

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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 51 (1978)

Heft: 12

Anhang: Lausanne, deux siècles de devenir urbain

Autor: [s.n.]

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: 25.01.2025

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



LAUSANNE DEUX SIÈCLES DE DEVENIR URBAIN

Diffusion: Ville de Lausanne
Centre de documentation
de la Direction des travaux
Beau-Séjour 8

Prix de vente: Fr. 5.-.

Imprimeries Populaires Lausanne



Nous avons souvent le sentiment que l'accélération de l'évolution économique et démographique d'après-guerre a bouleversé fondamentalement notre cadre de vie, n'apportant que le chaos dans la ville et la dégradation de nos campagnes.

Les architectes, les urbanistes, emportés par la vague, sont pris pour les principaux responsables de cet état de choses et n'ont souvent plus grand crédit. Statu quo est devenu la formule clef. Sauvegarde de l'environnement et conservation des pierres sont les refuges contre de nouvelles aventures, les risques d'enlaidissement... mais aussi les «risques» de véritables créations contemporaines.

Par notre exposition d'urbanisme, nous avons voulu illustrer la dynamique du développement de la ville de Lausanne depuis qu'elle a débordé ses limites médiévales, au début du XIX^e siècle. L'observation de l'inexorable évolution de son tissu urbain montre comment la disparition d'éléments anciens s'est trouvée compensée par de nouvelles valeurs. Aux nostalgiques de la bourgade fortifiée, entourée d'agrestes paysages, nous avons voulu présenter les acquis des temps modernes: la ceinture de l'ingénieur Pichard et les chemins de fer, les logements sociaux, le quai d'Ouchy et les comblements de Bellerive, de Vidy ou la réalisation de la Mutuelle sur la campagne des Cèdres, par exemple. Au-delà des cas particuliers, le montage de cette exposition nous a permis de mieux comprendre et d'illustrer la recherche constante d'équilibres difficiles entre la satisfaction des besoins nouveaux et le respect des valeurs de notre patrimoine.

Et cette recherche n'a pas de fin. Pris dans l'actualité de 1977, nous avons montré les conditions du rachat de l'essentiel de la propriété de l'Hermitage par la Ville, les questions posées par la présence aujourd'hui «accidentelle» de la maison de Villamont ou encore nos préoccupations quant à l'avenir d'un site privilégié entre l'Elysée et le Denantou.

Notre but serait atteint si l'exposition de 1977 et la présente plaquette contribuaient à une meilleure compréhension des débats d'urbanisme et à la conviction que des réponses authentiques peuvent être recherchées et données aux problèmes de chaque époque.

F. Vuillomenet
Chef du Service d'urbanisme
Mai 1978

Une route aux abords de la ville: la ceinture Pichard

L'Acte de médiation (1803) consacre l'existence du canton de Vaud. Le nouvel Etat organise alors son gouvernement et son administration. Il entreprend l'amélioration générale du réseau routier établi par les Bernois. Les voies de communications principales du pays convergent à Lausanne, capitale du nouvel Etat. Mais la topographie accidentée et l'étroitesse des rues encore médiévales en font l'un des passages délicats du réseau cantonal.

L'ingénieur cantonal A. Pichard projette en 1836 une route qui ceinture la ville; elle ne comprend que de faibles dénivellations et nécessite le percement

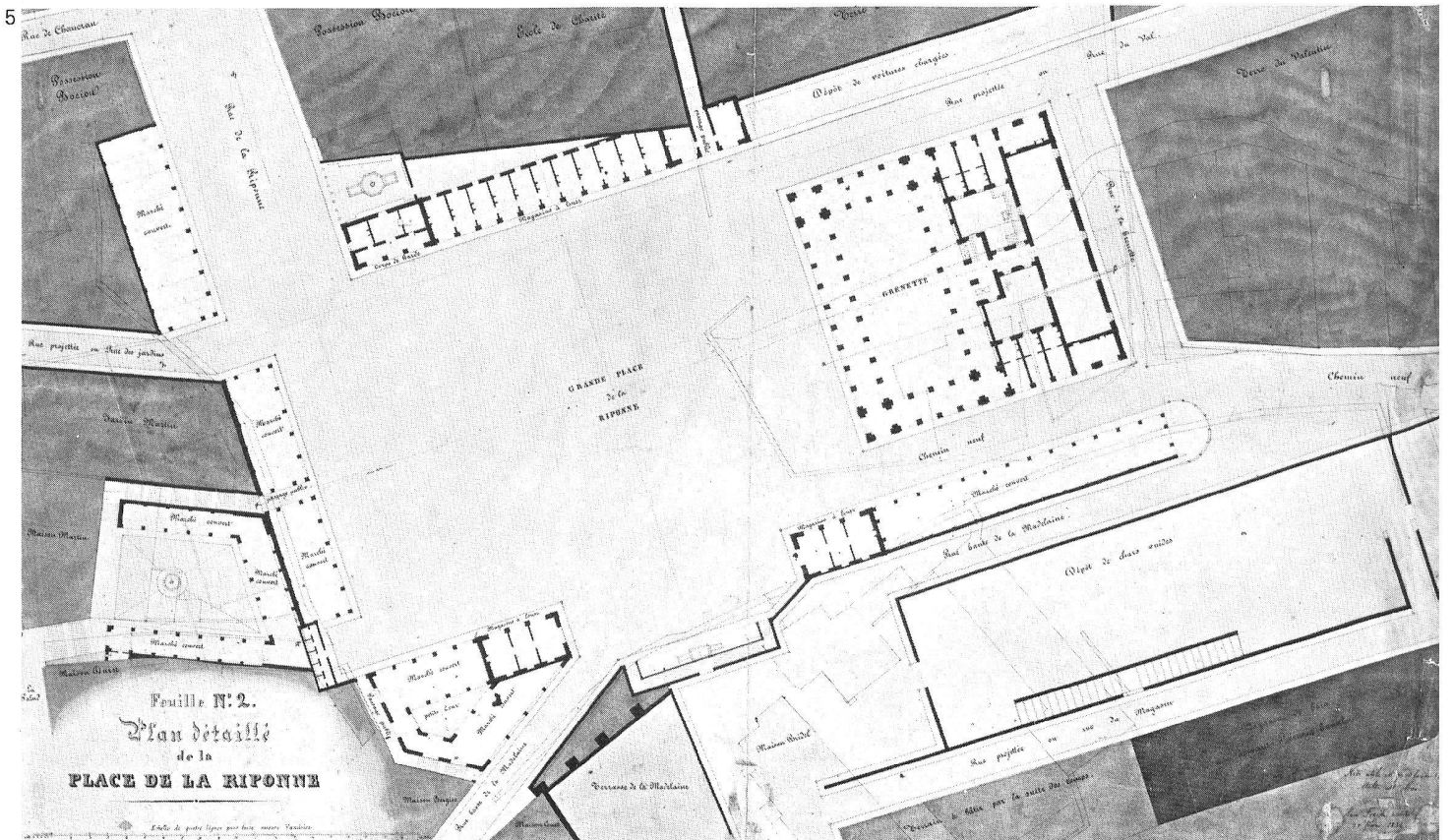
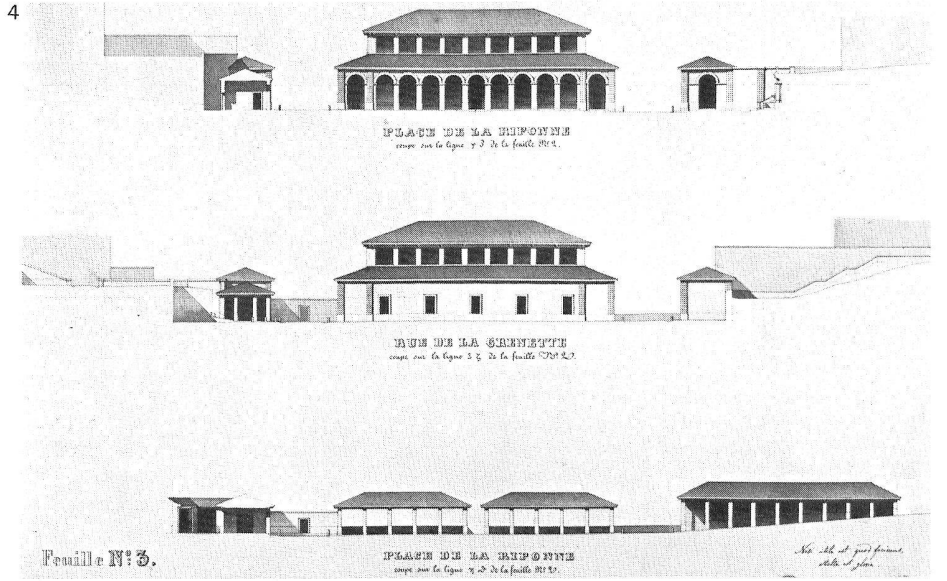
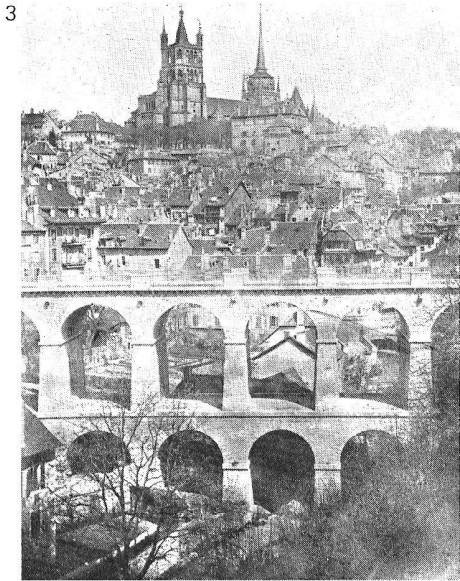
d'un tunnel sous le col de la Barre. Par la suite, il améliore considérablement le projet initial en proposant, pour franchir la vallée du Flon entre Mauborget et Saint-François, un pont comportant deux niveaux d'arches: la Grand-Pont (1839-1844). L'ensemble des travaux se réalise de 1839 à 1855.

Conçue par les autorités cantonales, cette route évite le tissu urbain formé au Moyen Age; elle est la première modification urbanistique importante à l'aube de la révolution industrielle.

La seule grande place lausannoise: la Riponne

A travers les siècles, aucune autorité n'avait envisagé l'aménagement d'une

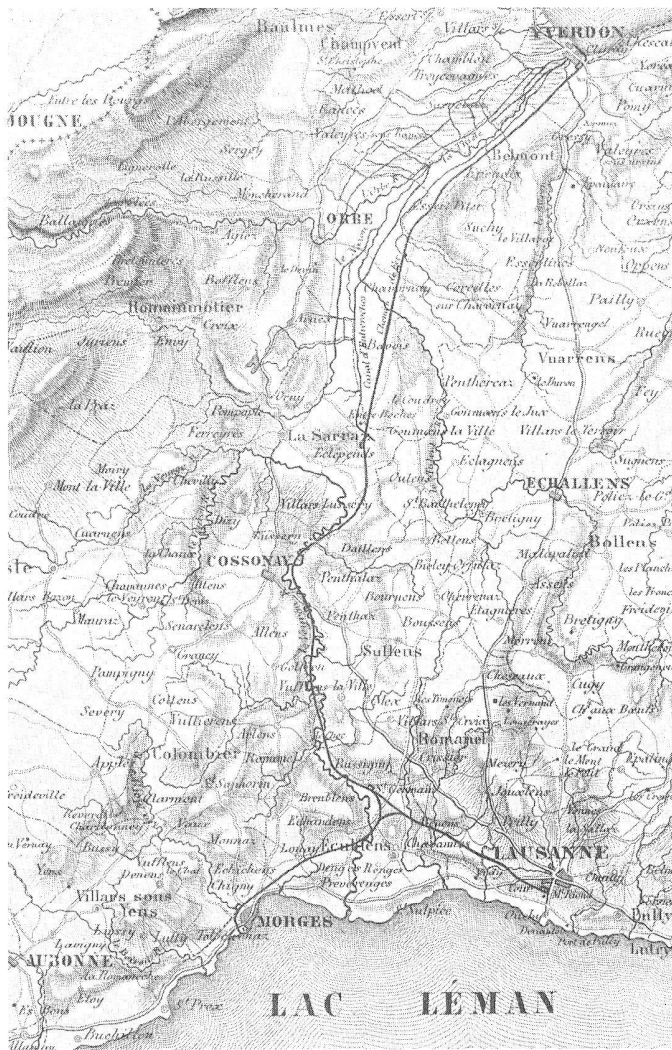
place digne de ce nom. Dès l'indépendance, l'agrandissement de la ville et du marché, nécessaire à son ravitaillement, oblige les autorités communales à déplacer les halles de la Palud. Elles se proposent alors l'édification de la place de la Riponne; le comblement de la Louve et la construction d'un mur de soutènement du côté de la Madeleine sont entrepris dans les années 1820. Afin d'aménager le pourtour de la place et d'y implanter une halle aux grains, un concours s'ouvre en 1833 aux ingénieurs et architectes. Seul l'architecte Henri Fraisse présente un projet d'une remarquable qualité architecturale. Il propose un centre économique et social pour la ville, un véritable forum. Le pre-



mier marché a lieu au mois d'octobre 1840.

