. Elle est passée à côté de ces programmes et échoue pour l'heure à trouver la grande réaffectation qui pourrait assurer sa survie pour les décennies à venir – mais peut-être n'est-ce pas là son ADN. Des projets hétéroclites, artistiques, culturels, ou simplement au service de la population alentour, aussi légers par la forme que substantiels par le contenu, dessinent les contours d'un usage sans doute garant d'un avenir meilleur. Les architectes Antonino Tramparulo (Tempesta Tramparulo Sàrl) et Nicolas Meier (UNIL) croisent leur appropriation du lieu pour en révéler le potentiel.

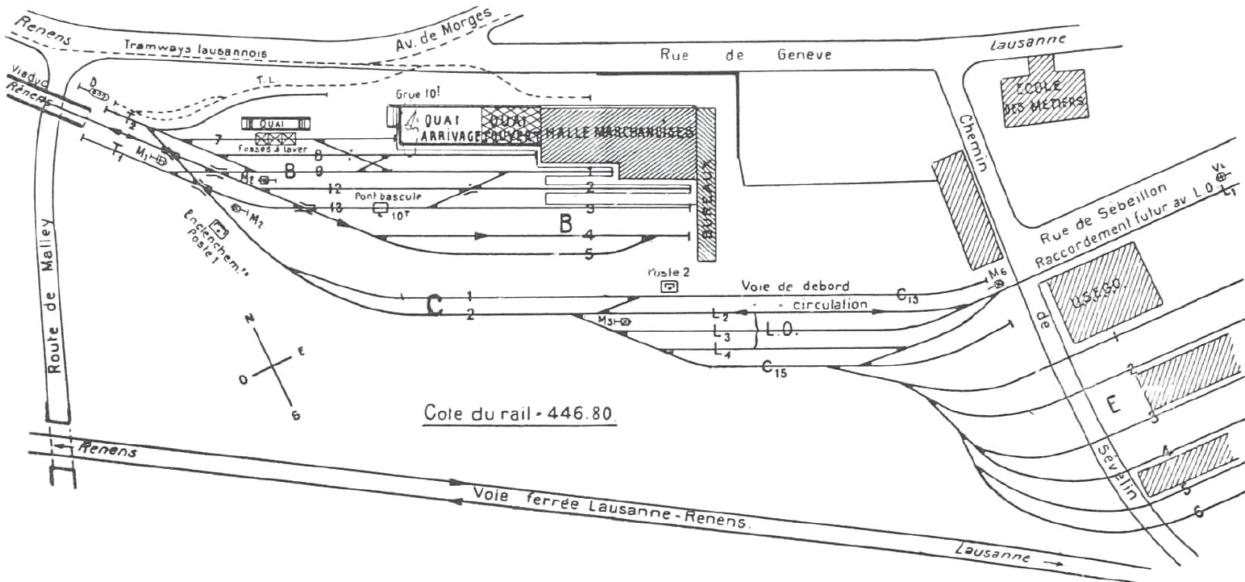
### ACTE 1 : GENÈSE

L'histoire de la gare aux marchandises de Sébeillon commence dès le début du XX<sup>e</sup> siècle, lorsque les locaux situés à la Rasude, près de la gare de Lausanne, montrent de premiers signes d'exiguïté<sup>1</sup>. En 1910, les CFF acquièrent les terrains au-delà de l'actuelle avenue de Sévelin et entament la construction de la voie ferrée qui doit les relier, via le célèbre viaduc du Galicien (1922), à la gare de Renens. La Commune de Lausanne se montre proactive, puisqu'elle aide financièrement la construction de la voie et lance seule le chantier de terrassement qui aboutit au plateau de Sébeillon, stabilisé à la très exacte altitude de 450 mètres. C'est elle aussi qui initie les démarches pour la construction, sur ce plateau, d'une première gare auxiliaire aux

marchandises – les CFF, grands princes, renonçant à percevoir un loyer sur les terrains qui restent leur propriété<sup>2</sup>. La Commune n'exécute toutefois pas elle-même les travaux et préfère remettre l'ouvrage à la Société industrielle de Sébeillon-Lausanne (SISL), qui reçoit un droit d'exploitation en échange de son investissement<sup>3</sup>. La convention entre la Ville et la société est renouvelée pour dix ans en 1932, cette dernière étendant à cette occasion son droit d'exploitation exclusif aux voies ferroviaires de desserte des plateaux du Flon et de Sévelin, établis ou à établir. Le terme venu, la convention est dénoncée. La Commune rachète à la SISL la gare auxiliaire – mais pas les voies de desserte – et la remet en location aux CFF<sup>4</sup>.

