

Il était une fois l'industrie

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **63 (1990)**

Heft 6

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-129082>

Nutzungsbedingungen

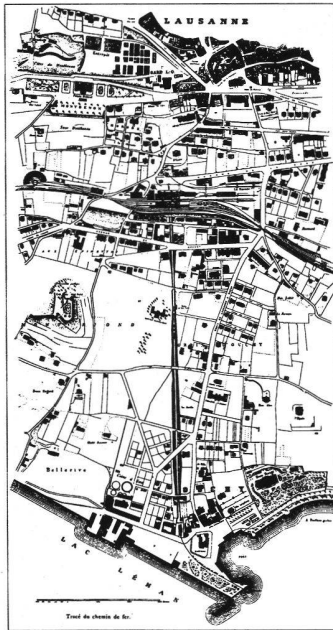
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



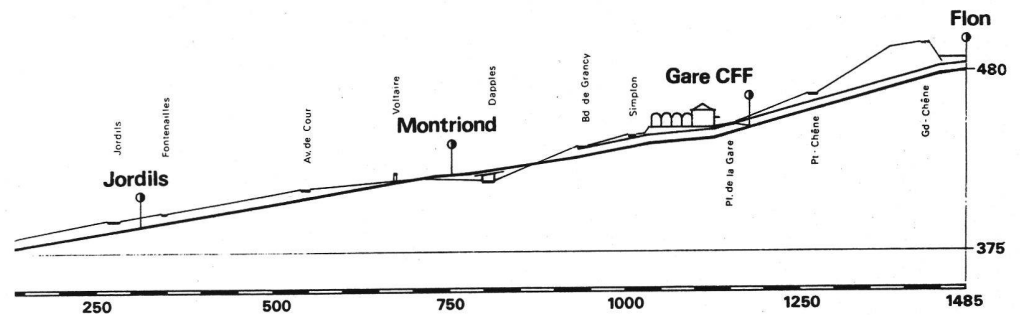
LAUSANNE

Montée d'Ouchy au cœur de la ville

« Aufstieg » von Ouchy zum Stadtzentrum

Le parcours à suivre correspond au tracé du funiculaire Lausanne-Ouchy (appelé aussi MÉTRO) établi entre 1874 et 1877 par l'industriel Jean-Jacques Mercier-Marcel, né en 1826 et mort en 1903, qui est l'un des principaux promoteurs de la Lausanne moderne et le fondateur de la Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy et des Eaux de Brét.

Unser thematische Weg folgt dem Geleise der Zahnradbahn Lausanne-Ouchy (auch METRO genannt), errichtet zwischen 1874 und 1877 vom Industriemagnat Jean-Jacques Mercier (1840-1903), einem der wichtigsten Förderer des modernen Lausanne und Gründer der « Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy » und der Wasserversorgung « les Eaux de Brét ».



OUCHY, port et esplanade lacustres

Château d'Ouchy

Jean-Jacques Mercier acquiert de l'Etat de Vaud en 1884 l'ancienne demeure épiscopale pour la convertir en hôtel. Il en démolit les bâtiments à l'exclusion de la tour du XII^e siècle et charge l'architecte Francis Isoz (1856-1919) de concevoir le nouvel ensemble, qui sera bâti entre 1889 et 1893 autour d'une cour d'entrée. L'inspiration architecturale de cette réalisation est à situer du côté du château de Pierrefonds, résidence de Napoléon III restaurée par Viollet-le-Duc, dont Isoz ne retient que la note pittoresque.

OUCHY, Hafen und Seepromenade

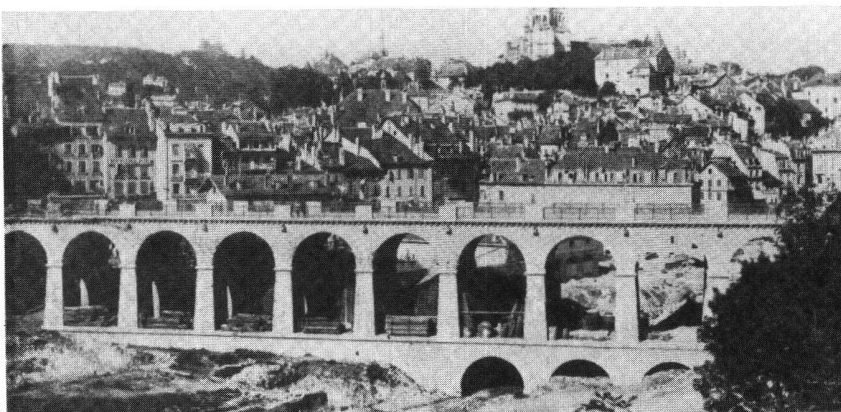
« Château d'Ouchy »

Anno 1884 hat Jean-Jacques Mercier dem Kanton Waadt den ehemals bischöflichen Sitz abgekauft und diesen als Hotel umgebaut. Er brach die Bauten ab, mit Ausnahme des Turmes aus dem XII. Jahrhundert und beauftragte den Architekten Francis Isoz (1856-1919), eine

neue Anlage zu entwerfen, welche zwischen 1889 und 1893 um einen Innenhof herumgebaut wurde. Die Inspiration zu diesem Architekturstudium kann auf das Schloss « Pierrefonds », das von Viollet-le-Duc restauriert wurde und Residenz Napoleon's des III. war, zurückgeführt werden ; Isoz hat davon vor allem das Pittoresque übernommen.



IL ÉTAIT UNE FOIS L'INDUSTRIE



En 1874, les travaux de comblement englobent la première rangée d'arches du Grand-Pont, soit une hauteur de 13 mètres, transformant la vallée en un immense chantier. Une trentaine d'années seront nécessaires pour remblayer la partie de la vallée propriété de la Compagnie. Les travaux de voûtage et de comblement se poursuivront jusqu'en 1964, date à laquelle le Flon, du centre de la ville à son embouchure, aura définitivement disparu sous terre.



Gare du funiculaire Lausanne-Ouchy

La gare du funiculaire est abritée dans un vaste bâtiment occupant l'angle de la place de la Navigation et de l'avenue d'Ouchy, édifiée par Fr. Isoz entre 1904 et 1906. L'immeuble comprend un hôtel (anciennement « Du Parc », actuellement « Au Lac ») et présente une grammaire architecturale Art nouveau adaptée au cadre de la Riviera. Le clocheton en forme de beffroi signale la gare qui se trouve en retrait et porte une connotation d'hôtel de ville.

