

Zeitschrift:	Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat
Herausgeber:	Société de communication de l'habitat social
Band:	51 (1978)
Heft:	1-2
Artikel:	Lausanne : deux siècles de devenir urbain
Autor:	Rickli, Jean-Daniel
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-128064

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: 11.01.2026

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

Lausanne: deux siècles de devenir urbain

Depuis le 1^{er} septembre 1977, la Municipalité présente, à Montbenon tout d'abord, puis maintenant à l'Elysée, une très intéressante exposition intitulée: «Lausanne: deux siècles de devenir urbain». Cette exposition a été montée par le Service d'urbanisme, dans le cadre de la Direction des travaux, que nous remercions pour avoir rendu possible l'élaboration de l'article ci-dessous. Rédigé par l'un des auteurs de l'exposition, il en reprend le contenu thématique et une bonne partie des plans et des illustrations. Cet article retrace le développement urbain de Lausanne, de la fin de l'ancien régime jusqu'à la fin de l'entre-deux-guerres. Dans un prochain numéro, il sera suivi d'un autre article du même auteur, qui décrira l'évolution des grandes campagnes lausannoises, et comment elles ont servi de support foncier au développement des quartiers d'habitation de la ville.

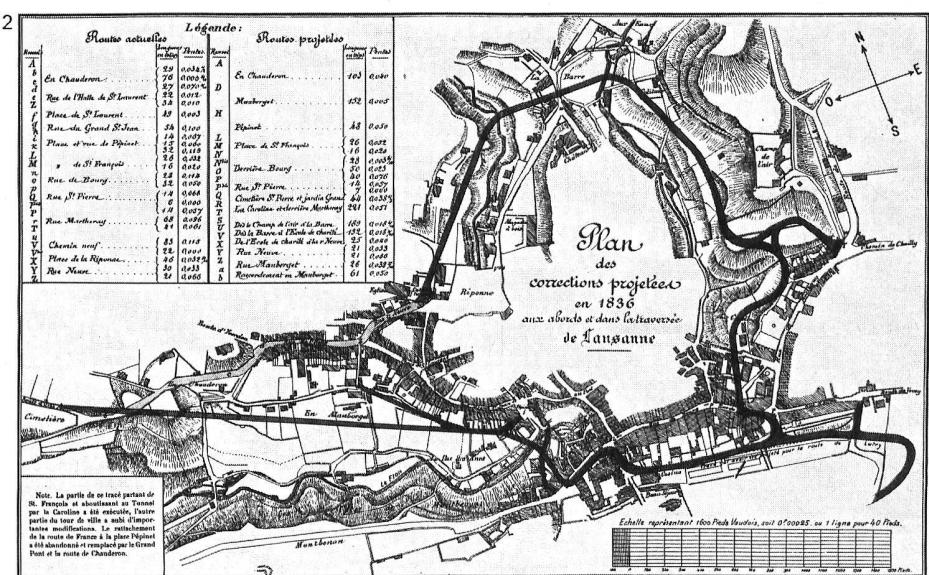
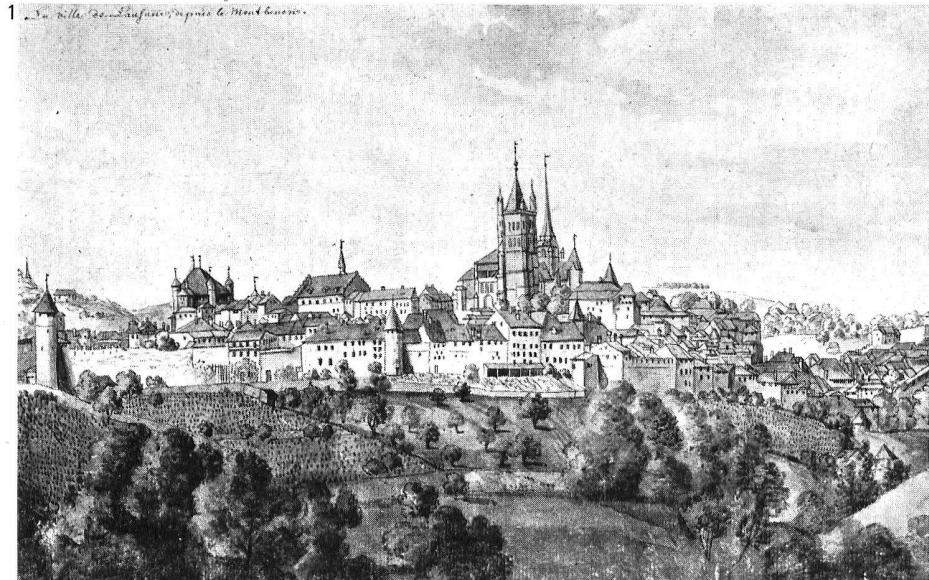
Réd.

Du Moyen Age à l'ancien régime

Au Moyen Age, la ville ancienne de Lausanne se localise sur le promontoire de la Cité; cet emplacement est alors privilégié par sa situation à la croisée de routes européennes. Dès le IX^e siècle, elle s'étend à la Palud, au confluent du Flon et de la Louve, puis au Bourg, sur le dépôt morainique barrant le cours du Flon et enfin, dès le X^e siècle, à Saint-Laurent.

Siège d'un important diocèse, la ville de Lausanne est à son apogée du XII^e au XIII^e siècle; les données démographiques en témoignent — XII^e siècle: 5000 à 6000 habitants, 1474: 4200 habitants. Dès le XIII^e siècle, la bourgeoisie exprime ses droits politiques face à l'évêque; celui-ci reconnaît progressivement ces droits qui se concrétisent par l'édition, de 1453 à 1467, d'un premier hôtel de ville à la Palud.

Sous le régime bernois, la ville de Lausanne se maintient dans ses structures moyenâgeuses; les fortifications et le tissu urbain sont conservés inchangés pendant près de trois siècles. La bourgeoisie ne s'affirme dans ses œuvres officielles que par la reconstruction (1672-1675) de son hôtel de ville à la Palud — les éléments traditionnels dominent l'architecture de ce bâtiment — et dans l'édition (1766-1771), en bordure de la cité, d'un nouvel hôpital dans le style classique le plus parfait. Toute l'iconographie et les données démographiques — 1611: 4000 habitants, 1680: 6000 habitants — témoignent de la stagnation de la ville.



1. Lausanne, vue pittoresque de la colline de Montbenon, vers 1710-1720.

2. La route de ceinture, projet de A. Pichard.

Une route aux abords de la ville: la ceinture Pichard

L'Acte de médiation (1803) consacre l'existence du canton de Vaud. Le nouvel Etat organise alors son gouvernement et son administration. Il entreprend l'amélioration générale du réseau routier établi par les Bernois. Les voies de communications principales du pays convergent à Lausanne, capitale du nouvel Etat. Mais la topographie accidentée et l'étroitesse des rues encore médiévales en font l'un des passages délicats du réseau cantonal.

L'ingénieur cantonal A. Picard projette en 1836 une route qui ceinture la ville; elle ne comprend que de faibles dénivellations et nécessite le percement