Ainsi donc, on se trouve en présence, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1942, d'une situation certainement originale, tout d'abord celle d'une gare auxiliaire qui appartient à la Commune de Lausanne, dont les terrassements sont l'œuvre de cette commune mais qui, établie sur des terrains propriété des CFF, est exploitée par eux pour le compte de la Commune; puis celle d'embranchements industriels établis par la SISL sur la première plateforme de la vallée du Flon au niveau de la gare de Sébeillon, et lui appartenant en vertu d'une convention expirant le 31 décembre 1952, alors que la mise en place des wagons sur les embranchements et leur retrait, autrement dit le service d'exploitation de ces embranchements industriels, sont assurés par les CFF<sup>5</sup>.

Ce capharnaüm ne peut durer et, en 1949, les CFF récupèrent l'ensemble<sup>6</sup>. Dans la foulée, ils font établir un avant-projet pour une nouvelle gare aux marchandises qui aboutit à la halle et aux annexes qui existent encore



1 Plan de la future gare aux marchandises P. V. de Lausanne Sébeillon (BTSR 73, 1947, p. 200).

aujourd'hui (**fig. 1**). Elle est conçue par le bureau d'ingénieurs d'Alexandre Sarrasin et réalisée par le consortium d'entreprises lausannoises de construction Foretay SA, Girsberger SA et J. Müller & Fils<sup>7</sup>. Son architecture est le fait de Charles Zbinden, également de Lausanne<sup>8</sup>. Les travaux commencent par l'élargissement de la plateforme sur laquelle le nouveau bâtiment doit être édifié, lequel est réalisé grâce à la terre excavée dans les chantiers lausannois<sup>9</sup>. Achevée, la nouvelle gare profite de tapis roulants, de tubes pneumatiques et de tracteurs-élévateurs « qui rendront en vitesse les marchandises à destination »<sup>10</sup>. Couverte par de remarquables voûtes précontraintes selon le système Freyssinet (**fig. 2**), à deux nervures cintrées retenues par des cordons de serrage et dont le tympan est habilement vitré<sup>11</sup>, Sébeillon est immédiatement présentée comme la « gare aux marchandises la plus moderne de Suisse »<sup>12</sup>. Elle est inaugurée en grande pompe le 18 mai 1953 et par elle, le trafic de marchandises à la gare centrale cesse définitivement<sup>13</sup>. À Sébeillon, les plus ambitieux attendent 800 wagons par jour (**fig. 3**).

Architecturalement, la gare de Sébeillon appartient sans conteste au type des halles en béton armé et précontraint, dont Georges Steinmann donne le programme usuel dans un article de la *Schweizerische Bauzeitung* en 1955 : « un espace fermé qui est utilisé aux fins suivantes : fabrication de toutes sortes de produits, stationnement et révision de véhicules et d'avions, stockage de matériaux, vente et exposition, assemblage (en ce sens, églises, théâtres et des installations sportives) »<sup>14</sup>. Peu contraignantes, les vastes *Hallenbauten* sont par essence à usages multiples, maintenant et à l'avenir. Quelques années après, le professeur de

béton armé et de constructions métalliques à la section du génie rural de l'EPUL (aujourd'hui EPFL), Jean-Claude Piguet, explique pourquoi : « les conditions déterminant la construction de halles industrielles ou d'emmagasinage, soit la destination finale, les moyens financiers et l'emplacement, sont rarement réalisées de façon idéale, surtout lorsqu'il s'agit de transformation, d'agrandissement ou de reconversion industrielle. Cela signifie que la construction projetée pourra servir ultérieurement à d'autres besoins éventuels [...] »<sup>15</sup>. La gare de Sébeillon est faite pour accueillir et résister à *tous* les usages.

## ACTE 2 : AGONIE

Les deux premières décennies de son existence se passent dans une routine rythmée par l'arrivée des animaux du cirque Knie au mois de septembre, à laquelle les écoliers et les écolières assistent religieusement, et par les dramatiques accidents de travail – pied sectionné, jambe coincée, écrasement de la cage thoracique ou fuite de gaz<sup>16</sup>. En 1973, au détour d'un article de la *Tribune de Lausanne* évoquant les travaux de la Société de développement de l'Ouest [lausannois], arrive ce que d'aucuns appelleraient un mauvais présage : « l'Ouest manque cruellement de parcs de dissuasion. Mais où les aménager ? La disparition un jour de la gare de Sébeillon permettrait d'y remédier. Certains, par contre, souhaiteraient que l'on y construise des appartements »<sup>17</sup>. La gare n'a rien demandé, l'activité y bat encore son plein, des services de la poste y sont même transférés,