Le développement des infrastructures: les chemins de fer

Dans toute l'Europe, l'extraction minière, la sidérurgie et les chemins de fer caractérisent la première révolution industrielle; ce sont les objectifs privilégiés des investissements capitalistes. Les réalisations industrielles ne sont ni nombreuses ni remarquables dans la région lausannoise. Seule l'édification du réseau de chemins de fer modifie radicalement l'aménagement régional. Dans leur premier projet de réseau, les ingénieurs envisagent des voies de communication qui associent le transport lacustre par bateau à vapeur et le transport terrestre par chemin de fer. Même le célèbre ingénieur anglais Stephenson, mandaté par la Confédération, projette à travers le Plateau suisse, de Genève à Constance, un réseau de communication mixte. Le premier réseau relie Morges à Yverdon (1852-1855) et n'octroie à Lausanne, pourtant capitale, qu'une ligne secondaire. La ville de Morges est mieux placée sur l'axe de circulation et son port mieux aménagé (il l'avait été par les Bernois). Lausanne, ville alors déclarée «hors de portée des chemins de fer», profite cependant de la politique fédérale favorisant tout projet qui renforce les chefs-lieux cantonaux. La gare de Lausanne, ouverte en 1856, devient dès lors, en une vingtaine d'années, le centre du réseau de chemin de fer établi en Suisse romande.



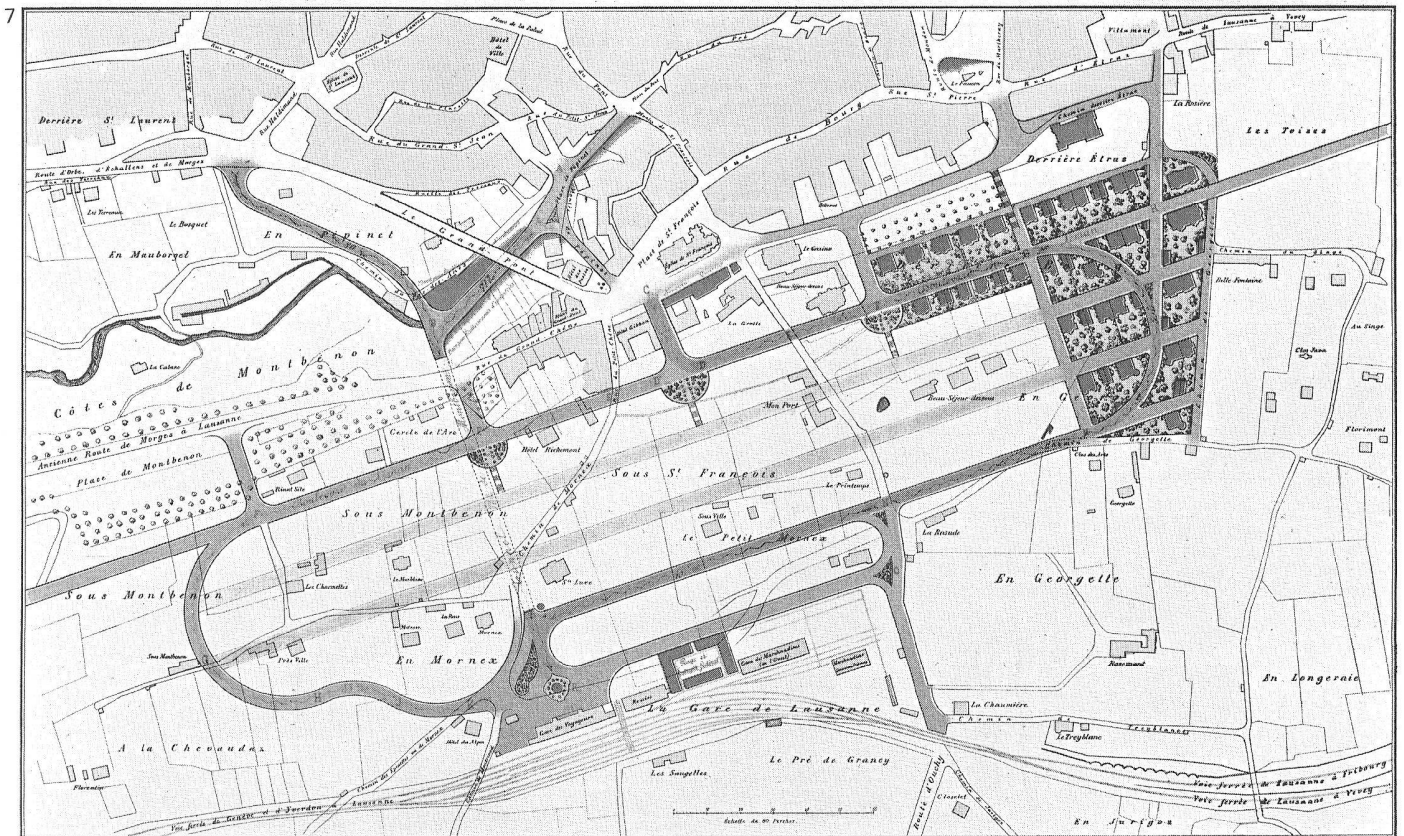
3. Le pont à deux séries d'arches facilite le franchissement de la vallée du Flon. Photo prise vers 1870.

4. 5. Coupe en travers et plan du projet établi par Henri Fraisse. La Grenette (1883-1840) et le Musée Arlaud (1836-1839) se réaliseront en conservant les principes de la composition.

6. Carte du réseau de Morges à Yverdon. Le réseau principal suit la Venoge, passe le Mormont et longe la plaine de l'Orbe.

7. Plan général pour l'aménagement et l'agrandissement de la ville de Lausanne (1863). Architecte: Simon. Il prévoit un tunnel routier de la gare à la vallée du Flon.

PLAN GÉNÉRAL POUR L'AMÉNAGEMENT ET L'AGRANDISSEMENT DE LA VILLE DE LAUSANNE



Dessiné en novembre 1863 par Simon, architecte.

Jouvet, Editeur.

Voies et lieux nouveaux Aires principales Aires existantes Aires projets Jardins Eau et bois forés

Les chiffres dans les médaillons indiquent les points de départ des lignes de chemin de fer. Les chiffres entre les médaillons indiquent les points de départ de nouvelles lignes de chemin de fer.

Cette gare, située sous la ville, en la Rasude, va stimuler un développement urbain en direction d'Ouchy dont le charme attire déjà les premiers touristes (construction de l'Hôtel Beau-Rivage de 1858 à 1861). Le grand problème de l'heure est non seulement de relier la ville à la gare mais de «planifier» cette extension urbaine. Plusieurs projets s'échelonnent de 1857 à 1867; le plus remarquable est celui de l'architecte Simon, car il organise un véritable réseau de circulation et projette une image urbanistique cohérente.

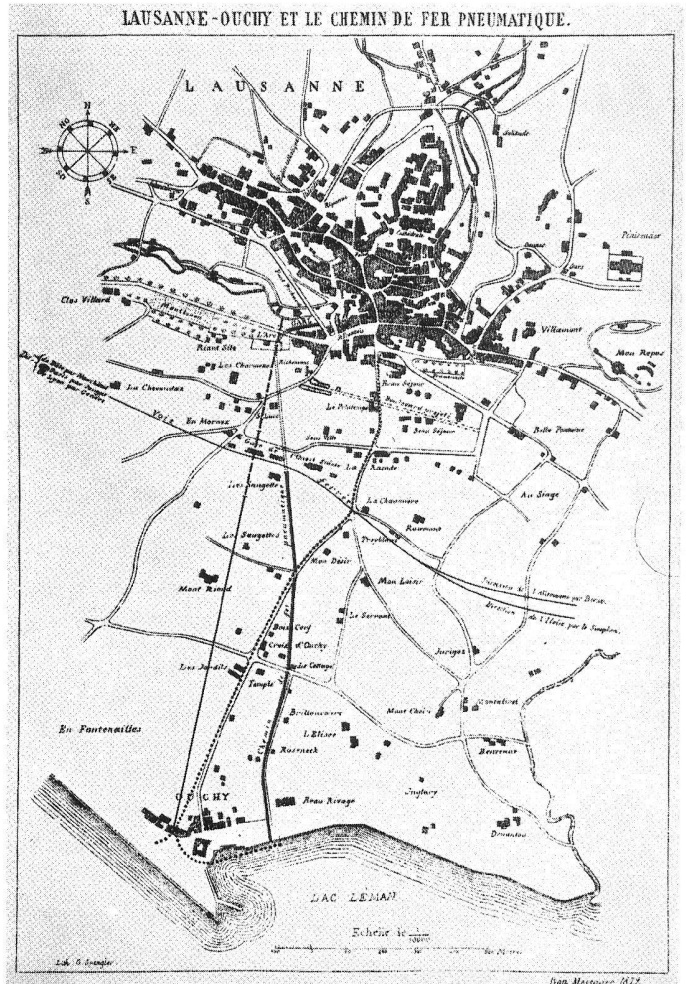
Les grandes sociétés

Les sociétés de promotion: la Compagnie du Lausanne-Ouchy, la Société des Entrepôts et la Société des Boulevards font aussi de l'urbanisme en cette époque de libéralisme absolu. Alors que la Municipalité se pose, dès 1857, la question d'une liaison par voie ferrée de la ville à la Gare, c'est la Compagnie du Lausanne-Ouchy qui entreprend en 1874 la construction d'un chemin de fer acheminant les marchandises de la Gare et les matériaux de construction du port d'Ouchy à la gare du Flon, aux portes de la ville.

La Société des Boulevards, proche de la Compagnie du Lausanne-Ouchy, concentre dans ses mains, dès 1873, tous les terrains situés sous la gare, de la route d'Ouchy au chemin de Villard. Elle ouvre un concours et envisage un lotissement grandiose; aucun règlement d'urbanisme ne permettant d'ordonner les constructions, elle ne réalisera que les avenues et le rondau.

8. Variante de tracé de chemin de fer entre Lausanne et Ouchy (1872).

9. La Société Foncière des Boulevards. Plan des terrains (1891). Le lotissement se développe anarchiquement.



SOCIÉTÉ FONCIÈRE DES BOULEVARDS
LAUSANNE
PLAN DES TERRAINS
1891

Terrain vendus Signes conventionnels Terrains à vendre
Régie des parcelles

TABLEAU DES PARCELLES A VENDRE

N°	Surfaces	Observations	N°	Surfaces	Observations	N°	Surfaces	Observations	N°	Surfaces	Observations
de	en		de	en		de	en		de	en	
100	100		100	100		100	100		100	100	
1	108 45		16	20 08		31	4 05		101	3 80	
2	19 95		17	4 18		32	5 45		102	3 42	
3	15 90		18	6 10		33	5 45		103	3 31	
4	14 00		19	12 14		34	5 14		104	3 15	
5	12 89		20	14 72		35	7 39		105	3 02	
6	10 80		21	5 00		36	5 00		106	2 58	
7	11 00		22	5 00		37	5 00		107	2 58	
8	11 77		23	4 28		38	5 23		108	2 58	
9	12 28		24	1 02		39	5 30		109	2 57	
10	11 00		25	10 25		40	5 11		110	2 56	
11	11 00		26	5 28		41	5 11		111	2 56	
12	19 71		27	5 28		42	7 20		112	2 56	
13	10 00		28	5 50		43	5 50		113	2 56	
14	15 60		29	5 25		44	5 70		114	2 56	
15	18 18		30	5 30		45	10 14		115	2 56	
16	11 90		31	5 25		46	5 25		116	2 56	
17	12 15		32	5 47		47	5 47		117	2 56	
18	15 20		33	5 48		48	5 48		118	2 56	
19	15 78		34	5 27		49	5 27		119	2 56	
20	11 00		35	4 40		50	4 40		120	2 56	
21	11 50		36	4 00		51	4 00		121	2 56	
22	11 00		37	1 50		52	1 50		122	2 56	
23	11 00		38	4 00		53	4 00		123	2 56	
24	8 00		39	1 00		54	1 00		124	2 56	
25	8 00		40	1 00		55	1 00		125	2 56	
26	8 00		41	1 00		56	1 00		126	2 56	
27	8 00		42	1 00		57	1 00		127	2 56	
28	8 00		43	1 00		58	1 00		128	2 56	
29	8 00		44	1 00		59	1 00		129	2 56	
30	8 00		45	1 00		60	1 00		130	2 56	
31	8 00		46	1 00		61	1 00		131	2 56	
32	8 00		47	1 00		62	1 00		132	2 56	
33	8 00		48	1 00		63	1 00		133	2 56	
34	8 00		49	1 00		64	1 00		134	2 56	
35	8 00		50	1 00		65	1 00		135	2 56	
36	8 00		51	1 00		66	1 00		136	2 56	
37	8 00		52	1 00		67	1 00		137	2 56	
38	8 00		53	1 00		68	1 00		138	2 56	
39	8 00		54	1 00		69	1 00		139	2 56	
40	8 00		55	1 00		70	1 00		140	2 56	
41	8 00		56	1 00		71	1 00		141	2 56	
42	8 00		57	1 00		72	1 00		142	2 56	
43	8 00		58	1 00		73	1 00		143	2 56	
44	8 00		59	1 00		74	1 00		144	2 56	
45	8 00		60	1 00		75	1 00		145	2 56	
46	8 00		61	1 00		76	1 00		146	2 56	
47	8 00		62	1 00		77	1 00		147	2 56	
48	8 00		63	1 00		78	1 00		148	2 56	
49	8 00		64	1 00		79	1 00		149	2 56	
50	8 00		65	1 00		80	1 00		150	2 56	

NOTE: Les plus grandes parcelles pourront, au besoin et si possible, être subdivisées en 100 des sections. Les surfaces des parcelles sont toujours données en mètres carrés, sur le terrain, après leur bornage, et de chaque côté. Pour plus renseignements et notices, s'adresser au bureau, BUREAU D'ÉTUDES, parcelles-terres, rue Ballaillard 11, 2^e étage de la Gare Appartements 1^{er} et 2^e Monteur Charles Bonin, Rue d'Orbe 25, à Lausanne.

