

Mouvement pour la Défense de Lausanne

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

21

MDL - Case postale 3265 - 1002 Lausanne
Téléphone et télécopieur: 021 617 37 67

Les constructeurs d'imaginaire

L'année 1975 fut promue année du patrimoine. Dès cette date, c'est avec une ampleur particulière que de nombreuses stratégies ont été mises en place pour servir la cause de sa sauvegarde. Des colloques, des congrès, des chartes, des législations, des cours académiques se sont succédés. Progressivement, ils ont conduit à la prise en compte non seulement de l'objet architectural, de l'ensemble urbain, du quartier, mais encore du paysage et du site. Ces vingt-cinq années nous ont fait accepter comme changement essentiel une nouvelle échelle, le "tout historique".

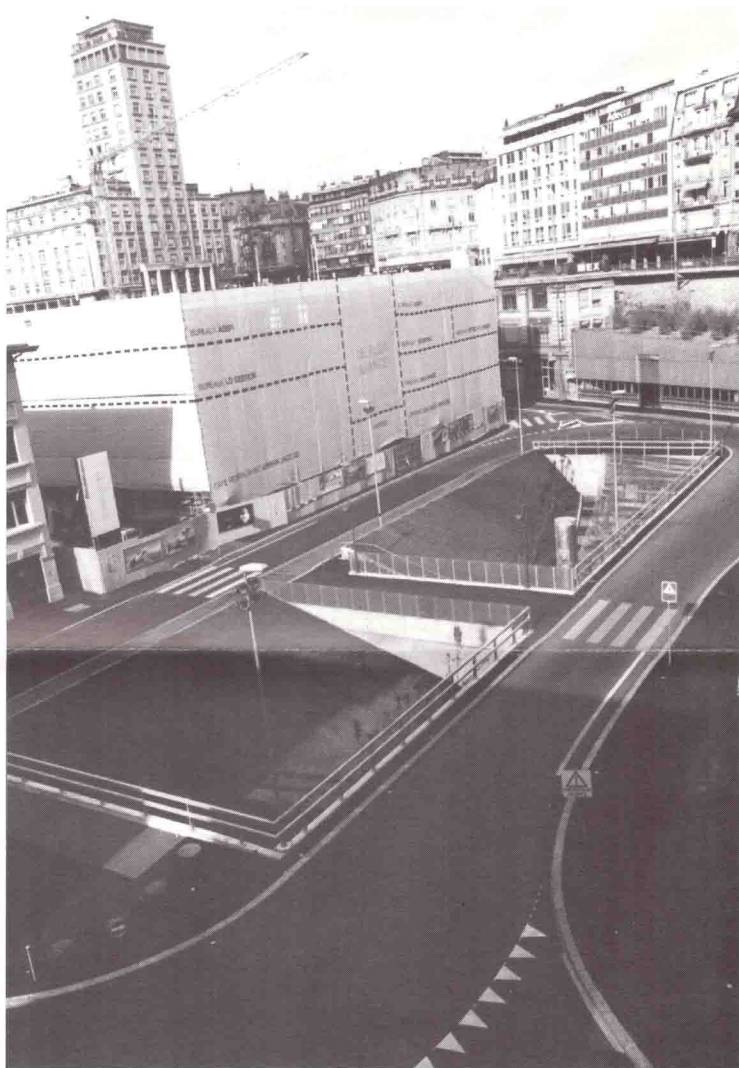
Mais à la question Quels sont les acteurs réels de la protection du patrimoine? aucune réponse satisfaisante n'est donnée. La protection du patrimoine n'est pas seulement l'analyse morphologique, archéologique, historique, technique et sociale des spécialistes, ni uniquement le besoin de mémoire collective du public. Idéalement, elle devrait être le résultat tangible des relations entre ces acteurs distincts qui ont des intérêts, des réactions et des raisonnements différents. Dans la réalité, qui voyons-nous agir autour d'un projet de sauvegarde du patrimoine?

Trois acteurs se partagent le plateau

Les techniciens qui, avec leur savoir bien précis et leur déontologie professionnelle, apportent des solutions techniques qui ne sont pas ou peu discutées. La toute-puissante expérience, ou le recours aux experts, garantit le bien-fondé de leurs propositions.

Deuxièmement, il y a les économistes, appelés pour avaliser la survie d'un objet architectural sur le plan économique uniquement. Ces professionnels méconnaissent, la plupart du temps, l'architecture, l'histoire, la sociologie d'un bâtiment ou d'un lieu. Ils fondent leur argumentation sur les lois du marché.

Enfin, les "constructeurs d'imaginaire", acteurs désormais incontournables de tout projet d'architecture, d'urbanisme et de sauvegarde. Ce sont eux qui vont créer le discours rhétorique pour le public. Ils sont les pourvoyeurs des images et des rêves qui doivent faire accepter tout nouveau projet. Ils rejoignent le domaine de la publicité, nous vendent un lieu à travers un capital imaginaire comme ils



vendent des produits de consommation. Le propos de ces agents de la persuasion esthétique rejoint les annonces publicitaires du tourisme ou des marques: Chicco d'oro, buvez la sympathie, Evian, l'équilibre. Le bâtiment à réhabiliter, le quartier à remodeler, la place à créer, chacun de ces lieux va être chargé d'une puissance symbolique: lieu de convivialité, de mémoire, de culture. Cette future identité des lieux doit flatter notre goût des valeurs.