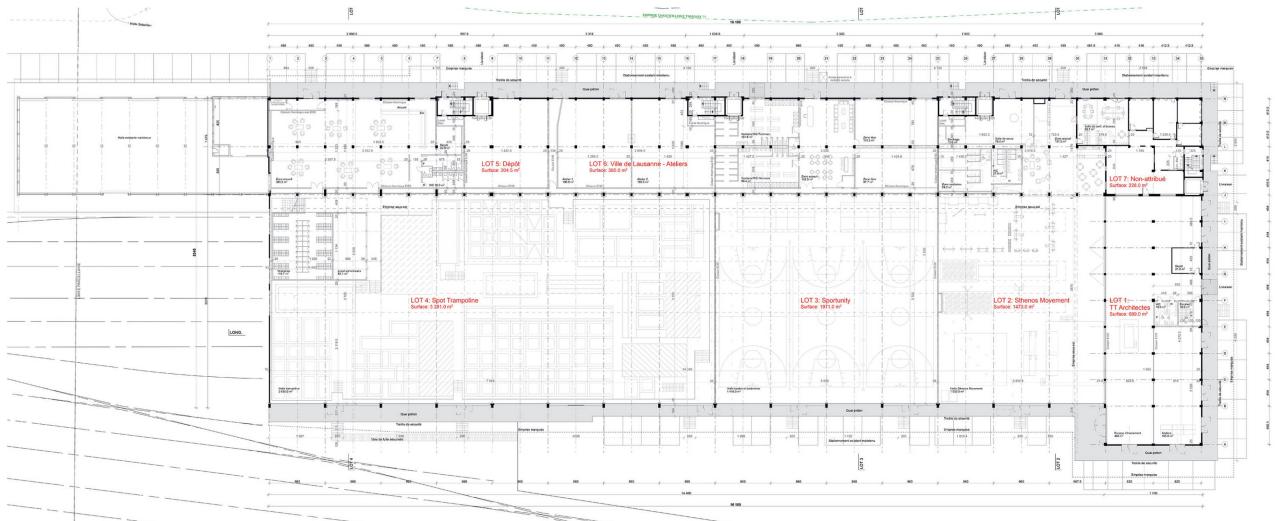
**2-3** Gare aux marchandises de Sébeillon : vue intérieure, 2018 (photo Christiane Nill, MHL) ; vue aérienne, 1953–1955 (photo A. Würgler, MHL).

et pourtant elle est déjà condamnée. La première véritable estocade arrive cinq ans plus tard, lorsqu'en octobre 1979, la Compagnie de chemin de fer Lausanne-Ouchy annonce la fermeture de la gare aux marchandises du Flon<sup>18</sup>. Si les danseurs et les danseuses de Lausanne trouvent rapidement un nouvel usage à l'un de ses bâtiments<sup>19</sup>, Sébeillon perd là son plus grand débouché. Quelques ennemis du gaspillage s'activent alors pour trouver sans délai un nouvel usage à l'infrastructure ferroviaire en place. Ils inventent le MESO, pour *Métro-express sud-ouest*, qui doit relier feu la gare du Flon à celle de Renens en passant par Sébeillon et le pont du Galicien<sup>20</sup>, soit à peu près l'itinéraire du tramway actuellement en construction – et dire que la capitale vaudoise a pu sourire de son homologue genevoise qui a déchaussé ses rails de tram pour les reconstruire dans la foulée.

L'estocade finale vient au cours de la décennie 1990, en pleine vague de privatisations, alors que les CFF font entrer dans l'entreprise Cargo Domicile des capitaux privés<sup>21</sup>. En 1995, Cargo Domicile devient CDS Cargo Domicile SA et l'année suivante, l'ensemble est repris par le conglomérat Transvision, détenu par trois gros transporteurs privés de Suisse, dont Camions Transport SA<sup>22</sup>. La politique résolue des CFF en la matière émeut au point de générer une interpellation au Conseil national, laquelle se demande pertinemment comment peut être ainsi prise une décision qui ne tient «aucun compte de la nouvelle politique des

transports publics que la Suisse entend développer à l'avenir, en transférant une partie des charges de la route au rail afin de mieux respecter l'environnement»<sup>23</sup>. Restée dans l'ombre pendant les grandes années d'activité de la gare, la Ville de Lausanne se réveille alors et «se démène» pour que le nouveau centre de tri de la poste s'installe à la gare de Sébeillon<sup>24</sup>. Heureusement sans doute pour la halle de Sarrasin, le projet aboutit finalement dans les bâtiments de l'ancienne régie des alcools à Daillens. En 1996, l'administration des douanes ferme son bureau de Sébeillon, remettant l'activité à une entreprise privée<sup>25</sup> – décidément! – et, le 29 octobre 1996, le coup de grâce est donné. Les 13 200 m<sup>2</sup> de la gare de Sébeillon sont mis en location au prix de 60 fr. le mètre carré<sup>26</sup>. L'annonce précise laconiquement qu'une possibilité de vente existe. Dans la foulée, l'entreprise Camion Transport loue et exploite la gare comme le faisaient les CFF avant elle. Là où une entité suffisait, deux sont à présent nécessaires.

