TRACÉS

21

LAUSANNE EN JARDINS

133e année 31 octobre 2007
Bulletin technique de la Suisse romande

sia

Jardins **dessus dessous**

La quatrième édition de la manifestation Lausanne Jardins, lancée en 1997 et reconduite depuis en 2000 et en 2004, présentera en 2009 une trentaine de jardins contemporains, conçus par des architectes-paysagistes venus du monde entier. Ils seront disposés tout au long de quatre promenades paysagères surprenantes, menant de l'ancien chemin de Berne à Epalinges aux berges du lac à Ouchy. Intitulée « Jardins dessus dessous » et étroitement rattachée au parcours du futur métro m2, la manifestation Lausanne Jardins 2009 mettra par ailleurs en scène des aspects méconnus du riche patrimoine naturel et historique de la Ville de Lausanne.

Prévue pour 2008, la mise en service de la nouvelle ligne de métro m2, qui reliera le lac avec les hauts de la ville, provoquera pour Lausanne une profonde transformation urbaine. Elle va en effet entraîner un redéploiement de l'ensemble du réseau des transports publics, modifier profondément les habitudes quotidiennes des habitants et, pour les visiteurs, offrir de nouvelles perceptions de la ville et de son environnement paysager.

Dans le but de mettre en évidence l'ampleur et la diversité des mutations qui devraient en résulter, une manifestation comme Lausanne Jardins permettra d'élaborer une instrumentation sensible alliant réflexion sur l'espace public, expérimentation paysagère et déambulation urbaine. Il y avait donc une forme d'évidence dans le choix de greffer la prochaine édition 2009 sur le parcours du métro m2. La définition du concept d'ensemble « Jardin dessus-dessous »[1] s'est appuyée sur une série d'observations dont nous présentons ici les principaux éléments.

1

2

3

[1] L'équipe de projet regroupe Jean-Yves Le Baron, François Dupuy, Barbara Roulet et Aurélie Wermuth, architectes-paysagistes *(L'Atelier du Paysage Jean-Yves Le Baron Sàrl)*, Yves Lachavanne et Pierre Sterchi, architectes-paysagistes (bureau technique du Service des Parcs et Promenades de la Ville de Lausanne), Raymond Delarze et Franco Ciardo, biologistes, Dominique Hauser, géographe, Joëlle Neuenschwander-Feihl, historienne et Francesco Della Casa, commissaire général.

Fig. 1 : Vue panoramique depuis le Signal sur Lausanne, le lac et la Savoie, publié par George Virtue, Londres, 1836 (Document Musée historique de Lausanne)

Fig. 2 : Vue éloignée du château Saint-Maire et de la Cité depuis le chemin de Montmeillan (à l'avant-plan), J. Guignard, Lausanne, dessin de Piot (Document Musée historique de Lausanne)

Fig. 3 : William Turner, « Coucher de soleil », 1841, aquarelle, Londres, British Museum (In « Turner und die Schweiz », catalogue d'exposition, Zurich, 1976)

Fig. 4 : Traduction graphique du concept « Jardins dessus dessous »

Fig. 5 : Plan d'ensemble des quatre boucles et de la ligne du m2 (Documents Atelier Poisson)

