

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 68 (1942)
Heft: 22

Artikel: Le plan d'extension cantonal vaudois
Autor: Virieux, Edmond
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-51827>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 26.01.2026

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

L'étude des différentes régions du canton, l'aménagement des villages et des quartiers de villas sera confiée à plusieurs équipes d'architectes privés. Il s'agit notamment d'enrayer l'envahissement de la belle campagne genevoise par des villas, pavillons de week-end et la délimitation d'une zone réservée à l'agriculture et aux grandes propriétés de plaisance. Ces beaux domaines, héritage d'une grande époque, doivent être conservés intacts, ce qui implique que des facilités d'ordre fiscal seront accordées à leurs propriétaires (fig. 3 et 6).

La même méthode de collaboration est indiquée afin de préparer la rénovation organique des quartiers incohérents et fort dépréciés, datant du XIX^e siècle, problème dont la solution pratique doit être trouvée selon les principes développés avec tant d'esprit et de bon sens par notre grand maître en matière d'urbanisme, Hans Bernoulli dans sa publication : *Die organische Erneuerung unserer Städte* (fig. 7).

Nous nous rendons tous compte, Mesdames, Messieurs, du privilège que nous possédons sous la forme d'un paysage d'une beauté exceptionnelle et qui constitue le cadre naturel de notre travail d'urbaniste (fig. 8). Il importe que tous nos projets soient dominés et imprégnés du souci de la conservation et de la sauvegarde des sites. Et répétons à chaque occasion qu'on ne doit craindre aucun sacrifice pour garder intact la beauté du paysage, notre patrimoine national.

Octobre 1942.

Le plan d'extension cantonal vaudois¹

par EDMOND VIRIEUX, architecte de l'Etat, à Lausanne.

Le pays.

Jusqu'à une époque très récente, le caractère du pays de Vaud n'a guère été atteint par les effets de la civilisation industrielle contemporaine.

Sur quelques points seulement, les bâties de l'industrie moderne s'accumulèrent.

Partout ailleurs, la contrée était demeurée ce qu'elle était depuis des siècles : des prairies et des bois entre les Alpes et le Jura, des vignes étalées en bordure des rivages. Ça et là de petites bourgades.

Aujourd'hui, la technique moderne a profondément modifié les conditions du peuplement et des établissements de toute nature.

Cette prise de possession désordonnée de contrées pittoresques, par la bâtie et le génie civil a ému le gouvernement et le parlement vaudois. Aussi ont-ils préparé et voté une loi créant un plan cantonal d'aménagement, le premier en Suisse. Ce plan a pour mission essentielle de tracer un cadre rationnel aux constructions et installations diverses, que l'avenir fera naître.

¹ Extrait d'une conférence donnée à l'Ecole polytechnique fédérale, à Zurich, au début d'octobre, à l'occasion des journées consacrées au « Plan d'aménagement national ». Réd.

Mais il importe que ce cadre soit extrêmement souple. Or certains urbanistes ont tendance à faire de l'économie dirigée. Ils risquent alors d'avoir les vues simplistes qui naissent en général d'une connaissance superficielle et insuffisante des choses.

Ils assignent des surfaces à l'agriculture et des bornes au développement des villes ; ils décident de l'importance des usines.

Ils oublient que l'évolution des sociétés est imprévisible. Ceux qui prétendent faire de l'économie dirigée sont le plus souvent conduits par les événements et non conducteurs. Ils ont choisi une voie dont ils ignorent l'aboutissement.

Rien n'est plus sujet à fluctuations que la politique douanière des Etats.

Or, de cette politique découle presque toute l'orientation économique.

Je m'abstiendrai de beaucoup de considérations générales concernant les plans d'aménagement. Le sujet a été exploré par d'autres en détail et avec compétence.

* * *

La ville.

