

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

**Herausgeber:** Société de communication de l'habitat social

**Band:** 62 (1989)

**Heft:** 4

**Artikel:** Le concours du Flon

**Autor:** Dumas, Jacques / Wasserfallen, Claude / Schilt, Jean-Jacques

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-128983>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.04.2025

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

# LE CONCOURS DU FLON

## À PROPOS

Dans un petit message qui tolère mal qu'on s'y soustraie, le rédacteur d'*Habitation* me propose d'accompagner de quelques lignes la relation qu'il fait ici du concours du Flon.

Je m'y livre d'autant plus volontiers que, classé au proche arrière des deux lauréats-vedettes, j'en perçois d'autant mieux les intentions et que concourir, mon Dieu, donne à celui qui l'a fait, un peu de compétence pour en parler!

Je partage avec d'autres le sentiment que dans cette affaire, les deux premiers projets retenus constituent les termes d'une alternative clairement posés et je me plais à imaginer ce qui se serait passé si, comme l'avait initialement souhaité la Municipalité de Lausanne, le concours avait été organisé en une seule phase: un jury compétent et responsable aurait dû choisir entre deux partis, dont le moins à dire – signe de leur qualité – est de dire qu'ils ne se prêtent à aucun panachage.

Chez Tschumi et Merlini, j'ai aimé cette vallée restituée, sans nostalgie, par les ponts qui l'enjambent et «l'interprétation originale de la Ville» qu'ils proposent.

Chez Luscher, j'ai apprécié l'intelligence du présent et celle, subtile et dynamique, de sa prévision pour un demain incertain.

Il eût fallu choisir ici entre le rêve et le rêve éveillé! Or, s'agissant des bases d'un plan partiel d'affectation à réaliser dans la durée, l'éveil me paraît préférable au songe!

Deux mots encore:

### **Le logement**

Assimilant Lausanne à un plan incliné vers le sud et le lac, Luscher dit NON pour du logement dans ce lieu d'exception que constitue le Flon. Il n'est pas difficile d'être moins absolu que Luscher. Le domaine du bâti lausannois le confirme et je n'irais pas, quant à moi, jusqu'à refuser, à qui s'y sent bien, d'habiter ici.

### **Le malentendu**

Mis en parfaite évidence dans le règlement du concours, il s'agit ici «non d'un concours d'architecture mais d'un concours d'urbanisme». La distinction est de taille si l'on sait que la réalisation se fera étalée sûrement au travers des sensibilités et des techniques elles-mêmes liées à celles des années, des régimes et des concepteurs. Néanmoins, la tentation de l'architecture était brûlante et les pêcheurs nombreux qui succombent aux séductions des seules images.

### **Et maintenant?**

Un concours ici; ailleurs, et puisqu'il faut en parler, un projet largement médiatisé par son commanditaire et ses auteurs... Les choix sont à faire et peuvent l'être dès aujourd'hui sans que soit mis en œuvre l'alibi coûteux des études complémentaires. Les architectes – une fois de plus – ont distribué les cartes. Il se pourrait bien – hélas – que le jeu tourne à la foire et à la guerre de cent ans.

*Jacques Dumas, architecte*

---

## LE FLON

### **Les questions**

La Ville n'aurait-elle pas de bonnes raisons pour adopter dès maintenant le projet Botta-Mangeat?

Après l'organisation du concours, une telle conversion est-elle – sinon possible – du moins opportune?

Il convient, pour répondre à ces questions, de comparer les projets encore en lice.

### **Les interrogations originelles**

Rappelons auparavant quelques motifs principaux exprimés par les opposants au plan d'affectation longuement préparé, soutenu par les propriétaires et la Municipalité en 1986:

- image hésitante, manque d'attractivité;
- négation de la vallée, défaut d'insertion dans le paysage urbain;
- absence d'ambition architecturale;

- mauvais traitement des espaces publics, en particulier au point de jonction des transports publics;
- manque de logements;
- profusion de parkings;
- construction massive d'un grand commerce au détriment d'équipements publics;
- vue masquée sur le Jura.

#### **Les critères actuels**

Actuellement, la démarche se concrétise par trois projets primés retenus pour étude face à la proposition élaborée par les propriétaires.

Au cours de récentes péripéties, l'argumentaire a notablement évolué. Les aspects d'architecture ont pris le pas sur les idées d'urbanisme.

A chaque argument d'architecture, il nous paraît intéressant d'opposer une réflexion plus étendue conduisant à des considérations complémentaires d'urbanisme et d'aménagement du territoire.

C'est, pensons-nous, de cette façon que les nombreux interlocuteurs qui auront à se prononcer demanderont à réfléchir avant que tous les projets ne fassent plus qu'un.

#### **Conservation architecturale et mise en valeur du site**

Les trois lauréats retenus pour la discussion proposent le maintien partiel ou même complet de la structure des constructions existantes; Tschumi et Merlini ont su y allier une conception traversante mettant en relation les Terreaux et Montbenon en soulignant de surcroît le caractère de vallée par la création d'une zone verte. C'est la force la plus évidente de leur proposition, gratifiée du premier prix par le jury.

#### **Logement et agrément des logements**

Le premier prix propose quelques logements éventuels dans une situation inconfortable; le deuxième prix élimine toute possibilité; le troisième en prévoit dans un quartier ennuyeux en fonds de vallée, à la différence du projet Botta-Mangeat, dont les nombreux appartements sont bien orientés sur un parc de verdure.

#### **Zone verte et centralité**

Le projet Tschumi-Merlini tire sa valeur d'une hypothétique zone de verdure à aménager en contrebas, mais on reste perplexe quant à la possibilité d'insérer dans les formes proposées des équipements centraux de premier rang, qui seraient mal reliés entre eux et sans relation avec les courants importants de circulation piétonne.

D'ailleurs, de nombreuses zones industrielles de banlieue offrent actuellement les mê-

mes avantages que les trois projets retenus par le jury.

En revanche, une véritable unité de fonctionnement de caractère urbain dense est proposée par le projet Botta-Mangeat, malgré la zone de verdure, affaiblissant fatalement l'intensité de son usage.

#### **Maîtrise de l'architecture, maîtrise du schéma de développement urbain**

Aussi bien la proposition du premier prix que celle de Botta-Mangeat sous-entend l'adoption et l'application de fortes exigences architecturales; la réglementation devra être stricte et les autorités auront à définir la qualité de l'architecture souhaitée et à en appliquer les principes. Nous savons que cela ne va pas de soi. Faut-il d'ailleurs mobiliser toutes les forces collectives sur ce seul aspect sans engager aussi une réflexion générale au sujet du rayonnement provoqué par la réalisation sur l'ensemble de la ville, voire de la région? Aucun des trois projets retenus par le jury n'impose une telle réflexion.

#### **Animation du quartier, utilisation optimale du carrefour des transports**

De même, aucune ne propose une animation urbaine à forte intensité ni la prise en compte de la situation exceptionnelle offerte par la concentration des transports. Le projet Botta-Mangeat, quant à lui, tire un excellent parti de cette opportunité malgré son ambiance urbaine de sévère rigidité.

#### **Mise en œuvre du projet et adhésion des propriétaires**

Le jury attache dans ses commentaires une grande importance à la réalisation par étapes: au fur et à mesure des étapes, il convient que l'image reste agréable. L'aspect visuel a été retenu comme critère prépondérant, apparemment sans souci de rentabilité. Or, nous savons que plus la densité sera forte, plus sera aisé l'encadrement des étapes (échanges de terrains, prélèvement de plus-values, compensations, etc.). En l'absence de rentabilité, les moyens de pression demeurent faibles pour exiger une mise en œuvre cohérente. A cet égard, le projet Tschumi ne sera pas facile à réaliser lorsqu'il s'agira de libérer une tranche de vallée pour le passage d'un pont sans correspondance avec la trame du fonds.

#### **Sur quoi peut porter le débat?**

En résumé, le projet couronné par le jury de la Ville offre une occasion de rêver aux ponts jetés à travers un vallon restitué. Pour le reste, il ne contient que de médiocres logements, ne compense sa zone verte par

aucun profit urbain, impose une méticuleuse surveillance de tous les instants pour garantir la «qualité architecturale» (notion à définir) et ne garantit pas une réalisation par étapes sans problèmes.

Les deux autres sélectionnés par le jury maintiennent le modelé actuel des constructions: l'un sans logements, l'autre avec des propositions peu attractives, tous les deux sont dépourvus de prétention et d'ambition.

L'œuvre de Botta-Mangeat conserve à nos yeux une avance significative dans presque tous les domaines; elle exige certes un effort de réflexion fondamentale quant au devenir de la ville, ce qui indispose probablement le plus les autorités.

#### **Les choix du jury imposent l'abandon de certaines solutions**

Il eut mérité qu'on lui oppose d'autres variantes:

- au prolongement et à l'insertion des transports;

- au réglage des circulations;
- aux parcours piétonniers;
- à la densité; à la mixité entre logements et activités;
- au lieu, à la qualité et à l'intensité des fonctions centrales...

Les propositions retenues par la Ville pour étude complémentaire n'offrent apparemment pas la possibilité de placer le débat politique au niveau souhaitable pour traiter de ces questions fondamentales.

#### **La porte étroite du débat public**

Dans ces conditions, il y a de fortes chances pour que le choix ne soit qu'un leurre, promenant le public concerné dans un parcours aux enjeux inégaux, avant de le promener dans la zone de verdure gracieusement offerte à la Ville par la Holding du LO.

