Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **68 (1942)**

Heft 24

PDF erstellt am: **16.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

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 m² 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 $^2/_3$ du coût d'établissement de la place, tel qu'il a été établi plus haut, de même que les $^2/_3$ de ses frais d'entretien, la Commune de Lausanne prenant à sa charge le $^1/_3$ restant.

D'après les estimations faites, les travaux de construction de l'aérodrome d'Ecublens totaliseront environ 138 000 journées de travail et s'échelonneront 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 cantonal, 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.

SOCIÉTE 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, présenta 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.

Rédaction : D. BONNARD, ingénieur.