

| | |
|---------------------|---|
| Zeitschrift: | Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat |
| Herausgeber: | Société de communication de l'habitat social |
| Band: | 44 (1971) |
| Heft: | 2 |
| Artikel: | Un centre urbain à la Blécherette? |
| Autor: | [s.n.] |
| DOI: | https://doi.org/10.5169/seals-127034 |

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: 23.02.2026

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

Un centre urbain à la Blécherette?

16

«La motorisation individuelle, l'engorgement du centre de notre ville et le succès de l'hypermarché de Romanel étant ce qu'ils sont, vous nous dites qu'une part croissante du marché tend à vous échapper et pour y remédier, vous projetez de nous installer à votre tour à la périphérie.

» Vous savez que les consommateurs aiment trouver à quelques mètres du coffre de leur voiture les biens et les services dont ils ont besoin; ajoutons qu'ils désirent aussi bénéficier de la faculté de choix et plus simplement de la concurrence que se font plusieurs distributeurs sur une même place.

» Nous sommes persuadés que si nous canalisons votre exode en vous groupant en un lieu bien relié au centre actuel, nous éviterions que celui-ci dépérisse sans qu'aucun autre foyer de vie ne naîsse; vous profiteriez d'autre part de la présence en un même endroit d'une clientèle importante et des avantages d'une infrastructure commune.

» Comme nous disposerons prochainement de vastes terrains à la Blécherette, nous vous offrons de venir vous y installer. Vous serez à quelques minutes de Saint-François, à trente minutes de Saint-Maurice et à moins de huit heures de New York. Vous avez jusqu'au printemps pour nous faire des propositions; nous nous chargerons du reste et, en plus, nous prolongerons le métro Lausanne-Ouchy jusqu'aux Plaines-du-Loup.»

C'est en substance le langage tenu aux commerçants lausannois lors de la séance d'information que la municipalité du chef-lieu a organisée en décembre dernier à l'Aula de Béthusy.

Si l'idée d'une consultation est hautement louable, les éléments d'appréciation dont on dispose sont rares et assez mal définis. Preuve en soient les échos que la presse locale nous a renvoyés; on y parle de métro express, de centre régional, de cité de 100 000 âmes, de parkings de dissuasion; c'est beaucoup pour la Blécherette; tâchons donc d'y voir plus clair.

La voiture et les commerçants

Il est incontestable que depuis quelque temps déjà, l'accroissement démographique se porte surtout sur la périphérie; une des causes évidentes est qu'il n'y a plus de place au centre; il y en a d'autres, comme l'augmentation du niveau de vie et la recherche de la tranquillité. Cela a pour conséquence de contraindre les nouveaux habitants à emprunter un moyen de transport pour se rendre à leur travail ou faire leurs emplettes. Les inconvénients des

transports publics (cohue, inconfort et cadence de passage insuffisante) poussent les banlieusards à utiliser leur automobile personnelle. On connaît la suite: une saturation du réseau routier urbain aux heures de pointe qui tend à dissuader les clients motorisés de faire leurs achats en ville.

Suivant un exemple fameux, des commerçants prévoient de se déplacer à la périphérie. Que leur faut-il? De vastes surfaces pour le stationnement et de grandes facilités d'accès (à noter qu'à Romanel, il a suffit de l'ouverture de l'hypermarché pour qu'une voie rapide devienne une route à embouteillages). En d'autres termes, beaucoup de terrain. Son prix sera donc un facteur plus important que l'éloignement du centre dans le choix du lieu d'établissement.

L'exploitation des terrains de la Blécherette

La ville dispose à la Blécherette de soixante à septante hectares, partiellement occupés encore par l'aérodrome. Depuis quelques années, elle projette d'y créer un centre périphérique dont la population varierait de 3000 à 5500 habitants selon les préavis successifs, et qui grouperait des activités industrielles, commerciales et culturelles de manière à former un ensemble viable et cohérent. Aujourd'hui, l'intention première n'est pas reniée mais s'assortit d'une condition préalable, aux dires des édiles: la réalisation d'une liaison ferroviaire rapide nord-sud, en clair le prolongement du Lausanne-Ouchy et sa modernisation. À juste titre: il serait peu raisonnable de bâtir un important quartier sans prévoir comment on y va ou comment on en sort.

Ce faisant, on contribuerait à lutter contre la dispersion nuisible de l'expansion urbaine. Du même coup, on conserverait dans le giron lausannois des industries et des commerces qui sont parfois de bons contribuables.

