Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **58 (1932)**

Heft 19-20: **Assemblée générale de la SIA à Lausanne, le 24/25 septembre 32**

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Concours d'idées pour la revision du plan d'extension de la Ville de Lausanne.

Ce concours avait pour but de fournir à la Municipalité des propositions intéressantes concernant :

a) la revision des zones, soit la délimitation à donner aux nouvelles zones fixées par le projet de règlement, à l'exception de la zone dite du Grand-Pont dont la délimitation est réservée ;

b) des compléments ou des modifications à apporter à son plan d'extension.

Etaient admis à concourir : *a)* les architectes, ingénieurs et géomètres suisses ; *b)* les architectes, ingénieurs et géomètres étrangers établis régulièrement en Suisse depuis le 1er janvier 1927.

Les concurrents devaient fournir :

1. le plan d'ensemble à l'échelle de 1 : 2000 avec courbes de niveau sur lequel devaient être indiquées toutes les solutions proposées par le concurrent ;
2. les profils en travers types à l'échelle du 1 : 100 des principales artères proposées ;
3. 3 à 5 études d'aménagement de quartiers, au choix des concurrents, études comprenant plans, coupes et élévations schématiques au 1 : 500 ;
4. un mémoire explicatif en français ; ce mémoire pouvait aussi contenir des propositions de modifications au texte du projet de règlement.

Le plus grand intérêt devait être porté à l'étude des questions suivantes :

1. amélioration des communications entre Saint-François—Bel-Air, Chauderon et Montbenon ;
2. amélioration des communications pour faciliter la circulation suivant les directions Genève—Berne, Genève—Montreux et Berne—Montreux ;
3. création de parcs de stationnement pour autos ;
4. aménagement de la place de la Riponne et de ses abords avec maintien ou suppression de la Grenette ;

4 *bis*. aménagement des abords de la place de Beaulieu et de ses accès ;

5. modification du réseau des voies ferrées des Tramways Lausannois, soit par adjonction de nouvelles lignes, soit par suppression de lignes existantes qui seraient desservies par autobus ;
6. trouver, si possible, un autre emplacement que la place Saint-François comme centre de liaison des lignes de tramways ;
7. emplacements pour marchés couverts et pour une grande salle ;
8. les concurrents pouvaient indiquer sur le plan les quartiers ou les emplacements qui conviendraient pour l'édification « d'immeubles-tours ».

Il était recommandé aux concurrents de donner aux voies nouvelles la pente minimum possible. Les études devaient respecter, dans toute la mesure du possible, les constructions, les jardins et parcs publics ainsi que les ouvrages d'art existants.

Il était tout spécialement recommandé de ne présenter que des solutions réalisables, tant au point de vue technique que financier.

Les concurrents ne devaient pas apporter de modification à l'état actuel des rives du lac entre Bellerive et la Chamberonne, sur une profondeur de 20 m à partir de la rive. Il est à noter aussi qu'aucune construction ne peut être élevée à la place du Pré, sur l'emplacement de l'ancien îlot qui a été démoli.

Rapport du Jury.

NOTE DE LA RÉDACTION. — *La reproduction, au format de notre revue, de dessins mesurant plusieurs mètres de côté nécessite une si grande réduction de l'échelle qu'elle préjudicie gravement à leur lisibilité. C'est pour parer, dans la mesure du possible, à cet inconvénient, aggravé encore par la présence de teintes que la photogravure en noir est impuissante à différencier, que nous avons extrait de plusieurs des mémoires accompagnant les projets quelques passages qui aideront probablement le lecteur à saisir les caractéristiques des projets en question. Ces extraits sont incorporés au rapport du jury, mais ils s'en distinguent par leur composition en petits caractères italiques.*

Pour faciliter encore cette lecture, nous reproduisons un fragment de l'excellent plan de Lausanne édité par l'agence de publicité « Indicateur Vaudois » et un extrait schématisé du « plan d'extension actuel, comprenant les voies votées et les voies à l'état de projet ».

Le jury s'est réuni le 12 mai et jours suivants au Comptoir suisse, où sont exposés les projets.

Tous les membres du Jury sont présents, savoir :

M. le municipal *E. Gaillard*, syndic de Lausanne, président,

M. le municipal *E. Simon*, directeur des Travaux,

M. le professeur-architecte *Bernoulli*, à Bâle,
M. *Braillard*, architecte, à Genève,
M. *C. Oyex*, ingénieur, à Lausanne,
M. *E. Savary*, directeur du Ier Arrondissement des C. F. F., à Lausanne.
M. *C. Thévenaz*, architecte, à Lausanne,
M. *A. Laverrière*, architecte, à Lausanne,
M. *Guyonnet*, architecte, à Genève, remplaçant M. Hippenmeier, directeur du Plan d'extension de Zurich, empêché.

Assistent aux délibérations du Jury, avec voix consultative M. *F. Rochat-Mercier*, ingénieur en chef de la ville de Lausanne; M. *E. Rivier*, ingénieur-adjoint ; M. *G. Haemmerli*, architecte de la ville.

M. le syndic préside le Jury.

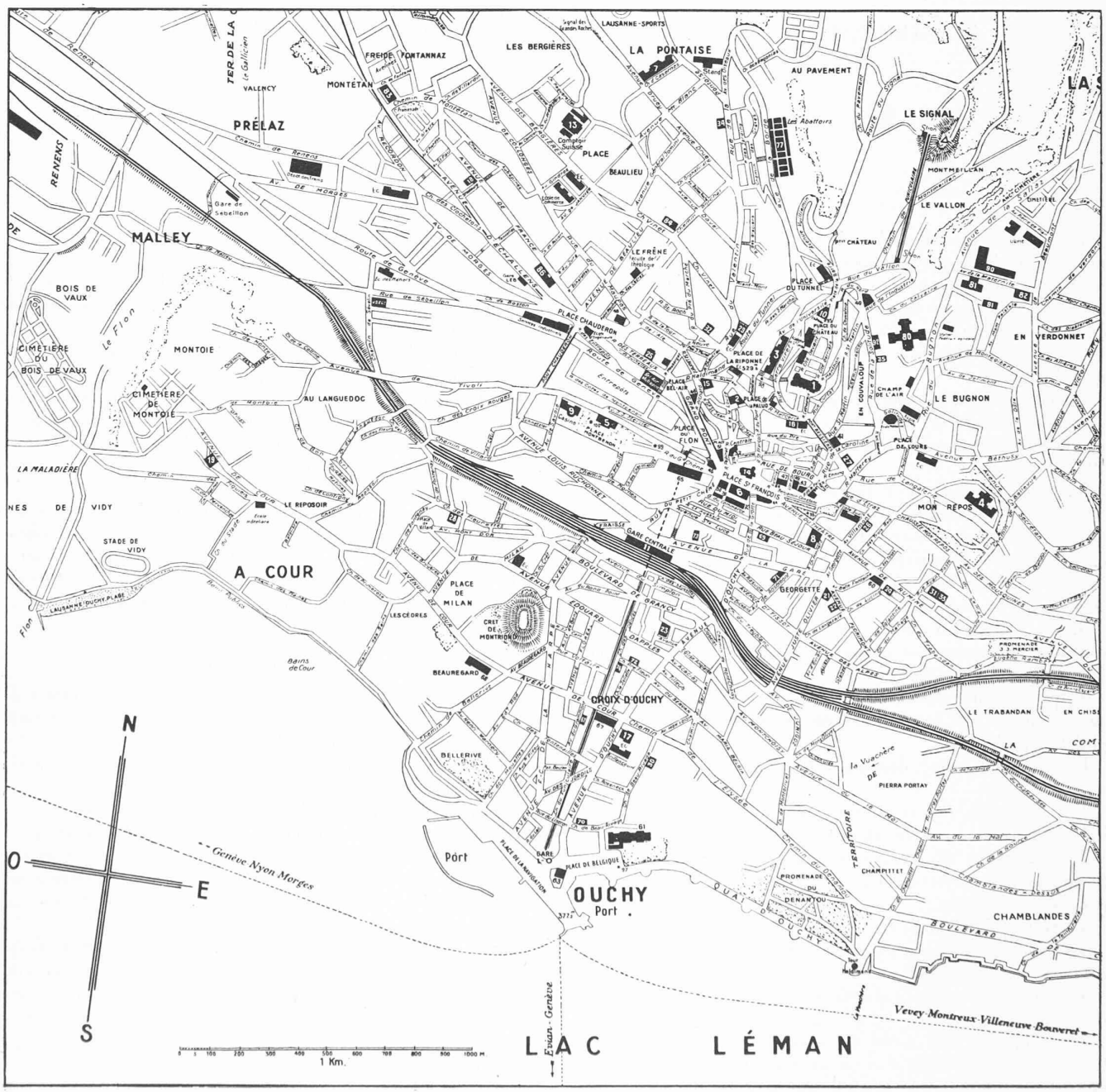
Il est parvenu 49 projets ; le Jury constate que tous ces projets sont conformes au programme et ont été livrés dans le délai fixé.

Le Jury, après un premier examen des projets, décide de procéder à un premier tour d'élimination. Sont éliminés 7 projets.

Le Jury décide d'éliminer dans un deuxième tour 15 projets qui ne présentent pas un intérêt suffisant.

Il reste donc à examiner 27 projets.

Le Jury suspend ses opérations entre le 14 et le 25 mai. Pendant ce laps de temps, la Direction des Travaux fera un examen approfondi des 27 projets restants et signalera au Jury



Plan de Lausanne, édité par l'Agence de publicité « Indicateur Vaudois ».

1 = Cathédrale ; 2 = Hôtel de Ville ; 3 = Palais de Rumine ; 4 = Tribunal fédéral ; 5 = Palais de Justice ; 6 = Hôtel des Postes ; 8 = Théâtre municipal ; 14 = Eglise de St-François ; 45 = Banque Fédérale ; 80 = Hôpital cantonal ; 81 = Maternité.

les erreurs ou difficultés techniques des solutions proposées par les concurrents.

Le 25 mai, le Jury reprend ses opérations et décide de procéder à un troisième tour d'élimination. Les motifs d'élimination seront résumés dans une courte critique.