Zahnradbahn-Bahnhof Lausanne-Ouchy

Der Bahnhof der Zahnradbahn ist in einem Grossbau eingebaut (erstellt vom Architekten Isoz zwischen 1904 und 1906), an der Ecke des « place de la Navigation » und der « avenue d'Ouchy ». Das Gebäude beinhaltet ein Hotel (früher « Du Parc », heute « Au Lac ») und zeichnet sich durch die Sprache des Jugendstils aus, angepasst an den Geschmack der Riviera. Das Glockentürmchen, in Form eines Glockengestühls, signalisiert den zurückgesetzten Bahnhof im Innern eines Rathauses.

LAUSANNE

Gare centrale

La deuxième gare est construite à l'emplacement de la précédente (1856) entre 1911 et 1916 par les architectes Monod & Laverrière, Tailens & Dubois à la suite d'un concours d'architecture remporté en 1908. L'inspiration du projet provient de la gare de Leipzig, bâtie en 1907. La grammaire plastique verticale con-



Architecture

traste avec la verrière métallique étirée sur tout le front de la place. La conception des guichets du grand hall rappelle la Sécession viennoise.

SBB-Zentralbahnhof

Das zweite Bahnhofgebäude ist zwischen 1911 und 1916 am selben Platz gebaut wie das erste (1856); das Projekt ist von den Architekten Monod & Laverrière mit Tailens & Dubois auf Grund eines Wettbewerbsberfolges 1908 ausgeführt. Der Bahnhof Leipzig, gebaut im Jahre 1907, hat die Architektursprache inspiriert. Die vertikale Plastizität kontrastiert mit dem Glasvorbau, der sich über die ganze Front des Bahnhofplatzes erstreckt. Die Gestaltung der Schalter in der Bahnhofhalle erinnert an die Wiener Sezession.

Aire ferroviaire de la Vallée du Flon

La Compagnie de chemin de fer du Lausanne-Ouchy acquiert par expropriation dès 1874 les terrains situés entre le Grand-Pont et le futur Pont Chauderon. La Commune entreprend parallèlement le voûtage du Flon pour terminer vers 1915 le comblement destiné à la plateforme industrielle. La gare des marchandises qui s'y établit est reliée à la gare centrale par le tunnel du funiculaire. Sur la plate-forme, un chariot transbordeur tout d'abord à traction animale, puis hydraulique et enfin électrique, permet le déplacement des wagons. Au fur et à mesure du développement du quartier industriel et commerçant, la voie ferrée médiane est prolongée et de nouvelles voies transversales installées.

Le quartier, parfois appelé le « Chicago lausannois », conserve son aspect industriel aujourd'hui encore. Quatre principaux bâtiments méritent d'y être signalés.

Eisenbahn-Areal des « Vallées du Flon »

Die « Compagnie de Chemin de fer de Lausanne-Ouchy » erkaufte sich, mittels Enteignung, die Landparzellen zwischen dem « Grand-Pont » und dem zukünftigen « Pont Chauder-

IL ÉTAIT UNE FOIS L'INDUSTRIE

Les remblais proviennent tout d'abord du percement du tunnel et des tranchées de la ligne de chemin de fer, puis des divers chantiers en ville; la plate-forme sert également de décharge publique.

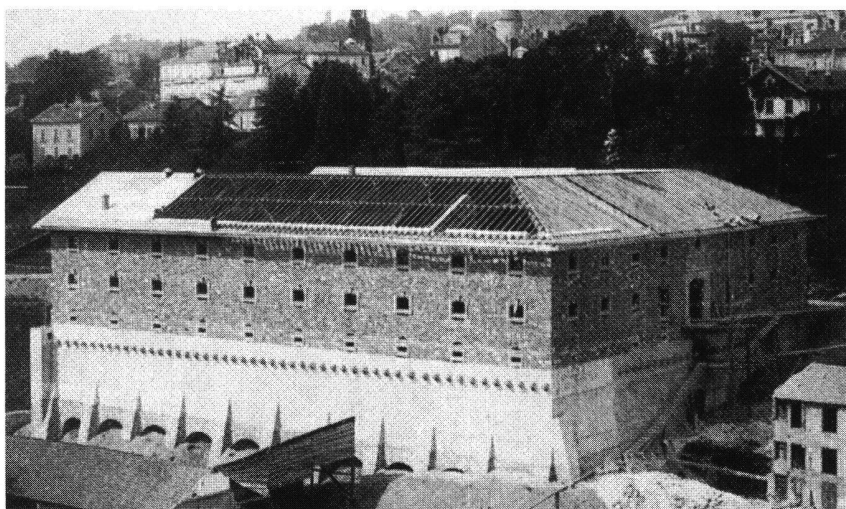


ron». Die Gemeinde Lausanne unternimmt gleichzeitig die Eintunnelung des Flusses «Flon», als Vorbereitung zur Auffüllung des Tales für die industrielle Plattform. Der Güterbahnhof wird erstellt verbunden über den Tunnel der Zahnradbahn mit dem Hauptbahnhof. Auf dieser Transport-Umschlagsebene werden die Eisenbahnwagen, zuerst mit Pferdekraft, später mit Hydraulik und schlussendlich elektrisch manipuliert. Parallel zur Entwicklung des Industrie- und Handelquartiers wird die Mittelspur verlängert und neue querverbindende Geleise gelegt.

Das Quartier, im Volksmund «Lausanner Chicago» genannt, konnte bis heute einen industriellen Charakter erhalten. Vier der noch bestehenden Gebäude sind erwähnenswert (Ref. «Il était une fois l'industrie, Genève, 1984).

*L'Entrepôt fédéral
(n° 17 rue de Genève)*

Port-franc et bâtiment douanier construit en 1885 par les architectes Ch. Melley, G. Rouge et l'ingénieur A. Vautier. Bâti sur le sol d'origine avant le remblaiement, ce bâtiment comporte un radier et des fondations en pierre de taille. Une cour centrale surmontée d'une verrière dispense un éclairage généreux. Réfection de la structure du bâtiment en 1923 par introduction d'éléments en béton armé.



