

Problèmes d'urbanisme à Lausanne : les lignes générales de circulation

Autor(en): **Virieux, E.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **10 (1937)**

Heft 6

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-120529>

Nutzungsbedingungen

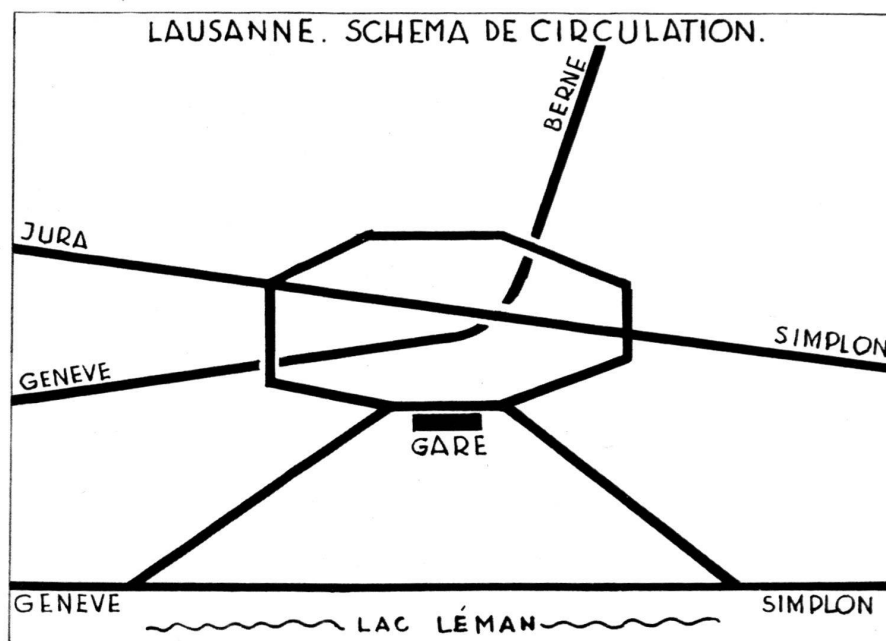
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



PROBLÈMES D'URBANISME A LAUSANNE

M. E. Virieux, architecte F. A. S., a bien voulu nous communiquer une partie des études qu'il avait faites, en sa qualité d'architecte du Plan d'extension de la Ville de Lausanne. Elles présentent un intérêt tout particulier pour ceux qui, étrangers à Lausanne, ne connaissent pas les grandes difficultés d'ordre topographique que présentent l'aménagement de la belle cité lémanique. (La Rédaction.)

Les lignes générales de circulation

Dès l'origine du moyen âge, Lausanne quitta les bords du lac pour se mettre en lieu sûr, au sommet de collines bordées de pentes abruptes, surplombant de profonds ravins.

Au cours du XIX^me siècle, échappant à ce site incommode et par trop étroit, la ville s'est étendue avec rapidité, presque sans plan, au hasard des chemins ruraux, sur les coteaux d'alentour.

Il faut cependant mentionner quelques intéressants travaux d'urbanisme réalisés dans cette période ; on jette des ponts sur les ravins qui d'autre part sont partiellement comblés. Peu avant l'époque des chemins de fer, au temps où Lausanne était un important relais de diligences, l'ingénieur Pichard combine un système nouveau de circulation tout autour de la vieille ville.

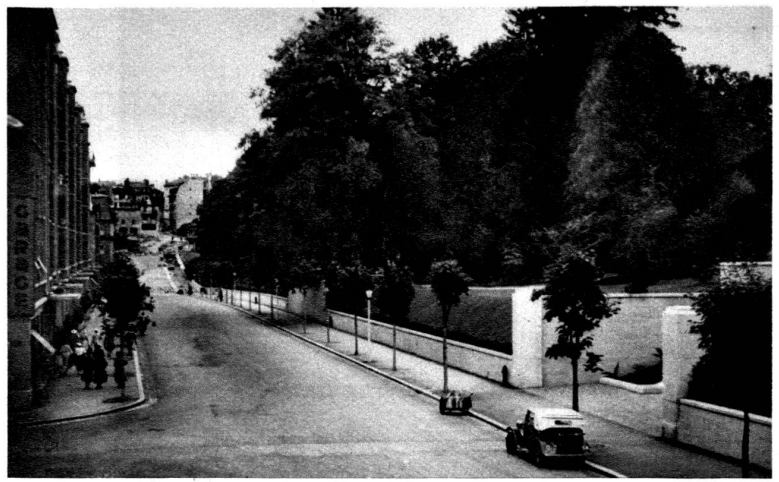
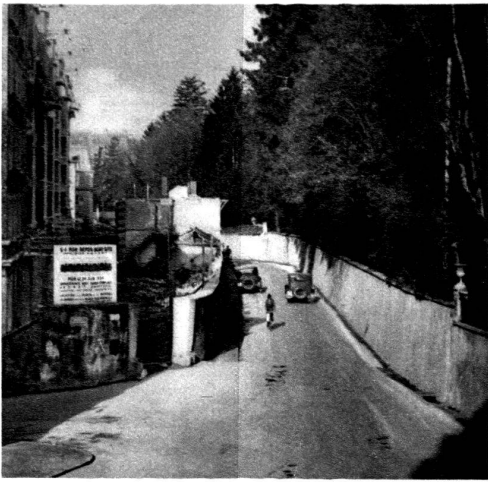
Mais ces voies qui parurent spacieuses alors qu'elles étaient extérieures à l'agglomération, font aujourd'hui figure de rues trop étroites, car de hautes maisons les bordent de toute part et les tramways les encombrant.

