

PATRIMOINE LAUSANNOIS



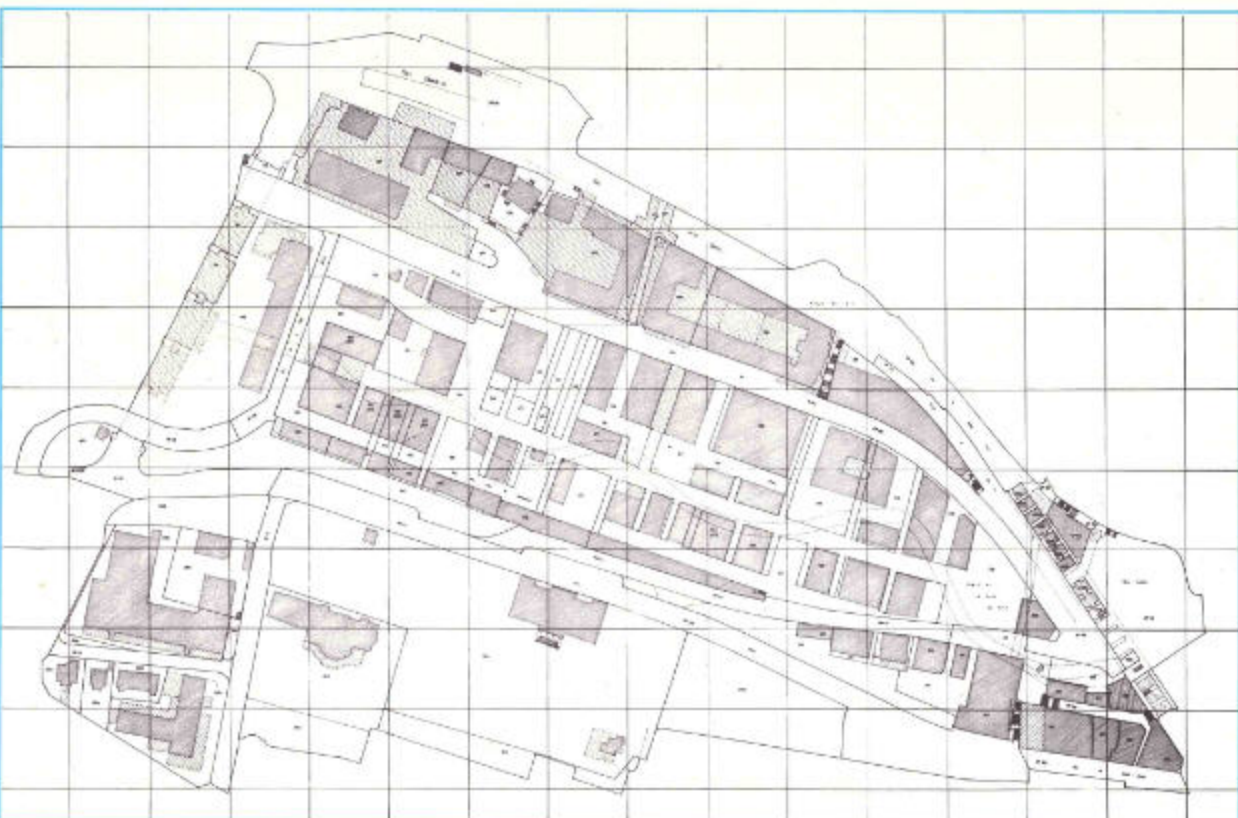
MOUVEMENT POUR LA DÉFENSE DE LAUSANNE

Dossier: la plate-forme du Flon

Après l'éviction du projet Pont-Ville par le Conseil Communal, la plate-forme du Flon est à nouveau en passe de devenir l'objet d'un bras de fer entre associations de défense du patrimoine et les promoteurs de projets peu res-

pectueux de l'histoire. Le dossier que nous lui consacrons s'articule en trois parties. Un premier article décrit l'histoire du développement urbain de la plate-forme du Flon et définit la notion d'ensemble architectural. En deu-

xième partie, nous expliquons les dangers liés à la désignation d'une nouvelle rue dans cette zone. Enfin, le projet d'interface des transports publics a reçu une contre-proposition de notre association, qui est présentée en troisième partie.