*«L'Entrepôt fédéral»
(Rue de Genève 17)*

Freihafen und Zollgebäude (Architekten Ch. Melley, G. Rouge und Ingenieur A. Vautier). Sind noch auf ungewachsenem Boden erstellt, vor der Auffüllung des Tales, auf einer Grundplatte auf Natursteinfundamenten. Der zentrale Hof, mit Glasüberdachung, lässt das natürliche Licht hineinfluten. Im Jahre 1923 wird das Gebäude renoviert, Eisenbetonelemente werden dazugeführt.

*Les deux «Magasins du Lausanne-Ouchy»
(nos 19 et 21 rue de Genève)*

sont construits à partir de 1894 et 1896, d'après les plans des architectes Corbaz et Centurier, avec la collaboration de l'ingénieur Samuel de Mollins, concessionnaire du système de construction en béton armé inventé par François Hennebique. Ces bâtiments qui adoptent une image italianisante comportent des façades de maçonnerie enveloppant l'une des premières structures de béton construites en Suisse.



*Die zwei «Magasins du Lausanne-Ouchy»
(Rue de Genève 19 und 21)*

Sind ab 1894 und 1896 im Bau, nach den Plänen von den Architekten Corbaz und Centurier, unter Mitarbeit von Ingenieur Samuel de Mollins, Konzessionär des Systems für Eisenbetonkonstruktion, erfunden von François Hennebique. Die Fassaden haben italienischen Einschlag und gehören zu den ersten schweizerischen Eisenbetonskelettbauten die mit Mauerwerk eingekleidet sind.

IL ÉTAIT UNE FOIS L'INDUSTRIE



Le tunnel de Montbenon, dont on voit ici l'extrémité sud à la hauteur de la gare de Mornex, a une longueur de 253 mètres. Sa forte pente et sa largeur, conçue pour le passage de deux voies, en font un ouvrage d'avant-garde. La seconde voie ferrée, celle du Lausanne-Gare, était reliée au réseau international, les wagons traversant la place de la Gare. Avec l'apparition du trafic automobile, cette traversée devint problématique. La création, dans les années 1950, de la nouvelle gare de marchandises de Sébeillon, en aval de la plate-forme du Lausanne-Ouchy, mit fin au convoiement à travers la place de la Gare. Dès lors, une voie ferrée, raccordée par le biais d'une plaque tournante au système de chariot transbordeur en vigueur sur la plate-forme, achemine les wagons dans le quartier des entrepôts.



*Güterbahnhof «Bel-Air»
(Rue de Genève 2-6)*

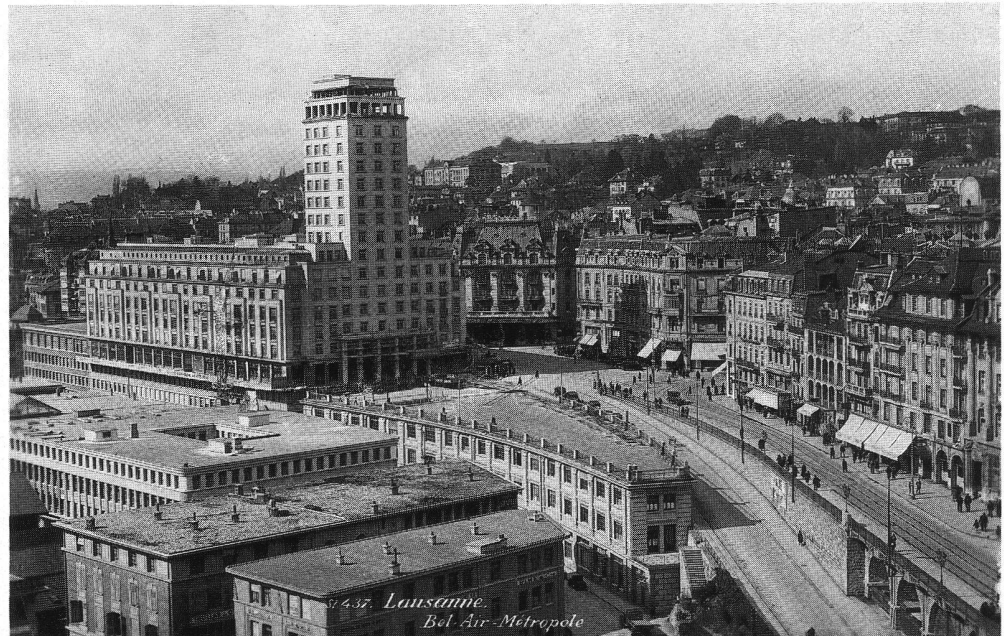
Ein industrielles Lagerhaus erbaut 1901 vom Architekten François Isoz und Ingenieur S. de Mollins. Die Plattform des Flachdaches ist, in der Verlängerung des Platzes «Bel-Air», für das Publikum zugänglich. In Analogie zu New-York wird sie von den Einheimischen als «flat iron lausannois» benannt.

*Gare des marchandises de Bel-Air
(nos 2-6 rue de Genève)*

Bâtiment industriel servant d'entrepôt conçu en 1901 par l'architecte Fr. Isoz et l'ingénieur S. de Mollins avec une ossature en béton de type Hennebique. La toiture plate du bâtiment consiste en une plate-forme accessible au public dans le prolongement de la place Bel-Air. Par analogie avec New York, on parlera du «flat iron» lausannois.

