

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 83 (1957)
Heft: 21

Artikel: Aménagement ouest de la région lausannoise
Autor: Tschumi, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-62800>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 28.11.2024

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

BULLETIN TECHNIQUE DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les quinze jours

Tarif des annonces

1/1 page	Fr. 275.—
1/2 »	» 140.—
1/4 »	» 70.—
1/8 »	» 35.—

Annonces Suisses S. A.
(ASSA)



Place Bel-Air 2. Tél. 22 33 26
Lausanne et succursales

Abonnements:
Suisse: 1 an, 26 francs
Etranger: 30 francs
Pour sociétaires:
Suisse: 1 an, 22 francs
Etranger: 27 francs
Prix du numéro: Fr. 1.60
Ch. post. « Bulletin technique de la Suisse romande »
N° II. 57 75, à Lausanne.

Adresser toutes communications concernant abonnements, changements d'adresse, expédition à
Imprimerie La Concorde,
Terreaux 31, Lausanne

Rédaction
et éditions de la S. A. du
Bulletin technique (tirés à part), Case Chauderon 478
Administration de la S. A. du Bulletin Technique
Ch. de Rosneck 6 Lausanne

Organe de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, des Sociétés vaudoise et genevoise des ingénieurs et des architectes, de l'Association des Anciens élèves de l'Ecole polytechnique de l'Université de Lausanne et des Groupes romands des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale

Comité de patronage — Président: J. Calame, ingénieur, à Genève; Vice-président: † G. Epitoux, architecte, à Lausanne — Membres: Fribourg: MM. H. Gicot, ingénieur; M. Waeber, architecte — Vaud: MM. A. Gardel, ingénieur; A. Chevalley, ingénieur; E. d'Okolski, architecte; Ch. Thévenaz, architecte — Genève: MM. Cl. Grosгурin, architecte; E. Martin, architecte — Neuchâtel: MM. J. Béguin, architecte; R. Guye, ingénieur — Valais: MM. G. de Kalbermatten, ingénieur; D. Burgener, architecte.

Rédaction: D. Bonnard, ingénieur. Case postale Chauderon 475, Lausanne.

Conseil d'administration
de la Société anonyme du Bulletin technique: A. Stucky, ingénieur, président;
M. Bridel; P. Waltenpühl, architecte; R. Neeser, ingénieur.

SOMMAIRE: *Aménagement ouest de la région lausannoise*, par J. TSCHUMI, professeur à l'Ecole polytechnique de l'Université de Lausanne. — ACTUALITÉ AÉRONAUTIQUE: *Aviation commerciale; Matériaux de construction; Littérature.* — Société suisse des ingénieurs et des architectes: 65^e Assemblée générale. — LES CONGRÈS: *Deuxièmes Journées d'informations de l'Association suisse pour l'Automatique; Union des Centrales suisses d'Electricité (UCS) et Association suisse des Electriciens (ASE).* — DIVERS: *Le premier Séminaire international d'architecture et de technique hospitalières.* — BIBLIOGRAPHIE. — SERVICE DE PLACEMENT. — DOCUMENTATION GÉNÉRALE. — INFORMATIONS DIVERSES.

AMÉNAGEMENT OUEST DE LA RÉGION LAUSANNOISE

par J. TSCHUMI, professeur à l'Ecole polytechnique de l'Université de Lausanne

Depuis quelques mois, la presse quotidienne s'agite. Les milieux les plus indifférents ou les plus réfractaires à l'entendement de l'idée d'urbanisme, d'aménagement du pays, sourds voici peu encore, se réveillent enfin à la suite des discussions provoquées par l'emplacement de l'Exposition nationale, par son programme et par sa signification.

Dans la plus grande confusion des idées, dans le verbiage des slogans, l'euphorie des mots à l'emporte-pièce, c'est la surenchère. C'est à qui sera d'avant-garde et pourra même affirmer que l'esprit « communautaire » de l'habitation sauvera la région du Léman du chaos qui s'annonce et permettra de créer un mode de vie conforme à la société nouvelle!

Mais face à ces manifestations confuses, salutaires peut-être, apparaissent aussi les dangers que représentent toujours les excès. Ces extrêmes peuvent déterminer la cause d'un échec. En cette matière d'urbanisme si sensible, il convient de mesurer la gravité d'un insuccès, qui aboutirait à l'impossibilité de faire valoir l'idée même de l'aménagement régional cohérent. Il nous semble opportun d'intervenir. Après une quinzaine d'années d'efforts à Lausanne, il ne

convient pas que toute « mesure » disparaisse et ne finisse par hérisser le peuple qui finalement décide.

Devant la situation peu claire et dangereuse, il est nécessaire de reprendre le problème à sa base et situer en quelques lignes les décisions qui devront permettre d'amener un peu d'ordre et d'harmonie dans le développement de la région lausannoise, en particulier de la zone ouest, et parachever l'œuvre commencée par les décisions de l'Etat de Vaud en 1945.

C'est à cette époque, par la création de la zone industrielle Bussigny-Venoge, à 10 km de la limite communale de Lausanne, que l'Etat, par son plan d'extension cantonal, traçait un nouvel axe de développement du grand Lausanne.

Nous devons certes regretter que, dès ce moment, les études d'urbanisme de la région n'aient pas été poursuivies par l'Etat pour aboutir à un plan cantonal, comme l'autorisait la loi.

Cependant, il faut bien convenir que la farouche indépendance des communes dans ce domaine de l'urbanisme — défendue avec quelle conviction, quel entêtement, quel honnête aveuglement, par la plupart de leurs représentants et qui, dans un souci excessif de

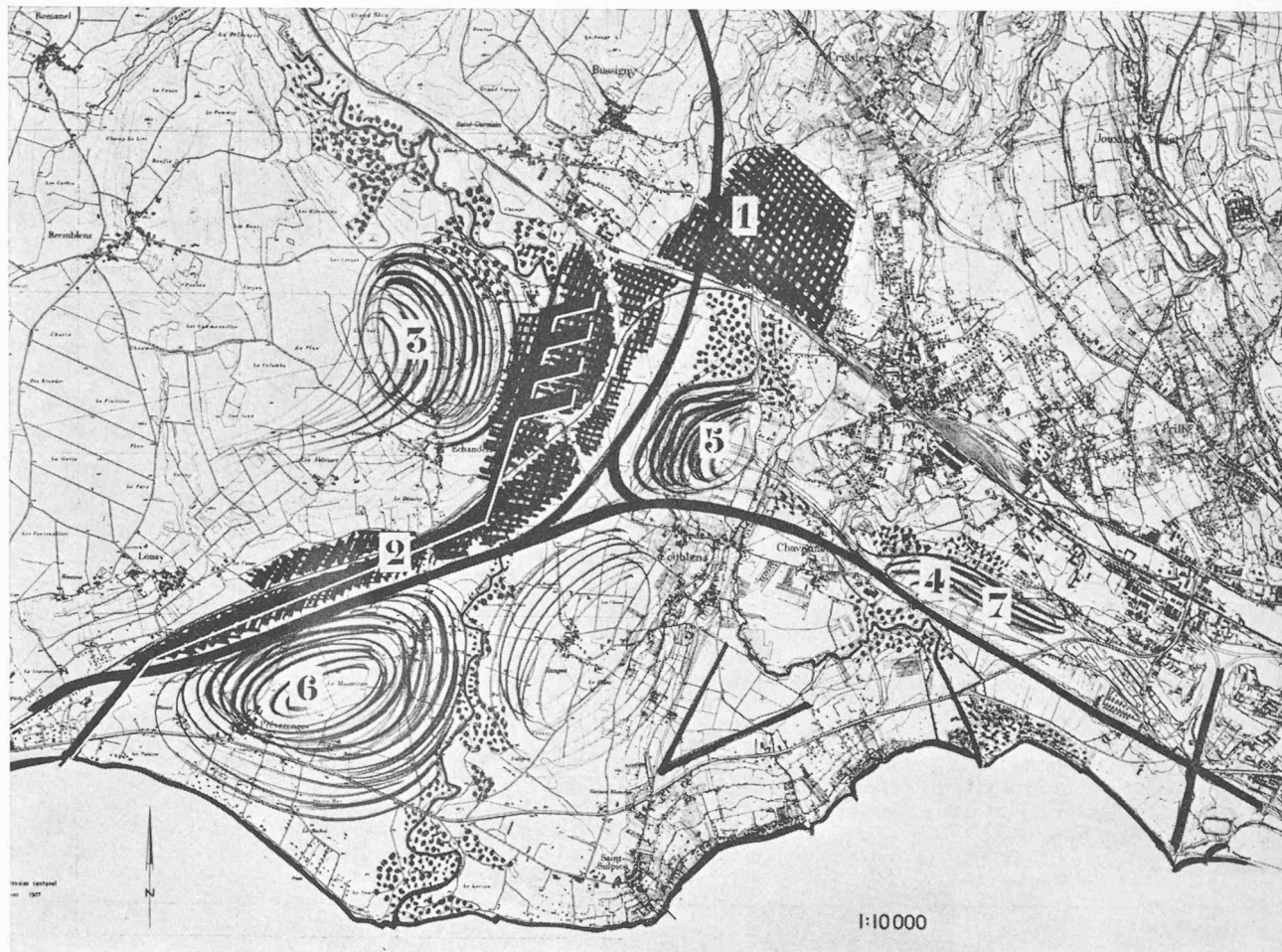


Fig. 1. — Lausanne, zone ouest.

