

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 78 (1952)
Heft: 24

Artikel: La nouvelle cité de Montbenon à Lausanne
Autor: Vetter, W. / Vouga, J.P.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-59011>

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: 22.01.2025

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

BULLETIN TECHNIQUE DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les quinze jours

Organe de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, des Société vaudoise et genevoise des ingénieurs et des architectes, de l'Association des Anciens élèves de l'Ecole polytechnique de l'Université de Lausanne et des Groupes romands des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale.

Comité de patronage — Président: R. Neeser, ingénieur, à Genève; Vice-président: G. Epitoux, architecte, à Lausanne; Secrétaire: J. Calame, ingénieur, à Genève — Membres, Fribourg: MM. P. Joye, professeur; † E. Lateltin, architecte — Vaud: MM. F. Chenaux, ingénieur; H. Matti, ingénieur; E. d'Okolski, architecte; Ch. Thévenaz, architecte — Genève: MM. L. Archinard, ingénieur; Cl. Groscurin, architecte; E. Martin, architecte; V. Rochat, ingénieur — Neuchâtel: MM. J. Béguin, architecte; R. Guye, ingénieur — Valais: MM. J. Dubuis, ingénieur; D. Burgener, architecte.

Rédaction: D. Bonnard, ingénieur. Case postale Chauderon 475, Lausanne.

Conseil d'administration de la Société anonyme du Bulletin Technique: A. Stucky, ingénieur, président; M. Bridel; G. Epitoux, architecte; R. Neeser, ingénieur.

Tarif des annonces

Le millimètre
(larg. 47 mm) 24 cts

Réclames: 60 cts le mm
(largeur 95 mm)

Rabais pour annonces
répétées

Annonces Suisses S.A.



5 Rue Centrale. Tél. 22 33 26
Lausanne et succursales

Abonnements:
Suisse: 1 an, 24 francs
Etranger: 28 francs
Pour sociétaires:
Suisse: 1 an, 20 francs
Etranger: 25 francs
Pour les abonnements
s'adresser à:
Administration
du « Bulletin technique
de la Suisse romande »
Librairie Rouge & Cie
S. A., Lausanne
Compte de chèques pos-
taux II. 5775, à Lausanne
Prix du numéro: Fr. 1.40

SOMMAIRE: *La nouvelle cité de Montbenon à Lausanne*, projet de W. VETTER, architecte FAS - SIA et du Groupe d'études « AMPHION », présenté par J. P. VOUGA, architecte FAS - SIA. *Problèmes techniques*, par G. ROUBAKINE, ingénieur EPL, à Lausanne. — **LES CONGRÈS:** *Fédération internationale de documentation*; *CHID Comité national suisse pour l'irrigation et le drainage*. — **BIBLIOGRAPHIE.** — **COMMUNIQUÉS.** — **SERVICE DE PLACEMENT.** — **DOCUMENTATION GÉNÉRALE.** — **DOCUMENTATION DU BATIMENT.** — **NOUVEAUTÉS, INFORMATIONS DIVERSES.**

LA NOUVELLE CITÉ DE MONTBENON A LAUSANNE

Projet de W. VETTER, architecte FAS - SIA et du Groupe d'études « AMPHION »

présenté par J. P. VOUGA, architecte FAS - SIA

Lausanne est, jusqu'à un certain point, étrangement insensible au paradoxe de son existence, aux anomalies de sa structure. La vie s'étrangle dans ses artères trop étroites, sur ses places sans développement possible, sans que la population paraisse s'en affecter; des moyens anachroniques continuent de tenir lieu de solution aux multiples problèmes de circulation que la topographie a multipliés comme à plaisir, sans que la cité prenne conscience des entraves ainsi portées à son développement.

Aux yeux non prévenus, par contre, comme à quelques yeux non insensibilisés, ces anomalies n'apparaissent pas sans qu'aussitôt s'impose le besoin de rechercher une solution. Parmi les nombreuses idées qui se sont déjà exprimées, on en peut citer bon nombre qui méritent d'être retenues, en tout premier lieu celles qui émanent de services municipaux dont la tâche principale est précisément de rechercher les mesures propres à améliorer un état de choses dont ils ne sauraient ignorer la gravité.

Mais ces mesures émanent de services publics préoccupés chacun, par la force des choses, d'un seul aspect du problème. Ces services n'ont pas la compétence de se substituer à l'initiative privée, ni de se libérer de la réalité de certains faits d'importance secondaire. On ne peut attendre d'eux l'indépendance de vues qui leur permettrait de proposer une vision d'ensemble et de chercher, sinon à donner la solution à tous les problèmes, du moins à les confronter sans égard pour des obstacles de détail que sont les limites de propriétés, les constructions existantes, les dispositions réglementaires ou le réseau des servitudes.

