

Lausanne, hier et demain

Autor(en): **Pilet, Alex**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wohnen**

Band (Jahr): **23 (1948)**

Heft 4

PDF erstellt am: **16.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-101984>

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.

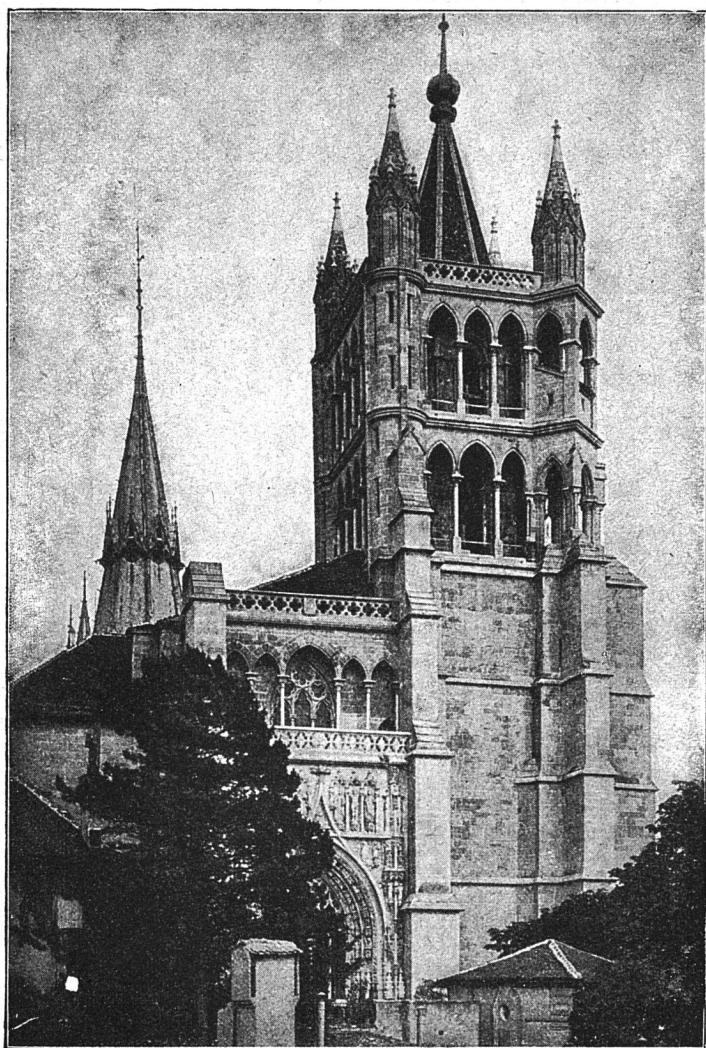
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen 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.

Bienvenue à Lausanne



La Section romande est heureuse de pouvoir recevoir cette année, les 8 et 9 mai, à Lausanne, l'Union suisse pour l'amélioration du logement. Elle espère que ses membres viendront en grand nombre, non seulement pour participer aux délibérations de l'assemblée générale, mais pour renouer et renfor-

Lausanne, hier et demain

Lausanne connaît depuis une cinquantaine d'années un développement remarquable et réjouissant. Bâtie d'abord en terrain plat à l'époque romaine à Vidy, elle monta sur la colline de la Cité pour assurer sa défense. Ce fut alors Lausanne, cité épiscopale, le pouvoir spirituel s'y étant installé avec sa cathédrale et son évêché entouré de quelques maisons de nobles et de quelques bureaux d'affaires indispensables. De ce fait se créa naturellement un centre d'échanges ayant sa

cer les liens qui doivent les unir toujours plus étroitement, en une mutuelle compréhension, une commune volonté, pour accomplir la grande tâche sociale à laquelle s'est consacrée, il y a vingt-huit ans, notre Société.

Le problème du logement est plus actuel que jamais; il se pose dans nos villes surpeuplées et jusque dans nos campagnes, à de nombreux ménages et particulièrement aux familles qui ne trouvent pas un foyer leur permettant de s'établir et de vivre dans des conditions matérielles et morales satisfaisantes.

