La "Nouvelle Cité" à Montbenon : projet d'urbanisme du centre culturel, administratif et commercial de Lausanne : William Vetter, FAS/SIA, Lausanne et Paris

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **38 (1951)**

Heft 10: **Stadtbauprobleme**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-82098

Nutzungsbedingungen

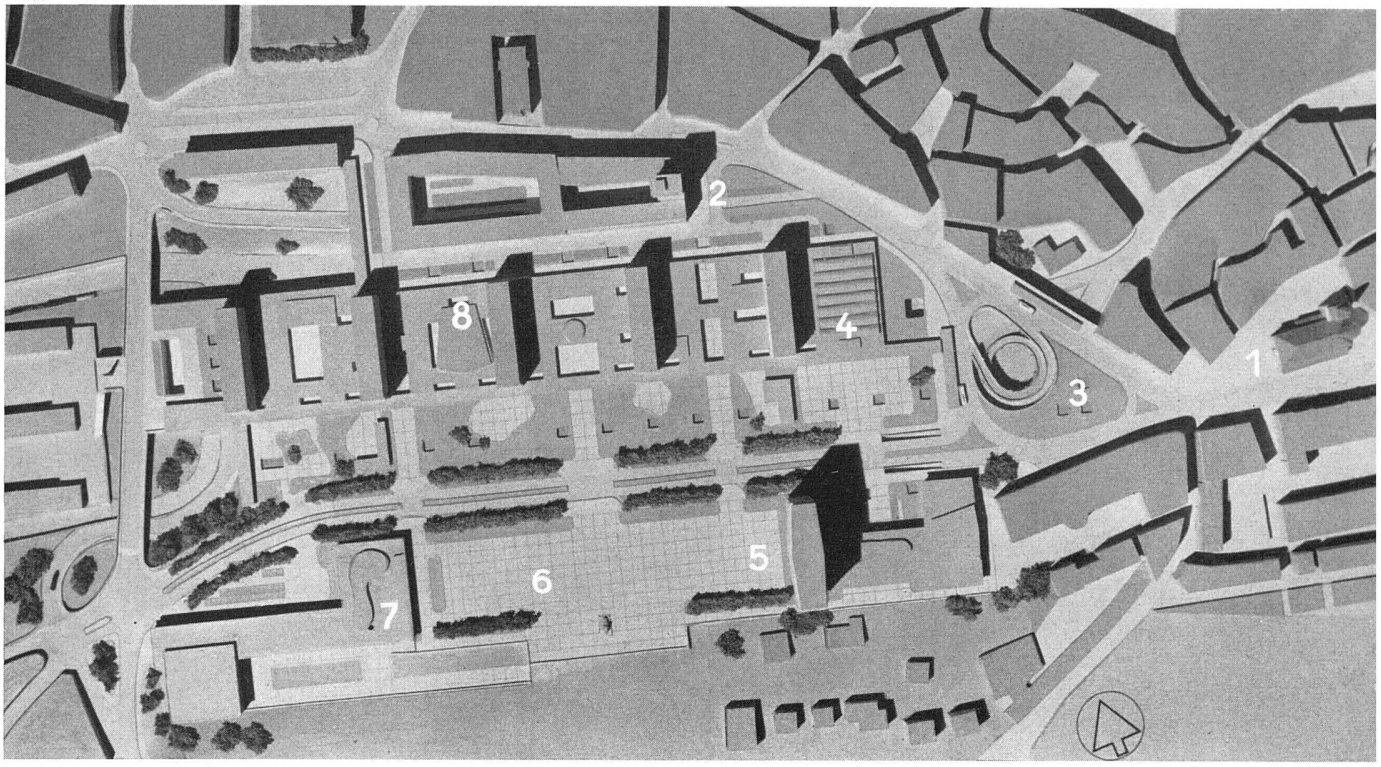
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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



Maquette de la nouvelle Cité vue d'en-haut / Modellansicht des vorgeschlagenen Stadtkernes von oben / The model of the proposed new core seen from abo

1 Place et église Saint-François
2 Tour Bel-Air
3 Nœud de circulation
4 Marché couvert
5 Hôtel de Ville
6 Esplanade
7 Maison des Arts
8 Immeubles d'affaires, cinémas, cafés, magasins, et

La «Nouvelle Cité» à Montbenon

Projet d'urbanisme du centre culturel, administratif et commercial de Lausanne
William Vetter, FAS/SIA, Lausanne et Paris