Lausanne, Société Foncière des Boulevards.



11



10. *Vue de Lausanne par Wagner (1884). La ville de Lausanne connaît dans les années 1880 une extension encore diffuse, caractérisée par l'édification hétérogène de petits immeubles et de villas entourés de jardins.*

11. *L'Entrepôt fédéral. Architectes: Rouge et Melley. L'édifice comprend: deux étages enterrés de caves voûtées et deux étages hors sol fermés par un mur d'enceinte et organisés sur une cour intérieure. Les planchers latéraux sont construits, pour la première fois en Suisse, en béton armé.*

Ainsi, le réseau régional et urbain de chemin de fer, les diverses avenues constituent une véritable infrastructure urbaine achevée dans les années 1870.

Renforcement du lien fédéral

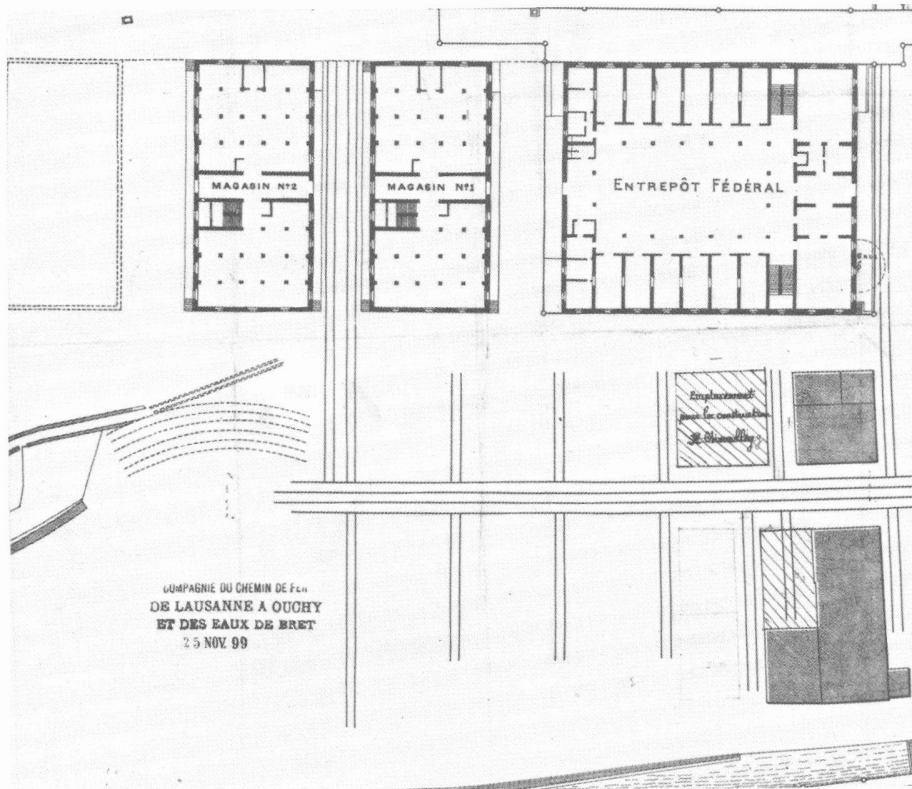
Le Tribunal fédéral, un des organes de la Confédération issu de la constitution de 1848, se réorganise et fixe son siège à Lausanne (1875).

La ville de Lausanne devient encore l'un des centres d'administration des postes, des télégraphes, des douanes et des chemins de fer (1881: siège de la Compagnie Suisse occidentale-Simplon; 1889: après une nouvelle fusion, celui du Jura-Simplon; 1903: enfin, le siège du 1^{er} arrondissement des chemins de fer fédéraux).

Une première zone industrielle

Aux portes de la ville, la Compagnie du Lausanne-Ouchy commence le comblement de la vallée du Flon avec les déblais des terrassements de la voie et du percement du tunnel sous la colline de Montbenon. Ensuite elle poursuit son œuvre par l'édification des premiers entrepôts — l'Entrepôt fédéral (1884-1886) et les magasins du Lausanne-Ouchy (1894-1896).

Un «mini Chicago», vaste ensemble d'entrepôts construit en béton armé et desservi par un réseau de routes et de voies ferrées, s'est édifié dès lors sur cet espace horizontal de comblement.



La ville s'équipe

Une continuelle politique de construction d'équipements commence dès les années 1890. Dans chaque secteur de la ville apparaissent de nouvelles églises et écoles. Toutes les églises sont édifiées selon un même type: le plan basilical, et s'inspirent, dans leur forme architecturale, du Moyen Age; toutes les écoles sont composées avec le même académisme et se réfèrent au classicisme français. L'intensité de cette construction systématique d'équipements est proche de celle que nous avons connue dans les années 1960 et 1970; les nouvelles écoles étant notamment conçues selon un même système de construction: Le CROCS.

L'amélioration de la circulation entre les nouveaux quartiers nécessite une «correction» fondamentale de la topographie, par l'érection de nouveaux ponts permettant de franchir la dépression creusée par le Flon. Le pont Chauderon (1904-1905) lie les quartiers de l'ouest à la gare, le pont Bessières (1909-1910) rattache le quartier administratif et universitaire à la Cité aux quartiers de l'est (Martèrey et Rumine).

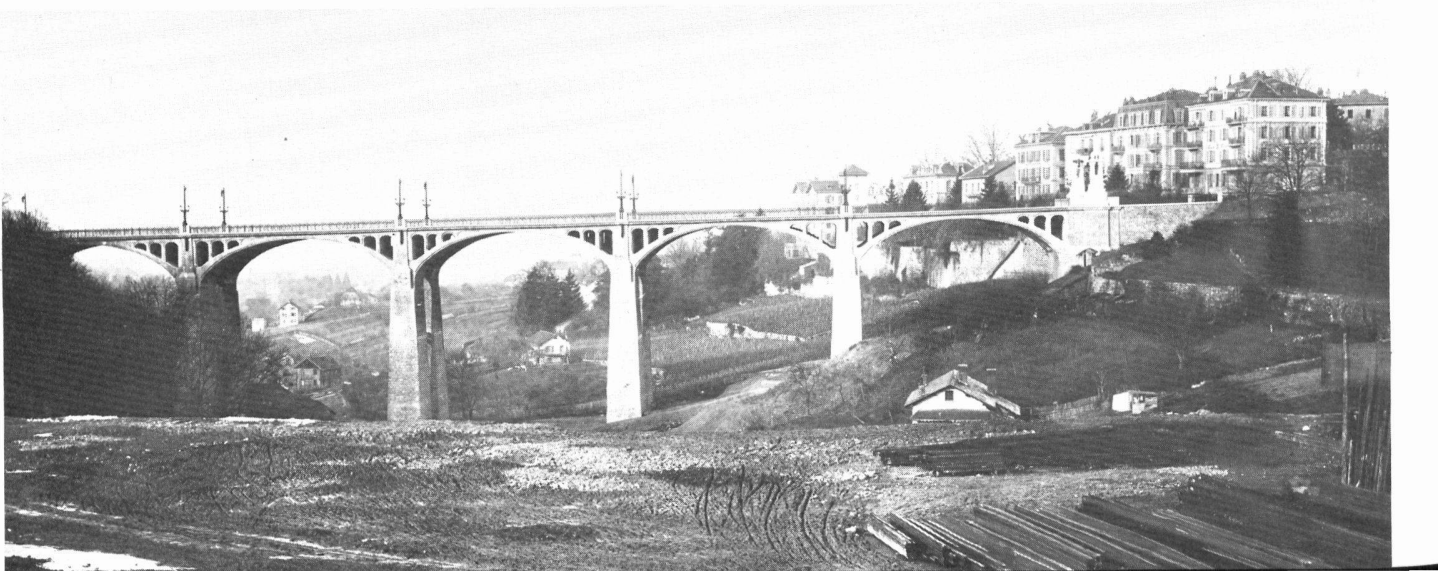
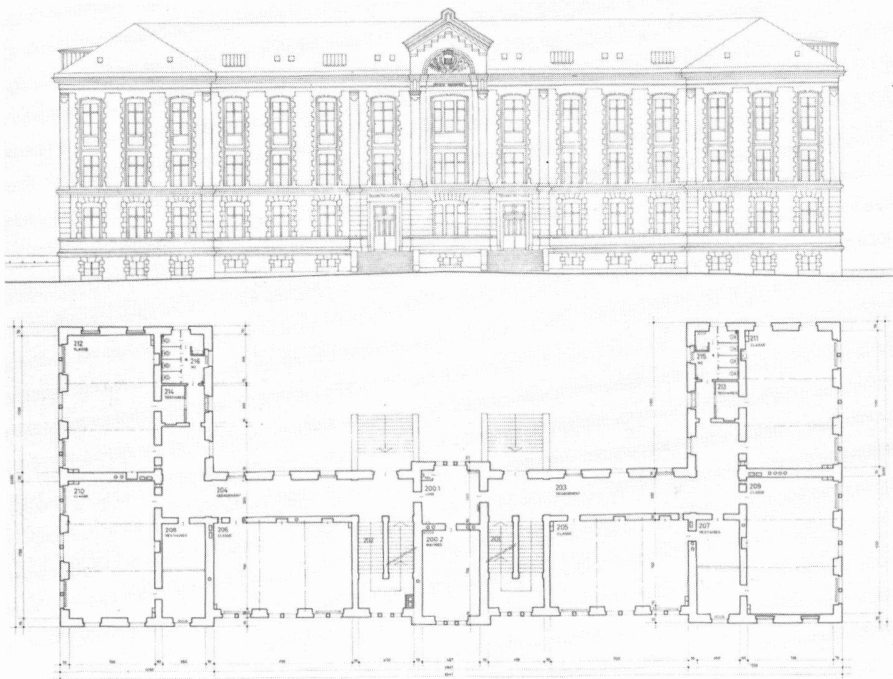
Une place pour la nouvelle vie économique: Saint-François

Au seuil du XX^e siècle, toute l'activité économique se concentre à Saint-François. On assiste à une reconstruction quasi totale de ses abords, à une rentabilisation maximale des biens-fonds. Un front de «palais» administratifs et bancaires, d'immeubles commerciaux, symbole de la nouvelle puissance économique, entoure cette place créée par l'avènement des tramways électriques (1896). Tous les quartiers périphériques sont alors reliés par ce moyen de transport public au nouveau centre économique.

Internationalisation

L'achèvement du réseau des Chemins de fer fédéraux et le percement du tunnel du Simplon (1898-1906) insèrent la ville de Lausanne dans le mouvement des échanges européens.

L'industrie touristique, première des industries lausannoises, se développe à une allure vertigineuse; dès 1906 plusieurs palaces et grands hôtels s'ouvrent à une clientèle cosmopolite. Les nuitées passent de 190 728 en 1901 à 442 512 en 1910.



Une nouvelle image de la ville

Après les années 1870-1880, années de faible croissance, le mouvement économique s'est accéléré et culmine dans les années 1896-1914. Cette deuxième révolution industrielle, vécue comme la Belle Époque, marque, plus que toute autre, la morphologie de la ville. L'image 1900 supplante alors celle que nous avait laissée le Moyen Âge.

Enquête sur les conditions de logement

Alors que la ville s'étend de toutes parts et que les classes privilégiées habitent maintenant dans les quartiers périphériques, la population laborieuse croupit dans les vieux quartiers, le long de la vallée du Flon et dans les faubourgs de l'Ale et de Marterrey.

Les milieux libéraux, s'inquiétant des conséquences d'un mécontentement populaire ou d'une épidémie qui puisse ravager la ville, se penchent sur le problème du logement. L'économie de marché ne pouvant résoudre ce problème, l'avocat libéral A. Schnetzler

12. Compagnie du Lausanne-Ouchy. Extrait du plan de situation. Les immeubles s'alignent sur un réseau orthogonal.

13. Ecole de la Croix-d'Ouchy (1892-1893). Architectes: Bezencenet et Girardet. Organisation rationnelle des salles de classe.