Sont éliminés au troisième tour les 12 projets suivants :

« De 3 à 7 collines ». — Malgré quelques idées intéressantes de ce projet, en particulier la liaison entre le haut de l'avenue du Théâtre et la rue Centrale, ce projet ne peut pas être retenu.

« Circulation ». — Ce projet avait été retenu pour son étude des zones de verdure. Les autres solutions n'ont pas pu être acceptées par le Jury. Les grandes voies de communication sont trop excentriques.

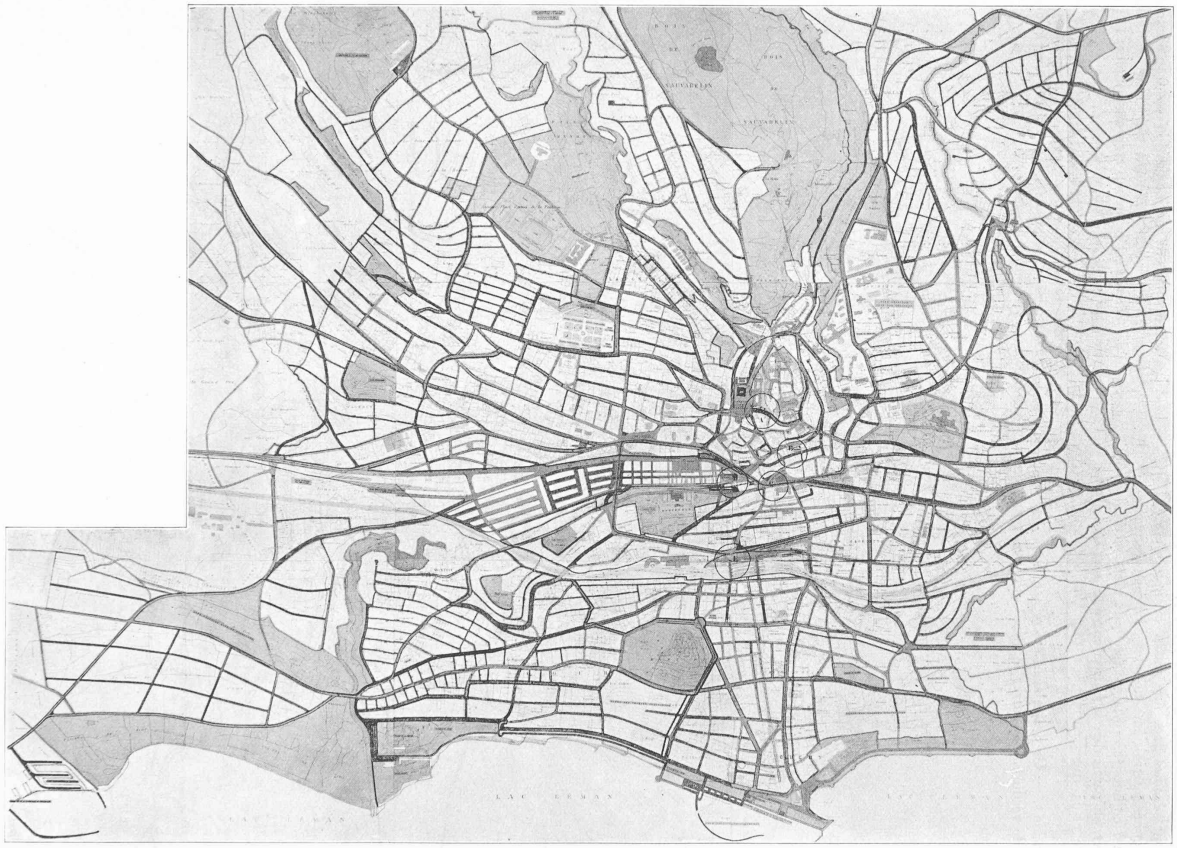
« Stop ». — Projet présentant quelques solutions de détails dont le coût de réalisation serait hors de proportion avec le résultat cherché. Les grandes voies de communication sont trop excentriques.

« Prévoir ». — Projet manquant de clarté, l'organisation générale des artères est beaucoup trop compliquée. Les études de quartiers ne sont pas suffisantes.

« 2.5.3.2. ». — Projet exagérant le nombre des artères dans le centre de la ville. Aucune idée dominante ne le caractérise. Les études de détails rendent encore plus évidents les défauts des solutions proposées.

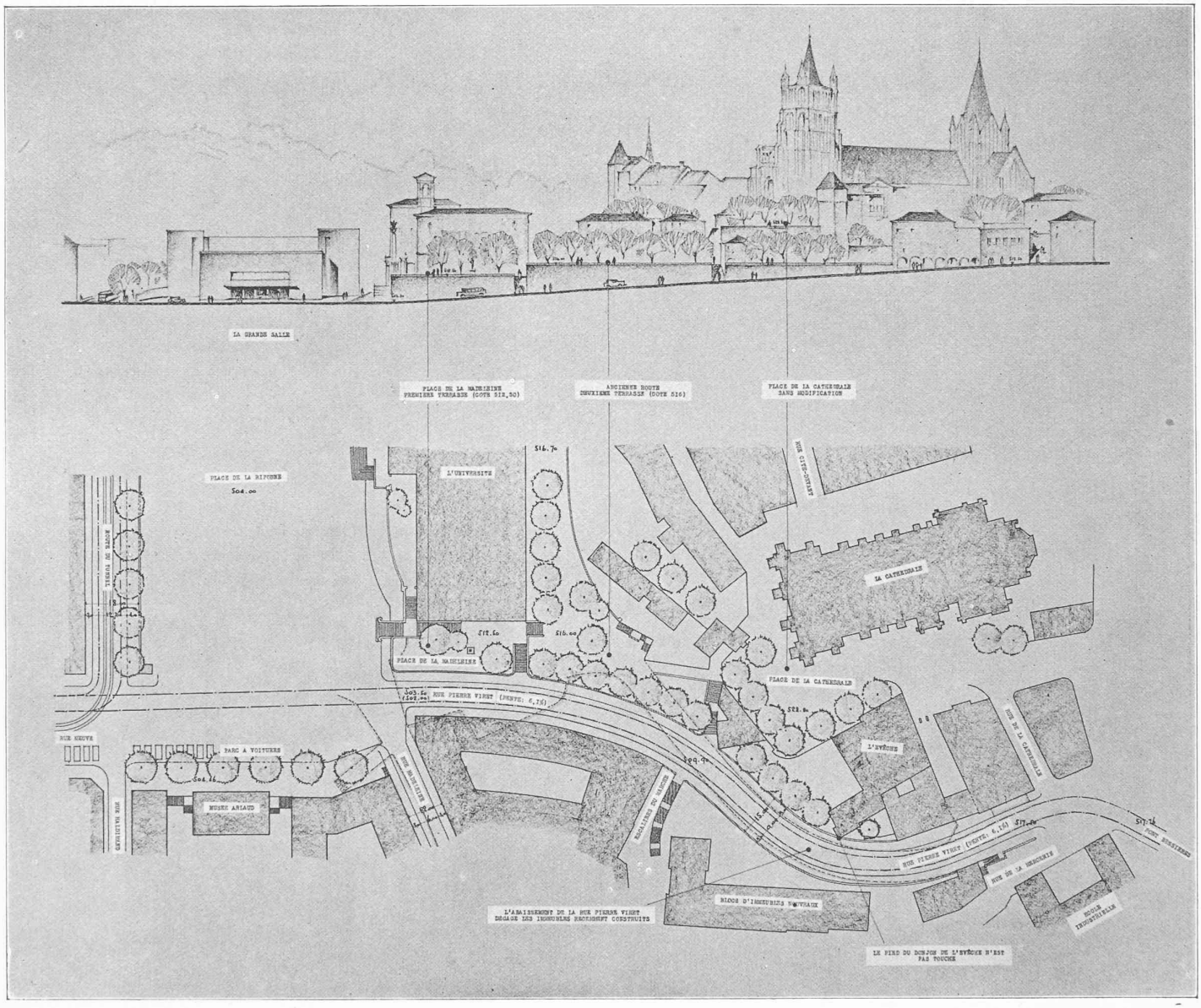
Extrait du plan d'extension actuel, comprenant les voies votées et les voies à l'état de projet.
Echelle 1 : 20 000.

CONCOURS POUR LA REVISION DU PLAN D'EXTENSION DE LAUSANNE



Plan général. — Echelle 1 : 24 000.
Ier prix : Projet « 1001 », de M. *G. Epitaux*, architecte, à Lausanne.

CONCOURS POUR LA REVISION DU PLAN D'EXTENSION DE LAUSANNE



Détail « A » (voir le plan général).
Ier prix : Projet de M. *G. Epitaux.*

« Réalisable ». — Ce projet se distingue par sa grande voie de communication Genève—Berne très nettement exprimée. Toutefois son passage par la place de la Gare et par les quartiers de villas à l'est de la ville n'est pas recommandable. Les artères de circulation interne ne modifient pas sensiblement l'état actuel. Les nouvelles artères proposées Gare—place Centrale et Montbenon—Bel-Air ne sont pas judicieusement étudiées.

« Léman ». — Projet consciencieux, mais sans intérêt particulier.

« Lousonna ». — Plan clairement exprimé, mais ne présentant pas de solutions particulièrement intéressantes.

« Ceinture haute ». — Ce projet présente une idée séduisante (boulevard de ceinture), mais qui ne s'adapte pas à la topographie de la ville. Les secteurs Montbenon—Beau-Séjour et Pontaise—Montagibert ont retenu l'attention du Jury.

« Tunnel—Place Centrale—rue du Midi ». — Ce projet ne présente pas d'intérêt en général ; il a été retenu pour son étude de circulation de la place de la Gare et pour la proposition d'un tunnel entre la rue du Midi et la place Centrale.