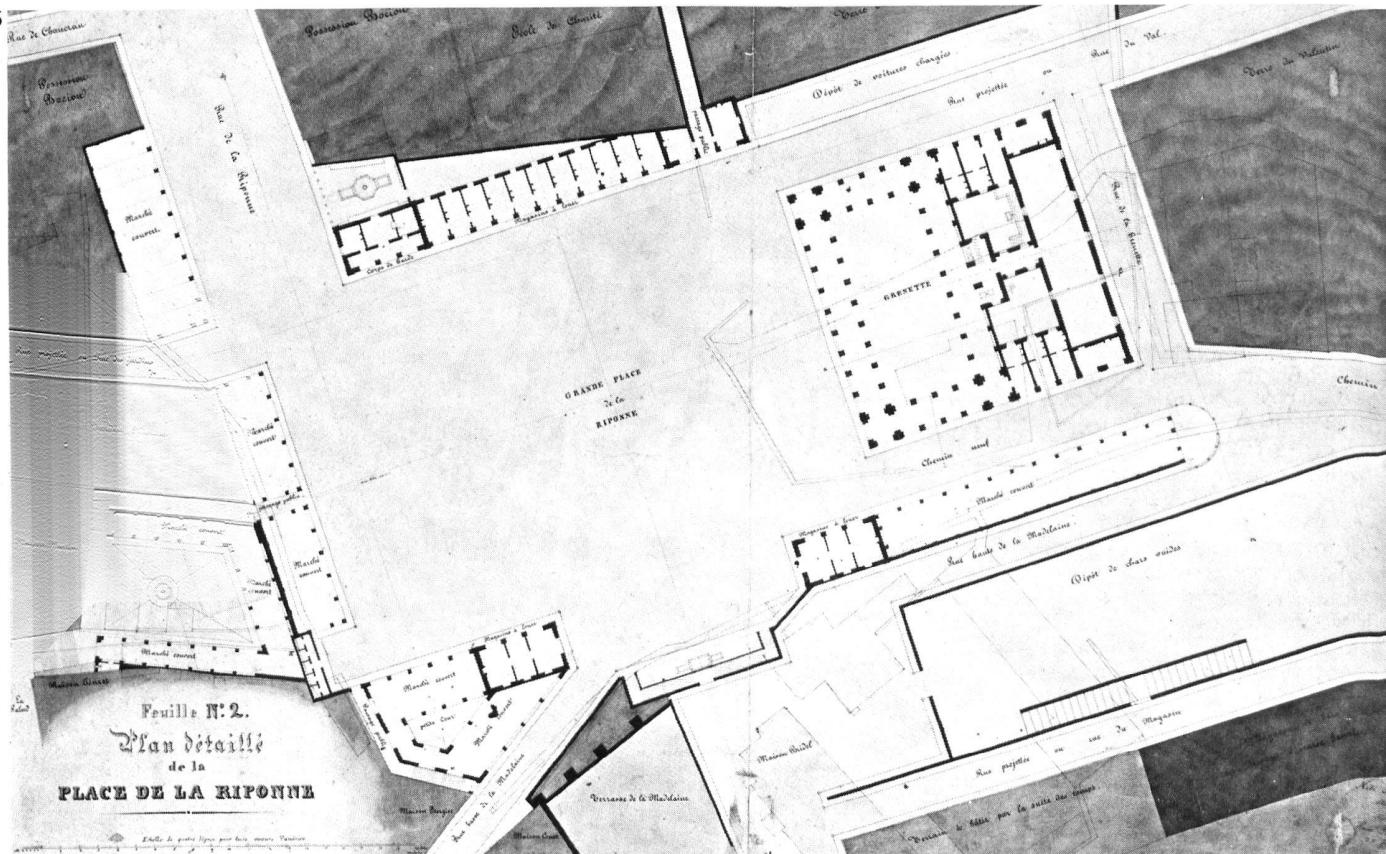
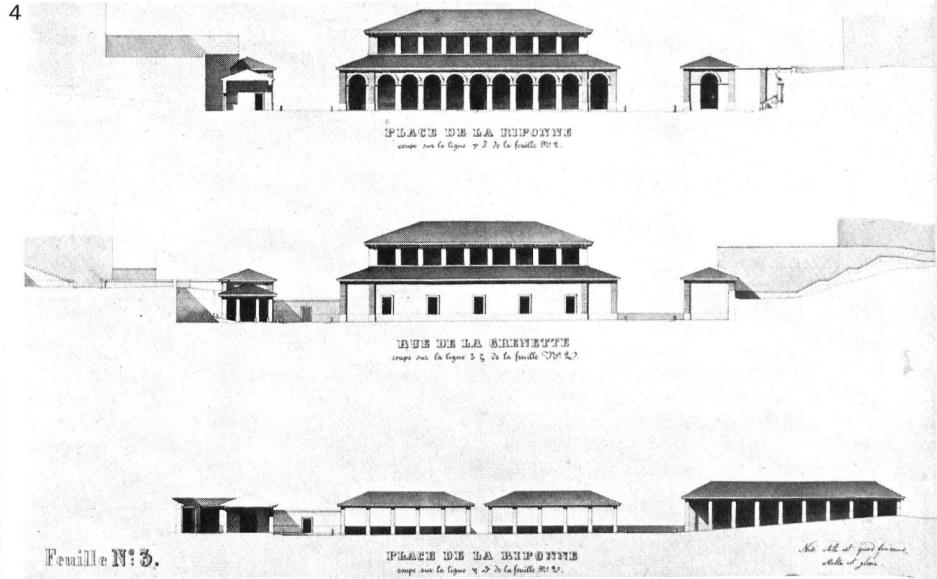
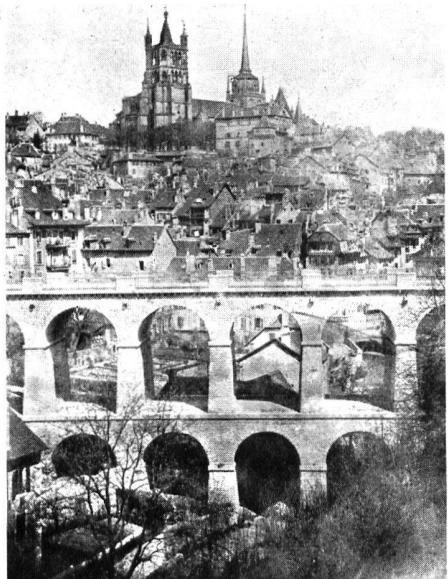
d'un tunnel sous le col de la Barre. Par la suite, il améliore considérablement le projet initial en proposant, pour franchir la vallée du Flon entre Mauborget et Saint-François, un pont comportant deux niveaux d'arches: la Grand-Pont (1839-1844). L'ensemble des travaux se réalise de 1839 à 1855.

Conçue par les autorités cantonales, cette route évite le tissu urbain formé au Moyen Age; elle est la première modification urbanistique importante à l'aube de la révolution industrielle.

La seule grande place lausannoise: la Riponne

A travers les siècles, aucune autorité n'avait envisagé l'aménagement d'une

place digne de ce nom. Dès l'indépendance, l'agrandissement de la ville et du marché, nécessaire à son ravitaillement, oblige les autorités communales à déplacer les halles de la Palud. Elles se proposent alors l'édification de la place de la Riponne; le comblement de la Louve et la construction d'un mur de soutènement du côté de la Madeleine sont entrepris dans les années 1820. Afin d'aménager le pourtour de la place et d'y planter une halle aux grains, un concours s'ouvre en 1833 aux ingénieurs et architectes. Seul l'architecte Henri Fraisse présente un projet d'une remarquable qualité architecturale. Il propose un centre économique et social pour la ville, un véritable forum. Le pre-

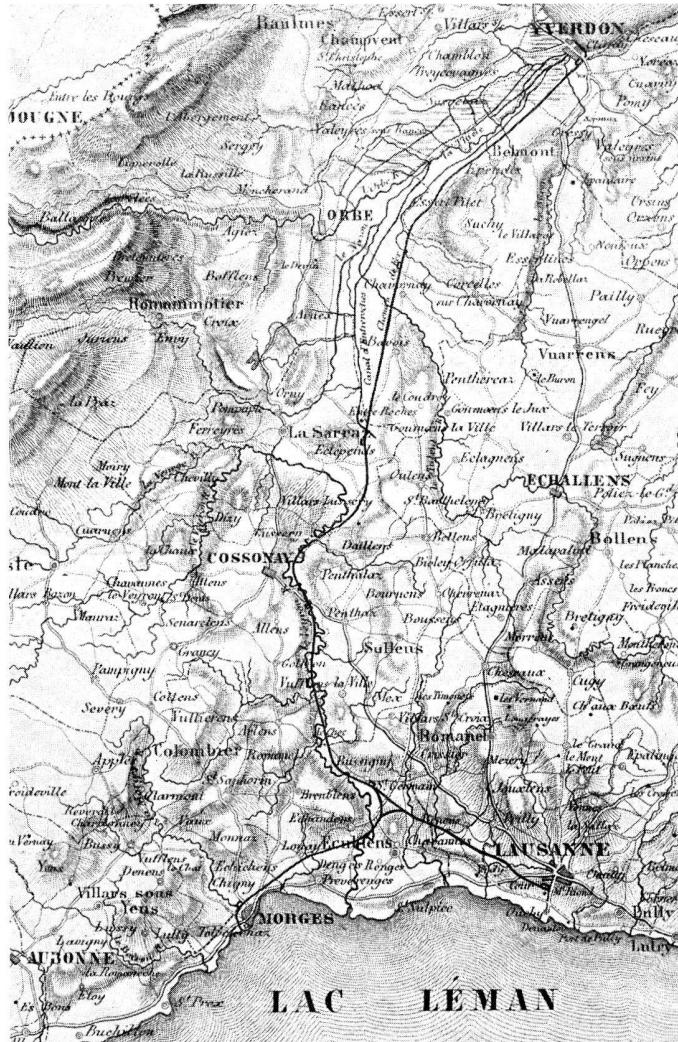


mier marché a lieu au mois d'octobre
1840.