Note préliminaire: Cet important projet d'urbanisme correspond au thème du récent congrès des CIAM à Hoddesdon. Il a été élaboré par l'auteur avec le concours du groupe Suisse Romand des CIAM et de M. J.-P. Vouga, Lausanne. Le développement et l'étude approfondie des idées directrices fondamentales ne pourront se faire qu'en un vaste travail d'équipe et avec le concours de nombreux spécialistes. Dès maintenant, l'intérêt suscité par l'étude de ce problème d'importance vitale pour le développement de Lausanne permet d'espérer que le comité d'action fondé dans ce but trouvera les appuis nécessaires pour continuer le travail. *La Rédaction*

Les données

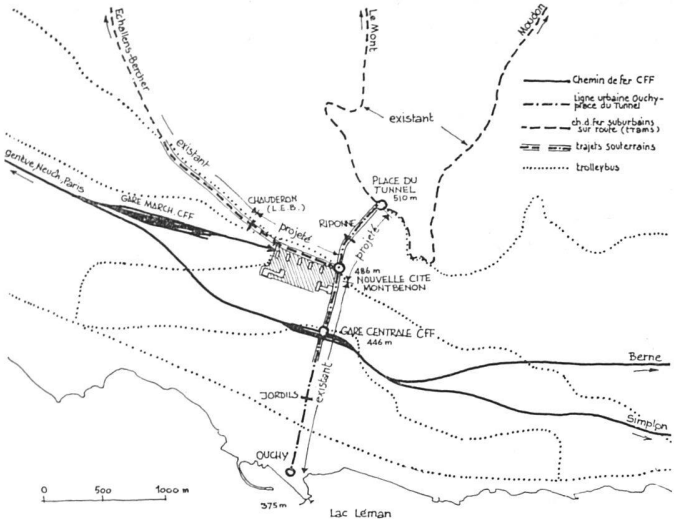
La ville

Développement de Lausanne: 17 000 habitants en 1850, 110 000 en 1950. Prévisions: 140 000 en 1970, 200 000 en 2000.

La ville et ses faubourgs se sont développés sur une pente continue, entre La Sallaz (600 m.) et le bord du lac Léman (375 m.). Un ravin profond, la vallée du Flon, coupe la ville en deux, dans son centre; trois ponts seulement le franchissent. Une dominante: l'ancienne Cité avec la cathédrale et le Château (administration cantonale actuelle).

Les centres

La Cité, centre féodal, avec la cathédrale, centre religieux de la ville du moyen âge, est restée la seule dominante de l'agglomération urbaine croissante; la place St-François, le véritable centre actuel, est l'expression de la ville bourgeoise du XVIIIe et XIXe siècle, aux dimensions de laquelle il correspondait. Sa situation sur un dos d'âne en a rendu impossible le développement harmonieux; par les erreurs du début du XXe siècle (Banque Cantonale et Hôtel des Postes), son principal attrait, la vue libre sur le lac et les Alpes, a été compromis, et les tentatives récentes d'une extension de ces bâtiments et du centre commercial dans cette direction n'ont fait qu'aggraver ces erreurs en les consolidant. Ce centre n'est plus à l'échelle de la ville moderne et ne peut être agrandi. D'autres centres se sont formés: la Riponne, Bel-Air, Chauderon. Ils sont restés secondaires; leur liaison avec St-François et avec la gare centrale comme leurs relations réciproques sont défectueuses. La «ville basse» (Palud, rue Centrale), centre de commerce encore important, mais de plus en plus délaissé au profit des hauteurs environnantes, semble devoir redevenir un quartier d'artisanat et de petit commerce. L'éparpillement des services municipaux dans toute la ville exige une solution pour l'Hôtel de ville.



Lausanne, son système de circulation et le centre civique proposé / Lausanne, seine Hauptverkehrsadern und der vorgeschlagene Stadtkern / Lausanne, its traffic system and the proposed new core

Vue aérienne de Lausanne. Vers la gauche, l'emplacement de la Nouvelle Cité / Fliegerbild der Stadt. Links der Bildmitte das Areal des neuen Stadtkernes / Bird's-eye view of Lausanne. Area of new core behind bridge

La Gare Centrale et ses relations avec la ville

Le tracé de la voie CFF et la situation de la gare par rapport à la ville ont de tous temps été critiqués. La gare se trouve fortement en contre-bas du quartier des affaires, à sa limite sud; elle y est reliée par des rues en forte pente, par des lignes de trolleybus contraints à des détours importants, et par le funiculaire en tunnel dont le principe est excellent, mais dont malheureusement le point de départ, aussi bien que, tout en haut, le terminus sont mal placés. Le funiculaire Lausanne-Ouchy constitue une excellente liaison avec les quartiers d'habitation d'Ouchy et avec le débarcadère.