Authenticité au lieu de séduction

Le subtil conditionnement commercial des constructeurs d'imaginaire, séduisant et utopique, cet art de vendre des univers, des philosophies, des styles de vie, est souvent bien éloigné de la culture, de l'identité, de l'esprit, de la signification sociale du lieu d'aujourd'hui, du "tout historique." C'est une stratégie économique qui, oubliant l'ici et le maintenant, nous projette dans un imaginaire meilleur pour défendre avant tout un marché, c'est un discours qui sert les institutions mais oublie fréquemment le patrimoine.

 La place de l'Europe au Flon.

Exemple explicite d'un produit des "constructeurs imaginaires".

L'hôtel d'Angleterre à Ouchy

Après un début de chantier de transformation brutal, qui a failli tourner à la destruction complète de l'intérieur, les travaux de l'hôtel d'Angleterre ont été provisoirement interrompus. Cette pause a permis d'entreprendre des investigations archéologiques systématiques qui ont conduit à l'élaboration d'un véritable concept de restauration de cet édifice de grande valeur.

Un peu d'histoire

Construit en 1775 sur les plans de l'architecte Abraham Fraisse, cet hôtel représente son oeuvre principale et la plus monumentale. De style baroque, comportant deux étages sur rez avec un toit ample à demi-croupes, cet édifice a subi plusieurs transformations, essentiellement au XIXe siècle. Il a été mis à l'inventaire des monuments historiques en 1987, alors qu'il avait été gratifié d'une note "1" au recensement, soit la meilleure qui soit. Même si cette note a été corrigée en un "2" lors du dernier recensement, on peut s'étonner de voir qu'un tel chantier ait pu débiter sans un contrôle étroit et sérieux des instances de la conservation des monuments.

Un nouveau projet prometteur

Le nouveau projet tient compte de la très riche substance historique du bâtiment dont il tire parti et qui sera minutieusement restaurée: maintien des structures, remise en fonction de l'escalier originel, rétablissement des grands couloirs de distribution, mise au jour des enduits intérieurs.

La façade principale, celle qui donne sur le lac, sera maintenue dans son état actuel: y coexistent dans une composition très intéressante le XVIIIe siècle et les interventions successives du XIXe siècle. La façade arrière, donnant sur la cour et peu transformée depuis l'époque d'Abraham Fraisse, sera maintenue dans un état très proche de celui d'origine.

Ce bâtiment accueillera des chambres d'hôtes d'un hôtel multi-sites, composé encore des bâtiments du Lutecia et du Florissant. Un bâtiment de réception d'un niveau, neuf et de style contemporain sera érigé à l'arrière et abritera la réception (informations tirées d'un descriptif de l'association d'architectes Mondada et Amsler).

V Hotel d'Angleterre. Elévation sud.
Projet de restauration (Amsler & Mondada).



A propos du projet de métro m2

Dans le cadre de la mise à l'enquête publique du métro m2, le Mouvement pour la Défense de Lausanne semble être la seule association qui a osé émettre quelques doutes sur le projet de métro reliant Ouchy aux Croisettes à Epalinges.

Rappelons tout d'abord que fondamentalement, le MDL est défenseur des transports en commun. En effet, ces derniers sont des atouts importants pour la qualité de vie en ville et contribuent à un développement harmonieux de l'urbanisme.

Nos doutes reposent plutôt sur l'investissement important qu'il est prévu de faire, pour un projet ponctuel dont le résultat final aurait pu être atteint à moindre frais tout en dégageant des liquidités pour d'autres améliorations du réseau de transport qui sont tout autant nécessaires.

La performance relative du métro

Si effectivement, à travers l'hypercentre lausannois, un métro apporte un gain de temps notable par rapport à un transport de surface, ce gain s'amenuise dans les zones moins denses, tout en diminuant la qualité de la desserte. Ainsi, par exemple, entre la place de l'Ours et la Sallaz, le bus effectue aujourd'hui quatre arrêts (Montagibert, CHUV, Pierre-de-Plan et Beaumont) alors qu'avec le métro, seul l'arrêt du CHUV subsisterait. La diminution du nombre d'arrêts augmentera d'autant les marches d'approche auxquelles s'ajoutent encore la descente et la remontée du souterrain.

Un projet déjà tiré au mince

Même si le coût du projet retenu dépasse largement les estimations antérieures, plusieurs options sont déjà à l'économie. En particulier, la station de la Sallaz est reléguée dans la vallée du Flon, en bordure des zones habitées au lieu de se trouver sous la place; la station de la Gare CFF quant à elle reste à son emplacement actuel alors que son positionnement sous la gare ou à tout le moins sous la place s'imposait pour éviter les traversées piétonnes en surface. Le plus grave dans l'explosion de la facture réside dans l'impossibilité qu'il y aura d'améliorer le projet sous prétexte d'économie.

