Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art

Band: 22 (1935)

Heft: 4

Artikel: Lausanne, carrefour d'hier et d'aujourd'hui, Edmond Virieux, architecte du Plan d'Extension de la Ville de Lausanne

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-86603

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

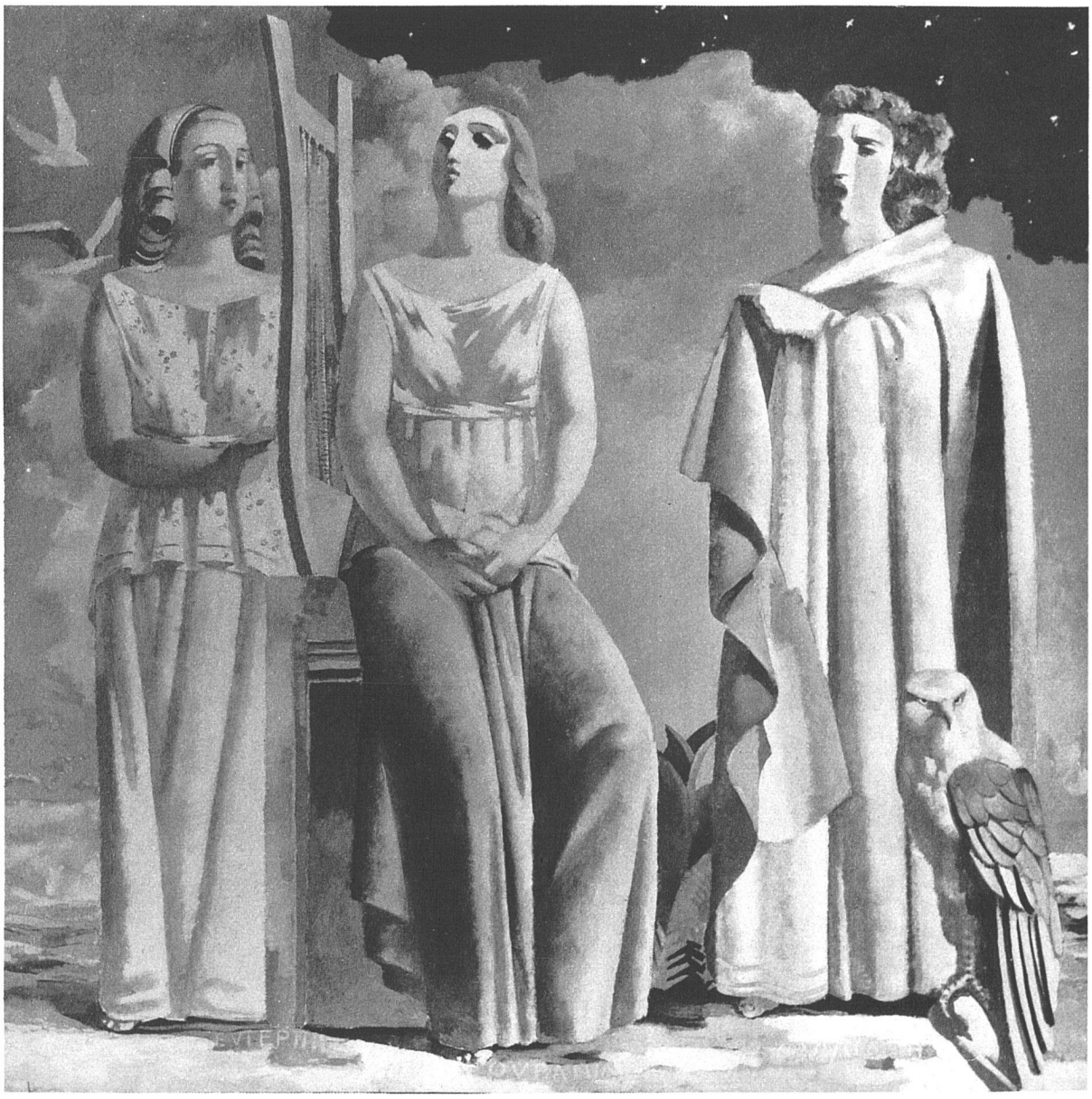
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 03.07.2025

