

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 31 (1905)
Heft: 1

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 29.06.2025

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

Divers.

CORRESPONDANCE

Lausanne, le 27 décembre 1904.

A Monsieur le Professeur P. HOFFET,
Rédacteur en chef du *Bulletin Technique de la Suisse romande*.

Monsieur,

Vos lecteurs ont eu connaissance du rapport que le Comité d'Art public a adressé, au mois de septembre écoulé, à la Municipalité au sujet du projet de plan d'extension pour la ville de Lausanne, actuellement soumis à l'examen du Conseil communal; ce mémoire émettait des vues qui diffèrent sensiblement de celles qui avaient présidé à l'élaboration du dit projet.

A la suite de cette démarche, la Commission, à laquelle le Conseil avait remis l'étude de cette affaire, a invité une délégation de notre Comité à venir compléter son exposé au cours d'une de ses séances; nous étant rendus à cette invitation, nous avons offert à l'administration communale de préciser nos précédentes observations par l'étude d'une variante d'un quartier du plan.

Cette proposition a été admise et M. l'architecte Davinet, à Berne, a bien voulu, sur notre demande, procéder à cette étude sur la base des principes nouveaux, régissant aujourd'hui cette matière et qui sont actuellement préconisés par une série de techniciens de valeur en Allemagne, en Autriche, en Italie et en Belgique.

Nous avons l'honneur de vous communiquer le projet de M. Davinet avec le rapport qu'il y a joint, en vous priant de vouloir bien leur accorder l'hospitalité du *Bulletin*. Nous désirons conserver à l'étude de cette question, si importante pour l'avenir de notre ville, le caractère d'une discussion purement technique; ceci sera notre seule réponse à la communication dont M. l'ingénieur E. Barraud vous a demandé l'insertion dans le numéro 49 du *Bulletin*.

Veuillez agréer, Monsieur, nos salutations très distinguées.

Pour le sous-comité d'Art public :

TH. VAN MUYDEN, arch.

C. MELLEY, arch.

Plan d'extension de la ville de Lausanne¹.

*Présenté par la Commission d'Art public,
pour le quartier compris entre la ligne des Chemins de fer fédéraux
au Nord, la ligne du funiculaire d'Ouchy à l'Est,
le lac Léman au Sud et l'ancienne Lousonna à l'Ouest.*

INTRODUCTION

Le travail que nous présentons sur ce quartier n'a pas pour but de critiquer le plan d'extension étudié consciencieusement par les autorités municipales d'après les données en usage; c'est plutôt un essai basé sur le mouvement actuel qui s'efforce d'abandonner le système exclusivement préconisé par les techniciens du dernier siècle; il suffisait à ceux-ci d'aligner les rues au cordeau, de faire de fortes tranchées, hauts murs et grands remblais pour aplanir les difficultés du terrain; sans le vouloir, ils rendaient ainsi incompréhensibles et monotones les gran-

des artères des villes nouvelles, rayonnant par fantaisie sur un même point comme à Karlsruhe, ou en damier comme à Mannheim, Turin, aux Brotteaux à Lyon, etc., obligeant le public à circuler en zigzag, et à avoir toujours l'horizon pour perspective.

Le système de ces quartiers à l'américaine paraît avantageux sur le papier, mais il détruit le cachet artistique et sympathique des anciennes cités du moyen âge auquel on revient aujourd'hui; il n'est même pas pratique, puisqu'en Amérique on démolit des quartiers dans des villes qui existent à peine depuis un siècle, pour y établir des rues diagonales destinées à relier entre eux les points les plus fréquentés. On préfère aujourd'hui éviter les lignes droites qui, quoique grandioses dans certains cas, deviennent insipides sur un trop long parcours; d'ailleurs les plus beaux bâtiments alignés les uns aux autres ne font aucun effet, tandis qu'on les admire comme des chefs-d'œuvre quand ils sont situés sur une place, dans un cadre de verdure, ou bien à la croisée de deux rues.

En plaine tout est possible, mais sur un terrain accidenté il faut tenir compte des différences de niveau, conserver les plus beaux points de vue pour promenades, monuments publics, châteaux, églises, écoles, afin de donner à la nouvelle ville un cachet pittoresque et grandiose pareil à celui du vieux Lausanne.