Un peu plus tard, d'importantes avenues ont été tracées pour relier la ville à la gare. Enfin, au début de notre siècle, un premier plan d'extension, intéressant l'ensemble de la commune, fut mis en vigueur.

Conçu comme il pouvait l'être il y a une trentaine d'années, à un moment où la législation sur l'urbanisme était presque inexistante, ce plan s'est bientôt révélé insuffisant, malgré les corrections de détail qu'on y apportait.

Aussi, la Municipalité de Lausanne, à la suite d'un concours d'urbanisme, a-t-elle chargé, il y a quelques années, l'auteur de ces lignes d'établir un plan d'extension nouveau.

Ce plan, dont nous indiquons ici sommairement les grandes lignes, peut être réduit à trois éléments principaux :



Section C D. — Avenue Mon-Repos avant et après l'élargissement

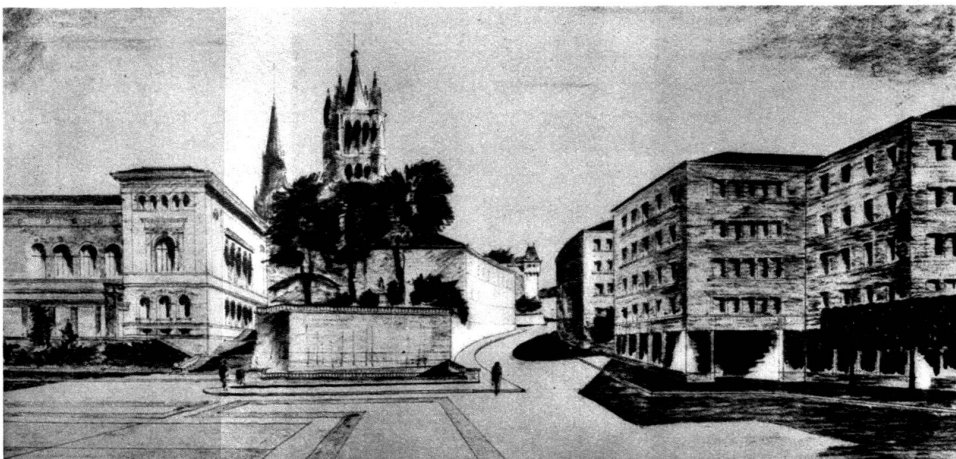
- a) Un trapèze dans la partie inférieure de la ville ; la grande artère Genève-Simplon, parallèle au lac, en constitue la base.
- b) Une croisée, de deux voies superposées dans le centre. L'une : Genève-Berne, empruntant le fond de la vallée du Flon ; l'autre : Jura-Simplon, franchissant cette vallée par l'ancien viaduc du Grand-Pont.

- c) Un polygone de circulation interne, contournant la vieille ville, permettant ainsi d'en éviter les rues étroites, tortueuses et raides.
- La partie sud de ce polygone est formée par les grandes avenues d'accès la gare.
- La partie nord n'est que partiellement exécutée, elle se subdivise en trois sections dont nous présentons le détail ici.