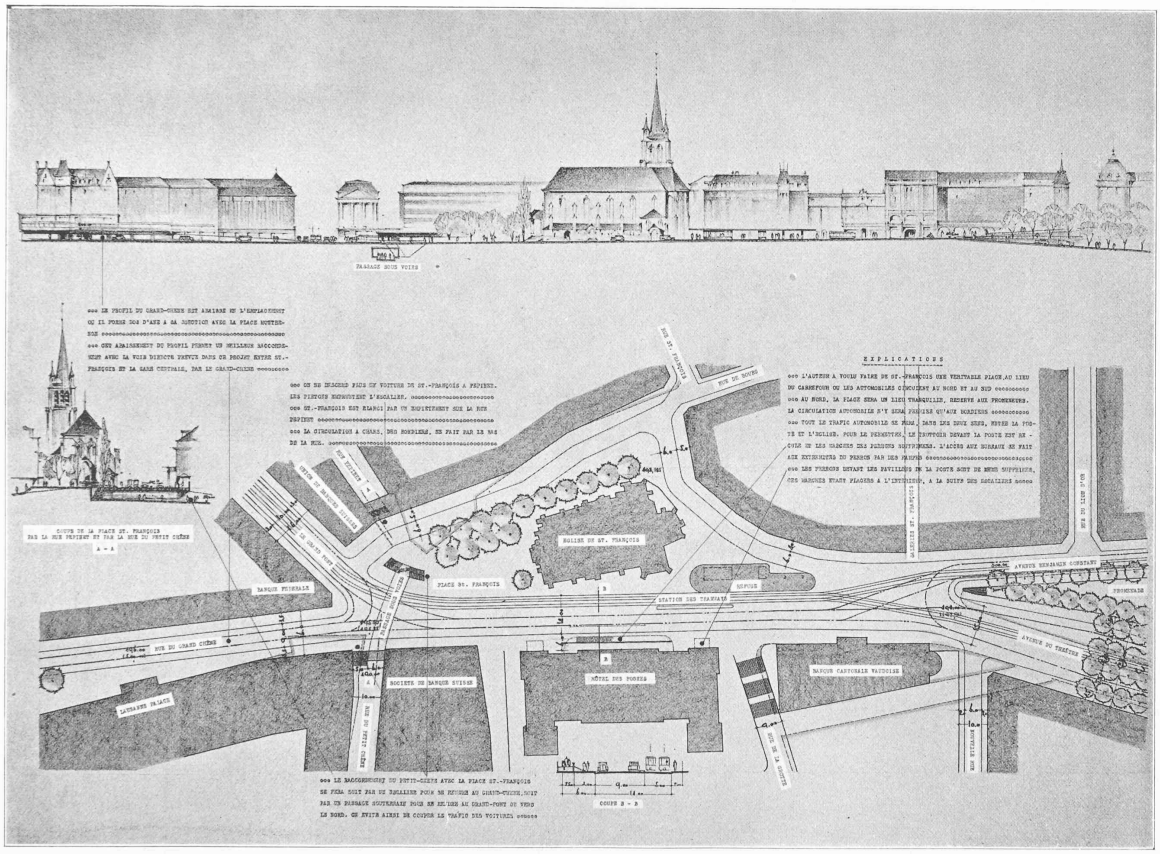
« Urbi ». — Quelques points intéressants dans les études de détails et du réseau circulatoire ; mais insuffisance dans l'étude générale.

« Chillon ». — Ce projet présente quelques aménagements de quartiers et solutions nouvelles pour la circulation qui paraissent, à première vue, intéressants. A l'examen, ces propositions ne se justifient qu'imparfaitement.

Restent en présence 15 projets. Le Jury procède à la critique détaillée de ces 15 projets retenus.

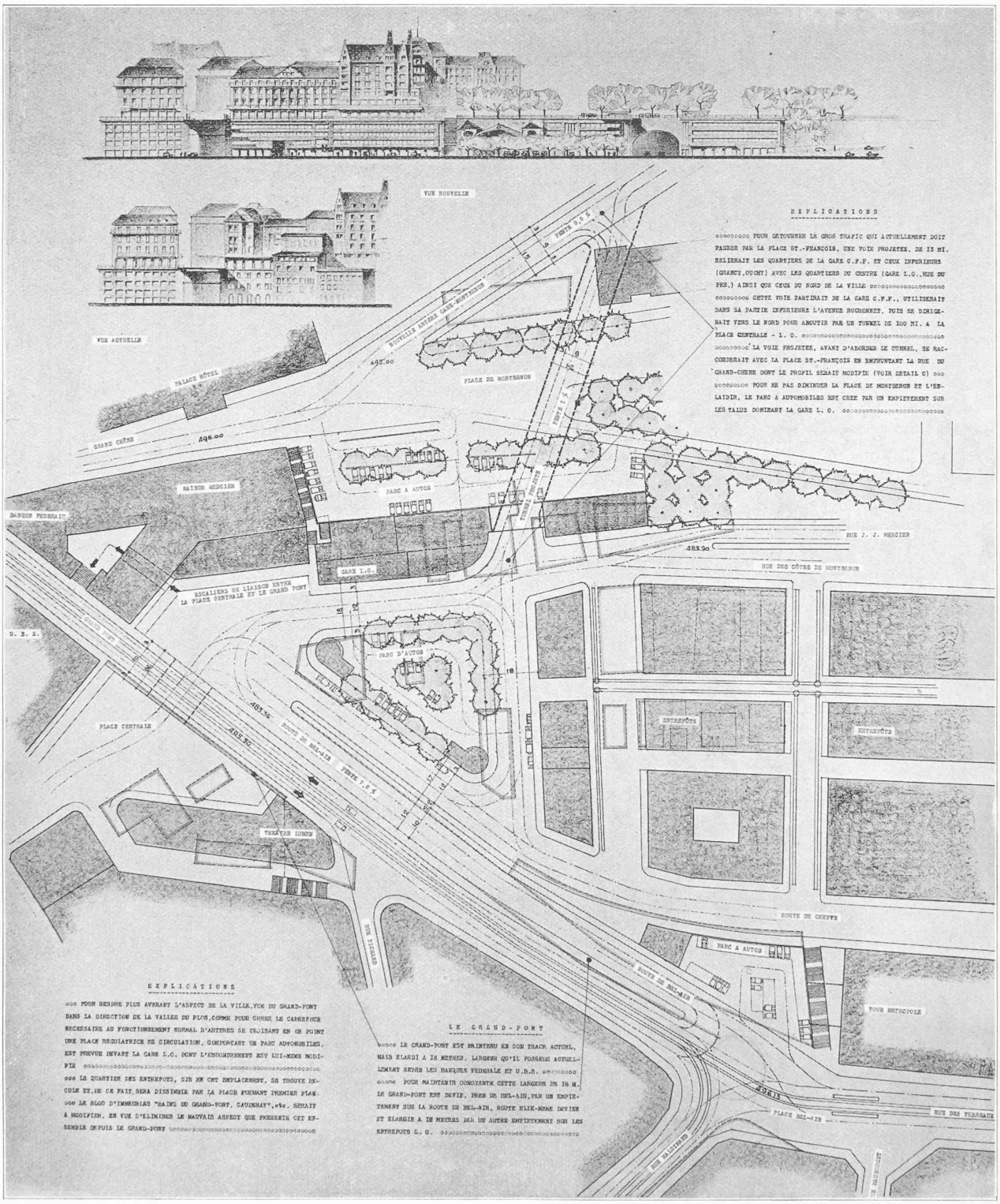
« Route Cardinale ». — Par le système proposé pour améliorer la circulation place Bel-Air—place Saint-François, le but escompté ne serait pas atteint.

CONCOURS POUR LA REVISION DU PLAN D'EXTENSION DE LAUSANNE



Détail « C » (voir le plan général).
Ier prix : Projet de M. *G. Epitaux*.

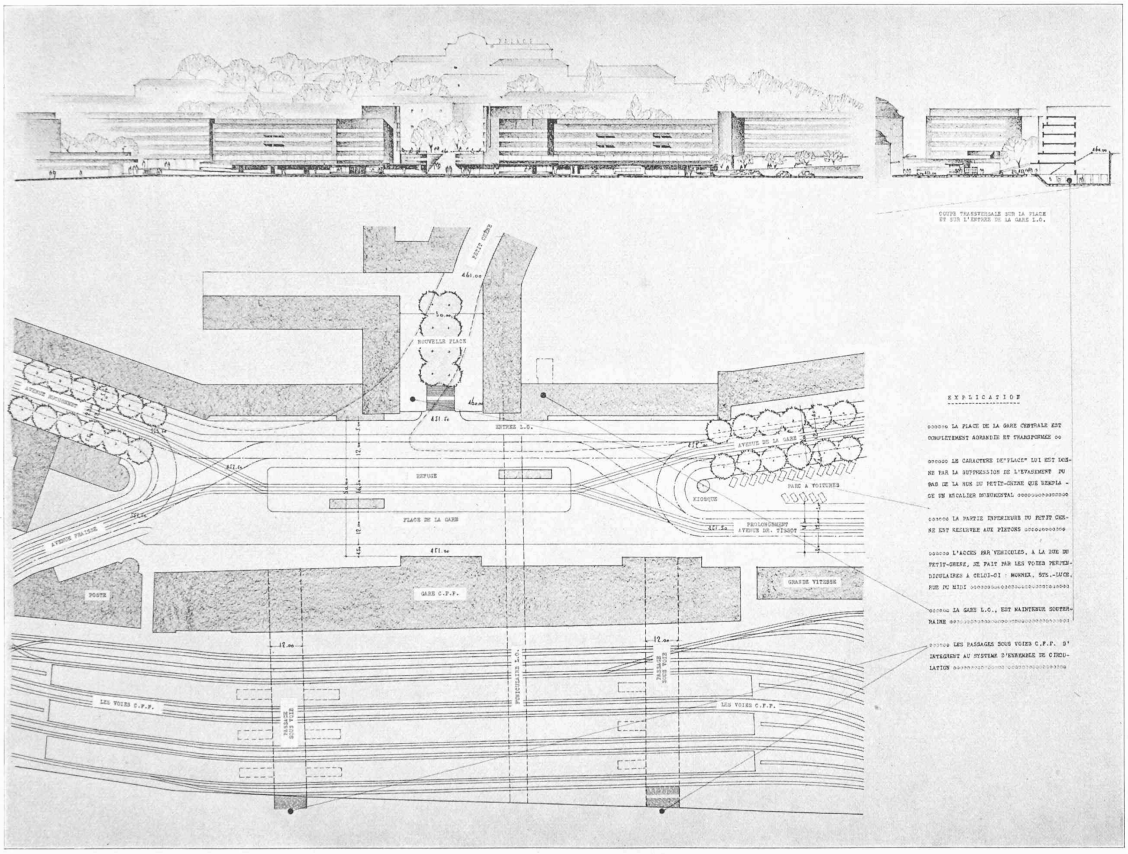
CONCOURS POUR LA REVISION DU PLAN D'EXTENSION DE LAUSANNE



Détail « *D* » (Voir le plan général).