Il faut aussi rendre intéressants les nouveaux quartiers en y ménageant des places variées, des squares, des échappées sur les environs, sans que toutes les rues se terminent par un horizon lointain; au contraire, les monuments placés à l'extrémité d'une rue lui impriment un cachet spécial qui sert d'orientation au visiteur.

Les avenues et rues à tracer doivent en premier lieu suivre, autant que cela se peut, les chemins déjà établis pour desservir les hameaux et propriétés existantes, puis faciliter les communications entre les centres les plus recherchés et donner accès aux terrains destinés à l'établissement de nouveaux quartiers.

EXTENSION

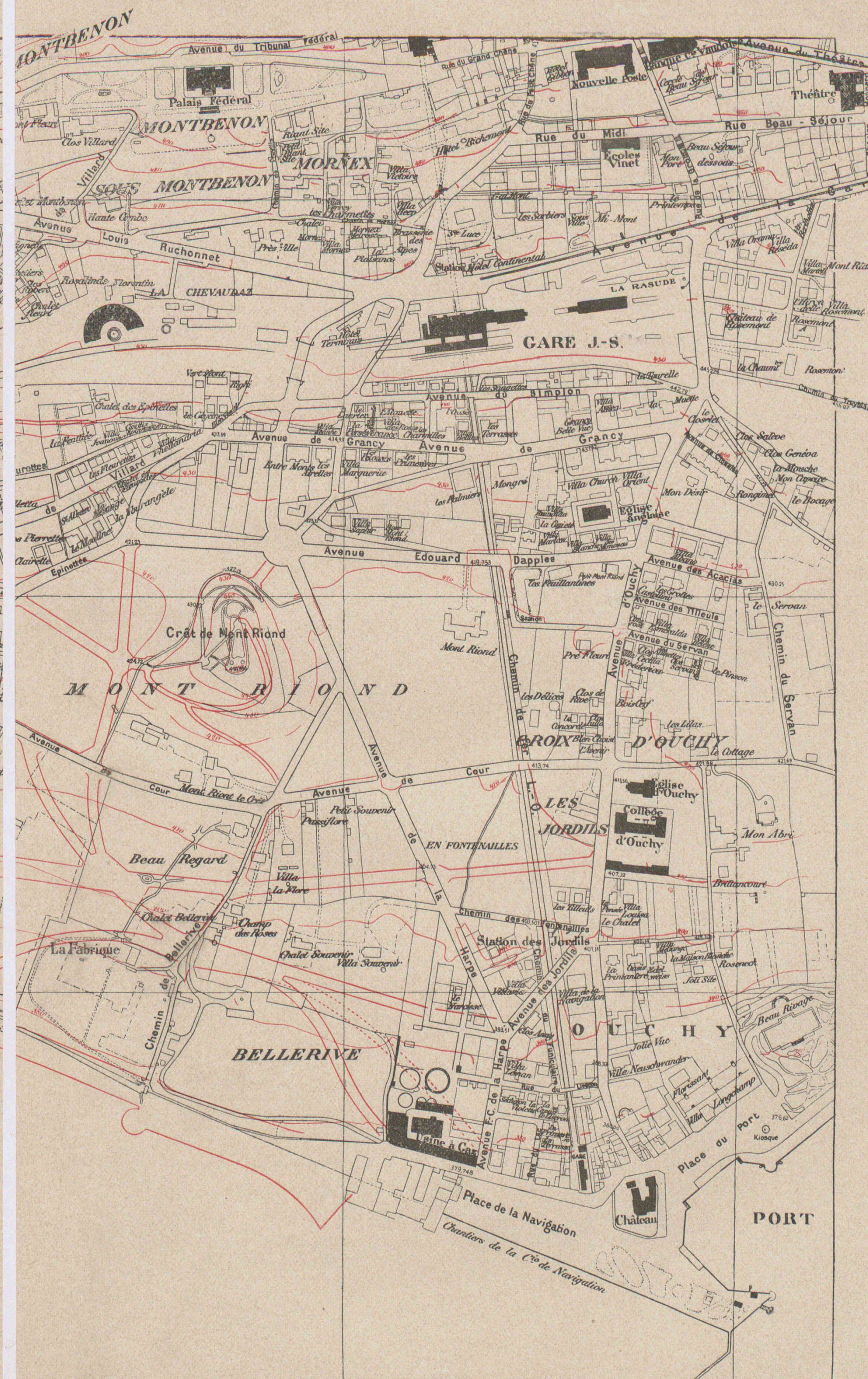
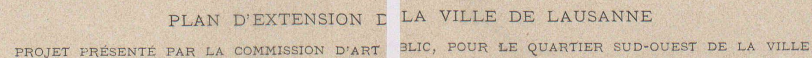
Dans le cas qui nous préoccupe, les passages sur ou sous la voie du chemin de fer sont les points de départ des communications depuis la ville et la gare jusqu'aux localités à atteindre: Montoie avec sa superbe position d'avenir, le cimetière de Montoie à la Vigie, promenade malheureusement forcée, le pont de la Maladière, servant de débouché sur la campagne dans la direction Ouest, les plaines de Cour, appelées à devenir le Corso de Lausanne au bout du quai de Grande Rive, puis la plage de Bellerive et la place de la Navigation à Ouchy.