*Claude Wasserfallen  
architecte-urbaniste*

---

## VERS UNE SOLUTION ENTHOUSIASMANTE?

La Municipalité de Lausanne parviendra-t-elle à proposer une solution – c'est-à-dire un plan partiel d'affectation – pour réaménager la vallée du Flon, cette zone, exceptionnelle par sa surface, située au cœur de la ville? L'entreprise, certes difficile, paraît maintenant bien lancée. Le jury du concours, composé de personnalités fort différentes, ne s'est-il pas mis d'accord à l'unanimité sur le premier prix? Un pari impossible, affirmaient les sceptiques. Pour parvenir à ce résultat, le chemin a été long et semé d'embûches. Un bref historique, permettant d'en rappeler les étapes essentielles, mettra en évidence la ténacité et la volonté d'aboutir d'une Municipalité qui est actuellement plus souvent décriée que félicitée.

- 12 octobre 1986: le peuple, consulté par référendum, rejette le plan partiel d'affectation dit «Gare du Flon».
- 12 janvier 1987: une délégation, désignée par la Municipalité pour traiter de ce dos-

sier et composée du syndic (radical), du directeur des travaux (libéral) et du directeur des écoles (socialiste), réunit les groupes actifs lors du référendum et tous ceux qui ont fait part de leur intérêt et de leurs suggestions pour l'aménagement de la vallée du Flon. Elle leur annonce qu'un concours d'idées sera organisé, selon les normes et règlements de la SIA.

- 10 juin 1987: la délégation municipale réunit pour la deuxième fois cette «Landsgemeinde». Elle présente le projet de préavis qui va être soumis à la Municipalité pour l'organisation d'un concours. Elle entend alors le président de la société propriétaire de la plus grande partie de la vallée du Flon, la Société LO Immeubles SA, annoncer qu'il a fait appel à l'architecte Botta, associé à M. Mangeat, afin «d'offrir à la Municipalité une solution parallèlement au concours dont il sera peut-être intéressant de s'inspirer sur le plan de l'intérêt général». Plusieurs



participants déplorent cette décision, qui met en péril le concours tel que prévu par la Municipalité.

Le même jour, la Municipalité adopte un préavis demandant au Conseil communal un crédit de 550 000 fr. destiné à financer le concours, qui doit être lancé à fin août 1987. Le jugement est prévu pour le mois de janvier 1988; une exposition doit ensuite être organisée en février. Le plan partiel d'affectation devrait être terminé en été 1988 et soumis alors à l'enquête publique. Il est bien clair que le projet du LO – réalisé par un architecte payé – ne peut entrer dans le cadre du concours.

- Au début juillet, la Municipalité décide de renoncer à poursuivre le concours tel qu'elle l'avait envisagé. En effet, plusieurs architectes font savoir que, dans ces conditions, ils ne participeront pas au concours. La Société vaudoise des ingénieurs et architectes déclare que «la décision de LO Immeubles SA est de nature à remettre en cause l'intérêt d'un concours entre professionnels qui nécessite une base identique de départ et de décisions».
- A fin août, la Municipalité demande au Conseil d'Etat d'instituer une «zone réservée» pour le secteur «Gare du Flon». D'autre part, elle décide d'organiser un concours d'idées en deux temps. En conséquence, elle annonce à la commission du Conseil communal qu'elle retire son préavis du 10 juin.
- Le 23 décembre 1987, elle adopte un nouveau préavis qui prévoit, dans une première phase, l'attribution de mandats d'avant-projet aux lauréats. Elle demande un million pour financer le concours d'idées et les mandats qui s'ensuivront.
- Le 3 mars 1988, le jury tient sa première séance; il adopte le programme du concours, qui est lancé au mois de mai.
- Le 3 février 1989, le jury recommande à la Municipalité de donner des mandats d'étude d'avant-projet aux trois premiers lauréats.

#### **Quelques remarques d'un profane**

Comme membre du jury non-architecte, comme homme politique, je voudrais formuler quelques remarques à l'issue du concours.

Le plan partiel d'affectation refusé par le peuple a été adopté par la Municipalité alors que je n'en faisais pas encore partie. Comme conseiller communal, je l'ai toujours jugé mauvais. Je constate que les candidats ont adopté un système de circulations dif-

férent: personne n'a proposé de faire passer les voitures au centre de la vallée, sur l'ancienne voie du chariot. Personne n'a repris l'idée de l'accès au parking depuis le milieu de la place Bel-Air. Tous ont donné à l'interface des transports des dimensions plus généreuses (l'immeuble administratif du LO est en général prévu démoli).

Les 47 projets constituent une banque d'idées dans laquelle il conviendra de puiser largement. Ils ont permis une large discussion qui devra se poursuivre.

Le projet des architectes mandatés par LO Immeubles SA ne se présente pas de la même manière que les autres. Bien vendu, beaucoup plus attrayant que les maquettes uniformes et les planches imposées aux concurrents, il a bénéficié d'un impressionnant battage médiatique. L'option retenue – obliger les utilisateurs du LEB à parcourir 500 m de galerie commerciale – est inacceptable... sauf du point de vue des propriétaires de ladite galerie. De plus, elle exige la démolition rapide de tous les bâtiments actuels pour permettre le fonctionnement de cette interface élargie des transports publics. Le projet du LO est intéressant par le fait que la société propriétaire ne paraît revendiquer qu'une constructibilité moyenne, qui peut être comparée à celle prévue par plusieurs candidats.

#### **Et maintenant?**

La Municipalité ne s'est pas encore formellement prononcée sur la suite des opérations. Pour ma part, je tiens à préserver le climat de large discussion et de volonté de parvenir à une bonne solution qui a caractérisé les travaux du jury du concours. Je suis favorable à la désignation d'une grande commission, composée notamment de la plupart des membres du jury, qui sera chargée de suivre l'avancement des trois projets qui seront retenus. Une attention particulière devra être portée au problème des transports publics et de circulation, ainsi qu'à la faisabilité par étapes de l'aménagement de la vallée du Flon. Cette commission devra finalement recommander à la Municipalité – ce sera probablement cet automne – la réalisation d'un projet qui deviendra plan partiel d'affectation. L'une des tâches prioritaires de la Municipalité, qui sera élue en novembre 1989, sera de faire adopter le plan partiel d'affectation de la vallée du Flon, qui guidera l'aménagement du centre de la ville bien au-delà de l'an 2000.

*Le conseiller municipal  
directeur des écoles*

*Jean-Jacques Schilt*

Comment affirmer le caractère d'une ville à l'endroit même où elle se nie? Comment réconcilier l'exception d'une trame «à l'américaine» en fond de vallée avec la topographie mouvementée et pittoresque du tissu urbain lausannois? Comment transformer un lieu industriel figé dans son parcellaire et son épandage en une réserve à la fois foncière et programmatique au cœur de la ville? Comment révéler la modernité «malgré soi» de Lausanne ou, comme dans «Métropolis», on entre dans les immeubles par le sixième étage place Saint-François, pour en sortir au rez-de-chaussée rue Centrale?

### Métropolis

La configuration topographique de Lausanne a apporté un bouleversement des relations entre rues et bâti. On assiste de manière historique dans l'urbanisme lausannois à un glissement des notions spatiales: les rues sont suspendues, les immeubles s'enterrent, les toitures sont des rez-de-

chaussée, le «piano nobile» éclate sur plusieurs niveaux, les constructions se transforment en passages verticaux d'une rue à l'autre, les ponts jouent le rôle de carrefour à étages. Ce glissement spatial et programmatique constitue la base de notre intervention.

