

Quelques points à éclairer : autour de l'aménagement du Flon à Lausanne

Autor(en): **Hahling, Albert**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **87 (1992)**

Heft 4

PDF erstellt am: **30.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175560>

Nutzungsbedingungen

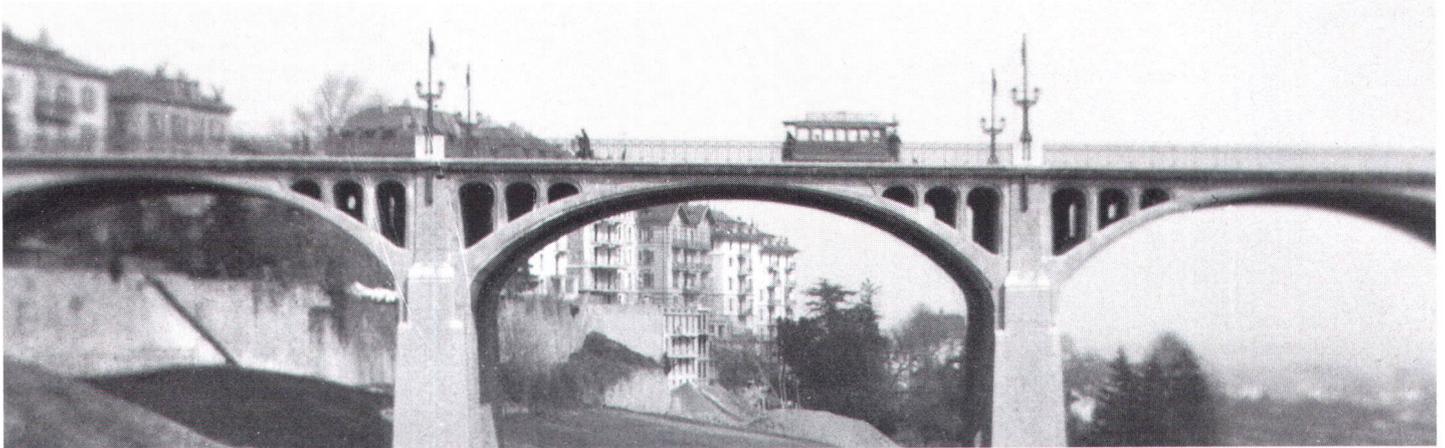
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



*Le pont Chauderon en 1905, avant la création de la plate-forme du Flon (photo Hahling).
Die Chauderon-Brücke um 1905 vor dem Einbau der Flon-Plattform.*