Nous avons cherché à suivre les chemins actuels, les courbes du terrain, en diminuant les pentes et en évitant les lignes droites, afin de suggérer aux architectes et aux spéculateurs de bâtir moins régulièrement et si possible moins haut. Nous abandonnons le système des ronds-points qui sont encore plus désagréables aux piétons qu'aux voitures, pour former des places irrégulières comme celles des anciennes villes; car au croisement des rues il faut réserver suffisamment de dégagement pour la circulation, la jeunesse qui s'y ébat, sans négliger les squares.

Il serait peut-être indiqué de fixer les emplacements propices à réserver aux monuments, églises, écoles, marchés et jardins publics.

Quant aux largeurs des rues, elles dépendent aussi bien de l'orientation et de la hauteur des bâtiments que de la circulation, car les rayons du soleil assainissent plus facilement

¹ Voir N° du 25 octobre 1904, page 372.



Seite / page

leer / vide /
blank

les rues tracées du Nord au Sud que celles se dirigeant de l'Est à l'Ouest, dont un côté situé à l'ombre est toujours humide; ces rues doivent donc être, par raison d'hygiène, d'autant plus larges et fréquemment interrompues, ou ouvertes sur le trottoir Sud, que les maisons en sont plus élevées; elles devraient être traitées en boulevards plantés d'une rangée d'arbres le long du trottoir ensoleillé.

Les tracés proposés par la Commission d'Art public sont indiqués en rouge sur le plan ci-annexé.

DESCRIPTION

Comme point de départ le plus intéressant, nous prenons le *grand pont* projeté sur la voie du chemin de fer aux « Croix-Rouges » d'où l'on jouira d'une vue exceptionnelle sur la ville, la gare, le chemin de fer jusqu'à Renens, le Jura et le lac, pour atteindre en suivant le chemin actuel des Croix-Rouges transformé en large terrasse ombragée, bastion élevé dominant un panorama des plus grandioses sur le Jura, toute l'étendue du lac Léman, les montagnes de Savoie, la vallée du Rhône et la côte Suisse.

C'est sur cette colline merveilleuse que l'on aimerait voir se profiler à l'horizon, ainsi que la Cathédrale de Lausanne, les silhouettes des flèches d'une église, des tours d'un château et d'habitations pittoresques du moyen âge. Depuis ce site incomparable, que l'on peut bien appeler la tête ou le clou du nouveau quartier, la route descendrait au rond-point de Montoie, pour atteindre plus tard le Sébeillon par un pont projeté, ou rentrer en ville par les côtes de Montbenon. Un petit chemin passant derrière le monticule raccourcirait le parcours de Montoie à la tête du pont des Croix-Rouges.

De ce pont et de Montoie, de nouvelles routes serpenteraient jusqu'à la place de Villard, dont l'avenue serait continuée jusqu'à la Vigie, à l'entrée du cimetière.

L'avenue de Cour, le chemin des Figuiers et l'avenue de Contigny, qui relie la Croix-d'Ouchy avec le cimetière, présentent un parcours très pittoresque, en tant qu'il suit les anciens chemins et que les arbres de toute beauté qui le bordent sont respectés, car lorsque les rues ne sont pas partout de même largeur elles n'en sont que plus intéressantes et deviendront encore plus originales par les petites places proposées aux points de croisement.