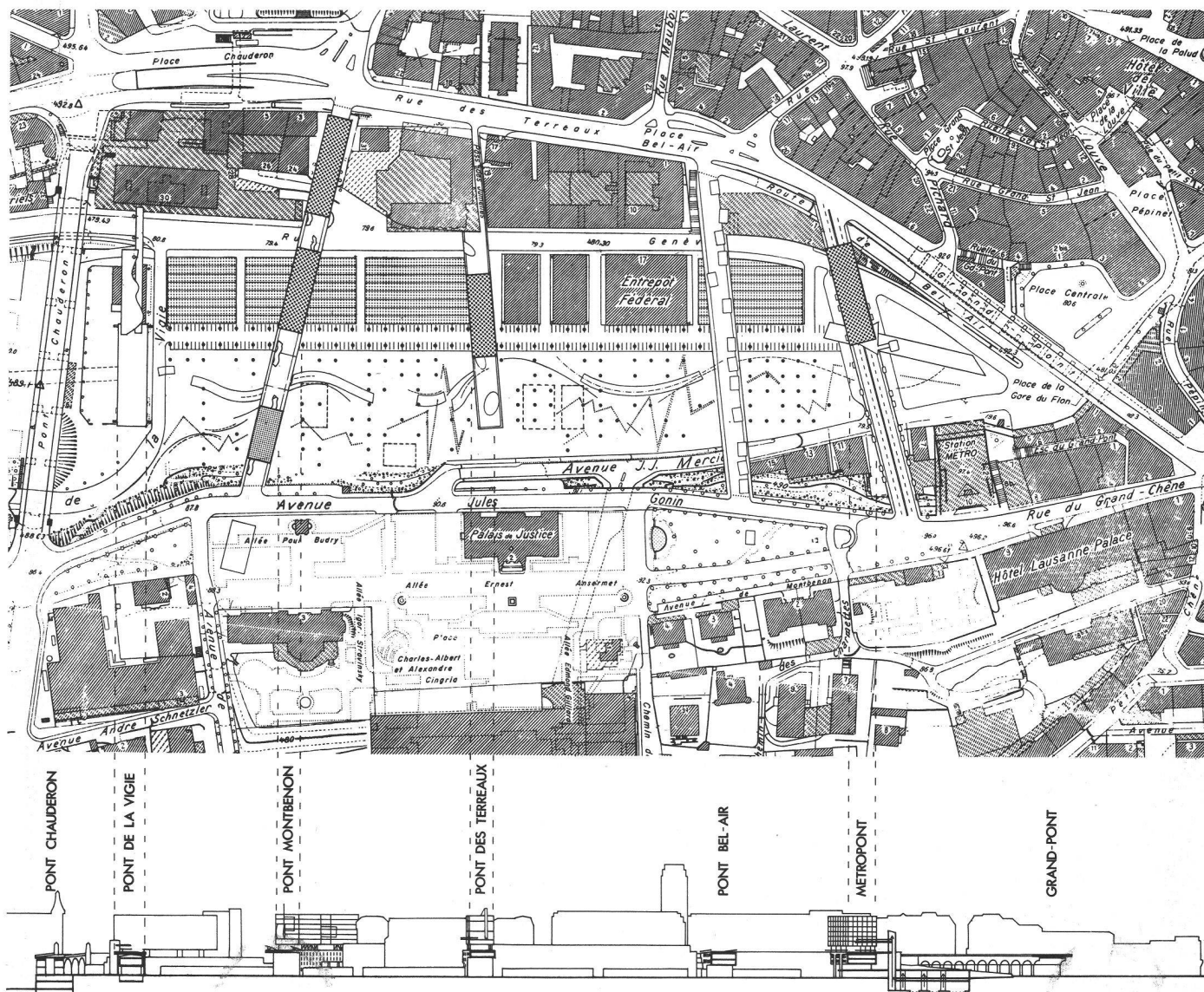
### Passages

Plutôt que d'isoler la gare du Flon dans un processus d'intervention protecteur (la conservation d'une trame prétexte à la conservation d'une âme) ou de considérer la gare du Flon comme un lieu délimité, nécessitant certes une opération d'envergure, mais figée dans une composition urbaine, nous avons prolongé les systèmes lausannois en les superposant selon leur propre logique autonome.

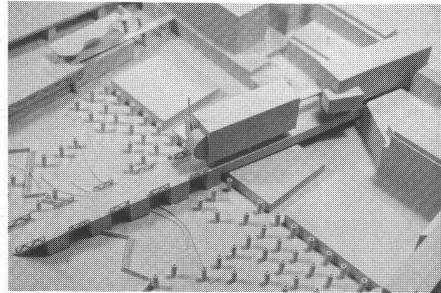
### 1. Les ponts-villes

Supports fonctionnels habités, ils viennent compléter le système existant constitué par les ponts Bessières, Grand-Pont et Chau-

Plan de situation  
et coupe longitudinale.



deron. Ils assurent de nouvelles relations spatiales et de nouveaux usages, aussi bien dans le sens transversal que dans le sens de la vallée. Dans la direction nord-sud, les ponts-villes relient, à travers une série d'activités motrices, deux parties de ville dont l'échelle et la nature urbaines s'opposent.



Pont Montbenon, détail.

Dans la direction de la vallée, les ponts-villes établissent des relations séquentielles entre les activités linéaires qui s'y développent.

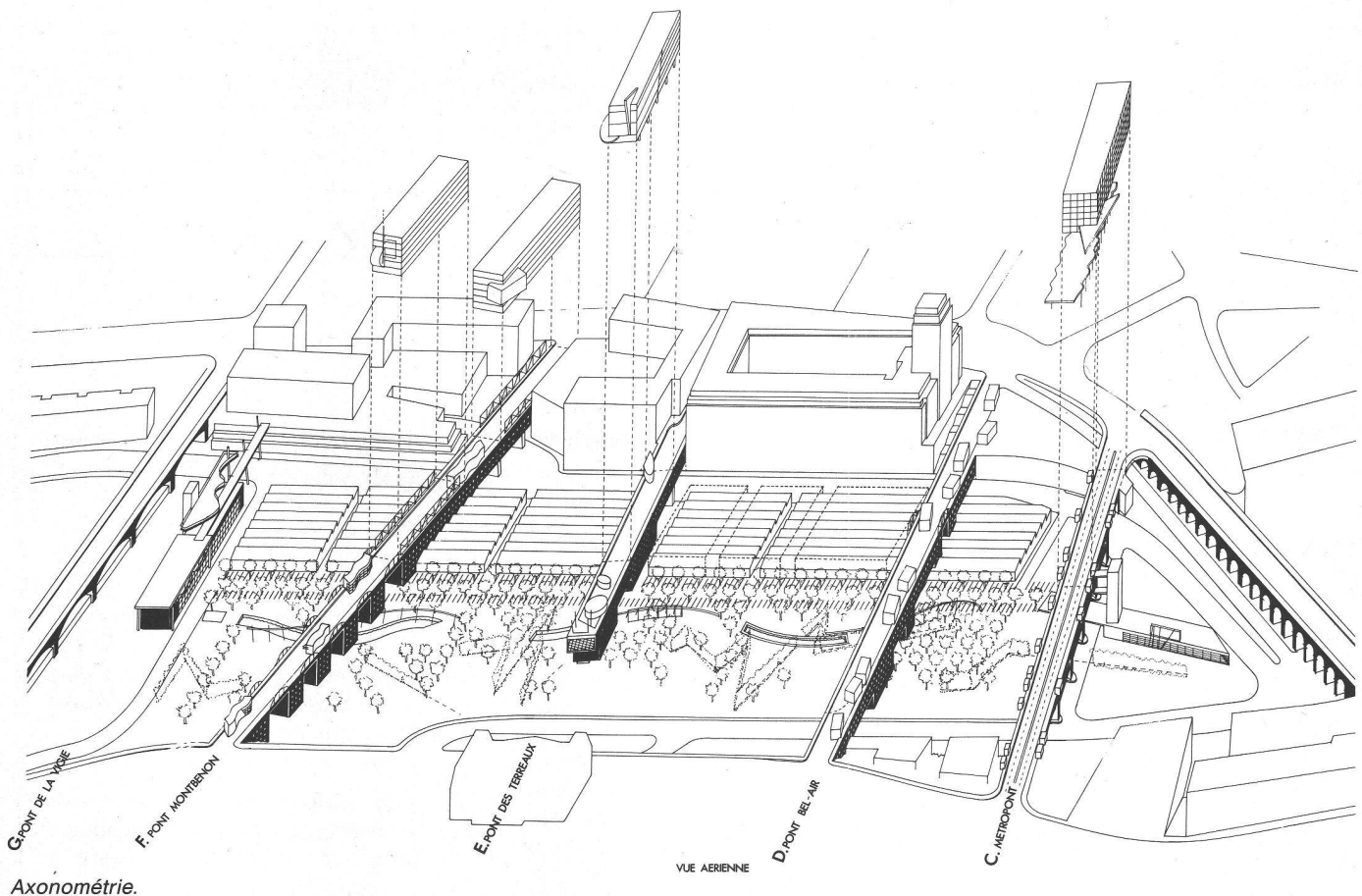
### 3. Le parc

Dans la partie sud de la vallée est aménagé un parc urbain en relation-support des ponts-villes.

### 4. La circulation

Elle est conservée sur la rue de Genève et l'avenue J.-J. Mercier. Un parking planté linéaire de 300 places est situé entre les entrepôts et le parc; 600 places de parking sont situées en sous-sol, notamment les places privatives destinées aux logements. La combinatoire des ponts-programmatiques, avec la trame au sol en évolution lente du fait du remplacement progressif des constructions actuelles par les systèmes décrits ci-dessus, permet la création de relations urbaines à l'échelle de la ville de Lausanne, soit d'un type existant (mixité d'activités), soit d'un type nouveau.

Le total de la surface des planchers est équivalente à celle en place aujourd'hui. En effet, nous avons voulu éviter le déséquilibre provoqué par une surdensification du bâti



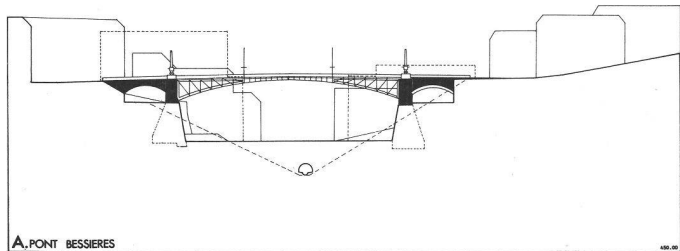
### 2. Les entrepôts

Ils se situent en fond de vallée. Ils intègrent les bâtiments mis à l'inventaire et servent de containers à des activités de petite industrie correspondant aux activités actuellement en place. Ils constituent une bande construite ordonnant la vallée.

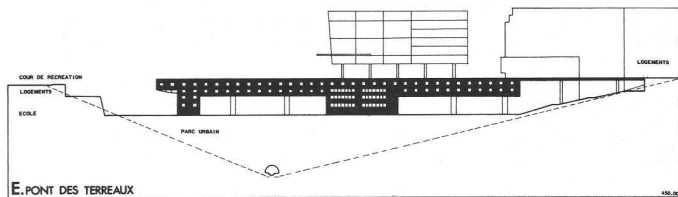
au détriment de la notion de centre urbain intégrant à la fois divers programmes: habitat, parc urbain, industrie, commerces...