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



R. Th. Bossard, Peintures murales — Euterpe, Urania, Kalliope

Lausanne, carrefour d'hier et d'aujourd'hui

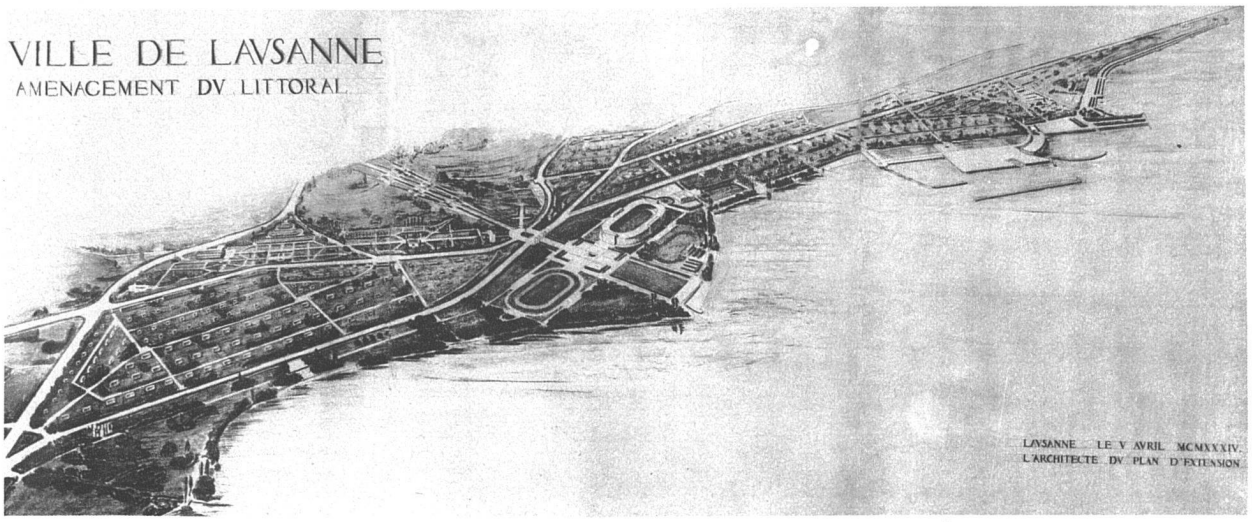
par Edmond Virieux FAS, architecte du Plan d'Extension de la Ville de Lausanne

Deux éléments essentiels ont provoqué la formation et la croissance de Lausanne: le carrefour d'une part, point de rencontre d'itinéraires importants; la forteresse naturelle d'autre part, l'éperon rocheux où la cité du Moyen-Age s'est implantée.

Au temps de la paix romaine, Lausanne s'étalait dans une plaine en bordure du lac. C'était une ville relais à la jonction des deux routes venant d'Italie, soit par le Valais, soit par Lyon, avec celles qui s'en allaient vers le bassin du Rhin et le Nord des Gaules.

Ces tracés étaient de première importance puisqu'ils reliaient directement Rome, cœur de l'Empire, aux provinces nordiques. Ils figurent, soit sur la table de Peutinger, soit sur l'Itinéraire d'Antonin, qui sont les deux seuls documents authentiques connus, relatifs à l'ensemble des grandes communications du monde antique.

Mais aux époques troublées du Moyen-Age les Lausannois durent se réfugier sur les collines escarpées du voisinage. Ils y restèrent jusqu'au XIXe siècle où la construction des chemins de fer crée un nœud ferroviaire à



Le projet d'aménagement du littoral prévoit, de l'ouest à l'est: un vaste parc naturel, des installations sportives, des plages pour baigneurs, un port de plaisance, un port marchand, un port industriel. Les Quais d'Ouchy s'étendent jusqu'à la limite est de la Commune

proximité de l'antique carrefour. Les trains qui de Lyon vont vers Munich ou Ostende y croisent l'Orient-Express qui relie directement Calais à Constantinople, le plus long trajet effectué par un train européen.

Lausanne est à nouveau une ville relais; elle descend de ses collines pour s'approcher de la Gare et du Port. Une ville satellite, Renens, naît au croisement des voies ferrées, tout à l'entour d'une grande gare de triage. Et aujourd'hui les constructions se succèdent, presque sans interruption de Renens jusqu'à Lutry, soit sur une longueur de 10 km.

Enfin l'emploi de l'automobile donne depuis quelque dix ans une vie plus intense aux régions traversées par les voies de grand trafic et l'importance du carrefour de Lausanne en est renforcée.