Ier prix : Projet de M. *G. Epitaux*.

CONCOURS POUR LA REVISION DU PLAN D'EXTENSION DE LAUSANNE



Détail « *E* » (voir le plan général).
Ier prix : Projet de M. *G. Epitaux*

Plan général. — Echelle 1 : 24 000.

IIe prix : Projet « 1945 », de MM. *Dubois* et *Favarger*, architectes, et *Scotoni*, ingénieur, à Lausanne.

L'intention d'élargir la liaison entre la place de la Riponne et la place Chauderon est à prendre en considération. La passerelle proposée au-dessus de la place de la Gare n'est pas une solution heureuse.

Le tunnel à piétons entre la place de la Gare et la place Centrale est discutable à cause de sa longueur et des difficultés de son exécution.

Le projet propose le déplacement en Sébeillon de la Gare du Lausanne—Echallens ; cette suggestion est intéressante.

Le tracé de la route cardinale Genève—Berne, passant par la place de la Gare et les quartiers de Rumine, Villamont, est critiquable.

La zone d'ordre contigu est trop restreinte. L'intérêt de ce projet réside dans l'étude de la circulation.

« 1001 » (Ier prix). — Ce projet se caractérise par la proposition de décongestionner la circulation du cœur de la ville (notamment place Saint-François, place Chauderon) au moyen de deux dérivées, place de la Gare—place Centrale et Pont Bessières—place Chauderon.

Ce système de réseau circulatoire, quoique présentant un grand intérêt, ne résout pas complètement la question, l'amélioration de l'artère place Saint-François—place Chauderon, la plus importante de la ville, n'a pas été résolue avec assez de franchise.

La proposition de relier la place de la Gare d'une part et le Grand-Chêne et la place Centrale d'autre part, en empruntant l'avenue Ruchonnet, est excellente.

Le tracé de la route Genève—Berne est bon dans sa partie nord-est ; par contre, il est critiquable dans sa partie sud-est, en raison du trafic de la gare de Sébeillon et des Entrepôts.

La grande circulation Genève—Simplon, par le chemin de l'Elysée, est judicieusement tracée.

Le développement des quais d'Ouchy, à l'ouest du débarcadère, est bien compris.

Les aménagements de quartiers sont sérieusement étudiés.

Zones. Ce projet présente des études de répartition de zones intéressantes ; cependant, l'ordre contigu est trop étendu.

« 15 15 15 ». — Projet d'une conception très intéressante, mais d'une réalisation dépassant les possibilités actuelles. Se distingue par des principes de circulation et d'aménagement de quartiers nettement exprimés.

« Anno 2000 ». — Ce projet est dominé par le souci de recherches monumentales au détriment des problèmes généraux de l'urbanisme : circulation, aménagement des îlots de construction, etc. Les détails d'architecture sont traités avec beaucoup de talent.

« Est—Ouest » (IIIe prix).

Le Grand-Pont *est élargi pour agrandir à son extrémité la Place Bel-Air. Pour décongestionner la Place de la Gare et éviter les deux longs détours actuels pour gagner Saint-François, il est prévu* un tunnel *reliant la Gare à Bel-Air. Ce tunnel débouche au nord de la Place Centrale et, au moyen d'une rampe hélicoïdale, les voitures arrivent au niveau du Grand-Pont. Ce tunnel est réservé uniquement aux voitures et aux camions. A mi-étage du Grand-Pont élargi, il est prévu une grande place de stationnement pour autos, dont l'accès se fait par la rampe hélicoïdale.*

Ce projet se caractérise par sa clarté et la fertilité de ses conceptions ; toutefois, celles-ci semblent indiquer que l'auteur n'a pas une connaissance suffisante de la topographie de la ville ou n'a pas poussé son étude comme elle l'aurait mérité.

La liaison entre la place Chauderon et la place Saint-François est grandement améliorée par l'élargissement du Grand-Pont, sacrifiant l'immeuble de la Banque Fédérale.

La rampe hélicoïdale reliant le Grand-Pont à la place Centrale est peut-être intéressante.

L'amélioration de la relation entre la place de la Riponne et la place Bel-Air par la rue Haldimand est franchement tracée.

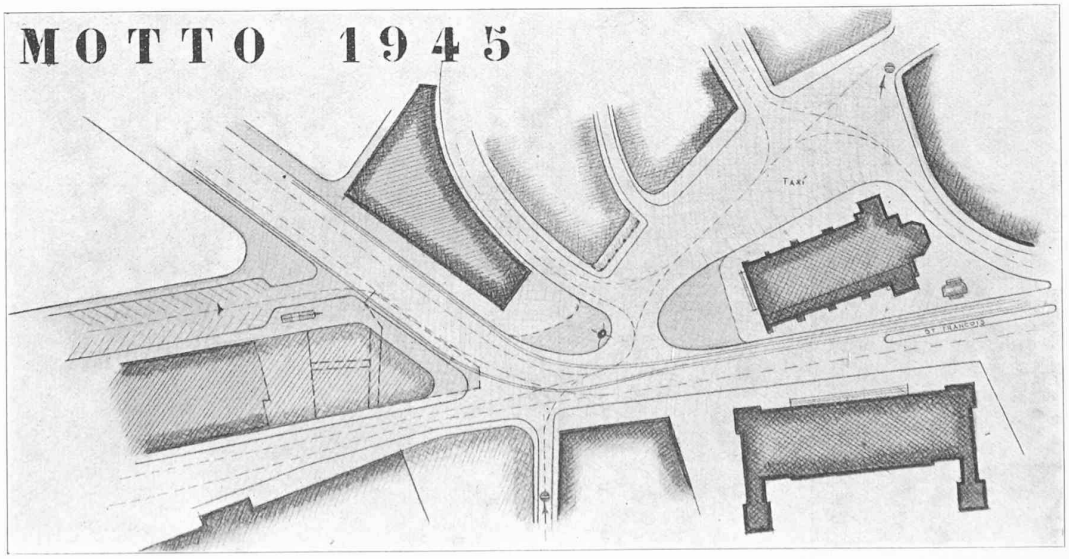
L'aménagement de la place de la Riponne est bon.

Le tunnel pour autos proposé entre la place Centrale et la place de la Gare serait très dangereux pour la circulation à son débouché sur cette dernière place.

A signaler la liaison heureuse entre le Tribunal Fédéral et l'avenue de Rumine.

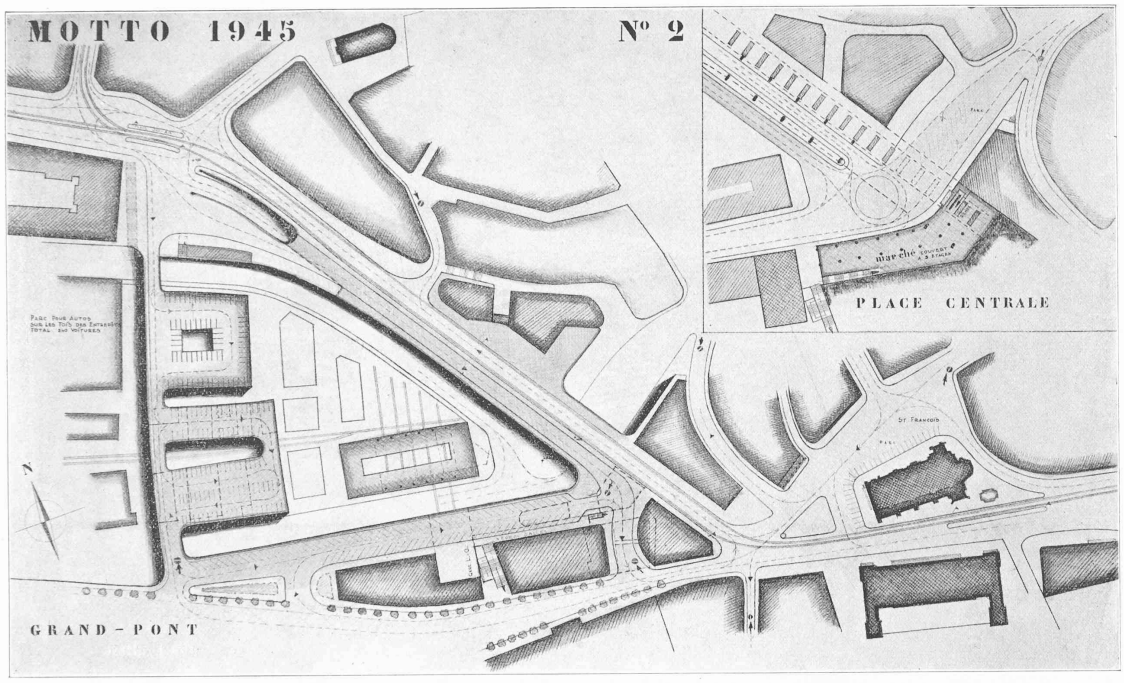
L'étude des aménagements de quartiers est insuffisante.

CONCOURS POUR LA REVISION DU PLAN D'EXTENSION DE LAUSANNE



Aménagement de la place Saint-François (variante). — Echelle 1 : 4000.