### Ponts-villes

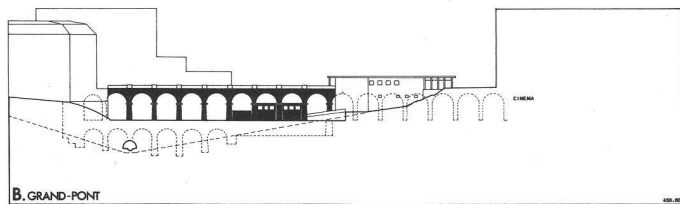
Chaque pont présente trois niveaux d'activités: dans son corps se trouvent essentiel-



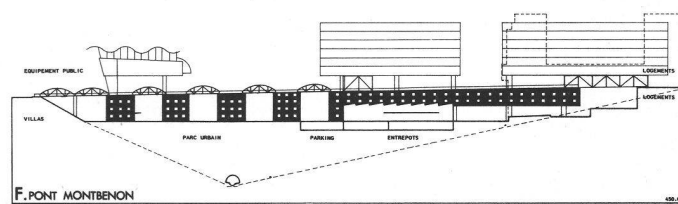
A. PONT BESSIERES



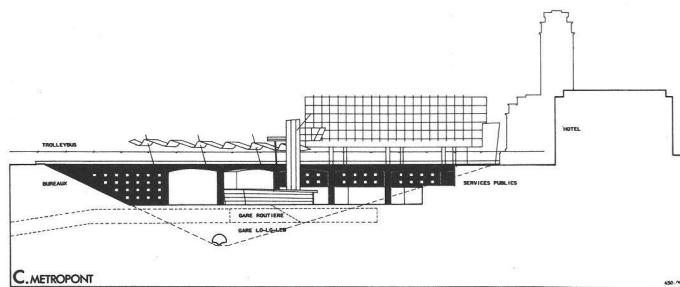
E. PONT DES TERREAUX



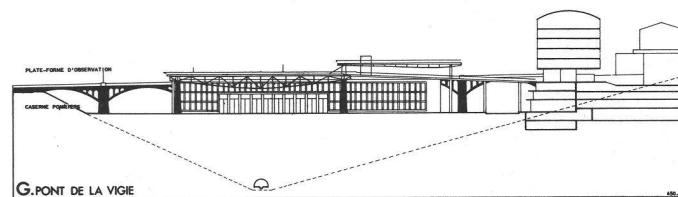
B. GRAND-PONT



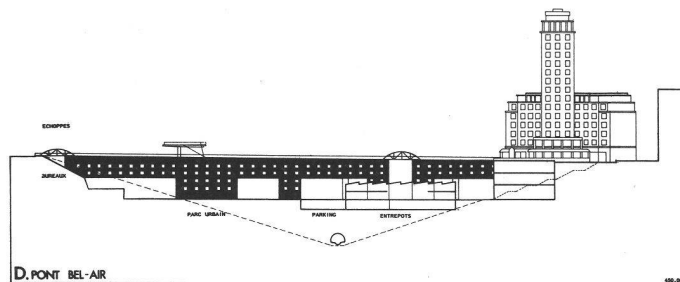
F. PONT MONTBENON



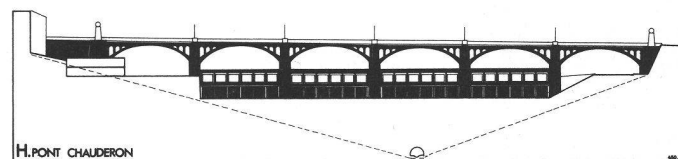
C. METROPONT



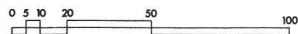
G. PONT DE LA VIEILLE



D. PONT BEL-AIR



H. PONT CHAUDERON



lement des activités publiques ou commerciales; au niveau de la voie se situent des activités publiques d'intérêt urbain: dans les immeubles suspendus on trouve un hôtel et des logements. Chaque pont fonctionne donc comme un fragment indépendant de la ville. Le concept de fragment permet d'une part d'intégrer la notion d'échelle en établissant, de point en point, des rapports spatiaux en adéquation à l'existant, et, d'autre part, d'intégrer les variables forcément liées à un processus étalé sur plusieurs décennies:

1. Dissociation et autonomie des diverses parties du programme, en relation avec les besoins réels.

2. Phasage simple à établir, dans la mesure où il n'existe plus de composition urbaine finie, mais simplement des imbrications factuelles de trames urbaines coexistantes.

3. Prise en compte de programmes spécifiques soit nécessaires, soit nouveaux (sémiothèques? usinodrome? opéra-gare?).

4. Enrichissement poétique de l'urbanité lausannoise par un phénomène moderne d'accentuation des relations spatiales propres à la ville.

Bernard Tschumi  
et Luca Merlini

(Publié avec l'autorisation de la revue *Archithèse*.)



# 2<sup>e</sup> PRIX

# «LA BASSE-VILLE»

**DOWN TOWN**

### Aujourd'hui

La vallée est comblée par sédiments. Les strates de dépôts, de halles, d'ateliers et de circulation (automobile, chemin de fer, métro) s'additionnent sur la base d'une planification dont le sens s'est perdu.

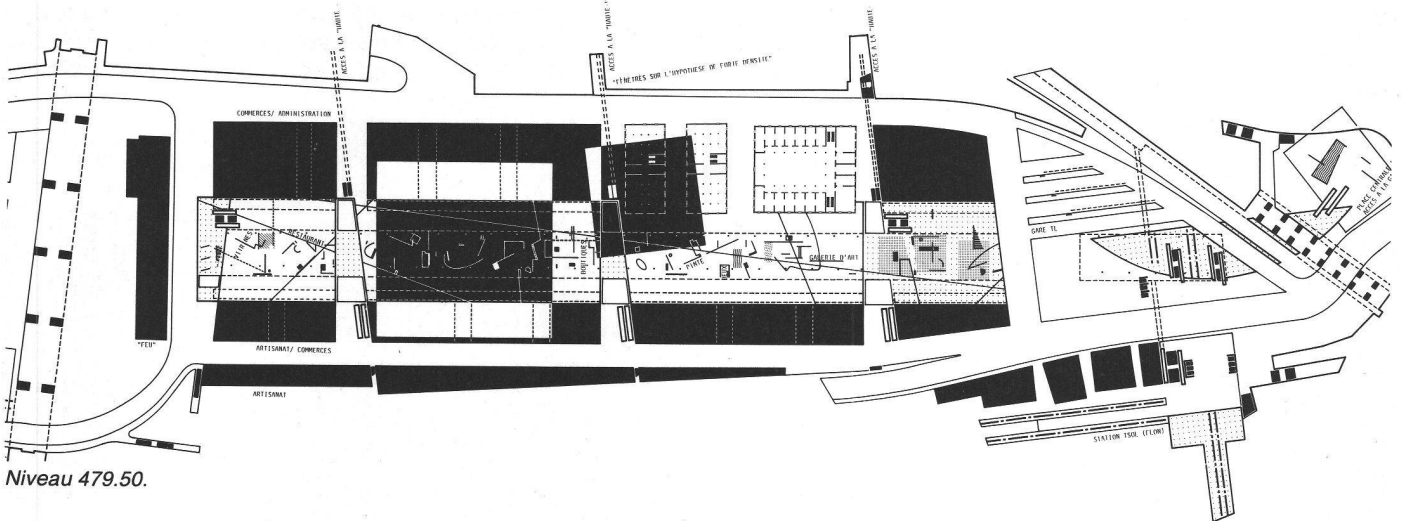
### Demain

Le système des sous-couches et du paysage des toitures est récupéré, réorganisé

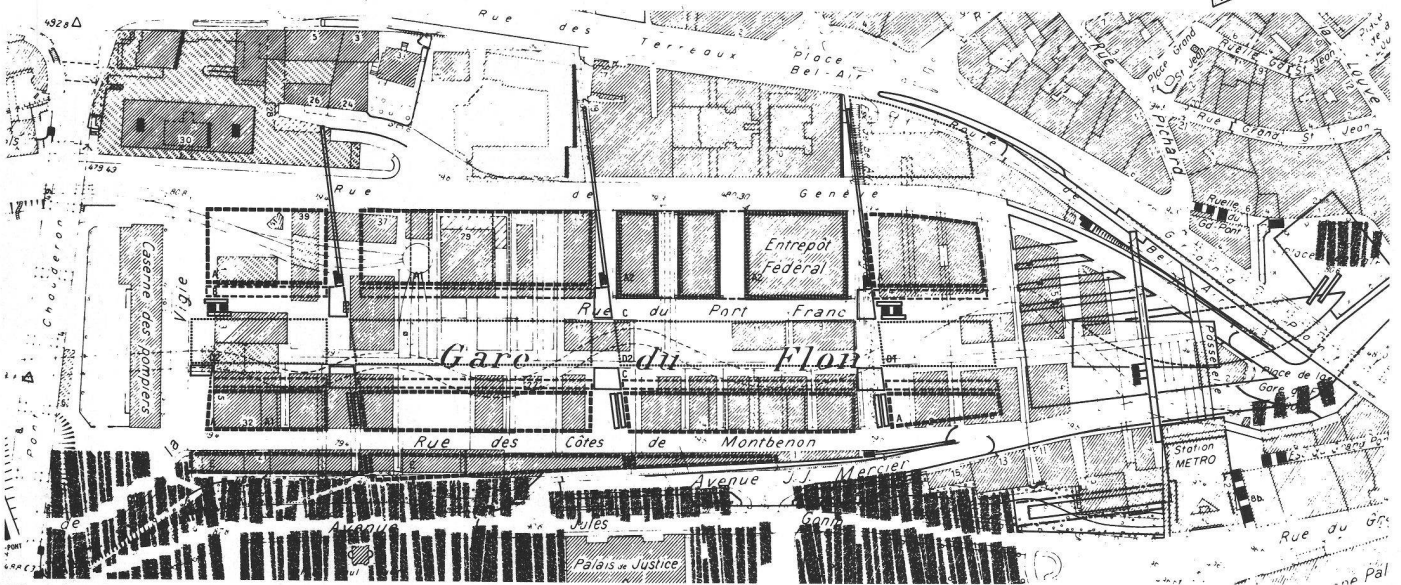
et rattaché à la ville. Un système interactif d'échanges des transports, des activités artisanales et de leur vitrine commerciale réinvestit la vallée.

### Stratégie

Le paysage de toitures de la «basse-ville» est revalorisé par la recomposition de la cinquième façade. Les réseaux du sous-sol



Niveau 479.50.



