

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 58 (1932)
Heft: 13

Sonstiges

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: 15.03.2025

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

Les parcours ferroviaires les plus rapides dans le monde.

Le tableau ci-dessous est extrait d'une étude, du plus grand intérêt, intitulée « Aperçu de l'état des relations ferroviaires », paru dans le numéro de mai de la *Revue générale des Chemins de fer*, sous la signature de M. L. Pondercaux, sous-chef de bureau au Ministère français des travaux publics.

Réseaux	Parcours à 90 km.		Parcours à 95 km.		Parcours à 100 km.	
	Nombre	Étendue	Nombre	Étendue	Nombre	Étendue
Canada						
Canadian National Railways	9	869,1	4	329,6	1	93,2
Canadian Pacific Railway	9	1 069,3	5	795,8	3	514,4
Totaux	18	1 938,4	9	1 125,4	4	607,6
Etats-Unis						
Chicago and North Western Railway	3	104,2	1	63,7	»	»
Chicago, Milwaukee, St-Paul and Pacific Railroad	1	72,1	»	»	»	»
New-York Central Railroad	24	3 318,1	5	700,8	1	118,8
Pennsylvania Railroad	76	5 886,6	10	784,1	3	198,7
Reading Railway System	69	2 853,7	54	2 070,8	3	99,6
Totaux	173	12 234,7	70	3 619,4	7	417,1
Belgique						
Société Nationale des Chemins de fer belges	1	58	»	»	»	»
Allemagne						
Reichsbahn	2	96	»	»	»	»
Grande-Bretagne						
London Midland and Scottish Railway	36	4 078,3	2	346	»	»
London and North Eastern Railway	21	1 981,5	4	177,9	»	»
Great Western Railway	52	6 814,2	12	1 528,2	1	124,4
Totaux	109	12 874	18	2 052,1	1	124,4
France						
Etat	7	730	»	»	»	»
Midi	3	401,2	»	»	»	»
Alsace et Lorraine	12	1 438,6	»	»	»	»
Paris-Orléans	9	1 005,4	1	111,9	»	»
Est	36	5 435,1	4	866,3	»	»
Nord	58	9 197,9	22	4 032,2	1	153,1
Totaux	125	18 208,2	27	5 010,4	1	153,1
Totaux généraux	428	45 409,3	124	11 807,3	13	1 302,2

CHRONIQUE

Les résultats du concours d'idées pour le plan d'extension de Lausanne.

Impressions, remarques et commentaires.

Dans le dernier numéro du *Bulletin technique*, nous avons pu donner, de justesse, les résultats du concours d'idées pour le plan d'extension de Lausanne. Tout au moins — ceci soit dit sans ironie — les résultats du travail du jury. En effet un pareil concours, par l'énorme masse d'idées qu'il suggère

et qu'il précise, ne saurait avoir seulement comme résultat qu'une petite liste de noms et de prix.

Le gros labeur, au fond, n'a pas encore commencé. Il consistera à tirer parti des projets primés et achetés, à trier, parmi les idées, le bon grain de l'ivraie, à les grouper, à les coordonner en un plan d'extension à la fois harmonieux et hardi, de conception sage, et surtout réalisable. Comment s'exécutera cette besogne et par qui? C'est une grosse question à laquelle on songe à donner une réponse.

En effet, le projet de règlement sur le personnel de l'administration communale, qui sera prochainement discuté au Conseil de Lausanne, prévoit la création d'un bureau permanent du plan d'extension. Certains noms, à ce propos, voltigent même déjà dans l'air estival et embaumé.

Mais n'anticipons pas, bien que les anticipations ne soient pas interdites quand, dans un concours comme celui-là, on prévoit précisément l'avenir.

En essayant de donner une petite idée de toutes ces grandes idées aux lecteurs inexpérimentés d'un quotidien, je disais que la tâche m'apparaissait énorme et délicate. Les lecteurs compétents du *Bulletin* me comprendront sans doute si je leur avoue que cette tâche me semble encore plus lourde quand je m'adresse à eux.

Il y a, dans la grande halle du Comptoir Suisse de Beaulieu, une telle floraison de recherches, de propositions et d'ingéniosités qu'il y faudrait passer une bonne semaine, en état de grâce technique et méditative, pour se faire des principaux projets une opinion solide, sûre et complète.

Je vais donc me borner à jeter ici des impressions, des lignes générales, ou des faits particuliers intéressants que j'ai pu remarquer. D'ailleurs le rapport du jury, qui n'a pas encore été publié au moment où j'écris ces lignes, paraîtra dans le *Bulletin*, accompagné de schémas rendant compte des caractéristiques principales des projets primés.

Je tiens à m'excuser auprès des concurrents que certaines de mes appréciations rapidement formulées pourraient blesser. Car je n'ignore pas qu'il existe une disproportion choquante entre le temps qu'utilise un commentateur pour commenter et celui dont a besoin le créateur pour mettre son œuvre sur pied. Une disproportion qui doit incliner le premier, sinon à l'indulgence fade des jeteurs de fleurs professionnels, au moins à un juste respect de ce dont ils parlent.