14. Pont Chauderon. Ingénieurs: Vallière & Simon; Architectes: Monod et Laverrière. Le pont se compose de deux séries de voûtes parallèles conçues selon un système mixte: poutrelles métalliques et béton, et de piliers en maçonnerie traditionnelle.

15. La place Saint-François vers 1910: le nouvel Hôtel des Postes domine l'église gothique de Saint-François.

16. Galeries Saint-François (1907). Architecte: G. Epitoux. Exemple de rentabilisation immobilière d'un «cheseau» au bas de la rue de Bourg, près de la place Saint-François.

17. Hôtel Royal (1907-1909). Architectes: Mauferhofer, Van Dorseer et Bonjour. La silhouette de ce grand hôtel s'apparente à celle du château médiéval de l'imagerie populaire.

18. Gare de Lausanne (1908-1918). Architectes: E. Monod et A. Laverrière, J. Tailens et Ch. Dubois. Architecture monumentale à la gloire des chemins de fer.

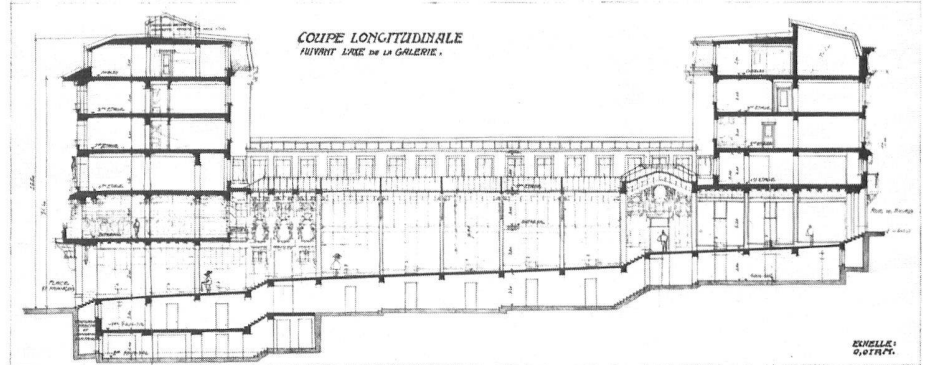


15

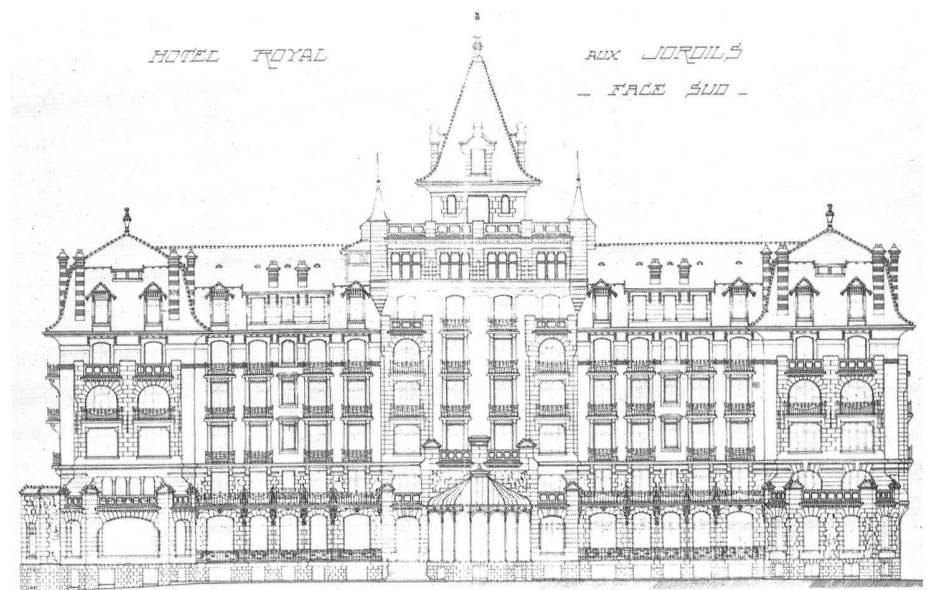
GALERIE SAINT-FRANÇOIS.

ARCHITECTE: G. EPITOUX. LAUSANNE.

16

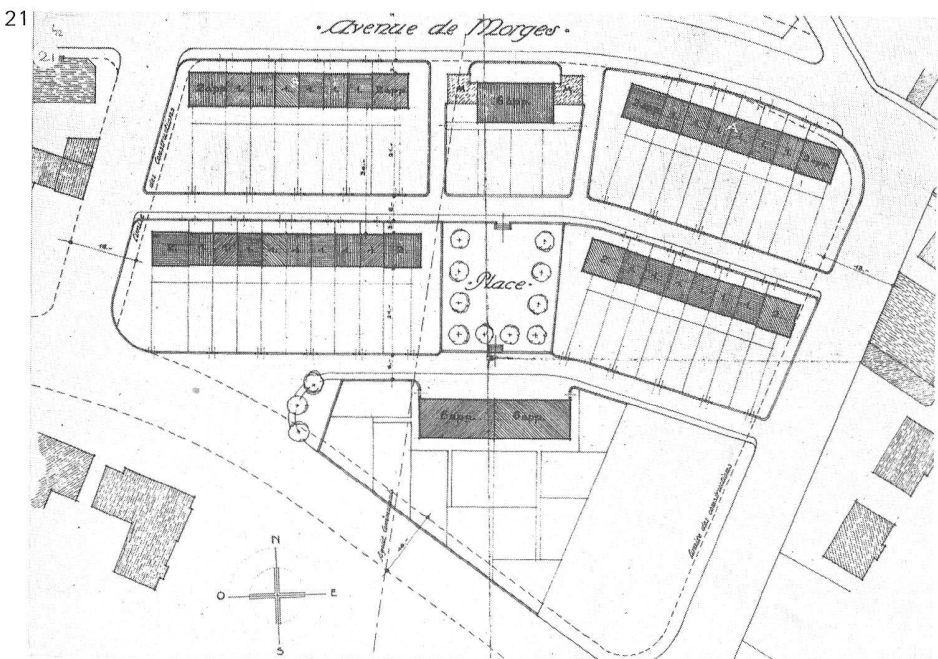
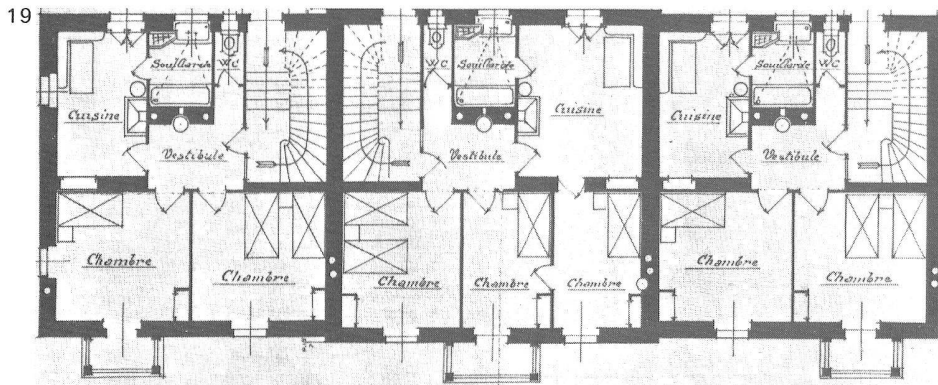


17



18





dépose une motion qui aboutit à l'établissement de l'enquête sur les conditions de logement (1894-1896).

Cette enquête démontre la pénurie de logements bon marché et l'insalubrité de la plupart d'entre eux. L'exploitation outrancière de ces logements vétustes ne facilite pas l'assainissement de la ville. L'intervention des pouvoirs publics est donc nécessaire pour imposer la démolition des taudis et subventionner la construction de nouveaux logements afin d'en alléger les loyers.

L'étroitesse des rues et la hauteur des constructions, les égouts souvent défectueux et les W.-C. n'équipant souvent que les paliers d'immeubles sont les principales causes matérielles d'insalubrité; alors que la surpopulation de ces logements, sous-loués généralement pour en payer le loyer, en est la cause financière.

Les sociétés ou fondations construiront des blocs locatifs plutôt au centre ville et les maisonnettes entourées de jardins à la périphérie, à proximité des transports publics.

La maison ouvrière à la Borde

L'association fondée par A. Schnetzler acquiert en 1906 des terrains à la Borde appartenant à la Commune. Ces logements construits de 1907 à 1909 sont exceptionnels, car toutes les composantes du logement ouvrier sont abordées clairement: un séjour-cuisine, un équipement sanitaire regroupé, un atelier de bricolage en sous-sol et un petit jardin potager alimentant la famille. Leur conception rationnelle est aux antipodes de celle du logement bourgeois, fondé surtout sur l'esthétique et l'aspect représentatif du bâtiment.

La coopérative ouvrière à Prélaz

Le problème du logement ouvrier a donné lieu, après la guerre de 1914, aux plus importants débats du Conseil communal. La paix sociale, la relance économique sont alors recherchées notamment par le moyen des programmes de grands travaux.

Pour la première fois en matière de logement ouvrier, les maisonnettes de Prélaz, édifiées en 1921, comprennent un séjour séparé de la cuisine et un équipement sanitaire complet (W.-C. à l'entrée, salle de bains à l'étage et buanderie en sous-sol).

19. 20. Logements ouvriers construits par la Maison ouvrière, situés à la Borde. Architecte: Regamey. Les immeubles sont implantés en bandes parallèles et orientés est-ouest (plan des étages + façades).

21. 22. Les maisons de Prélaz édifiées par la Société Coopérative. Architectes: Gilliard et Godet. L'un des seuls quartiers d'habitation réalisé selon une conception d'ensemble où la place en est le centre (plan de situation + photo d'ensemble).

23. Schéma du plan directeur d'extension (1905). Artères votées par le Conseil communal.

**PLAN
DE LA VILLE
ET DES ENVIRONS
DE
LAUSANNE**



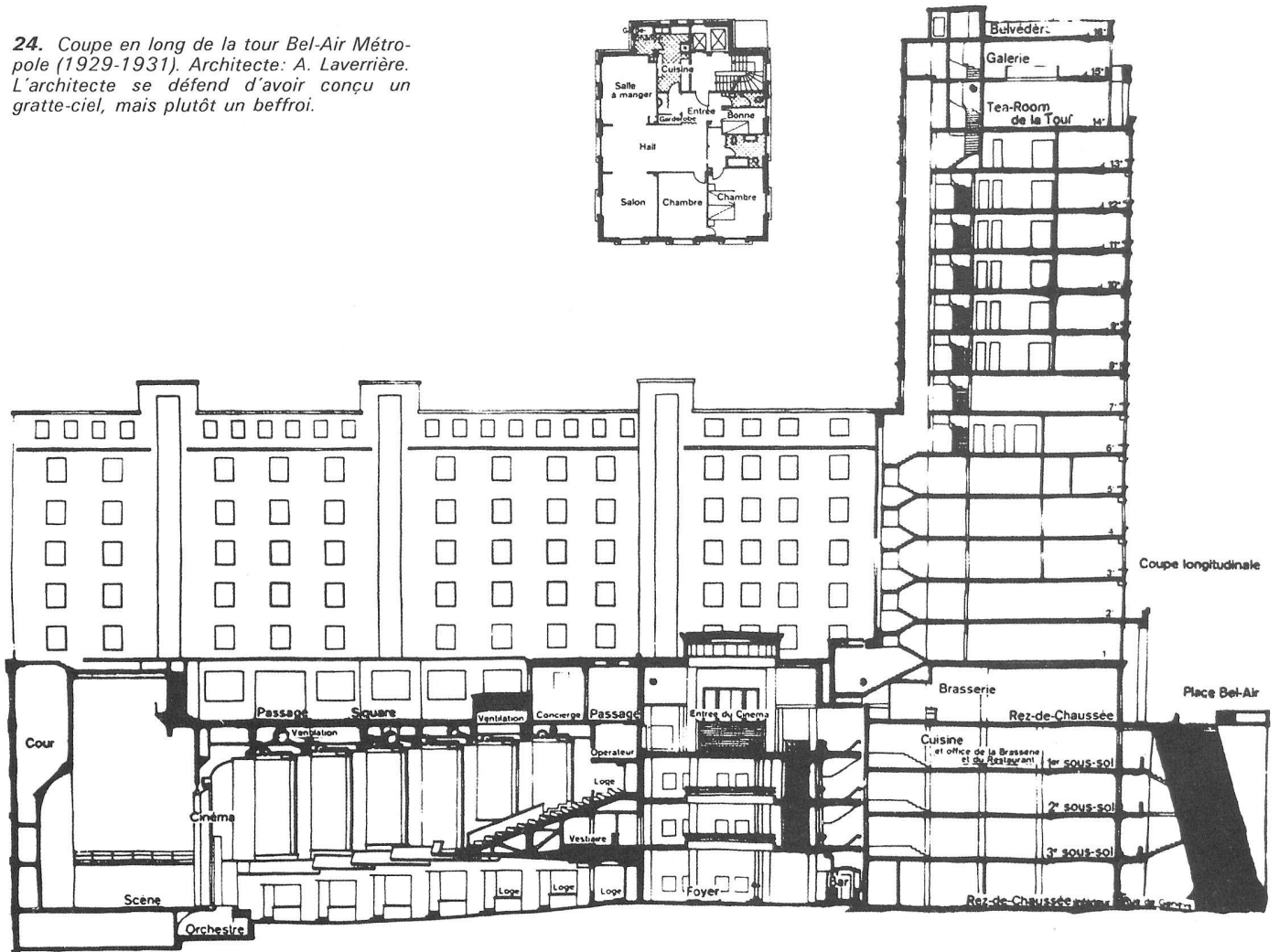
DIFFUSE PAR:
DIRECTION DES TRAVAUX DE LA VILLE
DE LAUSANNE - SERVICE DU CADASTRE
ORIGINAL: DIRECTION DES TRAVAUX
Echelle de la reproduction: 1:5000
Mh. 094.1
Tous 88

