

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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 10 (1937)

Heft: 6

Artikel: Problèmes d'urbanisme à Lausanne : les lignes générales de circulation

Autor: Virieux, E.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-120529>

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

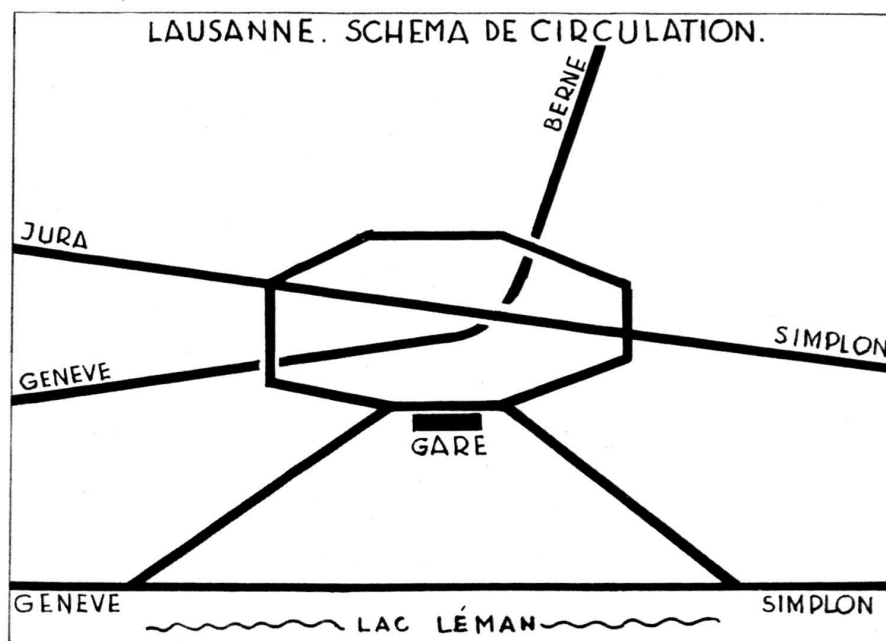
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 16.05.2025

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



PROBLÈMES D'URBANISME A LAUSANNE

M. E. Virieux, architecte F. A. S., a bien voulu nous communiquer une partie des études qu'il avait faites, en sa qualité d'architecte du Plan d'extension de la Ville de Lausanne. Elles présentent un intérêt tout particulier pour ceux qui, étrangers à Lausanne, ne connaissent pas les grandes difficultés d'ordre topographique que présentent l'aménagement de la belle cité lémanique. (La Rédaction.)

Les 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^me 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 relais de diligences, l'ingénieur Pichard combine un système nouveau de circulation tout autour de la vieille ville.

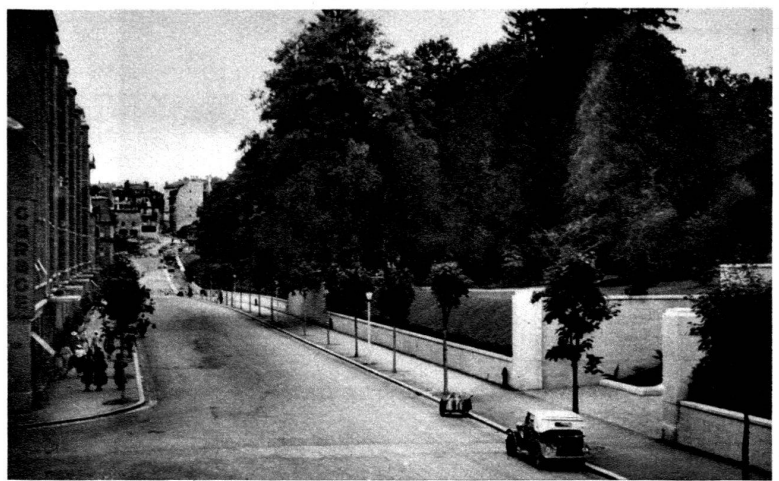
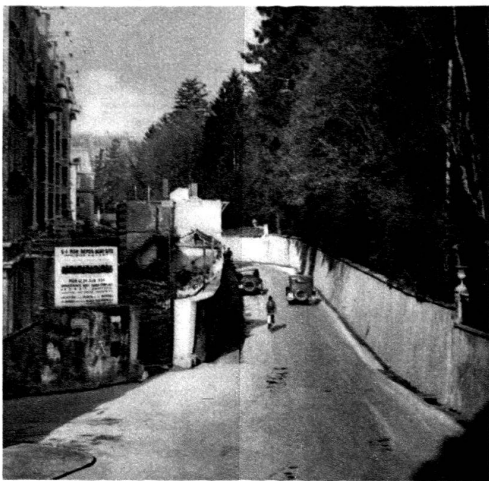
Mais ces voies qui parurent spacieuses alors qu'elles étaient extérieures à l'agglomération, font aujourd'hui figure de rues trop étroites, car de hautes maisons les bordent de toute part et les tramways les encombrent.