C'est à rechercher la solution de ce problème que travaille l'Union suisse pour l'amélioration du logement, non plus une solution transitoire et provisoire, comme l'ont fait jusqu'à maintenant les pouvoirs publics pour parer à une crise, mais une solution durable, applicable en tous temps et qui permettra de prévenir de nouvelles crises dans l'avenir.

Cette solution intéresse tout le pays, c'est-à-dire qu'elle doit embrasser tous les intérêts particuliers, régionaux, politiques et économiques qui s'affrontent encore aujourd'hui dans une lutte stérile, pour les faire concourir à l'intérêt commun qui est d'organiser la production des logements en fonction des besoins réels et constants de notre peuple.

Puissent les discussions qui auront lieu au sein de l'assemblée générale aboutir à des conclusions précises, des propositions concrètes et positives.

La Section romande souhaite que les membres des sections sœurs, auxquels elle adresse son invitation la plus cordiale, trouvent, durant leur séjour à Lausanne, matière à d'instructives observations dans la visite de nouveaux quartiers d'habitation, et aussi plaisir et délassément dans l'attrayante nature des rives du Léman.

Pour la Section romande du S. A. L.

Le secrétaire: *J. Balmas*

Le président: *Fred. Gilliard.*

place de foire, ses artisans et ses commerçants avec leurs boutiques.

Toute cette population accusait nettement un caractère semi-paysan, le paysan lui-même se sentant à Lausanne chez lui. Ce trait de caractère s'est maintenu jusqu'à nos jours, ce qui a fait dire au poète que Lausanne est « une belle paysanne qui fait ses humanités ».

Des événements essentiels et historiques apportèrent

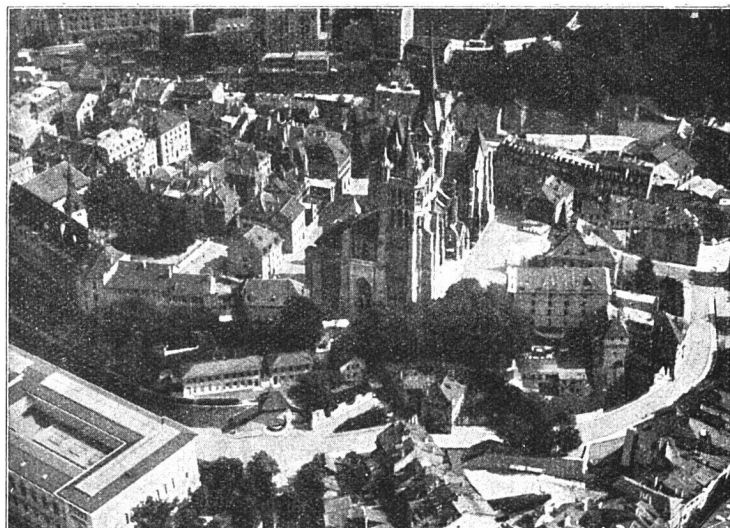
dans son paysage, dans sa structure même, des transformations profondes auxquelles on n'a pas toujours su imprimer une direction convenable. Les grandes inventions du XVII^e siècle, la Réforme, n'apportèrent que peu de modification dans sa structure. Lausanne perdit son titre de lieu de pèlerinage dès le début du XVIII^e siècle. Par contre l'avènement du naturisme de Rousseau, comme l'affirme C.-F. Ramuz, de même que la Révolution vaudoise imprimèrent à notre ville une première impulsion dans son développement. Des visiteurs de marque, des célébrités mondiales telles que Voltaire, Gibbon, firent connaître notre pays et ce fut le point de départ du tourisme pour la ville de Lausanne.

Ce trait de caractère paysan, d'une part, le fait que le tourisme naissant du XIX^e siècle s'est développé à tel point qu'il est devenu un des éléments primordiaux de l'économie vaudoise, (d'où le slogan « Lausanne, ville de tourisme ») d'autre part, constituent deux éléments importants devant servir de ligne directrice ou de base d'appréciation pour déterminer l'orientation du développement de Lausanne.

