

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 78 (1952)
Heft: 14

Artikel: Le réseau routier lausannois
Autor: Pilet, Alexandre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-58999>

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: 02.04.2025

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

LE RÉSEAU ROUTIER LAUSANNOIS

par ALEXANDRE PILET, architecte¹

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,

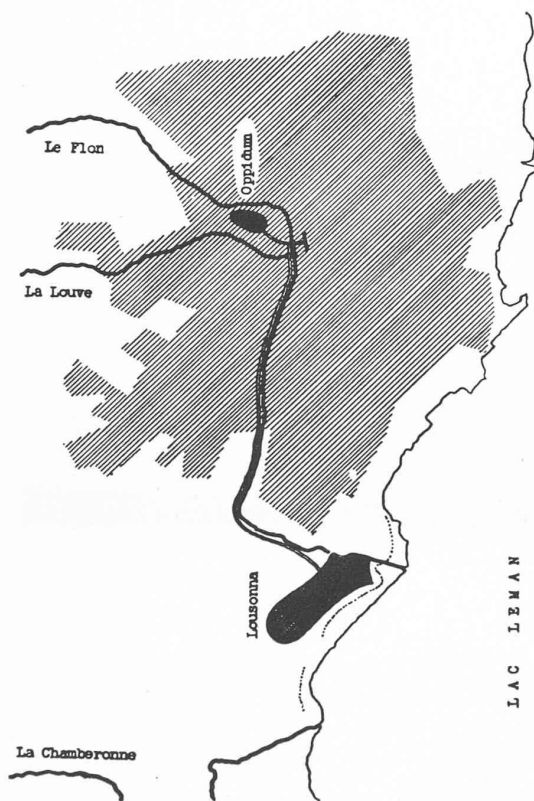


Fig. 1. — La cité de Lousonna au temps des Romains, au 1^{er} siècle après J.-C.

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 Jésus-Christ 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'évêque Saint-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 Saint-François, de Saint-Pierre, de Saint-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 Saint-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 Saint-Pierre. De cette porte Saint-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.

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,

¹ Cet article a paru dans le n° 2, 1952, de la revue *Plan*, organe officiel de l'Association suisse du plan d'aménagement.

CONCOURS POUR L'ÉTUDE DES PLANS D'UNE ÉGLISE A PESEUX (NEUCHÂTEL)

Extrait du rapport du jury (Suite)

Le jury constate que, dans son ensemble, le résultat du concours est satisfaisant. Cependant il estime qu'aucun des projets n'est digne d'être exécuté sans subir des modifications importantes.

Le jury propose toutefois de confier l'étude du projet définitif et la direction des travaux à l'auteur ayant obtenu le premier prix. Ce dernier tiendra compte des critiques formulées dans le présent rapport, tout spécialement en ce qui concerne l'atmosphère religieuse de l'intérieur d'un lieu de culte. Il s'appliquera, de plus, à réduire sensiblement le cube des bâtiments et les frais de construction.

Palmarès

Après avoir signé son rapport, le jury procède à l'ouverture des plis des auteurs des trois projets primés:

- 1^{er} prix, 1300 fr., projet « Pax »: M. Maurice Billeter, architecte S. I. A., à Neuchâtel.
- 2^e prix, 1000 fr., projet « Virgo Compatiens »: M. Fernand Dumas, architecte S. I. A., à Fribourg.
- 3^e prix, 600 fr., projet « N.-D. de Compassion »: M. Albert Cingria, architecte S. I. A., à Genève.

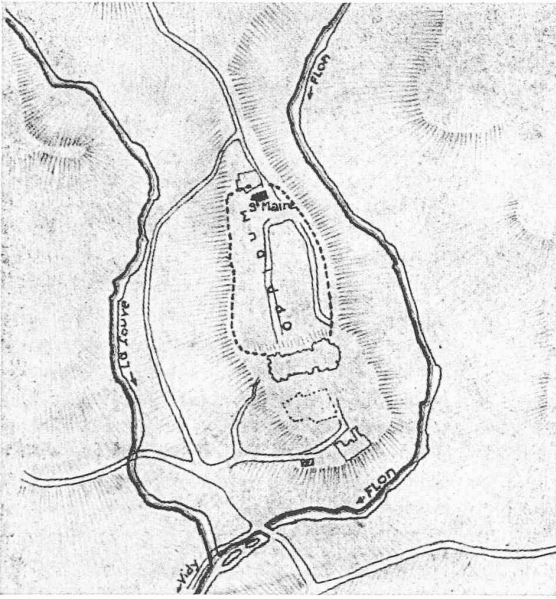


Fig. 2. — Le castrum romain, installé à la Cité au III^e siècle après J.-C.

