

## «Jardin dessein» – Lausanne Jardins 2004

Après «Jardin faisant» en 1997, «Jardin la ville» en 2000, «Jardin dessein» sera le titre de la troisième édition de la manifestation Lausanne Jardins, consacrée à l'art des jardins dans l'espace urbain.

### L'élaboration d'un concept

En 1997 et en 2000, Lausanne a été le théâtre des deux premières éditions d'une manifestation consacrée au jardin contemporain. Celles-ci ont permis de faire découvrir des lieux méconnus de la ville, de mettre en valeur une grande part de son riche patrimoine d'espaces verts et contribué au regain d'intérêt que le paysagisme en général et l'art des jardins en particulier rencontrent aujourd'hui un peu partout en Europe.

Inscrite au programme de législature de la Municipalité, une nouvelle édition de Lausanne Jardins est prévue pour l'été 2004. À cet effet, une subvention municipale d'un million de francs a été adoptée par le Conseil communal le 11 février 2003. Préalablement, une réflexion collective sur le contenu conceptuel général de la manifestation avait déjà été engagée.

### La griserie de la ville

D'emblée, le caractère expérimental de Lausanne Jardins fut manifeste<sup>2</sup>. En 1997 et, dans une moindre mesure en 2000, la manifestation a étroitement associé pensée du jardin et pensée de la ville, proposant une contribution féconde à la réflexion sur la crise de la ville contemporaine. Cette crise résulte pour une large part de la segmentation technique et fonctionnelle entre habitat et travail, échanges et loisirs, circulations et réseaux de distribution. La plus large part de l'espace public est constituée d'un amalgame d'espaces résiduels, âprement disputés entre différents groupes qui en revendiquent l'usage prioritaire.

Depuis des décennies, l'opinion générale veut que la ville contemporaine soit l'objet d'une hostilité diffuse de la part de ses habitants. Ce préjugé massif est toutefois contredit par l'émergence de nouvelles micro-cultures urbaines,

apparues singulièrement sur les marges du tissu social, qui trouvent à s'ancrer sur des endroits délaissés, déconsidérés ou dévalués, où elles surgissent soudain comme autant de points d'ébullition de l'espace urbain.

Ces phénomènes, parfois inflammatoires, recèlent souvent une forte capacité de régénération de l'espace public. Ils possèdent par ailleurs quelque analogie avec le mode de colonisation du végétal, par dissémination et invasion du moindre interstice dévalué, sur lequel le contrôle et l'entretien se relâchent.

À la lumière de cette hypothèse, Lausanne Jardins offre l'occasion d'associer réflexion sur la ville, réflexion sur les phénomènes de régénération sociale et réflexion sur le jardin. Il s'agit de faire en sorte que le jardin devienne un outil pour la ville, sans pour autant lui ôter ses spécificités<sup>3</sup>.

### Implantation conceptuelle

Les réflexions préliminaires engagées au sein de l'Association Jardin urbain ont permis de dégager trois hypothèses préliminaires de travail:

- Mise en valeur de parcs existants le long d'un parcours (Ligne 9 des TL), comprenant le Parc de Valency, le futur Parc de la Brouette, le Jardin de Bel-Air et la Promenade Jean-Jacques Mercier. Cette proposition visait à mettre en valeur le travail effectué au cours des dernières années par le Service des Parcs et promenades de la Ville de Lausanne.

- Mise en évidence de la présence souterraine des rivières de la Louve et du Flon. Cette proposition, émanant de la Municipalité de Lausanne, avait pour objectif de ramener le lieu de la manifestation au centre de la ville.

- «Les jardins dessinent la ville»: hypothèse proposée par le soussigné, elle envisage le paysagisme comme laboratoire du développement urbain. Il était prévu de l'appliquer à La vallée du Flon, depuis la place de l'Europe jusqu'aux abattoirs de Malley<sup>4</sup>.