La population de Lausanne restée stationnaire aux XVI^e, XVII^e et début du XVIII^e siècles, ne dépassait guère les 7000 habitants, pour passer au début du XIX^e siècle, dès la Révolution vaudoise, à 10 000 habitants environ. La courbe démographique de Lausanne quitte sa position légèrement ascendante, s'accroît dans une très notable proportion jusqu'en 1870. C'est à cette époque, en 1855 très exactement, que fut entreprise chez nous la construction de la première voie ferrée. On se proposait alors de relier les deux lacs Léman et de Neuchâtel par une voie ferrée. On obéissait ainsi à un mouvement irrésistible et naturel d'échanges issu d'un mouvement plus général se manifestant de la vallée du Rhône à la vallée du Rhin. Un premier tronçon fut exécuté de Morges à Bussigny. La réalisation du deuxième tronçon Bussigny-Yverdon souleva de telles difficultés que les fils de l'inventeur de la locomotive, Stephenson, furent présentés pour les résoudre. C'est alors qu'ils préconisèrent un projet beaucoup plus vaste consistant à relier Genève et Romanshorn. Ce fut le point de départ de la construction du réseau ferré suisse qui fait notre orgueil à l'heure actuelle.

Dès 1870 on constata un nouveau et important redressement de la courbe démographique et Lausanne atteignait 45 000 habitants environ en 1900. Il faut donc considérer l'introduction du chemin de fer en Suisse et à Lausanne en particulier comme l'événement le plus important du début du XIX^e siècle, qui marqua d'une empreinte profonde le développement de notre ville.

Lausanne a l'immense privilège de se trouver dans le sillage de ce que l'on peut appeler cette « coulée d'échanges » qui s'établit entre le Rhône et le Rhin, disons entre la mer du Nord et la Méditerranée et



cela est si vrai que les événements économiques de ces dernières années, les travaux du Landesplanung, ont provoqué un vaste mouvement d'opinion qui s'est traduit dans les milieux techniques spécialisés par de vastes études sur le développement plus intensif des voies d'échange d'un caractère national, mais d'une importance considérable pour l'avenir de notre capitale vaudoise.

Le percement des tunnels du Simplon et du Frasnes-Vallorbe, établissant ainsi une liaison étroite avec le réseau ferré international, imprime un mouvement ascendant encore plus accusé à la courbe d'augmentation de la population lausannoise. Depuis l'invention du moteur et son adaptation à la marche des véhicules, le trafic mécanique sur route prit un tel développement qu'il entre en concurrence directe avec la voie ferrée.

On conçoit dès lors l'importance primordiale que prend dans l'extension des villes l'étude des voies et moyens de communication. Ainsi s'affirme le siècle du mécanisme qui allait provoquer dans les échanges du mouvement considérable et en particulier un développement de l'économie lausannoise des plus importants, et apporter des transformations profondes, non seulement dans sa structure économique, mais aussi dans sa physionomie empreinte de ce charme particulier qui lui est propre, tout fait de séduction, de charme pittoresque qu'il faut attribuer au fait que ses maisons et ses rues sont placées dans un cadre de verdure plein de mystère. Aussi fallait-il s'attendre à ce que le paysage lausannois d'antan soit en partie transformé; toutefois, cette transformation doit se poursuivre dans le respect du visage propre à notre ville.

Actuellement Lausanne a dépassé les 100 000 habitants, soit 103 300. Que sera Lausanne dans 50 ans? Tel est le problème que les services d'urbanisme de la direction des Travaux de la Municipalité de Lausanne

s'attachent à résoudre. La première des tâches et une des plus importantes consistera à étudier l'évolution future de Lausanne en fonction du développement de son réseau de voies d'échanges. Sur le plan national, Lausanne se trouve directement intéressée aux grands tracés suisses d'autoroutes Romanshorn-Genève et Ouest-Simplon. Le premier de ces tracés, tronçon Suisse romande, débouchant à Dompierre, empruntant la vallée de la Venoge, passerait entre Renens et Bussigny pour terminer sa course suisse à Genève. La deuxième transversale partant de la région de Val-orbe, rejoignant l'autostrade Yverdon-Morges dans la région de La Sarraz Eclépens, quittant la voie Romanshorn-Genève dans la région de Bussigny, empruntant le territoire lausannois dans la région d'Ouchy pour longer le lac, la vallée du Rhône, aboutira en Italie. Il faut considérer la région Bussigny-Renens-Saint-Sulpice-Écublens comme un carrefour international de voies d'échange, vaste plaque tournante.