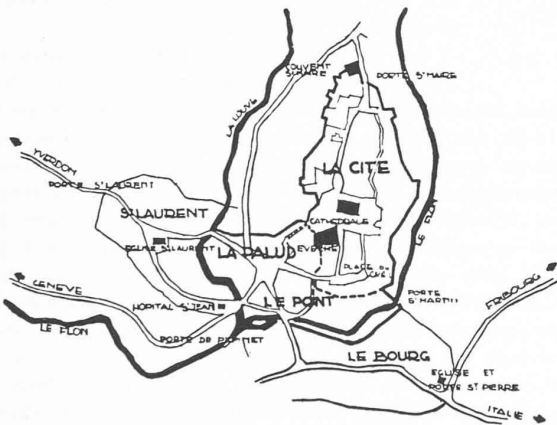


Fig. 3. — Dès 1224, l'on construit de nouveaux remparts et l'on pénètre en ville par de nouvelles portes flanquées de tourelles.

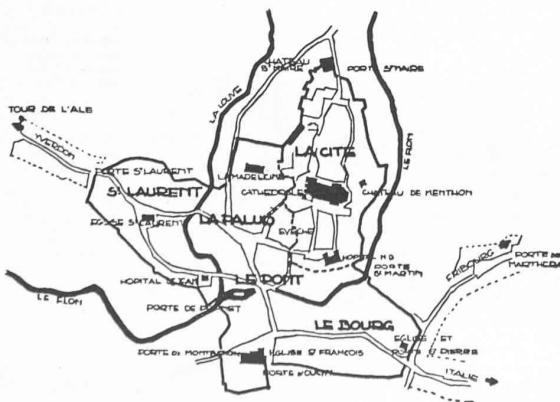


Fig. 4. — Au XIV^e siècle, le tracé déficient du nord de la vallée du Flon est remplacé par une nouvelle route passant par la porte de Montbenon.

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 Saint-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 d'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-Saint-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.

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 le pont Bessières, 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 de Saint-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

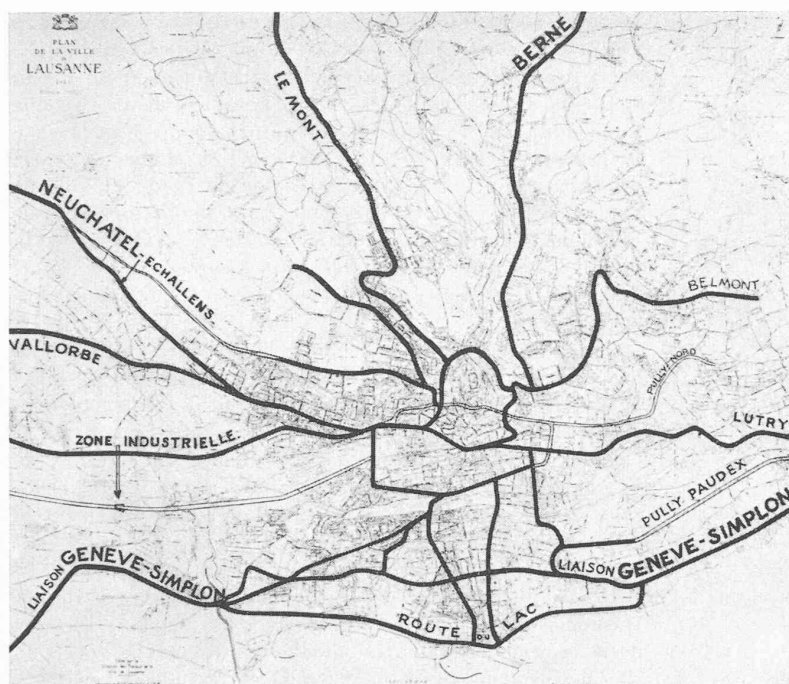


Fig. 5. — L'état actuel du réseau routier lausannois est formé d'un ensemble de voies d'intérêts très divers et dont les principales sont pour la plupart utilisées à la fois comme artères de pénétration ou de transit.

passant par les quais de Bellerive 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'automobiliste 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, avenue du Temple, La Sallaz, ou encore Saint-François par 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, 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, relient 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-Ruffly 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. Saint-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, d'une ceinture urbaine (dite petite ceinture), dont le tracé des derniers tronçons vient d'être voté par le Conseil communal.