Les entrepôts et le trafic de marchandises

La partie de la vallée du Flon située entre le Grand Pont et le pont Chauderon a été remblayée jusqu'à un niveau à 12 m. en contre-bas des quartiers environnants. Raccordés au réseau CFF par le funiculaire de la gare au moyen de trucks, des entrepôts importants y ont été construits, reliés par tout un réseau de voies ferrées. Un autre raccordement existe avec la gare du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher, située au delà de la place Chauderon. Dès l'année prochaine, le réseau des entrepôts sera raccordé directement par voie normale à la gare de marchandises CFF de Sébeillon, ce qui libérera le tronçon Gare-Ville du funiculaire et la place de la Gare de tout trafic de marchandises.

L'utilité des entrepôts pour le ravitaillement arrivant au centre même de la ville est incontestable. Mais leur état actuel n'est guère satisfaisant. On en a limité la hauteur de construction au niveau approximatif des ponts et artères qui les entourent, dans l'idée de sauvegarder la vue sur le Jura lointain d'une part, sur la vieille Cité d'autre part. Mais la vue plongeante sur des toitures munies de souches de cheminées et de cabines d'ascenseur prévaut; elle donne l'impression d'un dépotoir. Le fait qu'on a également construit, dans cet espace, et avec la même limitation de hauteur, quelques immeubles qui comportent des bureaux, ne fait qu'ajouter au désordre, et au malaise qu'on ressent devant cette plaie béante au milieu de la ville.

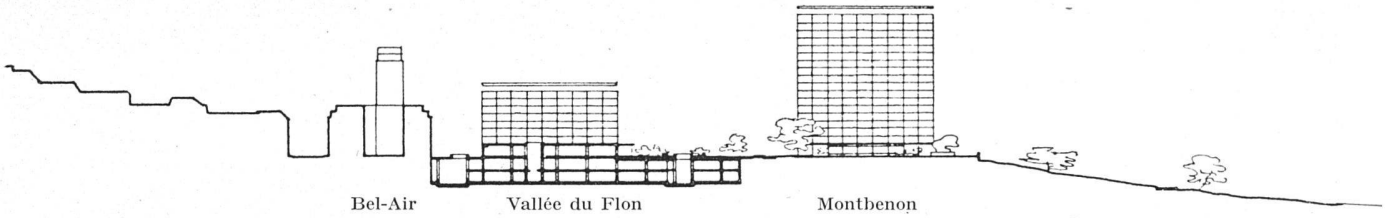
Problèmes de circulation

a) Circulation routière: La place St-François est encombrée par la station centrale des tramways avec leurs voies de garage et de manœuvre. Il a été nécessaire de détourner la circulation des voitures en direction est-ouest autour de l'église, qui est ainsi isolée dans le trafic. Le carrefour à l'ouest de la place et le Grand Pont sont insuffisants et dangereux pour le trafic intense avec la moitié ouest de la ville. Les liaisons de la ville basse avec le niveau de St-François–Bel-Air sont mauvaises. Il est à noter que le remplacement successif des lignes de tramways par des trolleybus est à l'étude.

b) Circulation des piétons: Il a été dit plus haut que le terminus du funiculaire au niveau des entrepôts constituait une mauvaise liaison avec le centre actuel et sa station de tramways et trolleybus (différence de niveau 12 m., distance env. 250 m.). D'autre part, le piéton montant de la gare par le Petit-Chêne, arrive souvent à St-François avant le tram ou le trolleybus. Or, la plupart des lignes importantes partent de St-François. Le charme de la rue de Bourg, artère commerciale presqu'entièrement réservée au piétons, ne se retrouve pas au Petit-Chêne, trop en pente. Où est-ce qu'on flâne à Lausanne? La promenade de Montbenon, seul belvédère ouvert sur la belle vue, est mal reliée à St-François, et encore bien plus mal à la place Chauderon et à Bel-Air. On n'y trouve ni magasins, ni établissements publics. Elle n'est pas incorporée dans la vie de la Cité.