L'étude que nous présentons aujourd'hui aux lecteurs du *Bulletin technique* répond, au contraire, à cette définition. Elle est née de la constatation que Lausanne est dépourvue du véritable centre que devrait être celui d'une ville de cent mille habitants et que l'emplacement qui occupe précie-



Fig. 1. — Lausanne, vue de l'Ouest. Au premier plan, la nouvelle gare aux marchandises. Derrière la ligne horizontale du pont Chauderon, l'emplacement de la Nouvelle Cité.

1 Cathédrale 3 Saint-François 5 Gare C. F. F. 6 Ouchy
2 Tour Bel-Air 4 Montbenon

sément le centre géographique de la ville, la vallée du Flon, offre le spectacle insolite d'une laide perspective de cabines d'ascenseurs, de cheminées et de cubes utilitaires, entre lesquels circulent des rames de wagons mêlés aux automobiles et aux piétons (fig. 1, 2 et 3).

C'est une idée en soi relativement simple : une vaste plateforme recouvrant sans les faire disparaître les entrepôts existants, reliant, à partir du Grand-Pont et en direction du pont Chauderon, les niveaux sensiblement correspondants de l'esplanade de Montbenon et de la rue des Terreaux, doterait Lausanne d'une surface libre horizontale située en plein centre et parfaitement apte à jouer, dans la vie de la cité, le rôle de centre civique, administratif, culturel et commercial.

En revanche, la concrétisation de cette idée a contraint son auteur, M. W. Vetter, à reprendre à la base tous les éléments qui constituent les données de ce vaste problème d'urbanisme. Cet important travail fut mis au point avec le concours du Groupe romand des C. I. A. M.¹ et du signataire de ces lignes, à l'occasion du Congrès international des C. I. A. M. à Hoddesdon en 1951, dont le thème était précisément l'étude des centres de villes. Le projet, depuis, a été repris par une équipe d'architectes et d'ingénieurs, qui s'est proposé d'en analyser plus à fond tous les aspects et qui a bénéficié du concours de plusieurs spécialistes, sans oublier celui de la Direction des Travaux.

Les idées directrices du projet peuvent se ramener aux points suivants que nous reprenons de l'exposé de M. Vetter² :

- doter Lausanne, où l'accroissement rapide de l'agglomération a effacé la valeur des anciens centres, d'un noyau digne d'une grande ville, au lieu géographique indiqué par le développement de celle-ci ;
- utiliser à cet effet les données topographiques exception-

¹ Congrès internationaux d'architecture moderne.

² *Das Werk*, n° 11, novembre 1951.

nelles de Lausanne qui permettent comme nulle part ailleurs de superposer les fonctions inférieures qui s'étalent actuellement en plein jour (entrepôts) ;

- intégrer à ce noyau tous les facteurs culturels, administratifs, commerciaux et techniques afin de lui donner une force d'attraction s'exerçant sur tous les habitants, et qui le rende vivant et prospère ;
- relier ce nouveau noyau à l'ancien (Saint-François), dont il devra être l'agrandissement organique ;
- assainir la circulation et l'adapter aux exigences de demain ;
- prévoir la réalisation pratique de ce projet par étapes successives correspondant à la croissance progressive de la ville.

Analyse du projet

Cette analyse nous paraît devoir commencer par l'étude du **problème des circulations**, non parce qu'il est le plus important, mais parce qu'il conditionne en réalité la disposition de l'ensemble (fig. 4).

Dans l'état actuel, les *circulations urbaines* (tramways, trolleybus) ont leur station centrale à Saint-François, engorgeant cette place et contraignant la circulation à faire le tour de l'église. La *ligne du funiculaire* qui relie la ville à la gare et à Ouchy aboutit en contrebas de Saint-François et très en dehors de la station centrale.

Dans notre projet, la *station centrale* serait déportée à la hauteur du Grand-Pont et divisée en deux emplacements correspondant aux deux sens de circulation, reliés entre eux, un étage en contrebas, par un vaste hall de gare où aboutirait le prolongement de la ligne actuelle du funiculaire dont les voitures seraient remplacées par des automotrices (fig. 5).

Ainsi, l'inconvénient de l'emplacement excentrique de la gare C. F. F. serait en partie supprimé, cette station étant en quelque sorte la sortie de la gare.