Tour et complexe Bel-Air Métropole

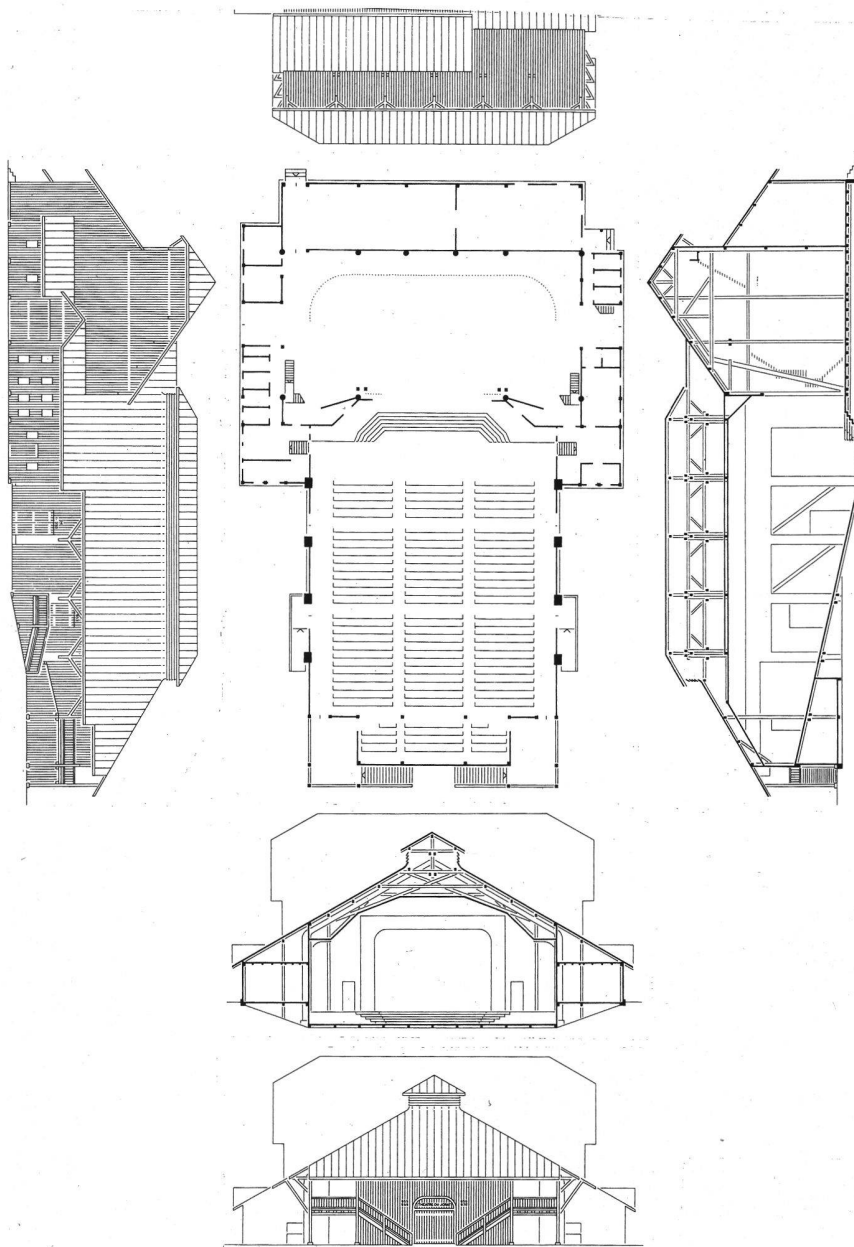
Ensemble résidentiel, commercial et culturel inauguré en 1932 à l'extrémité du Grand-Pont, dont l'auteur est l'architecte Alphonse Laverrière (1872-1954). Réplique lausannoise du »Rockefeller Center« surmontée d'un «gratte-ciel» qui déclenche une polémique acharnée entre partisans et opposants de la modernité. Sa configuration et son décor intérieur rappellent à la fois le Kino Universum de Berlin (E. Mendelsohn) et le Gaumont Palace de Paris (H. Belloc). En 1990, la belle salle de théâtre et de cinéma du Bel-Air Métropole (1600 places) est sérieusement menacée de division en plusieurs plus petites salles de projection.



IL ÉTAIT UNE FOIS L'INDUSTRIE

Document lithographié daté de 1872, représentant et expliquant les intentions du comité d'initiative. Le projet réalisé est moins ambitieux en ce qui concerne le développement de la gare et du réseau de voies ferrées, mais accorde davantage d'espace à la construction d'entrepôts et d'établissements industriels. Le bâtiment de la gare, prévu ici au milieu du vallon, s'élève directement à la sortie du tunnel, le prolongeant en quelque sorte.





Turm und Gebäudekomplex «Bel-Air Métropole»

Ein Wohn-, Geschäfts- und Kulturbau (Eisen-skelettragstruktur mit Natursteinplatten verkleidet), erbaut im Jahre 1932 am Brückenkopf des «Grand-Pont»; als Architekt zeichnet Alphonse Laverrière (1872-1954): Lausanne's Gegenstück zum «Rockefeller Center» ist überragt von einem Turm, der damals eine heftige Diskussion zwischen Befürworter und Gegner der Moderne auslöste. Die Form und der Dekor erinnern zugleich an das Kino Universum in Berlin (E. Mendelsohn) und an den «Gaumont Palace» in Paris (H. Belloc). Heute, 1990, ist der sehr schöne Saal des Kinos Bel-Air Métropole (1600 Sitzplätze) von einer tiefgreifenden Veränderung bedroht: die Unterteilung des grossen Raumes in mehrere kleine Kinosäle.

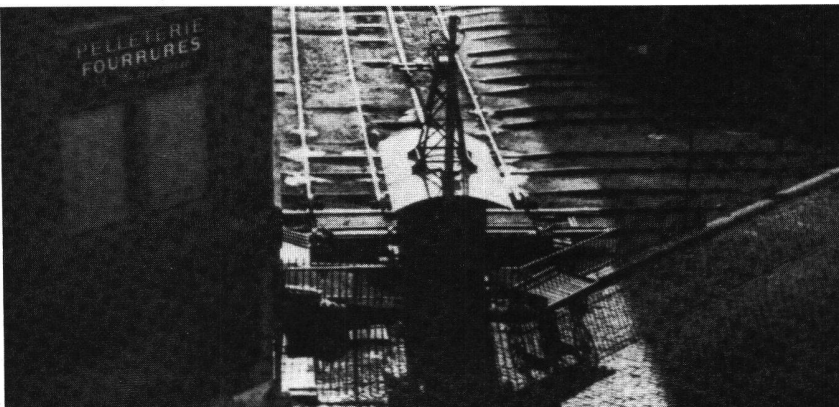
MÉZIÈRES (VD)

Théâtre du Jorat

En 1903, alors que le canton de Vaud célèbre le centenaire de la promulgation par Bonaparte de l'Acte de médiation ainsi que celui de la réunion inaugurale du Grand Conseil vaudois, on décide à Mézières de fêter cette circonstance par la création d'une œuvre dramatique. L'auteur pressenti pour le spectacle, l'écrivain René Morax de Morges, accepte le défi et entreprend la rédaction de sa deuxième pièce «La Dîme», qui sera jouée dans le hangar des Tramways du Jorat. La musique de scène est d'Alexandre Dénéreaz, les décors et costumes de Jean Morax (frère de René) et d'Aloys Hugonnet. Les acteurs et figurants sont des amateurs de la région.