Entre cette avenue et le lac il n'est prévu pour le moment qu'un large boulevard suivant irrégulièrement les courbes du terrain, depuis le pont des Jordils, traversant Beau-Regard, le Mollard, jusqu'au pont sur le canal du Flon servant de débouché à l'Ouest, et reliant Lutry à la Maladière.

C'est sur ce seul débouché en plaine que se dirigeront toutes les avenues et c'est aussi là que nous désirons atteindre les bords du lac en passant sur l'ancienne ville disparue, laissant un nouveau bois de Boulogne surgir le long du canal, afin de venir déboucher à la pointe des plaines de Cour, d'où la vue du Léman est incomparable. Nous y projetons un *Corso* appelé à devenir sur les rives du Léman une promenade sans pareille pour équipages, cavaliers et piétons.

Depuis cette baie splendide un quai majestueux, bordé d'arbres, conduirait à la place de la Navigation, d'où une avenue pittoresque, sillonnant par Bellerive et la place des Cèdres, atteindrait en pente douce l'avenue de Villard aboutissant à la gare.

Mont-Riond, avec son crêt merveilleux ombragé, serait le cœur de ce quartier, à réserver aux monuments publics, écoles, marchés et squares.

Il serait aussi indiqué, avant de faire des routes définitives, de commencer par tracer des chemins le long des principales lignes prévues, afin de donner aux intéressés une idée de la distribution des nouveaux quartiers, qui se peupleraient ainsi plus facilement; on exécuterait ensuite les avenues au fur et à mesure des exigences.

En premier lieu on devrait ouvrir aux étrangers, depuis Ouchy, un chemin d'au moins 4 mètres de largeur suivant le quai, au bord du lac, allant rejoindre le débouché à l'Ouest et la Vigie.

Cette description superficielle peut pour le moment donner une idée générale du but proposé, sans entrer dans les détails à étudier parcelle par parcelle, et sans fixer les dimensions des rues, places et promenades; nous espérons cependant contribuer par ce petit travail à l'heureuse solution d'une tâche difficile, qui sera jugée par nos successeurs, et qui doit sauvegarder la renommée et le caractère pittoresque de la ville de Lausanne.

Pour la Commission d'Art public de Lausanne,

(signé) E. DAVINET, architecte.

Consolidation des attaches de rails

*au moyen des garnitures métalliques pour tirefonds,
système THIOLLIER, breveté.*

Les Chemins de fer fédéraux ont mis à l'essai un système de garnitures métalliques pour consolidation des tirefonds dans les traverses en bois, qui permet, tout en étant peu coûteux, de prolonger la durée de leur utilisation et d'augmenter la solidité de la voie. Il a été placé 1400 de ces garnitures en deux points de la ligne de Sonceboz à St-Imier, en mars et avril 1904, et elles se sont bien comportées.

La Direction du Chemin de fer du Gothard a fait une première expérience avec une centaine de garnitures, placées dans des traverses en chêne qui auraient dû être mises hors service cette année. Les constatations faites l'ont engagée à faire un essai plus étendu, en garnissant ainsi un millier de traverses, dont le remplacement était imminent à cause du manque de solidité des attaches des rails. Il est à remarquer que la Compagnie du Gothard n'emploie que des crampons pour les traverses en bois, et on les a, pour ces essais, remplacés sans difficulté par des tirefonds dans les mêmes trous occupés précédemment par les crampons.

Les caractéristiques de ce procédé sont: son coût minime, sa facilité d'emploi, son adaptation à tous les matériels en service et son serrage constant et régulier, qui est le but principal à atteindre pour le maintien des attaches.

On ne peut mieux faire pour exposer ce procédé que d'en donner la description parue dans la *Revue des Chemins de fer* au mois de janvier 1904. Cette description et les chiffres qui l'accompagnent sont extraits d'un rapport du mois de juillet 1903, fourni à ses chefs par un ingénieur d'une compagnie de chemins de fer français.

Voici l'article visé ci-dessus:

« Il nous paraît intéressant de signaler aux lecteurs de la *Revue* que le problème de la consolidation et de la réparation des attaches a reçu une solution par l'invention et la mise au point pour l'application, des « garnitures métalliques » de M. J. Thiollier.

» Une « garniture » n'est autre chose qu'une hélice d'acier (fig. 4) à section ovale, dont le nombre de spires varie suivant