

# Esthétique des villes

Autor(en): **Camoletti, Marc / Reverdin, F.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **33 (1907)**

Heft 12

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-26239>

## **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.

Les récentes instances de la Commune de Lausanne, relatives à la démolition de l'hôtel Terminus, ont nécessité de nouvelles études du plan du bâtiment à voyageurs, retardant ainsi la mise au concours, entre les architectes suisses, du projet de façades de ce bâtiment.

Le *Buffet* a été agrandi récemment, en ce qui concerne la salle de III<sup>e</sup> classe tout au moins, mais la démolition de « Terminus » conduirait à des modifications importantes de ce bâtiment. Ce point n'étant pas élucidé, il est prématuré d'entrer dans les détails de ces transformations.

Le *bâtiment postal* actuel devant faire place au nouveau bâtiment à voyageurs, la Poste sera transportée à l'Ouest du buffet, dans un édifice spacieux, en bordure de l'avenue Fraisse; il sera relié aux quais par un tunnel avec ascenseurs.

Le *bâtiment d'administration* de la Rasude est insuffisant les services y sont à l'étroit; quelques-uns d'entre eux ont même dû trouver place en ville. Pour remédier à cette pénurie de locaux, l'on va commencer très prochainement la construction d'un nouveau bâtiment d'administration à l'emplacement des bureaux à marchandises en petite vitesse.

Le *service des marchandises* a déjà reçu son extension à l'Est par la création des voies et cours de Jurigoz et du Treyblanc. L'ancienne gare à marchandises de la Rasude a peu changé, à part les nouvelles halles construites l'an passé. L'étude d'une nouvelle gare aux marchandises dans la vallée du Flon, avec raccord direct à Renens, est à l'ordre du jour.

Le *présent dépôt de locomotives* est notoirement insuffisant; nombre de machines, faute de place, couchent à la belle étoile!

L'on a en conséquence projeté à la « Chevaudaz » (emplacement actuel des quais à charbon) la construction de deux remises pour 14 et 16 locomotives, desservies par un pont tournant et par un chariot électrique de 18 mètres; le dépôt des charbons sera reporté à l'Ouest de la rotonde.

Le Tribunal fédéral et la Commune de Lausanne, vu les inconvénients résultant des fumées, avaient demandé que le dépôt à créer, le fût plus à l'Ouest, en Villard.

Les majorations importantes des dépenses qui s'en seraient suivies ont obligé à renoncer à ce projet.

\* \* \*

Disons en terminant que les dépenses générales pour la transformation et l'agrandissement de la gare, de 1900 à fin 1906, ascendent à Fr. 3 592 000.

L'on s'étonne généralement des lenteurs de la marche des travaux d'agrandissement de la gare; mais l'on ne se rend pas compte des difficultés nombreuses qui se présentent dans l'exécution des travaux qui doivent se faire successivement et de manière à assurer la continuité de l'exploitation du chemin de fer. L'emplacement sur lequel on doit construire est occupé par des locaux et bureaux indispensables au service. Avant de faire place nette à la construction nouvelle, force est donc de caser ailleurs ces bureaux, de créer sur un terrain disponible les locaux provisoires ou définitifs qui les recevront.

Ainsi, par exemple, l'emplacement de la poste ne deviendra disponible que lorsque celle-ci aura été transférée dans son nouvel édifice, et ce nouvel édifice lui-même ne pourra être commencé que lorsque l'on aura ménagé à l'Hôtel Terminus ses nouvelles dépendances.

De même, la grande halle centrale venant reposer d'un côté, sur la façade Sud du bâtiment à voyageurs, ne pourra être montée qu'avec celui-ci, d'où nécessité de couvrir provisoirement les quais comme ils le sont aujourd'hui.

L'on voit la complication du programme de marche des travaux et l'on comprendra mieux, dès lors, qu'il faut du temps pour mener à chef une entreprise de cette importance.

Nous tenons encore, en finissant, à remercier M. l'ingénieur A. Perey des précieux renseignements qu'il a bien voulu nous communiquer sur l'histoire de la gare de Lausanne.

## Esthétique des villes.

Genève, le 29 mai 1907.

Monsieur le Rédacteur,

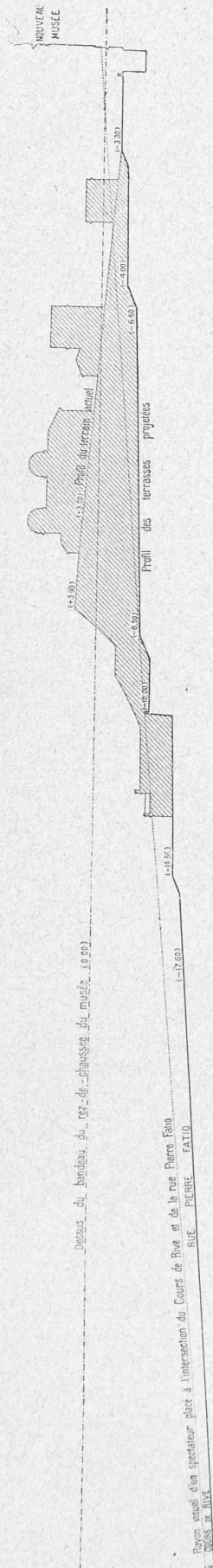
La lettre de M. Francis Reverdin, ingénieur, parue dans le numéro du 25 mai du *Bulletin technique*, et relative au projet que j'ai établi pour l'aménagement de l'esplanade de l'Observatoire, appelle de ma part une réponse que je m'efforcerais de faire aussi brève que possible.