Un peu plus tard, d'importantes avenues ont été tracées pour relier la ville à la gare. Enfin, au début de 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 :



Section C D. — Avenue Mon-Repos avant et après l'élargissement

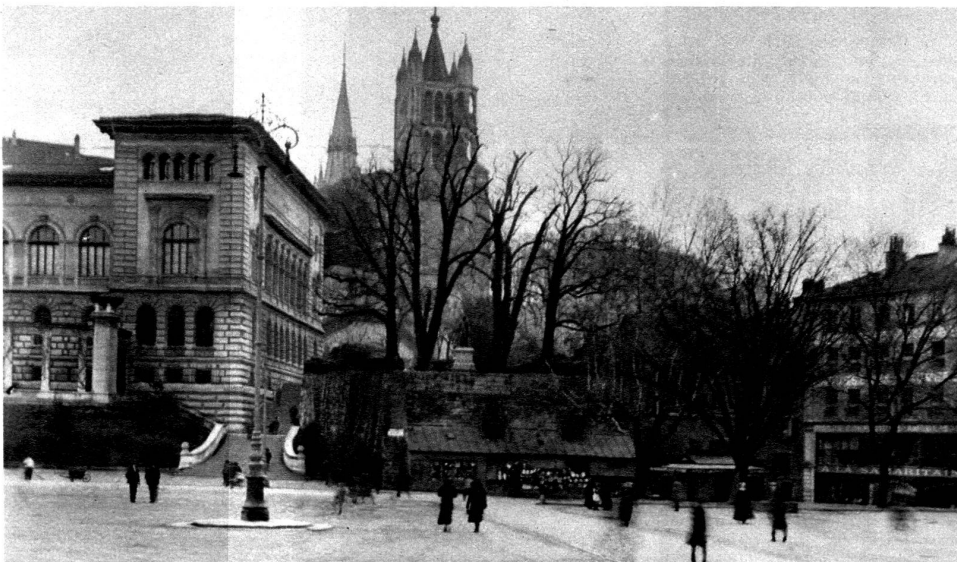
- a) Un trapèze dans la partie inférieure de la ville ; la grande artère Genève-Simplon, parallèle au lac, en constitue la base.
- b) Une croisée, de deux voies superposées dans le centre. L'une : Genève-Berne, empruntant le fond de la vallée du Flon ; l'autre : Jura-Simplon, franchissant cette vallée 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.

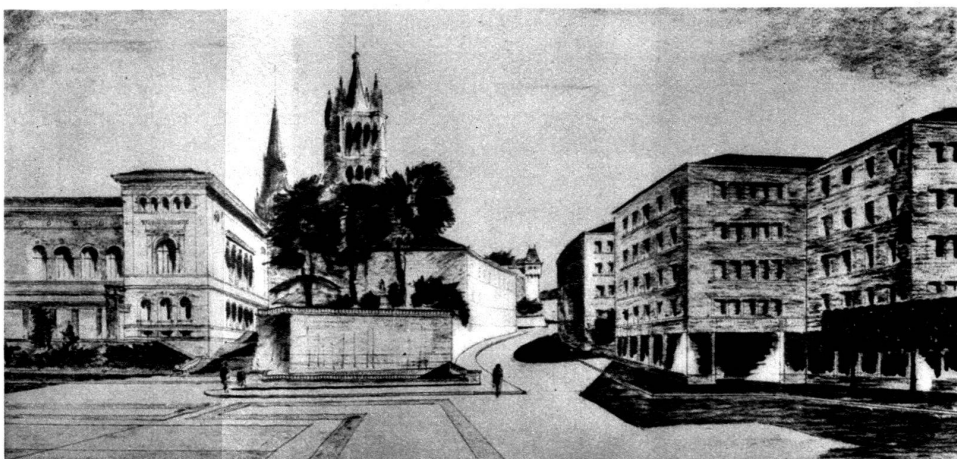
La partie sud de ce polygone est formée par les grandes avenues d'accès la gare.