Quelques questions

Les commerçants marcheront-ils? Trouveront-ils à la Blécherette les conditions définies plus haut: facilité d'accès et places de stationnement? L'équipement routier que l'on a vanté en décembre sera-t-il suffisant? Il est permis d'en douter au vu des expériences passées. Quand, d'autre part, les terrains seront-ils libres? On affirmait en 1964 que la désaffection aurait lieu en 1966, quel que soit le sort d'Etagnières (rapport préavis N°196/1964 de la Municipalité); on parlait en 1969 de 1973 (réponse à la motion Guex, séance du Conseil communal du

Autoroutes et agriculture

**Comment concilier des intérêts divergents ?
Les armes des techniciens de la section « exécution »**

17

On sait combien la construction d'une autoroute implique une emprise importante sur les domaines publics et privés. Dans le canton de Fribourg, une forte proportion des surfaces touchées sont agricoles. Aussi, les organismes responsables de la réalisation des autoroutes ont-ils constamment à l'esprit le souci d'éviter autant que possible que les régions traversées soient lésées.

Du point de vue agricole, ce but peut être atteint de deux façons: la première est l'amélioration du rendement des surfaces restantes en procédant à un remaniement parcellaire. Au sein du Bureau des autoroutes, cette solution concerne la Commission foncière qui peut compter sur les services des divers organes extérieurs. La seconde solution, qui nous intéresse ici et qui fait partie des tâches de la section «exécution», consiste à améliorer ou à rendre utilisables des terres de faible productivité ou incultes.

Avant la mise en chantier déjà

Lors de la préparation de la soumission pour la construction d'un tronçon, les cubes de matériaux inutilisables à évacuer sont évalués sur la base d'une étude géologique. Il s'agit ensuite de rechercher des solutions qui permettent de tirer profit au maximum de ces matériaux pour l'amélioration du domaine agricole.

Les zones choisies pour la constitution de décharges sont en général des dépressions, des endroits marécageux, des surfaces tourmentées, difficilement cultivables à la machine.

Dès le début des travaux, le premier souci de la section

22 avril 1969); aujourd'hui une libération pour 1974 n'est envisagée qu'avec prudence. Quand le métro sera-t-il construit, et avec quel argent?

Il faut aussi se demander si l'édification d'un tel centre, générateur de nouveaux trafics, ne ralentira pas la circulation aux entrées nord de la ville; s'il ne serait pas judicieux de laisser subsister une vaste zone verte entre le Bois-Gentil et Cheseaux; si l'on ne doit pas plutôt créer le second centre de l'agglomération lausannoise là où il y a déjà des habitants nombreux: l'Ouest lausannois. Il est vrai que dans ce cas, on ne pourrait plus vendre ou louer les 70 hectares de la Blécherette et qu'il faudrait résoudre des problèmes intercommunaux; c'est donc une autre affaire.

Quoi qu'il en soit, la question est intéressante et importante. La Municipalité a bien fait de la poser.

«exécution» est la récupération de la terre végétale de la surface destinée à être remblayée. Cette opération est souvent rendue difficile par la configuration du sol.

La mise en dépôt de la terre végétale nécessite ensuite de grandes précautions pour la survie des micro-organismes. La hauteur des dépôts n'excède pas 1 m. 50. La terre végétale est déchargée en andains. Les machines lourdes ne passent jamais sur le dépôt pour ne pas compacter la terre.

A l'achèvement du remblayage

La décharge se constitue ensuite au fur et à mesure de l'avancement des travaux de terrassement. Les problèmes importants du point de vue agricole réapparaissent au moment de l'achèvement du remblayage. Il s'agit de veiller à ce que la dernière couche soit constituée autant que possible de matériaux non pierreux, et d'étudier le réglage de la surface. Au préalable, les matériaux de remblais, qui ont été compactés par les engins lourds, sont systématiquement aérés et drainés au moyen d'une sous-soleuse.

Enfin, la terre végétale doit être mise en place par bandes, de largeur calculée, pour permettre d'en régler la surface sans que les machines doivent rouler sur la partie remise en culture. L'épaisseur de la terre non serrée est de 40 à 50 cm.

Les terres sont alors remises à l'agriculture

Une fois la surface complètement revêtue, il est procédé à un labourage, à une scarification au vibroculteur et à un hersage. La décharge est ensuite ensemencée. Les terrains peuvent alors être remis provisoirement à l'agriculture. Ils sont réexamинés une année plus tard avant de faire l'objet d'une remise définitive.

A titre d'exemple, pour le seul tronçon Corpataux-viaduc de Matran, long de 6 km., 530 000 m³ de matériaux inutilisables ont été mis en décharge. La surface des décharges atteint 220 000 m². Pour les recouvrir, il a fallu mettre en place 120 000 m³ de terre végétale, dont 50 000 m³ avaient été récupérés sur place avant le déversement des matériaux inutilisables.

Cet aspect, moins connu que celui des remaniements parcellaires, démontre le souci de la part des responsables du Bureau des autoroutes de Fribourg de tout mettre en œuvre pour livrer à l'agriculture des terrains de toute première qualité qui donneront satisfaction à leurs nouveaux propriétaires.

«TLM»