

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 24 (1937)
Heft: 6: Numéro special de la section romande de la Fédération des Architectes Suisses FAS (BSA)

Artikel: Plan d'extension de Lausanne
Autor: Virieux, E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-87180>

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

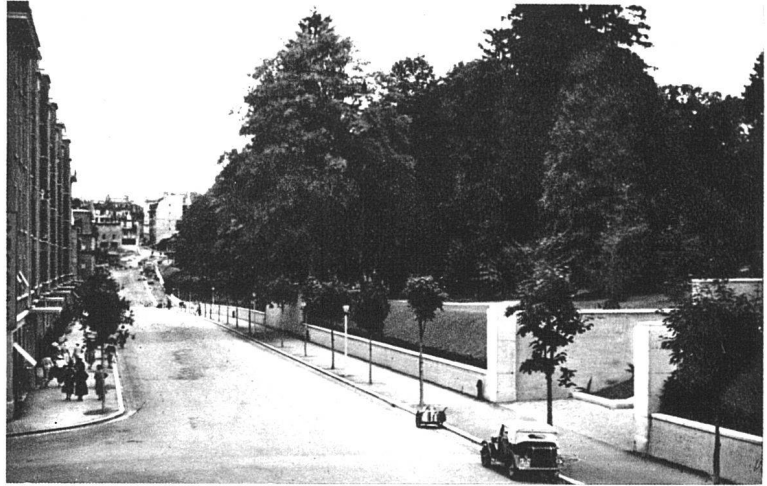
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.11.2024

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

E. Virieux: Polygone de circulation. Section C D
La nouvelle avenue de Mon-Repos

en bas: L'ancien chemin de Mon-Repos, vue prise du même point que la figure précédente



Plan d'extension de Lausanne

Lignes générales de circulation

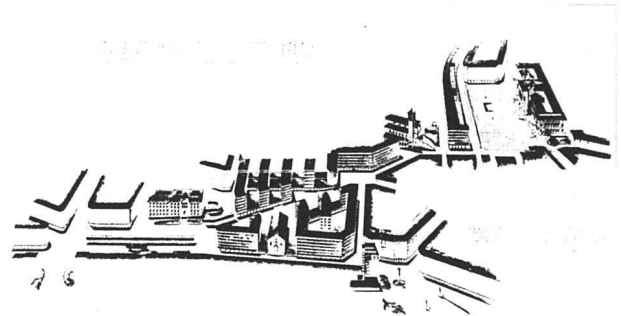
Dès l'origine du moyen âge, Lausanne quitta les bords du lac pour se mettre en lieu sûr, au sommet de collines bordées de pentes abruptes, surplombant de profonds ravins.

Au cours du XIX^e 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.

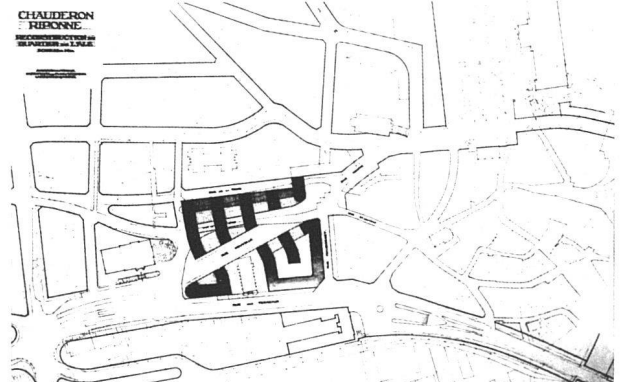
Il faut cependant mentionner quelques intéressants travaux d'urbanisme réalisés dans cette période; on jette des ponts sur les ravins qui, d'autre part, sont partiellement comblés. Peu avant l'époque des chemins de fer, au temps où Lausanne était un important relai de diligences, l'ingénieur Pichard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



E. Virieux: Polygone de circulation. Section A B
Projet de reconstruction du quartier de l'Ale



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:

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 à la gare. La partie nord n'est que partiellement exécutée, elle se subdivise en 3 sections dont nous présentons le détail ici.