LEGÈNDE

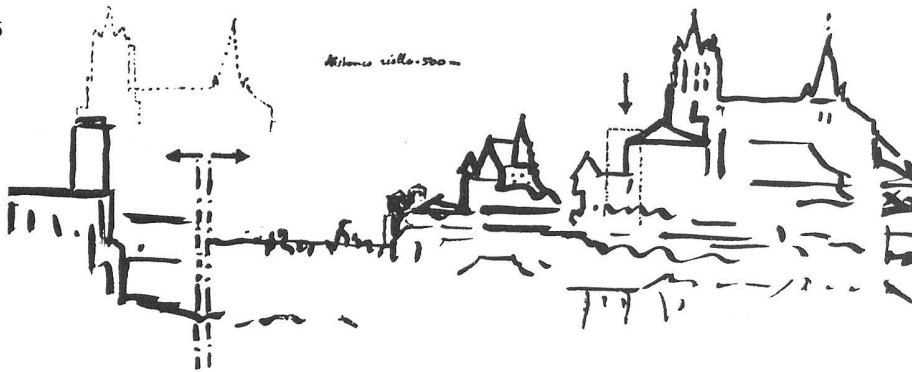
	Rues
	Arteries
	Proposées
	À exécuter
	Élargissements

- ARTÈRES RÉALISÉES DE 1896 A 1905
- ARTÈRES VOTÉES PAR LE CONSEIL COMMUNAL
- ARTÈRES PROPOSÉES POUR EXÉCUTION DANS UN DELAI DE 10 ANS
- ARTÈRES DONT L'EXÉCUTION SUIVRA DANS DES DÉLAIS INDÉTERMINÉS
- ÉLARGISSEMENTS D'ANCIENNES ROUTES

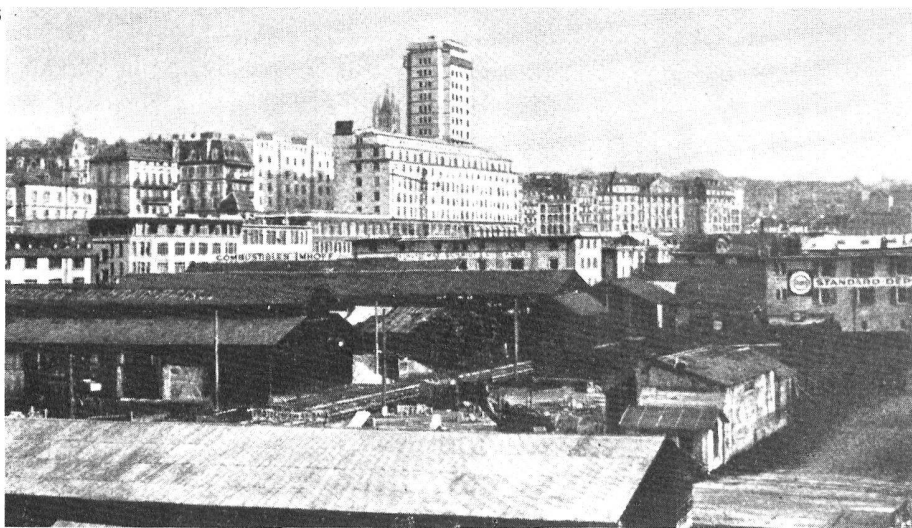
24. Coupe en long de la tour Bel-Air Métropole (1929-1931). Architecte: A. Laverrière. L'architecte se défend d'avoir conçu un gratte-ciel, mais plutôt un beffroi.



25



26



La planification des voies de circulation au seuil du XX^e siècle

Le libéralisme d'alors rend difficile l'extension cohérente de la ville. Les difficultés que les autorités ont rencontrées lors de l'aménagement des abords de la gare ont suscité diverses interventions du Conseil communal.

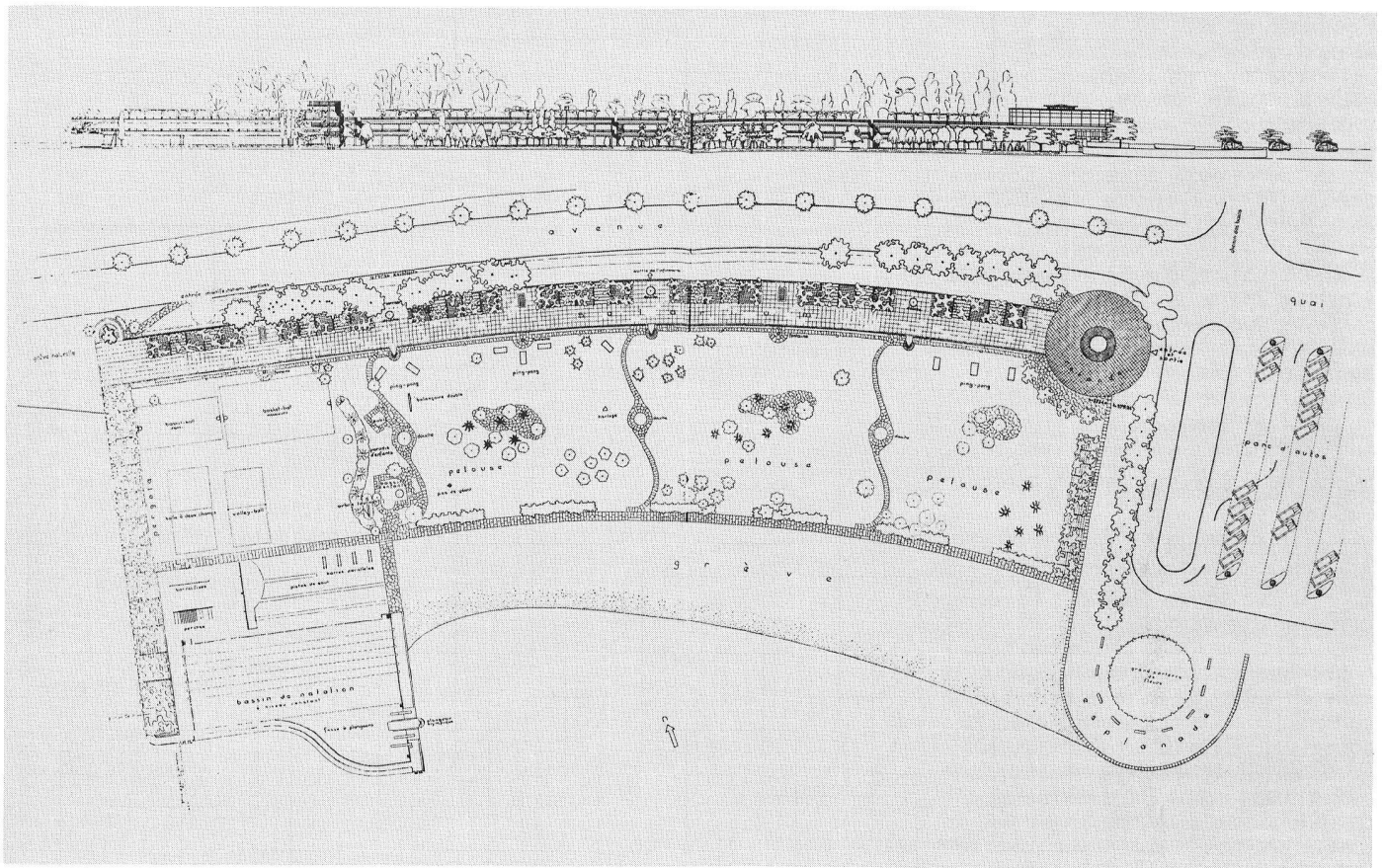
Le premier règlement du plan d'extension est voté en 1897; il définit les alignements et les hauteurs de construction par rapport aux voies de circulation. Le deuxième règlement (1904) fixe l'ordre contigu ou non contigu des constructions.

Après une série de consultations, dont celle du Heimatschutz, le plan directeur d'extension est approuvé en 1905. Cette première planification des voies de circulation, qui doit favoriser la transformation des campagnes en quartiers ordonnés, ne comporte pas d'alignements grandioses ni de rues en damiers, mais plutôt des voies sinueuses qui épousent la topographie et engendrent un certain pittoresque.

Polémique à propos d'une tour

Lors de la présentation du projet de la tour Bel-Air Métropole (1929), l'opinion publique et les autorités politiques se divisent en «modernes» – H. Von der Muhll en est l'un des chantres – et «conservateurs». Rangé du côté des «modernes»: le Parti socialiste, et du

Plage de Bellerive (1934-1937), premier équipement social de Lausanne; le parti socialiste, alors majoritaire, répond ainsi aux préoccupations sportives de l'époque. Cette réalisation est un chef-d'œuvre du fonctionnalisme. (Architecte: M. Piccard.)



L'extension de la ville sur quelques grandes campagnes

Ainsi que nous l'avions annoncé dans le numéro 1/2 d'«Habitation», voici la suite et la fin de l'article sur «Lausanne, deux siècles de devenir urbain», thème d'une exposition organisée par la Direction des travaux, et qui s'est tenue à Montbenon puis à l'Elysée.

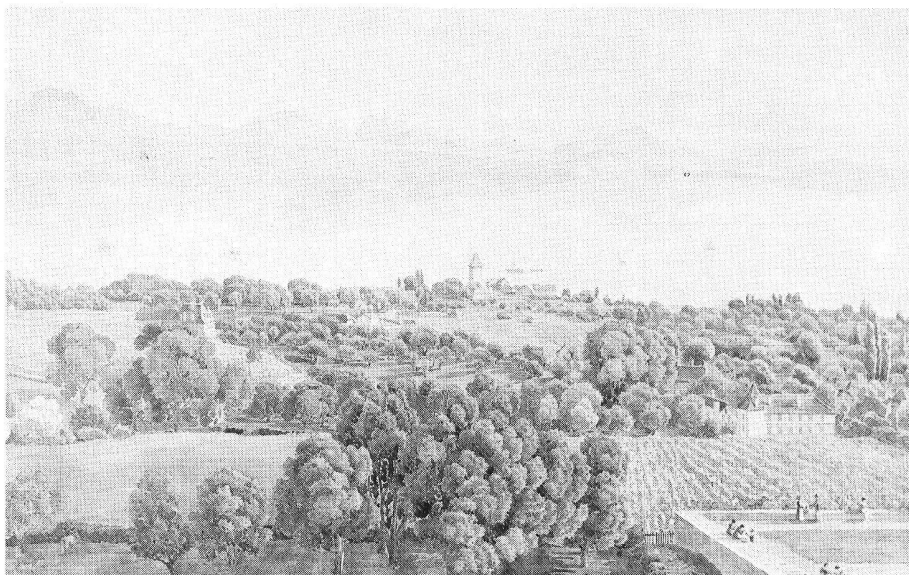
Après avoir brossé l'histoire du développement urbain de Lausanne depuis la fin de l'ancien régime, l'auteur, Jean-Daniel Rickli, aborde dans le présent article l'urbanisation des grandes campagnes lausannoises, qui ont servi, les unes après les autres, de support foncier à la réalisation de quartiers d'habitation.

Le problème n'est pas seulement historique, mais d'actualité: on se rappelle que, à la fin de l'année dernière, le Conseil communal a tranché du sort de la dernière des grandes campagnes lausannoises, la campagne de l'Hermitage, remarquablement située, puisqu'elle descend en pente douce du Signal-de-Sauvabelin jusqu'au pied nord de la colline de la Cité. Cette campagne sera en partie conservée en parc public, en partie affectée à la réalisation d'un ensemble de logements résidentiels: tels sont les résultats d'un compromis difficile entre la Ville et les propriétaires, sous l'œil vigilant de plusieurs associations de défense et de sauvegarde. Il faut espérer que la conjoncture actuelle retardera suffisamment longtemps l'érection de ce quartier, et que les Lausannois sauront alors ne pas manquer l'occasion de sauvegarder en totalité la dernière et la plus belle des campagnes de Lausanne.

Pierre-Etienne Monot.
Réd.