Pour choisir et développer le concept définitif de Lausanne Jardins 2004, il a été décidé d'engager une démarche de réflexion collective originale. Quatre équipes de pay-

sagistes lausannois, Emmanuelle Bonnemaison et Jean-Jacques Borgeaud, Pascal Amphoux et Christophe Hüsler, Paysagestion et Klaus Holzhausen, le bureau technique du Service des parcs et promenades de la Ville de Lausanne, ont été invitées à participer à un séminaire de réflexion, puis à livrer chacune un projet de concept général.

Ceux-ci ont été analysés par un groupe de synthèse comprenant Lorette Coen, commissaire de Lausanne Jardins '97 et Lausanne Jardins 2000, Paolo L. Bürgi, architecte et paysagiste et Francesco Della Casa, commissaire de Lausanne Jardins 2004.

Le projet retenu fut celui intitulé «La Ville en mouvement» (fig. 1), élaboré par l'équipe Paysagestion et Klaus Holzhausen, qui avait choisi de développer la troisième hypothèse proposée, «Les jardins dessinent la ville».

Le choix de ce concept participe également d'une réflexion à long terme sur l'identité de la manifestation. Les deux premières éditions ont permis de présenter un travail inédit portant sur la mise en tension de deux notions, le jardin et la ville. Bien que ce thème conserve toute sa pertinence, le risque existe toutefois d'instaurer la tradition d'une variation répétitive qui affaiblirait inmanquablement l'impact de l'événement auprès du public et des spécialistes. Dès lors, un concept se démarquant des deux précédentes éditions est apparu susceptible de relancer fortement son esprit pionnier, de maintenir intact son effet de surprise et de renforcer encore son caractère de laboratoire urbain.

### Morphologie

Le projet retenu, «La ville en mouvement», propose que la manifestation Lausanne Jardins 2004 investisse la vallée fossile du Flon, depuis la nouvelle Place de l'Europe jusqu'à la gare de Renens. Cette combe se caractérise par la succession de plusieurs plateaux ferroviaires voués à l'approvisionnement de marchandises, résultant parfois de considérables opérations de comblement réalisées dès la fin du XIXe siècle, qui s'étagent progressivement en direction de l'Ouest.

Le volume 5 de l'Inventaire suisse d'architecture<sup>5</sup> renseigne sur le caractère artificiel de la morphologie de cette portion de territoire urbain. En 1868, un comité d'initiative<sup>6</sup> étudia la construction d'un chemin de fer entre la vallée du Flon et le bord du lac. Au moyen d'un tunnel percé sous la moraine de Montbenon, le chemin de fer réduisit la distance entre la ville et la gare et permit le convoyage des wagons en provenance du réseau international. Ce vaste projet implique la création d'une grande surface plane par la canalisation du Flon et le comblement de la vallée.

Vers 1920, la Ville de Lausanne demanda instamment aux CFF d'établir la liaison ferroviaire, prévue dès 1906, entre la gare de Renens et Sébeillon. Le chômage sévissant à Lausanne, la Municipalité souhaitait en effet entreprendre rapidement les travaux de terrassement nécessaires à l'établissement, à la cote 450, de la future gare<sup>7</sup>. Il faudra toutefois attendre encore une trentaine d'années pour que soit réalisée, entre 1951 et 1953, la halle de transbordement édifiée selon les plans de l'ingénieur Alexandre Sarrasin<sup>8</sup>. Les travaux de terrassement du plateau de Malley ont pour leur part débuté dès 1908, afin de permettre l'installation de la nouvelle usine à gaz, qui entrera en fonction le 9 janvier 1911<sup>9</sup>. À cet effet, 42 400 m<sup>3</sup> de déblais ont été déplacés et transformés en remblais dans l'enceinte même de l'usine. Une liaison par voie de fer est établie avec la gare de Renens.

Le dernier plateau ferroviaire est celui de la gare de Renens, qui fut le point terminus de la première ligne de chemin de fer de Suisse romande, ouverte en 1856 entre Yverdon et Lausanne. Un nouveau bâtiment aux voyageurs est édifié en 1908, selon les plans des architectes Taillens et Dubois. La capacité de la gare de triage est portée dans le même temps à vingt-six voies parallèles, dont la longueur est augmentée du côté de Lausanne<sup>10</sup>.