La nouvelle ligne du Lausanne-Ouchy pourrait en outre se prolonger en souterrain jusqu'à la Riponne et à la place

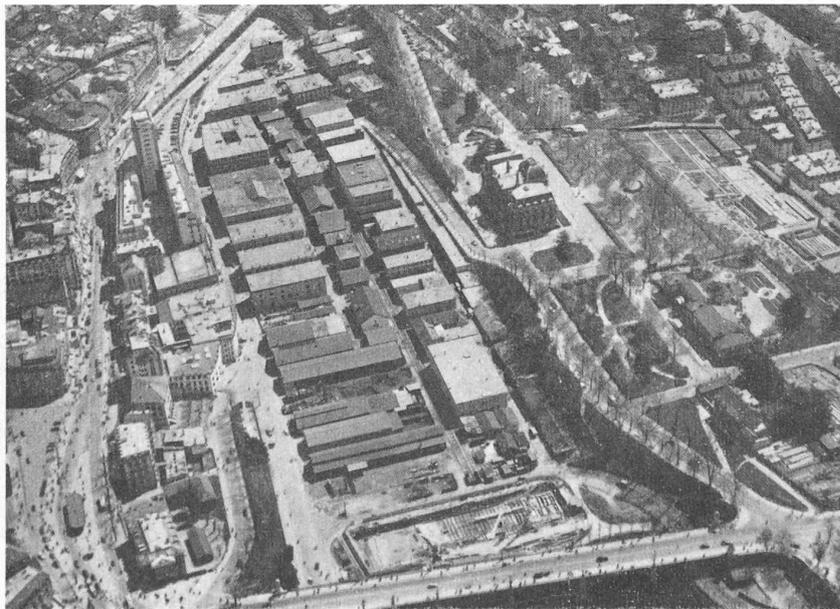


Fig. 2. — La vallée du Flon entre le Pont Chauderon (au premier plan) et le Grand-Pont (au fond).

(Photo Würgler, pilote Schuler.)

du Tunnel, devenant ainsi une véritable *ligne de métro* qui constituerait l'épine dorsale à laquelle seraient reliées, aux différents niveaux, les circulations horizontales. La circulation des tramways, dont la disparition est à l'étude, ne serait pas condamnée par ce projet.

Ajoutons que la ligne du *Lausanne-Échallens-Bercher* pourrait, elle aussi, être prolongée. Cette ligne, dont le maintien au niveau de l'avenue d'Échallens n'est pas sans danger et qui devra tôt ou tard être construite en tunnel sur le même tracé, pourrait alors sans difficultés être prolongée au niveau de la rue de Genève, jusqu'au centre des circulations urbaines.

La *circulation automobile* entre Bel-Air et Saint-François se ferait à double sens autour d'un giratoire où aboutirait la double rampe en hélice reliant le niveau de la plate-forme à celui de la ville basse à 12 m en contrebas. Cette disposition permet de supprimer les deux mauvaises liaisons que sont actuellement la route de Bel-Air et l'avenue Jean-Jacques-Mercier.

Pour permettre la circulation aisée entre la tête sud du pont Chauderon et la place Saint-François, la plate-forme serait établie sur deux niveaux différents et la circulation se ferait, sur le parcours le plus direct, dans une galerie couverte par le front sud de la terrasse supérieure (fig. 10). Des rampes permettraient en de nombreux points l'accès à des garages souterrains qui seraient ménagés dans les volumes considérables récupérés sous la plate-forme. De nombreux emplacements de stationnement complèteraient la circulation automobile.

Mais l'aspect essentiel du centre de Montbenon serait la création de larges espaces entièrement réservés à la *circulation des piétons*. C'est, en effet, la condition indispensable d'un centre civique, les villes italiennes et la place Saint-Marc, à Venise, sont là pour nous le rappeler. C'est par des portiques prenant naissance à la station des transports en commun,

se développant sur 300 m tout au long des édifices commerciaux pour s'achever au pont Chauderon, que les piétons seraient amenés à parcourir en tous sens la plate-forme de Montbenon, les grands espaces libres leur étant réservés pour des manifestations de toute nature et leur offrant de multiples parcours de promenades et de nombreux lieux de repos.

A ces circulations de surface s'ajoutent les *circulations souterraines* reliées, nous l'avons vu, à la plate-forme par le nœud de circulation. Les circulations souterraines ne sont pas autre chose que celles qui existent actuellement, à cette différence qu'au lieu de se dérouler à ciel ouvert elles seront masquées à la vue et que les transports de marchandises par chemin de fer se feront désormais à partir de la gare de Sébeillon et non plus par le funiculaire.

Au niveau intermédiaire du nœud de circulation serait aménagée une *gare routière* servant de tête de ligne aux lignes d'autocars qui, à leur tour, aboutiraient au centre des circulations urbaines. Un vaste garage pourrait y être aménagé.

Le *nœud de circulation* (fig. 5) dont nous avons passé en revue les diverses fonctions serait composé de deux hélices concentriques où la circulation se ferait dans le sens giratoire. Les poids lourds n'y auraient pas accès. Il est conçu de manière à pouvoir être construit en maintenant les immeubles au nord du Grand-Chêne dont la disparition, indispensable à une heureuse liaison entre Saint-François et le futur centre, serait reportée à une des dernières étapes.