Rappelons les bases sur lesquelles ont travaillé les concurrents d'une part et les jurés de l'autre. Le règlement du concours les résumait ainsi :

1. Amélioration des communications entre Saint-François, Bel-Air, Chauderon et Montbenon.

2. Amélioration des communications pour faciliter la circulation suivant les directions Genève—Berne, Genève—Montreux et Berne—Montreux.

3. Création de parcs de stationnements pour autos.

4. Aménagement de la place de la Riponne et de ses abords, avec maintien ou suppression de la Grenette.

4 b. — Aménagement de la place de Beaulieu et de ses accès.

5. Modification du réseau des voies ferrées T.-L. soit par adjonction de nouvelles lignes soit par suppression de lignes existantes qui seraient desservies par autobus.

6. Trouver si possible un autre emplacement que la place Saint-François comme centre de liaison des lignes de tramways.

7. Emplacements pour marchés couverts et pour une grande salle.

8. Les concurrents pourront indiquer sur le plan les quartiers ou emplacements qui conviendraient pour l'édification d'immeubles-tours.

On recommandait en outre aux concurrents de donner aux voies nouvelles une pente aussi faible que possible, de respecter les constructions, ouvrages d'art et jardins publics existants et de ne présenter que des solutions qui soient réalisables, tant au point de vue technique que financier.

Rappelons encore la composition du jury, afin que les concurrents primés puissent en dire beaucoup de bien, et les autres en penser ce qu'ils voudront. Contrairement à ce qu'ont dit les journaux — rendons à César ce qui est à César — ce

n'est pas M. Paul Perret qui a présidé les délibérations, mais M. Emmanuel Gaillard, dès que ce dernier eut accès au fauteuil de syndic de Lausanne. Les autres membres furent MM. Eugène Simon, conseiller municipal, directeur des travaux de Lausanne; Bernouilli, professeur d'architecture à Bâle; Braillard, architecte à Genève; Hippenmeier, directeur du plan d'extension de la ville de Zurich; Alphonse Laverrière, architecte à Lausanne; César Oyex, ingénieur à Lausanne; Edouard Savary, directeur du 1^{er} Arrondissement des C. F. F., à Lausanne; Charles Thévenaz, architecte à Lausanne, avec M. Guyonnet, architecte à Genève, comme suppléant.

En général, les concurrents ont assez bien tenu compte des recommandations qui leur étaient faites. Seule la question de savoir si leur projet était financièrement réalisable paraît ne pas leur avoir causé de graves soucis. Je parle en général, cela va sans dire. Il est juste d'ajouter qu'une foule d'esprits chagrins ou effrayés par les circonstances estiment qu'actuellement rien ne peut être financièrement réalisé. Economies! Economies! Tel est le cri qu'on entend partout. Cri qui ne forme pas un accord parfait avec celui des embellisseurs, des anticipateurs et des clairvoyants. Il semble pourtant que sans s'engager dans de folles dépenses, on peut prévoir et réaliser des choses utiles, nécessaires. Il y a des économies qui coûtent fort cher et des dépenses fructueuses.

Sur 49 projets présentés au jury, 7 furent éliminés au premier tour, 15 au deuxième tour. Il en restait donc 27 en présence. Du 14 au 25 mai, après les deux éliminatoires, le jury suspendit sa besogne pour permettre à la Direction des travaux d'examiner les 27 projets et de lui signaler les erreurs ou difficultés techniques des solutions proposées par les concurrents.

Passons maintenant à l'examen des projets. A tout seigneur tout honneur: arrêtons-nous devant celui de M. *Georges Epitiaux*, l'architecte lausannois bien connu, qui a décroché le premier prix, avec un travail hardi certes dans plusieurs de ses conceptions, mais au total équilibré sainement, abondant en solutions ingénieuses et praticables.

M. Epitiaux est parti de l'idée fort sage que le nouveau plan d'extension de Lausanne ne saurait modifier profondément le caractère et l'aspect général de la ville. Considérant que la place Saint-François est le pivot autour duquel gravite tout un système de circulation et toutes les activités de la cité, considérant, d'autre part, qu'il est indispensable de la décongestionner en aérant le centre urbain Chauderon—Riponne—Saint-Pierre—Gare, M. Epitiaux propose les mesures suivantes:

Tenant compte que la circulation est surtout intense de l'ouest à l'est et réciproquement, une voie nouvelle en absorbe à Chauderon une partie qui n'a actuellement d'autre moyen pratique de se faire vers l'Est que par le Grand-Pont. Le tracé de cette artère, large et à faible pente, est à peu près celui de la rue de l'Alé et rue Neuve, la Riponne et se prolonge par la rue Pierre Viret, le Pont Bessières, Villamont, jusqu'à l'avenue du Léman.

Cette voie, qui devra avoir une grande importance économique, mettrait en communication rapide l'Est et l'Ouest du territoire, en évitant Saint-François.

Le raccordement de la rue Pierre Viret à la place de la Riponne ne présente aucune difficulté; le profil en long de la nouvelle voie donne une pente de 6%. Le chemin derrière l'Université deviendrait un jardin pouvant s'adapter à la circulation des piétons.