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

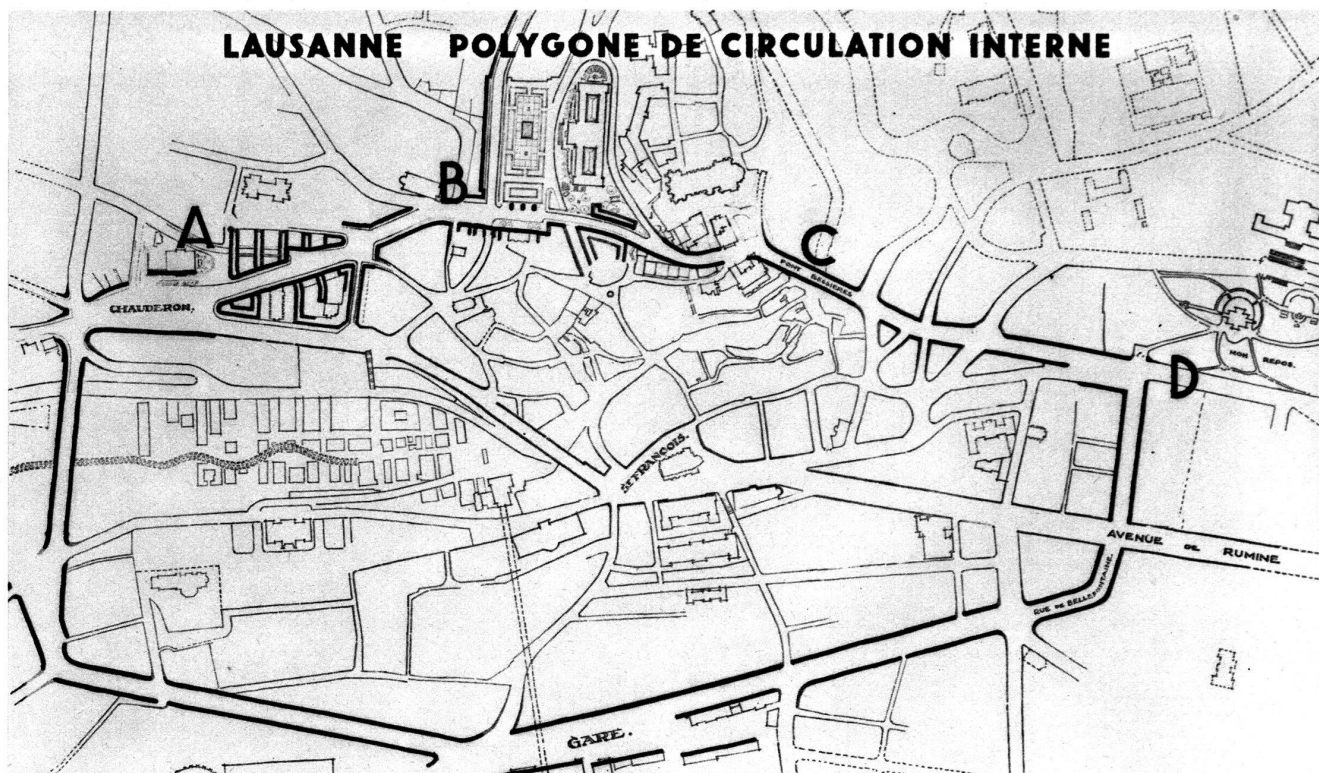
E. VIRIEUX, architecte F. A. S.



Section B C. — Etat actuel de la place de la Riponne

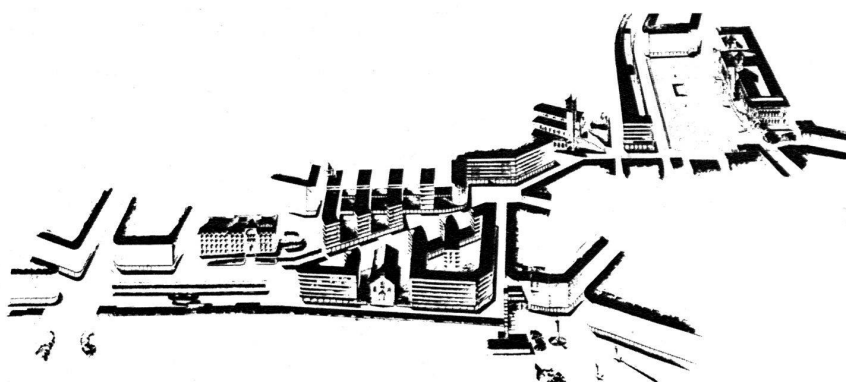


Section B C. — Etat futur de la place de la Riponne



Plan du centre urbain avec le tracé du polygone de circulation

La section C D 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.



Section A B. — Percée future à travers le quartier de l'Ale

La section B C 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.



La section A B 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.