Or, cette solution, si elle peut résoudre le problème du décongestionnement du centre n'apporterait pas une solution à celui du trafic en transit et encore moins à celui du trafic routier lausannois en fonction de l'avenir et des exigences modernes de la circulation sur route.

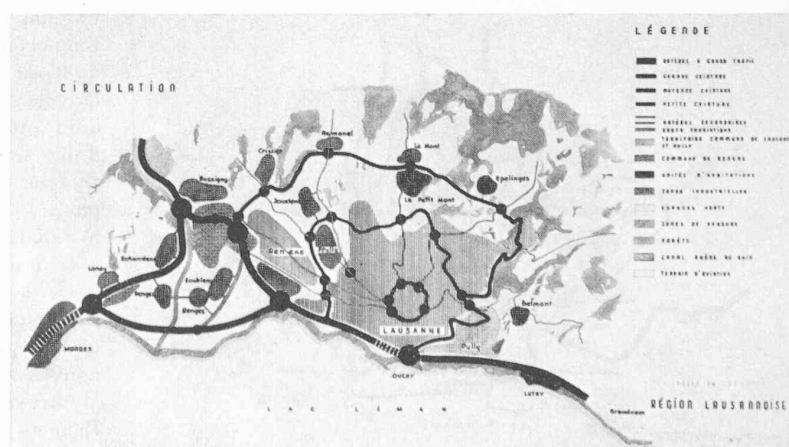


Fig. 6. — Réseau routier projeté par le plan directeur d'extension lausannois.

L'A. S. P. A. N. a mis sur pied un grand projet d'autoroute pour la traversée de la Suisse. Le tracé de cette grande artère sur territoire vaudois, qui intéresse aussi la région lausannoise, partirait de Domdidier, passerait près d'Yverdon, longerait la plaine de l'Orbe, pour s'engager ensuite dans la vallée de la Venoge qu'elle suivrait jusqu'à Morges et longer le lac Léman pour atteindre Genève. De Bussigny, se détacherait une deuxième autoroute qui devrait rejoindre l'Italie en passant en tunnel par le Grand-Saint-Bernard. L'Etat de Vaud a déjà fait voter le tracé de cette artère entre Renens, Lausanne et Pully ; le Service du plan d'extension cantonal en poursuit l'étude jusqu'à son entrée dans le canton du Valais.

Le projet de plan directeur d'extension lausannoise, réseau routier dont l'étude se poursuit, se trouve schématisée dans la figure 6. Il tient largement compte de ces projets dont il entend assurer le meilleur raccordement avec le réseau urbain.

Les études qui ont été entreprises et qui ont abouti au tracé directeur proposé ci-dessus se sont inspirées de la doctrine urbanistique moderne « décentralisation », fédéralisme urbain, respect de l'autonomie communale dans la mesure où ces principes n'entrent pas en conflit avec les exigences modernes de l'urbanisme et les intérêts locaux essentiels.

Les projets d'extension du réseau routier lausannoise prévoient un système de ceinture pouvant assurer le détournement du centre du trafic de transit, et plus particulièrement

du trafic lourd. Nous sommes convaincu qu'un jour, nos enfants verront les trains routiers parcourir nos grandes routes ; l'emplacement d'une gare routière est prévue entre Bussigny et Renens. Cette route de ceinture a fait l'objet d'études en collaboration avec les communes voisines. Un tronçon vient d'être soumis à l'enquête publique par les municipalités de Prilly et de Lausanne. Le tracé sur la commune de Pully est actuellement en discussion entre les communes intéressées et l'Etat de Vaud. Le plan directeur de la commune du Mont-sur-Lausanne prévoit le passage de cette ceinture périphérique, laquelle, venant de la route de Berne, rejoindrait le tracé lausannoise au « Solitaire ».