Le problème de l'habitation est essentiel dans le tracé des plans d'aménagement. Au siècle où la distance est virtuellement supprimée, où le train électrique, l'auto, l'avion s'offrent à nous transporter instantanément n'importe où, on doit admettre que la ville, dans sa forme actuelle, est chose périmée. Le système qui consiste à entasser les hommes les uns à côté des autres et les uns sur les autres n'est plus admissible au temps où la radio, le téléphone, le courant électrique, transmettent en tout lieu ce qui était jadis concentré en quelques points. A l'ancienne formule : « Habiter où l'on doit travailler » on peut opposer aujourd'hui : « Travailler où l'on doit habiter ». L'homme est maintenant libre de disposer de l'espace, il est libre de s'établir où bon lui semble, où il trouve des conditions agréables et hygiéniques. Il faut ouvrir toutes grandes les portes de ces prisons d'autrefois qu'on a trop longtemps laissé subsister : les villes. Tout un nouveau système de circulation est à créer.

Mais une si profonde révolution doit être dirigée, faute de quoi l'anarchie régnera.

* * *

Les rivages.

Les zones qui doivent en premier lieu faire l'objet de plan d'aménagement sont les rives des lacs.

Celles-ci sont heureusement encore libres de bâtiments sur de grandes sections. Autre circonstance favorable au maintien partiel du caractère agreste des rivages : les communes sont en plusieurs points propriétaires des terrains bordant les grèves, ces grèves étant toujours domaine public.

En règle générale, le nouveau plan d'aménagement cantonal en bordure des lacs fixe une limite des construc-

tions assez en retrait pour que la verdure puisse se développer librement et en suffisance entre le rivage et les maisons. Au delà de cette limite, le plan détermine, à l'intérieur des terres, une zone dans laquelle les bâtiments sont de hauteur réduite, et assez éloignés les uns des autres. De larges espaces verdoyants voilent les désaccords et établissent une sorte d'harmonie par-dessus la laideur des mauvaises architectures.

Le plan fixe que les régions du littoral qui sont propriété des communes demeurent non bâties.

On ne conçoit d'ailleurs pas comment des communes qui possèdent en général ces rivages depuis des siècles, ont pu en vendre si souvent des parcelles au cours de ces dernières années. C'est un patrimoine national reçu de nos ancêtres, qui doit être transmis à nos successeurs.

* * *

La route.

Sans entrer dans les détails de la circulation, on doit cependant mentionner le grand axe routier Rhin-Léman qui traverse le canton. Le tracé le plus rationnel paraît être celui qui emprunte la vallée de l'Aar, longe la rive sud-est du lac de Neuchâtel, puis, par la plaine de l'Orbe, gagne la vallée de la Venoge. On évite ainsi toute déclivité et les hauteurs, parfois fort «enneigées» qui, partout ailleurs bordent le Léman. Cet itinéraire laisse de côté les villes, aussi soulève-t-il une certaine opposition.

Il faut considérer que si la Suisse a pu être appelée la plaque tournante de l'Europe, c'est grâce à ses voies ferrées très directement tracées, et permettant aux trains internationaux de traverser notre pays en un minimum de temps. S'il en était autrement, nos lignes ne tarderaient pas à être délaissées par le grand courant international.

Il est fallacieux de s'imaginer qu'on fera une bonne affaire en allongeant les trajets, comme le réclament

certains commerçants qui croient pouvoir retenir le voyageur comme un oiseau dans le filet.

Qu'il prenne le train ou qu'il voyage en auto, le touriste choisit forcément, pour ses étapes, un certain nombre de villes, et renonce à s'arrêter dans beaucoup d'autres.

S'imagine-t-on que le Genevois qui va à Zurich ou à Munich commencera par stationner à Lausanne ?

Il faut laisser au voyageur qui part de Copenhague pour se rendre à Nice, par exemple, le choix de ses relais, et non l'obliger à perdre son temps et à risquer des accidents dans les nombreuses villes qu'il trouvera sur son passage.

En résumé : ou bien la traversée Rhin-Léman sera une des grandes artères européennes et devra être tracée suivant les derniers principes admis pour les voies transcontinentales ; ou bien les considérations d'ordre local, des intérêts de clocher prévaudront. Dans ce dernier cas, la voie projetée perdra forcément son caractère international, et par là même, une part importante de son trafic.

* * *

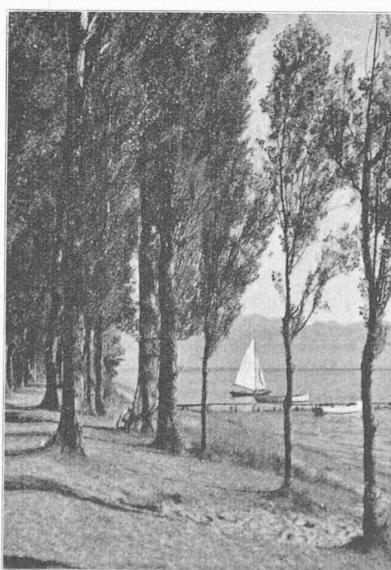
L'aérodrome.