Le spectacle remporte un réel succès qui encourage l'auteur à créer un théâtre fixe où musique et chœurs devraient jouer un rôle de premier plan. Des esquisses sont établies dans ce but par les frères Morax, ainsi que par Jusseume, décorateur du théâtre parisien et Gustace Doret. L'architecture du bâtiment reflète l'inspiration de projets scéniques initiés en Allemagne. Le dessin des plans définitifs et la construction sont confiés aux architectes gene-

IL ÉTAIT UNE FOIS L'INDUSTRIE



Le chariot transbordeur fut d'abord actionné par un attelage de chevaux, remplacé en 1890 par un câble rattaché à un moteur hydraulique; en 1907, le chariot est dédoublé et électrifié. Au fur et à mesure du développement du quartier, la voie médiane est prolongée et de nouvelles voies transversales installées. Définissant le mode d'occupation du sol, il concourt à faire de ce quartier ce que certains nomment le «Chicago lausannois».

vois Maillart et Chal (dont nous ne savons presque rien). C'est donc en 1907 que le Théâtre du Jorat est édifié pour un coût de 60 000 francs de l'époque. Il semble que les fondations de la construction doivent être consolidées en 1924 sous la direction de l'architecte Georges Mercier (1886-1940), fils de Jean-Jacques Mercier et président du comité du Théâtre du Jorat de 1924 à 1931. C'est probablement à la même occasion que sont introduites les nouvelles fermes en bois lamellé-collé. Des travaux de réfection ont été réalisés vers 1985, notamment dans la toiture et le plancher de scène. L'inspiration vernaculaire et rurale du bâtiment se combine avec le caractère des premières œuvres expressionnistes de E. Mendelsohn et H. Häring.

Le 9 mai 1908, le Théâtre du Jorat s'ouvre au public avec un nouveau drame de René Morax «Henriette», joué en alternance dans ce qui allait devenir La Grange Sublime avec une reprise de «La Dîme». C'est ainsi que naquit le Théâtre du Jorat. De 1908 à 1947, quinze pièces sont créées sur la scène de Mézières avec en particulier deux œuvres célèbres de René Morax, mais les spectacles ne se succèdent plus selon un programme suivi. Tout récemment et grâce à quelques opéras et concerts organisés dans la concertation avec le Théâtre municipal de Lausanne, le Théâtre du Jorat a repris vie et permet d'espérer un avenir culturel actif et stimulant.

MÉZIÈRES (VD)

«Théâtre du Jorat»

Im Jahre 1903, während der Kanton Waadt das Jahrhundert der Bekanntmachung des Vermittlungsaktes sowie dessen der Einweihungsverammlung des waadtländischen Grossen Rates durch Bonaparte feiert, beschliesst man in Mézières, diese Gelegenheit durch die Gründung eines dramatischen Werkes zu feiern. Der für diese Veranstaltung sondierte Verfasser, der Schriftsteller René Morax von Morges, akzeptiert die Herausforderung und unternimmt die Abfassung seines zweiten Stückes «La Dîme», das im «Tramschuppen» des Jo-

rat gespielt wird. Die Szenen-Musik ist von Alexandre Dénéreaz, Dekoration und Kostüme von Jean Morax (Bruder von René) und Aloys Hugonnet. Die Schauspieler und Figuranten sind Amateure der Region.

Das Stück hatte grossen Erfolg und ermutigt den Verfasser, ein richtiges Theater zu bauen, wo Musik und Chor die Hauptrolle spielen sollen. Entwürfe werden in diesem Sinne von den Gebrüdern Morax erarbeitet sowie durch Jusseaume, Dekorateur im Pariser Theater, und Gustave Doret. Die Architektur des Gebäudes wirft den Einfluss in Deutschland eingeweihter Bühnenprojekte auf.

Definitive Plan- und Bauausführung sind den Genfer Architekten Maillart und Chal (über die wir fast nichts wissen) anvertraut. «Das Théâtre du Jorat» wurde im Jahre 1907 für den dazumaligen Betrag von Fr. 60 000.- erbaut. Es scheint, dass die Fundamente der Konstruktion 1924 nachbefestigt werden müssen unter der Leitung des Architekten Jean-Jacques Mercier (1886-1940), Sohn von Georges Mercier und Präsident des «comité du Théâtre du Jorat» von 1924 bis 1931. Man vermutet, dass bei dieser Gelegenheit neue HETZBINDER eingebaut wurden. Um 1985 wurden weitere Ausbesserungen unternommen, vor allem in der Überdachung und am Bühnenboden. Die angestammte und ländliche Art des Gebäudes scheint, mit 20 Jahren Vorsprung, die ersten expressionistischen Werke von E. Mendelsohn und H. Häring anzuzeigen.

Am 9. Mai 1908 öffnet sich das Theater, das später «La Grange sublime» genannt wird, dem Publikum mit einem neuen Drama von René Morax «Henriette», abwechslungsweise gespielt mit einer Wiederaufnahme von «La Dîme». So ist der Begriff «Théâtre du Jorat» entstanden. Von 1908 bis 1947 sind 15 Stücke auf der Bühne Mézières aufgeführt, vor allem zwei berühmte Werke von René Morax, aber die Aufführung folgen nicht mehr gemäss Programm aufeinander. Kürzlich, und dank einiger in Konzentration mit dem Stadttheater Lausanne zusammen organisierten Operas und Konzerte, lebt das «Théâtre du Jorat» wieder auf und man kann eine kulturell aktive und stimulierende Zukunft erhoffen.

G. Barbey

IL ÉTAIT UNE FOIS L'INDUSTRIE

Le plateau de cet ascenseur, actionné par la pression des Eaux de Bret, possédait deux voies à écartements différents et pouvait ainsi transporter aussi bien les wagons du réseau international que ceux du Lausanne-Echallens-Bercher et des Tramways du Jorat, réseaux à voie étroite. Dans les premiers projets, la cage d'ascenseur était fermée par un toit mobile qui n'a pas été réalisé. Cette installation n'existe plus.