Le principe adopté pour le réseau des circulations a déterminé la répartition des espaces libres et des volumes construits qui s'expriment dans le *plan masse* du projet (fig. 7-16).

Le premier élément du projet est constitué par une rangée d'*immeubles commerciaux* disposés dans la partie arrière de la plate-forme perpendiculairement à la vue, à l'exception d'un premier immeuble, moins haut, qui permet la création, à l'est de la plate-forme, d'une première place, entourée de

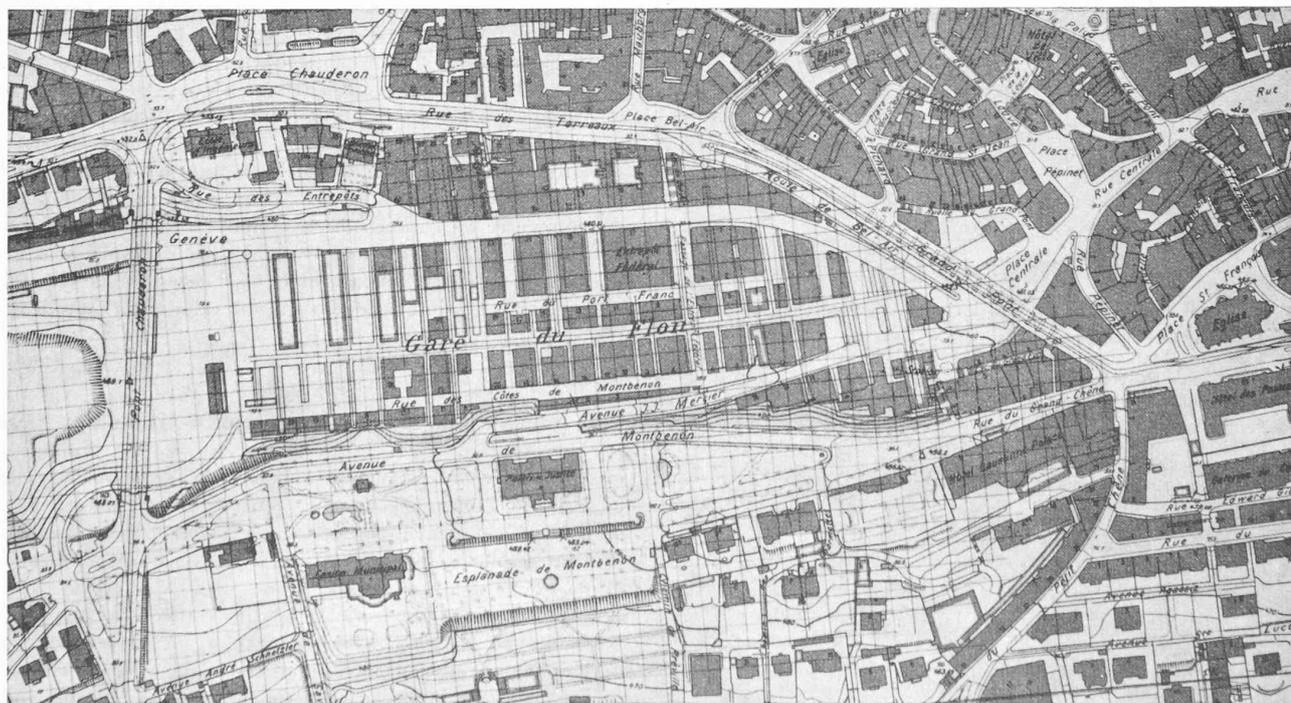


Fig. 3. — Plan de l'état actuel de la vallée du Flon. Echelle 1 : 5000.

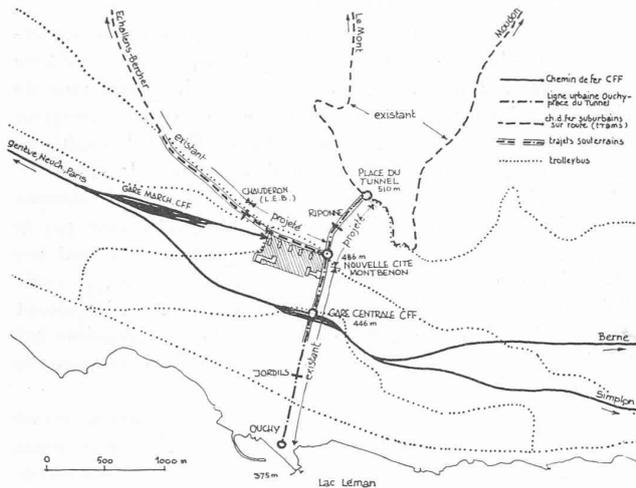


Fig. 4. — Le réseau des circulations à Lausanne et le centre projeté.