Légende : 1. Zone industrielle. Plan extension cantonal 1945. — 2. Zones industrielles. Plans communaux 1948-1957. — 3. Projet E.P.U.L., 1946-1947. — 4. Projet E.P.U.L., 1950. — 5. Projet E.P.U.L., 1953, présenté à l'Exposition internationale de projets d'élèves d'écoles d'architecture, San Paulo, 1953. — 6. Projets E.P.U.L., 1953, l'un d'eux présenté actuellement à l'Exposition itinérante de projets d'écoles d'architecture, aux Etats-Unis. — 7. Projets E.P.U.L., 1955, l'un d'eux présenté à l'Exposition du Concours international entre élèves des écoles d'architecture, à La Haye, 1955. Concours U.I.A. sous l'égide de l'UNESCO.

Le projet 3 a été établi en 1946-1947 par Roger Bolomey, vétéran U.S.A., en fin d'études à Lausanne.

Le projet 4 en 1950 par MM. Gut et Petrovitch.

Les projets 5 et 6, 1953, par MM. Boy de la Tour, Richter, Marti, Gold, Aubry, Faessler, Jouni, Grand, Schmidlin, Kazemi, Guerra, Fantoli, Kropf, Pilet, Winterhalter, Nicole, Housseini, élèves de l'Ecole d'architecture.

Le projet 7, 1955, exposé à La Haye, a été établi par MM. B. Vouga et Berg.

Tous ces projets ont été établis sous la direction du professeur Jean Tschumi.

l'intérêt particulier et immédiat de leur seule commune, se montraient trop souvent inconscients de l'intérêt général — ne constituait pas pour un gouvernement démocratique, le climat favorable pour aller de l'avant. Le peuple et les élus du peuple n'étaient pas préparés aux modifications des conditions de bâtir subies ou imposées dans la plupart des pays qui nous entourent. Si toute la situation semble pouvoir évoluer favorablement aujourd'hui, il nous faut penser aux résistances des communes devant la moindre décision de l'Etat qui peut leur retirer une parcelle d'autorité en matière de construction ou d'urbanisme.

Au cours de cette période peu propice à l'établissement d'un plan cantonal, l'Ecole d'architecture et d'urbanisme s'est penchée tout naturellement sur les problèmes d'aménagement de l'espace.

Dès 1946, je fixais l'idée d'une ville nouvelle à proximité de la nouvelle zone industrielle de l'ouest et le premier projet de ce genre était effectué par un jeune architecte américain démobilisé, en stage à l'Ecole d'architecture de Lausanne.

Parallèlement, j'étudiais systématiquement avec mes élèves les groupements urbains, quartiers d'habitation, affirmant toutes les possibilités de la région lausannoise, par la construction harmonieuse des nouveaux quartiers :

1947, Montoie ; 1948, avenue de Rumine — avenue du Tribunal-Fédéral ; 1949, Château Renens s/Roche ; 1950, La Bourdonnette, Chavannes-Renens ; 1952, Malley ; 1954, Campagne Pavement sous le « Signal ».

A l'ouest, les projets de villes nouvelles sont repris en 1953, toujours en liaison avec la zone industrielle,

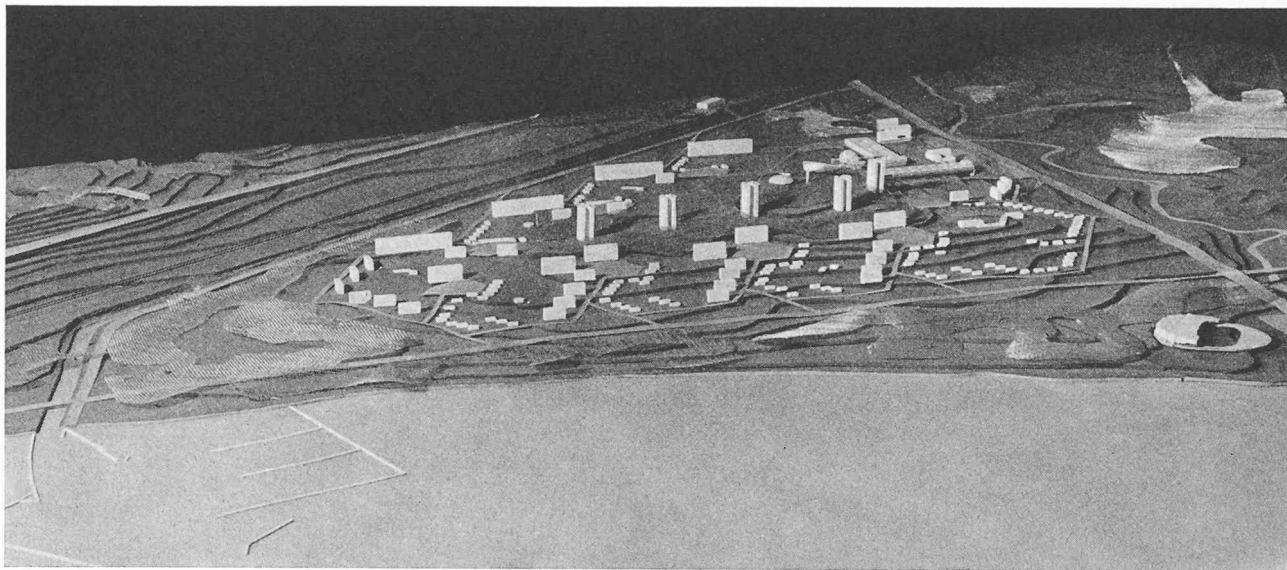


Fig. 2 et 3. — Projet de cité nouvelle sur la colline de Préverenges. 1953. Emplacement 6.

L'autoroute Genève-Berne passe à l'ouest de la voie ferrée et le canal du Rhône au Rhin évite le tracé de la Venoge. La colline de Préverenges devient une cité d'habitation. De vastes zones de délassement sont prévues le long du lac jusqu'à la Venoge.

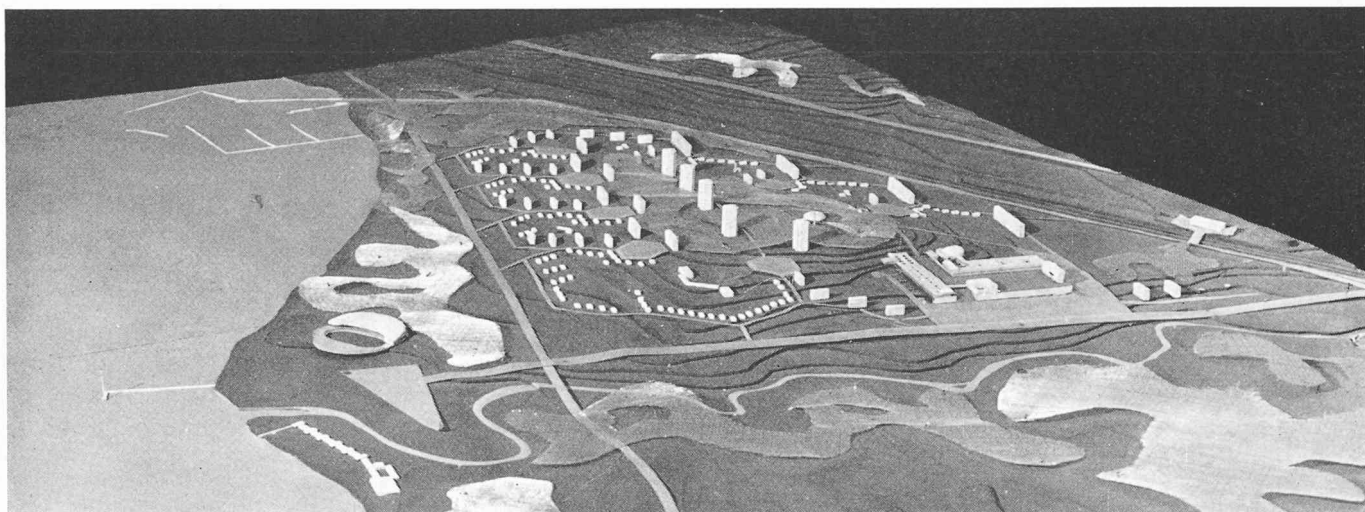


Fig. 4. — Môme projet à l'emplacement 6.