En premier lieu, je ferai remarquer à M. Reverdin que l'on ne m'a pas donné le choix de l'emplacement du nouveau Musée et que si j'ai accepté les conditions connues pour l'édification de ce bâtiment, ce n'est pas une raison pour ne pas chercher à améliorer autant que possible les dites conditions.

En admettant donc que le projet que j'ai établi n'eût pas pour résultat direct de démasquer la façade principale du Musée, il n'en serait pas moins bon de créer au devant de ce monument un vaste jardin qui n'aurait pas de peine à contribuer à donner à l'ensemble un aspect plus esthétique que la verdure qui couronne actuellement le terre-plein de l'Observatoire et qui aurait en outre le grand avantage de créer un accès direct au nouveau Musée depuis les quartiers populeux de Rive, de la rue du Rhône, des Quais, etc.

Mais si la perspective que j'ai exposée est en effet une vue à vol d'oiseau, seul moyen d'indiquer l'arrangement du jardin projeté, j'ai établi à l'appui de mon projet des coupes dont je vous envoie ci-joint un exemplaire que je vous serais très obligé de bien vouloir publier en même temps que la présente, si possible.

Or, il ressort clairement de ces coupes que le spectateur placé au rond-point de Rive, soit à l'intersection des rues Pierre Fatio et du Cours de Rive verrait la façade du Musée jusqu'au bas des colonnes, tandis qu'actuellement on aperçoit à peine les toitures de l'édifice; il en serait de même depuis le lac et depuis le trottoir des maisons sises entre la rue de Malagnou et la rue Ami Lullin.



COUPE SCHEMATIQUE, DRESSÉE PAR M. CAMOLETTI, MONTRANT LA PARTIE VUE DU MUSÉE APRÈS ENLEVEMENT DE L'OBSERVATOIRE.  
CONFORMÉMENT A LA PERSPECTIVE DE MARS 1907.

NOTA. — Le spectateur est supposé placé à l'intersection du Cours de Rive et de la rue Pierre Fatio.  
Les hachures indiquent les parties à enlever.

J'accorde à M. Reverdin que si le spectateur se place de manière à avoir une maison de cinq étages entre lui et le Musée, il ne verra pas ce dernier, mais, dans ces conditions, la tour Eiffel elle-même aurait de la peine à être aperçue.

Je vous prie d'agréer, etc.

MARC CAMOLETTI, architecte.

Nous avons reçu d'autre part de M. Reverdin la lettre suivante :

Genève, 19 juin 1907.

« Permettez-moi de répondre brièvement à la lettre de M. Camoletti, publiée déjà dans le *Journal de Genève*, au sujet de ma critique de son projet d'aménagement de la promenade de l'Observatoire. Je me bornerai à constater qu'une vue à vol d'oiseau n'est pas faite pour montrer ce que verront de la rue les pauvres bipèdes non ailés que nous sommes. J'avais donc raison de mettre en garde contre les illusions que pouvait faire naître ce beau dessin. Je n'ai pas accusé M. Camoletti d'avoir choisi lui-même cet emplacement défectueux pour le Musée. Les maisons à cinq étages qui le masquent existent malheureusement et il suffit de se promener sur le Cours de Rive pour se rendre compte que la façade du Musée ne serait visible, même sans la butte de l'Observatoire, que d'un fort petit espace. Dès qu'on s'éloigne en marchant du côté du lac les maisons du côté gauche de la rue Pierre Fatio se font un malin plaisir de couvrir la façade de leurs toitures. La vue depuis le lac est également annihilée par les constructions, et on n'apercevra que le toit du Musée, ce qui n'est pas sa plus belle partie.

» Que n'a-t-on parlé plus tôt de raser la butte de l'Observatoire, c'eût été peut-être un emplacement plus favorable, plus accessible et moins masqué. Mais on a, sans doute, fait entrer en ligne de compte la forte dépense que cela entraînerait.

» A la place du projet de M. Camoletti il semble plus facile d'aménager la promenade, sans détruire l'Observatoire ; et le public pourrait alors, avec un recul suffisant, admirer la façade, parfaitement dégagée, de même qu'on la voit de la promenade St-Antoine. Ce serait plus modeste et tout aussi satisfaisant, sans coûter bien cher ».

Veillez agréer, etc.

F. REVERDIN.

## Divers.

### Trafic du Simplon.

Le tunnel du Simplon a été livré à l'exploitation régulière le 1<sup>er</sup> juin 1906. Les résultats de la première année d'exploitation sont les suivants :