

<b>Zeitschrift:</b>	Matières
<b>Herausgeber:</b>	École polytechnique fédérale de Lausanne, Institut d'architecture et de la ville
<b>Band:</b>	5 (2002)
<b>Artikel:</b>	Les lignes du territoire : autoroutes et aménagement du territoire : projets de Paul Waltenspühl de la fin des années cinquante
<b>Autor:</b>	Marchand, Bruno
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-984477">https://doi.org/10.5169/seals-984477</a>

### 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:** 24.02.2026

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

## Reportage

### Les lignes du territoire

Autoroutes et aménagement du territoire : projets de Paul Waltenspühl de la fin des années cinquante

Bruno Marchand

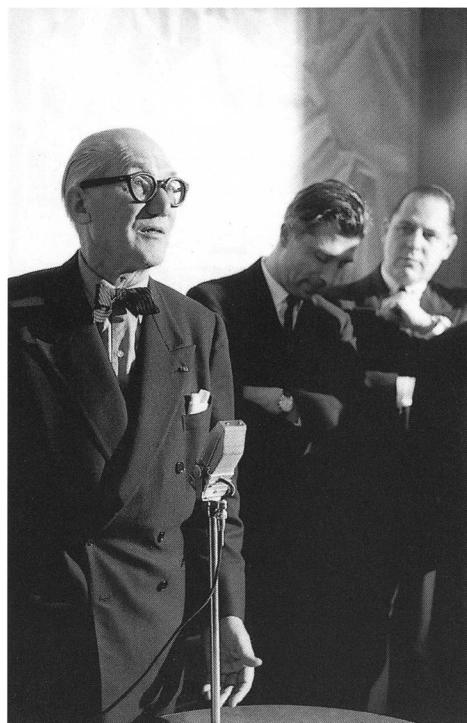
Mobilité: c'est le maître mot dans les années du second après-guerre, synonyme d'indépendance, de liberté, de qualité de vie et d'une modernité dont l'emblème demeure la voiture individuelle. La Suisse romande n'échappe pas à cet engouement pour la mobilité, même si l'augmentation exponentielle des déplacements entraîne de nombreuses contraintes, dont la construction de nouvelles infrastructures routières n'est pas la moindre.

En 1950, lors d'une assemblée de la Conférence du tourisme économique romand, M. Schurter, chef de l'Inspection fédérale des travaux publics, propose la création d'une autoroute entre Genève et Lausanne. En effet, le développement intense de la circulation entre ces deux villes est entravé par la traversée de nombreuses agglomérations. Coppet, Nyon, Rolle et Morges se présentent comme autant d'obstacles à la fluidité du trafic et appellent à un contournement systématique par le nord, solution onéreuse à laquelle on préfère un autre principe, celui de "l'enveloppante": de là est née l'idée de la première autoroute<sup>1</sup>.

Dès 1953, les autorités procèdent à l'acquisition de terrains, alors que non seulement le tracé de l'autoroute n'est pas définitivement arrêté mais encore le principe d'une autoroute n'est pas définitivement admis. La même année, le Grand Conseil vaudois accorde les crédits nécessaires à une étude devant permettre «aux organes responsables de l'Etat de se livrer à des comparaisons entre l'aménagement d'une autoroute et l'aménagement de la route actuelle»<sup>2</sup>. S'il faut admettre que les terrains ont ainsi été achetés à bon compte par les pouvoirs publics, on ne peut ignorer la précipitation et le manque de coordination qui ont présidé aux décisions.

Les études relatives à l'aménagement du réseau autoroutier suisse ne sont sérieusement entreprises qu'à partir de 1954, date à laquelle est constituée par le Département fédéral de l'Intérieur la Commission pour l'étude du plan d'ensemble du réseau des routes principales. En Suisse romande, les premiers tracés des autoroutes obéissent à des contraintes fonctionnelles et, dans une certaine mesure, paysagères – en s'adaptant au terrain naturel et en cherchant à éviter les longs alignements par l'adoption de formes curvilignes<sup>3</sup>. En revanche, ils ne prennent que trop rarement en compte les questions d'urbanisme et d'aménagement du territoire.