Les types d'habitation sont très différenciés et la colline est couronnée d'immeubles-tours. A l'arrière, entre la zone industrielle et les habitations, le centre commercial et culturel.

en tenant compte des voies ferrées, des diverses études du canal Rhône-Rhin et des autoroutes à créer, et trois grands projets sont établis, deux sur la colline de Préverenges, un autre sur celle d'Ecublens en haut du magnifique cirque naturel près du bois.

Enfin, en 1955, la zone Bourdonnette-Chavannes-Renens est à nouveau étudiée.

Ces divers projets ont été présentés à diverses expositions internationales : La Haye, Sao Paulo, New York.

Dans cet îlot qu'était la Suisse en 1943 à la fondation de l'Ecole d'architecture, nous avons estimé à ce moment à dix ans la distance nécessaire pour que l'idée d'urbanisme puisse s'affirmer. Il a fallu quelques années de plus et l'appât de cette Exposition pour en faire éclater la nécessité.

Aujourd'hui, peu importe le bruyant départ, avec tous les déchainements qu'il comporte, l'essentiel est l'existence d'un mouvement qui peu à peu dans l'apaisement de toute chose doit réintégrer le sillon de la mesure avec la volonté consciente des buts à atteindre.

Il ne s'agit pas, tout d'abord, pour la région lausannoise, de discuter si l'on doit construire de petites maisons ou de grandes, en les mettant côte à côte, bout à bout, ou les unes sur les autres. Il s'agit d'urbanisation d'une région parfaitement définie, comportant une zone industrielle, des voies ferrées, des routes, des projets d'autoroutes, de canaux, des zones vierges, agricoles, des bois, des zones réservées le long du Léman, des zones en plein développement de construction, de petits villages peu touchés encore par le développement urbain.

Pour celui qui a voyagé, qui a su regarder, les divers problèmes d'urbanisation suisse semblent d'une relative facilité. Certains de ceux-ci ont été

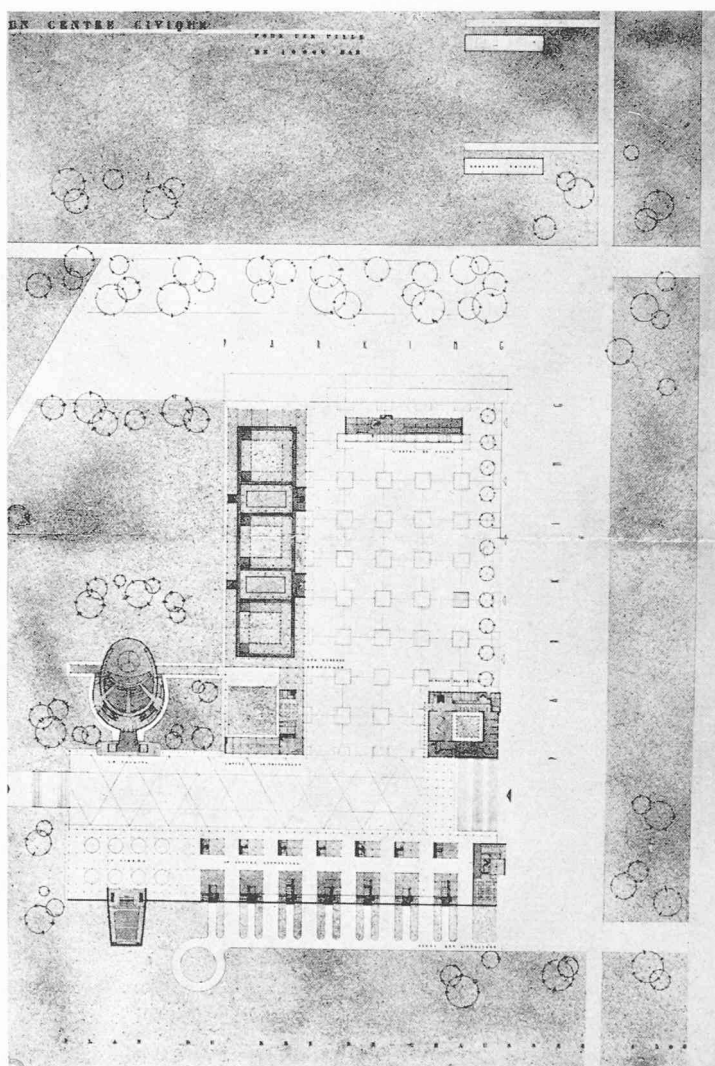


Fig. 5. — Détail du centre commercial et culturel.