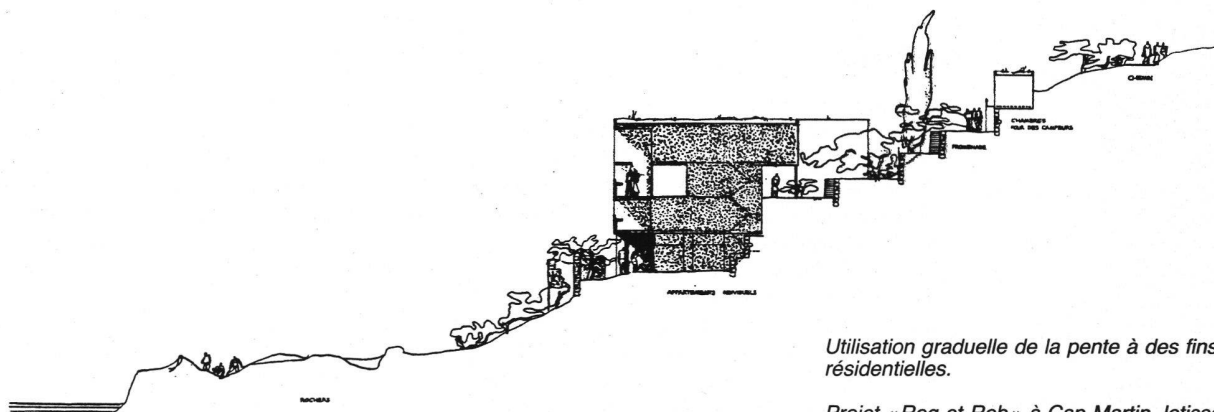
LE SENS DE LA PENTE

On vous dira sans doute que Lausanne a bien changé durant ces vingt-cinq dernières années. On vous écrira peut-être qu'elle n'est plus ce qu'elle était, qu'elle a perdu son caractère, son âme, ses quartiers, ses bistrotts, sa langue... Je ne réfuterai pas ces arguments, dont je vérifie la justesse chaque jour dans mon propre quartier, racheté par Bernard Nicod, dans les bistrotts que je ne fréquente plus et où il n'est plus besoin de « savoir » manger, dans ce langage banalisé qui m'empêche aujourd'hui de reconnaître à coup sûr un Lausannois alors que je ne manque pas un Genevois, un Neuchâtelois, un Combier ou un Gruérien. Mais j'en prendrai néanmoins le contrepied pour m'interroger plutôt sur le destin de quelques invariants qui font, me semble-t-il, la ville d'hier et d'aujourd'hui. A rebours d'un certain discours, je vous dirai donc que rien n'a changé, je vous écrirai qu'elle est toujours ce qu'elle était, et je m'inquiéterai même de ce qu'elle est peut-être déjà ce qu'elle sera.

Parole de cordonnier. « Le Comptoir, le cirque Knie, Noël, et ça recommence... »

Ainsi va la roue lausannoise, ainsi s'égrènent les années du petit cordonnier de la rue de l'Ale. Faut-il voir dans ce raccourci l'expression dépassée d'un vieil artisan en bout de course ? Je ne le crois pas : le fils a aujourd'hui repris l'affaire, et l'on ne saurait douter que les trois mêmes événements rythment son année, de sorte que je vois dans l'aphorisme du père la trace d'un imaginaire collectif plus profond qui reste aujourd'hui d'actualité. On y retrouve une certaine torpeur, une certaine indifférence, un conformisme certain – tout cela a été dit et il ne faut sans doute cesser de le dénoncer – mais on sait en contrepartie que ces quelques traits reflètent une merveilleuse insouciance, une indéniabile légèreté de l'être et un art de vivre consommé.

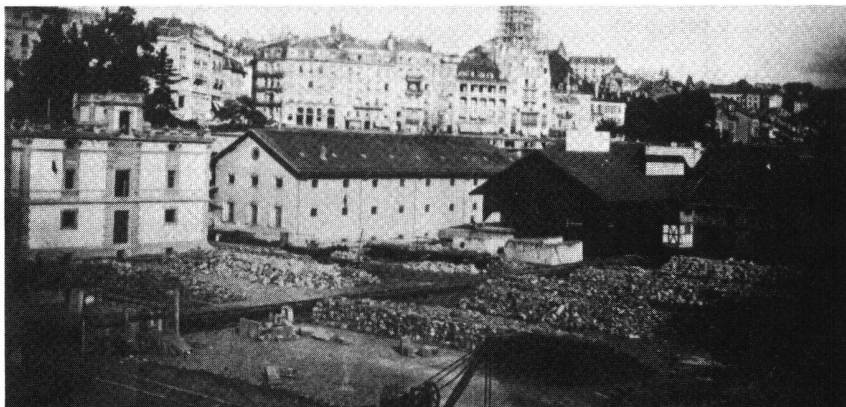
De fait, tout se passe à Lausanne comme si aucun événement ne pouvait secouer vraiment



Utilisation graduelle de la pente à des fins résidentielles.

Projet « Roq et Rob » à Cap Martin, lotissements des bords de mer (1949).