Le caractère paysager du site découle donc majoritairement des installations ferroviaires qui l'ont progressivement occupé à partir de ses extrémités.

### **Une ligne ferroviaire pour LAUSANNE JARDINS 2004**

Le caractère ferroviaire de la future manifestation se trouve renforcé par une contribution inattendue. Pascal Bovay, ingénieur des CFF, contacté par l'équipe Paysage, a proposé la mise en service temporaire d'une nouvelle ligne ferroviaire entre les gares de Lausanne et de Renens. Baptisée «Ligne FMR» (pour Flon-Malley-Renens), elle doit relier la gare de Lausanne à la gare de Renens, en passant par la Gare de Sébeillon, le Pont du Galicien et le dépôt des Transports publics lausannois à Malley.

Une automotrice Rb E 4/4, comprenant 60 places assises, effectuera la navette chaque demi-heure, deux jours par semaine, durant les quatre mois que durera la manifestation Lausanne Jardins 2004. Elle constituera une offre particulièrement attractive pour les nombreux visiteurs de Lausanne Jardins 2004.

Ce projet de nouvelle liaison ferroviaire s'inscrit également dans une perspective à plus long terme, préfigurant l'entrée en vigueur de la future communauté tarifaire des transports publics de la région lausannoise. La ligne passant par Sébeillon permettrait en effet de boucler le circuit du métro ouest (m1), dont la sous-capacité aux heures de pointe est notoire, en offrant aux voyageurs en provenance de la gare de Lausanne la possibilité de rejoindre les Hautes Ecoles via la gare de Renens.

Le concept général de la manifestation<sup>11</sup> s'enrichit donc d'un volet «transports» qui renforce l'ambition initiale, à savoir envisager le paysagisme comme laboratoire du développement urbain.

### **La modélisation d'un parcours**

À partir du concept général, il s'agissait d'inventorier les valeurs paysagères à partir desquelles il serait possible d'élaborer un parcours susceptible d'en révéler les qualités, parfois infimes, souvent surprenantes. Ce travail minutieux a été conduit en collaboration avec Jean-Yves Le Baron, Barbara Roulet, François Dupuy, architectes-pay-

sagistes à l'Atelier du paysage, et Dominique Hauser, géographe (fig. 2). L'inventaire d'un certain nombre de sites susceptibles de recevoir des jardins temporaires, la description de leurs caractéristiques topographique, morphologique, végétale et sociologique ont permis de rassembler les données nécessaires à l'organisation d'un Concours international devant aboutir à la sélection d'une trentaine de projets de jardins contemporains. Les résultats de ce concours furent rendus publics en mai 2003<sup>12</sup>.

### **Une scénographie inspirée par Walter Benjamin et les passages parisiens**

Dès lors, les matériaux nécessaires furent réunis pour esquisser les règles d'une scénographie basée sur l'invention d'une série de séquences visuelles, de promenades et de passages urbains. Pour une bonne part, la mise en scène urbaine du parcours de Lausanne jardins 2004 s'inspirera de la lecture du *Livre des passages*, de Walter Benjamin. Cet ouvrage inachevé consiste en une série de fragments, de notes et d'observations sur le développement social et urbain de la ville de Paris au cours du XIXe siècle<sup>13</sup>.

Par contrepoints, paraboles, similitudes ou antithèses, il s'agira de composer un ensemble de modifications tempo-

raires du paysage urbain, susceptible de proposer un design pour la ville. Ce travail poétique sur le «vide» urbain, dans un contexte de friches industrielles parvenant à un état d'obsolescence, intervient à un moment où s'élaborent les prémices de la planification de futures constructions, le «plein» urbain, dans un espace qui constitue la plus grande réserve de développement de l'agglomération lausannoise. À terme, nous proposons aux habitants de considérer la vallée fossile du Flon comme une succession de passages, inventant une promenade propice à la flânerie, alors qu'aujourd'hui, rares sont ceux qui songent à s'y balader. En guise de préambule, à quelques mois de l'inauguration de la manifestation, voici quelques thèmes extraits du texte de Walter Benjamin, confrontés au contexte de Lausanne Jardins 2004.