Le développement des infrastructures: les chemins de fer

Dans toute l'Europe, l'extraction minière, la sidérurgie et les chemins de fer caractérisent la première révolution industrielle; ce sont les objectifs privilégiés des investissements capitalistes. Les réalisations industrielles ne sont ni nombreuses ni remarquables dans la région lausannoise. Seule l'édification du réseau de chemins de fer modifie radicalement l'aménagement régional. Dans leur premier projet de réseau, les ingénieurs envisagent des voies de communication qui associent le transport lacustre par bateau à vapeur et le transport terrestre par chemin de fer. Même le célèbre ingénieur anglais Stephenson, mandaté par la Confédération, projette à travers le Plateau suisse, de Genève à Constance, un réseau de communication mixte.

Le premier réseau relie Morges à Yverdon (1852-1855) et n'octroie à Lausanne, pourtant capitale, qu'une ligne secondaire. La ville de Morges est mieux placée sur l'axe de circulation et son port mieux aménagé (il l'avait été par les Bernois). Lausanne, ville alors décrétée «hors de portée des chemins de fer», profite cependant de la politique fédérale favorisant tout projet qui renforce les chefs-lieux cantonaux. La gare de Lausanne, ouverte en 1856, devient dès lors, en une vingtaine d'années, le centre du réseau de chemin de fer établi en Suisse romande.



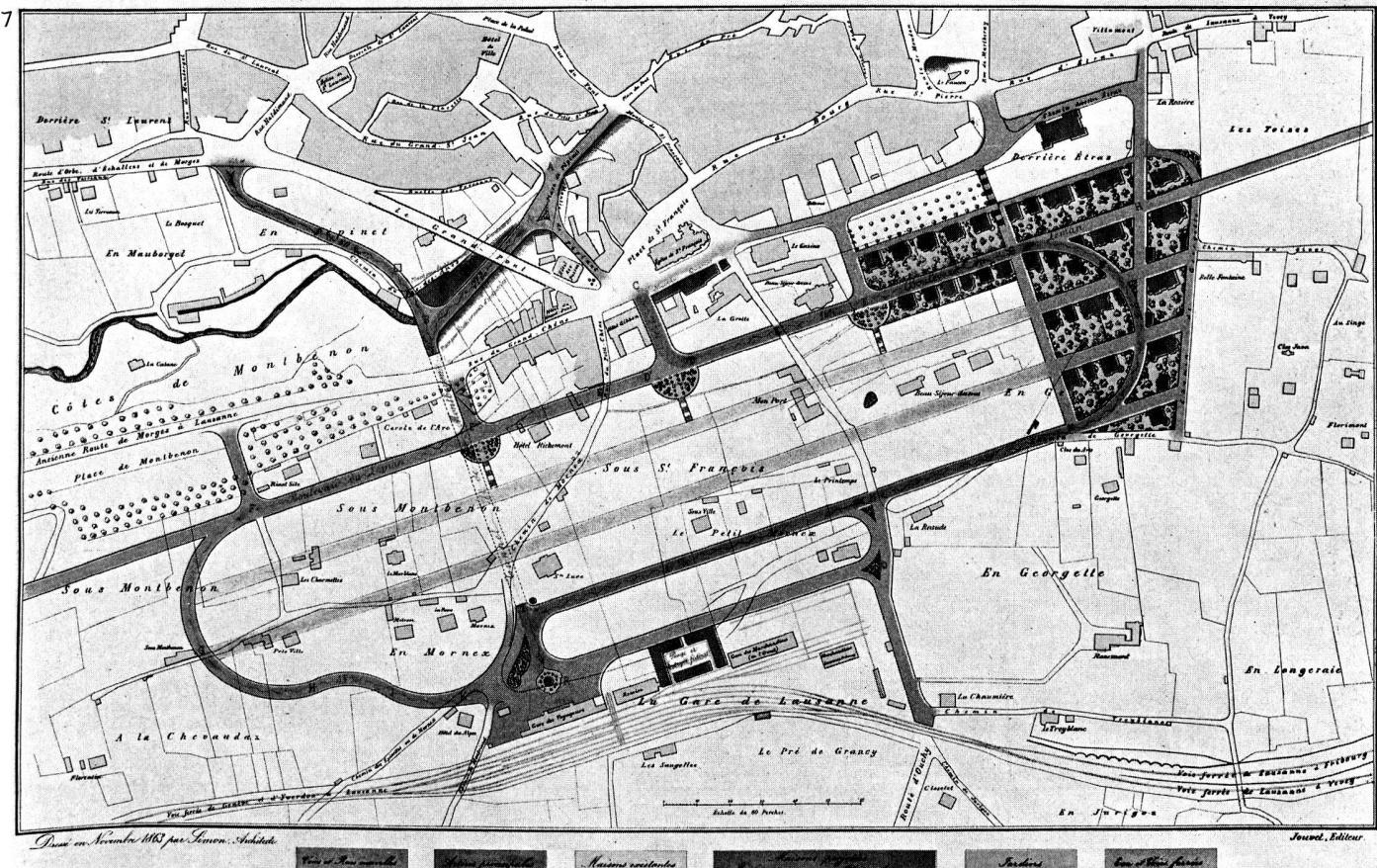
3. Le pont à deux séries d'arches facilite le franchissement de la vallée du Flon.
Photo prise vers 1870.

4. 5. Coupe en travers et plan du projet établi par Henri Fraise. La Grenette (1883-1840) et le Musée Arlaud (1836-1839) se réalisent en conservant les principes de la composition.

6. Carte du réseau de Morges à Yverdon. Le réseau principal suit la Venoge, passe le Mormont et longe la plaine de l'Orbe.

7. Plan général pour l'aménagement et l'agrandissement de la ville de Lausanne (1863). Architecte: Simon. Il prévoit un tunnel routier de la gare à la vallée du Flon.

PLAN GÉNÉRAL POUR L'AMÉNAGEMENT ET L'AGRANDISSEMENT DE LA VILLE DE LAUSANNE



Cette gare, située sous la ville, en la Rasude, va stimuler un développement urbain en direction d'Ouchy dont le charme attire déjà les premiers touristes (construction de l'Hôtel Beau-Rivage de 1858 à 1861). Le grand problème de l'heure est non seulement de relier la ville à la gare mais de «planifier» cette extension urbaine. Plusieurs projets s'échelonnent de 1857 à 1867; le plus remarquable est celui de l'architecte Simon, car il organise un véritable réseau de circulation et projette une image urbanistique cohérente.

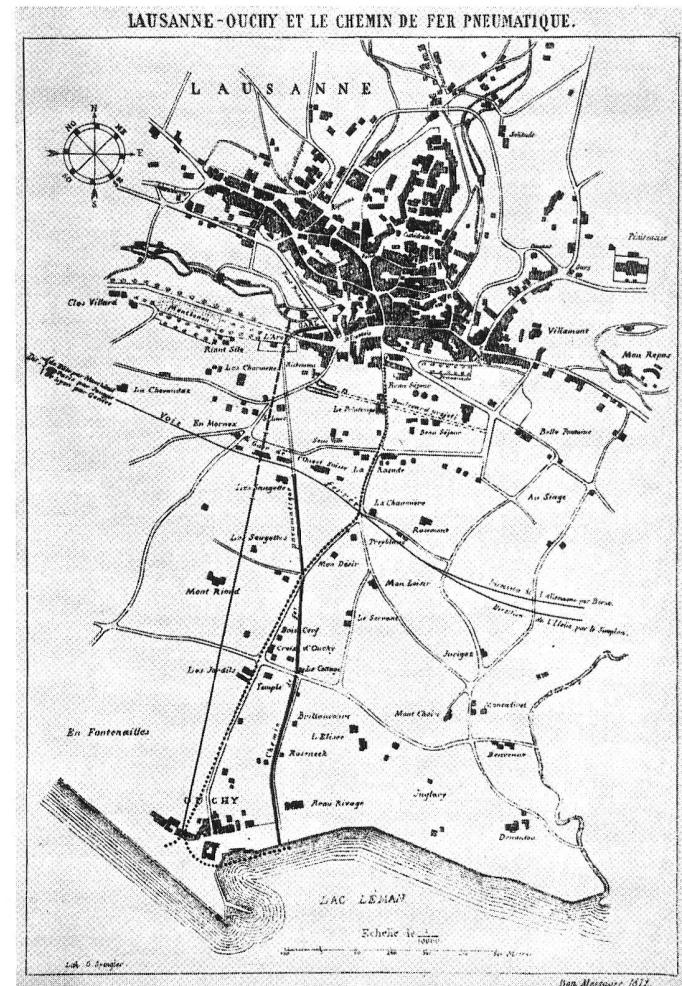
Les grandes sociétés

Les sociétés de promotion: la Compagnie du Lausanne-Ouchy, la Société des Entrepôts et la Société des Boulevards font aussi de l'urbanisme en cette époque de libéralisme absolu. Alors que la Municipalité se pose, dès 1857, la question d'une liaison par voie ferrée de la ville à la Gare, c'est la Compagnie du Lausanne-Ouchy qui entreprend en 1874 la construction d'un chemin de fer acheminant les marchandises de la Gare et les matériaux de construction du port d'Ouchy à la gare du Flon, aux portes de la ville.