La ville basse ne peut rester plus longtemps délaissée et l'auteur a cherché à vivifier et galvaniser ces quartiers inférieurs par une voie les traversant de l'ouest à l'est ou, pour mieux dire, de la Gare centrale à La Sallaz. Pour respecter le principe du décongestionnement de la place Saint-François, cette voie est étudiée sans emprunter sur son parcours ni cette place, ni les voies y aboutissant.

Cette artère a le tracé suivant: de la Gare centrale (ou des quartiers inférieurs), elle emprunte l'avenue Ruchonnet, tourne vers le nord à la hauteur des serres de la ville, monte à flanc de coteau par une pente de 9%, pour aboutir ensuite, par un tunnel, à la place de la Gare Lausanne-Ouchy. Cette

voie se confond avec la Place Centrale, la Place du Pont, la rue du Pré, la rue Saint-Martin, pour aboutir à La Sallaz ou à la route de Berne et d'Oron en s'insinuant au flanc est de la vallée du Flon.

Le tunnel, tronçon obligatoire et vital de l'artère projetée, n'a qu'une longueur de 100 mètres. Il ne passe que sous un immeuble, à une profondeur suffisante pour en assurer le maintien. Sur le reste de son parcours, sauf à son débouché sur la Place du Flon, le tunnel n'emprunte que des terrains non bâtis.

La ville basse serait dotée d'artères nouvelles, au travers de « blocs d'immeubles » trop denses. L'une de ces rues part de la Place Pépinet, traverse et aère le bloc d'immeubles entre la Place Saint-François et la rue Centrale. Cette voie se raccorde avec la rue Saint-François et avec la Cheneau-de-Bourg. Ce serait une artère pour magasins.

La Place Pépinet est redressée par la suppression de son gros dévers. Pour permettre cette amélioration, le Petit-Saint-Jean est supprimé et une voie nouvelle Pépinet—rue du Pont le remplace.

Ailleurs, de très nombreuses améliorations sont proposées. Citons la voie nouvelle Place Bel-Air—Valentin, déchargeant le trafic dans la rue Haldimand, impossible à élargir suffisamment.

Les avenues du Théâtre et de Rumine sont dotées d'un élargissement exceptionnel et constitueraient un grand boulevard de 32 mètres de large. L'emprise nécessaire pour réaliser cet élargissement se fait sur la promenade de Derrière-Bourg. La largeur de cette artère permettrait le stationnement des automobiles sur tout son parcours.

La place de la Gare C. F. F. est modifiée fondamentalement, car actuellement son profil est des plus mauvais: le Petit-Chêne encombre cette place par un raccord semblable à un cône d'alluvions.

Dans le projet Epitiaux, les profils en long et en large de la place sont rendus réguliers. L'agrandissement au nord nécessite la suppression du raccord du Petit-Chêne et son remplacement par un escalier monumental.

La circulation charretière dans le Petit-Chêne n'est pas entravée par cet escalier, car cette voie se trouve raccordée à des artères nouvelles ou simplement améliorées, qui relieront le Petit-Chêne, à l'est et à l'ouest, par les rues du Midi et de Sainte-Luce, toutes deux prolongées depuis Georgette jusqu'à l'avenue Ruchonnet.

Quant aux voies de grande communication: Genève, Simplon, Berne, Neuchâtel, tout en étant conçues pour faciliter le transit, elles ne s'éloignent cependant pas trop de la ville. A noter que l'on évite, vers Malley, le fâcheux tournant du Pont du Galicien en faisant passer la route en raccourci, du haut du chemin du Bois-de-Vaux à Sébeillon.

MM. *Dubois*, *Favarger* et *Scotoni*, Lausanne (2^{me} prix), ont également présenté un projet d'un grand intérêt dont une variante, qui prévoit la démolition de la Banque Fédérale, améliore nettement la relation entre Bel-Air et Chauderon. L'élargissement du Grand-Pont au sud, par l'utilisation des terrasses des entrepôts et par la construction d'une nouvelle tranche de pont, paraît heureux. La rue des Entrepôts conserverait sa position actuelle, mais rejoindrait la Gare centrale en passant sous la partie nouvelle du pont. A noter également la création d'une large artère Saint-François—Chauderon, à notre avis excellente parce qu'elle décentrerait la ville de l'est à l'ouest. Les nombreuses zones de verdure et les problèmes des grandes communications de transit sont traités avec habileté.

MM. *Tschumy* et *Vermeil* (3^{me} prix), ont élaboré un projet qui tout en étant intéressant en lui-même, présente des solutions d'une telle hardiesse qu'il faut bien — peut-être à regret — les déclarer irréalisables. La « marche vers l'Ouest » des cités qui se développent, thèse chère aux urbanistes, nécessite, pour les deux concurrents en question, le bouleversement complet des quartiers ouest, l'abandon d'une partie de l'avenue d'Echallens et la création, à sa place, d'une vaste artère et d'un monumental carrefour. Pour élargir le Grand-Pont, ces auteurs sacrifient aussi la Banque Fédérale et relient Grand-Pont et place Centrale par une rampe hélicoïdale. Cette place communiquerait avec celle de la Gare par