Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 23 (1986)
Heft: 811

Artikel: Urbanisme : la chance de Lausanne
Autor: Gavillet, André
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1022771

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: 09.07.2025

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

Urbanisme: La chance de Lausanne

Donc neuf hectares d'entrepôts à remodeler au cœur de la ville. Aucune ville européenne (depuis que Paris a réaffecté le site des Halles, mais restons à la juste échelle!) ne dispose en son centre d'une telle surface disponible. Chance exceptionnelle.
La carte ci-jointe en donne la mesure.

LAUSANNE EST-ELLE UNE CAPITALE?

Avant de parler d'urbanisme, il faut jauger l'ambition politique de Lausanne. Ambition de souffle court, constatent tous les observateurs; en vingt ans, le retard pris sur Genève est considérable. Il tient à la difficulté, quasi historique, de Lausanne d'assumer son rôle de capitale.

Illustration. Un citoyen, passionné de la chose lausannoise et engagé, plus que critique de surcroît à l'égard du plan d'extension dont nous allons parler, me dit à propos du non-aboutissement du Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) à la Gare du Flon: «On ne va tout de même pas dépenser des millions pour quelques centaines de pendulaires du Gros-de-Vaud.» Autrement dit, obsédé depuis toujours à l'idée qu'elle paie pour les autres, pour les communes voisines, pour le canton, etc., Lausanne ne se donne pas, au détriment de son propre développement, les moyens d'assumer pleinement son rôle de capitale régionale et cantonale.

Le plan d'extension de la Vallée du Flon en est un exemple. Handicap grave, la ville n'est pas propriétaire du terrain, cédé en son temps à la compagnie Lausanne-Ouchy (LO) qui a comblé la Vallée avec les déblais du tunnel Flon-Gare. En revanche la ville dispose d'une servitude qui limite la construction en hauteur, d'où les toits plats et l'usage du béton armé pour les entrepôts, ce qui fut très «avant-garde» à l'époque, il y a plus de cinquante ans.
Vu cet état des propriétés et des droits, la ville s'est constamment engagée dans une négociation du type échange et marchandage: si je vous (à la société immobilière, propriétaire des terrains) cède des volumes supplémentaires en hauteur, que me donnez-vous au sol, en surface d'équipement? L'objectif des pouvoirs publics semblait être de n'avoir rien à débourser; une ardoise effacée; mais aussi un effacement politique.

L'ambition de Lausanne devrait être de concentrer en son centre le réseau des transports publics régionaux en liaison directe avec la gare CFF. Ce que Berne a réalisé, ce que Zurich s'apprête à faire, Lausanne a la possibilité de le mener à bien de manière exemplaire et originale.

LEÇON D'UNE TRADITION

Les entrepôts ont quelque chose de sinistre aujourd'hui. Plaine morne et morte, la nuit, sauf pour la prostitution motorisée.
Mais pendant longtemps cette zone a traduit le dynamisme des investisseurs. Le percement de la moraine de Montbenon par un tunnel, la liaison avec la gare-marchandise des CFF, à la gare même, puis à Sébeillon, tout cela concrétisait une intuition juste: donner à la gare, étriquée par le site choisi, en pleine pente, son prolongement commercial.

Aujourd'hui, le transport par rail des marchandises ne s'impose plus de la même manière; en revanche le trafic-voyageurs est devenu primordial. Il faut le concentrer à la fois au cœur de la ville (Saint-François ne peut jouer ce rôle) et à proximité de la gare, le petit métro, qui devrait être réaménagé pour mieux assurer l'accès aux quais, jouant le rôle d'une sorte de tapis roulant gare CFF - gare urbaine. La volonté première de localiser au Flon le transport des voyageurs n'est donc pas une idée aventureuse; elle s'inscrit dans une tradition d'abord vécue avec audace.

GARE DES TRANSPORTS PUBLICS

A partir de ce premier choix, affirmation d'une volonté lausannoise d'assumer son rôle de capitale, découle l'opération urbanistique.
Une gare routière ne peut pas être une place nue où viennent se ranger les trolleybus. Elle doit être architecturalement conçue, animée, cafés, boutiques, salles de spectacles. Même si les Halles de Paris sont à une autre échelle, elles démontrent que la conjonction du trafic régional du RER et du trafic urbain du métro crée un mouvement intense qui est la source d'une activité commerciale de haute valeur.

La base de la discussion avec le propriétaire n'est donc pas l'extension à tout prix des surfaces commerciales, mais leur valorisation. La concentration du trafic-voyageurs en est la condition.
Or curieusement cette option, la Municipalité, dans ses choix préalables, semble l'avoir écartée sous le prétexte qu'il ne faudrait pas créer de concurrence au centre historique. Mais si Lausanne veut créer des emplois, offrir des locaux variés aux activités tertiaires et à l'artisanat, il faut bien qu'elle bâtisse un autre centre vivant. Le moderne sera le complémentaire de l'historique.
L'option qui consiste en revanche à créer un vaste centre commercial, collé au Grand-Pont à son extrémité ouest, créant un effet de goulet, réduisant le dégagement du pont, est à la fois détestable et banale. Après l'opération des Terreaux (déjà et encore un centre commercial dans le même secteur), faut-il limiter son imagination à ce type de bâtisse lourde?

TRAFIC, VERDURE ET VUE SUR LE JURA

La vue intégrale sur le Jura de n'importe quel point de ce périmètre n'est, à mes yeux, pas un absolu. J'aurais même volontiers imaginé, en un point, selon une architecture adéquate, légère, une terrasse d'où les Lausannois récupèrent la vue sur le sud et sur la ville dont ils sont privés à Saint-François.