La Société des Boulevards, proche de la Compagnie du Lausanne-Ouchy, concentre dans ses mains, dès 1873, tous les terrains situés sous la gare, de la route d'Ouchy au chemin de Villard. Elle ouvre un concours et envisage un lotissement grandiose; aucun règlement d'urbanisme ne permettant d'ordonner les constructions, elle ne réalisera que les avenues et le rond-point.

8. Variante de tracé de chemin de fer entre Lausanne et Ouchy (1872).

9. La Société Foncière des Boulevards. Plan des terrains (1891). Le lotissement se développe anarchiquement.



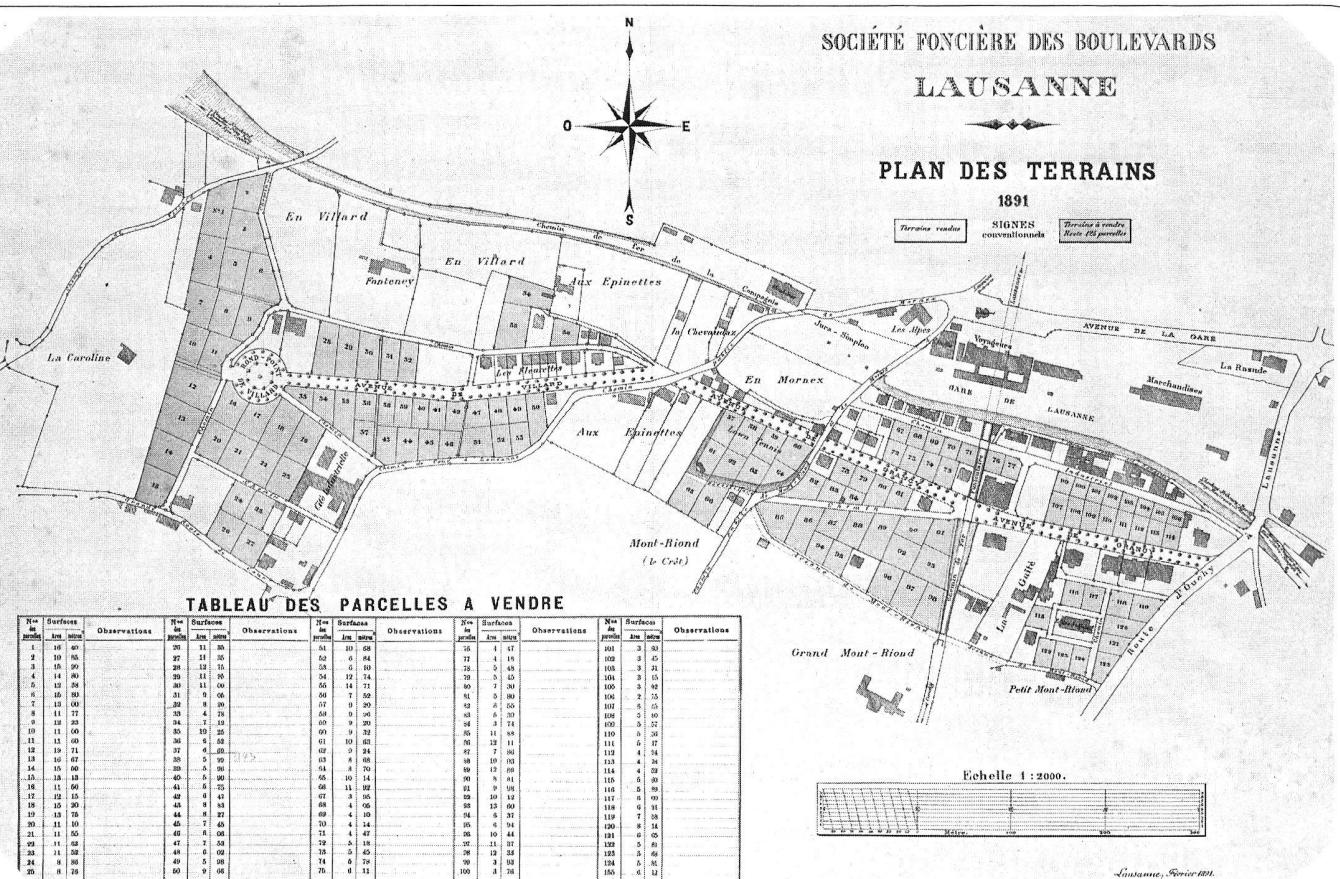
SOCIÉTÉ FONCIÈRE DES BOULEVARDS

LAUSANNE

PLAN DES TERRAINS

1891

Terrains vendus SIGNES conventionnels Terrains à vendre Reste des parcelles





10

Ainsi, le réseau régional et urbain de chemin de fer, les diverses avenues constituent une véritable infrastructure urbaine achevée dans les années 1870.

Renforcement du lien fédéral

Le Tribunal fédéral, un des organes de la Confédération issu de la constitution de 1848, se réorganise et fixe son siège à Lausanne (1875).

La ville de Lausanne devient encore l'un des centres d'administration des postes, des télégraphes, des douanes et des chemins de fer (1881: siège de la Compagnie Suisse occidentale-Simplon; 1889: après une nouvelle fusion, celui du Jura-Simplon; 1903: enfin, le siège du 1^{er} arrondissement des chemins de fer fédéraux).

Une première zone industrielle

Aux portes de la ville, la Compagnie du Lausanne-Ouchy commence le comblement de la vallée du Flon avec les déblais des terrassements de la voie et du percement du tunnel sous la colline de Montbenon. Ensuite elle poursuit son œuvre par l'édition des premiers entrepôts — l'Entrepôt fédéral (1884-1886) et les magasins du Lausanne-Ouchy (1894-1896).

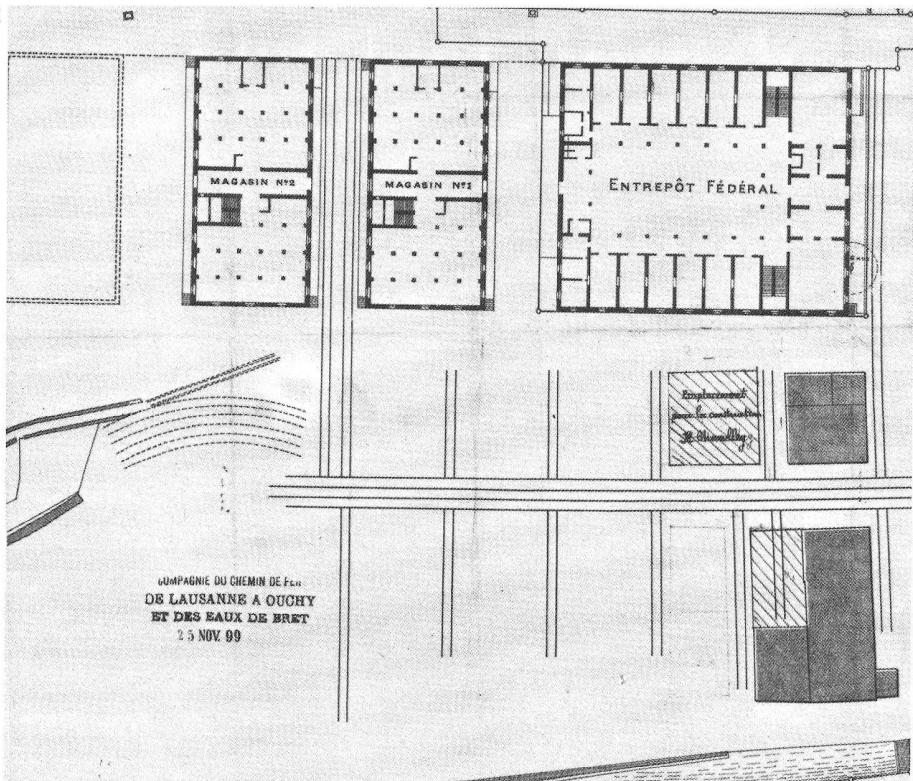
Un «mini Chicago», vaste ensemble d'entrepôts construit en béton armé et desservi par un réseau de routes et de voies ferrées, s'est édifié dès lors sur cet espace horizontal de comblement.