Le 2 juin 1873, la Commune de Lausanne passe avec les entrepreneurs du futur Lausanne-Ouchy un acte notarié au terme duquel la commune cède gratuitement les terrains qu'elle possède en rive gauche du Flon, soit en aval du Grand-Pont jusqu'au niveau de l'actuel pont Chauderon et l'ensemble des Côtes-de-Montbenon.

Règles de construction

L'étendue des terrains cédés sans contrepartie dépasse très largement ceux qui sont nécessaires à l'établissement et à l'exploitation de la ligne de chemin de fer projetée de Lausanne à Ouchy en 1873. Les seules restrictions à l'exercice plein et entier de la propriété consistent en une réserve pour le passage d'une route (future rue de Genève), et une servitude en faveur de la promenade de Montbenon, consistant en une interdiction d'élever des constructions qui dépasseraient "le niveau de la promenade". La commune en revanche, s'astreint à voûter le ruisseau, à ses frais, sur quatre cent mètres en aval du "Pont Pichard".



Les N° 19 et 21 de la rue de Genève, Magasins du L-O, par MM. Corbaz & Centurier, architectes, S. de Mollins, ingénieur, en 1893 et 1897. (Doc.: Musée Historique de Lausanne)

Simultanément, la Compagnie en formation obtient les autorisations nécessaires pour procéder, en application de la loi fédérale du 1^{er} mai 1850, à l'expropriation des terrains situés en rive droite du Flon. Cette loi d'expropriation était destinée à permettre l'établissement des lignes de chemin de fer en Suisse.

Origines de la plate-forme

C'est donc par une importante donation de terrain communal et par voie d'expropriation pour raison d'utilité publique ferroviaire que naissent les droits de propriété de la future Compagnie du Lausanne-Ouchy sur ce qui est aujourd'hui la plate-forme du Flon, comprise entre le Grand-Pont et le Pont Chauderon. A l'origine de la création de cette plate-forme, il y a donc d'importantes mutations de propriétés qui conduisent à une révision radicale du parcellaire de l'ensemble de ce secteur. Ces mutations immobilières sont suivies par le comblement progressif de la plate-forme supérieure du Flon. Ce comblement est entrepris dès le commencement des travaux de construction de la ligne du Lausanne-Ouchy et se poursuit par étapes, pour arri-

ver au niveau du Pont Chauderon peu après 1915.

Impératifs ferroviaires

Au fur et à mesure de l'avancement des travaux de comblement, la Compagnie édifie sur les terrains de la plate-forme des bâtiments d'entrepôt, d'abord provisoires, puis définitifs. Les constructions définitives, toujours commandées à des architectes de renom et exécutées avec soin, sont implantées selon un schéma d'une logique parfaite, déterminé par l'infrastructure ferroviaire. Le tracé d'un chariot transbordeur détermine l'alignement des constructions dans l'axe longitudinal de la vallée; des subdivisions latérales, équidistantes et qui correspondent à chacune des voies, rendent possible le service aux entrepôts de wagons entiers. Telle qu'achevée, la plate-forme ferroviaire offre trois accès, respectivement trois issues: la gare du Flon en direction d'Ouchy et du réseau suisse par la gare de la Rasude; par la gare et l'élévateur de Bel-Air en direction d'Echallens-Bercher et des lignes du Jorat; enfin au nord-ouest, par une plaque tournante et une ligne en direction de Sébeillon.

Figure de la page 1

Plan (1996) de la plate-forme du Flon entre le Grand-Pont et le pont Chauderon, d'après les plans cadastraux. La voie du chariot transbordeur et le réseau des voies perpendiculaires structurent l'ensemble. (Dessin S. Bernauer)

Patrimoine lausannois

Journal d'information destiné aux membres du Mouvement pour la Défense de Lausanne.