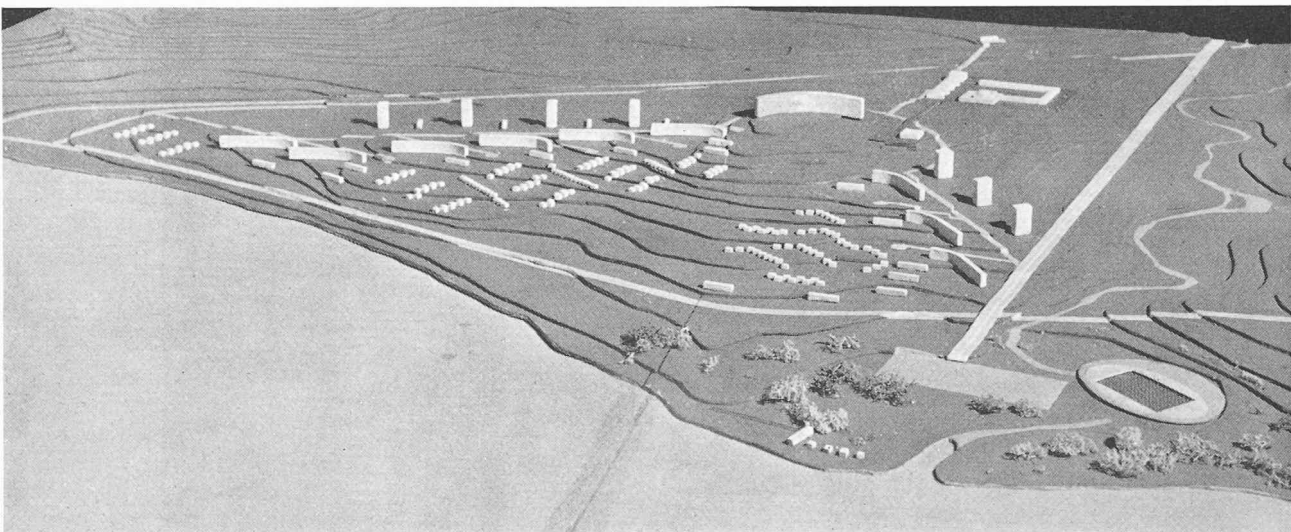
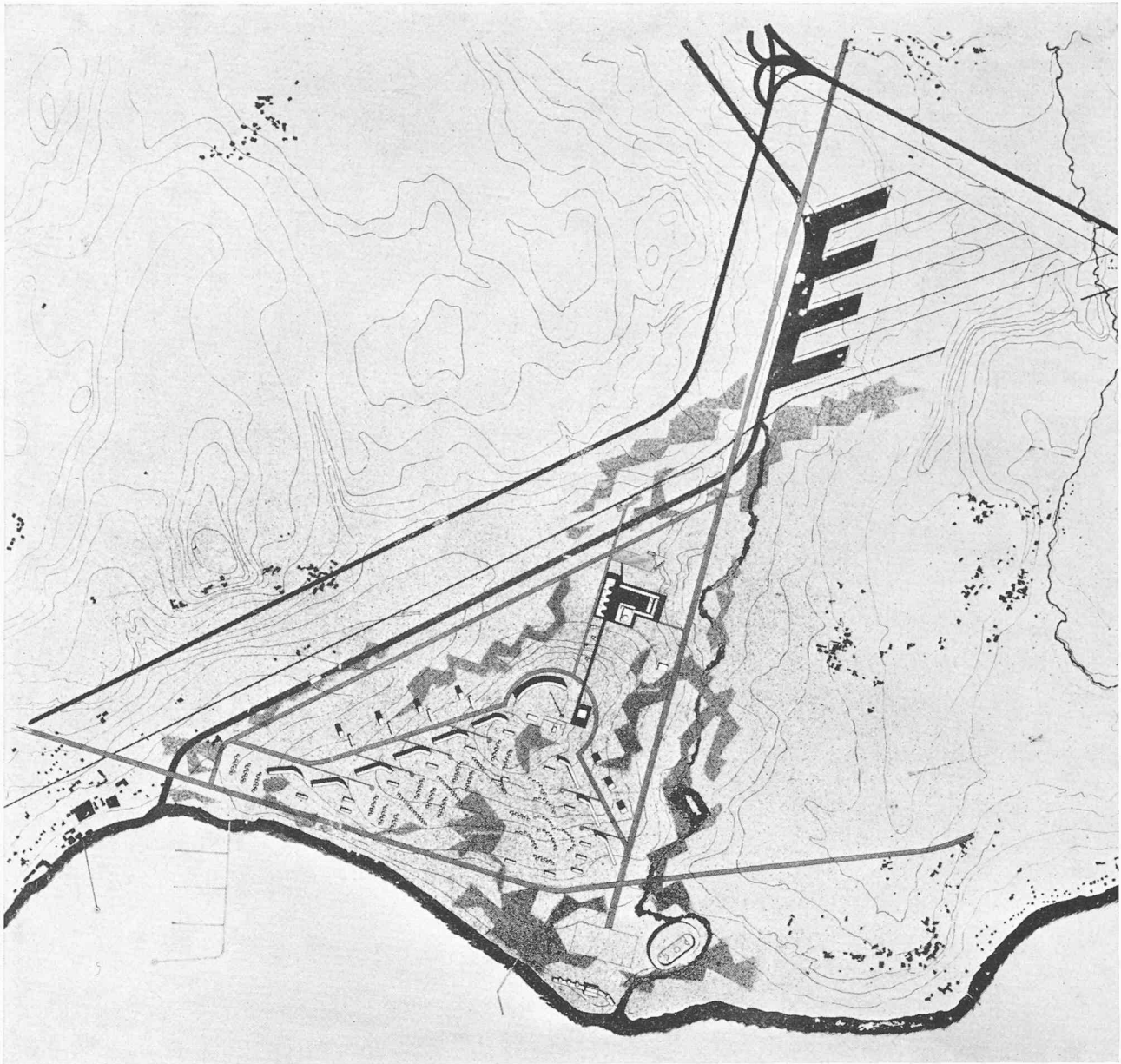


Fig. 6. — Autre projet sur le terrain de Prévèrenge.

Fig. 7. — Maquette. Emplacement 6.

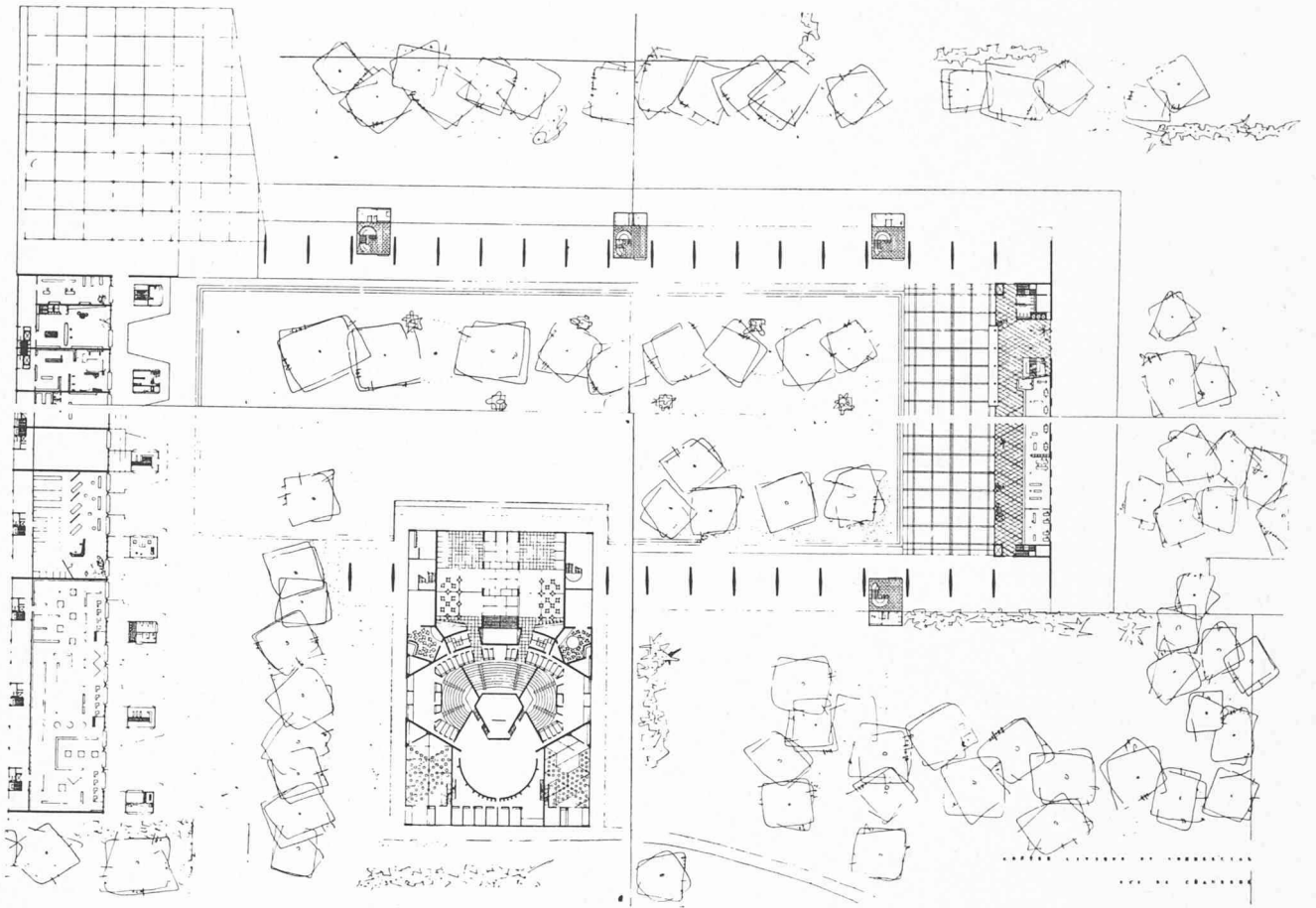


Fig. 8. — Plan de la place.