Mais ce n'est pas tout. Une association très active s'occupe de l'étude d'un autre type de voie d'échange: la voie fluviale. Il s'agit du canal du Rhône au Rhin dont l'importance et l'intérêt sur le plan national se justifient en premier lieu pour des raisons d'urbanisme pur. En effet, la voie fluviale viendrait heureusement compléter le système ou réseau des voies d'échange dans cette coulée dont nous avons parlé au début (mer du Nord-Méditerranée), coulée d'échange qui – il faut le reconnaître – est un fait historique. Cet important système de voie d'échange se verrait complété par une voie aérienne, avec son centre d'atterrissage à Ecublens. Il nous paraît superflu d'insister sur l'importance, pour le développement futur de Lausanne, de la mise à exécution de ces vastes projets.

Le problème démographique qui est intimement lié au développement économique serait évidemment influencé très fortement par l'augmentation considérable du volume des échanges matériels et culturels.

Même, si l'on ne tient compte que dans une faible mesure des conséquences favorables de la réalisation des grands projets de voies d'échange, il faut s'attendre malgré tout à une augmentation très importante de la population lausannoise, qui atteindrait selon nos récents calculs un chiffre de 170 000 âmes dans une cinquantaine d'années.

Or, le territoire lausannois est déjà en partie saturé. Il le serait en totalité en 1975 environ. C'est donc un

surplus de population de 32 000 habitants qui devra chercher une résidence dans les communes voisines. Ce n'est donc pas seulement la ville de Lausanne, mais la région lausannoise qui est appelée à se développer selon le principe du développement des villes par noyaux satellites. Ces noyaux sont tout naturellement les centres périphériques tels que Prilly, Renens, Bussigny, Chavannes, Saint-Sulpice, Pully. Il s'agit là d'un problème des plus délicats si l'on veut que ces agglomérations se développent selon leurs traits caractéristiques, sur des bases rationnelles et esthétiques.

Au premier plan de l'aménagement de ces agglomérations vient se placer l'étude des quartiers de résidence et d'habitation qui retiendra pour aujourd'hui notre attention et dont nous voulons donner qu'un très bref aperçu.

La répartition de l'excédent de population lausannoise ne peut se faire proportionnellement à la superficie de ces différentes communes. Elles ont les unes et les autres accusé déjà une orientation économique différente. Tel centre s'affirme spécialement comme zone de résidence; tel autre s'oriente vers les constructions d'habitations collectives, tel autre voit son sol occupé de plus en plus par la grosse industrie. Il y a donc lieu de tenir compte de ces différents facteurs pour cette répartition.

Que représente pour l'économie locale de la région lausannoise ce simple problème du logement? Il faudra compter pour cette augmentation de plus de 70 000 habitants environ 90 000 pièces, représentant un volume de 11 millions de mètres cube et une dépense de plus d'un milliard, si toutefois on admet que le coût de la construction restera à son taux actuel et que la valeur du franc suisse ne se modifiera pas d'ici là. Cette estimation correspond à la construction annuelle d'un minimum de 500 appartements, étant convaincus, cependant, que cette proportion devra augmenter par la suite. A cette augmentation de logements correspondra un volume de constructions d'un autre ordre, à peu près égal. Le développement économique de Lausanne peut donc être envisagé avec optimisme pour de nombreuses années encore. C'est prédire pour Lausanne le plus brillant avenir.

Lausanne, le 8 avril 1948.

Alex. Pilet,

chef du plan d'extension de la Ville
de Lausanne

Jahresbericht 1947

Das vergangene Berichtsjahr ist gekennzeichnet einerseits durch eine immer mehr sich verschärfende Wohnungsnot, durch den Mangel an Arbeitskräften und an Material, andererseits durch eine Hochkonjunktur, wie sie unser Land kaum je vorher zu verzeichnen hatte. Diese Hochkonjunktur bean-

sprucht beinahe den letzten Mann, sie entzieht damit auch dem Wohnungsbau Arbeitskräfte, die er bitter notwendig hätte.

Die Wohnungsproduktion ist leider auch im Berichtsjahr nicht so stark gefördert worden, daß man eine Verminde-