

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 68 (1942)  
**Heft:** 24

**Artikel:** A propos de l'aérodrome de Lausanne  
**Autor:** Peitrequin, Jean  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-51833>

### **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:** 30.03.2025

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

Ce n'est pas facile ; il faut une certaine humilité et ne pas craindre de remonter loin en arrière. Nous vivons sur un plan cadastral tracé par le moyen âge ; même si nous voulons le corriger il nous faut d'abord le comprendre. En cherchant à le comprendre véritablement nous ferons des découvertes déconcertantes, comme dans l'histoire qui nous a été mal enseignée.

Tout à l'heure, M. le professeur Bernouilli explique que pour pouvoir agir, une autorité de ville, par exemple le Conseil communal de Neuchâtel, doit être maître du terrain pour être maître du lotissement. Il faut donc lui redonner en 1942 les pouvoirs qu'avaient en 1442 les comtes de Fenis, qui remettaient à bail des parcelles de terrain, à charge aux bourgeois d'y bâtir une maison. Les notions les plus anciennes sont aujourd'hui les plus modernes.

Dans un autre domaine, absolument actuel, celui de la Défense nationale, ceci sans dévoiler aucun secret, nous constatons que les meilleures positions sont celles qu'avaient choisies au XIII<sup>e</sup> siècle les chevaliers pillards, pour y établir leurs châteaux ; nous restons surpris de voir comment nos plus grands stratèges reprennent pour la défense de notre coin de terre, à la moderne, un dispositif analogue à celui des comtes de Fenis en 1442.

Dans le domaine de la profession, nos efforts en vue d'obtenir une protection efficace de nos titres, nous portent à rechercher des droits qu'avaient les bons artisans en plein moyen âge.

Il y a dans ces trois faits, assez éloignés les uns des autres, plus qu'une simple coïncidence.

Il y a la reconnaissance d'un élément humain persistant, abandonné de propos délibéré, par suite de bien des camouflages de la vérité, avec le progrès matériel et matérialiste.

Dans cet esprit constatons qu'il y a des rues plaisantes, pas trop larges, assez pour circuler, pas trop droites, avec des accents, des dominantes, des arrêts esthétiques et des points de vue savamment ménagés. Ces rues sont humaines.

Il y a par contre des rues mornes, perspectives sans âme fuyant vers le vide, sans arrêts esthétiques et sans dominantes, établies absolument droites en vertu de l'axiome qui veut que pour aller d'un point à un autre le plus court chemin soit la droite, et conçues avec la foi en une motorisation prochaine de l'humanité. Ces rues sont inhumaines.

La boutade du « chemin des hommes » et du « chemin des ânes » est à la mode. Personnellement je préfère le chemin des ânes ; les plus chauds partisans du chemin des hommes, réputé bien droit, choisissent au reste celui des ânes pour leurs promenades dominicales. Et pour se convaincre de l'effet démoralisant de la route droite sur l'homme, il suffit d'avoir à conduire une fois une troupe à travers le Seeland pour n'avoir plus aucun doute à ce sujet, quand un poteau télégraphique ressemblant à l'autre, longeant des peupliers désespérément semblables, les kilomètres s'allongent en proportion.

La vérité est qu'il y a malheureusement une rue pour les hommes et une rue pour les machines.

Humainement la rue doit ondoyer ; pour la machine il la faut droite. De la plus ou moins bonne solution apportée à ces conditions apparemment contradictoires dépend la réussite plus ou moins brillante. C'est le point délicat où le principe machiniste se heurte au principe simplement humain.

Nos bonnes rues sont humaines ; elles n'ont pas été tracées au hasard. Si nous ne comprenons pas toutes les raisons des courbures, des arrêts et des perspectives ménagées, rien ne nous autorise à décider que ces raisons n'existent pas et que tout est pur hasard.

L'homme moyen, qui ne comprend rien aux théories, à qui une part d'instinct laisse un certain naturel, se plaît dans des rues à son échelle.

Je connais des rues étroites qui sont mortes, des rues larges qui sont animées ; il est donc difficile d'affirmer que mon titre est exact. Ce qui est certain c'est que certaines rues sont conçues pour l'homme, d'autres pour la machine. Une rue doit débiter piétons et véhicules, sa section se calcule comme celle d'un tuyau, mais la solution du problème ne doit pas tuer la rue. Le calcul du débit est le côté absolument quantitatif du problème ; il reste toute la question qualité.

La rue vivante ne sera pas fatalement étroite ; elle aura la largeur voulue, mais elle sera humaine. Elle ne sera humaine que faite avec art.

La rue, résultant de l'unique calcul, débitant  $x$  piétons et  $y$  véhicules, conduisant à un monument d'architecture strictement fonctionnelle, bordée d'immeubles si épurés qu'ils ne sont plus que des machines à habiter, pourra être pleine de monde et ronfler de tous ses moteurs, elle sera morte et inhumaine.