Le projet

Les idées directrices: – doter Lausanne, où l'accroissement rapide de l'agglomération a effacé la valeur des anciens centres, d'un noyau digne d'une grande ville, au lieu géographique indiqué par le développement de celle-ci;
– utiliser à cet effet les données topographiques exceptionnelles de Lausanne qui permettent comme nulle part ailleurs de superposer les fonctions diverses de l'organisme tout en soustrayant à la vue les fonctions inférieures qui s'étalent actuellement en plein jour (entrepôts);



Coupe transversale de la nouvelle Cité / Querschnitt durch den neuen Stadtkern / Cross section of the proposed core

– intégrer à ce noyau tous les facteurs culturels, administratifs, commerciaux et techniques afin de lui donner une force d'attraction s'excerçant sur tous les habitants, et qui le rende vivant et prospère;
– relier ce nouveau noyau à l'ancien (St-François), dont il devra être l'agrandissement organique;
– assainir la circulation et l'adapter aux exigences de demain;
– prévoir la réalisation pratique de ce projet par étapes successives correspondant à la croissance progressive de la ville.

Description

L'espace occupé par les entrepôts, du Grand Pont au pont Chauderon et de Bel-Air à Montbenon, sera *couvert*. Les accès au niveau inférieur (vallée du Flon remblayée) seront conservés pour les poids lourds et la voie ferrée. Les entrepôts, surélevés, reconstruits ou agrandis, constitueront la ville marchande souterraine. On y trouvera en outre le marché couvert, des garages importants, des cinémas, théâtres, salles de sport et de gymnastique, etc., accessibles du niveau supérieur pour le public, et du niveau inférieur pour le service et l'approvisionnement. La hauteur disponible de 12 m. permet d'y loger 2 ou 3 étages selon les besoins. Les rues et dégagements de cette ville souterraine seront aérés et éclairés par des ouvertures nombreuses dans l'esplanade.

Aucune difficulté technique majeure: des poteaux sur puits tous les 15 m.; une dalle recevant soit les chaussées, soit la terre végétale pour les espaces de verdure.

Les bureaux et ateliers existant actuellement aux niveaux bas, trouveront leur compensation dans les immeubles commerciaux construits au-dessus de l'esplanade, mieux situés et mieux desservis; les locaux industriels, munis d'un éclairage artificiel moderne, pourront y être maintenus en partie. Les entrepôts, garages, salles de spectacles, etc. n'ont aucun besoin d'éclairage de jour.

Sur la vaste *esplanade* ainsi créée s'élèvera la nouvelle Cité culturelle, commerciale et administrative. Les immeubles seront fondés comme l'esplanade, mais avec poteaux tous les 7.50 m.

Au sud, le nouvel *Hôtel de Ville* et la *Maison des Arts*. La partie en hauteur de l'Hôtel de ville (20 étages) abritera les bureaux de l'administration communale, la partie basse les locaux représentatifs. Cet édifice, situé sur le promontoire de Montbenon, sera la dominante de la nouvelle Cité. La Maison des Arts groupera des salles de concerts et de fêtes, un musée, une bibliothèque. Entre les deux, la *Grande Place*, qui permettra le déploiement de toutes les manifestations d'un centre civique, des expositions, etc. Une large avenue à 2 voies la dessert et la relie à St-François; elle est bordée au nord de pelouses et de parterres fleuris devant le *centre commercial*, constitué par des magasins, cafés, restaurants, etc. au rez-de-chaussée (on y trouve aussi les accès aux salles de spectacles souterraines), et par des locaux commerciaux groupés dans des immeubles en hauteur (10 étages). Ils sont reliés par un portique de 300 m. de long prenant son départ au nœud de circulation, et d'où la vue s'étend librement, par-dessus les pelouses et la Grande Place, sur le panorama du lac et des montagnes.