Dès le XVIII^e siècle, quelques familles jettent leur dévolu sur une partie importante des terrains avoisinants la ville*. Elles acquièrent ces propriétés aussi bien pour leur valeur d'agrément que pour leur valeur de placement. Ainsi, ces grands domaines ou campagnes couvrent à l'est, tous les terrains du faubourg d'Etraz jusqu'à la colline de Bellevue, s'étendent au sud, face au lac, sur toute la terrasse, de l'embouchure de la Vuachère à celle du Flon et, recouvrent à l'Ouest, en débordant sur les communes limitrophes, toutes les terres agricoles.

Dans la mesure où elles ne sont pas démembrées au jour le jour, ces gran-



des campagnes jouent un rôle très important dans le développement urbain. En effet, elles facilitent l'édification, dès la fin du XIX^e siècle, de quartiers assez homogènes, souvent remarquables par le rapport qu'ils entretiennent avec le site. Certaines, par les dimensions de leur terrain, ont permis la construction de quartiers d'habitations denses ou de grands ensembles, telle la campagne du Grand-Montriond localisée sur une plaine et celle de Valency. D'autres, par leur situation et leur arborisation, ont facilité l'édification de quartiers verdoyants, telle la campagne de Bellevue recouvrant une colline. Alors que d'autres encore, à cause du caractère exceptionnel de leur site, sont sauvegardées par les autorités communales; elles y aménagent un parc public, comme à Montriond et à Valency.

Pour comprendre l'urbanisation des grandes campagnes, il est nécessaire, en guise de préliminaires, présenter un historique de la législation et d'exposer ensuite les premières idées en matière d'extension des villes.

Règlements d'extension

A la fin du XIX^e siècle, en Suisse, on commence à se préoccuper de l'aménagement des villes. Entre 1890 et 1895 des dispositions légales et réglementaires concernant leur extension sont adoptées par les villes de Saint-Gall, Lucerne, Bâle et Bienne; par ailleurs, des lois sont promulguées en 1893 dans le canton de Zurich, et en 1894 dans celui de Berne.

1. Vue de la plaine de Montriond et d'Ouchy depuis la promenade Derrière-Bourg, vers 1830. La campagne avoisinante où s'édifièrent plusieurs maisons de maîtres.

Dans notre canton, la Municipalité de Lausanne prend l'initiative, en 1891, d'étudier un projet de règlement d'extension traitant de la création et de la transformation des voies de communication, alors que l'Etat de Vaud entreprend la révision de la loi sur la police des constructions (solidité, salubrité). Le règlement communal du plan d'extension est adopté en 1897 et révisé pour la première fois en 1904 afin d'harmoniser certains articles avec le règlement communal sur la police des constructions, de préciser la durée illimitée des alignements et d'introduire la notion de plan directeur.

Le plan directeur d'extension, adopté en 1905, est un avant-projet duquel sont détachées, selon les besoins, des fractions de plan qui, une fois adoptées par les autorités communales et approuvées par le Conseil d'Etat, constitueront alors le plan réglementaire d'extension. En ville, la prolifération des «bâtisses de rapport», des constructions monumentales détermine les autorités communales à entreprendre une deuxième révision. Le troisième règlement du plan d'extension (1911) s'étend à l'ensemble du territoire communal et limite la hauteur des constructions dans certains quartiers: le nombre d'étages est alors réduit à trois, mansardes comprises.

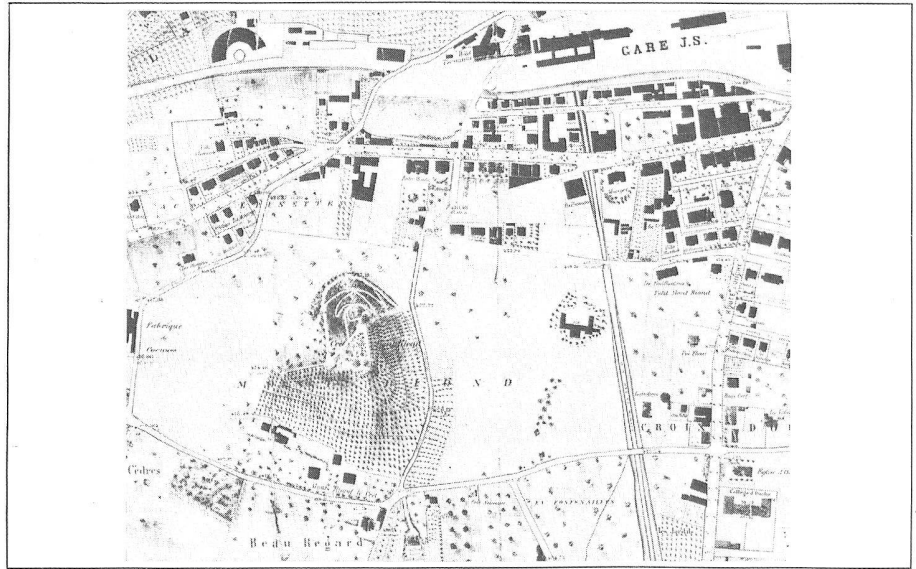
* Ces propriétés, dont l'origine remonte pour certaines à la fin du Moyen Age, ont été consolidées durant le XVIII^e siècle.

En application des nouveaux articles, ces mêmes autorités adoptent en 1912 un plan de zone de la Cité et un plan des quartiers périphériques afin d'harmoniser les constructions nouvelles aux vestiges de la Cité et de sauvegarder le caractère agreste des alentours de la ville. Elles se proposent également d'accueillir avec intérêt tout plan de lotissement visant à un aménagement d'ensemble. Ces nouvelles dispositions amorcent ainsi l'organisation différenciée de l'espace urbain.

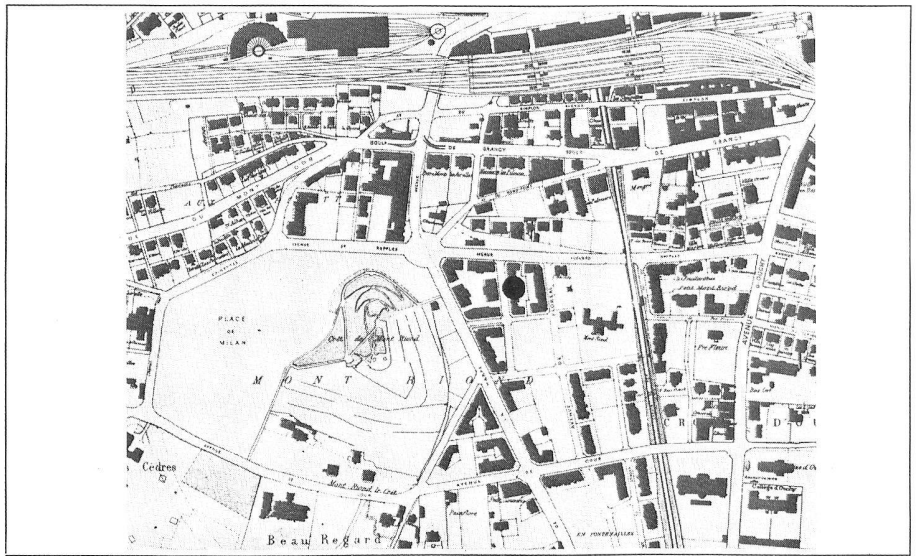
Les conceptions urbanistiques en 1900

L'ouvrage de Camillio Sitte «L'Art de bâtir les Villes» (publié à Genève en 1902), et celui d'Ebenezer Howard, «Cités-Jardins de demain» (publié en 1902 également), sont parmi les premiers traités d'urbanisme: ils ont imprégné les conceptions urbanistiques de l'époque. A Lausanne, par exemple, le Comité d'art public se réclame de Camillio Sitte lors de l'élaboration du plan directeur d'extension; et les autorités communales, pour leur part, se réfèrent constamment aux cités-jardins réalisées en Allemagne et en Angleterre pour présenter le plan des quartiers périphériques.

Camillio Sitte préconise, pour nous délivrer du système moderne des pâtés de maisons, l'étude de l'antiquité et du Moyen Age. Il conçoit le plan d'extension comme une œuvre d'art et non comme un simple acte de voirie; celui-ci doit conserver, par les nouveaux tracés, les irrégularités des anciennes rues et accentuer l'asymétrie et le pittoresque. L'intention d'Ebenezer Howard, théoricien socialiste, est de réunir la ville à la campagne. Cette «ville dans un jardin» ne devrait pas être, à son avis, qu'un organisme urbain à la portée des plus riches,... pourtant seuls des quartiers résidentiels furent construits selon ses idées, tant il est vrai que la réalisation d'aménagement urbain dépend aussi et surtout des possibilités effectives de



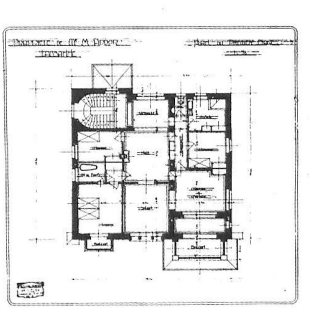
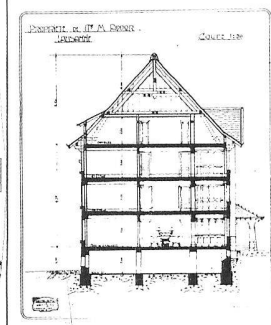
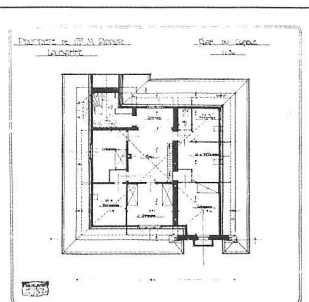
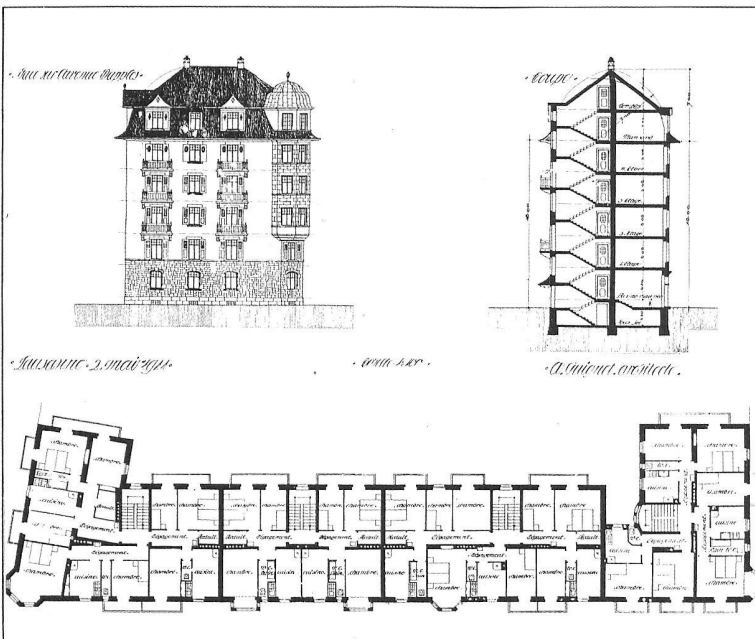
2



3

2. 3. Extraits des plans de la ville établis en 1896 et en 1912. De leur comparaison, on constate le développement du quartier de Montriond. Le parc de Montriond deviendra progressivement le «poumon vert» des quartiers de sous-gare. (L'emplacement de l'immeuble construit par A. Guignet est mentionné sur l'extrait de 1912.)

4



5

maîtrise du sol et du financement des constructions.

L'urbanisation des grandes campagnes

Dès la fin du XIX^e siècle, les campagnes commencent à se morceler. Les premières sont celles de l'est (la ville s'épanchant naturellement sur son coteau), et celles du sud, sur la plaine en dessous des voies ferrées. Du morcellement de ces campagnes on retiendra trois exemples d'urbanisme: un parc ouvert au public sur le domaine de Montriond-le-Crêt, un quartier d'immeubles de rapport construit sur la campagne du Grand-Montriond (ces deux exemples s'inscrivent encore dans la perspective du XIX^e siècle: le parc, véritable «poumon vert», est bordé par un quartier bien ordonné par un ensemble de voies rectilignes), un ensemble d'habitations résidentielles édifié sur la campagne de Bellevue (le réseau des voies sinueuses illustre bien le nouvel urbanisme paysagiste).

Le parc de Montriond

«On dit que l'immeuble ne trouve pas d'acquéreurs. Il y a quelques jours, un des notaires les plus posés de Lausanne m'a déclaré que des capitalistes, non étrangers au pays ceux-là, songeaient à faire une opération sur Montriond. Hier, la «petite Municipalité» du boulevard de Grancy s'est occupée à la question. Les terrains de Montriond sont beaucoup plus convoités qu'on ne le croit, et il est probable qu'avant peu ils trouveront des acquéreurs.»

(Van Muyden, directeur des Finances, bulletin du Conseil communal, 5 mars 1894.)

Constatant la pression immobilière sur les quartiers de sous-gare, la ville de Lausanne se porte acquéreur du domaine de Montriond-le-Crêt à l'occasion de la faillite de l'institut qui l'occupait. Elle souhaite ouvrir un parc pour la population de sous-gare et lui assurer ainsi un but de promenade.