Un autre point qu'on ne saurait ignorer est celui de l'aviation, plus précisément celui du grand aérodrome prévu dans la région de Lausanne.

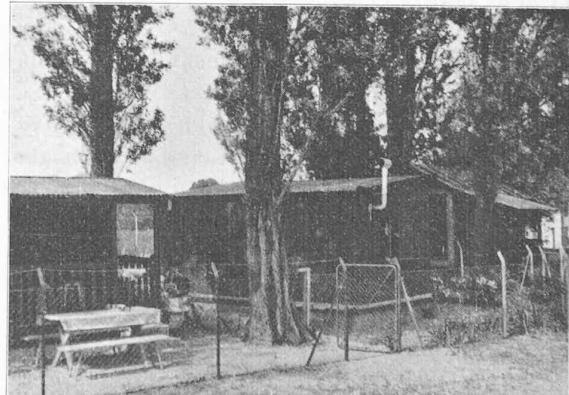
Il est entendu que la création des aérodromes ne peut pas être décidée indépendamment par chacune des villes qui s'estime en mesure d'aménager un champ d'aviation dans sa banlieue. La question doit être résolue pour l'ensemble de la Suisse, les intérêts les plus généraux seuls étant pris en considération. Il faut faire disparaître les mesquineries de politique locale qui conduisent à créer deux fois, à 60 km de distance, les mêmes installations, alors qu'une œuvre commune serait possible.

En définitive, c'est la nation tout entière qui supporte les charges supplémentaires résultant d'un tel système.

Admettons pour le moment, jusqu'à plus ample informé, que la création d'un second aérodrome soit nécessaire dans la région de Lausanne. Encore doit-on exiger que



La grève demeure libre. — Préverenges.



La grève occupée. — Préverenges.



Bosquets communaux vendus. — L'acquéreur cherche à induire en erreur le passant par un écritage planté (contre tout droit) sur le domaine public. La clôture empiète sur la grève. — Allaman.

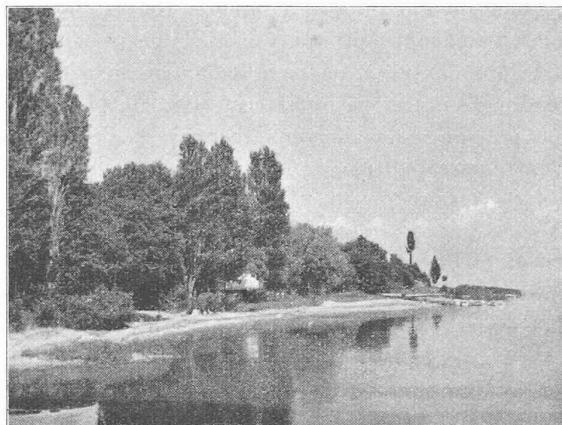
cette nouvelle place s'intègre heureusement dans la zone urbaine qui se constitue sous nos yeux entre Cully et Morges. Pour en être assuré, il faut conduire, suivant un plan rationnel, le développement de cette zone. Or, ce plan n'existe pas encore. On s'est contenté de choisir une région favorable aux atterrissages et à proximité de la ville actuelle.

Mais la loi essentielle de l'urbanisme commande de tout calculer en fonction de l'avenir.

Considérons donc l'avenir de Lausanne et plus précisément celui du quartier de Saint-Sulpice—Ecublens désigné pour le nouvel aérodrome.

La zone lausannoise ira s'étendant toujours davantage le long du lac ; la circulation y est plus aisée et le climat plus favorable que sur les hauteurs du Jorat.

Le quartier d'Ecublens—Saint-Sulpice est une des belles régions du bassin du Léman. La vue dont on jouit de la colline d'Ecublens est sans pareille par son étendue et la beauté de ses lignes. Immense, le Jura s'allonge d'un côté, et de l'autre les Alpes s'étalent du Salève aux montagnes de Fribourg ; enfin la nappe du Léman apparaît là dans sa plus grande largeur. Les rives, aux abords de la Venoge, demeurées assez sauvages, constituent une



Le rideau de verdure voile la médiocrité des architectures.
Près de St-Sulpice.