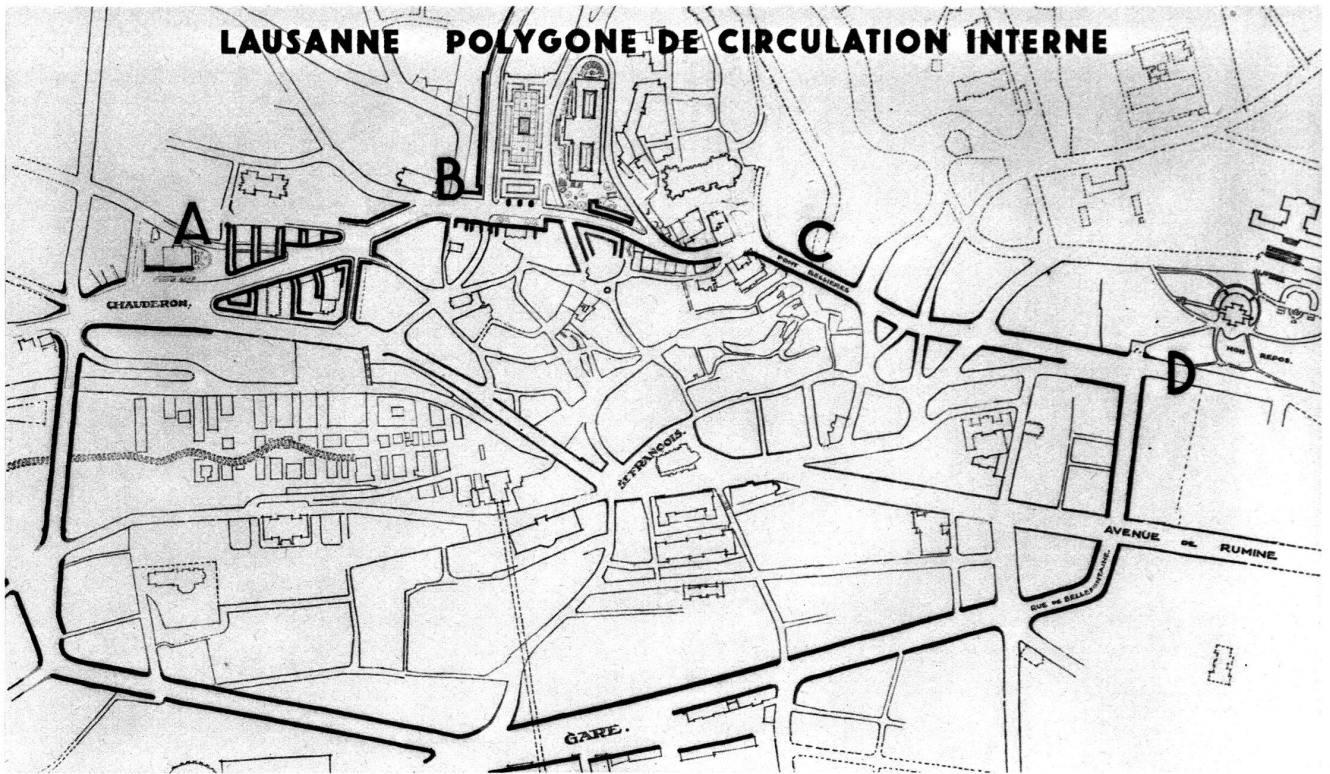
E. VIRIEUX, architecte F. A. S.



Section B C. — Etat actuel de la place de la Riponne

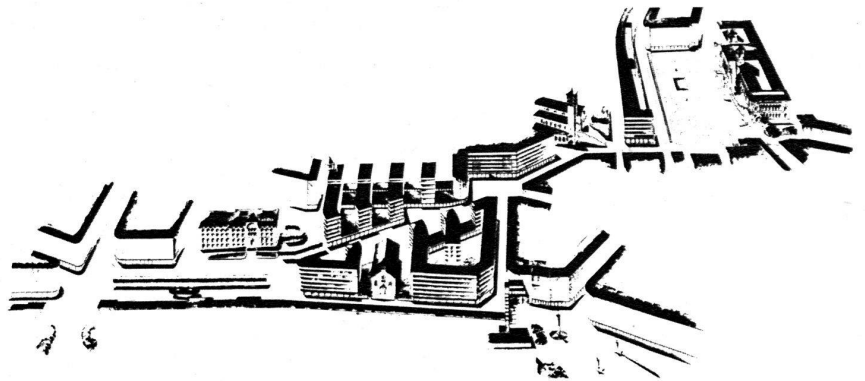


Section B C. — Etat futur de la place de la Riponne



Plan du centre urbain avec le tracé du polygone de circulation

La section C D est en voie d'achèvement. C'est une large avenue qui relie le pont Bessières, seul point où l'on puisse franchir la vallée du Flon, au quartier de Mon-Repos. Elle longe le parc du même nom et remplace, sur une partie de son parcours, un étroit chemin.



Section A B. — Percée future à travers le quartier de l'Alé

La section B C est encore à l'état de projet. Elle suppose un relèvement partiel du niveau de la place de la Riponne, qui deviendra ainsi parfaitement horizontale ; un pont franchissant une vieille rue et une rampe en pente douce permettront de rejoindre le pont Bessières.



La section A B s'exécutera au moment de la reconstruction du quartier de l'Alé, l'un des plus anciens de la ville ; il est très pauvrement bâti. Les alignements nouveaux sont actuellement à l'enquête publique.