Le Crêt, d'où l'on jouit d'une vue unique qui s'étend sur tout le lac et les Alpes, est aménagé en parc public; pour protéger ce point de vue, les biens-fonds situés en contrebas qui doivent être morcelés, sont grevés d'une servitude de hauteur.

4. Immeuble de rapport pour la classe moyenne construit en 1911 par A. Guignet. Il innove par la «rationalisation» du système porteur, des distributions et des équipements (regroupement des appareils sanitaires). L'immeuble a été profondément transformé en 1974.

5. Villa locative de M. Addor, éditée à proximité du rond-point de Bellevue, en 1906, par les architectes Taillens et Dubois. Un appartement où les diverses fonctions sont bien distribuées et les circulations clairement différenciées se localise à chaque étage.

Le quartier de Montriond: des voies nouvelles et un premier plan d'aménagement facilitent sa réalisation

Dès les années 1890, on songe à établir un réseau de tramways électriques, on s'efforce donc de projeter de nouvelles voies ou de corriger les anciennes, de telle manière que leurs pentes ne dépassent pas 6%.

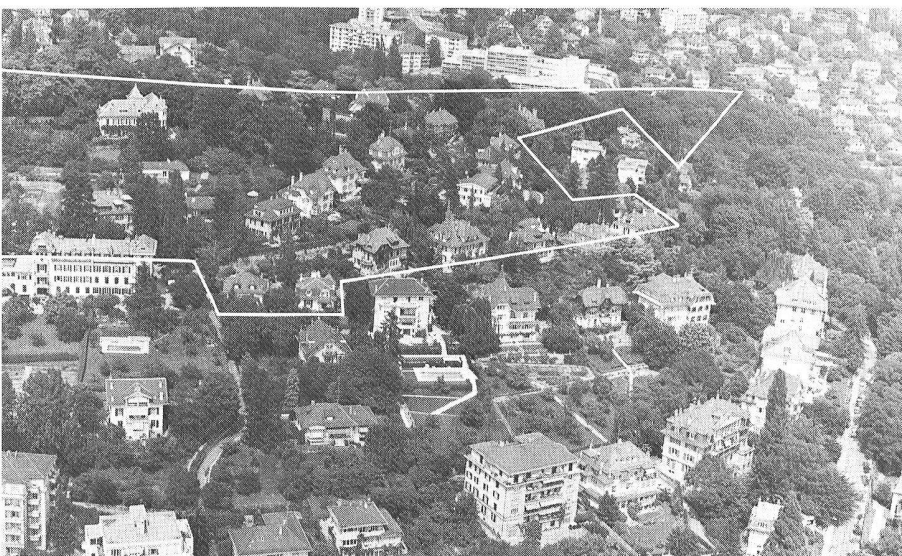
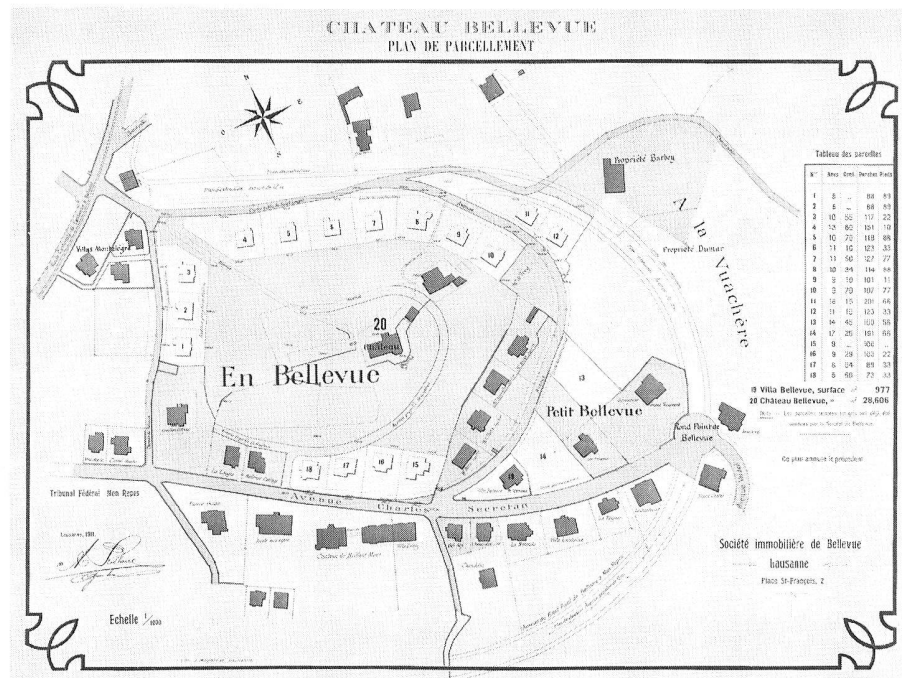
La route d'Ouchy à Lausanne présente des rampes extrêmement fortes, spécialement entre la gare des marchandises du Jura-Simplon et le carrefour de la Rasude. La Direction des travaux étudie donc une nouvelle route à faible pente qui dédouble l'ancienne; partant du Pré d'Ouchy, elle passe sous les voies du chemin de fer, à l'ouest de la gare, puis remonte les côtes de Montbenon et franchit, par le pont Chauderon, la vallée du Flon.

Aux confins de la campagne du Grand-Montriond, la Ville réalise de nouvelles voies qui convergent sur un rond-point:

l'une, l'avenue de-La-Harpe, est une fraction de la nouvelle route d'Ouchy, l'autre, l'avenue Edouard-Dapples, est une route parallèle aux grands boulevards. A ce propos, l'ingénieur cantonal Louis Gonin avait déjà, en 1877, fait remarquer à la Municipalité de Lausanne que, pour améliorer le réseau concentrique des voies de circulation, il fallait tracer de nouvelles voies transversales ou parallèles aux rives du lac. «La plaine de Montriond, par sa position centrale entre la gare Jura-Simplon et le bourg d'Ouchy, par les routes qui l'enveloppent, paraît apte à jouer un

6. Plan de parcellement de la campagne de Bellevue établi en 1911. La liberté d'implantation des édifices manifeste encore bien la liberté d'entreprise de chacun.

7. Vue aérienne du quartier de Bellevue. La verdure masque quelque peu l'implantation désordonnée des diverses villas (les limites de l'ancienne propriété sont représentées par le périmètre blanc.)



rôle important dans l'extension de notre ville.

»Ce plateau à pente douce, cette propriété de formes régulières sont des tentations à transformer ce vaste espace en quartier urbain.»

(Extrait du bulletin du Conseil communal, 25 octobre 1897.)

La mise en valeur de ces terrains est facilitée dès l'ouverture d'une station intermédiaire par la compagnie du Lausanne-Ouchy, soit à la hauteur de la maison de Montriond; la relation au centre de la ville en est facilitée*.

Une société foncière constituée en 1898 établit, sur l'ensemble de la propriété du Grand-Montriond, un plan de parcellement tiré au cordeau. Il date d'une période où les principes d'esthétique urbaine se résument à une géométrie sommaire. Diverses sociétés se mettent en œuvre sur la base de ce plan qui, bien qu'un peu monotone, a le mérite de préserver des espaces entre façades. Les premiers immeubles sont édifés en 1904.

Alors que la construction de diverses annexes menace d'envahir les squares et les cours intérieures et de rompre ainsi toute harmonie, les autorités communales adoptent, le 25 juillet 1913, le premier plan d'aménagement d'un quartier lausannois. Dans celui-ci figurent des alignements doubles qui, d'une part, en étant légèrement en retrait des voies, facilitent l'agrément des façades par des bow-windows et autres saillies et, d'autre part, préservent les cours intérieures.

Cet ensemble d'immeubles de rapport organisés sur cour intérieure, constitue le meilleur exemple de quartier d'habitation construit à Lausanne pour la classe moyenne. L'ouverture de chacun des îlots facilite la ventilation en accord avec les principes d'hygiène dont l'enquête Schnetzler avait démontré les carences.

Sous Bellevue: une cité-jardin

La campagne de Bellevue couvre toute la colline couronnée par le «château» et s'étend jusqu'au milieu du versant alors planté de vignes. L'hoirie Van Muyden-Sautter vend, en 1906, une partie de cette propriété, puis en 1910, le solde à une société immobilière qui établit sur l'ensemble un plan de parcellement.

Le plan directeur d'extension de 1905 prévoyait l'établissement, dans un délai de dix ans, d'une large avenue qui devait être l'une des promenades les plus admirables de la ville. Cette voie, d'une longueur d'un kilomètre et demi, dédouble en quelque sorte l'avenue de Béthusy; elle commence à l'extrémité du Pont-Bessières et traverse, en la coupant à mi-hauteur, la campagne de Mon-Repos; après un large virage autour de la colline de Bellevue, elle regagne, par une rampe de près de 7%, le plateau de Béthusy. D'un rond-point, sous Bellevue, une voie secondaire

rejoint l'avenue Secrétan (ouverte une dizaine d'années auparavant lors de l'édification de l'institut Brillantmont) et une autre, après un brusque virage, rejoint l'avenue des Mousquines.

De ce projet initial, seules se réalisent les voies qui mettent immédiatement en valeur les terrains de Bellevue, soit l'avenue de Jaman et le prolongement de l'avenue Secrétan, dont le tracé avait été défini par un plan d'alignement voté en 1908. Ce plan prévoyait également l'ordre dispersé des bâtiments.

Ce quartier, par ses avenues sinueuses, desservant de nombreuses villas et de petits immeubles dissimulés dans la verdure (l'hétérogénéité des constructions est alors possible), constitue une unité urbaine proche des «garden suburb». Le quartier de Bellevue est l'exemple par excellence de l'aménagement d'une colline.

Etablissement des zones

Les dispositions réglementaires édictées jusqu'alors étant jugées insuffisantes, les autorités communales commencent en 1933 la révision du troisième règlement du plan d'extension. Ce projet précise mieux les droits de l'autorité en matière de création de zones et d'aménagement de quartiers.

«La création de zones a pour but de favoriser et de maintenir une spécialisation des quartiers. Cette spécialisation est un élément d'ordre et permet d'éviter la construction rapprochée d'immeubles de destination fort différentes, qui se nuisent réciproquement et dont le voisinage constitue une erreur esthétique...»

«Le relief du sol, spécialement accidenté dans notre ville, détermine dans une large mesure le genre d'utilisation des divers terrains. Mais, d'autre part, on ne saurait, en traçant les limites des zones, faire abstraction des situations acquises et du caractère déjà nettement accusé de certains quartiers.»

(Extrait du bulletin du Conseil communal, 10 octobre 1933.)

Ainsi, deux éléments essentiels définissent les zones: la topographie et l'état actuel des quartiers.

Un autre principe guide cette révision*: une diminution progressive de la densité des constructions, du centre vers la périphérie (les hauteurs sont dès lors définies selon les zones).

La diminution des hauteurs et l'augmentation des distances entre bâtiments dans la zone périphérique favorisent l'intégration des constructions et le maintien d'une arborisation. (Des références seraient à chercher dans l'étude pour une «Cité Industrielle» de Tony Garnier, rééditée en 1932.)

Ce projet de règlement communal innove par ses dispositions sur les plans de quartier. Celles-ci, contrairement aux dispositions cantonales en vigueur en 1935, sont finalement reconnues par la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire de 1941. Les autorités communales leur attachent une grande importance, car elles leur permettront, cas échéant, d'adapter les règles d'occupation du sol aux données particulières de certaines parties de la ville et aussi d'aménager, dans les nouveaux quartiers, des espaces libres de constructions. Finalement, le quatrième règlement du plan d'extension entre en vigueur en 1942 et le plan des zones est adopté en 1943.

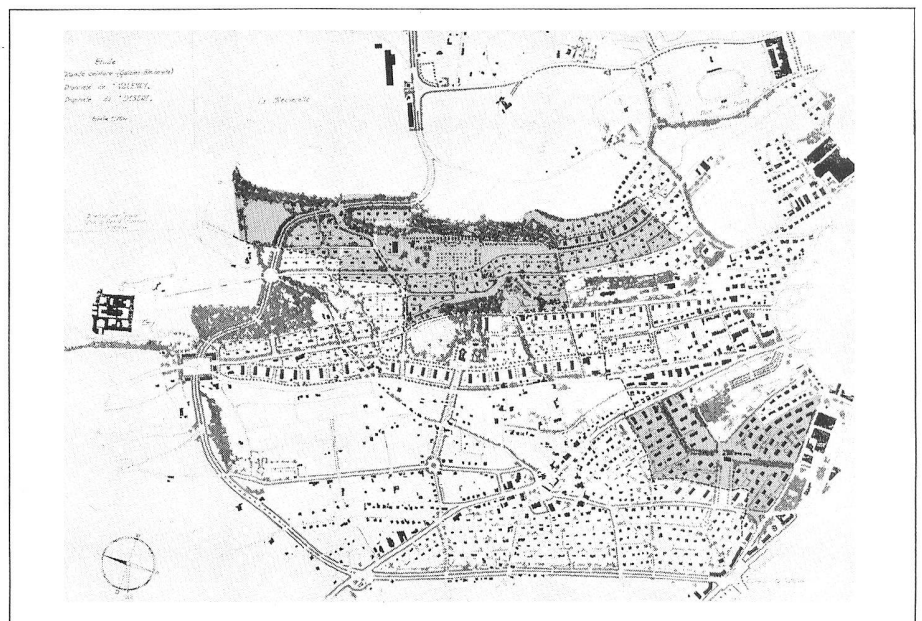
L'«Ouest» lausannois

A la demande des habitants des quartiers de l'ouest et en prévision d'un développement urbain vers Prilly, la ville de Lausanne acquiert en 1932 une partie de la campagne de Valency, la colline, pour y aménager une promenade publique.