Polygone de circulation Détail d'un tracé

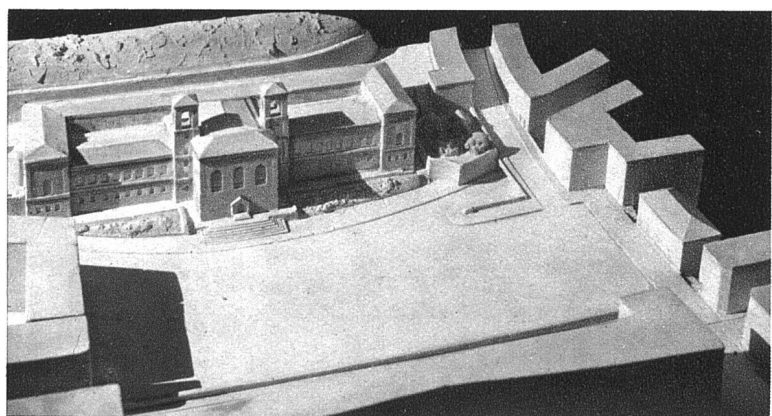
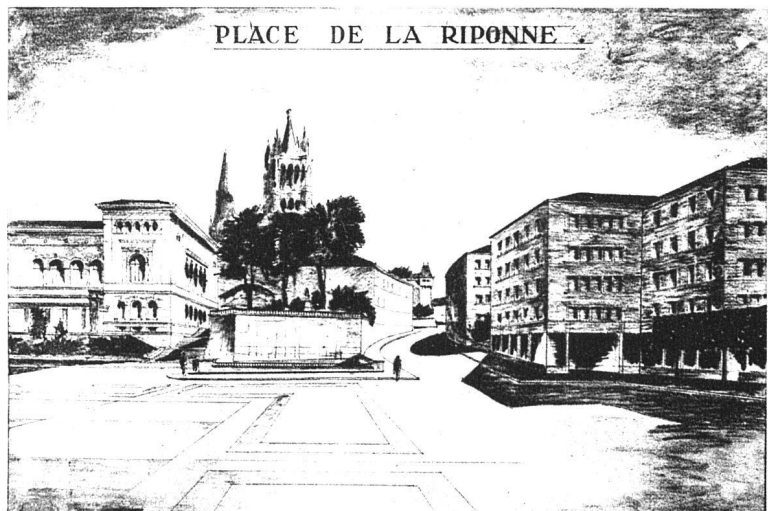
La section CD est en voie d'achèvement. C'est une large avenue qui relie le pont Bessières, seul point où l'on puisse franchir la vallée du Flon, au quartier de Mon-Repos.

Elle longe le parc du même nom et remplace sur une partie de son parcours un étroit chemin.

La section BC 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.



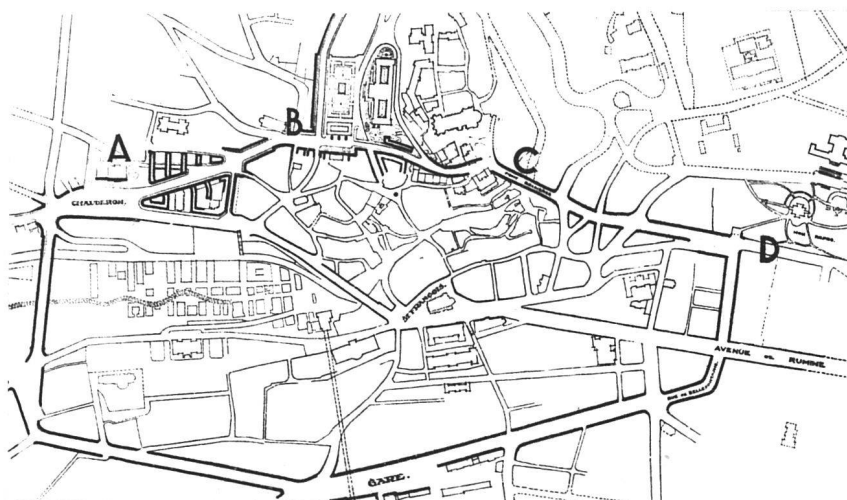
Place de la Riponne: état actuel
en bas: E. Virieux: Polygone de circulation. Section BC
Projet pour la place de la Riponne



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

E. Virieux, arch. FAS

E. Virieux, architecte:
Plan d'extension de Lausanne
Les grandes voies de circulation
et polygone de circulation interne



valles. Il prend en 1920 la direction du «bureau du plan d'extension», cherche à coordonner les plans communaux et à les adapter aux tracés cantonaux. Il n'a pas dans son champ d'action la ville qui possède son «bureau technique». Les lois de 1929 sur la construction et l'extension auxquelles est annexé un «plan des zones» parent à la plupart des inconvénients observés tout en créant une procédure souple.