### **Le mouvement, le transitoire**

Le fer est un matériau omniprésent sur le parcours de Lausanne Jardins 2004, dans les installations ferroviaires bien sûr, mais également dans la construction des entrepôts, dans la clôture des parcelles, ou, de manière monumentale, dans les ascenseurs de la station de la vigie, œuvre remarquable de l'Atelier Cube. Benjamin signale que l'archi-

fig. 1





teature de fer au XIXe siècle se développe principalement dans les lieux transitoires, les gares, les passages<sup>14</sup>. Il est considéré comme trop vulgaire pour être utilisé pour l'habitation ou pour les édifices publics, mais trouve un vaste champ d'application pour la couverture des passages.

### *La flânerie*

Le développement du quartier du Flon, où les entrepôts ont laissé la place à des commerces et des restaurants de luxe, des galeries d'art et des salles de cinémas. Ce quartier s'articule autour d'une voie piétonne, la «Voie du chariot», qui interprète le thème du passage, bien qu'elle ne soit pas couverte.

La flânerie en ville est étroitement liée, selon Benjamin, à l'émergence des fantasmagories du marché<sup>15</sup>. Elle trouve dans les passages un lieu propice. Il voit dans le principe de la flânerie chez Proust la décomposition de l'ancien sentiment romantique du paysage qui fait place à une nouvelle conception du paysage qui fait de la ville le terrain sacré de la flânerie.

Cette conception de la flânerie diffère de celle d'un Pierre Sansot<sup>16</sup>, qui y voit une stratégie de réaction face à l'effervescence et à l'animation du monde contemporain.

### *La marchandise*

Dans les passages parisiens, la marchandise est le prétexte à la flânerie. Les nouveautés, la mode, mais aussi les panoramas apparaissent comme des éléments d'attraction<sup>17</sup>.

Les jardins contemporains qui s'égrèneront tout au long du parcours de Lausanne Jardins 2004 représenteront autant de «marchandises» nouvelles, représentant les nouveautés parfois expérimentales de l'art du jardin.

### *La prostitution*

L'une des caractéristiques sociales du site de Lausanne Jardins 2004 est la présence très marquée du commerce de la prostitution entre Sévelin et Sébeillon, qui s'opère dans la rue entre les entrepôts industriels ou autour des voies et des quais de déchargement de la gare de marchandises. Il



fig. 2

en résulte, dès la nuit tombée, une intensification du trafic automobile dans tout le quartier, généré par les allées et venues des clients.

Au XIXe siècle à Paris, cette activité se développait tout particulièrement dans les passages. Walter Benjamin note que la prostituée rassemble en une même personne la vendeuse et la marchandise<sup>18</sup>. Une autre de ses notes relève que «l'amour que l'on a pour la prostituée est l'apothéose de l'identification à la marchandise». À Lausanne, les lieux de la prostitution sont très fortement caractérisés par l'entrepôt, le transport ou le recyclage de marchandises.

### *La migration*

Tout au long des cinq plateaux ferroviaires qui occupèrent la vallée du Flon, une végétation pionnière composée principalement d'essences rudérales a progressivement profité du ralentissement de l'activité industrielle pour coloniser talus, coteaux arborés, terrains vagues et interstices. Les graines profitent notamment des mouvements de wagons et de camions pour migrer et occuper ces lieux délaissés. La population résidant sur le site est elle aussi obligée à une forme de migration progressive. Sur les franges de la vallée, on trouve des immeubles de logement à bas loyer, dans lesquels se sont installées généralement les populations ouvrières, puis les populations migrantes. La moder-

nisation progressive des constructions, dans un mouvement allant de l'amont vers l'aval du cours du Flon, a entraîné un glissement progressif des habitants à bas revenu le long de la vallée.

