

Le réseau routier lausannois

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **9 (1952)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-783449>

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.

Le réseau routier lausannois

Bien avant la conquête romaine, la bourgade qui occupait la colline de la cité entre le Château et la Cathédrale et qui devint par la suite Lousonna, était placée sur un vaste courant d'échanges qui s'était établi entre le Rhin et le Rhône par la vallée de l'Aar, le lac de Neuchâtel, la vallée de la Venoge et le lac Léman.

Dès la conquête de la Gaule, la Cité qui était alors reliée à son port, à Vidy (Fig. 1) voit son commerce se développer, étant donné sa situation privilégiée au croisement de deux routes, reliant Lausanne, Besançon et la France par le Mont Joux, l'Italie par Vevey, La Gaule par Genève et au cœur de l'Helvétie par Avenches.

L'oppidum romain, dont la configuration du sol était moins favorable à l'extension d'une cité qu'une région de plaine, fut en partie délaissé pour le port de Vidy. Lousonna s'agrandit à tel point qu'elle occupait au III^e siècle après J.-C. environ 30 ha.

Sitôt après les invasions barbares, les habitants du vicus cherchent refuge dans l'ancien oppidum installé à la Cité. Les conséquences de cet exode se font immédiatement sentir (fig. 2). Les anciennes défenses sont réparées et consolidées. Lousonna devient un véritable castrum romain, comme l'ont relevé les récentes fouilles effectuées sous le chœur de la Cathédrale.

L'installation de l'Evêque St-Maire à Lausanne, venant d'Avenches, laisse supposer toute l'importance de cette agglomération, celle de son développement économique et de son réseau routier. Cette situation se prolonge jusqu'au IX^e siècle.

Dès 1224, l'on construit de nouveaux remparts (fig. 3); l'on pénètre en ville par de nouvelles portes flanquées de tourelles: porte de St-François, de St-Pierre, de St-Laurent, celle-ci placée sur la route Lausanne - Yverdon.

Pendant environ 500 ans, soit jusqu'au XIX^e siècle la ville ne subit aucun changement notable. Entre le X^e et le XIII^e siècle, le réseau routier lausannois était constitué par une route venant d'Yverdon, passant par la rue du Pont et par St-Laurent; une deuxième, venant de Genève, passait par la porte de Pépinet. Une troisième, reliant l'Italie, traversait le Pont, le Bourg par la porte St-Pierre. De cette porte St-Pierre, l'on s'en allait vers Fribourg et la Suisse primitive et enfin, venant du Jorat, l'on pénétrait en ville en longeant la vallée de la Louve pour aboutir à la Palud (fig. 4).

Du XIII^e au XV^e siècle, ce même réseau subsiste, sauf en ce qui concerne la route de Genève dont le tracé défectueux au nord de la vallée du Flon est remplacé par une nouvelle route passant par la porte de Montbenon. Sur la route de Fribourg s'élève la nouvelle porte de Martheray.

Les hôtels se développent le long de la grande artère qu'est la rue de Bourg, le commerce est florissant, la ville s'agrandit.

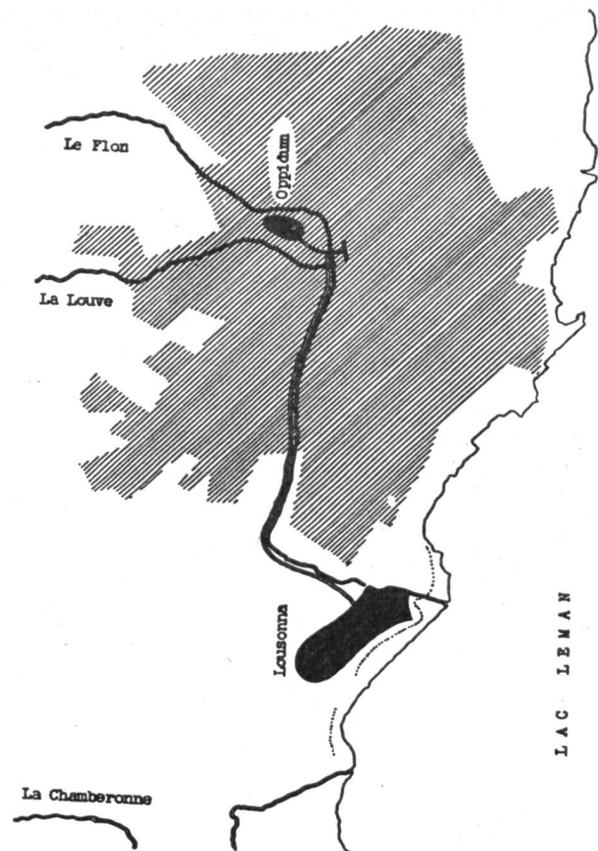


Fig. 1. La cité de Lousonna aux temps des Romains, au I^{er} siècle après J.-C.