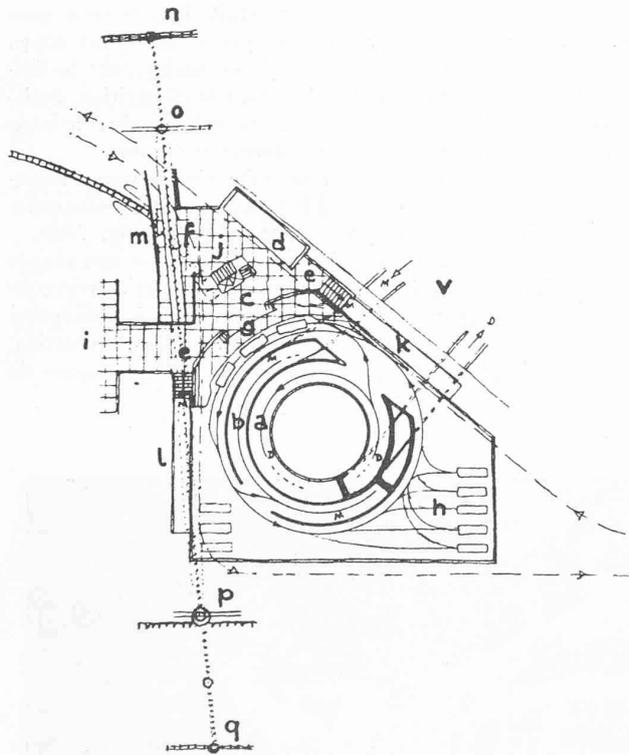


Fig. 5. — Schéma du nœud de circulation (plan au niveau moyen).

- a rampe descendante 7 %
 - b rampe montante 7 %
 - c station « Nouvelle Cité » des transports en commun
 - d bureaux, locaux de service
 - e accès aux arrêts trolleybus au niveau haut
 - f arrêt de la ligne urbaine Ouchy-Tunnel
 - g gare routière
 - h dépôt de la gare routière
 - i accès au marché couvert
 - j liaison verticale des trois niveaux (escaliers, ascenseurs)
- Niveau haut (sur esplanade) :
- k arrêt trolleybus Est-Ouest
 - l arrêt trolleybus Ouest-Est
- Niveau bas :
- m terminus chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher
 - v Ville basse
- Ligne urbaine Ouchy-place du Tunnel :
- n terminus place du Tunnel
 - o arrêt place de la Riponne
 - p arrêt Gare centrale C. F. F.
 - q terminus Ouchy

portiques, fermée au sud par l'Hôtel de Ville et qui prendrait le caractère d'une sorte de forum.

L'esplanade, elle-même, plus libre de formes, se terminerait à l'ouest par un groupe d'édifices comprenant des salles de spectacles, une bibliothèque, des musées. Mais il a paru indispensable de marquer cette esplanade par une *dominante verticale* qui donnerait à ce centre son échelle de ville moderne. Il serait judicieux, de l'avis des auteurs de ce projet, que cet édifice, dont le nombre d'étages importe en réalité assez peu, abrite les services municipaux actuellement dispersés dans cinq ou six édifices mal reliés entre eux. En outre, les locaux représentatifs de l'Hôtel de Ville auraient ici, dans des bâtiments moins élevés, leur place toute trouvée.

De cette manière, par le maintien de vastes espaces dégagés, les *perspectives visuelles* qui sont un des charmes de Lausanne et qui s'orientent en direction des Alpes vaudoises, du lac ou encore vers Saint-Sulpice et vers le Jura, sans oublier la cathédrale, loin d'être compromises, sont au contraire multipliées dans une proportion considérable, puisqu'elles assureront, de presque tous les endroits du centre, une vue simultanée dans toutes ces directions; on pense principalement aux visions nocturnes que pourrait réserver l'esplanade par la combinaison des éclairages.

L'utilisation de l'infrastructure, les entrepôts

Lausanne jouit actuellement d'un avantage incontestable du fait que ses entrepôts de ravitaillement se trouvent au centre même de la cité. Cet avantage peut être entièrement maintenu, puisque les entrepôts, garages et locaux industriels n'ont besoin d'aucun éclairage particulier et que de larges ouvertures ménagées régulièrement dans la plate-forme assureront toute la ventilation désirable. Les immeubles qui, actuellement, abritent des bureaux devront être transformés en entrepôts; cette dévalorisation sera cependant largement compensée par les volumes récupérés en surface. Comme nous l'avons dit, le tracé actuel des chaussées et des voies ferrées sera maintenu; il ne sera pas, en revanche, nécessaire de le maintenir sur 12 mètres de hauteur. On récupérera ainsi des volumes considérables qui permettront notamment d'affecter une partie de l'infrastructure à des salles de théâtre, de cinéma ou de sport et, surtout, à un marché couvert.