Il faut que l'urbaniste prenne enfin sa place d'artiste et que dominant de son art le savant, l'ingénieur, le statisticien, l'architecte et l'économiste, il cherche simplement l'échelle ; il faut qu'en ce monde matériel, calculé, enregistré et immatriculé il se souvienne de l'homme et, tout simplement, fasse œuvre humaine.

A ce prix, la rue ainsi conçue, quelle que soit sa largeur sera vivante.

## A propos de l'aérodrome de Lausanne.

Dans son numéro du 31 octobre 1942, le *Bulletin technique de la Suisse romande* a publié, sous le titre « Le plan d'extension cantonal vaudois », un article de M. Edmond Virieux, architecte de l'Etat de Vaud.

Au cours de cet article, M. l'architecte cantonal Virieux s'en prend avec une vivacité qui tient davantage de la polémique que de l'urbanisme au projet d'aérodrome prévu et arrêté à Ecublens, à la suite de longues et minutieuses études, par le Département militaire fédéral et par la Municipalité de Lausanne.

Voici, pour rétablir les choses, quelques renseignements objectifs et précis concernant cette très importante question, dont nous ne pouvons naturellement pas évoquer les aspects militaires, lesquels, on le pense bien, ne sont pas sans importance.

Aménagé il y a plus de vingt-cinq ans, sur des données qui paraissaient excellentes à l'époque, l'aérodrome de la

Blécherette n'a pas tardé à révéler et révèle toujours plus des inconvénients et des défauts irrémédiables qui paralysent le développement de l'aviation à Lausanne et dans toute la région. Ces défauts sont principalement la topographie irrégulière de la place d'aviation et de ses abords et plus particulièrement la situation climatologique de la région qui comporte pendant l'automne et l'hiver de longues périodes de brouillard excluant tout vol.

Cette situation a amené la Municipalité à étudier le transfert de l'aérodrome de la Blécherette dans la région. Le service fédéral de l'aviation militaire, lorsqu'il a eu connaissance de ce projet, s'y est intéressé et a décidé, après avoir pris contact avec la Municipalité, de faire de la place d'Ecublens un aérodrome militaire en même temps qu'un centre d'aviation civile. Le projet définitif d'exécution fut alors établi par l'Autorité militaire en collaboration avec nos services. Il comporte l'utilisation d'une surface de 872 497 m<sup>2</sup> environ. Cette surface comprend tout le quadrilatère susceptible d'être aménagé en aérodrome, situé entre la route cantonale Lausanne-Morges au sud, la route Saint-Sulpice-Ecublens à l'ouest et les premières agglomérations d'Ecublens et de Chavannes au nord et à l'est. Elle chevauche les deux rives de la Sorge.

L'exécution de la place d'aviation qui comprend les travaux suivants : a) le voûtage de la Sorge, b) les terrassements et le nivellement de la plateforme, c) le détournement des chemins, d) le drainage et l'évacuation des eaux de surface, e) la pose de clôtures, f) l'ensemencement et g) la pose de canalisations électriques et téléphoniques, est devisée à la somme de Fr. 4 720 000.— Il y a lieu d'ajouter à ce chiffre la valeur des terrains expropriés telle qu'elle a été estimée par l'expertise militaire fédérale, soit Fr. 2 128 940.—

La dépense totale est dès lors de Fr. 6 850 000.— Elle ne comprend pas les futurs hangars civils qui feront l'objet d'un concours d'architecture et d'une étape de travaux ultérieurs. Quant aux hangars et installations militaires, il ne nous appartient pas d'en discuter.

C'est l'Autorité militaire qui prend en main l'expropriation des terrains et qui dirigera les travaux. Toutefois, il a été entendu que cette Autorité laissera à la Municipalité la compétence et la liberté d'utiliser au mieux sur le chantier les entreprises, la main-d'œuvre et les fournitures locales, d'entente avec les Offices communaux et cantonaux du travail.

Un projet de convention réglant les modalités d'exécution, d'exploitation et d'entretien de la future place d'aviation a été établi entre la Municipalité et le Département militaire. Ce dernier assume les  $\frac{2}{3}$  du coût d'établissement de la place, tel qu'il a été établi plus haut, de même que les  $\frac{2}{3}$  de ses frais d'entretien, la Commune de Lausanne prenant à sa charge le  $\frac{1}{3}$  restant.

D'après les estimations faites, les travaux de construction de l'aérodrome d'Ecublens totaliseront environ 138 000 journées de travail et s'échelonnent sur environ 3 à 4 ans probablement.