Plan de zones.

### PÉRIMÈTRES:

- A Zone de construction «lourde». Niveau du toit 491.50.
- A1 Interruption de la construction (passages). Nombre de percées déterminé. Emplacement à choix à l'intérieur des périmètres A et B.
- A2 Zone de réfection. Conservation des volumes et des structures. Possibilité de fermer et de couvrir l'espace entre les bâtiments. Façades et toits transparents.
- B Zone en construction «légère». Couverte ou fermée. Volume transparents.
- C Zone non constructible à l'extérieur des gabarits B et D.

- D1 Constructions en ordre non contigu. Bâti-ments naissant depuis le niveau de la gare 472.50. Toits 492.20. Volumes transparents.
- D2 Espaces ouverts sous un couvert. Construc-tions pavillonnaires en ordre non contigu. SBP = 1,5 x surface du sol à l'intérieur du périmètre. Niveau maximum 485.50. Niveau du couvert 492.50.
- E Ordre contigu. Hauteur constante. Toutes les parois qui dépassent le mur de soutènement de l'avenue J.-J. Mercier – avenue J.-Gonin sont vitrées.
- F Constructions légères ouvertes. Niveau du toit 497.00.

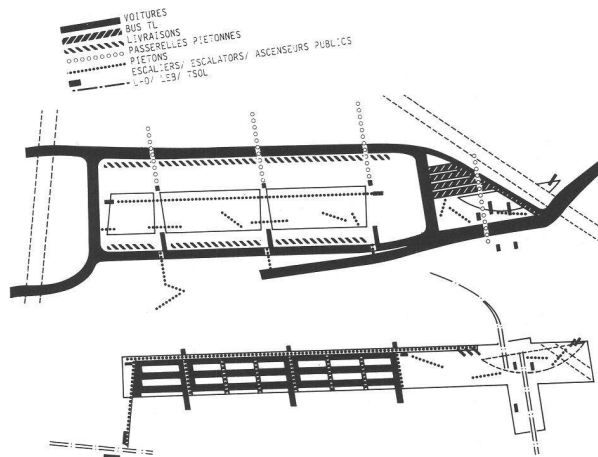


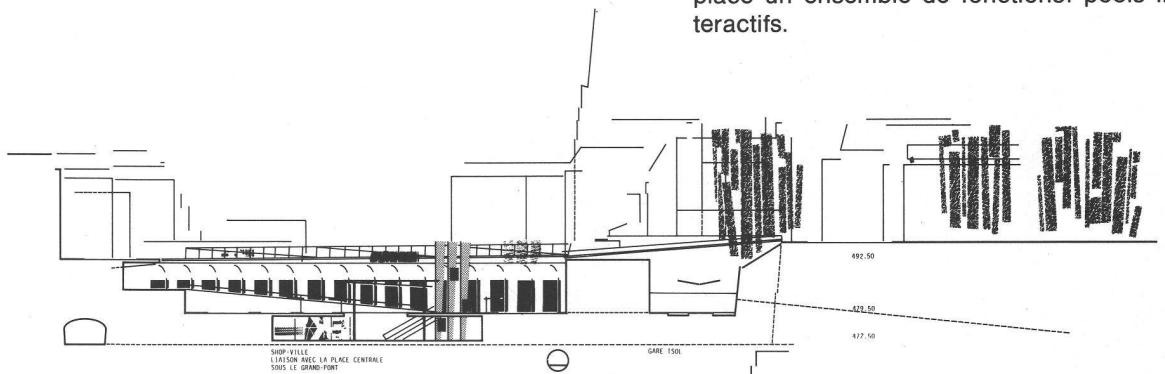
Schéma de circulation.

et du sol sont connectés aux coteaux de la vallée: la «haute-ville». Le damier de l'urbanisme original est restructuré par un espace d'échanges qui se développe dans le sens de la vallée. Les bâtiments latéraux s'inscrivent dans leur gabarit d'origine.

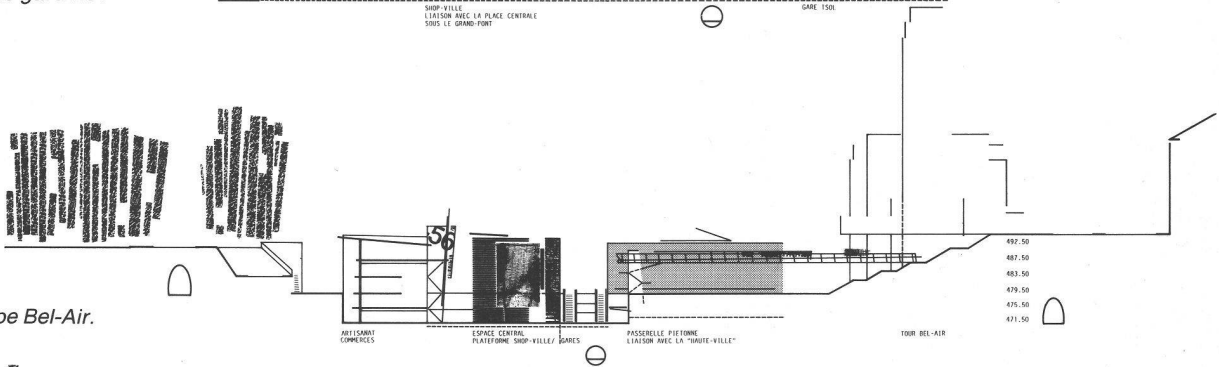
**Réalisation**

Le découpage de la planification en cinq parties stimule une réalisation en étapes selon les besoins et moyens financiers. Chaque étape est susceptible de mettre en place un ensemble de fonctions: pools interactifs.

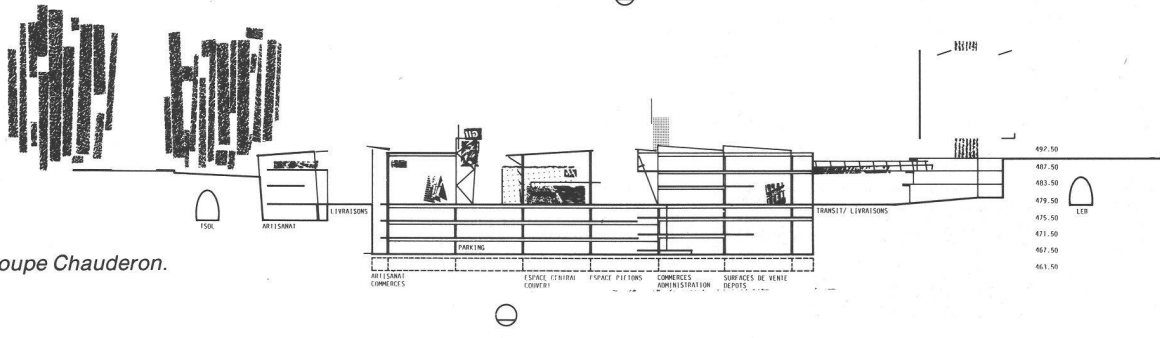
Coupe gare LO.



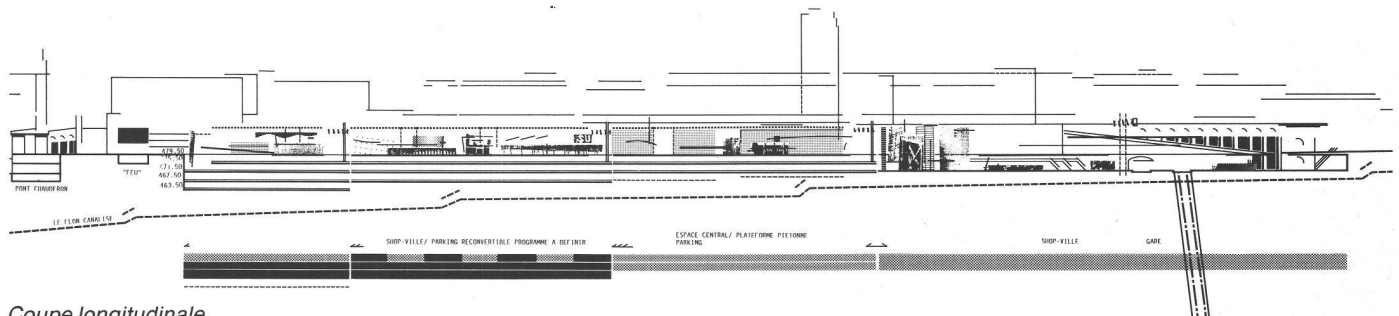
Coupe Bel-Air.



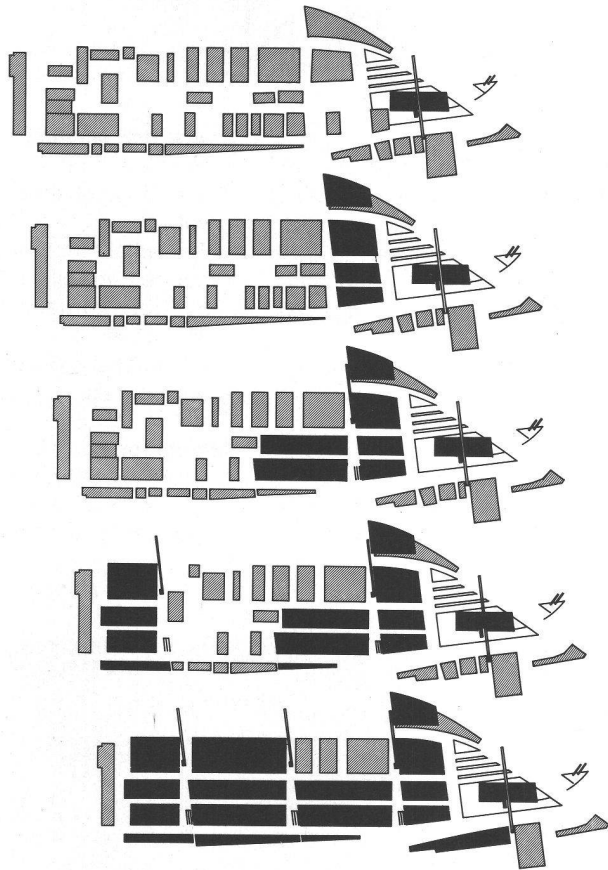
Coupe Chauderon.