Dès la conquête du Pays de Vaud par les Bernois, le commerce se ralentit, si bien que Lausanne devient un gros bourg agricole.

Au XVIII^e siècle, les échanges commerciaux reprennent, se développent, l'industrie hôtelière accuse un nouvel essor. Ce n'est qu'à partir du XIX^e siècle que des travaux importants, touchant essentiellement au développement du réseau routier, sont entrepris. Dès 1815, le vallon de la Riponne est comblé. En 1836, le Grand Conseil adopte les plans de l'ingénieur Pichard pour la construction d'une route de ceinture, reliant entre autre la colline de Bourg et celle de St-Laurent par le Grand-Pont (haut de 25 m au-dessus du Flon, ouvert à la circulation en 1844). Au nord, cette liaison entre les deux collines était assurée par un tunnel qui passe sous la place de la Barre et qui fut achevé en 1856.

Cette même année voit s'édifier la première voie ferrée et la première gare. Ce fut la fin du trafic des diligences, celles venant de Paris qui empruntaient le chemin de Chauderon et la route d'Orbe, celles venant de Neuchâtel roulant par le chemin du Maupas, les Plaines du Loup, la descente de Pépinet, la montée du Grand-St-Jean. Le réseau des routes lausannoises ainsi constitué comprenait également la route de Berne qui montait la rue de Bourg, passait devant l'hôtel du Faucon, la rue Martheray, la place de l'Ours.

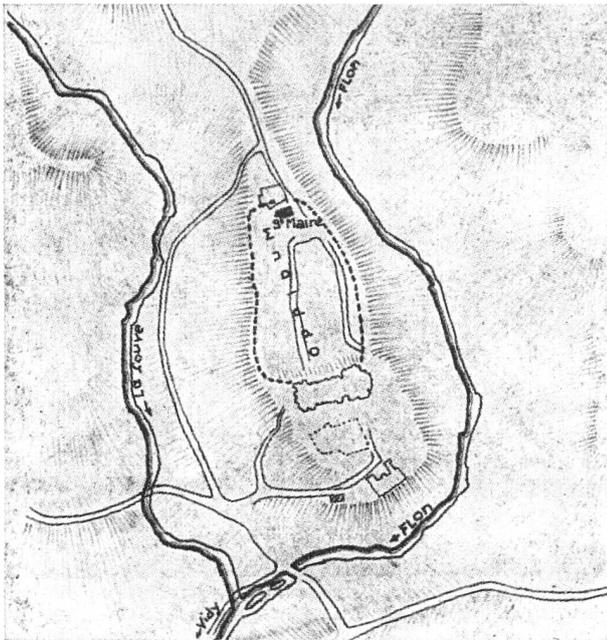


Fig. 2. Le castrum romain, installé à la Cité au III^e siècle après J.-C.

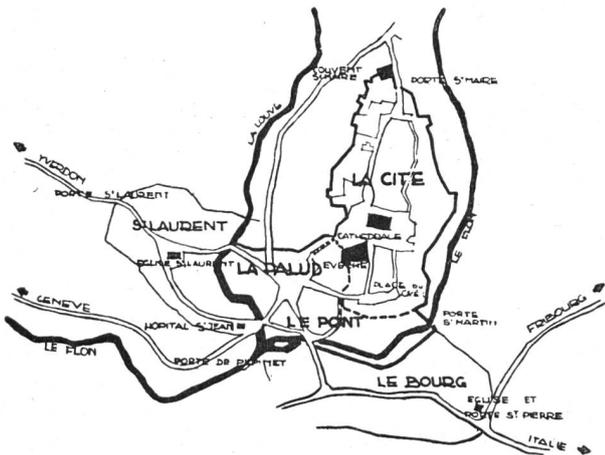


Fig. 3. Dès 1224, l'on construit de nouveaux remparts et l'on pénètre en ville par des nouvelles portes flanquées de tourelles.