La gare de Sébeillon revient sur le devant de la scène au tournant du millénaire, d'abord parce qu'elle devient un point de chute pour les travailleuses et travailleurs du sexe, évolution qui excite immédiatement l'imagination langagièrre de la presse locale : «drive-in de la prostitution»<sup>27</sup>, «carrousel du sexe» ou encore «sordide souk»<sup>28</sup>. Il faut dire qu'au même moment, le Conseil d'État annonce qu'il retient le site de Bellerive pour installer le nouveau Musée cantonal des Beaux-Arts, en lieu et place du bâtiment du

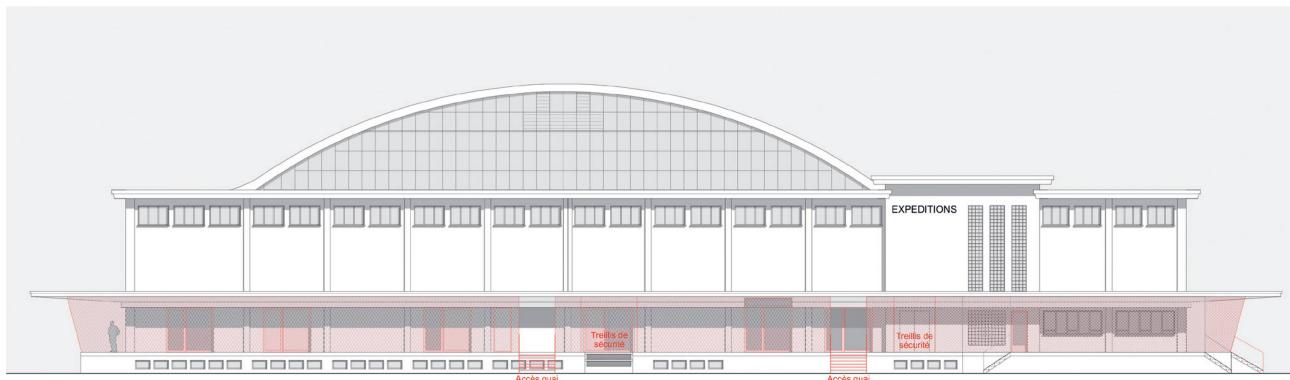


4 Lottissement de la gare aux marchandises de Sébeillon. Mise aux normes sécurité incendie, plan du rez-de-chaussée, mise à l'enquête (CCHE Architectes, avril 2019).

Crédit Foncier Vudois à Chauderon et, justement, de la gare de Sébeillon. Au vu du procès que les journalistes viennent de faire à cette dernière, on comprend que le gouvernement ait trouvé le bord du lac «plus approprié, du point de vue touristique, financier et technique»<sup>29</sup>. Quelques semaines plus tard, Alain Dubois, professeur honoraire d'histoire de l'Université de Lausanne, collectionneur et porte-parole officieux des donateurs du futur musée, révèle peut-être malgré lui les dessous de l'affaire : «La gare de Sébeillon, mais là ce sont les mécènes qui ne voulaient pas de cet environnement ingrat»<sup>30</sup> – la privatisation, celle du transport de marchandises puis celle de la culture, s'acharne sur cette pauvre gare. En se détournant, les Beaux-Arts laissent toutefois la place aux arts paysagers et aux arts de la scène, qui ne se privent alors pas pour trouver à ce site mille usages délicieux. En 2004, Lausanne-Jardins égrène ses propositions le long de la vallée du Flon et, à la gare de Sébeillon, joue des «herbes folles [qui] dansent entre les traverses orphelines»<sup>31</sup>. Le 21 juin, la grande halle accueille même la fête d'inauguration qui culmine avec une chorégraphie signée Philippe Saire, qui mêle humains et chariots élévateurs dans un balai mémorable<sup>32</sup>. Le danseur semble se plaire sous les hautes voûtes, puisqu'à l'occasion des Printemps de Sévelin 2006, il y inaugure un studio sobrement appelé «La Gare»<sup>33</sup>.

Hélas pour celle-ci, des esprits moins poétiques rongent leur frein et aiguisent leur appétit en attendant que la prophétie de 1973 se réalise : «certains, par contre, souhaiteraient que l'on y construise des appartements». En 2004, l'architecte Inès Lamunière, faisant le point sur les «friches à réinvestir et à requalifier, comme la pénétrante ferroviaire de Sébeillon», propose alors l'anglicisme de bon ton qui