Fig. 6 : Les tours de Valmont depuis la Croisette

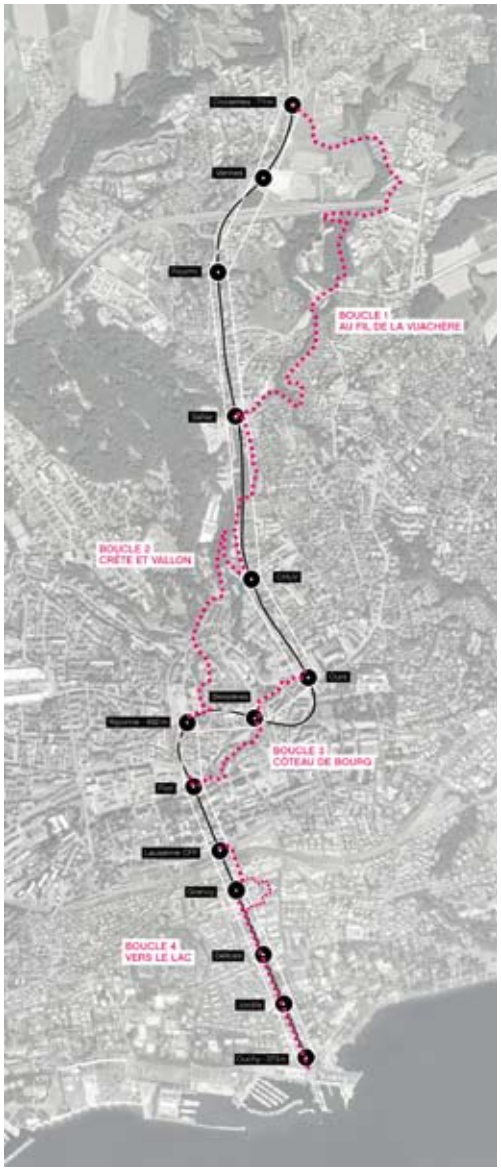
Fig. 7 : Pont en forêt, sur la Vuachère (Photos Léonore Baud)

Fig. 8 : Portail entre la campagne et le quartier de la « Casbah » (Photo FDC)

Fig. 9 : Le quartier du Champ-Rond, villas des années 1950 (Photo Léonore Baud)

6

4



5

7

8

9

Dichotomie paysagère

Reliant le haut et le bas de la ville, la forêt et le lac, le futur métro proposera à ses utilisateurs une expérience paysagère inédite, caractérisée par de multiples effets de contraste. On peut la décrire par une dichotomie sans fin : espace souterrain/panorama, ténèbres/lumière, grisaille/couleurs, tunnel/belvédère, abri/intempéries, minéral/végétal, hydrophile/xérophile, etc. A la très haute technicité et à la vitesse des rames automatiques succèderont la simplicité et la lenteur de la flânerie. A un environnement sonore dominé par le ronflement graduel des boggies, aux odeurs d'huile et de pneus chauffés, s'opposeront la variété des rumeurs et des arômes de la ville. Les aléas des saisons et de la météorologie feront suite à la température constante et l'abri offerts par les espaces souterrains. Chacune des stations sera donc, pour le voyageur, le lieu d'une transition : visuelle, olfactive, sonore, thermique et tactile.

Vues frontales sur le lac

En réunissant les parcours de la ligne du funiculaire Lausanne-Ouchy et de l'ancien chemin de Berne, le métro traversera la ville selon la ligne de la plus forte pente. De ce fait, il donnera accès à des vues frontales sur le lac et les Alpes, dont le caractère spectaculaire a nourri de longue date l'iconographie de la ville de Lausanne (fig. 1 à 3).

Mais, dès lors que l'on entame la descente, cette frontalité visuelle change. Le caractère irrégulier de la pente, creusée par le lit de plusieurs cours d'eau (la Vuachère et le Flon), puis interrompue par le bourrelet d'une morraine glacière à la hauteur de St-François, crée une alternance entre belvédères et vallons encaissés, que l'urbanisation accentue encore. Il en résulte une succession de séquences paysagères très distinctes, dont la diversité donne lieu à des transitions surprenantes et spectaculaires.

Parcours

Le concept retenu pour Lausanne Jardins 2009, intitulé « Jardins dessus dessous », repose donc sur deux thèmes majeurs. Emprunté dans le sens de la montée – à la manière d'un téléski –, le métro permet la mise en scène de la dichotomie entre espace souterrain et espace urbain (fig. 4). Une attention particulière est portée sur les points de transition que constituent les stations. Dans le sens de la descente, quatre promenades piétonnières en boucle (fig. 5), toutes rattachées à des stations, mettent en scène l'alternance de différentes séquences paysagères : grand paysage, sous-bois, immeubles locatifs et tours, forêt, quartier de villas, chemin de crête, vallon, flanc de coteau, place urbaine, micro-paysage, etc. Les différentes caractéristiques sociales qui déterminent chaque séquence pourront donner lieu à des projets qui vont impliquer les habitants.