Editeur: MDL, case postale 3265, 1002 Lausanne.

Rédacteur responsable: Roland Wetter.

Mise en page, impression, envoi: Fondation Eben-Hézer, Lausanne.

Pour toute communication:

Mouvement pour la Défense de Lausanne, case postale 3265, 1002 Lausanne.

Tél. et fax (021) 617 37 67.

Un ensemble architectural

La plate-forme du Flon réunit la plupart des critères que l'on a coutume de prendre en considération pour caractériser un ensemble urbain: à l'origine de sa création on observe une réforme radicale du parcellaire. L'opération présente un caractère d'unité au point de vue des règlements (zone), de la typologie du bâti (constructions industrielles et d'entrepôt). La planification d'ensemble, le plan masse mis en œuvre, répondent aux nécessités du développement des échangeurs ferroviaires.

A notre avis, ces caractéristiques historiques doivent déterminer toute politique d'urbanisme et d'architecture dans ce secteur; aucune démolition, de quelque élément de cet ensemble, n'est admissible.

Déterminée entièrement par sa logique de nœud ferroviaire et sa nature d'espace d'activités commerciales et d'entrepôts, la plate-forme du Flon en tire le tracé régulateur qui la structure, la forme urbaine des blocs et des îlots, l'architecture de grande qualité qui caractérise ses bâtiments. **Comme telle, elle est sans aucun doute le plus significatif et le plus grand ensemble architectural de Lausanne. A ce titre, elle doit impérativement être mise sous la protection de la LPNMS.**

Pierre Frey, historien d'art

La Direction des Travaux de la Ville de Lausanne a mis à l'enquête, au début de cette année, la dénomination d'une nouvelle rue à la plate-forme du Flon. La rue du Chariot désignerait l'espace réservé autrefois à la circulation du chariot-transbordeur.

La transformation en rue de cet axe d'alignement contient les germes de la destruction à terme du remarquable plan d'urbanisme. En effet, les règles d'implantation des constructions au Flon sont formellement celles de la zone urbaine d'ordre contigu qui stipulent: «L'ordre contigu est obligatoire. Il est caractérisé par la construction d'immeubles adjacents et un aligne-

ment des façades sur rue». La transformation en rue de cet ancien alignement ferroviaire signifierait que toutes les nouvelles constructions doivent s'aligner en continu sur cette voirie. Construire de la sorte signifierait gommer les règles d'urbanisme qui ont prévalu jusqu'ici et l'élimination de la grande rigueur et la cohérence qui a présidé à la construction de ce quartier.

Le MDL a donc demandé, dans le cadre de la mise à l'enquête d'une modification du Règlement du Plan d'Extension, qu'un article mentionne expressément les contraintes d'ordre historique et culturel (valeurs patrimoniales et architecturales).

L'interface des transports du Flon

Le projet de gare commune pour les métros et le LEB au Flon, tel qu'il est en gestation dans les services cantonaux, menace aussi l'ensemble architectural du Flon.

Saccage et incohérences

Ce projet met plus particulièrement en péril deux immeubles de valeur: le numéro 3 de la rue de Genève et le numéro 2 de l'avenue J.J. Mercier. Ce projet, élaboré par le Service cantonal des Transports et du Tourisme, présente encore d'autres incohérences:

- création d'un pseudo-girotoire, en fait un véritable autodrome, à l'emplacement du bâtiment rue de Genève 3;
- rabattement de toute la circulation de la rue de Genève sur la rue J.J. Mercier, devant la sortie du TSOL;
- enlaidissement majeur du Grand-Pont par la création d'une plate-forme sur laquelle aboutissent des escalators hors d'échelle.
- pas de liaisons directes avec les lignes TL.