Le *marché couvert* tel qu'il est projeté ne prétend pas se substituer aux bancs de maraîchers des rues de Lausanne, mais simplement centraliser la vente de mi-gros et de détail du commerce de l'alimentation, selon un principe qui fait actuellement l'objet d'études spéciales. Le ravitaillement des halles se fera par le niveau inférieur, l'accès de la clientèle se fera au niveau intermédiaire qui est celui de la station des transports en commun.

La Nouvelle Cité et le développement de Lausanne. Ainsi, par les solutions que ce projet est susceptible d'apporter aux innombrables problèmes que pose le développement de la ville de Lausanne, il peut jouer un rôle déterminant dans le développement de cette cité, au même titre, mais à une autre échelle, que la création, il y a cent ans, du Grand-Pont.

Créée autour d'une série de petits centres de quartiers, Lausanne se trouve historiquement à un carrefour. Son développement est paralysé; il serait insensé qu'elle ne profite pas des dispositions topographiques idéales qui lui permettent la création inespérée d'un centre à trois dimensions où les fonctions nobles dominent les fonctions

organiques, solution idéale qu'avait déjà imaginée le grand Léonard de Vinci.

Les problèmes techniques sont mis en évidence dans le présent numéro par M. G. Roubakine, ingénieur, aussi nous contenterons-nous de relever que les bases techniques du projet sont réelles, qu'il ne repose sur aucune hypothèse aventureuse, en d'autres termes que les problèmes que sa réalisation pratique pose aux techniciens sont rationnels.

L'aspect économique. Un projet d'une telle nature ne peut être financé que pour autant qu'il soit rentable, qu'il ne fasse pas appel aux deniers publics dans une mesure dépassant le coût des travaux strictement utilitaires. Sous cet angle, on peut admettre que les constructions de chaussées, le nœud de circulation pourraient être pris en charge par la collectivité et qu'en revanche l'esplanade et les bâtiments qui s'y édifieraient devraient être l'œuvre de l'initiative privée.

Les bâtiments proprement dits n'étant pas plus coûteux, une fois les fondations et la plate-forme établies, que des bâtiments construits en quelque autre endroit, tout peut être ramené à connaître, pour un bâtiment donné, le prix total du terrain y compris la plate-forme. Les calculs qui ont été faits ont pris pour base une tranche complète s'étendant des Terreaux à Montbenon et comprenant, par conséquent, une partie de la plate-forme non rentable, une partie de bâtiments bas et une partie de bâtiment de dix étages. En contrebas de la plate-forme cette tranche intéresse un certain pourcentage de chaussées, de bâtiments à démolir et de bâtiments susceptibles d'être conservés. Notre prix comprend alors :

- a) la valeur vénale actuelle du terrain ;
- b) la valeur totale des constructions appelées à être démolies ;
- c) la moins-value que subiront les constructions appelées à subsister ;
- d) le coût des fondations et de l'ossature de la partie en plate-forme.
- e) le coût de la fondation et de l'ossature des bâtiments de dix étages ;
- f) les frais d'aménagement de la plate-forme non rentable ;
- g) une part de risques et de bénéfices.

On peut en déduire, en revanche, la part correspondant au rendement des volumes nouveaux gagnés sous la plate-forme.

Les coûts de fondation et d'infrastructure ont pu être établis d'après des données assez proches de la réalité. La valeur vénale des terrains a été calculée d'après leur rendement actuel sur la base de quelques exemples. Cette valeur est réelle puisqu'en bien des endroits, en raison des règlements en vigueur, les constructions ne peuvent plus être agrandies. Selon les résultats obtenus dans chacun des cas considérés, les prix du terrain utile ne seront pas supérieurs aux prix pratiqués actuellement dans le centre de Lausanne ; ils seront notablement inférieurs à ceux de la place Saint-François. Si on rapproche cette conclusion de la remarque souvent entendue que Lausanne ne dispose pratiquement plus de terrain à bâtir, on constate que notre projet donne pour des années une réponse à un problème devenu, lui aussi, insoluble.