11

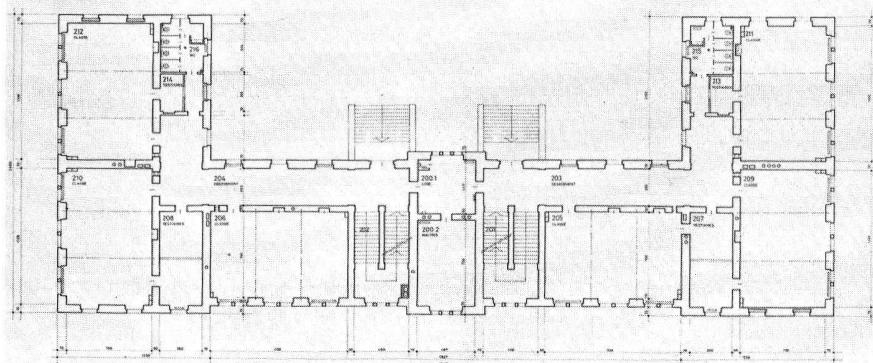
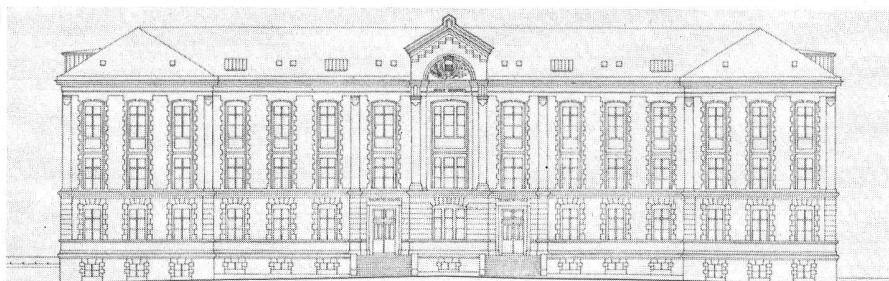


10. Vue de Lausanne par Wagner (1884). La ville de Lausanne connaît dans les années 1880 une extension encore diffuse, caractérisée par l'édification hétérogène de petits immeubles et de villas entourés de jardins.

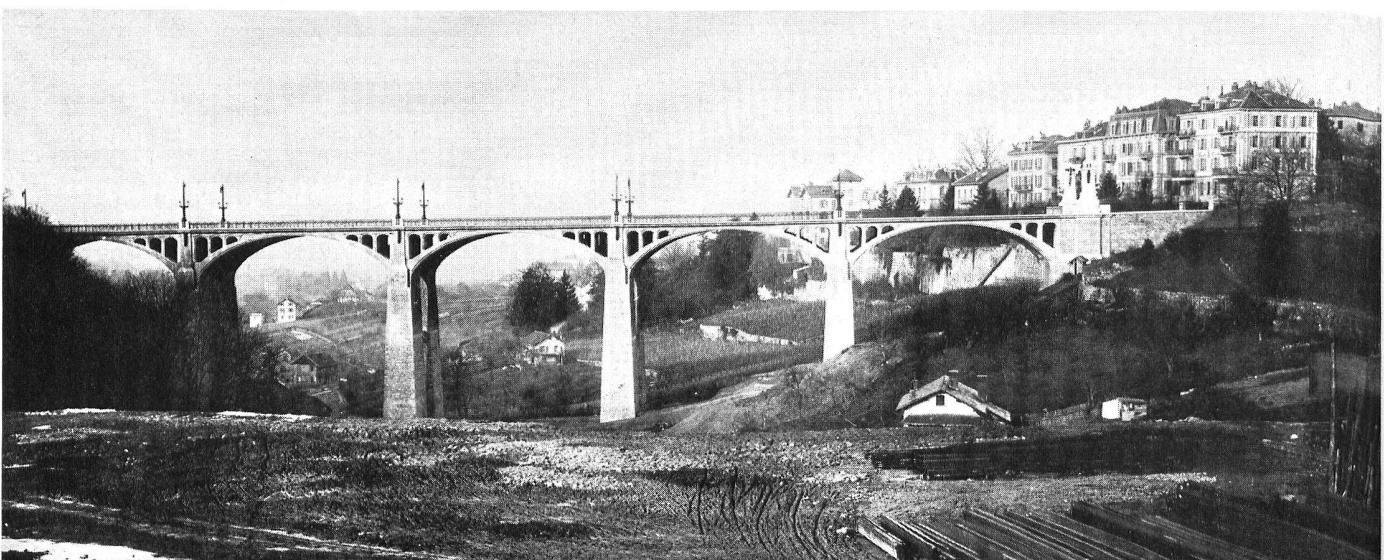
11. L'Entrepôt fédéral. Architectes: Rouge et Melley. L'édifice comprend: deux étages enterrés de caves voûtées et deux étages hors sol fermés par un mur d'enceinte et organisés sur une cour intérieure. Les planchers latéraux sont construits, pour la première fois en Suisse, en béton armé.



12



14



La ville s'équipe

Une continuelle politique de construction d'équipements commence dès les années 1890. Dans chaque secteur de la ville apparaissent de nouvelles églises et écoles. Toutes les églises sont édifiées selon un même type: le plan basilical, et s'inspirent, dans leur forme architecturale, du Moyen Age; toutes les écoles sont composées avec le même académisme et se réfèrent au classicisme français. L'intensité de cette construction systématique d'équipements est proche de celle que nous avons connue dans les années 1960 et 1970; les nouvelles écoles étant notamment conçues selon un même système de construction: Le CROCS.

L'amélioration de la circulation entre les nouveaux quartiers nécessite une «correction» fondamentale de la topographie, par l'érection de nouveaux ponts permettant de franchir la dépression creusée par le Flon. Le pont Chauderon (1904-1905) lie les quartiers de l'ouest à la gare, le pont Bessières (1909-1910) rattache le quartier administratif et universitaire à la Cité aux quartiers de l'est (Marterey et Rumine).

Une place pour la nouvelle vie économique: Saint-François

Au seuil du XX^e siècle, toute l'activité économique se concentre à Saint-François. On assiste à une reconstruction quasi totale de ses abords, à une rentabilisation maximale des biens-fonds. Un front de «palais» administratifs et bancaires, d'immeubles commerciaux, symbole de la nouvelle puissance économique, entoure cette place créée par l'avènement des tramways électriques (1896). Tous les quartiers périphériques sont alors reliés par ce moyen de transport public au nouveau centre économique.

Internationalisation

L'achèvement du réseau des Chemins de fer fédéraux et le percement du tunnel du Simplon (1898-1906) insèrent la ville de Lausanne dans le mouvement des échanges européens.

L'industrie touristique, première des industries lausannoises, se développe à une allure vertigineuse; dès 1906 plusieurs palaces et grands hôtels s'ouvrent à une clientèle cosmopolite. Les nuitées passent de 190 728 en 1901 à 442 512 en 1910.

Une nouvelle image de la ville

Après les années 1870-1880, années de faible croissance, le mouvement économique s'est accéléré et culmine dans les années 1896-1914. Cette deuxième révolution industrielle, vécue comme la Belle Epoque, marque, plus que toute autre, la morphologie de la ville. L'image 1900 supplante alors celle que nous avait laissée le Moyen Age.

Enquête sur les conditions de logement

Alors que la ville s'étend de toutes parts et que les classes privilégiées habitent maintenant dans les quartiers périphériques, la population laborieuse croupit dans les vieux quartiers, le long de la vallée du Flon et dans les faubourgs de l'Ale et de Marterey.