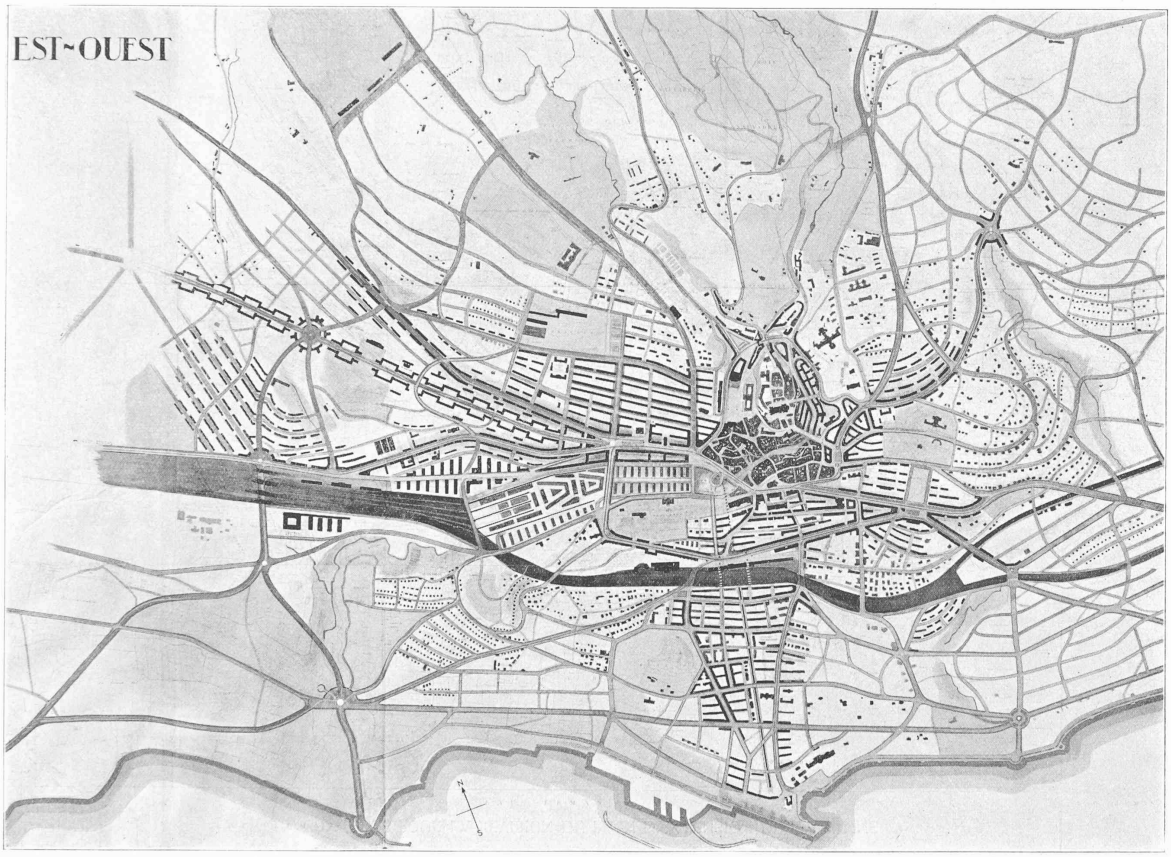
IIe prix : Projet de MM. *Dubois, Favarger* et *Scotoni.*



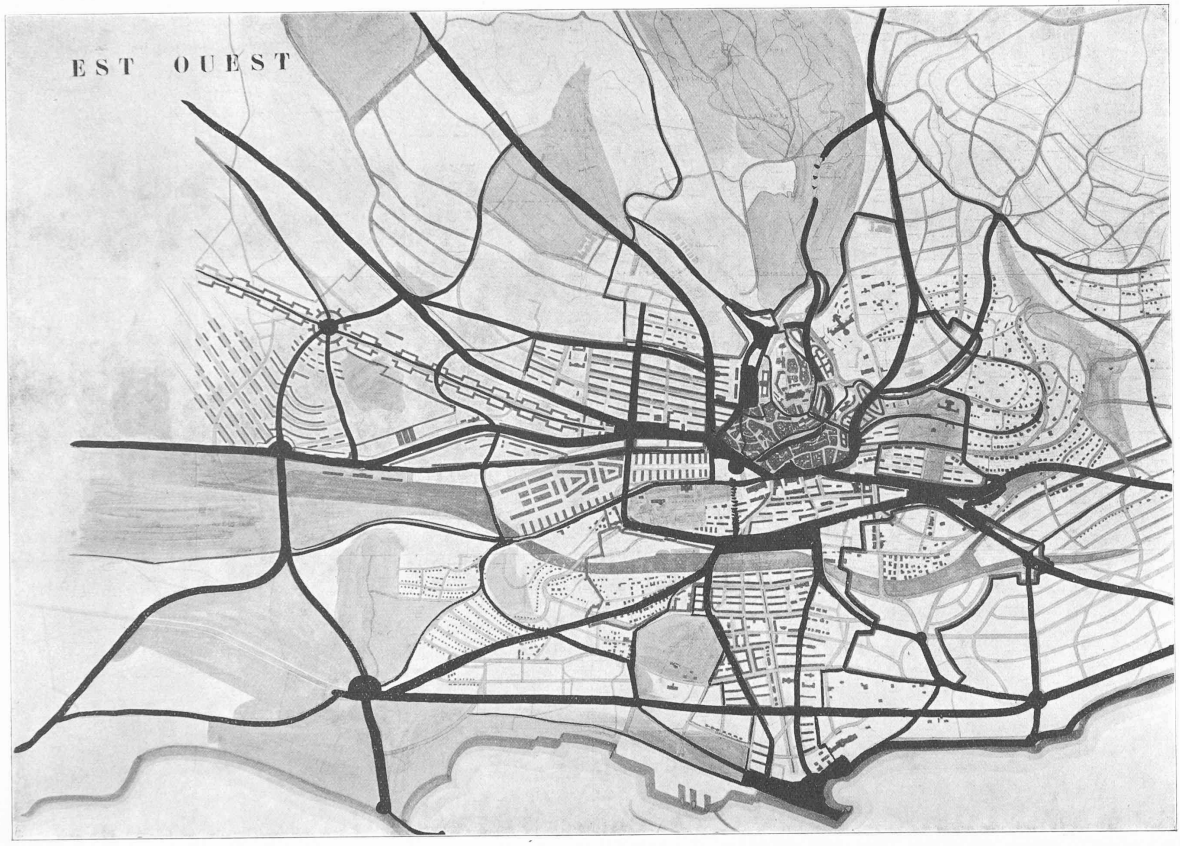
Aménagement du Grand-Pont. — Echelle 1 : 2500.

IIe prix : Projet de MM. *Dubois, Favarger* et *Scotoni.*

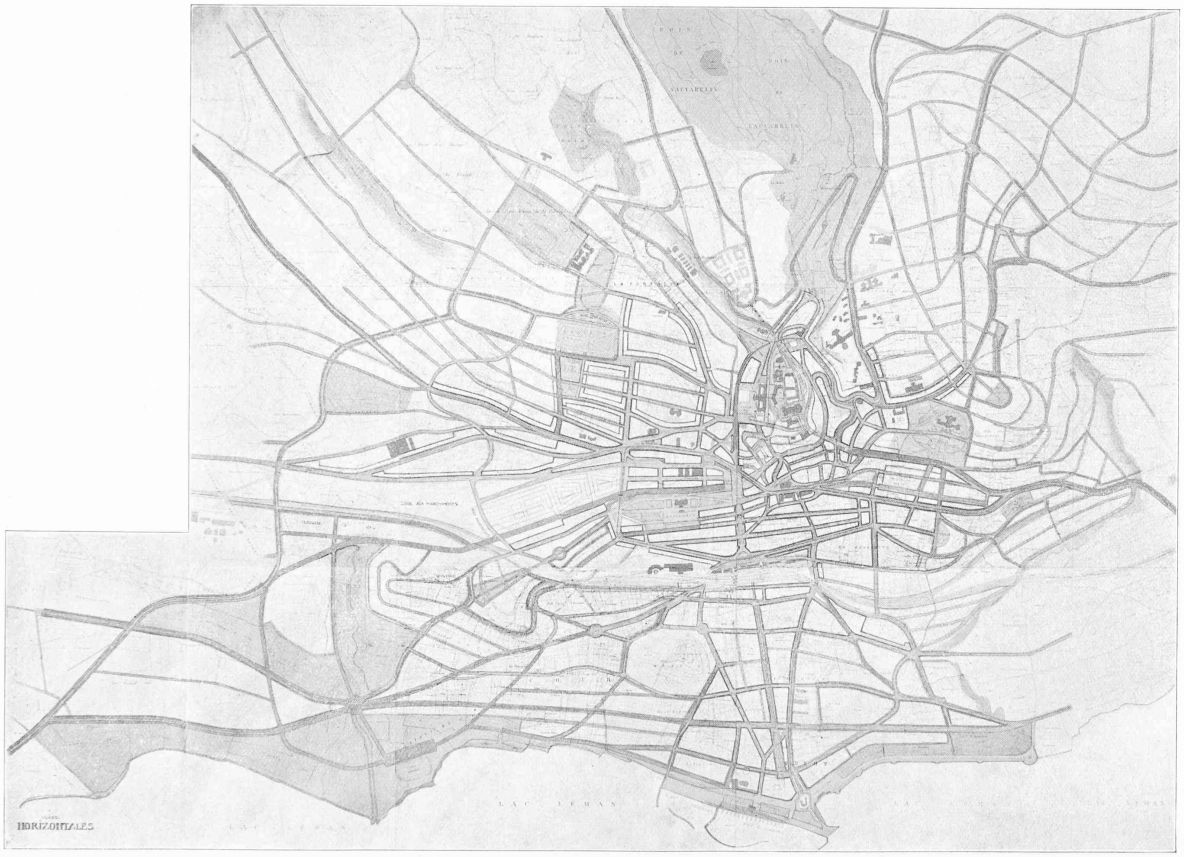
CONCOURS POUR LA REVISION DU PLAN D'EXTENSION DE LAUSANNE



Plan général. — 1 : 24 000.
IIIe prix : Projet « Est-ouest », de MM. *J. Tschumy* et *H. Vermeil*, architectes, à Paris.



Voies de communication.
IIIe prix : Projet de MM. *J. Tschumy* et *H. Vermeil.*



Plan général. — 1 : 24 000.
IVe prix *ex aequo* : Projet « Horizontales », de MM. *Baud* et *Virieux*, architectes, et *Virieux*, géomètre, à Lausanne.

«Horizontales» (IVe prix ex-æquo).