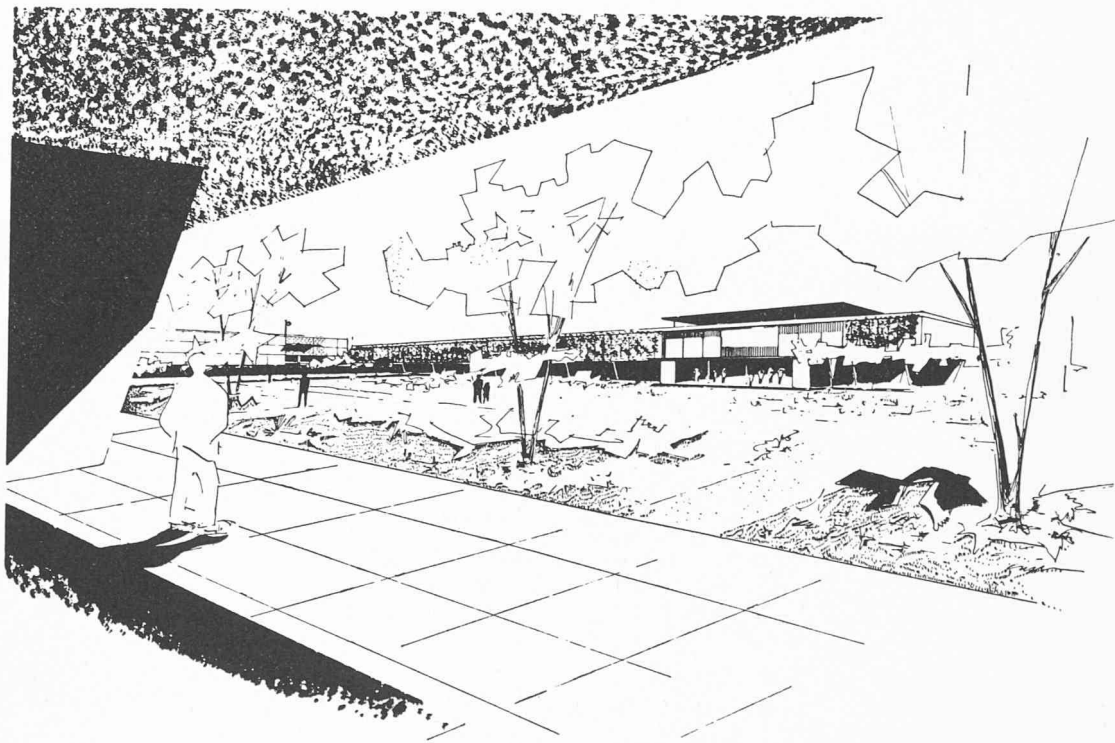


Fig. 8 bis. — Vue de la place.

résolus par l'Angleterre depuis plus d'un demi-siècle, d'autres par l'Allemagne déjà avant 1914, enfin les plus récents par les pays scandinaves, la Hollande, la France, au cours de ces dix dernières années, mais c'est bien avec des solutions de ce temps et s'adaptant au pays qu'il s'agit d'étudier et de résoudre les problèmes en pensant que cette urbanisation ne sera effective que dans une trentaine d'années et qu'à ce moment l'économie du pays aura fortement évolué par suite des nouvelles sources d'énergie et l'automatisation.

N'oublions pas qu'il y a plus de cinquante ans que les problèmes de l'urbanisme, de l'aménagement de l'espace, découlant de l'industrialisation ont été nettement posés et déjà résolus dans certaines contrées.

Pour Lausanne, compte tenu des données déjà fixées, il s'agit maintenant :

De déterminer les zones de peuplement, d'en fixer les densités ou plus exactement les coefficients d'utilisation du sol.

De déterminer l'échelle des constructions, dimensions des bâtiments, volume, hauteur, en fonction du site et du cadre géographique ou plus exactement du paysage du Léman, et ne pas oublier (il est toujours nécessaire de le répéter de nos jours où chaque architecte a un gratte-ciel dans ses cartons) que les grands arbres atteignent 25 à 30 m de hauteur, qu'au-delà l'échelle de la nature est violée et si des accents sont bienfaisants dans un paysage par leur apport plastique, ils peuvent, démesurés ou répétés pour l'habitation, devenir outrepassés et détruire la beauté d'un pays.

Il s'agit de maintenir les zones boisées (aujourd'hui seules les forêts cadastrées sous ce nom sont protégées), de déterminer les zones de verdure entre les diverses zones de peuplement le long des routes principales et la zone d'industrie.

Rentrant récemment des Etats-Unis, où la maison individuelle est reine et forme pour des dizaines de millions d'individus l'habitat dans la magnificence de la nature, c'est bien la laideur de nos banlieues à petites maisons qui nous frappe, banlieues créées dans le désordre de maisons de tous genres, de toutes dimensions, où l'absence d'arbres près de celles-ci nous choque et nous peine. Nous comprenons la vive réaction de toute personne de goût contre l'aspect dégradant des abords de la plupart des villes suisses.

Il faut imposer les plantations urbaines car ce sont les arbres seuls, les arbres plantés par les autorités le long des voies, qui peuvent faire facilement d'une zone de banlieue affligeante une zone d'habitat acceptable.

Il s'agit de fixer les zones agricoles et viticoles interdites à l'habitation, de créer les zones de non bâtir définitives ou temporaires. C'est le grand problème constitutionnel. L'Etat, par des mesures heureuses, dans la faible limite constitutionnelle, a réussi à sauver quelques zones riveraines du Léman, mais il s'agit d'aller au-delà.

Il s'agit de fixer les zones de délasserment, de sport, qui par suite de la diminution des heures de travail hebdomadaire et la prolongation des vacances annuelles, prennent de plus en plus d'importance dans le cadre du pays.

Il s'agit de déterminer dans ces ensembles les centres commerciaux, les centres civiques et culturels et si les accents plastiques dans l'aménagement de l'espace sont indispensables, c'est bien à ces éléments civiques et culturels d'exprimer les dominantes et de permettre la « modération » de l'espace.

Enfin, il s'agira de revoir le tracé des routes et autoroutes et sauver dans la zone ouest le magnifique site constitué par le cirque et le bois d'Ecublens.

Cette urbanisation régionale de Lausanne n'est pas un problème d'exposition. Toutefois, une exposition nationale exalte un peuple. Il faut saisir cette occasion et permettre au peuple suisse de forger les instruments, articles constitutionnels et lois cantonales, assurant une urbanisation harmonieuse et cohérente de son territoire. N'ayant pas subi les bouleversements de la guerre comme certains de ses voisins et vécu une reconstruction imposée, qui a déterminé pour la construction en général un grand mouvement d'urbanisme appuyé sur des lois nouvelles ; n'ayant peut-être pas les vertus civiques des pays nordiques en matière d'urbanisme, c'est avec le ferment qu'est l'Exposition nationale qu'il sera peut-être possible à la Suisse d'aboutir et de créer des bases permettant l'aménagement du pays.

Je me permets donc de proposer :

1. Sur le plan national : examen des divers aspects de l'aménagement du territoire par une commission composée des représentants de l'Association suisse pour l'aménagement national, de la Société suisse des ingénieurs et architectes, de la Fédération des architectes suisses, du « Heimatschutz », appuyés par des économistes et juristes, puis études des réformes et proposition au Département de l'intérieur de projets d'articles constitutionnels, relatifs à cet aménagement.

Le retard apporté à la solution des problèmes de pollution des eaux des lacs, des autoroutes et des passages à niveau en Suisse m'autorise très largement et sans appuyer, à proposer un semblable projet, car l'acuité n'est pas moindre pour l'urbanisation du territoire que pour la circulation de transit.

2. Sur le plan cantonal, selon la lettre de la Section romande de la Fédération des architectes suisses au Conseil d'Etat du Canton de Vaud : établissement du plan d'extension cantonal pour toute la zone lausannoise ; cette étude, sous l'autorité du Département des travaux publics, ne peut plus être différée. Elle permettra de compléter les premières mesures de l'Etat de Vaud de 1945 et d'aboutir à l'urbanisation harmonieuse de la région lausannoise. Parallèlement, il conviendra de parfaire la loi vaudoise pour permettre à l'Etat d'intervenir dans tous les cas auprès des communes avec plus d'efficacité.

3. D'étudier par les divers départements de l'Etat de Vaud, en particulier par le Département des travaux publics, les aspects que pose la réalisation d'un quartier d'habitation de la Bourdonnette-Renens-Chavannes (7 sur le plan d'ensemble).