Coupe longitudinale.







Hypothèses d'étapes. Croissances possibles.

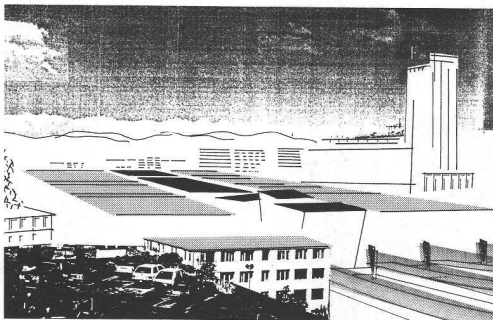
**Mouvement**

La plate-forme est-ouest, de deux à quatre niveaux en sous-sol, draine l'ensemble des circulations: échanges véhicules-piétons, liaison piétonne de la place Centrale au bas du pont Chauderon.

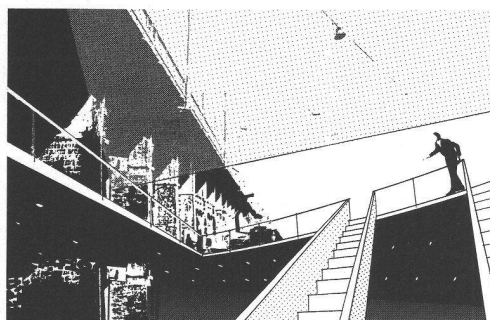
**Activités**

Toutes les activités et leurs vitrines s'orientent sur l'espace central piéton couvert, abritant des constructions pavillonnaires de petite dimension, de un à deux niveaux. Les bâtiments latéraux regroupent commerces, services, artisanat... Trois niveaux hors terre, deux à quatre souterrains. A l'intérieur des gabarits du système urbain proposé, une redistribution des activités est possible. Incompatible avec la situation en cuvette de la vallée dans une ville surplombant le lac, le logement n'est pas pris en compte.

Rodolphe Luscher,  
architecte FAS/SIA, urbaniste FUS

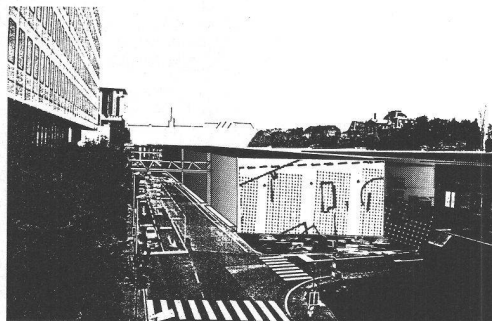


Toit du Flon:  
paysage de géométrie  
dégageant l'horizon.

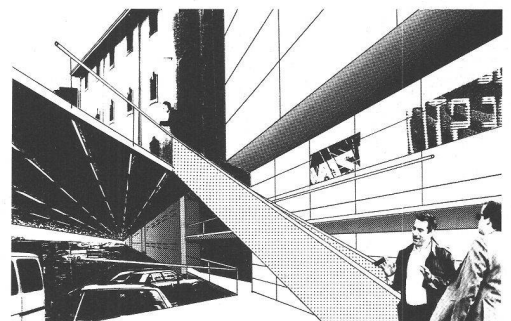


Sortie depuis  
la plate-forme du shop-ville  
au pied du Grand-Pont.

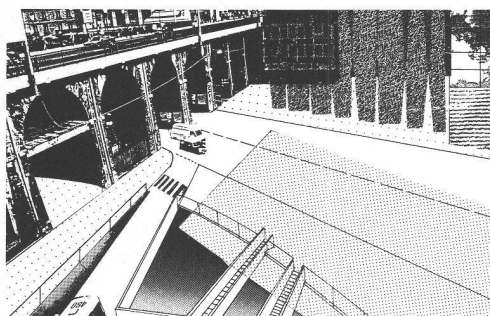
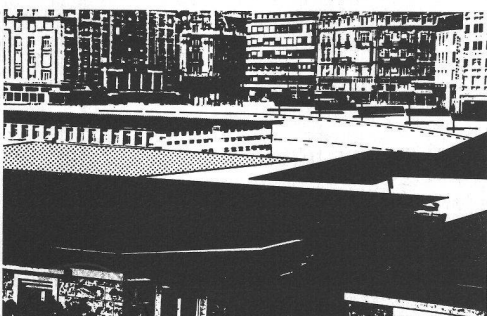
La rue de Genève conserve  
sa fonction: artère d'accès à la ville  
et desserte principale (au même  
titre que l'avenue J.-J.-Mercier).



Réhabilitation du parking Bel-Air  
en marché public.  
Nouvelle fonction qui articule  
la «haute-ville» à la «basse-ville».



Liaison entre les  
plates-formes inférieures  
(shop-ville/parking)  
et avec l'espace piéton  
de plein air (zone centrale).



La plate-forme inférieure  
de la nouvelle gare  
fait face à l'ancienne  
place de la gare du Flon  
et relie la place Centrale  
au-dessous du Grand-Pont.

# 3<sup>e</sup> PRIX

# «DODES-KADEN»

## Structure:

- Maintenir et compléter la structure actuelle du quartier.
- Garantir les traversées de part et d'autre de la vallée au niveau du sol en s'appuyant sur les liaisons avec la périphérie:
  - a) Tour de l'Ale – Casino
  - b) rue de l'Ale – Montbenon
  - c) place Bel-Air – rue du Grand-Chêne
- Poursuivre la promenade longitudinale dans la vallée et créer de nouvelles relations piétonnes entre paliers.

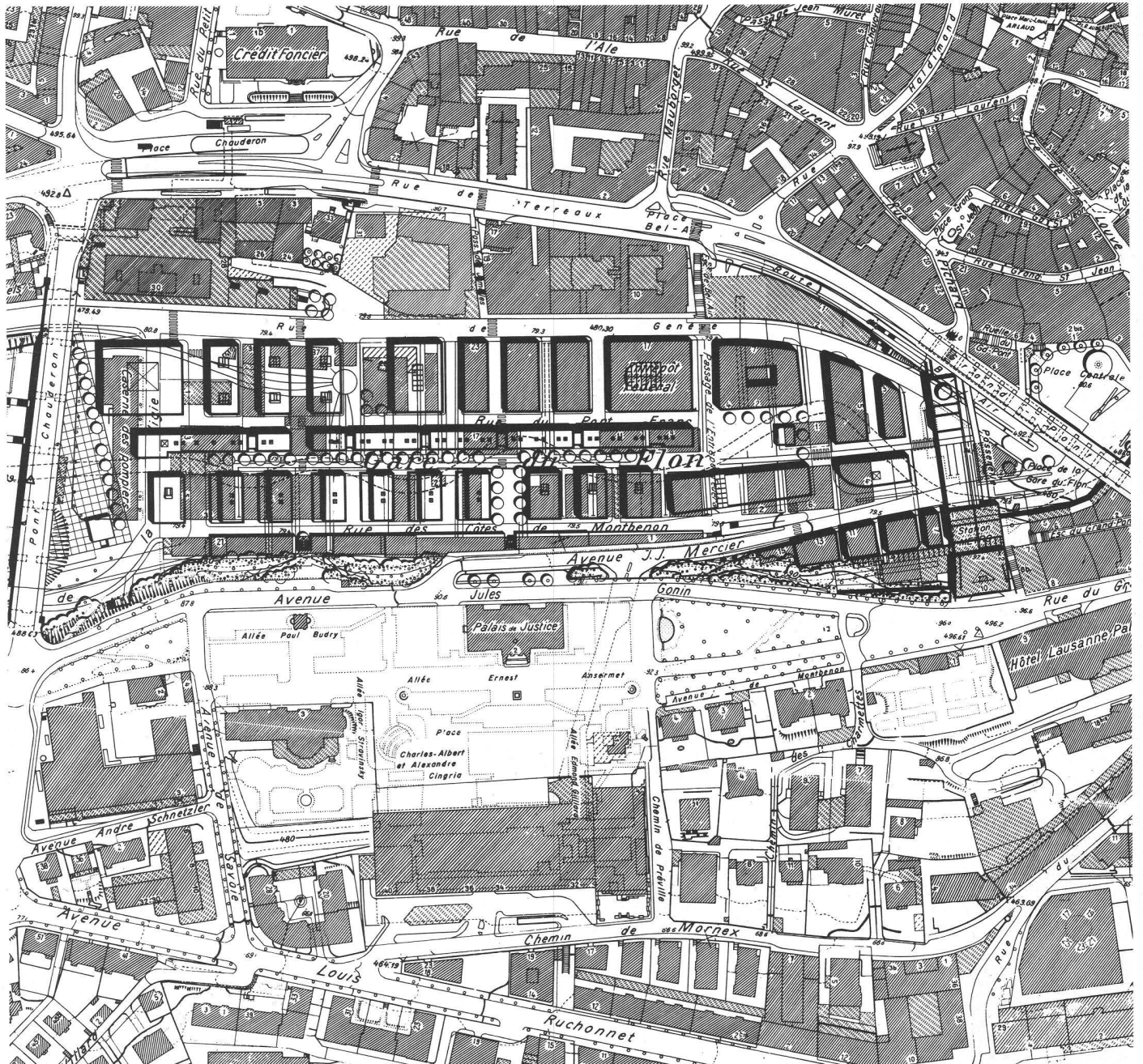
## Transports publics:

- Maintenir les transports publics en surface ou le plus près possible du niveau du sol.
- Travailler l'échangeur en fonction de la coupe naturelle du site:
  - a) Transbordements et liaisons verticales hors terre.
  - b) Relations visuelles sur l'extérieur, et entre pôles.