Un nouveau centre de circulation *est créé au niveau de Saint-François sur une vaste plateforme entre le Grand-Pont et Montbenon, qui utilise l'espace à peu près vide actuellement au sud-ouest du Grand-Pont. Une nouvelle artère complète la ceinture des boulevards circulaires entourant la vieille ville et remplace la rue Haldimand, tout à fait insuffisante aujourd'hui déjà. Le nouveau centre est relié directement à la Gare C. F. F. par une ordonnance régulière, créant en face de la Gare une entrée en ville et permettant l'établissement d'un funiculaire arrivant au niveau du centre.*

Les deux liaisons du nouveau centre avec le sud et le nord se feront lors de l'assainissement du quartier du Grand-Saint-Jean et de l'urbanisation du quartier de Mornex, car il est anormal de conserver une zone de villas en plein centre.

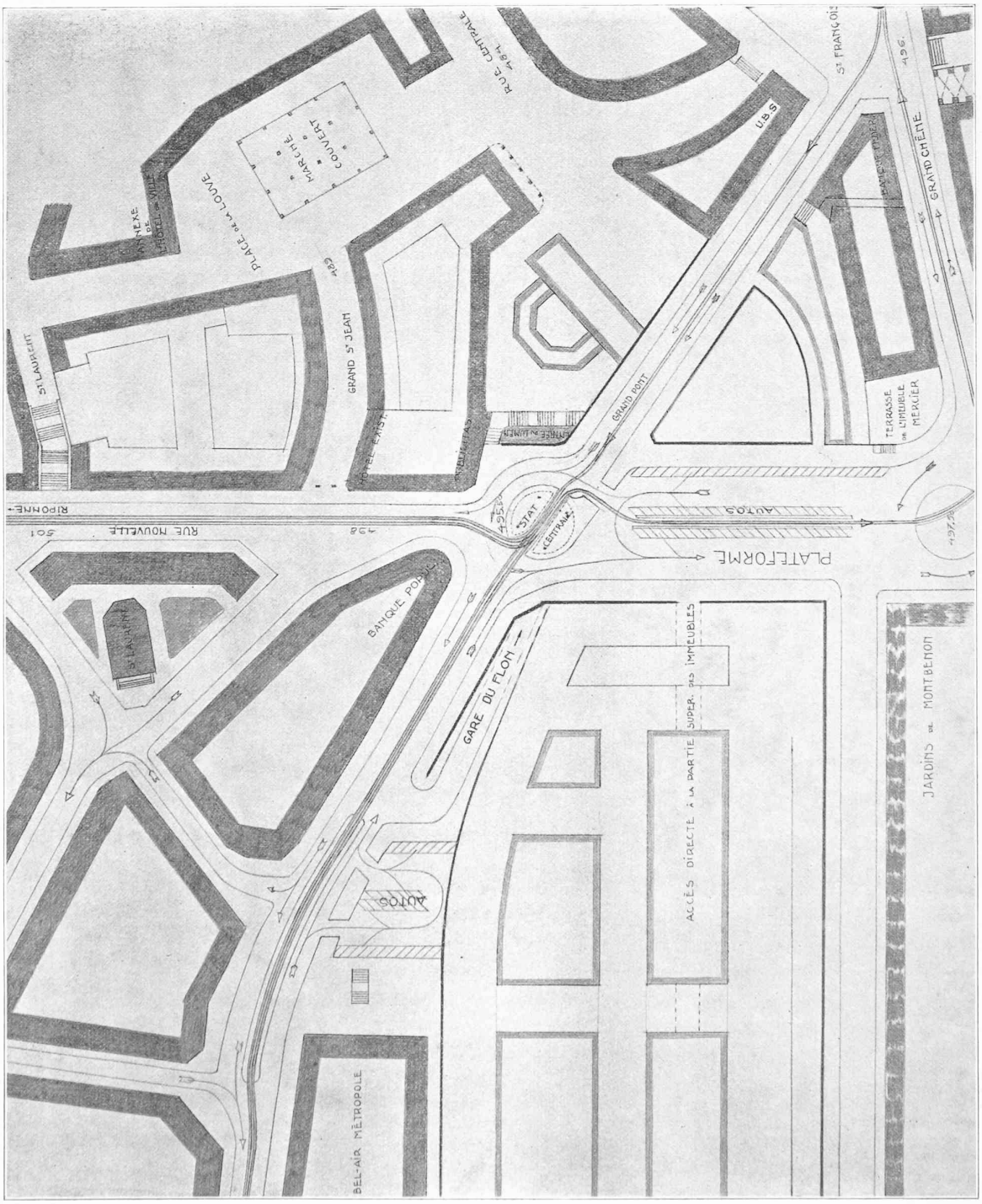
D'une manière générale, ce projet manque de caractère et d'idée maîtresse.

L'idée de prévoir une plateforme, au droit de la rue Pichard se prolongeant d'une part jusque sur la place de la Riponne et d'autre part, dans l'axe de la Gare par une grande composition, ne se justifie pas dans la forme indiquée. Ce projet a été retenu pour les solutions qu'il propose pour les voies de grande communication :

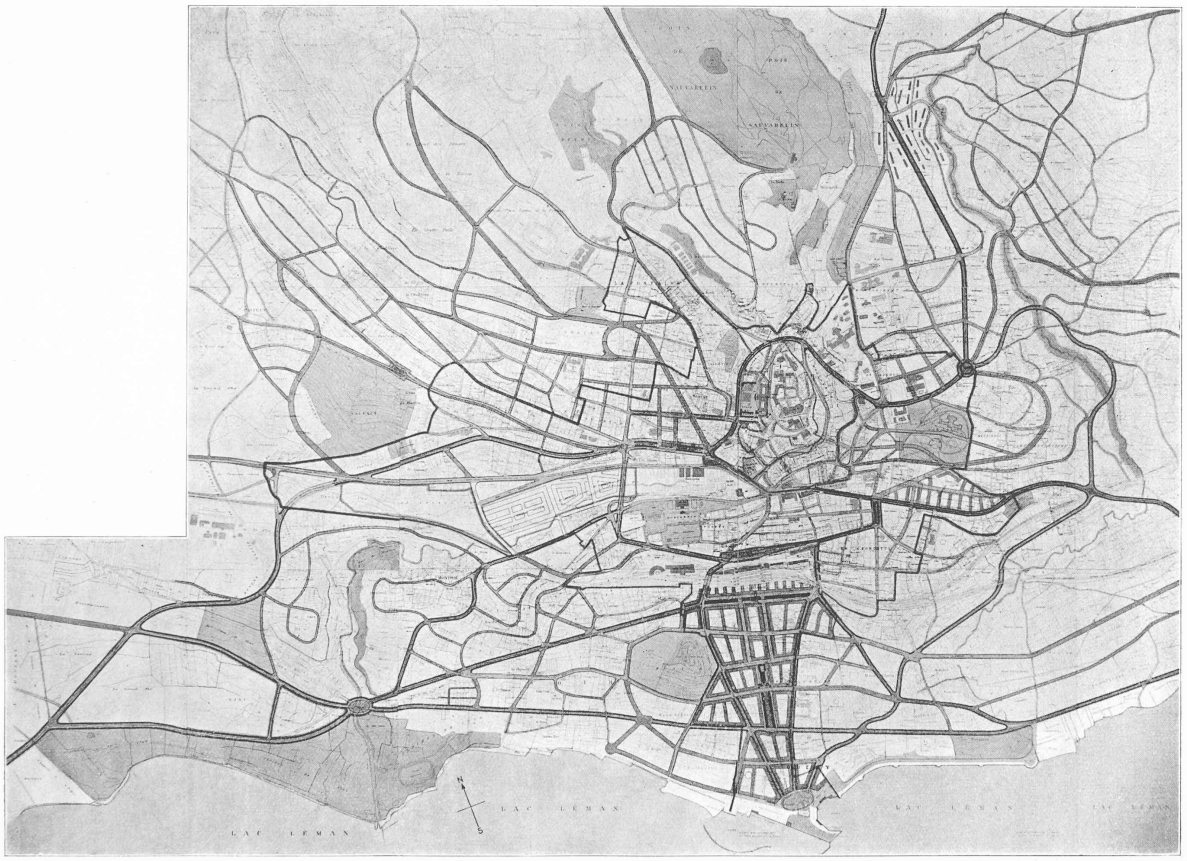
Genève—Berne par une route empruntant les côtes nord de Montbenon, et Berne—Montreux.

La liaison entre la rue Pierre Viret et la place de la Riponne est bien étudiée.

CONCOURS POUR LA REVISION DU PLAN D'EXTENSION DE LAUSANNE



Aménagement d'un nouveau centre de circulation.
IVe prix *ex aequo* : Projet de MM. *Baud* et *Virieux*, architectes, et *Virieux*, géomètre.