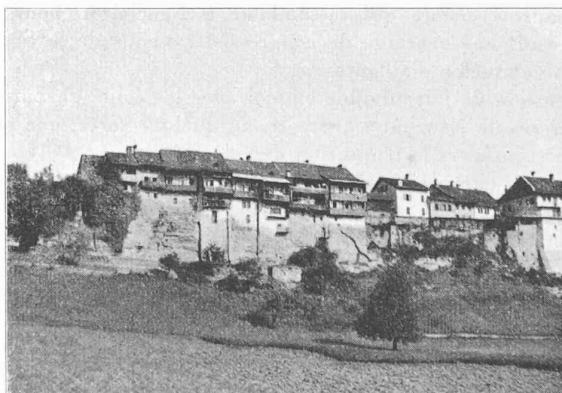
sorte de parc naturel, chose rare et précieuse à proximité d'une agglomération de plus de cent mille habitants.

Cette contrée aux vastes horizons s'offre magnifiquement à un sain développement de Lausanne vers l'ouest ; et c'est précisément celle que l'on choisit pour installer un grand aérodrome, qui se trouvera bientôt en pleine zone d'habitation, coupant brutalement Lausanne en deux, rendant insupportable le séjour de toute la région, par le bruit et les inconvénients qui résultent de la proximité des aérodromes.

On invoque les nécessités du commerce, de l'industrie et du tourisme. C'est précisément les propos qu'on tenait au début du siècle lorsque, sans vues d'ensemble, sans plans, sans considérations pour l'esthétique et les beautés naturelles du pays, on a semé au hasard d'affreux « palaces », des chemins de fer inutiles et des casinos ridicules. Quelques spéculateurs ont peut-être fait de bonnes affaires, puis tout cela est tombé en faillite et la communauté en a la charge. Aujourd'hui, une commission officielle étudie la démolition de ces « palaces ». Mais on ne rendra pas à la baie de Montreux et à tant d'autres lieux leur noble beauté de jadis. Nos paysages seront-ils encore une fois la victime de remueurs de terre et de fabricants de béton, mal dirigés ?



Dans le vignoble, la construction de hauteur limitée.
Près de Rolle.



Moudon. — Le vieux bourg.

Ou bien on s'astreindra à intégrer toutes choses dans un plan d'aménagement qui respecte la beauté et le caractère de nos paysages, ou bien l'enlaidissement progressif du cadre de notre vie ira s'accentuant de plus en plus, car la puissance des moyens techniques s'accroît avec une extrême rapidité.

* * *

Le passé et l'avenir.

Une autre tâche essentielle des plans d'aménagement est la conservation des sites et des monuments historiques, le maintien du cadre qui leur convient, la sauvegarde des pittoresques ensembles de maisons anciennes. A cet effet, on imposera des limites de construction, des gabarits de hauteur, des règlements relatifs aux formes et aux couleurs des bâties. Le vieux Moudon sur sa colline avec ses curieuses maisons perchées sur une haute falaise de mollasse mérite, par exemple, des prescriptions de cette nature.

Il n'est pas question cependant de transformer le pays en un vaste musée archéologique. Maintes contrées subiront de profondes transformations. Ainsi les terrasses de Lavaux, avec leurs villages compacts et leurs vastes espaces non bâties, perdront leur caractère actuel, lorsque la construction les atteindra.

Mais cet aspect d'aujourd'hui résulte de créations artificielles. Il y a quelques centaines d'années, le paysage était tout autre, non moins beau sans doute. Nos successeurs le verront encore différent, mais toujours beau, si nous savons diriger avec art l'occupation du sol par les hommes.

Il faut laisser à la nature sa royauté ; elle domine alors l'œuvre humaine de si haut que sa beauté rayonne au-dessus de nos créations éphémères.

Congrès des urbanistes suisses à Neuchâtel

9-11 octobre 1942

Après les journées d'étude consacrées par l'Ecole polytechnique fédérale aux tâches techniques de l'urbanisme, c'est l'urbanisme encore qui rassemblait à Neuchâtel, pour un week-end, une centaine de congressistes venus de la Suisse entière et même d'ailleurs.