Les milieux libéraux, s'inquiétant des conséquences d'un mécontentement populaire ou d'une épidémie qui puisse ravager la ville, se penchent sur le problème du logement. L'économie de marché ne pouvant résoudre ce problème, l'avocat libéral A. Schnetzler



15

12. Compagnie du Lausanne-Ouchy. Extrait du plan de situation. Les immeubles s'alignent sur un réseau orthogonal.

13. Ecole de la Croix-d'Ouchy (1892-1893). Architectes: Bezencenet et Girardet. Organisation rationnelle des salles de classe.

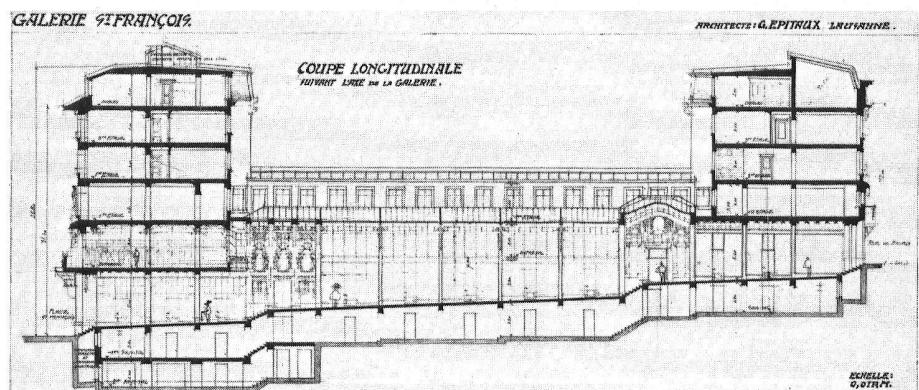
14. Pont Chauderon. Ingénieurs: Vallière & Simon; Architectes: Monod et Laverrière. Le pont se compose de deux séries de voûtes parallèles conçues selon un système mixte: poutrelles métalliques et béton, et de piliers en maçonnerie traditionnelle.

15. La place Saint-François vers 1910: le nouvel Hôtel des Postes domine l'église gothique de Saint-François.

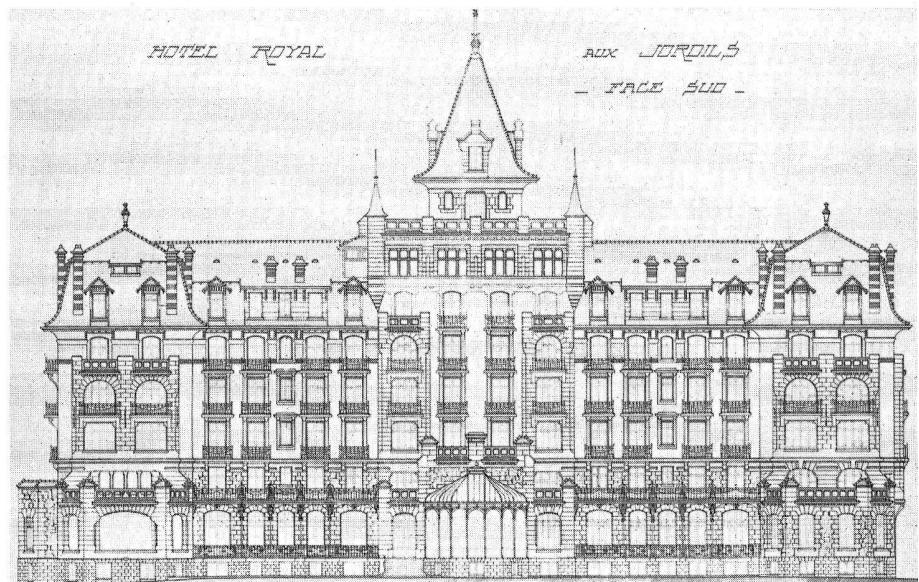
16. Galeries Saint-François (1907). Architecte: G. Epitaux. Exemple de rentabilisation immobilière d'un «cheseau» au bas de la rue de Bourg, près de la place Saint-François.

17. Hôtel Royal (1907-1909). Architectes: Mauerhofer, Van Dorseer et Bonjour. La silhouette de ce grand hôtel s'apparente à celle du château médiéval de l'imagerie populaire.

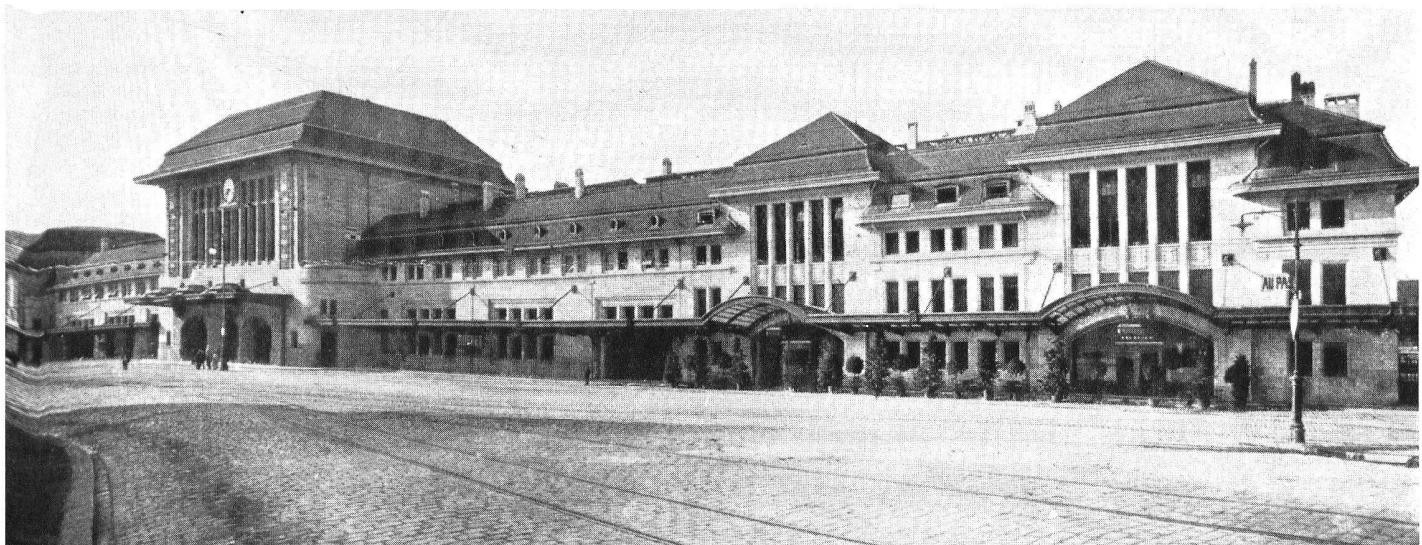
18. Gare de Lausanne (1908-1918). Architectes: E. Monod et A. Laverrière, J. Taillens et Ch. Dubois. Architecture monumentale à la gloire des chemins de fer.