pourrait la mettre à la mode : «*pacemakers*». Pour asseoir sa démonstration, elle cite en exemple l'incontournable quartier du Flon, où des «*pacemakers* programmatiques à caractère très urbain» auraient permis de réconcilier la ville avec «un quartier délaissé et mal aimé»<sup>34</sup> – il n'est pas sûr que les populations interlopes qui profitait du lieu jusqu'à la fin du XX<sup>e</sup> siècle ne partagent cet avis. La prévision de l'architecte n'enchantera peut-être d'ailleurs pas plus celles et ceux qui n'ont pas besoin d'un stimulateur cardiaque pour donner vie au quartier de Sébeillon. En 2009, la gare revient subrepticement sur la scène du musée des Beaux-Arts, après que le projet pour le site de Bellerive a bu la tasse. Le Canton veut s'y installer, la Ville préfère la halle près de la gare<sup>35</sup>, la Ville l'emporte et, vu le destin funeste de sa cousine, la halle de Sébeillon pousse sans doute un grand soupir de soulagement. En 2010, la société Camion Transport SA scelle son sort en annonçant son incessant déménagement dans la nouvelle zone industrielle d'Aclens, où elle a mis en route le projet de construction d'une nouvelle halle. Toujours à l'affût, la Commune de Lausanne lance alors une réflexion sur l'avenir des secteurs de Sévelin et Sébeillon. Dans la foulée, les CFF vendent à Realstone 35 000 m<sup>2</sup> de terrains constructibles à un jet de pierre de la gare aux marchandises<sup>36</sup> – le *pacemaker* se rapproche. Le 10 avril 2011, le *Matin Dimanche* annonce une «gare ferroviaire désaffectée».



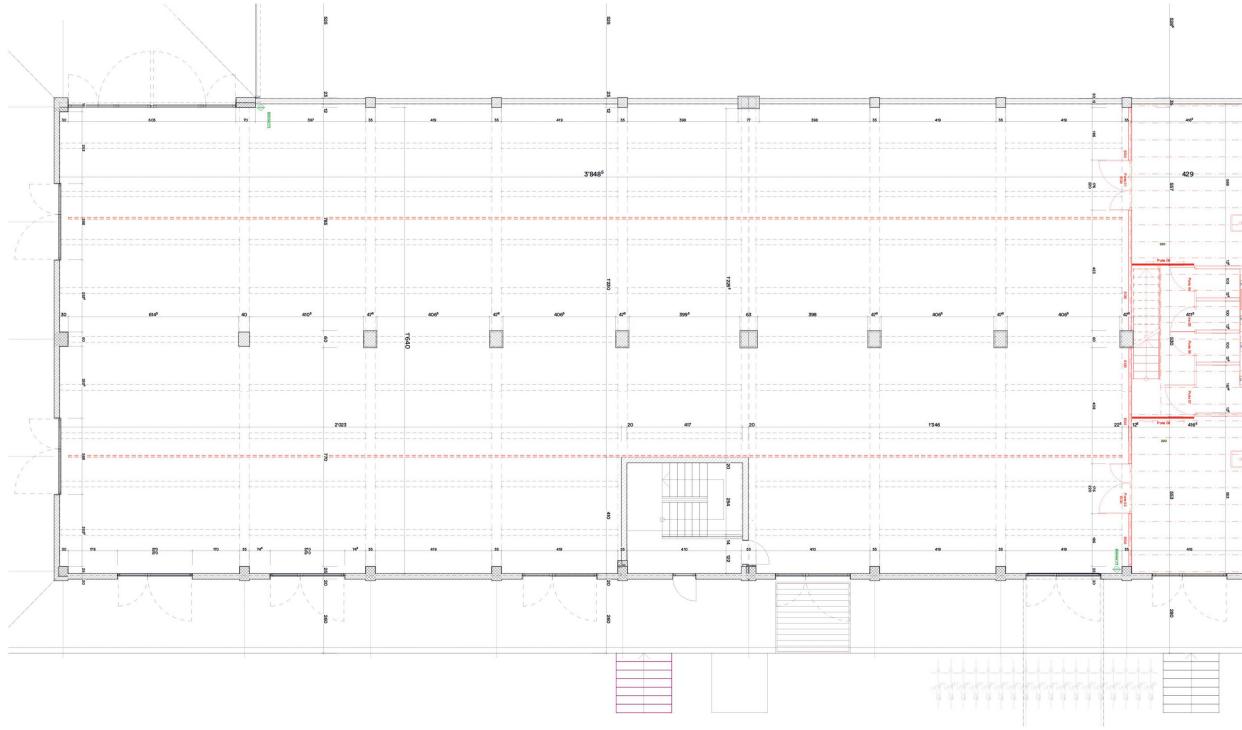
5 Gare aux marchandises de Sébeillon, façade orientale. Mise aux normes sécurité incendie, mise à l'enquête (CCHE Architectes, avril 2019).