Bien loin de faire double emploi avec les cours de Zurich, le congrès de Neuchâtel aura été, en quelque sorte, une première étape vers la réalisation des idées émises au Polytechnicum. En effet, si la fréquentation des cours de Zurich était réservée aux seuls professionnels de l'urbanisme, Neuchâtel, au contraire, mettait en contact officiellement et pour la première fois, d'une part les architectes et urbanistes suisses, de l'autre les fonctionnaires des services d'urbanisme des principales villes du pays, voire certains édiles.

Il est remarquable que l'urbanisme prend aujourd'hui, avec les circonstances, une importance primordiale. Primordiale tout d'abord par l'étendue toujours plus grande des domaines auxquels il touche, abordant simultanément les problèmes de

l'habitation, de l'hygiène, des trafics par terre, par air et par eau, de l'équipement industriel, de l'extension des cultures, du tourisme, pour ne citer que les principaux ; primordiale également par l'immensité de la tâche de reconstruction qui l'attend partout où la guerre a sévi.

En outre, l'heure est également propice à l'urbanisme parce que la faille massive d'un grand nombre de notions en apparence intangibles et leur remplacement dans tous les domaines par des idées neuves souvent fort osées crée un climat éminemment favorable à cette science tout entière portée vers l'avenir. Cette circonstance se trouve de plus coïncider avec le ralentissement général de la construction publique et privée, donnant toute sa portée au répit forcé qui va permettre l'élaboration des projets d'urbanisme à l'abri de la bousculade coutumiére. La chose semble d'ailleurs avoir été comprise assez généralement. Ce répit a été mis à profit pour établir le bilan actif et passif des dernières décades. C'est en somme ces bilans qui viennent de servir de point de départ aux débats de Neuchâtel.

Ils débutèrent samedi matin 10 octobre, dans la salle du Parlement neuchâtelois, par un exposé de M. Georges Béguin, conseiller communal à Neuchâtel et président du Comité d'organisation qui situa dans son cadre exact le congrès qui allait s'ouvrir en exposant les raisons qui avaient amené le Comité à prendre l'initiative d'un premier contact entre les fonctionnaires spécialistes et les professionnels préoccupés de même problèmes.

On entendit ensuite divers exposés des chefs des services d'urbanisme de quelques villes ou cantons qui se communiquèrent les résultats de certaines expériences ou firent part des difficultés auxquelles ils se heurtent.

Puis l'assemblée entendit un exposé de M. H. Bernoulli, architecte à Bâle qui aborda avec une extrême lucidité le problème crucial de la propriété du sol dans un exposé dont voici un trop bref résumé :

Coordination des intérêts publics et privés dans le domaine de l'urbanisme.

Au premier abord, la ville se présente comme une unité de caractère défini. Elle est en réalité une mosaïque de quelques milliers d'édifices dont chacun a son architecte, son propriétaire, sa destination.

La situation politique et économique détermine l'ordonnance de la ville, soit qu'elle tende vers une unité parfaite, soit qu'elle laisse libre cours aux volontés individuelles. La doctrine démocratique, telle qu'elle se manifeste de la façon la plus évidente en Angleterre, ne s'exprime pas seulement dans l'ordonnance de la maison particulière, elle accapare même la rue publique, du moins la rue de second ordre. La dictature subordonne toute la ville à son idée prédominante ; elle façonne surtout l'aspect des façades, des places et des rues.

En raison de l'accroissement de l'appareillage technique — service des eaux, du gaz, de l'électricité, du trafic, etc. — la commune est de plus en plus obligée de s'occuper de la ville entière comme si celle-ci était son propre domaine. Mais en même temps se produit une désagrégation inouïe de la propriété du sol. La désagrégation des éléments de la place et de la rue en est la première conséquence.

C'est alors qu'on essaie de canaliser dans une certaine mesure cet état chaotique par les règlements de construction, appuyés par de bons conseils et quelquefois aussi par des procédés plus autoritaires. La régénération de la ville dans ces conditions n'est réalisable que par le processus arbitraire et coûteux de l'assainissement et de l'expropriation. Les règlements de construction, déjà trop compliqués aujourd'hui, se trouvent