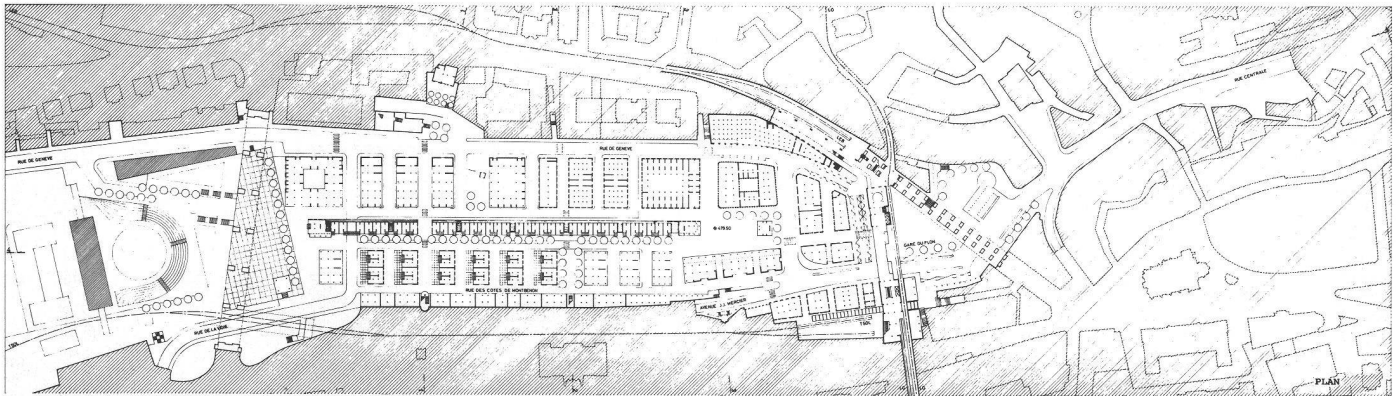
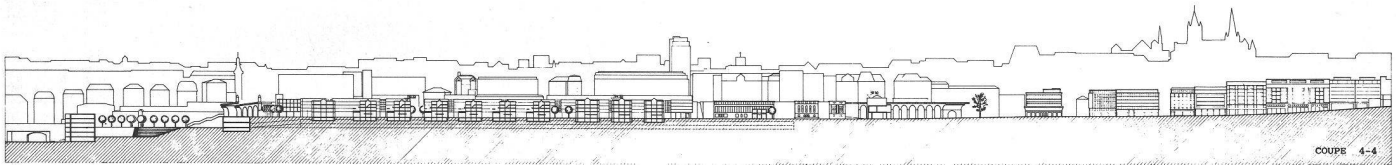
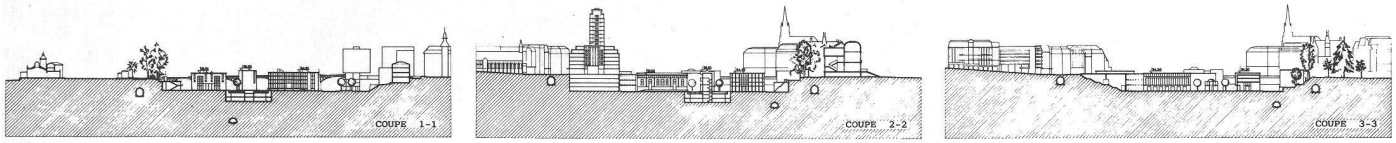
## Affectations:

- Assurer l'animation diurne et nocturne du quartier par la mixité des activités, et notamment le logement.

Jean-René Delessert, architecte EPFL



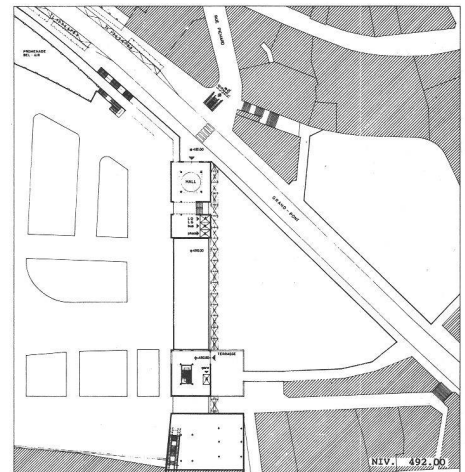
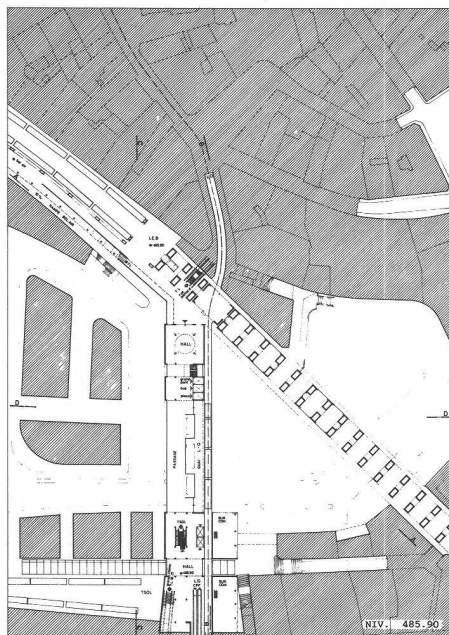
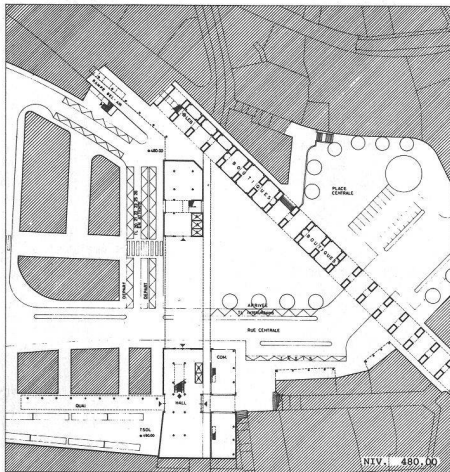
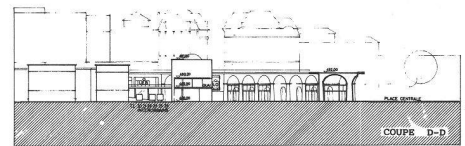
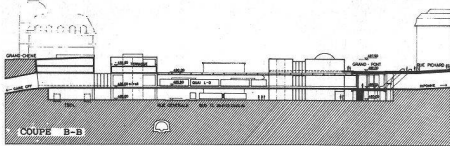
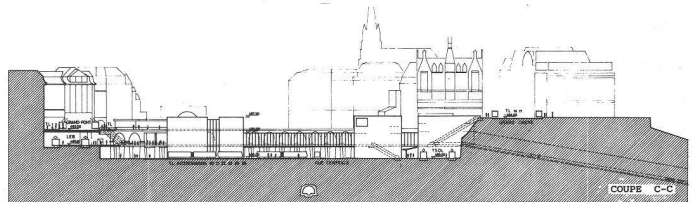
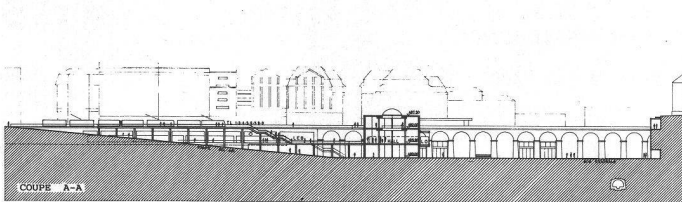




CONCOURS D'IDEEES  
"GARE DU FLON"

### DODES-KADEN

"ENTRE DEUX PONTS"

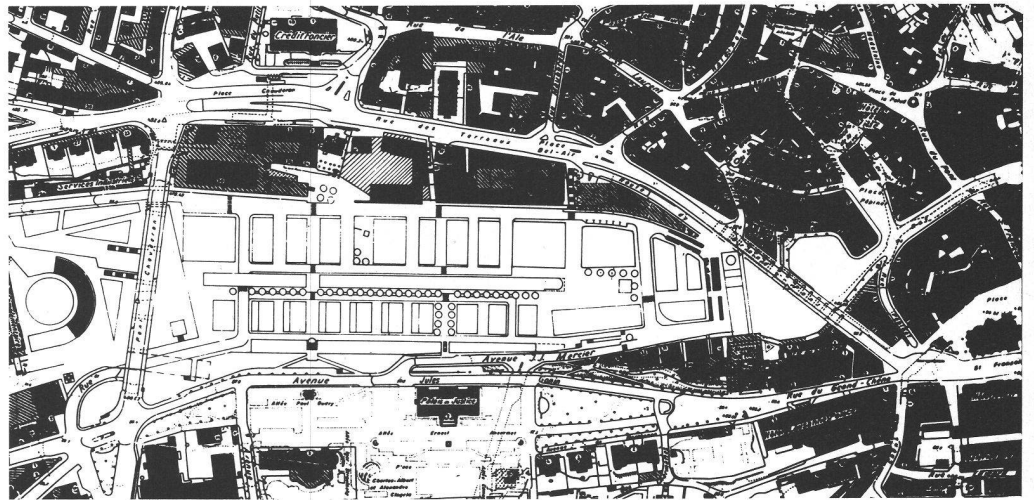


CONCOURS D'IDEEES  
"GARE DU FLON"