L'autoroute Romanshorn-Genève a ses partisans et ses adversaires. Les uns préconisent uniquement l'amélioration du réseau routier suisse actuel, les autres estiment — et nous sommes de ceux-là — que l'autoroute s'imposera tôt ou tard, que sa construction ne serait guère plus coûteuse que la solution d'amélioration, alors qu'elle présenterait l'avantage énorme d'assurer les conditions optimum d'un trafic de grande circulation (voir rapport de l'Association suisse des automobilistes). Nous sommes d'autant plus partisan de ce tracé d'autoroute prévu par la vallée de la Venoge que la route de Berne actuelle, même améliorée, ne permettrait pas d'assurer un trafic normal pendant la mauvaise saison, placée qu'elle est à une altitude de plus de 900 m au Chalet-à-Gobet.

P.-S. — Cet article n'engage que son auteur.

ASSOCIATION AMICALE DES ANCIENS ÉLÈVES DE L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE DE L'UNIVERSITÉ DE LAUSANNE

Rapport du Comité sur l'exercice 1951

présenté à l'assemblée générale ordinaire du 24 mai 1952, à Lausanne

Après la dernière assemblée générale du 2 juin 1951, votre comité s'est reconstitué comme suit : présidence : Ernest Bussy ; vice-présidence : Henri Benoit ; secrétaire : Alfred Vallotton ; caissier : Emile Schnitzler ; membres : Alfred Stucky (directeur de l'E. P. U. L.), Jean Perret, Emile Matthey.

Le comité s'est réuni cinq fois depuis notre dernière assemblée générale pour l'étude de diverses questions internes, de l'organisation des conférences ou autres manifestations, de la publication d'un nouvel annuaire.

Effectif des membres

L'effectif des membres de l'Association est actuellement de 970 (930 à fin 1950), dont 129 membres honoraires (129).

Sont inscrits à l'Association suisse ou membres isolés à l'étranger : 805 membres (775), à l'Association française : 410 (401), à l'Association belgo-luxembourgeoise : 18 (16), à l'Association italienne : 23 (16), à l'Association portugaise : 21 (22).

Depuis la dernière assemblée générale, l'Association compte 50 nouveaux membres, dont 3 architectes. Nous avons eu par contre le chagrin de perdre un certain nombre de membres. Ce sont : M. Léon Bolle, professeur, membre ami ; M. Oscar Jomini (1901), section belgo-luxembourgeoise ; M. François Roessinger, ingénieur civil (1936) ; M. Armand Schnorf, ingénieur chimiste (1925) ; M. Charles Pahud, ingénieur, de l'Association française (1899) ; M. Pierre Dufour, ingénieur

(1905) ; M. Pierre Carrard, ingénieur civil (1921) ; M. Louis de Vallière, ingénieur (1892) ; M. Henri Gavin, ingénieur électricien (1925) ; M. Hubert Chappuis, ingénieur (1901) ; M. Charles Girardet, ingénieur (1907) ; M. Paul Mégroz, ingénieur conseil (1913). D'autre part, une communication adressée à M. Théodossy Athanassoff, ingénieur (1898), nous est revenue, le 2 avril écoulé, avec la mention « décédé ».

Comité central

Il s'est réuni le 29 septembre 1951, sous la présidence de M. Robert Thomann.

Au cours de cette séance, le Comité central a fait droit au désir — déjà exprimé précédemment — de M. Thomann de ne plus assumer la présidence.

M. Thomann a été le premier président du Comité central de l'A³E²P. L. depuis sa fondation en 1948. Au cours de ces quatre dernières années, il a rendu de très grands services à notre Association et à l'Ecole polytechnique, en nous faisant bénéficier en particulier de ses relations étendues en Suisse et à l'étranger.

M. Thomann a bien voulu continuer à faire partie du Comité central. Nous le remercions ici pour l'intérêt constant qu'il porte à tout ce qui touche notre Ecole polytechnique.

Pour remplacer M. Thomann, le Comité a fait appel à M. André Mairesse, administrateur-directeur des Etablissements Fives-Lille à Paris.