Des impacts non négligeables

Le projet mis à l'enquête mériterait en effet diverses améliorations quant à son insertion dans l'espace urbain, spécialement sur son tronçon inférieur, à l'air libre, entre Ouchy et Grancy. Les études pour cette portion du parcours ont été faites à la hâte, ce que les auteurs reconnaissent d'ailleurs eux-mêmes. Nous mentionnons encore les 18'000 mètres carrés de forêt qui devront être défrichés dans la vallée du Flon supérieure, défrichement qui pourrait être évité en déplaçant la station au coeur même du quartier.

Des alternatives MDLiennes

Notre association ne s'arrête cependant pas à la critique. Elle propose également diverses alternatives susceptibles d'apporter des améliorations globales de l'offre de transport tout aussi spectaculaires mais qui ont un double avantage: elles devraient avoir un effet positif sur une portion plus importante du réseau et ne sont de loin pas aussi coûteuses.



▲ La Passerelle Dapples du LO (état novembre 2000).

Cette élégante construction métallique serait remplacée, dans le projet m2, par un pont de béton massif.

Nos propositions se basent sur le constat que la vitesse commerciale des transports de surface est fortement réduite dans l'hypercentre, spécialement lorsque l'on considère les distances à vol d'oiseau. En revanche, dans la proche périphérie, cette vitesse devient tout à fait compétitive. De plus, nous observons que les points de transbordement entre les transports de surface et les axes lourds (métros, TSOL, LEB, CFF) doivent être optimisés. Sur la base de ces observations, nous suggérons en fait de réaliser dans l'hypercentre un véritable réseau de métro:

Prolongation du TSOL jusqu'à Saint-François (gare sous la route, avec débouché dans les passages piéton souterrains) voire jusqu'à Georgette.

Modernisation et prolongation du Lausanne-Ouchy jusqu'à la place du Tunnel avec arrêt intermédiaire à la Riponne. Fréquence de circulation élevée (2 minutes) entre Gare CFF et Tunnel.

Le tunnel du LEB entre Flon et Chauderon accueille des rames du Lausanne-Ouchy qui circulent entre Ouchy, Gare CFF et Chauderon.

Nombreux avantages

Ce concept simple et nettement moins onéreux que le projet actuel de métro m2 offre des améliorations en temps intéressantes pour un plus grand nombre d'usagers. Les lignes de surface ont des points de jonction avec des axes lourds en des points où ces lignes deviennent relativement performantes. Ces propositions ne privilégient pas qu'un axe, mais confèrent à l'ensemble des communications de l'agglomération une performance "porte à porte" accrue. La jonction entre les zones périphériques et la gare CFF est spécialement améliorée. Enfin cette proposition reste aussi valable en cas de restructuration de diverses lignes comme envisagé actuellement.

En ce qui concerne la Campagne de l'Hermitage, une majorité du Conseil Communal a décidé que le statu quo proposé par la Municipalité quant à la possibilité de construire sur cette parcelle n'était pas satisfaisant. Elle a donc demandé à l'exécutif de revoir sa copie et de formuler une nouvelle proposition qui respecte mieux le vote des lausannois.

Au **port des Pierrettes**, à Saint-Sulpice, une forte mobilisation s'est manifestée pour la sauvegarde du "village des pêcheurs". Si la qualité intrinsèque des cabanons n'est certes pas transcendante, la valeur d'ensemble, la typologie et la signification sociale de ces constructions méritent notre soutien.

A l'**avenue du Grey 81 et 83**, en deux étapes et durant les vacances d'été, deux projets ont été mis à l'enquête. Il s'agissait premièrement d'un lieu de restauration rapide appartenant à une chaîne et directement accessible en voiture et avec service aménagé de telle sorte que les usagers puissent en bénéficier sans sortir de leur véhicule ("fast-food" avec "drive-in"). Deuxièmement, tout à côté aurait trouvé place une station-service



avec kiosque. Et cerise sur le gâteau, le tout sur une propriété communale et érigé sous les fenêtres des habitants du Pont des Sauges. Ces projets ont suscité un nombre d'oppositions sans précédent, dont celle du MDL.

La place de l'Europe, récemment inaugurée au lieu-dit gare du Flon, fait beaucoup de déçus. Lors de sa mise à l'enquête, le MDL avait sévèrement critiqué ce projet, avait

même déposé un recours à son encontre, mais sans succès. Ce qui est donné à voir aujourd'hui est, pensons-nous, encore plus inadéquat que ce que nous attendions. Seule consolation: aujourd'hui l'unanimité contre cet aménagement est acquise. A regarder l'inanité de cet espace, on se met à apprécier la Riponne... Peut-être y a-t-il une signification allégorique entre l'aménagement et le nom qui lui a été attribué ?

A Saint-Sulpice, port des Pierrettes
Village des pêcheurs (état novembre 2000).

V La place de l'Europe (novembre 2000)
Un nouvel espace sans signification urbaine.

JAB

1002 Lausanne