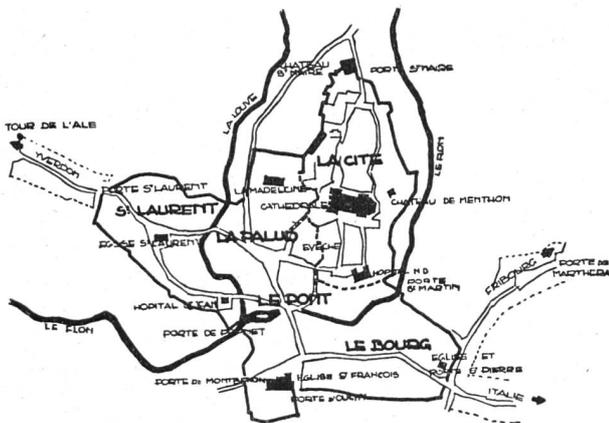


Fig. 4. Au XIV^e siècle, le tracé déficient au nord de la vallée du Flon est remplacé par une nouvelle route passant par la porte de Montbenon.

Dès la fin du XIX^e siècle, l'extension du réseau routier lausannois est complété par de nouvelles artères; le tracé de la ceinture existante est modifié, entraînant la construction de deux nouveaux ponts, celui de Chauderon en 1905 et celui du Pont Besières en 1910.

L'état actuel du réseau routier lausannois (fig. 5) est formé d'un ensemble de voies d'un intérêt très divers et dont les principales sont pour la plupart utilisées à la fois comme artères de pénétration (radiales) ou de transit (transversales). Elles donnent accès à la ville pour les voyageurs venant de l'est, du nord et de l'ouest. La figure 5 montre de quelle façon ces voies rayonnent autour de la capitale. A l'est, nous voyons le tracé de la route venant de Montreux, grande route cantonale qui côtoie le lac et se divise dès le carrefour de Lutry en deux branches, la première, la plus au nord, qui part de la bifurcation de Lutry, aboutit à la place St-François, centre de Lausanne, après avoir traversé l'avenue du Léman et l'avenue de Rumine d'où elle se dirige vers la place Chauderon en empruntant le Grand-Pont et la place Bel-Air. De la place Chauderon, elle se subdivise en deux branches principales, dont l'une s'en va vers Genève par la route de Morges et la seconde suivant la route d'Echallens se sépare à nouveau en deux tronçons, celui de Prilly - Orbe - Paris et l'autre d'Echallens - Yverdon - Neuchâtel - Bâle. Le projet de plan directeur lausannois accorde à cette artère, entre l'avenue de Rumine et Prilly, une importance particulière, dont l'intérêt réside moins dans l'importance du trafic actuel et prévisible que dans le fait qu'il est considéré comme le grand axe de composition de la ville. Il paraît donc plus indiqué de lui donner l'aspect d'un grand boulevard agrémenté de verdure, plutôt que d'une artère de grand transit. Le choix de ce grand axe de composition se justifie en partie pour des raisons topographiques. En effet, cette importante artère reste sensiblement horizontale. Elle est dotée d'alignements qui ont été portés à 30 m ces dernières années.

De la croisée de Lutry, la deuxième branche de la route cantonale venant de Montreux s'en va parallèlement au lac jusqu'au carrefour du Denantou d'où partent deux nouvelles artères, l'une se dirigeant vers l'ouest — transit Montreux - Genève — traverse l'avenue de Cour, l'avenue des Figuiers, pour aboutir au carrefour de la Maladière, l'autre, route de tourisme, empruntant le quai d'Ouchy aboutit à la place de Belgique et s'en va rejoindre le même carrefour en passant par les quais de Belleville et la route dite du lac, récemment construite.

Telles sont les artères principales qui assurent la liaison entre le Valais et la Provence par Genève, avec Paris par Orbe, à l'Allemagne par Bâle, ainsi qu'entre l'Italie, la France et l'Allemagne pendant la bonne saison.

Quant aux relations routières avec la Suisse centrale et orientale, elles sont nettement insuffisantes et mal définies pour assurer un trafic routier en rapport avec les exigences modernes de la circulation. Actuellement, pour aller de Genève ou de Montreux à Berne en passant par Lausanne, l'auto-