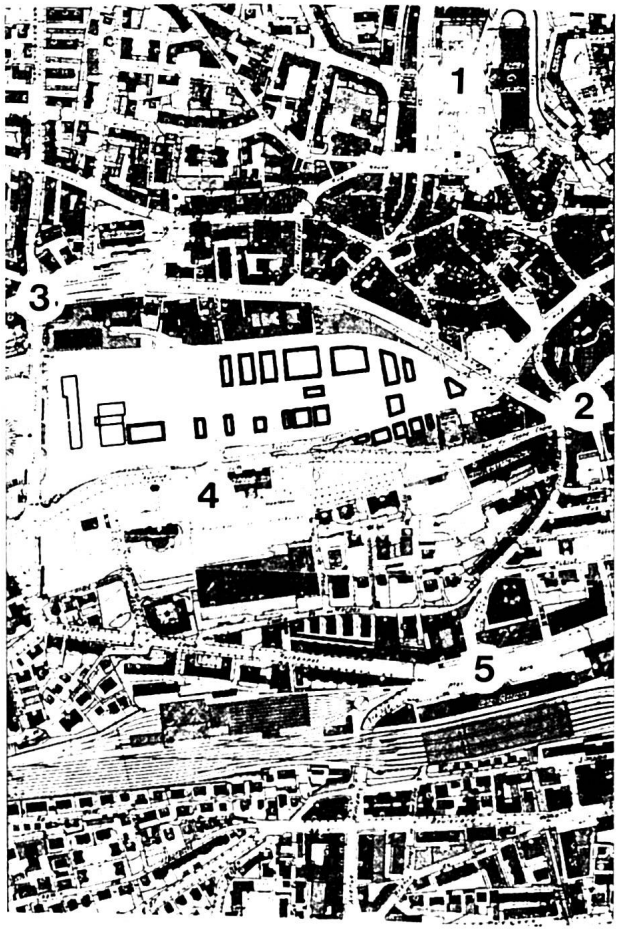
Plus important, indispensable, la circulation au niveau des terrasses. Certes, tout le monde dit la souhaiter. Mais elle ne s'improvise pas en jetant des passerelles entre deux immeubles, à la manière de celle, inesthétique, qui relie le Grand-Pont à la gare Lausanne/Ouchy.

La circulation haute implique une étude, un aménagement des terrasses, une animation, l'intégration de logements (qui ne seront pas des logements sociaux, vu l'emplacement!). Or rien de cela n'a été présenté. Autre difficulté: vu le caractère massif des constructions côté nord, éviter de créer des corridors à circulation. Probablement faudrait-il couvrir ou contenir, enterrer certains axes de trafic et rejoindre, pour les mettre en valeur par un mouvement étudié, les côtes de Montbenon qui expriment encore la géographie naturelle du site.

SANS DÉFAITISME

La ville de Lausanne est partie de l'idée, après des années de projets stériles et de négociations non abouties, que pour avancer il fallait satisfaire le propriétaire et apaiser «Défense de Lausanne» en ne touchant pas à la ligne bleue du Jura. Le propriétaire est content; et «Défense de Lausanne» se disqualifie en se contentant de si peu, sur un sujet essentiel.

A cette politique d'abandon, il faut opposer le rétablissement d'une volonté politique. Lausanne doit d'abord définir ses ambitions, accepter qu'il en coûte, qu'il en coûte même beaucoup! Mais l'enjeu est de taille. **A. G.**



Repères:
1. La Riponne *(chef-d'œuvre de l'urbanisme radical à Lausanne) juste au-dessus:* La Cathédrale
2. Saint-François
3. Chauderon, *tête du pont du même nom*
4. Montbenon *et le Tribunal cantonal*
5. La Gare
L'espace blanc, central, est la surface à réaménager (document publié par l'Association pour l'aménagement harmonieux de la Vallée du Flon).

NUCLÉAIRE

Information biaisée

La très libérale agence de presse «Correspondance politique suisse» n'a pas manqué de monter en épingle les résultats d'une étude effectuée par un institut du Polytechnicum de Zurich et qui tend à prouver que le nucléaire est la panacée. Information reprise dans certains journaux, marquée au sceau du sérieux scientifique mais qui illustre comment il suffit de bien choisir les prémisses pour aboutir à la conclusion préférée.

En résumé: l'approvisionnement énergétique nous coûte cher, 14 milliards de francs par an, soit 7% du produit intérieur brut. Près de la moitié de cette somme est consacrée aux importations. Par ailleurs, la valeur ajoutée de l'économie énergétique est la plus forte dans le secteur nucléaire (85-95%) d'où, pour améliorer notre balance énergétique, la nécessité de remplacer rapidement le pétrole par le nucléaire et les énergies indigènes renouvelables. Malheureusement, constatent les chercheurs, la Suisse est réticente à développer la production électrique et le nucléaire. Les auteurs préconisent la construction de trois nouvelles usines atomiques et l'extension du chauffage à distance. Avantages: à terme, coûts de production favorables, amélioration de la qualité de l'environnement, sécurité accrue de l'approvisionnement, création de 10 000 nouveaux emplois.

Dans cette étude pas un mot du potentiel d'économies d'énergie, du gain financier et de l'amélioration de la balance commerciale qu'il représente et du nombre d'emplois à créer ainsi — plusieurs dizaines de milliers selon des estimations concordantes. L'art de la comparaison, on le sait, consiste à ignorer les éléments qui pourraient contredire le classement auquel on est désireux d'aboutir.