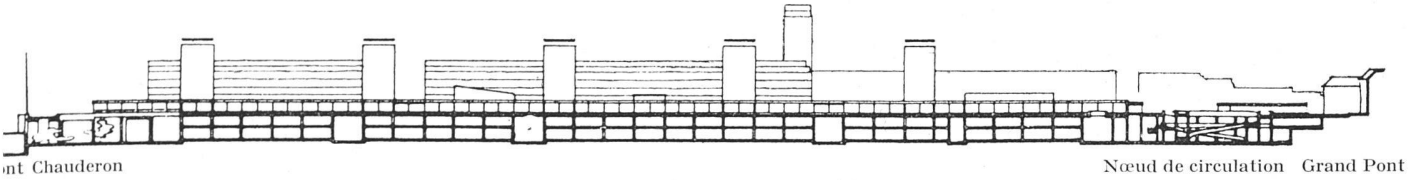
La silhouette de la vieille Cité avec la cathédrale qu'on n'aperçoit actuellement qu'en passant sur le Grand Pont, sera visible de la plus grande partie de l'esplanade. Le nouveau centre urbain alliera ainsi à la dignité d'un forum la vie intense d'un centre commercial et le calme et la beauté d'un promenoir en face d'un panorama unique.

Circulation

Le nœud de circulation du nouveau centre sera développé sur 3 niveaux. Au *niveau supérieur*, la circulation des voitures et des trolleybus, à sens unique, avec stations-abris; accès aux niveaux inférieurs par rampes à faible pente (7 % maximum).

Niveau moyen: passage pour piétons qui n'auront pas à traverser la circulation routière; accès au marché couvert; station de la ligne urbaine rapide qui remplacera le funiculaire. Cette ligne sera prolongée en souterrain jusqu'à la place du Tunnel et deviendra ainsi la véritable épine dorsale des communications de Lausanne, sur la ligne de la plus grande pente. Son arrêt «Gare Centrale» sera déplacé à l'intérieur de la gare même. La traction par câble sera remplacée par des automotrices rapides. Ainsi, le voyageur sera transporté dans un temps minimum et sans traverser une rue, au centre de la ville et aux points de départ des lignes de correspondance transversales, y compris les lignes du Jorat et de Lausanne-Echallens prolongée.

Comme le niveau moyen du nœud comporte également la gare routière pour les cars interurbains, il deviendra le point de départ et de correspondance le plus important et, pour ainsi dire, la véritable sortie de la gare CFF au niveau du centre urbain.



Coupe longitudinale de la nouvelle Cité | Längsschnitt durch den neuen Stadtkern | Longitudinal section of the proposed core

Au *niveau bas*, la liaison avec la gare de marchandises de Sébeillon; les poids lourds (liaison avec les zones industrielles de Renens et d'Ecublens et l'autoroute transhelvétique); l'accès à la ville basse; le terminus du tramway Lausanne-Echallens-Bercher.

Sur l'esplanade, entre le centre civique et le centre commercial, circulation des voitures de tourisme seulement. Cette circulation peut être interdite à certaines heures et pour des occasions spéciales. Ainsi, l'esplanade appartiendra vraiment aux piétons.

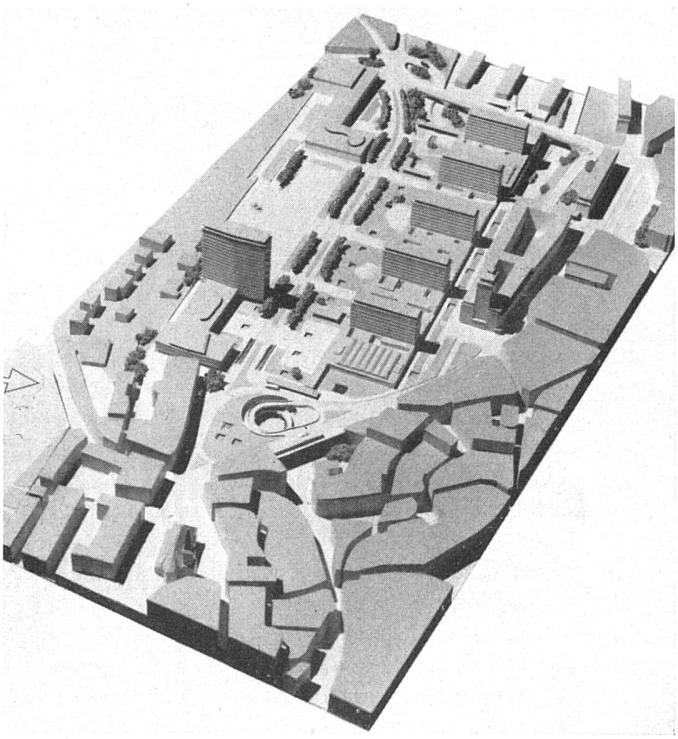
Un vaste garage souterrain se trouve à proximité de l'Hôtel de ville. L'accès en voiture de la maison des Arts et des immeubles commerciaux se fera par circulation et parking périphériques.