Il s'agit pour Lausanne et le Canton de masquer les constructions hétéroclites constituant la silhouette

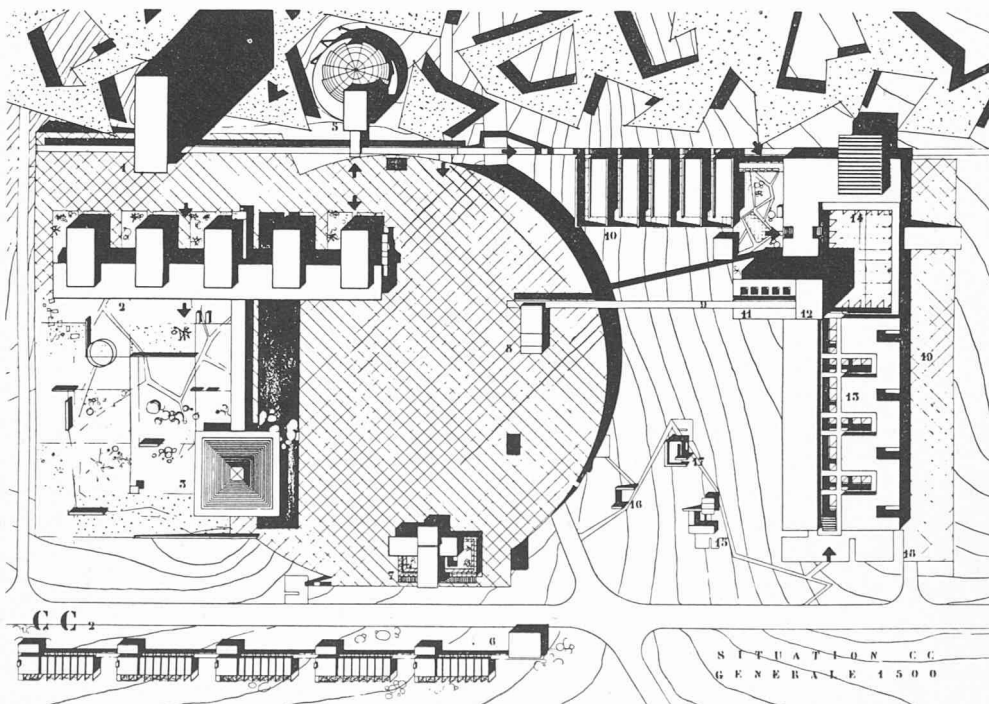
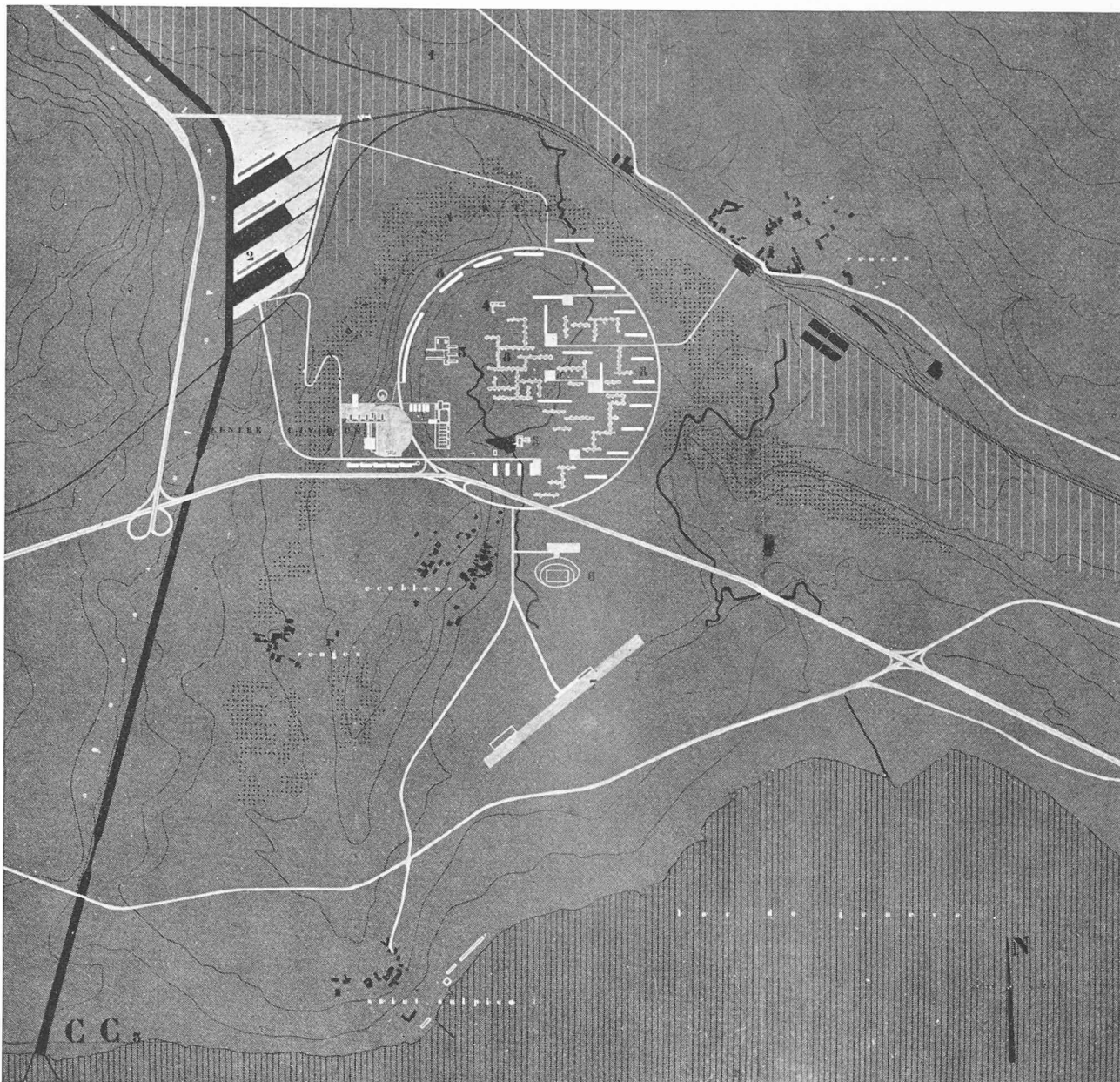


Fig. 9.
Cité nouvelle dans le cirque d'Ecublens.

Emplacement 5 sur le plan d'ensemble.

Ce cirque, avec le bois d'Ecublens, est l'un des plus beaux emplacements de la région lausannoise. Il ne doit pas être détruit par un nœud d'autoroutes.

Fig. 10.
Plan du centre civique et commercial de cette cité.

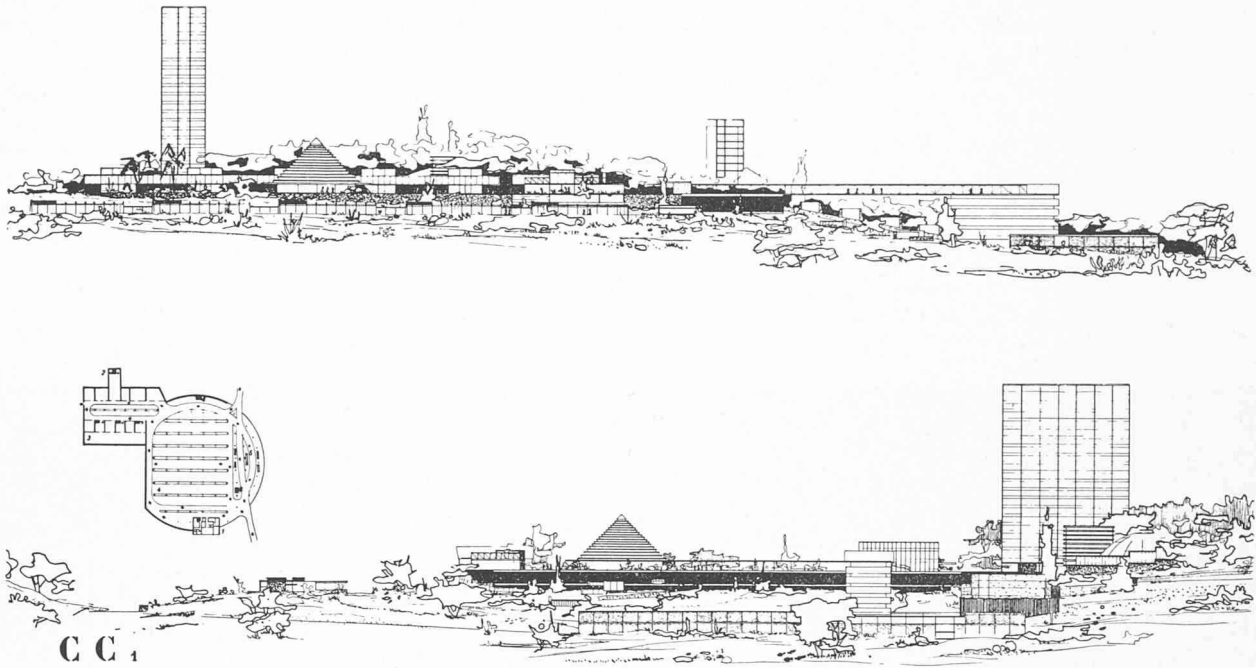


Fig. 11. — Vue générale du centre civique.