Autour de l'aménagement du Flon à Lausanne

Quelques points à éclairer

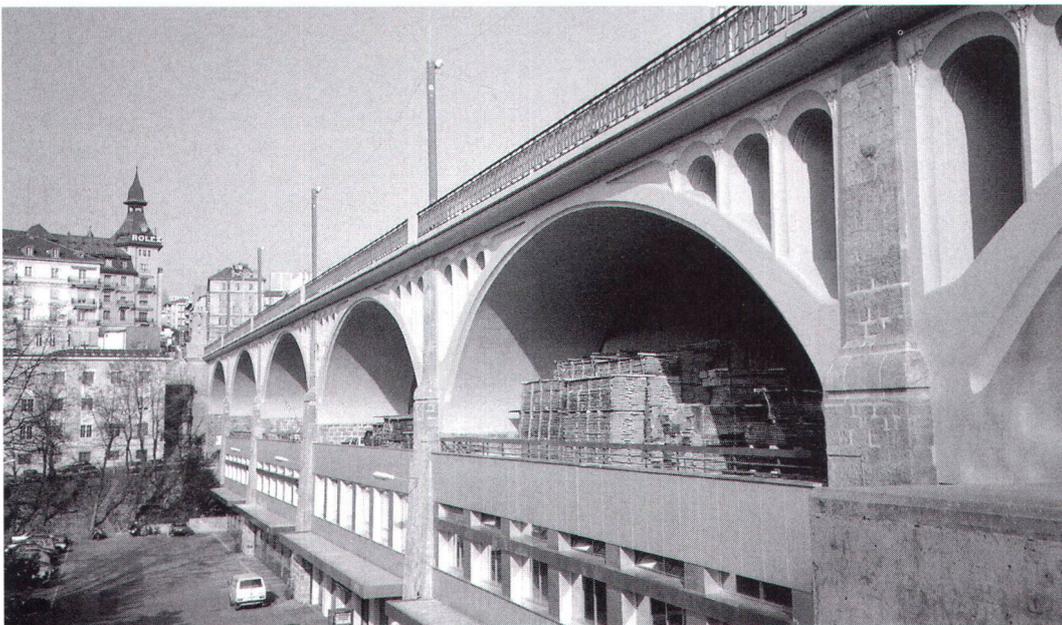
par Albert Hahling, Aigle

L'aménagement global d'un vallon encaissé, d'une surface de quelque 7 ha, constituant à la fois une entrée avancée et déjà un des centres d'une ville d'une certaine importance, ne peut qu'être d'une complexité évidente. Impossible donc d'évoquer la totalité des problèmes à résoudre dans une revue trimestrielle s'adressant à l'ensemble du pays. Deux textes parus dans les nos 4/91 et 2/92 de «Sauvegarde» ont néanmoins déjà été consacrés à ce sujet qui reste d'une brûlante actualité. Le texte qui suit doit encore éclairer quelques points particuliers qui, tout en pouvant paraître secondaires, ne sauraient rester inobservés dans la poursuite des études.

Le concours d'idées ouvert à ce sujet se voulait résolument un concours d'urbanisme et non d'architecture, même si une des conditions exigeait que la vue soit entièrement dégagée du Grand-Pont à la crête du Jura, par-dessus le vallon aménagé du Flon, comme le veut une tradition bien établie. Aussi, les nombreux projets rendus présentaient avant tout des réponses à un fonctionnalisme géométrique, commercial et social, n'accordant qu'une part modeste, sinon accessoire, à l'esthétique.

Le projet «Ponts-Villes»

Ce projet, actuellement préféré des autorités, est significatif à ce sujet. Quatre ponts relient, par-dessus des constructions habitables (appartements, bureaux, locaux publics, etc.), une zone très urbanisée à une zone de parcs publics. Cette sorte de «Ponte Vecchio» à l'inverse a pour double résultat de diviser tout le plateau d'environ 500 m sur 150 m, en cinq îlots préfigurant autant de «ghettos» fermés, et d'empêcher toute vue lointaine au fond de ce vallon qui, topographiquement, reste totalement ouvert en direction du Jura.



*Le pont Chauderon restauré, mais non dégagé (photo Hahling).
Die restaurierte, aber noch nicht umgestaltete Chauderon-Brücke.*

A l'occasion d'une exposition consacrée aux projets de concours, un important album établi par un étudiant de l'EPFL, Dépt d'architecture, traçait l'évolution historique de cette plate-forme. Le pont Chauderon, une de ses limites, n'y était évoqué qu'en quelques lignes, s'arrêtant au seul «effet de barrage» que constitue cet ouvrage d'art. Comment, après ce constat, choisir consciemment l'installation de quatre autres barrages absolument opaques? Les obstacles dressés par ces murs habités obligent la route de transit à emprunter autant de tunnels.

Le pont Chauderon

Il est vrai qu'actuellement celui-ci présente une véritable verrue dans la perspective qu'offre le fond du vallon à ses occupants résidents, travailleurs ou de transit. Mais est-ce vraiment le pont lui-même qui en est responsable? Ne sont-ce pas plutôt les divers aménagements construits entre ou directement devant ses ouvertures et ses colonnes? N'est-ce pas déplorable que les $\frac{2}{3}$ des la hauteur initiale de ces piliers soient enterrés et que ce qui en reste soit masqué par des constructions certes utilitaires, mais enlevant toute prestance à cette admirable construction du début du siècle? Il est regrettable que sur les quelque cinq dizaines de projets soumis au jury, seul un petit 10% ait manifesté la volonté de casser la brusque dénivellation qui, en aval du pont, sépare la surface supérieure du Flon de celle ouverte sur l'ouest lausannois. Tirer le plan inférieur sous les arches du pont jusqu'en amont de celui-ci, pour l'adapter ensuite et en une pente douce, au niveau supérieur, permettrait de dégager une partie importante des piliers du pont et de libérer ainsi la vue. N'oublions pas, en outre, que le pont Chauderon possède une double valeur historique: ces formes et ses décorations – donc son esthétique –, voulues par les architectes Lavarière et Monod, font qu'il

est inscrit dans l'inventaire des constructions à protéger. D'autre part, sa conception technique, pionnière pour la Suisse de l'époque, voulue elle par l'ingénieur L. de Vallière, fait du pont un intéressant témoin du développement du génie civil du pays, en même temps que de l'esprit novateur des autorités de l'époque. Ne faudrait-il pas profiter de l'aménagement de toute cette plate-forme pour donner un nouveau lustre à ce monument actuellement privé de tout caractère photogénique, chose prouvée, entre autres, par la totale inexistence de ... cartes postales le représentant?