Une extension urbaine étant envisagée

* Pendant les années 1930, le réseau routier est profondément amélioré afin de l'adapter à la circulation automobile alors en plein essor (ces grands travaux sont financés par l'Etat qui, faisant face à la crise économique, s'efforce d'en diminuer les répercussions sociales). Une extension urbaine jusqu'aux communes limitrophes en est ainsi facilitée.

* Tous les terrains situés en périphérie sont susceptibles, dès l'établissement du réseau de transports en commun, de devenir des terrains à bâtir.



dans l'après-guerre, l'architecte du plan d'extension procède, dès les années 1940, à une analyse globale des zones d'habitations et des circulations futures. Pour le secteur ouest de la ville, ces études incorporent dans leur périmètre toutes les grandes campagnes: Mont-Goulin, La Grangette, Le Désert, Les Bergières et Valency. Le principe d'une grande ceinture est envisagé. Ce projet emprunte, en partie, un tracé sur les terrains de la commune de Prilly.

**Valency:
un quartier périphérique exemplaire**

En 1943, plusieurs sociétés immobilières rachètent la campagne de Valency à l'hoirie Charrière de Sévery et, à l'initiative d'un des promoteurs et de l'architecte Georges Epitoux, de concert avec l'architecte du plan d'extension, se proposent d'y établir un lotissement à grande échelle. En 1945, le tracé des voies de circulation dans l'ouest de la ville n'étant pas encore définitivement arrêté, seule la société propriétaire du fonds situé entre l'allée d'arbres conduisant à la maison de maître et le chemin de Renens peut exécuter ses projets.

L'aménagement des vingt-trois immeubles de ce quartier constitue une première application du principe de la zone périphérique. Ce plan d'aménagement prévoit notamment: l'augmentation des distances entre immeubles afin d'obtenir plus d'air et de lumière et de faciliter l'arborisation, une place de jeux aménagée en contrebas et des voies de circulation secondaires pour desservir les immeubles.

Ce quartier paraît proche de ceux projetés par Tony Garnier, dans sa «Cité industrielle». Celui-ci condamne la rue-corrridor et prohibe cours et courettes. Il se propose de ménager une libre circulation piétonnière et de disposer, dans un cadre de verdure, de petits édifices cubiques.

Un premier «grand ensemble»

«Sans intervention de l'Etat et des communes pour aider à lutter contre la pénurie de logements, on ne peut pas échapper à la crise économique et sociale qui coûterait beaucoup plus cher.»

(Extrait du bulletin du Conseil communal, 11 mars 1947.)

8. Dans le secteur ouest de la ville, étude de la grande ceinture établie en 1944 par l'architecte du plan d'extension. Son périmètre comprend notamment les campagnes de la Grangette, du Désert et de Valency. Elle propose un développement urbain selon les principes du règlement du plan d'extension de 1942.

9. Vue aérienne de la première partie du quartier de Valency. La distance entre les immeubles laisse place à la végétation.

10. Vue aérienne de la deuxième partie du quartier de Valency. L'extension urbaine est comprise de la même manière que celle des fonctionnalistes.

11. Maison de Valency (façade d'entrée). Cet édifice de la fin du XVIII^e siècle, dont le sort est resté longtemps incertain, est conservé dans son cadre de verdure.



9



10



11

En augmentant les subventions pour la construction de logements sociaux plutôt qu'en versant des secours de chômage, les autorités communales combattent, tout à la fois, la pénurie de logements et le chômage. Ainsi, de 1945 à la fin de 1949, celles-ci subventionnent la construction de 2244 logements.

Pendant cette période, quelques architectes, préoccupés par une typification des logements et une standardisation de la construction, recherchent, de préférence, des solutions d'ensemble.

Sur les terrains de la campagne de Valency, les sociétés immobilières et les architectes poursuivirent leurs efforts en collaboration avec les services communaux. Dès 1949, un groupe d'architectes soutenu par l'architecte du plan d'extension Alexandre Pilet édifie, sur la base d'un projet établi par Robert Zwahlen, une véritable petite ville verte de 1500 habitants. Ce quartier d'habitations périphériques s'impose par la clarté de sa conception, à l'image des «Siedlung» construites en Allemagne à la fin des années 1920 (fruit de la collaboration des socio-démocrates et des architectes modernes).

Afin d'augmenter l'ensoleillement des logements et de laisser s'épanouir la végétation, les surfaces de plancher sont «concentrées» en plusieurs immeubles d'une longueur de plus de septante mètres. Pour ménager la tranquillité de

ses habitants, la route principale passe en périphérie du quartier et une voie secondaire s'y raccordant dessert les immeubles.

Une zone de non-bâti

La protection de la maison de maître et de ses abords, définis comme zone de non-bâti, est l'une des idées les plus intéressantes du plan d'aménagement de 1949. Le propriétaire de la maison, qui n'est autre que l'un des promoteurs du lotissement, s'y installe après réfection. Souhaitant conserver ses droits (c'est-à-dire la possibilité de construire), il s'oppose en partie au plan d'aménagement.

Ce n'est finalement qu'en 1963 que la commune de Lausanne et le propriétaire arrivèrent à l'accord suivant: à condition que celui-ci cède gratuitement à la commune les terrains non bâtis, il est autorisé à construire deux immeubles (une tour de dix étages est prévue à l'emplacement de la maison de maître). Cette convention reflète bien les principes d'alors: l'agrandissement des espaces verts est plus important pour les pouvoirs publics que la conservation d'un édifice historique. En 1970, la commune rachète la maison de maître; le plan d'aménagement projeté en 1949 peut enfin se réaliser...

Les plans de quartier

Dès les années 1950, quelques architectes apportent une critique sévère au

système des zones. Pour eux, ce règlement, qui prévoit un semis de petits immeubles dans les zones de l'ordre non contigu et périphérique (en fait la majeure partie du territoire communal), dégage un pénible sentiment de monotonie. «L'expérience a démontré l'obligation d'abandonner radicalement cette solution de facilité qu'est le système des zones, avec sa séquelle: L'effroyable monotonie, pour généraliser à la ville entière le système vivant des plans de quartier.»

(J.-P. Vouga,
bulletin technique de la Suisse
romande, 1951.)

12. Situation des grandes campagnes en 1809. Les grandes campagnes n'ont pas encore tout à fait atteint leur développement maximum; quelques propriétés comme celles de l'Hermitage, de Mont-Repos et de Rovéréaz s'agrandiront encore.

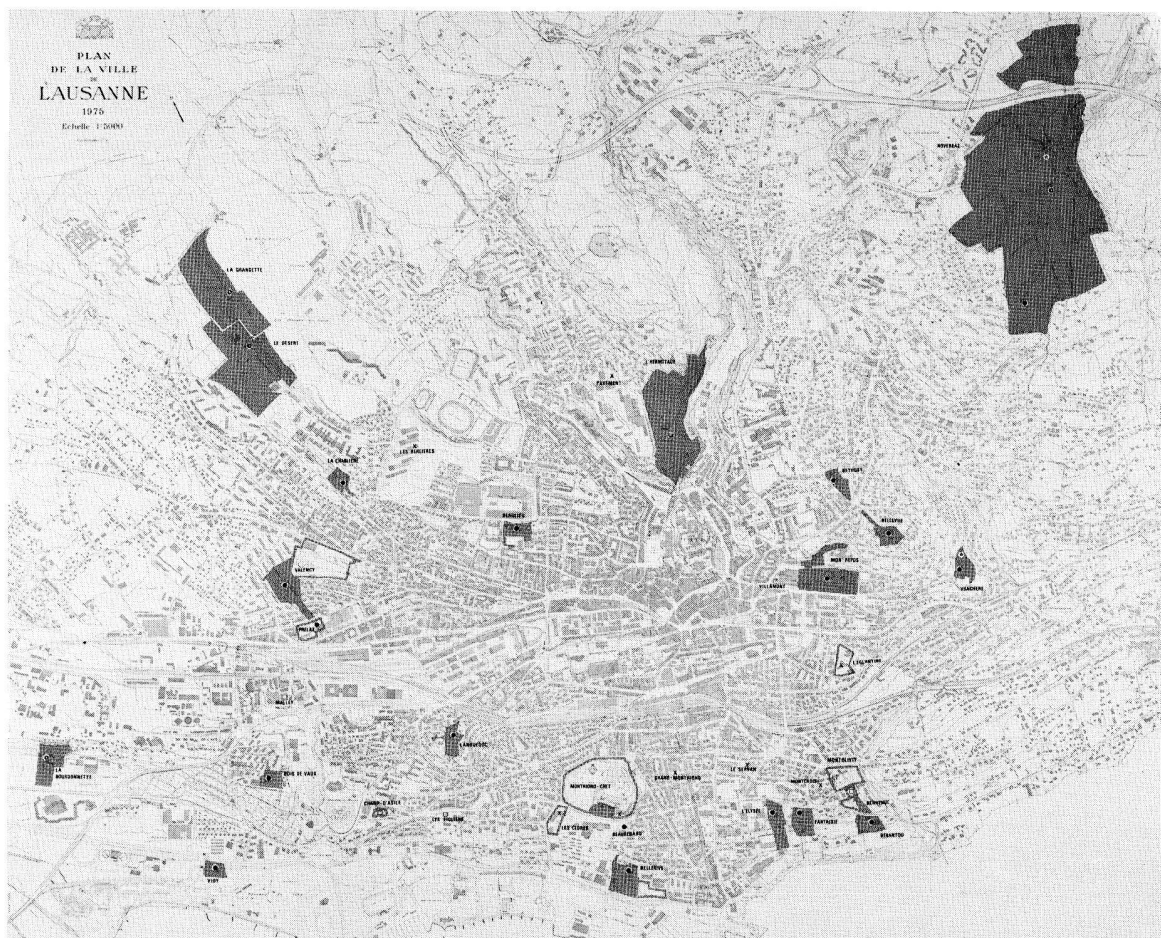
13. Situation des grandes campagnes en 1914. Peu d'années avant l'adoption du plan directeur d'extension de 1905, bon nombre de campagnes localisées dans l'est et le sud de la ville sont rachetées par des sociétés immobilières.

14. Situation actuelle des grandes campagnes. Dès l'après-guerre, l'extension de la ville s'est effectuée sur la plus grande partie des campagnes de l'ouest et nord de la ville; seules demeurent inchangées celles de la Grangette du Désert, de l'Hermitage et de Rovéréaz.





13



14

Les plans de quartier ou d'extension partiels, conçus à l'origine comme des moyens exceptionnels permettant de déroger aux dispositions ordinaires du règlement communal, deviendront alors les seuls «outils» d'urbanisme utiles pour fixer l'aménagement d'ensembles importants, tant par leur surface que par leur situation particulière. Ils permettent de prévoir la volumétrie, la desserte, l'affectation des constructions futures en fonction des conditions locales de chaque quartier.

Un manque de référence à des lignes directrices d'aménagement pour l'ensemble de la ville, la pression due à la forte croissance économique et démographique des années de haute conjoncture n'ont pas toujours permis d'atteindre des résultats satisfaisants.

Alors que les perspectives de développement de la ville sont limitées, ces «outils» restent très actuels; jusqu'ici appliqués à des zones d'extension, ils donnent aujourd'hui les moyens légaux indispensables à la réalisation de projets de rénovation urbaine de plus en plus nombreux. L'éventail des dispositions qu'ils contiennent permet de définir les règles de reconstruction ou de maintien des immeubles ainsi que la répartition de leurs affectations.

Ainsi s'établissent peu à peu les prémices d'une évolution nouvelle valorisant notre héritage urbain qui s'étend du centre-ville à la périphérie.

Cartographie

L'évolution foncière des grandes campagnes lausannoises est retracée par cet

ensemble de cartes. Ces campagnes, au nombre de trente-cinq, sont choisies pour leur valeur en 1809 ou leur situation géographique; elles constituent, en périphérie de ville, quatre espaces géographiques homogènes: à l'est du faubourg d'Etraz, au sud le long des rives, à l'ouest en s'élargissant vers les communes limitrophes et enfin au nord dominant la Cité.

Ces cartes des démembrements, au nombre de trois, nous montrent les situations successives de la grande propriété foncière:

- en 1809, sur un fonds de 1838 (plan Berney);
- en 1914, sur un fonds de 1912 (plan officiel de la ville);
- actuelle.

Jean-Daniel Rickli, architecte.