### ACTE 3 : SURVIE

Lorsqu'il énonce les raisons pour lesquelles l'entreprise Camion Transport SA souhaite construire une nouvelle halle à Aclens, le porte-parole de l'entreprise dit: «la halle construite en 1950 et désormais classée ne répond plus aux normes, à cause des problèmes intérieurs de circulation, des poussières et des températures très variables selon la saison»<sup>37</sup>. Un demi-siècle plus tôt, elle était présentée comme la plus moderne de Suisse alors qu'elle collectionnait de graves accidents du travail. L'envie de modernité distord la réalité hier comme aujourd'hui: le drame des ouvriers qui parfois payent de leur vie le déchargement de marchandises est relégué aux faits divers, alors qu'aujourd'hui, une symphonie de défauts superficiels, plus ou moins hurluberlus, sont portés aux nues pour justifier la construction d'une halle flambant neuve – qui avec ses consœurs a nécessité la construction d'une route tout aussi neuve (RC 177) et la disparition, depuis 2000, de 93 000 m<sup>2</sup> de forêt et 300 000 m<sup>2</sup> de champs entre Aclens et Vufflens-la-Ville. En réalité, la gare n'a jamais été classée monument historique; elle a en effet été recensée en note 3 (intérêt local, qui n'est *pas* une mesure de protection), mais en 1995 déjà, soit quinze ans avant la citation ci-dessus. En toute évidence, le terme «classé» est ici employé pour éveiller l'émotion, voire l'empathie, en mettant en branle l'imaginaire bien ancré qui associe le travail du recensement architectural avec les maux du développement économique – la fameuse «mise sous cloche» qui interdit tout. La palme de la poésie cynique revient toutefois aux normes, sur l'autel desquelles des cargaisons entières de bâtiments sont démolies, alors même que les normes en question ne

sont pratiquement jamais citées ou énumérées en détail. Heureusement, la gare de Sébeillon n'a rien perdu de son attrait. À rebours de la magnificence des Beaux-Arts ou de la technophilie des *pacemakers*, quelques acteurs se sont proposé de ne surtout pas la laisser sans usage (**fig. 4-5**). Parmi eux, il faut compter deux architectes qui, fatigués de transformer les bâtiments selon des programmes architecturaux préconçus par les maîtres d'ouvrage, se sont inventé ici l'opportunité de *créer* un usage à partir de la gare. Comme un pied de nez à celles et ceux qui condamnent un usage à partir de ce qu'un bâtiment n'est pas, les architectes Tempesta et Tramparulo en créent un à partir de ce qu'il est.

Maurizio Tempesta est architecte EPFL-SIA-REG A. Il commence sa formation par un CFC de dessinateur en bâtiment avant de poursuivre à l'Académie d'Architecture de Mendrisio et d'obtenir son diplôme à l'EPFL. Antonino Tramparulo est architecte ETS. Il commence également avec un CFC de dessinateur en bâtiment et obtient ensuite son diplôme à l'École d'enseignement technique de Genève. Ensemble, ils forment depuis 2014 le duo Tempesta Tramparulo architectes Sàrl, basé à la rue de Sébeillon 1 à Lausanne. En 2020, ils fondent Amaretto, une plateforme de conception et de production culturelle, qui exploite l'espace du même nom dans l'ancienne douane de la gare de Sébeillon (**fig. 6-7**). Leur intervention minimale en magnifie les volumes généreux et conserve un aspect brut, caractères qui doivent permettre de nombreuses modulations, qu'elles soient scéniques, théâtrales, conférencières, ou de tout autre usage événementiel. Le processus par lequel ils sont passés est livré ici sans interprétation:

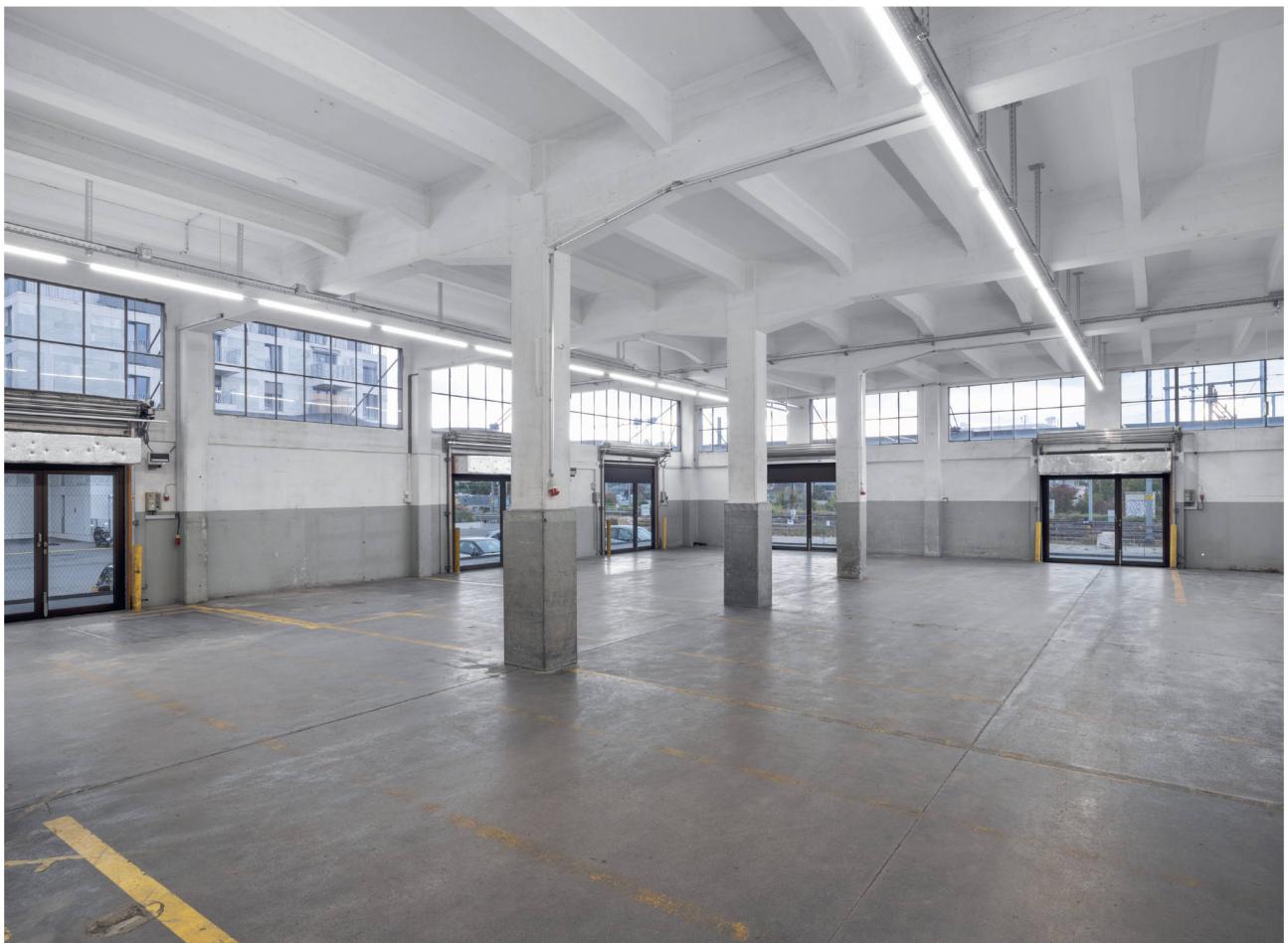


7 Espace Amaretto, plan (Tempesta Tramparulo Architectes, 2020).

En règle générale, un projet d'architecture est l'œuvre d'un quatuor au sein duquel chacun joue son rôle : maître d'ouvrage-propriétaire, architecte, autorités, utilisateur. Pour le projet de l'espace Amaretto, nous avons assumé tous les rôles, ou presque – schizophrénie ? Nous avons commencé par une «étude de faisabilité patrimoniale», dans laquelle nous avons posé la question de l'usage idéal avant les considérations architecturales et techniques. Nous sommes partis des caractéristiques du lieu avec comme objectif la tentative d'une conservation maximale et un déploiement minimal d'énergie pour sa réhabilitation. La halle jouit d'une grande portance, est froide, non chauffée, non isolée et résonne. Les affectations possibles ont été identifiées par élimination en jouant avec ces caractéristiques physiques, constructives et spatiales. Ainsi, le caractère non chauffé du lieu restreint le champ à : atelier, dépôts, artisanats, sports, événementiels... En analysant le site et son devenir – plan d'affection, lieu de départ d'un futur quartier –, nous retenons l'affectation événementielle. Un lieu de rassemblement est vecteur de sédimentation. Nous interrogeant ensuite sur les modalités d'utilisation de l'espace – nous sommes aussi utilisateurs –, nous créons l'association Amaretto, meilleur type d'entité capable de gérer les événements qui puissent répondre au climat de l'Espace. L'espace Amaretto a été imaginé et conçu comme un lieu de rencontre et de création au service de la culture lausannoise et cantonale.

Ce projet nous a permis de découvrir un processus que nous ne prémeditions pas : l'usage comme élément premier d'une transformation responsable. En nous lançant dans l'aventure, nous n'avions pas ce niveau de conscience et n'avons pas prévu cette issue. Au départ, nous étions surtout concentrés sur la problématique d'une intervention intelligente face à objet patrimonial. La conclusion à laquelle nous arrivons est nourrie par notre pratique d'architectes de bientôt vingt ans sur ces problématiques patrimoniales, où nous avons souvent mis en place toute sorte de stratégies pour convaincre tantôt un acteur, tantôt un autre. Avec l'espace Amaretto, les rôles étant confondus ou partagés en amont du projet, notre premier acte était de rechercher un nouveau processus de projet et/ou de décision. La défense du patrimoine a alors glissé vers celle de l'usage, la seconde pouvant plus que l'on ne pense assurer la première.