Cette urbanisation soudaine d'un vaste territoire a pris les communes au dépourvu. Lausanne a cependant, au cours de ces cinquante dernières années, réalisé de grands travaux d'urbanisme. Elle a tracé quelques belles avenues, lancé des ponts sur ses ravins, bâti des quais; mais elle n'a pas su prendre un parti décisif. Elle a hésité sans cesse entre ses collines où la retient une tradition, et l'attirance de zones moins accidentées, favorables à la circulation.

Contrainte de s'étendre, elle a dû occuper des territoires nouveaux, se rapprocher du carrefour de Renens, mais elle l'a fait avec timidité. De ces quartiers neufs, elle n'a pas osé faire un tout organisé, une ville moderne en marge de la cité du Moyen-Age.

Les principaux commerces occupent encore les quartiers anciens de Bourg, du Pont, de Saint-Laurent. Lausanne a piétiné sur place. On a bâti à nouveau en se pliant à un plan tortueux, peu adapté aux nécessités actuelles. Il en est résulté une ville mal ordonnée, et qui n'en a pas moins perdu tout pittoresque ancien.

Il importe donc aujourd'hui de prendre un parti, d'abandonner le système d'hésitations et de demi-mesures qui trop souvent a prévalu.

Il faut tracer le plan d'une agglomération nouvelle, largement étalée en bordure du lac et dans la vaste cuvette de Renens.

On ne doit pas, bien entendu, prévoir une de ces villes de forte densité, telles que le XIXe siècle les créait; les moyens de transport étaient alors peu développés. Aujourd'hui la concentration extrême des hommes n'est plus une nécessité, elle n'est pas désirable.

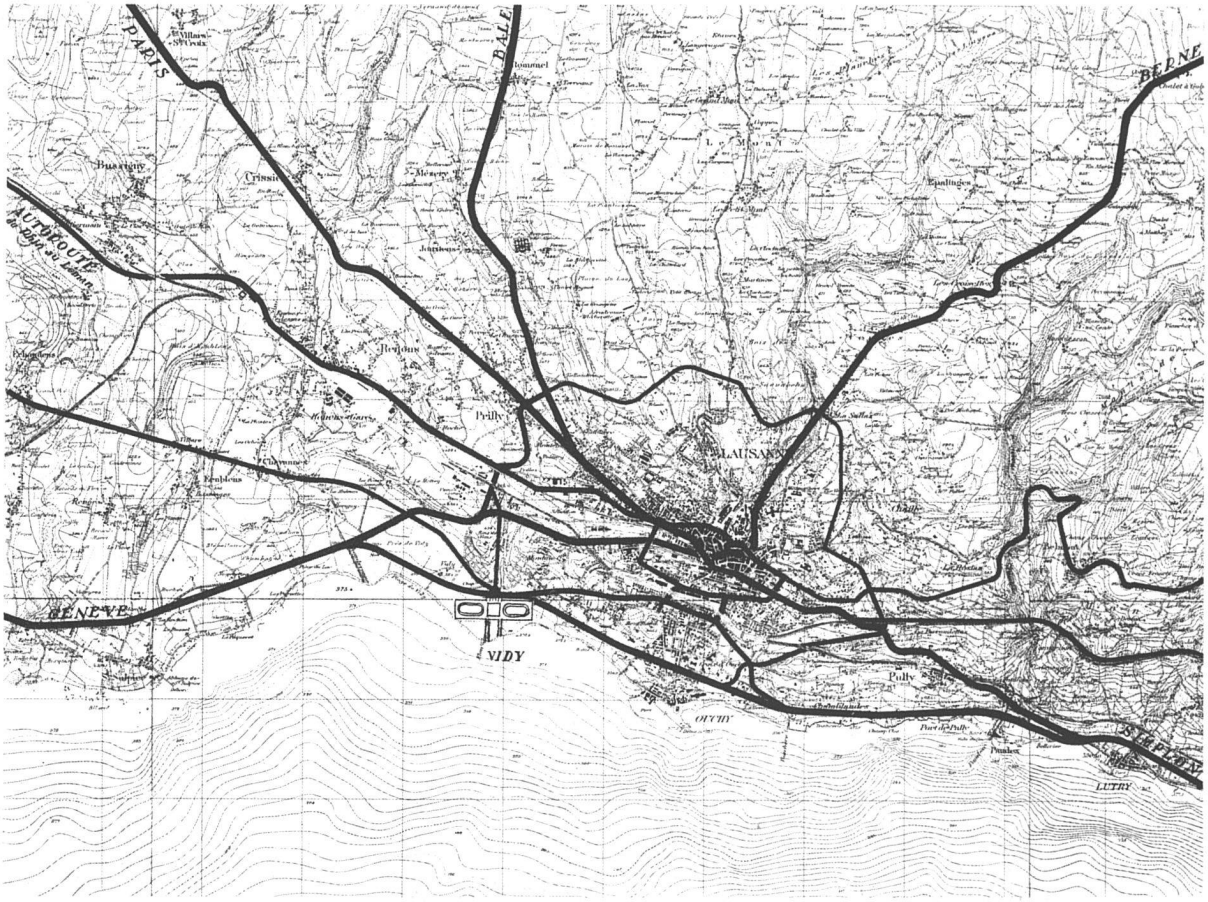
Le plan d'extension se propose de créer à l'entour des vieux quartiers, exigus, peu adaptables aux nécessités actuelles, une ceinture de grands boulevards. Ce circuit polygonal de boulevards, dont une partie existe déjà, dessert la gare et recueillera d'autre part le trafic des avenues rayonnant vers l'extérieur.