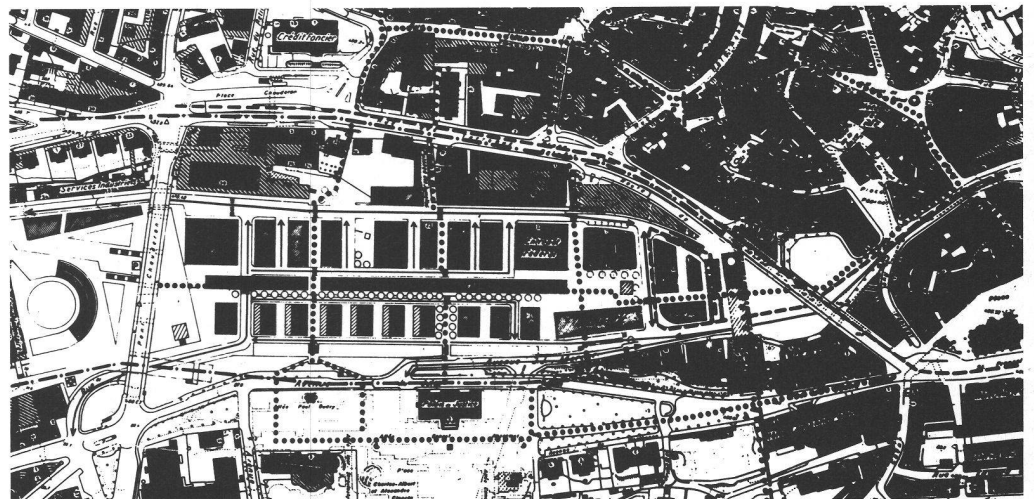
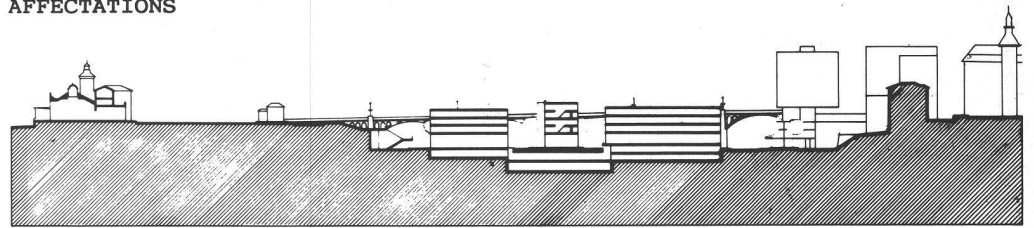
### DODES-KADEN

"GARE DU FLON"





AFFECTATIONS



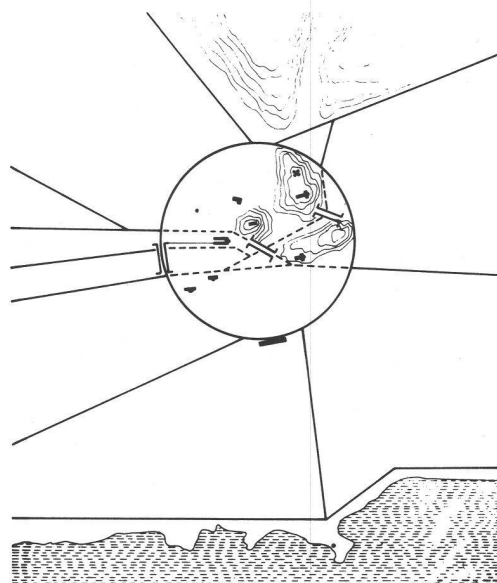
CIRCULATIONS

PIETONS .....

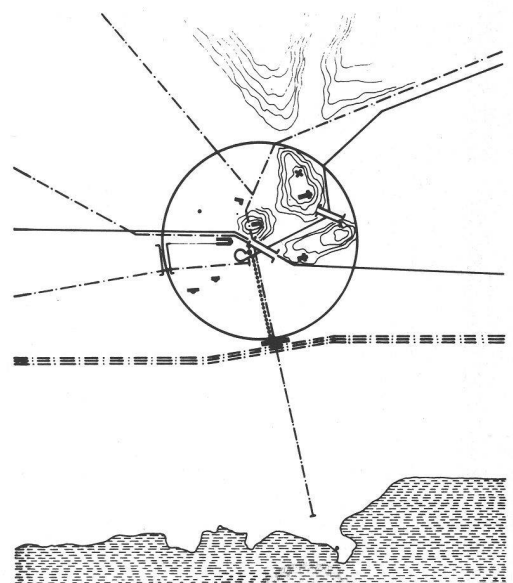
BUS - - - - -

RAIL - - - - -

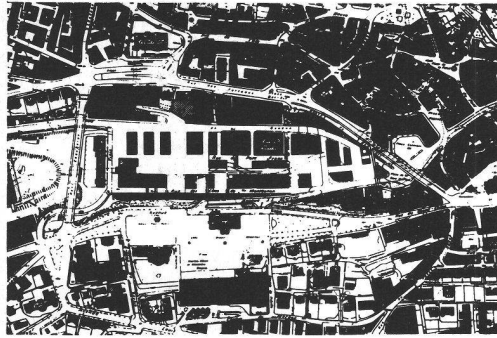
AUTOMOBILES ———



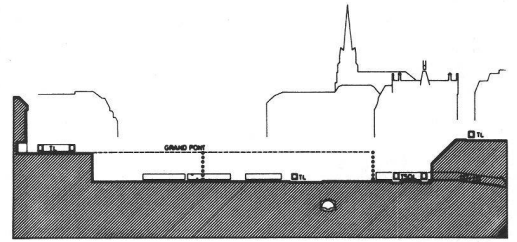
TRANSPORTS PRIVES



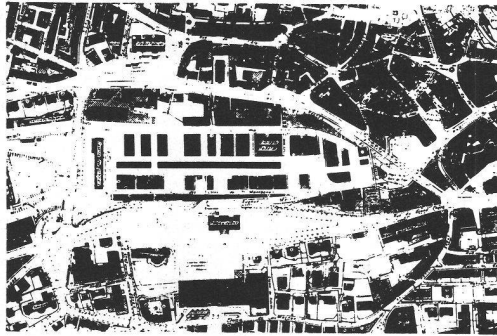
TRANSPORTS PUBLICS RAIL ——— ROUTE ———



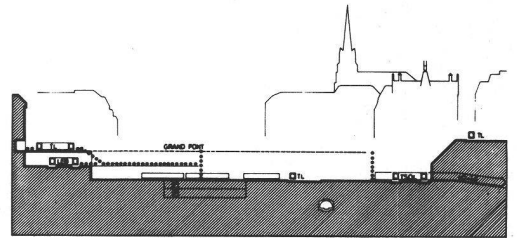
ETAPE 1



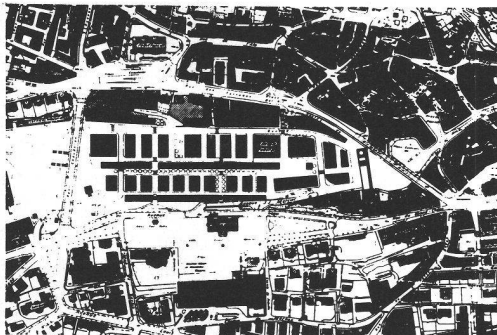
GARE ETAPE 1 TSOL O LIAISON TL O



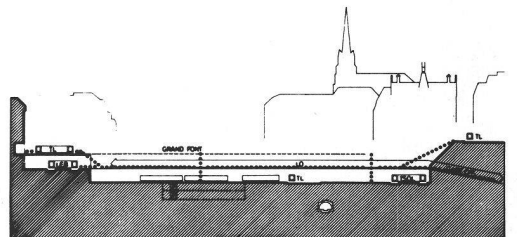
ETAPE 2



GARE ETAPE 2 TSOL O LIAISON TL O LEB PROLONGE O



ETAPE 3



GARE ETAPE 3 TSOL O LIAISON TL O LEB PROLONGE O LO PROLONGE O

1.	<u>SURFACES</u>	<u>Emprise au sol</u>		
1.1.	Surface brute bâtie	m2 .38.200..		
1.2.	Surface brute de voirie	m2 .44.800..		
1.3.	Surface brute libre de construction	m2 .28.300..		
1.4.	.....	m2 .....		
1.5.	Surface brute totale à l'intérieur du périmètre (doc.I 3)	m2 111.100.		
2.	<u>VOLUMES ET SURFACES BATIS</u>	<u>Cube réel</u> (hors terre)	<u>Plancher brut</u>	<u>Places de parc</u>
2.1.	Activités: - commerces/ateliers	m3 .152.100...	m2 .56.600...	pl. ....
	- tertiaire	m3 .122.500...	m2 .35.300...	pl. ....
	- autres	m3 .....	m2 .....	pl. ....
	entrepôts.	m3 .36.000...	m2 .20.300...	pl. ....
2.2.	Logement	m3 .63.000...	m2 .23.000...	pl. ....
2.3.	Affectation publique	m3 .....	m2 .....	pl. ....
	dont 2.3.1. Transports...	m3 .44.000...	m2 ..8.800...	pl. ....
	2. Autre.....	m3 .34.200...	m2 ..8.300...	pl. ....
	3. ....	m3 .....	m2 .....	pl. ....
	4. ....	m3 .....	m2 .....	pl. ....
2.4.	Divers	m3 .....	m2 .....	pl. ....
	TOTAUX	m3 451.800...	m2 152.300...	pl. .700....
3.	<u>PARKING</u>			
3.1.	Parking public intérieur			pl. .300....
	Parking public extérieur			pl. .100....
	Parking public et privé, total à l'intérieur du périmètre			pl. 4100....
				=====