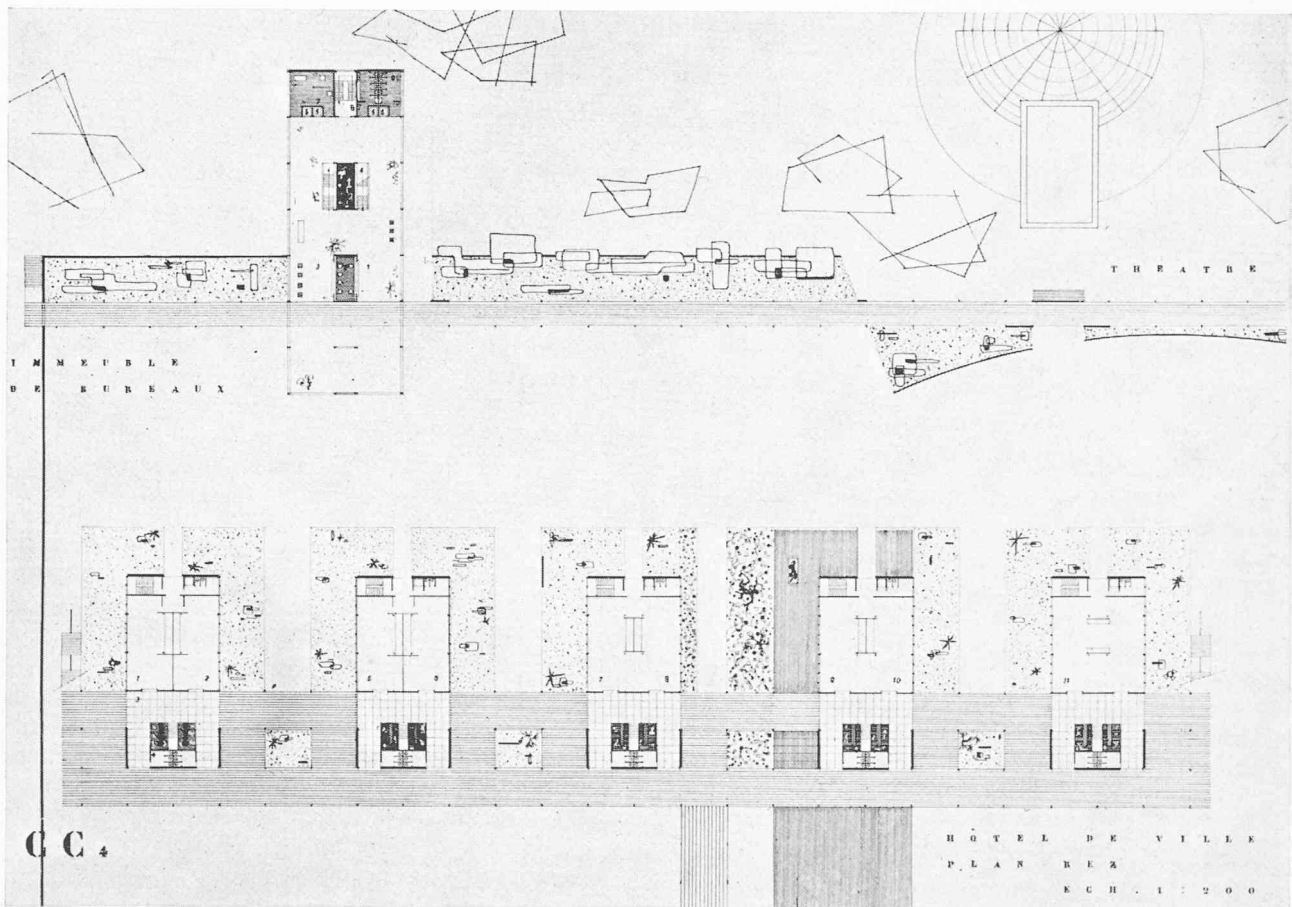


Fig. 12. — Plan du centre commercial. Emplacement 5.

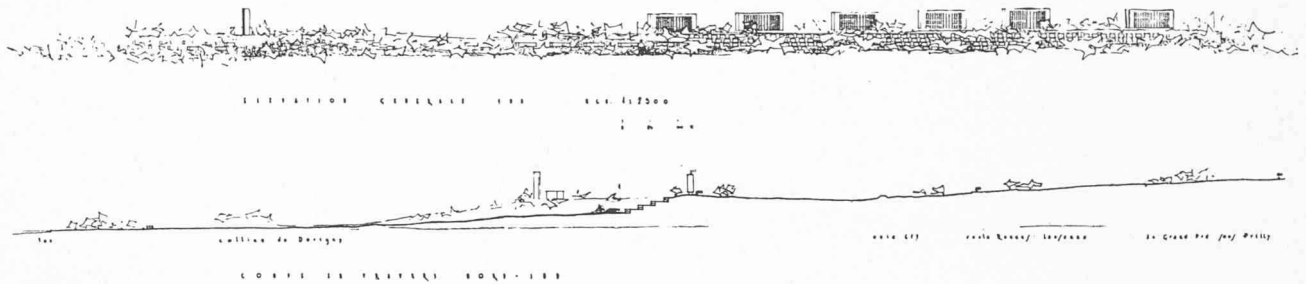


Fig. 13. — Cité d'habitation La Bourdonnette - Chavannes-Renens. Projet 1950. Emplacement 4.
La silhouette de cette cité est très importante. Celle-ci constitue depuis le lac et l'autoroute, le premier plan de la ville.

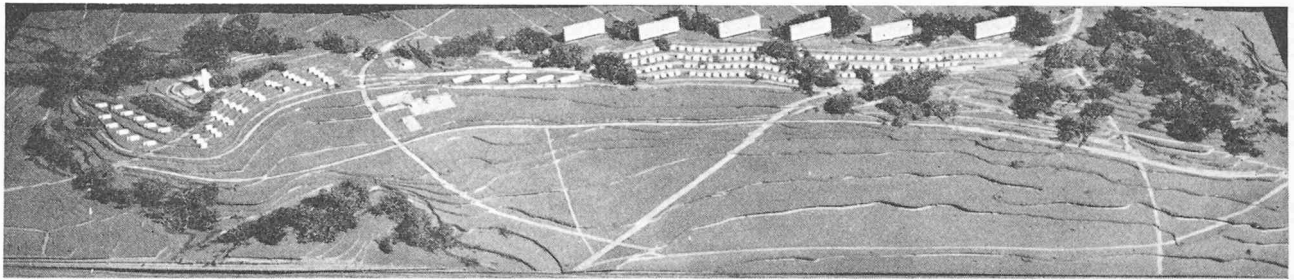


Fig. 14. — Vue générale de la maquette.

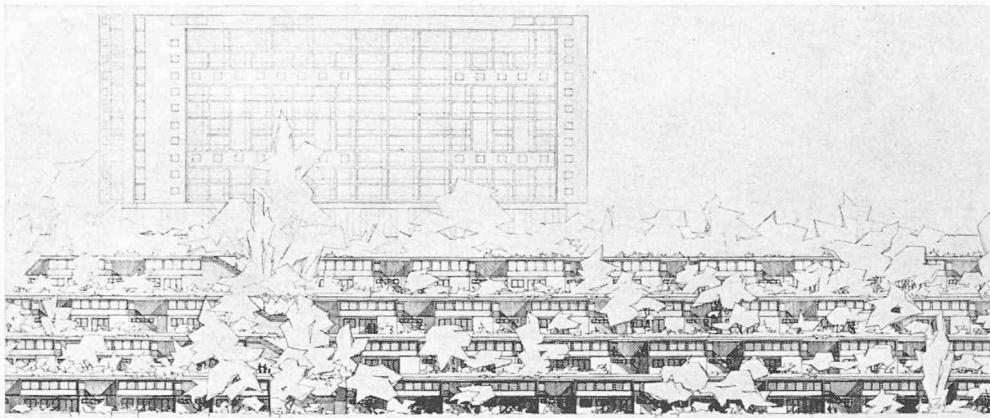


Fig. 15. — Détails d'habitations.

honteuse de cette crête qui servira de toile de fond pour les centaines de mille visiteurs de l'Exposition. Lausanne se doit de créer à ses abords un ensemble urbain. Si la ville possède quelques maisons isolées de qualité, il n'existe malheureusement pas d'ensembles semblables à ceux que possèdent la plupart des villes du continent¹.