Terminus du LEB

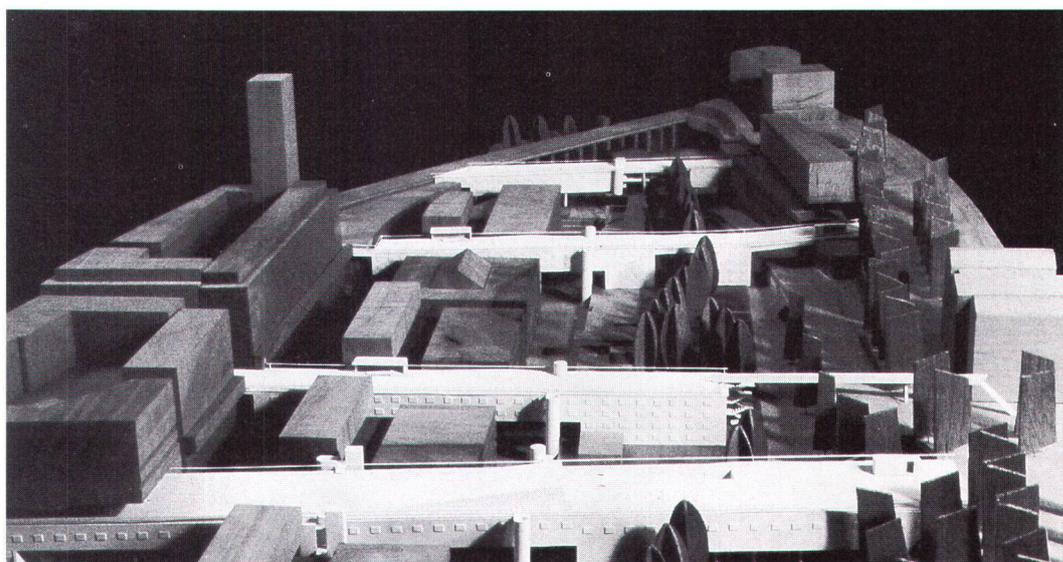
Avec l'arrivée à l'extrémité est de la plate-forme du Flon du nouveau métro, dit TSOL, le choix de cet endroit comme interface pour toute une série de lignes des transports publics sur routes et sur rails, à l'exception des CFF (sic), paraît irrémédiable. A moins que ne prenne le dessus, dans un délai pas trop éloigné, l'idée récemment présente, qui propose l'entrée en ville des CFF précisément à travers ce même vallon. En attendant, l'arrêt prévu au fond du vallon de la

ligne Lausanne–Echallens–Bercher ne paraît répondre qu'aux seules nécessités actuellement perçues par la Ville, mais négligeant ses propres intérêts, comme ceux de l'arrière-pays qui pourraient se présenter ultérieurement.

En effet, cet arrêt condamne le LEB à rester définitivement une ligne locale, essentiellement au service des pendulaires, travailleurs, écoliers, etc., habitant le Gros-de-Vaud et se rendant au centre de la ville, mais empêche toute liaison directe avec le réseau des CFF, donc avec des horizons plus lointains. Afin d'éviter une pareille limitation à cette ligne, il serait nécessaire de prévoir une liaison directe avec la gare CFF, ce à travers le tunnel existant, à élargir éventuellement pour d'autres raisons encore. L'existence de crémaillères sur ce tronçon ne saurait empêcher la création d'un tel raccordement, l'acquisition d'un ou de deux tracteurs à crémaillères faisant la navette en tractant les trains sur cette forte dénivellation ne devant guère coûter plus d'1% de l'investissement exigé par la prolongation de la ligne, de son terminus actuel jusqu'à l'extrémité est de la plate-forme du Flon. De plus, un regard sur une car-

te de chemin de fer montre à l'évidence que cette ligne pourrait toujours être prolongée, à son autre extrémité actuelle (Bercher), vers son terminus initialement prévu à Payerne. Ainsi, elle perdrait son caractère de ligne en (double-) cul-de-sac bien trop courte pour offrir un intérêt majeur dans le contexte d'une nouvelle politique globale des transports publics. Une politique qui atténuerait enfin l'énorme déficit dont souffre le développement des voies ferrées (longueur env. 5000 km), par rapport à celui des routes (longueur env. 70 000 km), unilatéralement privilégié depuis au moins quatre décennies. Appliquée au cas de Lausanne, nul doute que cette remise en valeur fondamentale du trafic sur rail contribuerait à mieux maîtriser le flux du trafic privé, une véritable politique des transports urbains ne pouvant se limiter à l'intérieur des frontières territoriales de la cité.

Remarque: sur les trois premiers points, cet article reflète aussi la position de la Société d'art public, section vaudoise de notre Ligue, qui s'est prononcée pour le projet «Down Town», de l'architecte R. Luschner.



*Le projet «Pont-Villes» de Tschumi et Merlini (photo Baertschi).
Das Projekt «Pont-Villes» von Tschumi und Merlini.*