Étapes

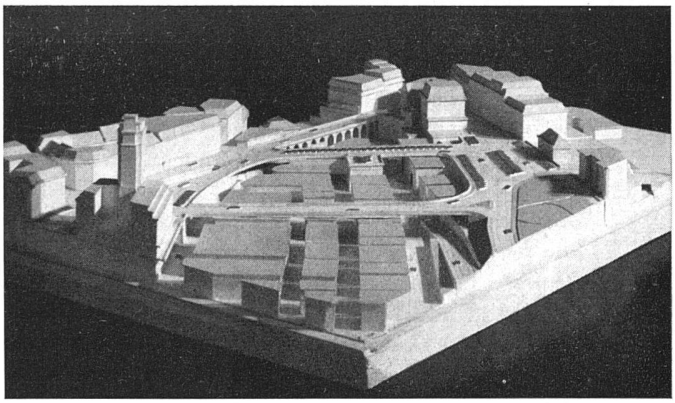
Un projet d'une telle envergure ne peut être réalisé qu'en étapes successives, tenant compte des nécessités du moment et du vieillissement des immeubles touchés. Une première étape comprendrait le nœud de circulation, l'Hôtel de ville, le marché couvert et la première tranche du centre commercial. Il serait ainsi possible de conserver les immeubles au sud du Grand Pont et à Montbenon et le Palais de Justice, qui disparaîtraient au cours des étapes ultérieures s'étendant d'est en ouest. La Maison des Arts pourrait être construite en étape intermédiaire.

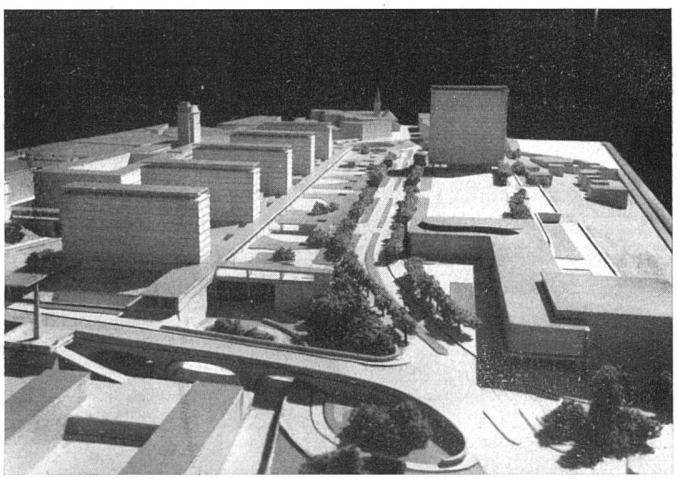
Perspectives de réalisation

La Ville de Lausanne, dont le Département des Travaux Publics a bien voulu faciliter et encourager l'étude en cours, se préoccupe depuis longtemps des problèmes de circulation au centre de la ville, ainsi que de la concentration des services municipaux. Des études diverses, dues à l'initiative privée, sont en cours pour l'édification d'une «grande salle», pour la modernisation du funiculaire, pour l'aménagement de Montbenon. Si ces efforts pouvaient être groupés et coordonnés pour la création d'un ensemble cohérent, Lausanne pourrait être dotée d'un centre qui lui donnerait enfin son visage de grande ville du 20e siècle, alors qu'elle est en train de devenir, par suite de son développement anarchique, une agglomération sans cœur et sans âme. En pensant à la situation de la gare, aux constructions en bordure de la place St-François, on a parlé de l'urbanisme lausannois en le qualifiant d'«urbanisme des occasions manquées». Il ne tient qu'à nous tous, autorités, urbanistes, architectes, financiers, citoyens, de cristalliser la volonté latente qu'on sent dans tous les efforts individuels de ces temps derniers.



La maquette vue de l'est; au premier plan la Place Saint-François | Ostansicht des Modells | The model from east *Photos: Rich*



Etude du Service d'Urbanisme de la Ville: Ponts par-dessus les entrepôts | Studie des Stadtplanbüros: Überbrückung der Lagerhäuser Study by town-planning office: Bridges over warehouses

La maquette de la nouvelle Cité vue de l'ouest | Modellansicht des neuen Stadtkerns von Westen | The model of the new core from west