À présent, nous voudrions adresser un souhait aux responsables des services de la protection du patrimoine des cantons et aux autorités en général. S'il semble impossible de pouvoir légiférer sur ce processus, ne serait-il néanmoins pas possible de l'exiger au même titre que les autres études qui se font lorsqu'on lance un projet sur un objet patrimonial : une étude faite très en amont, avant qu'un quelconque projet soit envisagé par un propriétaire, à l'image des fiches patrimoniales. Notre expérience nous permet de voir là un début de réponse pour les propriétaires et architectes s'attelant à un quelconque projet patrimonial. En un mot, aidez-nous à vous aider...



7 Espace Amaretto (photos Julien Gremaud, 2020).

## NOTES

<sup>1</sup> F. CHENEAUX, « Gare de Lausanne-Sébeillon », in *BTSR* 73, 1947, 14-15, pp. 196-200.

<sup>2</sup> CHENEAUX 1947, (cf. note 1), convention du 5 août 1926.

<sup>3</sup> *Ibid.*, conventions du 17 août 1926 et du 8 mars 1927. La SISL est composée de Charles Zbinden, architecte, Müller et Dionisotti, ingénieurs et entrepreneurs, P. Perret, fondateur, et F. Grobety, marchand de combustibles.

<sup>4</sup> *Ibid.*, convention du 25 novembre 1942.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p 199.

<sup>6</sup> *Ibid.* Il existe une incertitude quant à l'année de cette cession. Il se pourrait qu'elle n'ait eu lieu qu'en 1952.

<sup>7</sup> Georges A. STEINMANN, « Hallenbauten aus Stahlbeton und Spannbeton », in *Schweizerische Bauzeitung* 73, 1955, 42, pp. 622-626.

<sup>8</sup> Bruno CORTHÉSY, *Lausanne Sébeillon, Gare de marchandises*, ECA 8565, rapport de visite, 2004.

<sup>9</sup> *Pour tous*, 27 mai 1952, p. 27.

<sup>10</sup> *Ibid.*

<sup>11</sup> STEINMANN 1955, (cf. note 7).

<sup>12</sup> *Pour tous* (cf. note 9).

<sup>13</sup> *FAL*, 22 mai 1953, p. 14.

<sup>14</sup> STEINMANN 1955, (cf. note 7). En allemand: *Hallenbauten aus Stahlbeton und Spannbeton*.

<sup>15</sup> Jean-Claude PIQUET, « Halles industrielles démontables », in *BTSR* 86, 1960, 5, pp. 92-96.

<sup>16</sup> Respectivement *FAL*, 14 juillet 1965, 30 août 1962, 4 octobre 1955 et 2 décembre 1969.

<sup>17</sup> *TDL*, 13 février 1973, p. 7.

<sup>18</sup> *NRL*, 26 octobre 1979, p. 16.

<sup>19</sup> Le MAD, ou Moulin à Danse, occupe l'immeuble sis rue de Genève 23, en plein centre du quartier du Flon. Il ouvre ses portes en 1985.

<sup>20</sup> *24 Heures*, 29 juin 1978, p. 17.

<sup>21</sup> <https://blog.sbbcargo.com/fr/41751/distribution-de-colis-de-porte-a-porte/>, consulté le 16 mars 2023.

<sup>22</sup> *Ibid.*

<sup>23</sup> <https://www.parlement.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista>, Interpellation 95.3245 par Pierre Aguet (PSS) intitulées « Dérapages possibles des privatisations ».

<sup>24</sup> *24 Heures*, 29 septembre 1995, p. 21.

<sup>25</sup> *24 Heures*, 19 mars 1996, p. 37.

<sup>26</sup> *24 Heures*, 29 octobre 1996, p. 55.

<sup>27</sup> *L'Illustré*, 11 octobre 2000, pp. 20-23.

<sup>28</sup> *24 Heures*, 10 janvier 2001, pp. 1 et 23.

<sup>29</sup> *Le Matin*, 11 janvier 2001, p. 18.

<sup>30</sup> *24 Heures*, 24 mai 2001, p. 31.

<sup>31</sup> *24 Heures*, 2 décembre 2003, p. 37.

<sup>32</sup> *24 Heures*, 21 juin 2004, p. 23.

<sup>33</sup> *L'Illustré*, 8 mars 2006, p. 86.

<sup>34</sup> *24 Heures*, 5 mars 2004, p. 31.

<sup>35</sup> *24 Heures*, 24-25 janvier 2009, p. 13.

<sup>36</sup> *Le Matin Dimanche*, 10 avril 2011, p. 21.

<sup>37</sup> *24 Heures*, 27 septembre 2010, p. 13.