Rue de Genève 3 par R. Bonnard, 1925



Avenue J.J. Mercier 2 par Bonnard & Picot (1914)

Assemblée générale 1996

Une alternative

Compte tenu de l'avance des études de la prolongation du métro Lausanne-Ouchy en direction du nord, il nous semble judicieux de tenir compte de toutes les conséquences de cette possible réalisation. C'est pourquoi nous proposons d'étudier une alternative consistant à scinder cette gare en deux entités plus petites: une gare serait située à proximité immédiate de la place Bel-Air, sous et dans le bâtiment route de Bel-Air 1, station qui permettrait le transbordement aisé entre trolleybus, métro nord et LEB. Ce bâtiment comprendrait non seulement toutes les liaisons verticales, mais aussi une galerie de commerces et de services. L'autre station serait localisée à l'emplacement actuel de la gare du Flon, et assurerait le lien entre métro et TSOL.

Sauvegarde et cohérence

Notre proposition a reçu un écho très favorable de la part des associations défendant les intérêts des usagers des transports en commun. Cette alternative lie élégamment les impératifs de la protection du patrimoine et ceux des transports publics (liaisons améliorées avec les trolleybus). Elle va dans le sens de l'histoire en redonnant au bâtiment route de Bel-Air 1 sa fonction ferroviaire originelle (élévateur à wagons entre le fond de la vallée du Flon et la place Bel-Air). L'accès au métro nord et au LEB par l'intermédiaire d'un bâtiment est particulièrement attractive en raison de la sécurisation de l'usager liée à la présence de commerces. Elle est encore cohérente dans son intégration urbaine. La Tour Bel-Air offre enfin sa présence pour un repérage aisé, tour qui pourrait alors recevoir son parvis qui lui fait encore défaut.

Une gare qui fait rêver, que nous espérons devenir réalité.

Nous avons le plaisir de vous convier à notre assemblée générale annuelle qui aura lieu

mercredi 8 mai 1996 à 20 heures

à la salle Capitulaire, place de la Cathédrale 15, Lausanne.

Après la partie statutaire, nous aurons le privilège d'entendre un exposé de M. Sylvain Malfroy intitulé

Historique de l'ancienne bannière Saint-Laurent.

Outre l'aspect historique, cette exposé fera comprendre le pourquoi d'un certain nombre d'options retenues pour le réaménagement en cours des rues de ce quartier.

L'ordre du jour de la partie statutaire sera le suivant:

1. Procès-verbal de l'AG 1995.
2. Rapport d'activité du comité.
3. Rapport du trésorier et des vérificateurs des comptes.
4. Discussion et approbation desdits rapports.
5. Nominations au comité et des vérificateurs.
6. Modification de l'article 2 des statuts (voir ci-dessous).
7. Fixation de la cotisation annuelle.
8. Divers et propositions individuelles.

Remarque concernant la modification des statuts:

Nous proposons de compléter le premier alinéa de l'article 2 comme suit (compléments soulignés):

Elle a pour but de sauvegarder le patrimoine esthétique et architectural de la région lausannoise, tel qu'il est constitué par ses monuments et immeubles historiques, classés ou non (tant leur intérieur, leurs façades, leur toiture et leur environnement), ses ensembles, ses sites, ses zones de verdure, ses parcs et certains arbres, notamment.

Au plaisir de vous rencontrer ce soir-là.

Votre comité

Scrutin populaire du 12 mai sur l'Hermitage

Le référendum lancé par le comité «Sauvez la Campagne de l'Hermitage», duquel le Mouvement pour la Défense de Lausanne fait partie, a abouti avec un grand succès. Nous remercions tous ceux de nos membres qui se sont engagés dans la récolte de signatures ou par une participation financière.

Forts de ce succès, nous entrons aujourd'hui avec détermination dans la campagne

de vote. Nous joignons à cette édition de *Patrimoine lausannois* une publication du comité référendaire qui démontre à l'envi que d'autres solutions qu'une construction à l'Hermitage existent.

Un **NON** sec et clair est la seule réponse à donner le 12 mai prochain à la question posée au souverain, non qui permettra d'éviter une mutilation irréversible du site de l'Hermitage.