Deux grandes directions traversent en outre Lausanne. L'une, allant de l'est à l'ouest, franchit le Grand Pont; c'est la principale artère de la ville. L'autre relie directement la route de Genève à celle de Berne, elle remonte la Vallée du Flon en passant sous les trois principaux ponts.

Grâce aux irrégularités de la topographie, des croisements superposés peuvent être prévus à la plupart des carrefours importants.

Considérons maintenant le trafic interurbain de l'avenir. On sent bien vite qu'il est indispensable de prévoir des voies spacieuses pour les itinéraires qu'ont suivi tour à tour les routes romaines puis les chemins de fer.

De l'historique carrefour de Lausanne, il faut, une fois encore, tracer des routes pour gagner, au nord le Jura



La région de Lausanne avec les grandes lignes du plan d'extension — échelle 1 : 75 000

et le Rhin suisse, au sud-est le Simplon et l'Italie et enfin, par Lyon et la Vallée du Rhône, le sud de la France.

Un spacieux corso rectiligne dominant le Lac est prévu dans les quartiers sud. Il assurera les relations vers Genève et le Simplon en soudant les deux tronçons de la route du littoral. Cette route est à l'heure actuelle l'une des plus fréquentées de Suisse.

Quant à la voie du nord, elle pose une question essentielle à l'économie de notre pays: celle d'un grand axe médian de circulation sur le Plateau Suisse. Une partie de ce tracé a déjà été étudié pour la Suisse allemande par la «Société des Routes d'Automobiles». Il s'agit maintenant d'en assurer le prolongement en terre romande.

Or le bassin du Léman est bordé de collines élevées que les routes actuelles doivent franchir. Ainsi, à peu de distance de Lausanne la route de Berne s'élève à près de 900 m. Sur un point cependant une petite rivière, la Venoge, a creusé un couloir qui relie les bassins du Rhône et du Rhin. Le chemin de fer en a profité, la future route d'automobile devra l'imiter, car dans ce fond de vallée où elle ne rencontrera l'obstacle d'aucun village, son tracé pourra être sensiblement rectiligne et horizontal. — Il va sans dire que le plan d'extension de la région lausannoise doit tenir compte au premier chef de ce futur débouché vers la Suisse allemande. Il faut donc lui assurer à travers les quartiers de l'ouest d'importantes avenues d'accès.

Les plans de la zone de Vidy montrent précisément comment quelques-uns de ces grands tracés s'intègrent dans l'aménagement général d'un quartier.

On sait que Lausanne est le siège du Comité Olympique International et que les jeux olympiques s'y célébreront probablement dans un avenir qui n'est plus très lointain. Aussi a-t-on prévu de vastes installations sportives dans le grand parc de Vidy que l'on aménage progressivement en bordure du Lac.

Avec le tracé des grandes voies de communication, l'aménagement des rives du Lac est la tâche essentielle du plan d'extension. Le Léman est le plus grand attrait du paysage lausannois: il offre à la ville un miroir vaste et magnifique que toutes les cités du monde peuvent lui envier.

Edm. Virieux