Toutefois, il a été entendu avec le Département militaire que, une fois les crédits votés, les travaux ne « démarreront » que lorsque les conditions du chômage l'exigeront, de façon à réserver cette occasion de travail pour la période d'intense chômage et de crise qui suivra très probablement la démobilisation.

On se rend compte par ces chiffres de l'importance de ces travaux et de la chance inestimable pour Lausanne de pouvoir disposer d'une pareille occasion de travail, et cela au moment propice où, issue de la démobilisation et probablement de l'arrêt des hostilités, la vague de chômage que tout le monde redoute se sera abattue sur notre pays.

Et du même coup, la guerre finie, le nouvel aérodrome créé à la faveur de cette démobilisation, à la fois centre et point de croisement de lignes internationales toujours plus nombreuses, deviendra un instrument de propagande et de développement touristique de premier ordre pour Lausanne, notre canton et toute la région, au moment précisément où l'aviation transformée par la guerre sera appelée à jouer un rôle plus décisif que jamais dans les relations et le développement des peuples.

Nous sommes maintenant obligés de réfuter certaines

allégations de M. Edmond Virieux, lequel s'est exprimé en son nom personnel sans doute et non comme architecte cantonal, l'Etat de Vaud ayant depuis longtemps été tenu au courant de nos projets.

Ceux-ci ne compromettent en aucune façon, bien au contraire, la vue fort belle et les admirables horizons de la contrée, dont nous avons le souci très vif. Pour écrire que notre aérodrome coupera « brutalement Lausanne en deux », il faut décidément ne pas avoir à côté de sa machine à écrire une carte de notre ville. Certes, l'urbanisme commande de tout calculer en fonction de l'avenir, mais il commande aussi de conserver le sens des proportions. Il faudrait que Lausanne continuât pendant cent cinquante ans, et uniquement dans cette direction, sa grande extension actuelle, pour qu'elle se trouve coupée par l'aérodrome envisagé. Or, les progrès de l'aéronautique sont tels que personne ne peut prévoir ce que seront les conditions d'envol dans trente ou cinquante ans. Un aérodrome n'a par conséquent pas du tout la fixité d'une grande gare ou de choses construites, par exemple. D'ailleurs, en cas de gêne grave pour Lausanne, dans un avenir fort éloigné, les vastes terrains de l'aérodrome, loin de constituer un obstacle infranchissable, pourraient être restitués à l'agglomération de façon tout à fait rationnelle et harmonieuse.

Les grandes villes ont ou auront toutes un aérodrome à proximité de chez elles. Si l'on peut venir en une heure trente de Paris chez nous, il est indispensable qu'on ne perde pas ensuite un temps proportionnellement très long pour gagner, du lieu d'atterrissage, la ville où l'on doit se rendre. Il ne s'agit pas du tout de « mesquineries de politique locale », comme l'écrit M. Virieux. Des raisons de cet ordre diminuent toujours la valeur d'une argumentation.

Ajoutons que si l'Etat de Vaud, dont M. Virieux est l'un des principaux collaborateurs, veut bien établir pour la région envisagée un plan d'extension cantonale, toutes les choses seront ordonnées au mieux, tandis que sans cela et sans notre aérodrome, la région continuera à se bâtir à hue et à dia, au grand préjudice des admirables horizons.

Nous avons pour les spécialistes de l'urbanisme le plus profond respect, chaque fois qu'ils réalisent ou projettent des œuvres estimables, après s'être penchés attentivement sur les problèmes qu'ils traitent. Mais nous pensons que l'œuvre essentiellement critique des urbanistes qui parlent et qui écrivent gagnerait beaucoup si un peu de prudence en fixait mieux l'assiette.

Lausanne, le 14 novembre 1942.

Le Directeur des Travaux :

JEAN PEITREQUIN.

## SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

### Communiqué.

Les présidents des sections de la *Société suisse des ingénieurs et des architectes* se sont réunis à Zurich le 24 octobre 1942, sous la présidence de M. le Dr R. Neeser. M. P. Soutter, ingénieur, présente un rapport concernant le voyage d'étude fait en Allemagne, en septembre 1942, sur invitation du V. D. I., et dans le but de recueillir une documentation relative au problème des matières premières. M. R. von Sinner, architecte, chef du Bureau des constructions de l'office fédéral de l'économie de guerre, fit un exposé détaillé de la situation telle qu'elle se présente en Suisse tant en ce qui touche la question de l'approvisionnement en matériaux que la sauvegarde des intérêts des milieux de la construction.

La question de la protection du titre, celle de la création d'occasions de travail, l'assainissement de l'hôtellerie, l'application des normes, furent d'autres sujets traités lors de cette assemblée.

L'après-midi fut consacré à la visite des nouveaux locaux occupés par le Secrétariat central de la S. I. A., à Zurich, Beethovenstrasse 1.