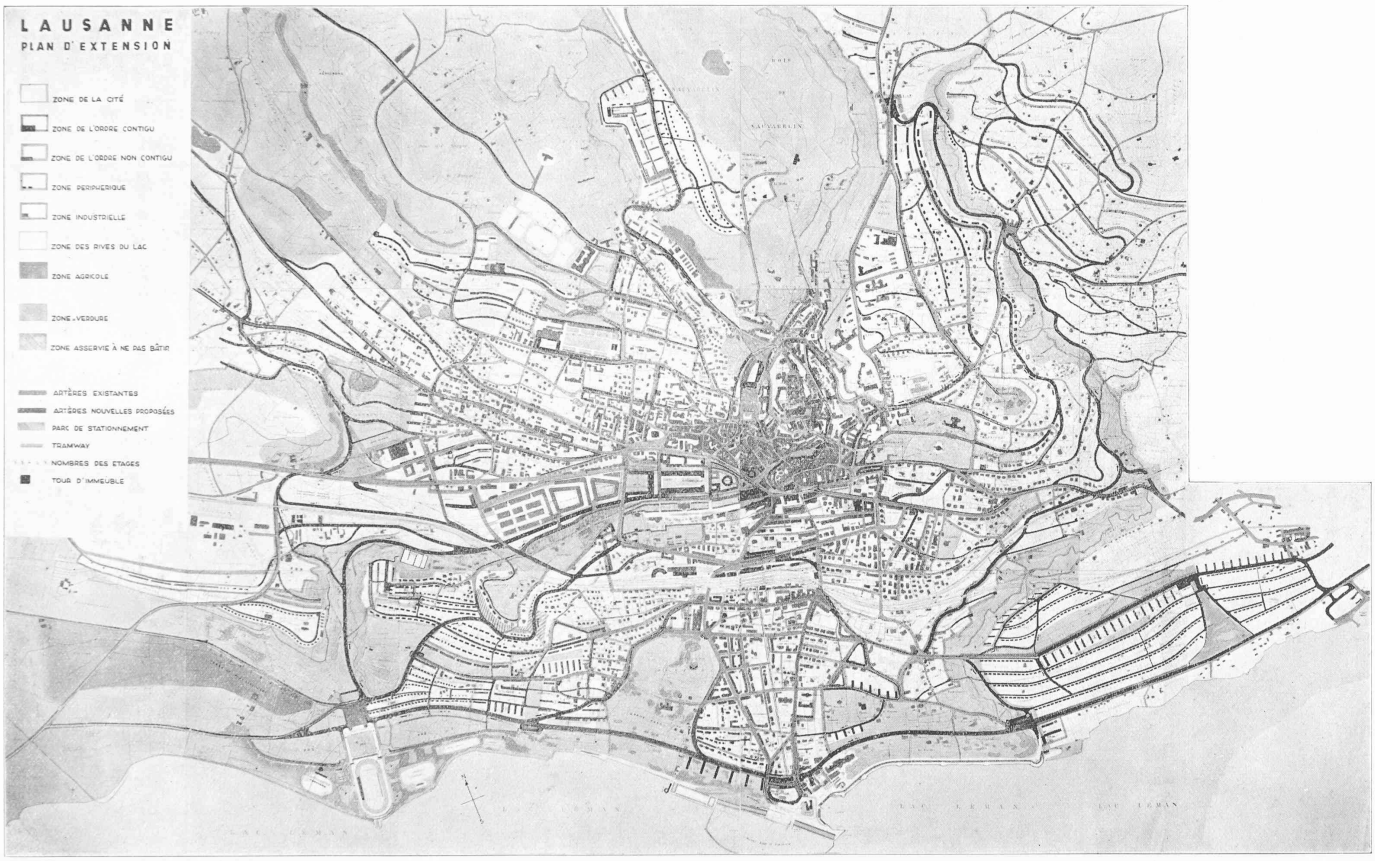
Plan général. — 1 : 24 000.

IVe prix *ex aequo* : Projet « 6 % », de M. *J. Stengelin*, architecte, à Cologny.

Plan général. — 1 : 24 000.

Ve prix *ex aequo* : Projet « Huit », de MM. *R. Braillard, A. Duboux* et *A. Cavin*, architectes, à Lausanne.

CONCOURS POUR LA REVISION DU PLAN D'EXTENSION DE LAUSANNE



Plan général. — 1 : 24 000.
Ve prix *ex aequo* : Projet « Air », de M. *P. Trudinger*, architecte, à Stuttgart.

Zones. Les propositions de répartition des zones sont judicieuses.

« Etapes » (Ve prix ex-æquo).

Pour la commodité et le confort des voyageurs nous conservons les tramways à peu près dans leur tracé actuel ; mais nous les soustrayons à la circulation routière partout où cela est possible.

La Station centrale unique, tête de ligne des voies rurales, facilite toutes les correspondances dans les meilleures conditions de sécurité.

Le projet ne présente aucune station entièrement en sous-sol ; un minimum de tunnels est prévu et une station centrale est construite en grande partie sur le domaine public.

L'auteur de ce projet a cherché à utiliser les différences de niveau du terrain pour l'établissement du réseau circulatoire.

La relation entre la place Saint-François et la place Chauderon n'est pas suffisamment améliorée.

L'idée de soulager cette circulation par une ligne de tramway souterraine est compliquée, cette solution présente plus d'inconvénients que d'avantages.

L'auteur de ce projet prévoit une liaison entre les quartiers de Montagibert, du Signal et de la Pontaise ; cette suggestion mérite d'être étudiée, pour le développement ultérieur de la ville.

Le système d'artères prévu pour relier la rue du Midi prolongée à la place de la Riponne est beaucoup trop compliqué, d'une réalisation coûteuse, hors de proportion avec les avantages qui seraient obtenus.

Il en est de même pour d'autres solutions proposées.

« Huit » (Ve prix ex-æquo). — La relation entre la place Saint-François et la place Bel-Air n'est pas améliorée ; la suppression de la rampe entre la place Bel-Air et la place Centrale et la modification de la liaison place Chauderon—rue de Genève ne sont pas des améliorations.

Les communications entre la place Chauderon, la place Bel-Air et la place de la Riponne sont largement conçues.

La grande artère Genève—Berne est heureusement modifiée au droit du pont du Galicien ; sur le plateau de Béthusy, cette artère emprunte judicieusement l'avenue V. Ruffy pour éviter le quartier des hôpitaux.

La grande circulation Genève—Montreux, par le chemin de l'Elysée, est bien étudiée.

L'étude des zones n'offre pas d'intérêt.

« 1945 » (IIe prix).

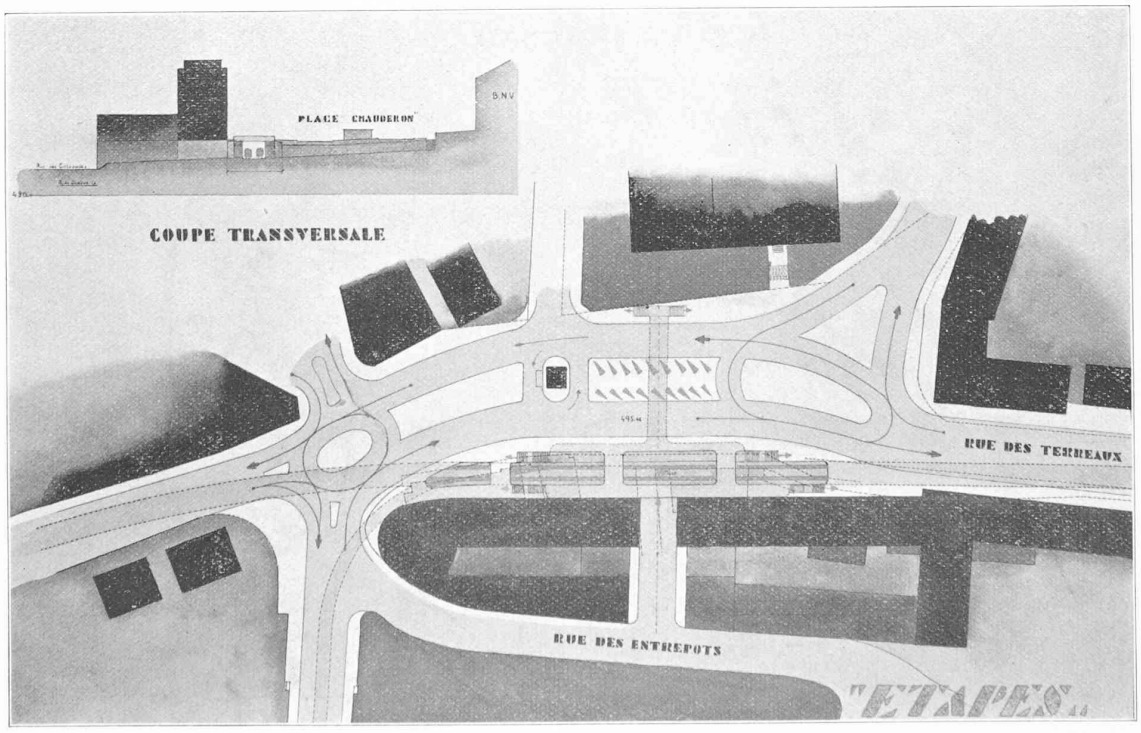
VOIES DE GRANDE CIRCULATION.

Le réseau existant est considérable. Il suffit, pour lui donner sa pleine valeur et lui permettre de rendre son maximum, de compléter certains tracés de rélargir les avenues importantes et de créer certains tronçons complémentaires.

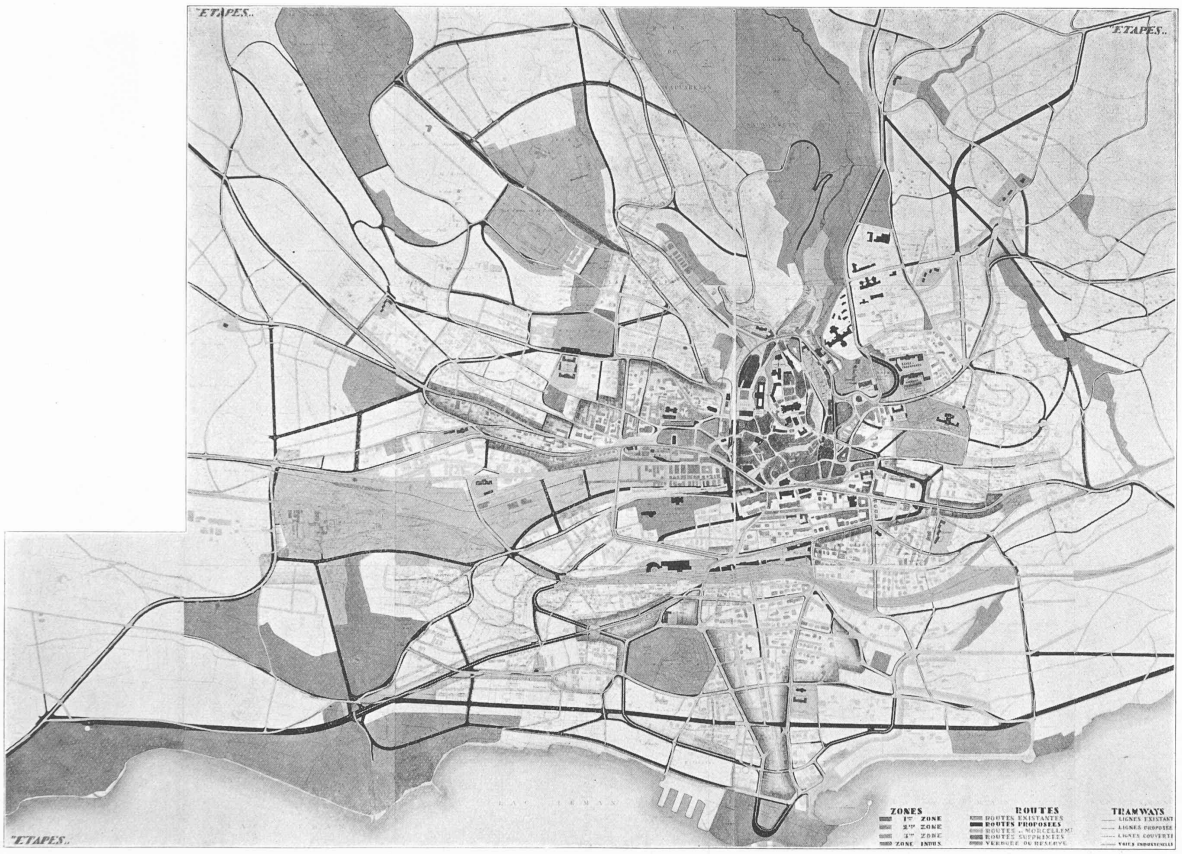
a) Direction Genève—Simplon. — *La circulation entre le Pont de la Maladière et le Denantou peut être assurée par deux voies principales. L'une, l'avenue de Cour, rélargie, dont le tracé subit peu de modification. L'autre, qui, passant plus au nord, utilise, après un tronçon neuf, le tracé existant de l'avenue du Mont d'Or, du Boulevard de Grancy, et rejoint, également par un tronçon nouveau, l'avenue du Denantou en dessous de la propriété de Montolivet. Les tronçons nouveaux projetés au départ et à l'arrivée de cette voie lui donnent une importance considérable et sont réalisables à peu de frais. La circulation directe Genève—Simplon est très suffisamment assurée par ces deux voies, ce qui permet de supprimer l'avenue nouvelle portée au Plan d'extension, parallèlement au lac et reliant la Maladière au Denantou. L'exécution de cette avenue serait très coûteuse et entraînerait une dépréciation considérable et probablement le morcellement des propriétés qui, comme le Denantou, constituent en bordure du quai d'Ouchy une réserve de verdure nécessaire.*