Benjamin cite divers auteurs ayant rapportés des faits similaires provoqués par les grands travaux du Baron Haussmann dans le Paris du XIXe siècle. Par exemple, «la reconstruction de la ville (...) en obligeant l'ouvrier à se loger dans les arrondissements excentriques, avait rompu le lien de voisinage qui le rattachait auparavant au bourgeois»<sup>19</sup>.

### *Le mouvement social*

Walter Benjamin consacre une grande part de ses notes au mouvement social qui se développe parallèlement au développement urbain dans le Paris du XIXe siècle. Il cite même une métaphore végétale pour le décrire: «Il existe une plante tropicale qui demeure discrète pendant des années, sans fleurir, jusqu'à ce qu'enfin, un jour, on entende une explosion... et que, quelques jours après, une merveilleuse fleur géante s'élève, dont la croissance est si rapide qu'on peut en percevoir à l'œil nu le développement. La catégorie sociale des ouvriers en France avait une position aussi chétive et rabougrie dans un coin de la société, jusqu'à ce que, d'un coup, on entendît l'explosion de la révolution de Février.»<sup>20</sup>



fig. 10



fig. 9

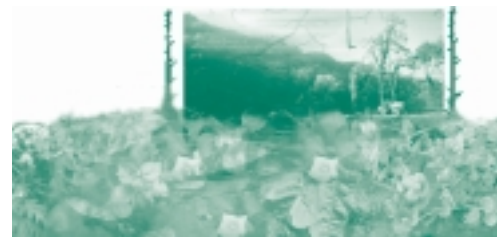


fig. 6



fig. 3

### Sons urbains

Le parcours de Lausanne Jardins 2004 révèle une infinité de variations, de la rumeur du trafic au silence de la friche, dont l'inactivité est révélée par l'absence de sons. La Voie du Chariot, le Passage de la Vigie, le Chemin de la Blanche-Maison, le Tunnel du Martinet ou le Chemin des Bouchers sont autant de lieux qui révèlent une transition sonore. Les passages parisiens constituent eux aussi des espaces sonores intermédiaires. Entre la rue de Rivoli et les Grands Boulevards, ils permettent de passer alternativement du vacarme de la rue au silence feutré du salon.

### Quelques jardins, à la lumière des thèmes benjaminiens

Parmi la trentaine de projets qui donneront lieu à la réalisation de jardins, on remarque comme un écho à certaines des thèses benjaminiennes à propos des passages parisiens.

### L'attraction – «La fleur du Flon»

Proposé par Francesca Prosdosimo, de Motta di Livenza (I), Matthys et Michael Güller, de Zurich et premier prix lors du concours, ce projet consiste à édifier entre deux entrepôts une structure gonflable illuminée, d'une trentaine de mètres de hauteur (fig. 3), qui représente la métaphore de la Fleur de pavé, végétal typiquement urbain qui pousse entre les pavés.

Ce projet évoque les attractions monumentales qui constituent une grande part des expositions universelles. Benjamin décrit celles-ci comme «les lieux de pèlerinage de la marchandise comme fétiche (...) Elles transfigurent la valeur d'échange des marchandises (...) et inaugurent une fantasmagorie où l'homme pénètre pour se laisser distraire»<sup>21</sup>.

### Salon urbain – «Restons sur le tapis»

Œuvre d'Erica Gedeon, Stefan Schmidhofer, Regina Bitter et Andreas Hoffmann, premier prix lors du concours, ce projet

propose une citation stylistique subtile des années 50, qui reconnaît la qualité remarquable du jardin de l'ERACOM et du bâtiment qui le borde. Il établit une analogie entre l'espace urbain et un espace domestique de la même époque pour y insérer un tapis reproduisant un modèle décoratif daté de 1956 (fig. 4).