Boucle 1 : Croisettes-La Sallaz

Alternant traversées d'espaces urbanisés et balades en sous-bois, le premier parcours conduit le visiteur du terminus des Croisettes à la place de la Sallaz. Au grand paysage, où les tours de Valmont s'inscrivent sur l'écran formé par le lac et les Alpes (fig. 6), succède le réceptacle des frondaisons qui enveloppent la rivière Vuachère. Celle-ci est franchie à plusieurs reprises, au moyen de passerelles de bois ou de béton armé (fig. 7). La morphologie urbaine est caractérisée par un bâti peu dense, librement distribué dans une verdure qui tient lieu d'espace public. Il s'agit pour l'essentiel de blocs résidentiels isolés – la « Casbah » et Praz-Séchaud, années 1970 (fig. 8) –, de tours résidentielles – Valmont, 1963 – et de types d'édifices dérivés de la villa locative – chemin de Champ-Rond, dès les années 1950 (fig. 9). Naguère s'élevaient ici de grands domaines sur lesquels les propriétaires firent construire, dès la fin du XVIII[e] siècle, des maisons de maître comme résidence d'été.

10

11

Boucle 2 : La Sallaz-Riponne

Cette boucle se développe entre la Sallaz et la colline de la Cité en passant par le vallon du Flon. On y rencontre trois secteurs historiquement et morphologiquement distincts. Le premier se situe sur la crête orientale du vallon du Flon, où l'on visitera l'ancien cimetière du Calvaire (fig. 10). Ouvert en 1811, il est transformé en promenade publique en 1966 ; l'allée centrale, quelques monuments funéraires et les pierres tombales d'illustres lausannois sont conservés. En contrebas se situe le réservoir du Calvaire, édifié en 1867-68 pour recevoir les eaux de source captées par la Ville aux abords de la Paudèze et permettre la mise en place d'un réseau de distribution d'eau sous pression à domicile.

Le deuxième secteur se trouve dans le fond du vallon, lieu d'implantation d'industries importantes dès le milieu du XIX^{e} siècle, grâce à l'énergie hydraulique du Flon qui y coule à ciel ouvert jusqu'en 1899. Le voisinage de ces industries et celui de l'hôpital favorisent la construction de logements ouvriers. En 1899 est inauguré le funiculaire Lausanne-Signal, dont la ligne débute à la place du Vallon pour aboutir au Signal de Sauvabelin, l'un des belvédères les plus prisés de la campagne avoisinant la ville.

Le troisième secteur est constitué par la Cité, qui occupe le sommet d'une colline cantonnée au sud par la Cathédrale édifiée aux XII^{e} et XIII^{e} siècle et au nord par le château Saint-Maire, construit dès l'extrême fin du XIV^{e} siècle par l'évêque, seigneur temporel de la ville jusqu'à la conquête bernoise en 1536 (fig. 11). Siège du pouvoir religieux dès le haut Moyen Age, lieu d'études à partir de la création de l'Académie en 1537, le quartier est aussi et surtout le siège du pouvoir politique où se succèdent évêque, bailli bernois, gouvernement cantonal et leurs administrations respectives.

Fig. 10 : L'ancien cimetière du Calvaire

Fig. 11 : La Cité vue depuis le chemin des Falaises (Photos Léonore Baud)

Fig. 12 : Les escaliers de Solitude (Photo FDC)

Fig. 13 : Les coteaux de Bourg (Photo Léonore Baud)

Boucle 3 : Ours-Place de l'Europe

Résolument urbaine, cette troisième boucle permet d'appréhender la topographie mouvementée de la ville (fig. 12) bâtie sur trois collines séparées par deux vallons où coulent les rivières le Flon et la Louve ; à partir du début du XIX^e^ siècle, celles-ci ont progressivement été canalisées et voûtées. La topographie posait de graves problèmes de circulation, à tel point que la traversée de Lausanne, selon les dires du Conseil d'Etat en 1836, constituait « le point le plus difficile à franchir, dans toute l'étendue de Berne à Genève et de Paris à Milan ».