Une troisième voie Genève—Simplon est prévue reliant la route de Genève en Malley à Montbenon et de là, à Pully par l'avenue du Théâtre. Cette avenue, passant par la vallée du Flon, par un remblai qui termine d'ailleurs le remblai général de la partie supérieure de la vallée, met en valeur les très beaux terrains de Montoie.

CONCOURS POUR LA REVISION DU PLAN D'EXTENSION DE LAUSANNE



Aménagement de la place Chauderon. — 1 : 2000.
Ve prix : Projet de M. *E. Favre.*



Plan général. — 1 : 24 000.

Ve prix *ex aequo* : Projet « Etapes », de M. *E. Favre*, architecte, à Genève.

Ces tracés nouveaux ont pour but essentiel d'éviter le Grand-Pont et de dégager autant que possible le centre de la ville

b) Direction Genève—Neuchâtel. — *Une liaison entre la route de Genève existante et la route d'Echallens est prévue par la propriété de Valency. Ce tronçon est le point de départ d'une voie d'importance moindre faisant le tour de la partie nord-ouest de la ville pour aboutir à Chailly.*

c) Lausanne—Neuchâtel. — *La voie existante, soit l'avenue d'Echallens, prolongée par la route de Montétan, est maintenue sans modification autre qu'un rélargissement aussi considérable que possible.*

d) Genève—Lausanne—Berne. — *La voie nouvelle aboutissant à Montbenon ou la route existante aboutissant à Chauderon sont l'une et l'autre reliées à la voie-plateforme Lausanne-Ouchy—St-Martin qui devient d'une grande importance et prend rang de voie de grande communication du fait surtout de son prolongement direct par la rue de l'Industrie et la côte sud-est de la vallée du Flon jusqu'à la Sallaz où elle rejoint la route de Berne.*

e) Simplon—Berne. — *La route de Pully, rélargie dès la Perraudettaz, prolongée par l'avenue du Léman, la Chaussée de Mon-Repos, rélargie au sud, et une traversée oblique sur la propriété de Villamont, aboutit au Pont Bessières qui acquiert enfin de ce fait une raison d'être, raison renforcée par une voie empruntant, en le rélargissant considérablement, le tracé de la rue Fabre et prolongeant jusqu'à la grande voie Lausanne-Ouchy—Saint-Martin, la voie Perraudettaz, Avenue du Léman, Chaussée de Mon-Repos—Pont Bessières. Cette modification de la rue Fabre a en outre l'avantage de débarrasser les abords immédiats de la Cathédrale de consructions regrettables. La route de Berne actuelle, dont le tracé général est compliqué dans sa partie inférieure, subsiste comme liaison secondaire.*

La largeur des voies de grande circulation est prévue à 20 m.

La circulation est sensiblement améliorée par la création d'artères nouvelles de circulation importante et par l'élargissement du Grand-Pont. L'élargissement du projet « 1945 » est réalisé par un doublage du pont existant, doublage partant de la terrasse des entrepôts de Bel-Air et laissant subsister telle quelle l'Avenue des entrepôts qui, à bonne hauteur, est recouverte par la nouvelle partie du pont. Cette solution n'entraîne aucune démolition, utilise au maximum l'état actuel des constructions et peut se réaliser sans interrompre la circulation sur le Grand-Pont. La nouvelle partie du Pont se prolongerait sur les immeubles Devred, Cauderay, etc., par une terrasse la reliant à Montbenon et servant de stationnement. Sous cette terrasse, en lieu et place des locaux actuels, un marché couvert à plusieurs étages, desservi par les escaliers du Grand-Pont, serait aménagé. Un stationnement d'autos est prévu également sur la toiture des immeubles construits ou à construire par le Lausanne-Ouchy et reliés à la Place Bel-Air et à Montbenon par une passerelle.

La relation entre la place Saint-François et la place Bel-Air est sensiblement améliorée dans la variante qui prévoit la démolition de la Banque Fédérale.

Le système de circulation se combine heureusement avec des parcs à autos prévus sur les entrepôts et parallèlement au Grand-Chêne.

La relation entre les places Chauderon, Bel-Air et Riponne n'est pas améliorée, pas plus que celle entre la place de la Gare et le centre de la ville.

Les études détaillées des places Montbenon, Chauderon, Riponne et rue du Pré sont très faibles.

Le projet présente plusieurs solutions pour la circulation Genève—Berne, dont l'une, passant par Sébeillon et les entrepôts, n'est pas à recommander ; le tronçon de la buanderie Haldimand à La Sallaz est bien compris.

Le tracé de la grande communication Genève—Montreux par le chemin de l'Elysée est judicieux.

Le tracé de la route de Berne—Montreux n'est pas suffisamment indiqué ; la partie de cette route empruntant la propriété de Villamont est bien comprise.

A noter la recherche d'une liaison entre le parc de Mon-Repos et l'avenue de Rumine.

Les zones sont bien étudiées, cependant l'ordre contigu est trop restreint ; la proposition de faire coïncider les limites de zone d'ordre contigu avec la limite des propriétés est à prendre en considération.

Ce projet présente plusieurs solutions intéressantes, mais manque de caractère et de conviction.

« Un axe nord—sud ». — Projet se caractérisant par une composition centrale originale, mais beaucoup trop compliquée pour une réalisation. Les études de quartiers et du bord du lac sont intéressantes.

« 345 ». — Etude sans idée générale caractérisée au point de vue circulation. Ce projet a été remarqué pour ses études de quartiers et de parcellement qui sont sérieusement étudiées.

« 6 % » (IVe prix ex-æquo).

Le centre principal des affaires serait transféré à la Place Chauderon agrandie. Celle-ci, située au nœud des grandes artères de communication, à proximité des immeubles les plus modernes, recevrait la station principale des trams urbains, et serait reliée à Saint-François par le Grand-Pont élargi.

Ce projet se distingue par la clarté du tracé des grandes voies de communication. Il emprunte en les améliorant, les tracés des voies de grande communication existants ou envisagés par le plan directeur actuel.

La liaison place Saint-François—place Chauderon faisant partie du réseau général est améliorée.

L'idée de développer la place Chauderon pour en faire un centre organique de la circulation est très intéressante. Les études du réseau local et des aménagements de quartiers sont bien inférieures à celles des grandes communications.

« Losonna ». — L'idée générale prévoyant les voies de grande communication à l'exétrieur de la ville n'est pas recommandable.

Quelques solutions présentées pour l'amélioration des circulations secondaires sont intéressantes.

Ce projet est en général compliqué et confus.

« Lausonium ». — Projet d'une lecture difficile n'ayant pas observé les prescriptions du programme pour les teintes conventionnelles. Le tracé de la circulation n'est pas suffisamment amélioré. L'auteur du projet a présenté de bonnes études de places, notamment celle de Montbenon.

« Air » (Ve prix ex-æquo). — Ce projet ne présente aucune solution pour améliorer la circulation dans le centre de la ville.

La rampe hélicoïdale proposée entre le Grand-Pont et la place Centrale est, telle qu'elle est conçue, une solution compliquée et insuffisante.

La route de Genève—Berne passant par le côté nord des côtes de Montbenon est intéressante dans le tronçon compris entre Malley et la place Centrale.

Les qualités de ce projet reposent plus spécialement dans l'aménagement des bords du lac, du stade et de ses voies d'accès.

Les études et les suggestions de réglementation de certains quartiers méritent d'être retenues.

Le Jury décide de décerner 8 prix.

L'unanimité n'ayant pas été acquise, le Jury a attribué les prix suivants à la majorité des voix :

1er prix : « 1001 », 12 000 fr. ; 2e prix : « 1945 », 10 000 fr. ; 3e prix : « Est-Ouest », 8000 fr. ; 4e prix : « Horizontales », 5500 fr. ; *ex-æquo :* « 6 % », 5500 fr. ; 5e prix : « Etapes », 3000 fr. ; *ex-æquo :* « Huit », 3000 fr.; *ex-æquo :* « Air », 3000 fr.

Le Jury décide, en outre, de proposer à la Municipalité de Lausanne l'achat, au prix de 1500 fr., des projets :

« 15 15 15 » ; « Un axe nord-sud » ; « 345 » ; « Lausonium ».

Lausanne, le 8 juin 1932.

(signé) Hans Bernoulli, Simon, C. Oyex, Ch. Thévenaz, Savary, A. Guyonnet, A. Laverrière, Braillard, E. Gaillard,