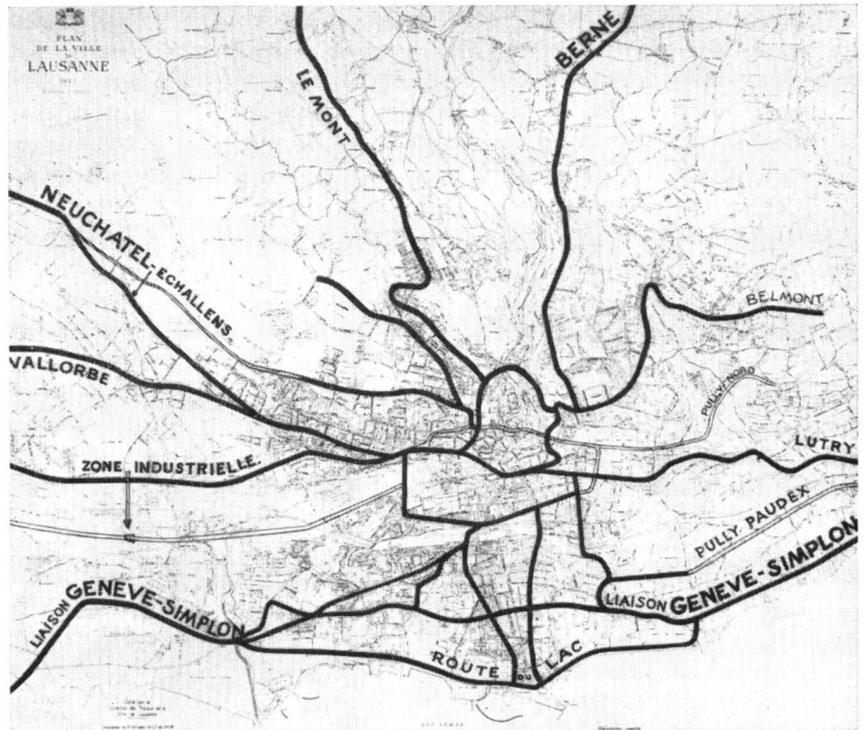


Fig. 5. L'état actuel du réseau routier lausannois est formé d'un ensemble de voies d'un intérêt très divers et dont les principales sont pour la plupart utilisées à la fois comme artères de pénétration ou de transit.

mobile peut choisir deux itinéraires, soit: route de Genève, place Centrale, Couvaloup, avenue César-Roux, place de l'Ours, la Sallaz, ou route de Morges, Chauderon, Bel-Air, rue Haldimand, Riponne, place du Tunnel, avenue César-Roux, la Sallaz. Par contre, si l'on vient de Montreux, on peut passer par l'avenue du Léman, la place du Faucon, la Caroline, place de l'Ours, avenue Béthusy, Pont de Chailly, avenue du Temple, la Sallaz ou encore St-François par l'avenue de Rumine, avenue Benjamin-Constant, pour rejoindre, par la place du Faucon, l'itinéraire précédent.

Ce sont là des tracés trop sinueux, parfois dangereux et peu faits pour assurer un trafic d'une certaine intensité si l'on ne cherche pas ailleurs la solution du transit.

Des voies d'un intérêt régional, c'est-à-dire secondaire, relie Lausanne aux centres périphériques. Ce sont la route Lausanne - Chailly - La Rosiaz - Belmont, de caractère touristique; celle de Lausanne - place du Tunnel - Le Mont et le Gros de Vaud; celle de Lausanne à Oron par la Sallaz; celle de Lausanne à Echallens par la Pontaise et enfin la route Lausanne - Renens qui quitte la grande artère Lausanne - Genève au carrefour du Galicien. N'oublions pas également celle de Lausanne - Pully - Nord, ainsi que la liaison de la zone des entrepôts de la vallée du Flon avec la zone industrielle Renens - Bussigny.

Tel vient d'être exposé dans ses grandes lignes le réseau routier lausannois.

Plan directeur

actuellement à l'état de projet ou les plans qui en tiennent lieu, considéré jusqu'à ces dernières années comme répondant aux exigences futures de la circulation, prévoit comme complément aux voies existantes une liaison Genève - Lausanne - Berne par la vallée du Flon supérieure nécessitant le comblement de cette magnifique vallée boisée, mais ne répondant pas aux normes admises en Suisse pour des voies de grand trafic et pouvant être utilisées sans inconvénient aucun pendant la mauvaise saison. Une autre route serait construite dans la prolongation de l'avenue Victor-Ruffy jusqu'à la Sallaz, afin de détourner le trafic du quartier de l'hôpital. Partant de l'avenue des Mousquines rélargie, une liaison avec Pully-Nord a été votée récemment par le Conseil communal lausannois.

Or, le réseau actuel dont la construction a coûté fort cher, ne paraît plus pouvoir dans l'avenir répondre aux exigences de plus en plus impérieuses du trafic automobile. St-François, centre de Lausanne, carrefour où aboutissent la majorité des grandes artères de circulation venant de l'extérieur, est déjà fortement congestionné. D'ici peu, la circulation deviendra pour ainsi dire quasiment impossible si une solution radicale n'intervient pas. Celle-ci nous paraît devoir être envisagée par l'exécution dans le plus bref délai possible de ceinture urbaine (dite petite ceinture), dont le tracé des derniers tronçons vient d'être voté par le conseil communal.