16

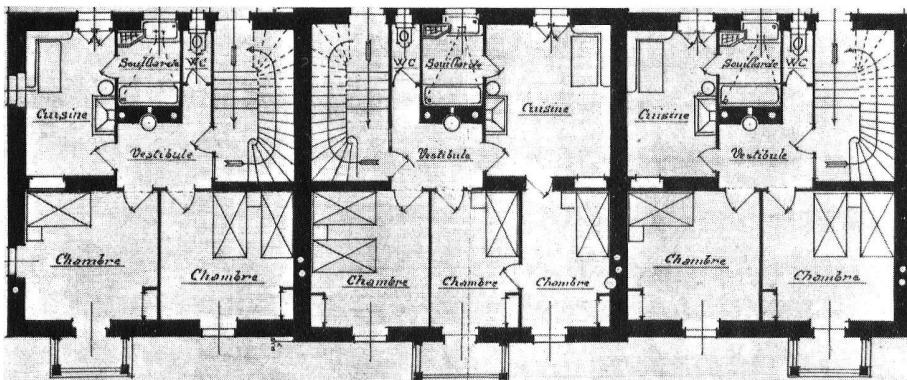


17

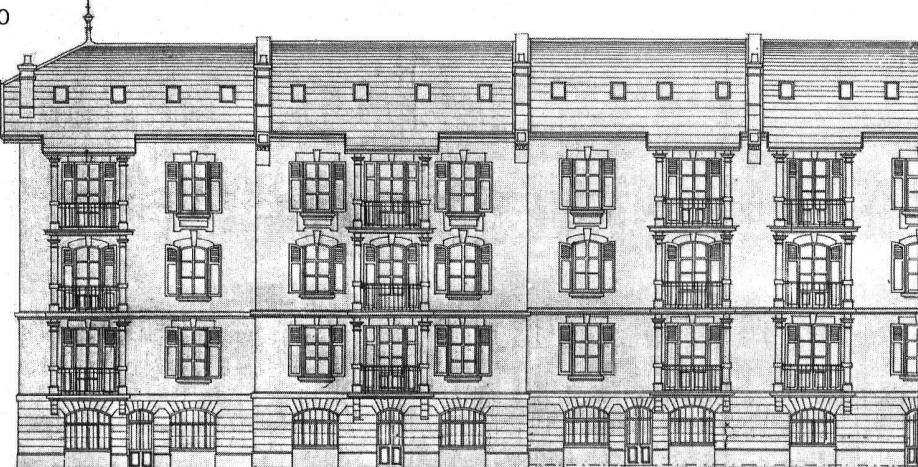


18

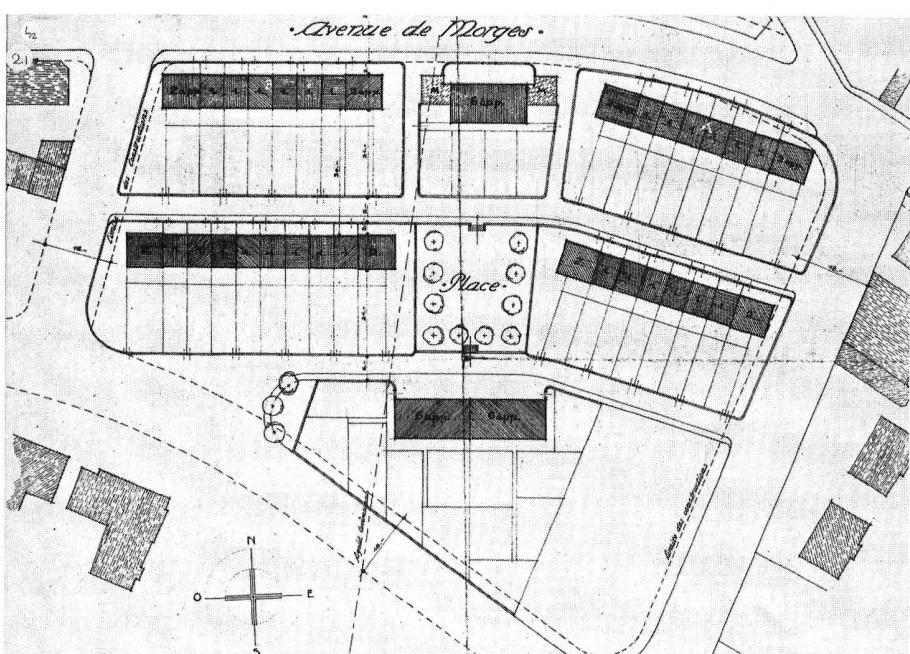
19



20



21



22



dépose une motion qui aboutit à l'établissement de l'enquête sur les conditions de logement (1894-1896).

Cette enquête démontre la pénurie de logements bon marché et l'insalubrité de la plupart d'entre eux. L'exploitation outrancière de ces logements vétustes ne facilite pas l'assainissement de la ville. L'intervention des pouvoirs publics est donc nécessaire pour imposer la démolition des taudis et subventionner la construction de nouveaux logements afin d'en alléger les loyers.

L'étroitesse des rues et la hauteur des constructions, les égouts souvent défaillants et les W.-C. n'équipant souvent que les paliers d'immeubles sont les principales causes matérielles d'insalubrité; alors que la surpopulation de ces logements, sous-loués généralement pour en payer le loyer, en est la cause financière.

Les sociétés ou fondations construiront des blocs locatifs plutôt au centre ville et les maisonnettes entourées de jardins à la périphérie, à proximité des transports publics.

La maison ouvrière à la Borde

L'association fondée par A. Schnetzler acquiert en 1906 des terrains à la Borde appartenant à la Commune. Ces logements construits de 1907 à 1909 sont exceptionnels, car toutes les composantes du logement ouvrier sont abordées clairement: un séjour-cuisine, un équipement sanitaire regroupé, un atelier de bricolage en sous-sol et un petit jardin potager alimentant la famille. Leur conception rationnelle est aux antipodes de celle du logement bourgeois, fondé surtout sur l'esthétique et l'aspect représentatif du bâtiment.

La coopérative ouvrière à Prélaz

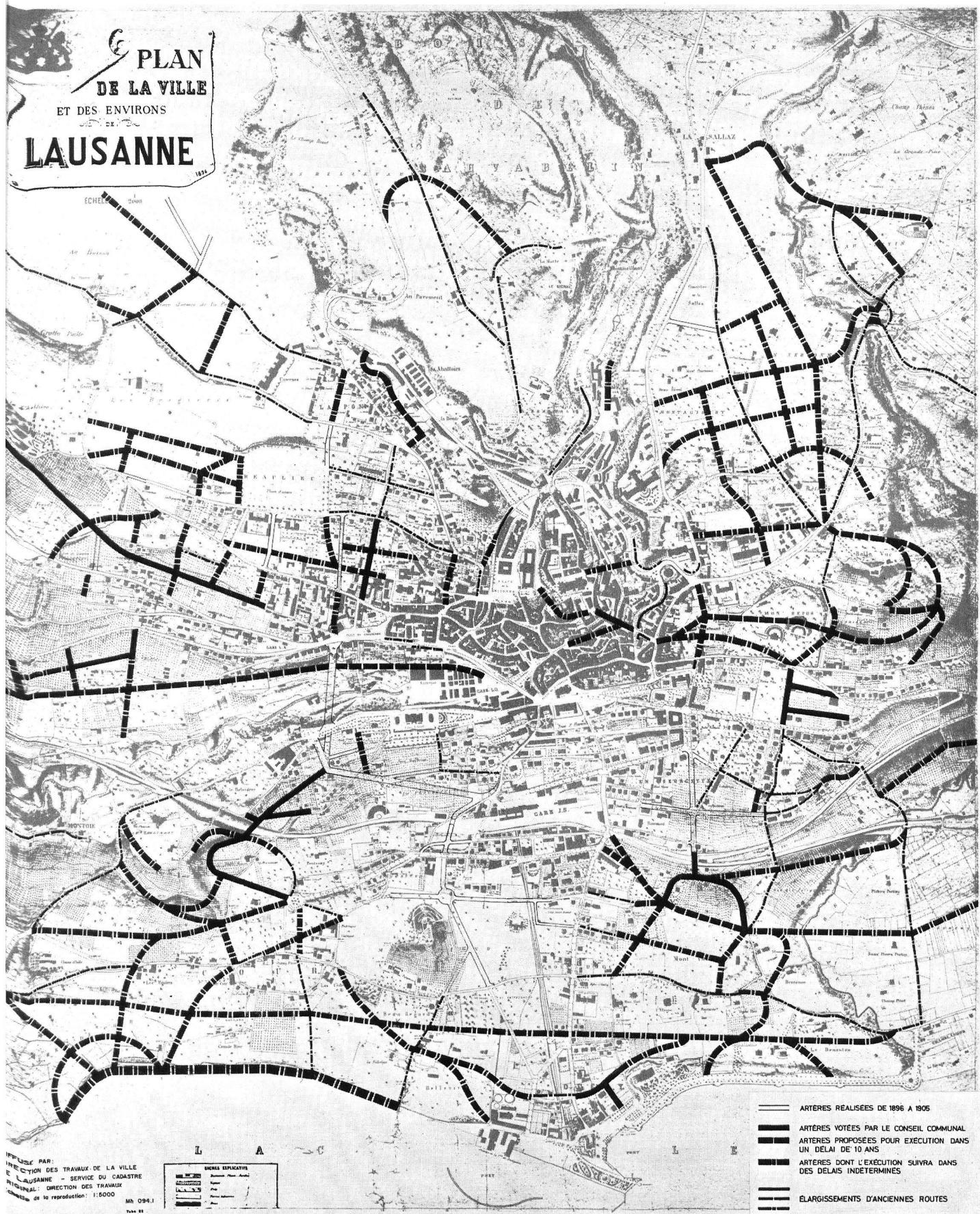
Le problème du logement ouvrier a donné lieu, après la guerre de 1914, aux plus importants débats du Conseil communal. La paix sociale, la relance économique sont alors recherchées notamment par le moyen des programmes de grands travaux.