Le thème de l'intérieur, qui est évoqué par ce projet, est largement commenté par Benjamin : «Depuis Louis-Philippe on rencontre dans le bourgeois cette tendance à se dédommager pour l'absence de traces de la vie privée dans la grande ville. Cette compensation, il tente de la trouver entre les quatre murs de son appartement»<sup>22</sup>.

### La migration – «Le jardin de Robert», «Le migradis»

Ces deux projets, couronnés par un premier prix lors du concours, évoquent le thème de la migration, déjà décrit plus haut.

Le projet «Le jardin de Robert», œuvre d'Alvaro de la Rosa Maura et Ana Méndez de Andrés Aldama, rend hommage au géranium «Herbe à Robert» (*Geranium robertianum*), une plante colonisatrice typique, dont la migration suit très exactement le tracé des infrastructures ferroviaires (fig. 5). Le projet «Migradis», proposé par Fabian Beyeler, Martin Gaissert et Sabine Merz joue sur un effet de paradoxe en

implantant selon le dessin classique d'un jardin à la française une végétation foisonnante composée de plantes migratrices. De grands panneaux photographiques représentant des paysages pittoresques sont peu à peu envahis par la végétation (fig. 6).

### La perspective – «Anamorphose», «Palmiers du monde»

Benjamin note que l'idéal d'urbanisme d'Hausmann, c'étaient les perspectives sur lesquelles s'ouvrent de longues enfilades de rues. Son époque était du reste possédée par une soif inextinguible de perspectives. Pourtant, la fonction utilitaire de ces percées était avant tout militaire, dans un contexte insurrectionnel où il fallait empêcher la construction de barricades.

Deux projets traitent du thème de la perspective. Le premier est une anamorphose végétale, proposée par Helena Buono, Anthony Chrétien, Thomas Eschapasse et Roberto Venturi (fig. 7). Le dispositif consiste à planter une série d'écrans verticaux qui, depuis un point de vue unique, créent l'illusion d'un cercle parfait. Le second est l'œuvre de Carmen Perlingero et de Bénédicte Montant. Dans un site long et étroit, le projet renforce, à l'aide de palmiers de taille différentes, une illusion optique naturelle évoquant le dispositif de la scène de théâtre à l'italienne (fig. 8).



fig. 5



fig. 7

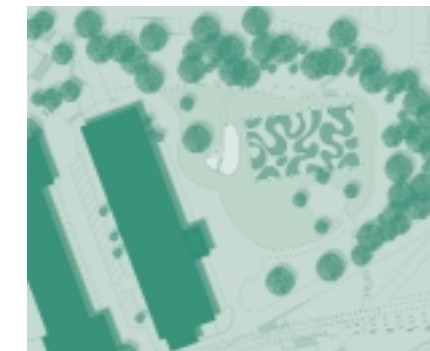


fig. 4



### Sons urbains – «Kiosque à Musique»

Suivant un thème décrit plus haut, les auteurs, W+S Landschaftsarchitekten BSLA, Pierre Mariétan, Serge Butikofer et Olivia de Oliveira, proposent d'installer un dispositif sonore qui restitue le bruit du trafic ferroviaire enregistré en contrebass. De la sorte, ils soulignent le caractère de friche de ce site, en rendant perceptible la disparition du va-et-vient des trains (fig. 9).

### La prostitution – «Belles de nuit»

Développé par JNC Agence Sud, Manuel Bieler, Antoine Robert-Grandpierre et Laurent Saurer, ce projet propose de rendre hommage aux prostituées en disposant sur le domaine où elles exercent quelques petits tertres plantés de fleurs qui s'ouvrent le soir, les «belles de nuit», éclairées par des phares de voitures. Cet éclairage attire une colonie de papillons de nuit, qui évoquent le manège incessant des clients (fig. 10).