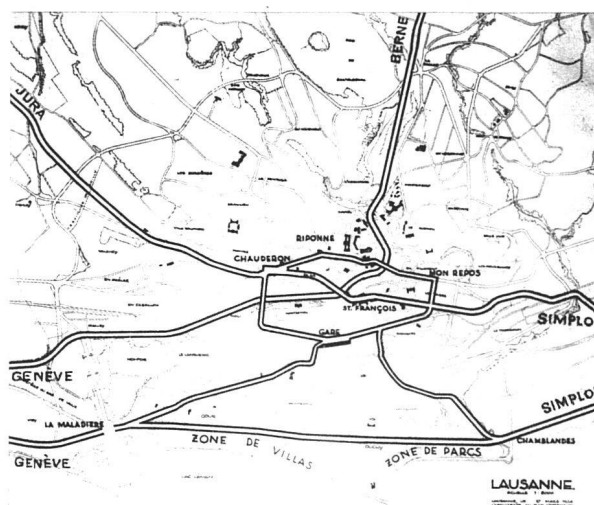
En 1931, la «fusion» des communes suburbaines et de la ville simplifie le mécanisme administratif. Dès lors, le Département des travaux publics traite toutes les questions d'urbanisme de la ville et du canton. Il constate: la médiocrité du réseau des grandes artères; la décrépitude de la vieille ville; la dislocation des voies entre le centre et l'extérieur au travers des quartiers des fortifications; l'incohérence et la médiocrité de quartiers récents; l'envahissement de la campagne par des milliers de villas. — Bref, une ville accrue à la périphérie, bien au début, mal ensuite et qui a gardé tous ses éléments désuets, inaptes à satisfaire le mode de vie actuel.

Il faut *non seulement laisser s'étendre la ville, mais la rénover, en coordonnant les détails à l'ensemble.*

Le Département des travaux publics doit avoir une vision synthétique de l'agglomération urbaine et posséder un canevas schématique où sont indiqués à leur meilleure place tous les organes vitaux de la ville: communications terrestres, ferroviaires, fluviales, ports nautiques et aériens, gares, réserves de verdure, places de sports et de délasserment, quartiers d'affaires, de commerce, de résidence, zone industrielle, etc... bref, un *plan directeur urbain* d'une grande souplesse d'application et en perpétuelle évolution, pour être toujours actuel.

Sur la superficie urbaine prévue au plan des zones de 1929 (940 hectares), la population pourrait passer de 136 000 habitants en 1935 à 300 000 logés dans des bâtiments en bandes à environ 40 mètres d'intervalle les unes des autres (310 habitants par hectare).

Le calcul est établi sur la base de 30 m² de logement



brut par habitant. Inutile, pour bien des décades, de prévoir une extension urbaine plus grande.

Un schéma similaire au plan directeur urbain porte sur le territoire du canton. C'est le *plan directeur régional*. Une zone de villas est formée de groupements séparés de la ville, si possible, par une ceinture de verdure et dégagés les uns des autres. Elle englobe la plupart des morcellements de villas existants. Elle mesure au total 2600 hectares et contiendrait 78 000 habitants (30 habitants par hectare). Tout le reste du pays, outre les bois qui sont conservés intacts, est attribué à l'agriculture et aux grandes propriétés de plaisance. Un réseau de routes régulier pourra servir de cadres à des remaniements parcellaires agricoles. Les villages auront chacun leur aménagement.

L'application de ces directives sauvera des sites incomparables d'un envahissement de constructions qu'autorise le plan de zone actuel.

Genève, le 28 avril 1937.

A. Bodmer,

Directeur du Service de l'Urbanisme.