Le fond du vallon du Flon était occupé dès le Moyen Age par des activités artisanales bénéficiant de la force hydraulique du cours d'eau et de ses biefs. En aval du pont Bessières, on rencontrait des tanneries, des boucheries ainsi que plusieurs moulins. A la fin du XIX^e^ siècle, ce secteur, le quartier du Pré, est l'un des plus populeux de la ville et aussi le plus insalubre ; au lendemain de la première guerre mondiale, il fait l'objet de la plus importante opération d'assainissement qu'ait connu le centre de la ville. La partie inférieure de la rue Centrale, de Pépinet au carrefour où convergent les rues du Pont et de St-François, est créée au début des années 1870 sur le cours du Flon, qui est recouvert d'une voûte. La partie supérieure est établie dès 1920 suite à la démolition de tout le quartier qui s'étendait entre les deux rives du vallon. Le front nord est bordé de grands immeubles locatifs et commerciaux entre 1935 et 1941, tandis qu'en face une place est aménagée ; à l'est, c'est toute la partie inférieure de la ruelle Cheneau-de-Bourg qui est reconstruite pour accueillir les premiers logements sociaux. Actuellement, le secteur oriental du vallon – le Rôtillon – est en pleine restructuration (fig. 13).

12

13

Fig. 14 : Villa locative au chemin Voltaire
Fig. 15 : La baie d'Ouchy (Photos Léonore Baud)

14

15

Boucle 4 : Gare CFF-Ouchy

Le parcours débute dans le passage sous-voie, du côté Simplon de la Gare, serpente autour du château de Grancy et dans les quartiers résidentiels (fig. 14), rejoint la coulée verte récemment édifiée sur la couverture du métro m2, puis débouche sur les quais d'Ouchy pour s'ouvrir sur le grand paysage lémanique (fig. 15).

C'est l'inauguration de la gare, en 1856, qui provoque l'essor des constructions entre la morraine glaciaire de Saint-François et le lac, par lotissement progressif de terrains occupés jusqu'alors par des vignes et des campagnes. En sus d'une situation et d'une vue sur le lac incomparables, le coteau entre gare et lac bénéficie depuis 1877 de la desserte du chemin de fer entre Ouchy et la gare CFF du Flon en passant par la gare. Il s'agit d'une part d'un chemin de fer industriel permettant d'acheminer au cœur de la ville les marchandises transportées par le lac – en premier lieu les matériaux de construction – ainsi que celles amenées par chemin de fer dont les wagons sont convoyés jusqu'à la vallée du Flon, où se développe un quartier d'entrepôts. Il a aussi une fonction touristique qui s'inscrit dans le développement de la station d'Ouchy. La mise en service de bateaux à vapeur dès 1823, puis celle du chemin de fer en 1856, alliée à l'attrait grandissant de la région lémanique auprès des voyageurs étrangers, avait entraîné la transformation progressive du port de Lausanne en station de villégiature.

Elle se concrétise par l'édification d'une baie portuaire et l'aménagement d'une promenade dans le but de valoriser le « Beau-Rivage », un hôtel de première classe qui ouvre ses portes en 1861. L'offre hôtelière se développe dans la première décennie du XX^{e} siècle avec la construction de plusieurs autres établissements en contre-haut du village d'Ouchy, le « Carlton » en 1906, le « Royal-Savoy » en 1909.

Concours international

Sur cette grille scénographique qui s'articule entre métro et promenades, une trentaine de jardins contemporains seront édifiés au cours du printemps 2009. Pour en sélectionner les projets, un concours international vient d'être lancé[2]. Ses résultats donneront lieu à une exposition en avril 2008.

Par ailleurs, plusieurs événements auront lieu conjointement à la manifestation Lausanne Jardins 2009. Il s'agit notamment de la Journée culturelle SIA, qui proposera toute une série de conférences, d'expositions et de spectacles regroupés sous l'intitulé « Mouvement », et de la fête « Pont à pont », qui marquera la fin d'une longue période de travaux dans le centre-ville. Ensemble, ils contribueront à célébrer la profonde mutation urbaine générée par l'inauguration de la nouvelle ligne de métro.

Francesco Della Casa

[2] Pour l'appel de candidatures : <www.lausannejardins.ch>. Le jury est composé de Lorette Coen, Christine Dalnoky, Penelope Hill, Beatrice Klotzli Friedli, Sylvia Karres, Chantal Prod'hom, Frederic Bonnet, Patrick Bouchain, Jean-Christophe Bourquin, Francesco Della Casa, Michel Joye, Javier Maderuelo, Daniel Kündig et Daniel Oertli.