IL ÉTAIT UNE FOIS L'INDUSTRIE



A gauche, le magasin de la Compagnie du Lausanne-Ouchy, construit en 1894 sur le mode du toit plat par les architectes Corbaz et Centurier, inauguré une nouvelle génération d'entrepôts dont le décor s'inspire des immeubles contemporains d'habitation ou de bureaux. En 1896, un deuxième bâtiment rigoureusement semblable est élevé à l'est du premier ; leur façade sud est organisée symétriquement autour d'un faux avant-corps central surmonté d'une « tourelle » aujourd'hui disparue. Le bâtiment voisin, l'Entrepôt fédéral, antérieur d'une dizaine d'années, s'inspire encore de l'architecture rurale avec son œil-de-bœuf et la dimension réduite de ses fenêtres.

les esprits. Ceci est particulièrement frappant pour les problèmes d'urbanisme qui touchent périodiquement la ville. «Le débat grossit, s'anime, semble devoir un instant aboutir, puis meurt tout à coup de sa belle mort, et il n'en est plus question. La solution n'est même pas intervenue. Elle n'intervient que plus tard ; et généralement, il n'y a pas de solution, parce qu'il n'y a qu'une demi-solution. On a cherché à contenter tout le monde. Et personne n'est content.»¹ Ramuz écrivait cela à propos de la tour Bel-Air. On pense aujourd'hui au CHUV, à la Perraudettaz, à la pénétrante et au valon du Flon... On le voit, rien n'a vieilli dans ce propos et l'on pourrait même en inverser la chute : on n'a cherché à contenter personne et tout le monde est content ! Ce qui revient rigoureusement au même : la vie ronronne, immuable et fidèle à elle-même – avec tout ce que cela comporte d'exécrable et de séduisant, de mortellement ennuyeux et de merveilleux... Non, la ville, en ce sens, n'a pas changé ; ou plutôt la ville semblerait pouvoir changer de fond en comble dans l'indifférence la plus totale. Gros Nicod, tu l'as bien compris : en cela elle ne change pas !

*

Parole d'étranger. «Lausanne n'est pas une Ville.»

Quoi ? s'insurge l'urbaniste, menacé de perdre son objet. «Lausanne, ville romaine, petite bourgade moyenâgeuse, centre religieux et centre d'échange, s'est développée au cours du XIX^e siècle pour devenir...»

«Je vous entends, gentils techniciens, m'aligner des chiffres, me montrer l'accroissement de la population ou l'extension des territoires urbanisés, vers l'ouest, vers le nord... Mais ce n'est pas cela qui *fait* la ville, surtout pas cela qui fait son évolution...»

» Moi qui ai habité Paris, qui reviens de Shanghai, entendez-moi à votre tour, Lausanne n'est pas une ville. Et n'allez pas croire que je dise cela à cause de sa taille. Non, non, il existe des petites villes, je le sais, j'en connais, mais Lausanne n'en a pas la densité ! C'est un objet urbain, peut-être, que le plan et la topographie complexes rendent intéressant à étudier, mais

cet objet n'a pas d'*urbanité* : ses lieux ne sont guère investis ; du moins ne le sont-ils pas avec la polysémie voulue ; les quartiers se ressemblent – tous plus verts les uns que les autres –, et les limites sont floues – quelque part entre Morges et Lavaux pour les uns, plus ou moins près des limites communales pour les autres. Impossible pourtant de se perdre dans cette ville sans limites ! Certes *on s'y égare*, tout désorienté que l'on est par les tours et détours de la pente ou de la voirie, *mais on n'a pas la joie de s'y perdre* : sans doute certains chercheront-ils des points de repère, mais de repaires ils ne trouveront point ! Lausanne n'a pas de centre, pas plus que de quartier fort ou de limite nette. Trop riche sans doute, elle n'a pas d'odeur...»

Mais l'Etranger se trompe, bien sûr. Lausanne a ses quartiers, historiquement définis, avec des limites topographiques précises et parfaitement nettes. Ce n'est pas *un* centre qui la définit mais une *multitude de centres*, et ceux-ci offrent des caractères diversifiés à ses usagers. Le touriste, lui, le sait bien, c'est même là pour lui ce qui fait son charme. On se promène et l'on passe de l'un à l'autre – la cathédrale, la vieille ville avec ses places, ses terrasses, ses fontaines... Voilà vingt ans qu'il vient et que tout cela, par miracle, a été admirablement préservé.

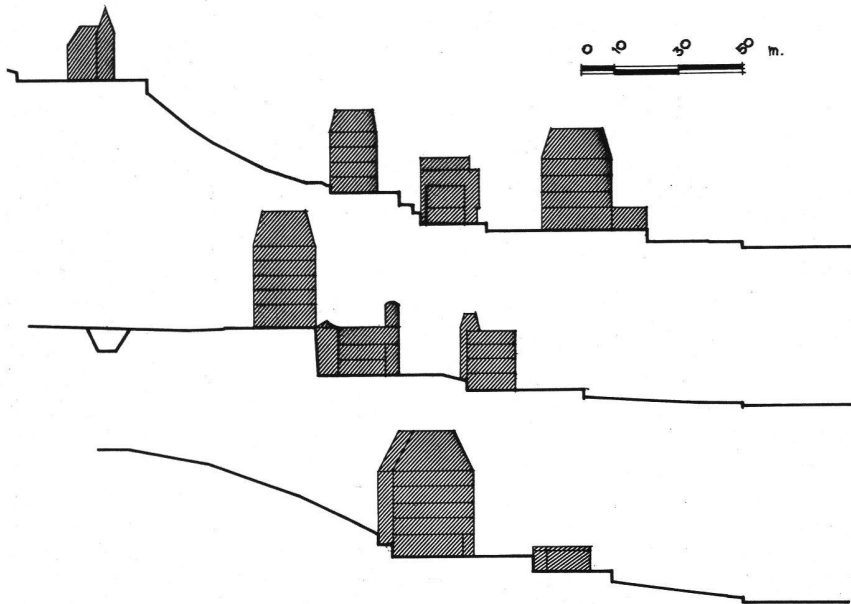
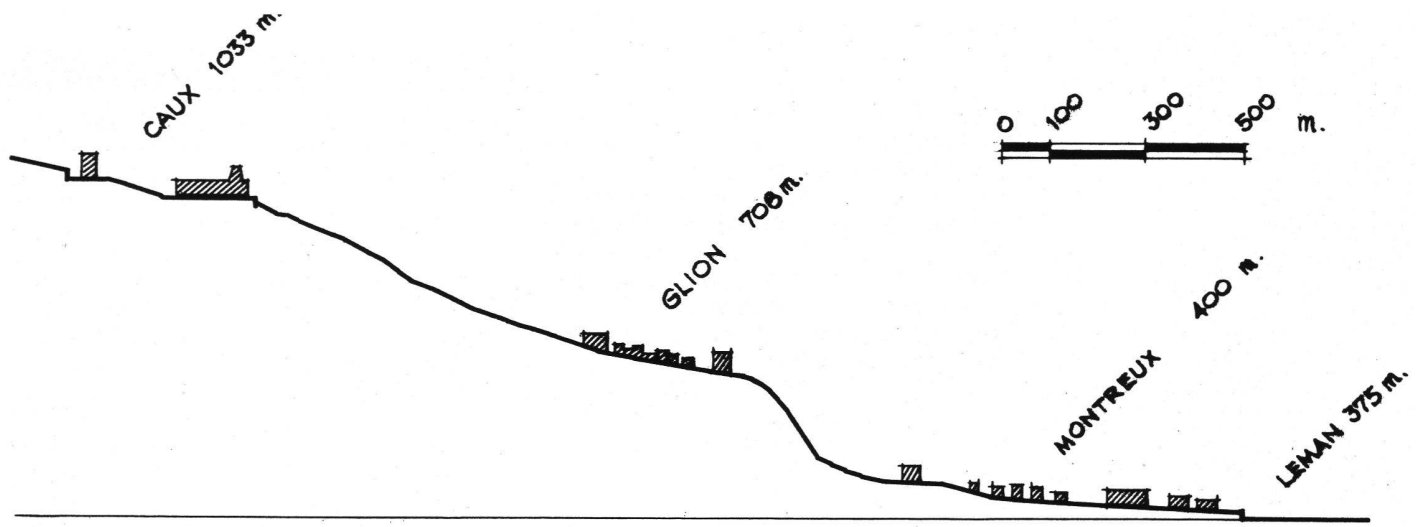
Pourtant l'Etranger n'est plus un touriste. Regard intérieur et extérieur à la fois, il sait que les centres, à Lausanne, ne sont que des points focaux, des repères sur des trajets, les nœuds équivalents d'un réseau de voiries auquel il ne se fait pas. C'est que, dit-il, *la ligne est plus forte que le point à Lausanne*, de fait, il existe toujours plusieurs chemins pour se rendre d'un lieu à un autre, de sorte que l'on est toujours hésitant devant l'itinéraire à choisir. Qui ne peut ne peut, dit-on ! Indécision : est-ce la cité qui a fait les Vaudois ou les Vaudois qui ont fait la cité ?