Une circonstance doit encore être relevée ici : les terrains intéressés par le projet appartiennent à un nombre relativement limité de propriétaires. Il n'y a pas d'enchevêtrements de parcelles minuscules qui rendent souvent utopique la réalisation d'un projet d'urbanisme. Au contraire : la majeure partie du sol appartient à la compagnie privée exploitant le funiculaire qui relie Ouchy à la ville (cette compagnie, à la

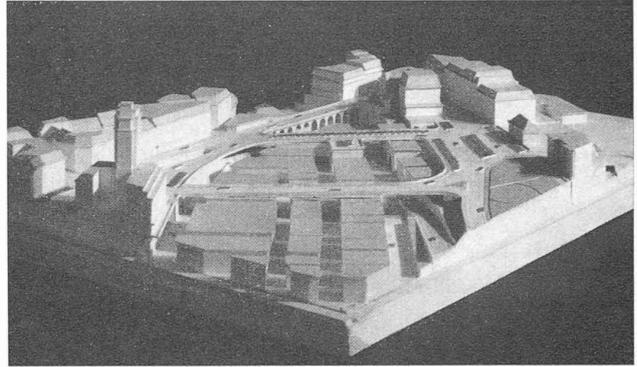


Fig. 6. — Etude partielle faite par le Service du Plan d'extension pour une amélioration du trafic Bel-Air - Saint-François. On reconnaît la Tour Bel-Air et le Grand-Pont flanqué de deux autres ponts.

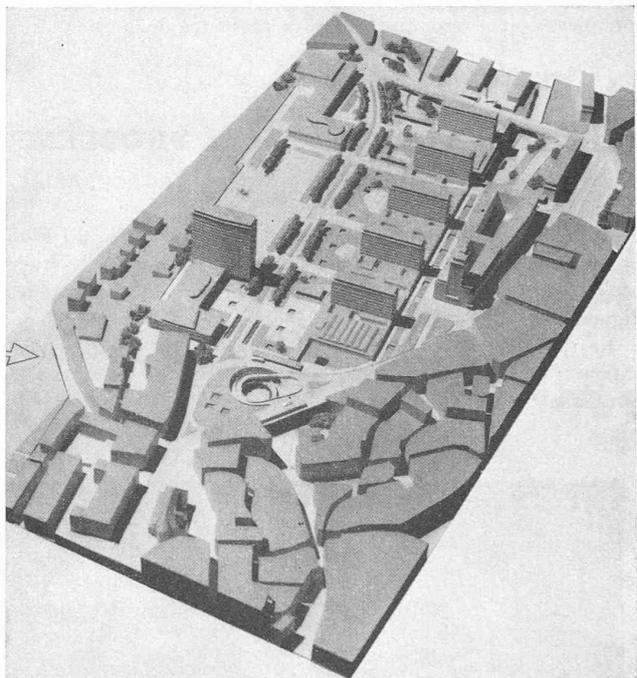


Fig. 7. — Projet 1951. La maquette vue de l'Est. Au premier plan, le Grand-Pont et le nœud de circulation.

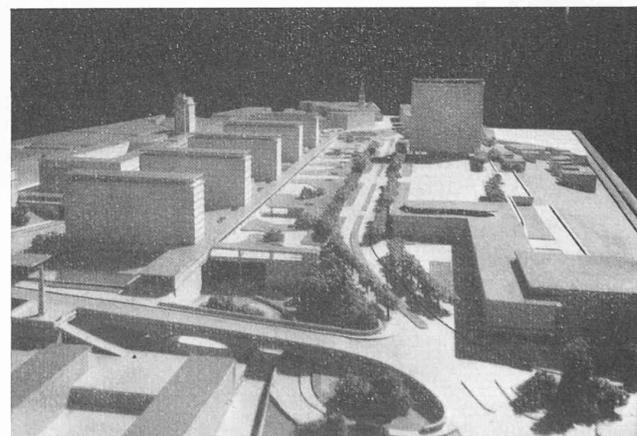


Fig. 8. — Projet 1951. La maquette vue de l'Ouest. Au premier plan, le pont Chauderon.

vérité, ne possède pas la totalité des constructions édifiées sur ce sol où l'on compte de nombreux édifices construits sur la base d'un droit de superficie).

Cet état de choses constitue à la fois un avantage et un inconvénient : il met entre les mains d'un petit nombre de propriétaires la liberté de donner ou de refuser leur consentement à un projet qui intéresse en réalité la communauté tout entière.

Perspectives de réalisation :

Deux caractères doivent être relevés dans ce chapitre qui nous servira de conclusion :

1. *Le projet se prête à une réalisation par étape*

Les édifices pourraient, en effet, se construire par tranches, à partir du Grand-Pont, autour du noyau de circulation qui, lui, devrait obligatoirement accompagner le début de la réalisation, qui en est l'élément d'urgence et qui, dès la première étape, résoudrait le grave problème de la circulation

automobile et des transports en commun dans le centre. Les autres composantes de la Nouvelle Cité : Marché couvert, Hôtel de Ville, Maison des Arts pourraient s'édifier au fur et à mesure des besoins, en même temps que le développement de la plate-forme vers l'ouest.