Cette réalisation permettra de recevoir dignement nos visiteurs, car rien n'empêchera d'y prévoir des hôtels temporaires pendant l'Exposition, qui pourraient, je le propose, devenir les éléments de la cité

¹ Les seuls plans d'aménagements d'envergure de Lausanne sont l'œuvre de sociétés privées et je me permets de citer en particulier celle de « Valmont », qui a réussi à établir un beau plan d'ensemble dans un cadre idéal, avec de grands espaces de parcs et jardins, permettant ainsi tout à fait exceptionnellement des immeubles de très grandes dimensions.

universitaire que désirent aujourd'hui la majorité de nos étudiants et qu'ils exigeront demain.

4. Enfin, pour terminer, l'opinion publique devant être tenue au courant de tous les aspects de ces questions délicates, j'en appelle en général à tous les journalistes qui sur le thème « Exposition nationale » ont remué les foules, pour qu'ils poursuivent leurs efforts dans le but de faire voter les mesures nécessaires sur le plan fédéral et en particulier aux journalistes romands pour qu'ils appuient l'Etat de Vaud et soutiennent son action pour l'établissement du plan d'aménagement cantonal de la région lausannoise².

² Depuis que cet article a été écrit, le Conseil d'Etat a pris la décision de faire procéder à l'étude du plan d'aménagement de la région lausannoise, Il faut l'en féliciter, Ainsi l'urbanisation du grand Lausanne entre officiellement dans la voie des réalisations.

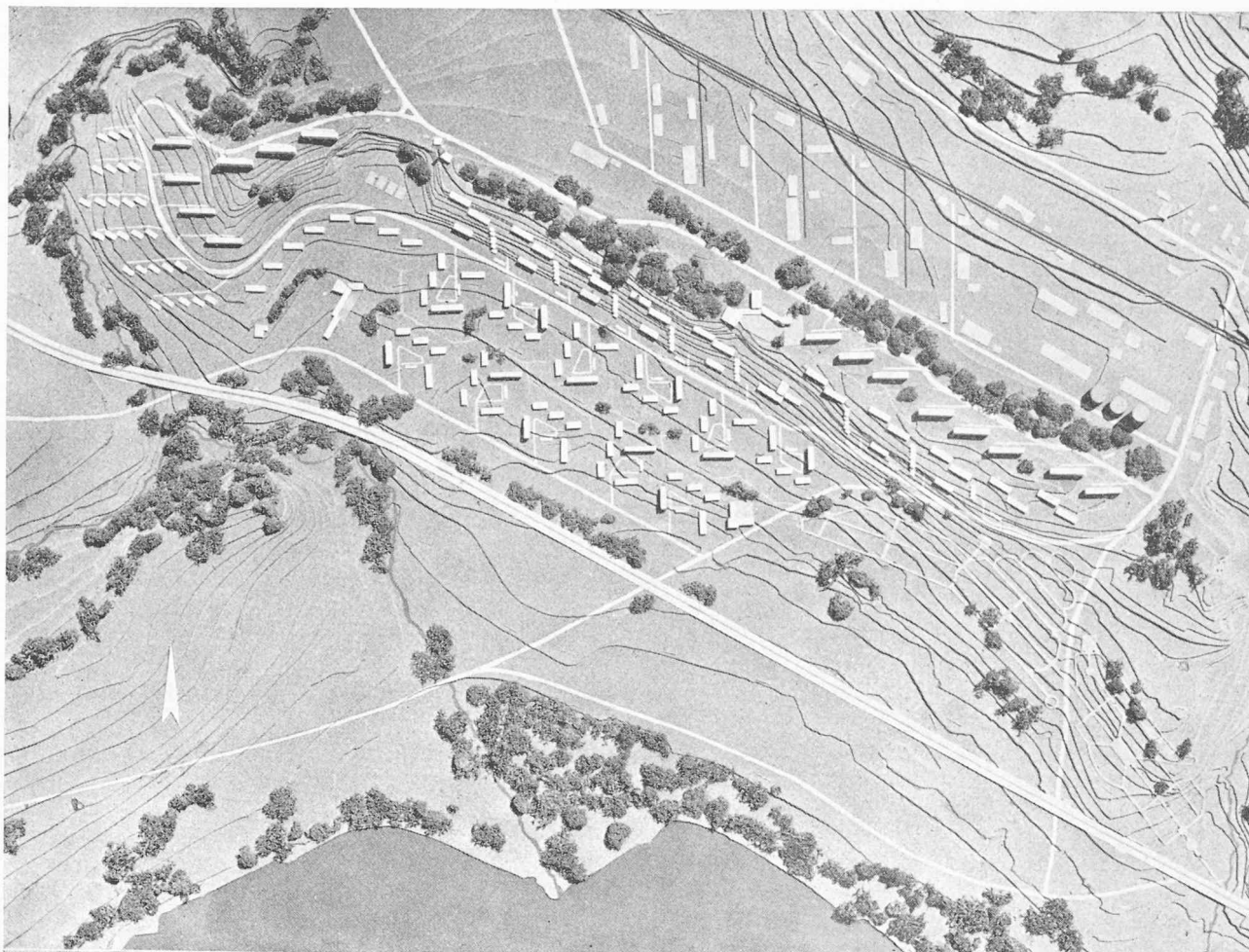


Fig. 16. — Cité d'habitation La Bourdonnette. Projet 1955. — Emplacement 7. Plan, maquette.

ACTUALITÉ AÉRONAUTIQUE

Aviation commerciale

Les prochains avions à réaction américains

1. On a peut-être été surpris de constater que les Américains avaient boudé, pendant assez longtemps, l'application des moteurs à réaction aux avions commerciaux.

Pourtant, n'avaient-ils pas acquis une très grande expérience dans le domaine des avions de gros tonnage propulsés par réaction ? Les bombardiers *B-47* (quadri-réacteurs) et *B-52* (hexa-réacteurs), par exemple, volent depuis de nombreuses années déjà, et donnent entière satisfaction.

Les Anglais, eux, n'avaient certes pas marqué autant d'hésitation, puisqu'ils n'avaient même pas attendu la fin de la seconde guerre mondiale pour mettre en étude le *Comet*, dont le développement remonte effectivement à 1943/1944, avion dont on connaît d'ailleurs les heurs et malheurs.

Aussi curieux que cela puisse paraître, les Américains sont plutôt conservateurs, en matière d'aviation commerciale, et leurs décisions s'inspirent toujours d'une extrême

prudence, quand il s'agit d'apporter des modifications importantes aux avions commerciaux. L'industrie aéronautique commerciale est financée par des capitaux privés, qui constituent des placements intéressants. La grande stabilité financière que les Américains ont réussi à obtenir pour leur industrie aéronautique commerciale, ils ne vont certes pas la compromettre par un développement hâtif.

On comprend mieux cette réserve lorsqu'on se représente l'entreprise gigantesque que constitue la mise en chantier, la production en série, l'exploitation et le service de nouveaux avions commerciaux. Les maisons américaines ne peuvent pas se lancer dans une telle entreprise sans avoir au préalable étudié minutieusement le problème sous tous ses aspects. La production en série d'un nouveau type d'avion commercial, pour qu'elle soit vraiment rentable, doit pouvoir s'effectuer sur de nombreuses années.

Autrement dit : le nouveau type doit être conçu de telle manière qu'il puisse répondre pendant au moins dix ou quinze ans aux exigences des utilisateurs. Tout développement nouveau s'appuie donc sur un programme inspiré d'une véritable « philosophie d'évolution ».

Les Américains ont donc étudié, pour commencer, les limites auxquelles devaient aboutir raisonnablement les classiques avions à hélice, puis ils se sont imposé un type nouveau qui surclasse véritablement ces limites. Ils ont choisi, par exemple, une vitesse de croisière située immédiatement en dessous du transsonique. De cette manière, les avions classiques à hélice, même dans leur développement le plus raffiné, sont nettement surclassés. D'autre part, les nouveaux avions à réaction ne pourront être surclassés eux-mêmes que par des avions carrément supersoniques, qui sont d'ailleurs actuellement à l'étude.