Reconnaître la multitude de centres qui font le charme de Lausanne, ce serait donc reconnaître du même coup l'absence de Centre majeur qui en ferait une «ville». La Cité, le Bourg sont sans doute les plus anciens... Entre deux, une absence : la «rue centrale» ! Les premiers sont désertés dès 16 heures ou 18 heures, la se-

IL ÉTAIT UNE FOIS L'INDUSTRIE

De manière générale, les immeubles élevés par la Compagnie au début du siècle offrent une image de qualité, certainement dans le but de promouvoir le quartier. Laissés à l'abandon pendant de nombreuses années, certains immeubles ont été rénovés récemment et renouent avec cette volonté. Ainsi en est-il de deux des trois entrepôts élevés en 1904 et 1905 sur les plans de l'architecte Francis Isoz, architecte «officiel» de J.-J. Mercier-Marcel. Ces bâtiments sont remarquables par l'usage inhabituel du tuf pour les étages en attique.





Le cas de la pente à Montreux, de haut en bas :

- Coupe sur les 3 paliers d'altitude de Caux, Glion, Montreux
- Coupe entre l'avenue de Belmont et la rue du Lac, Montreux
- Coupe sur l'Hôtel National et sa galerie, Montreux
- Coupe sur le littoral montreusien

Des terrassements considérables créent les plateformes nécessaires pour l'hôtellerie.

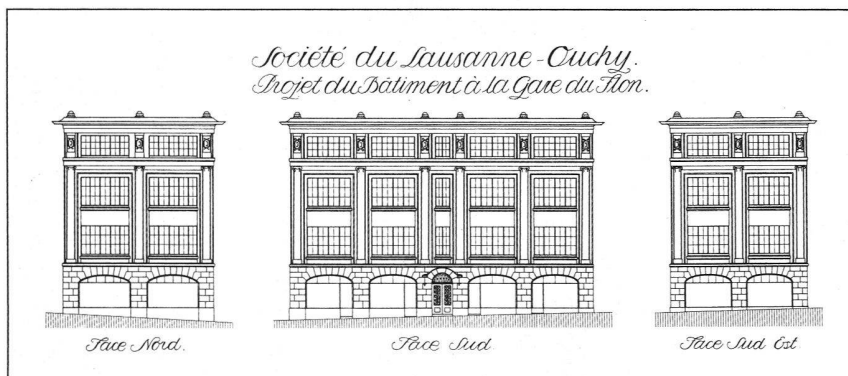
conde est une sorte de brèche, une vallée, une limite, une voie de circulation, un grand vide où l'on passe mais où l'on ne peut séjourner. Paradoxe, Lausanne a pour centre une limite et un lieu de passage – un « anti-centre » en quelque sorte !

Autrement : *Lausanne est parsemée de centres, mais dépourvue de centralité.* Dans d'autres villes, le centre se remplit, retient et draine une population mélangée. A Lausanne, il se vide, repousse et n'accueille guère plus que des gens en partance – à la lettre des ex-centrés, parfois même des désespérés. Voyez

les déserts que représentent, en dehors des quelques heures hebdomadaires d'affluence, les places ou les terrasses de la ville, si agréables soient-elles – la Riponne, Saint-François, Montbenon... Songez aussi aux suicides du pont Bessière – est-ce un hasard si le saut dans le grand Vide à Lausanne, se fait au centre de la rue centrale, c'est-à-dire, pour être précis, au centre du centre des centres ? En vérité, le cœur de la ville est un trou. C'est même un gouffre, que tout le monde évite et qui est hanté par la Mort.

Pascal Amphoux

IL ÉTAIT UNE FOIS L'INDUSTRIE



Par sa situation à l'extrémité de la plate-forme côté Grand Pont, cet immeuble, construit en 1913 sur les plans des architectes Bonnard et Picot, fonctionne comme enseigne du quartier. D'ailleurs la Compagnie, consciente de la situation privilégiée de la parcelle, avait voulu une architecture particulièrement soignée. Cela explique le recours à un ordre architectural monumental de pilastres et de chapiteaux ioniques ainsi que la présence de médaillons à l'étage attique. Le bâtiment réalisé a été simplifié, semble-t-il, dès la construction, mais il conserve cependant les proportions et les intentions du premier projet.