2. *Le projet peut être mis en œuvre immédiatement*

A l'inverse de certains projets dont la réalisation peut être différée, c'est dans les deux ans qui viennent que la Nouvelle Cité de Montbenon peut subir un commencement d'exécution ou, au contraire, être définitivement compromise. En effet, 1953 verra la fin de la concession du trafic marchandises dont bénéficie le funiculaire du Lausanne-Ouchy. Les dispositions qui seront prises à cette échéance seront décisives. D'elles dépend la réalisation de solutions correctes aux problèmes que nous venons d'évoquer ou, au contraire, l'enterrement sans gloire d'une occasion peut-être unique dans la vie d'une cité.

Le comblement de la vallée du Flon est inévitable. Il peut être une réussite comme il peut être un échec.

PROBLÈMES TECHNIQUES

par G. ROUBAKINE, ingénieur E. P. L., Lausanne

La construction d'une terrasse couvrant la vallée du Flon posera aux ingénieurs de nombreux problèmes, que le stade actuel des études ne permet que d'esquisser dans leurs grandes lignes.

Ces problèmes peuvent être classés en deux groupes principaux : ceux qui concernent la superstructure et ceux qui sont relatifs aux fondations.

Superstructure

On peut distinguer dans la terrasse telle qu'elle a été prévue par le plan d'ensemble deux zones bien distinctes quant aux charges qu'elles seront appelées à porter :

a) une zone peu chargée par les circulations, les jardins, les bâtiments d'un seul étage ;

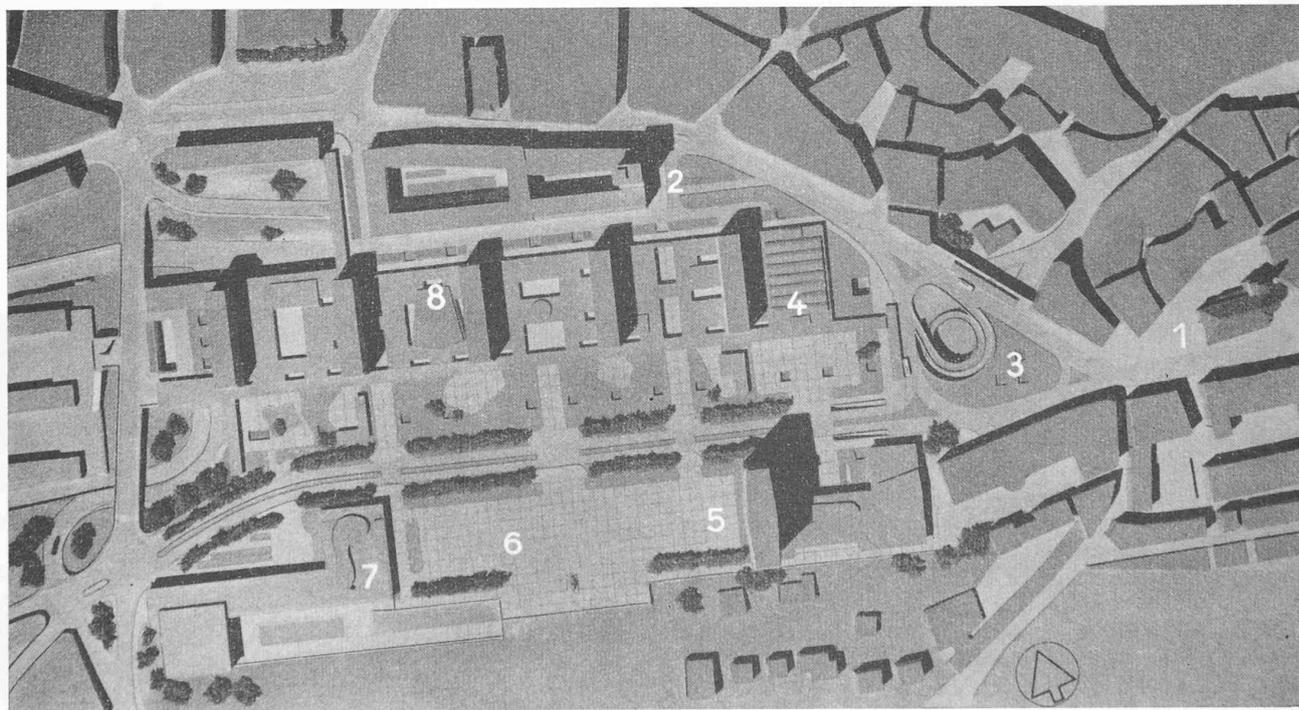


Fig. 9. — Projet 1951. Echelle 1 : 5000.

1 Saint-François. 2 Bel-Air. 3 Nœud de circulation. 4 Marché couvert. 5 Hôtel de Ville. 6 Esplanade. 7 Maison des arts.
8 Immeubles commerciaux.