Pour la première fois en matière de logement ouvrier, les maisonnettes de Prélaz, édifiées en 1921, comprennent un séjour séparé de la cuisine et un équipement sanitaire complet (W.-C. à l'entrée, salle de bains à l'étage et buanderie en sous-sol).

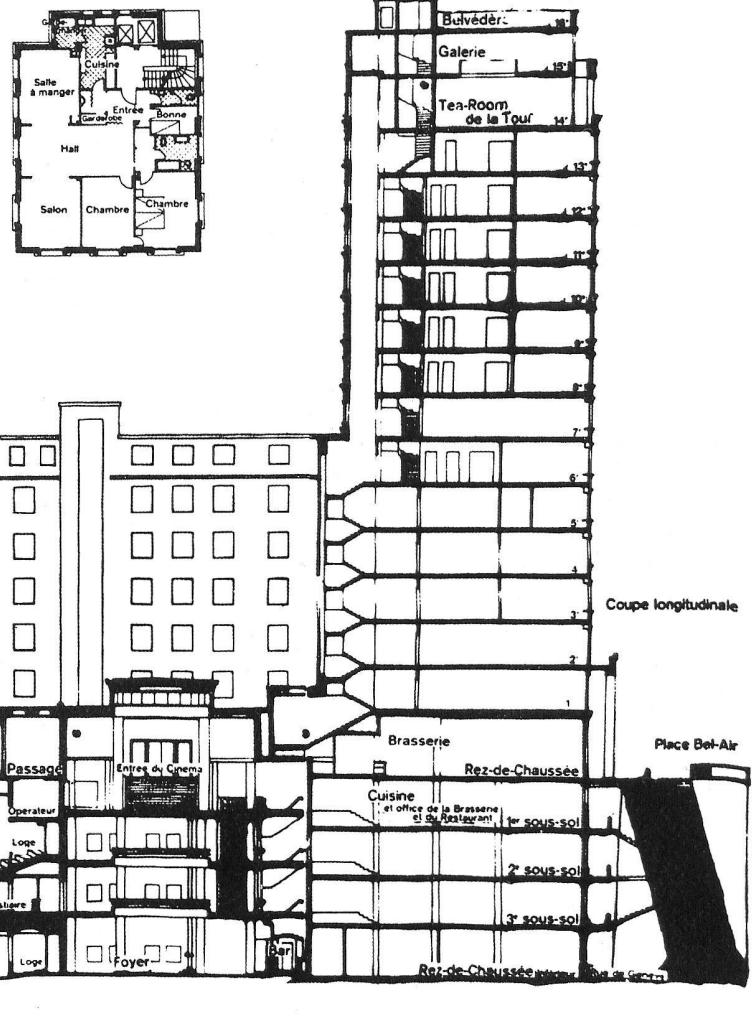
19. 20. Logements ouvriers construits par la Maison ouvrière, situés à la Borde. Architecte: Regamey. Les immeubles sont implantés en bandes parallèles et orientés est-ouest (plan des étages + façades).

21. 22. Les maisons de Prélaz édifiées par la Société Coopérative. Architectes: Gilliard et Godet. L'un des seuls quartiers d'habitation réalisé selon une conception d'ensemble où la place en est le centre (plan de situation + photo d'ensemble).

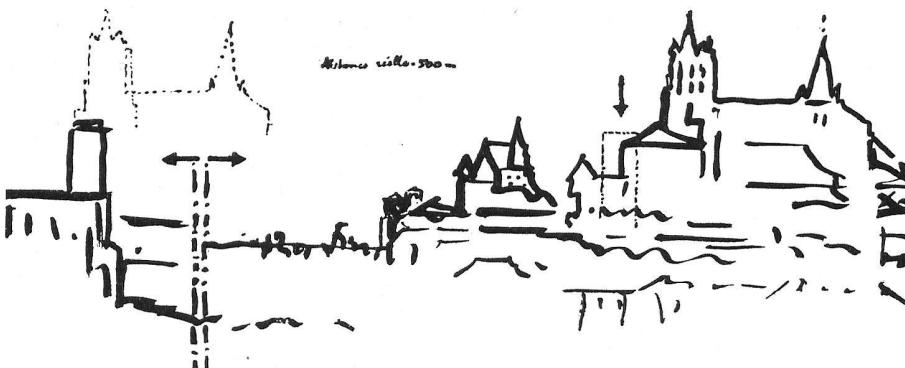
23. Schéma du plan directeur d'extension (1905). Artères votées par le Conseil communal.



24. Coupe en long de la tour Bel-Air Métropole (1929-1931). Architecte: A. Laverrière. L'architecte se défend d'avoir conçu un gratte-ciel, mais plutôt un beffroi.



25



26



La planification des voies de circulation au seuil du XX^e siècle

Le libéralisme d'alors rend difficile l'extension cohérente de la ville. Les difficultés que les autorités ont rencontrées lors de l'aménagement des abords de la gare ont suscité diverses interventions du Conseil communal.

Le premier règlement du plan d'extension est voté en 1897; il définit les alignements et les hauteurs de construction par rapport aux voies de circulation. Le deuxième règlement (1904) fixe l'ordre contigu ou non contigu des constructions.

Après une série de consultations, dont celle du Heimatschutz, le plan directeur d'extension est approuvé en 1905. Cette première planification des voies de circulation, qui doit favoriser la transformation des campagnes en quartiers ordonnés, ne comporte pas d'alignements grandioses ni de rues en damiers, mais plutôt des voies sinuées qui épousent la topographie et engendrent un certain pittoresque.

Polémique à propos d'une tour

Lors de la présentation du projet de la tour Bel-Air Métropole (1929), l'opinion publique et les autorités politiques se divisent en «modernes» — H. Von der Muhll en est l'un des chantres — et «conservateurs». Rangé du côté des «modernes»: le Parti socialiste, et du

côté des «conservateurs», la majorité des partis bourgeois. Pour les premiers, ce projet est le produit exemplaire d'un système économique alors que les seconds ainsi que le Heimatschutz considèrent cette tour comme annihilant la silhouette de la Cathédrale.

Le débat est particulièrement vif, car cet immeuble déroge au R.P.E. de 1911, dans la hauteur, et pose, pour la première fois, le principe des immeubles-tours.

Reconstruction et circulation en ville

Le programme du concours pour un nouveau plan d'extension (1932) insiste particulièrement sur la nécessité d'améliorer certains axes de circulation. Par le percement de la rue Centrale dans le quartier encore médiéval du Flon, l'architecte du plan d'extension et les ingénieurs se proposent d'améliorer le transit de Genève à Berne à travers la ville. Les immeubles d'habitation et de commerce sont construits en retrait, au bas de la falaise de molasse, défense naturelle de la cité.

Ces travaux de «rénovation urbaine» ont, en plus modeste, un caractère similaire à l'œuvre d'assainissement entreprise dans le courant du XIX^e siècle à Paris par le préfet Haussmann.

Règlement actuel du plan d'extension (1942) et plan des zones (1943)

Ce règlement définit précisément toutes les zones du territoire communal et particulièrement la zone périphérique et la zone de villas, diminue la hauteur des constructions. Il aboutit au plan des zones de 1943. Le R.P.E. de 1942 introduit un instrument d'urbanisme utilisé jusqu'à nos jours: la possibilité de déroger au plan des zones par un plan d'extension partiel ou plan de quartier.

Quelques plans de quartier, caractéristiques de l'extension de la ville sur les grands domaines lausannois dès l'après-guerre, feront l'objet d'une analyse détaillée dans un prochain article.

Jean-Daniel Rickli,
architecte.

25. Croquis de Von der Mühl, architecte. «La Tour, même appliquée sur la cathédrale, ne ferait l'effet que d'un puissant contrefort (... pas d'écrasement...).»

26. Photomontage publié par la revue Heimatschutz. «La cathédrale presque annihilée.»

27. Polygone de circulation (1937). Architecte: Ed. Virieux. Le service communal du plan d'extension l'établit à la suite du concours pour un nouveau plan d'extension (en 1932).

La section A-B, percée de la rue de l'Ale, ne sera jamais réalisée.

28. 29. Assainissement d'un quartier d'origine médiévale. Percée de la rue Centrale (1935-1941): état ancien et proposition de 1935.