### Le chemin de fer – «Malley-retour», «La conquête de l'Ouest»

Walter Benjamin note que le chemin de fer permet, lors de son apparition, de déplacer pour la première fois les forces de travail, modifiant ainsi le statut des ouvriers, qui devaient alors commencer à parcourir de plus grandes distances qu'auparavant pour trouver du travail. Il relève

également que l'établissement du réseau ferroviaire et des gares est rendu possible par le développement de l'utilisation d'un matériau de construction artificiel, le fer.

Deux projets s'appuient sur la présence de la ligne ferroviaire qui part de Lausanne vers l'Ouest. Les auteurs du projet «La conquête de l'Ouest» (fig. 11), Dominik Buxtorf, Petra Meyer-Deisenhofer, Sabine Sartoretti, Franziska Werren-Buxtorf, proposent de remettre en service une voie désaffectée qui court le long de l'axe principal du site de Malley, pour y installer des draines et planter une série de cultures sur des lignes obliques, de manière à créer un effet visible du train.

Le projet «Malley-retour», conçu par Triporteur architectes et Marie-Hélène Giraud, consiste à disposer une série de panneaux carrés, espacés le long d'un talus bordant la voie de chemin de fer sur plusieurs centaines de mètres. L'effet stroboscopique, qu'ils créent pour les voyageurs qui empruntent le train, impose à leur regard la conscience de la vitesse et la présence d'un plan rapproché qui crible le paysage (fig. 12).

### Chantier en cours

La brève description qui précède ne correspond qu'à un état intermédiaire du considérable travail collectif de mise en œuvre de la manifestation Lausanne Jardins 2004. Les mois qui nous séparent de l'inauguration, le 19 juin 2004,



fig. 8



fig. 11

fig. 12



devraient permettre de moduler un peu mieux le compagnonnage avec l'œuvre de Walter Benjamin, qui reste pour l'heure juste esquissé. L'objectif de ce minutieux travail de collecte et d'assemblage de signes demeure celui de proposer la scénographie d'un morceau de paysage urbain capable de faire rêver la ville qui demain s'y établira: «chaque époque rêve la suivante»<sup>23</sup>.

de Loys, propriétaire foncier, Philippe Ogay, député, Louis Coeytaux, colonel, et Jean Gay, professeur à l'École Spéciale.

7 *Bulletin technique de la Suisse romande*, N°14-15 du 12 juillet 1947.

8 Alexandre Sarrasin – *Structures en béton armé – Audace et invention*, publié sous la direction d'Eugen Brühwiler et de Pierre Frey, Lausanne: PPUR, 2002.

9 *Bulletin technique de la Suisse romande*, N°4 du 25 février 1912.

10 *Ibidem*, N°17 du 10 septembre 1906.

11 Voir le site internet de la manifestation, [www.lausannejardins.ch](http://www.lausannejardins.ch).

12 Le jury du concours était composé de Mmes Silvia Zamora, Sandra Ryffel, et MM. Paolo L. Bürgi, Francesco Della Casa, Jacques Droz, Jean-Yves Le Baron, Javier Maderuelo, Klaus Holzhausen, Yves Lachavanne, Daniel Oertli et Alain Peneveyre.

13 Walter Benjamin, *Paris, capitale du XIXème siècle, le livre des passages*, Paris: éditions du Cerf, 1989.

14 *Ibid.*, p. 35, pp. 172 sqq.

15 *Ibid.*, pp. 434 sqq.

16 Pierre Sansot, *Du bon usage de la lenteur*, Paris: Payot, 1998.

17 Benjamin, *op. cit.*, pp. 65 sqq.

18 *Ibid.*, p. 43 et p. 528.

19 Levasseur, *Histoire des classes ouvrières et de l'industrie en France*, Paris, 1904, cit. in: Benjamin, *op. cit.*, p. 148.

20 Sigmund Engländer, *Geschichte der französischen Arbeiter*, Hambourg, 1864, cit. in: *op. cit.*, p. 711.

21 *Ibid.*, p. 39.

22 *Ibid.*, p. 53.

23 Jules Michelet, «Avenir, avenir», dans: *Europe* n° 73, 1926, cit. in: *op. cit.*, p. 36.