Cette situation va néanmoins changer avec l'annonce, le 22 mars 1956, de l'attribution de la future Exposition nationale de 1964 à la ville de Lausanne. A cette occasion, de jeunes architectes vont s'illustrer, groupés dans l'Association



Le Corbusier lors de sa conférence à l'Aula du Palais de Rumine en février 1957, avec à sa droite Paul Waltenspühl, qui vient de l'introduire, et Pierre Freymond, président des conférences du Club d'efficience de la Suisse romande. La présence du "maître" à Lausanne, invité par Marx Lévy, est certainement un des moyens de faire pression sur les autorités vaudoises pour qu'elles reconnaissent sa stature exceptionnelle et admettent de lui confier la direction des opérations de l'Expo 64 (doc. archives P. Waltenspühl).

pour l'aménagement urbain et rural du bassin lémanique (APA.URBAL)<sup>4</sup>. Influencés par les idées progressistes de l'architecte Max Frisch, les membres d'APA.URBAL conçoivent un projet intitulé «Exnal», qui préconise une connexion entre l'Expo et le thème de l'aménagement du territoire. Ils définissent ainsi les grands principes de la réalisation de trois noyaux, disposés le long de l'autoroute et qui accueillent des secteurs agricole, industriel et résidentiel, ceci à l'intérieur du triangle Lausanne-Bussigny-Morges. Une vision éminemment prospective qui «définit un espace d'exposition à l'échelle de l'automobile» et pour laquelle ils ont obtenu la caution de Le Corbusier, contacté d'abord par l'intermédiaire de l'architecte et éditeur Willy Boesiger<sup>5</sup>, puis rencontré à Paris, le 2 juillet 1956, par Frédéric Aubry, Marx Lévy et Hans Schaffner.

Pressé par le contexte favorable aux idées progressistes de ce groupe de jeunes architectes et surtout avec le dessein de dissocier définitivement l'exposition de l'aménagement, le Conseil d'Etat vaudois met sur pied, en décembre 1957, un Comité directeur du plan d'aménagement territorial de la zone Lausanne-Bussigny-Morges. Dans ce cadre est créé un Conseil des urbanistes<sup>6</sup> chargé de nommer une communauté de travail pour l'élaboration d'un programme d'étude de l'aménagement du triangle Lausanne-Bussigny-Morges. Le Genevois Paul Wal-

<sup>1</sup> J. Prahin, «Les autoroutes vaudoises», *Strasse und Verkehr, La route et la circulation routière* n° 6, 1962, p. 296.

<sup>2</sup> A. Maret, conseiller d'Etat, «Introduction aux journées d'étude consacrées aux expériences réalisées lors de la construction de l'autoroute Genève-Lausanne», *Ibid.*, p. 285.

<sup>3</sup> W. Decollogny, «Autoroute nationale n° 1», *Construction* 2, 1955, pp. 49-54.

<sup>4</sup> Ce groupe pluridisciplinaire est composé d'architectes, d'ingénieurs, de juristes, de sociologues, d'agronomes et d'autres artistes. Intitulé dans un premier temps PROPEXNAL, le regroupement va compter près d'une centaine d'adhérents à la fin de 1957. Voir à ce sujet M. Boggi, *Aménagement du territoire et vie politique*, Institut de science politique, Ecole des sciences sociales et politiques, Université de Lausanne, Mémoires et documents n° 2, Lausanne, 1972.

<sup>5</sup> W. Boesiger reçoit la visite de M. Lévy le 25 juin 1956. Compte rendu de la première séance plénière du regroupement PROPEXNAL, dimanche 8 juillet 1956 (Doc. archives APA.URBAL). Le Corbusier viendra à Lausanne en février 1957 et P. Waltenspühl fera l'introduction à sa conférence à l'Aula du Palais de Rumine. Entretien de l'auteur avec P. Waltenspühl, le 18 juillet 2001.

<sup>6</sup> Font partie du Conseil des Urbanistes: d'Okolsky, président; Christ, Lévy, Lozeron, Tschumi et Virieux. Conseil d'APA.URBAL, procès-verbal de la séance du 7.2.58 (Doc. archives APA.URBAL).

<sup>7</sup> Waltenspühl est nommé en 1956 professeur à l'Ecole d'architecture de l'EPUL, conjointement avec Hans Brechbühler. Il sera par la suite nommé à l'ETH de Zurich en 1959. Voir à ce propos J. Gubler, «Enseignement de l'architecture: vies et avatars» in *Histoire de l'Ecole Polytechnique Lausanne: 1953-1978*, ouvrage collectif à l'initiative de Maurice Cosandey, PPUR, Lausanne, 1999, pp. 389-390.

<sup>8</sup> A ce propos, voir P. Waltenspühl, *Concevoir, dessiner, construire: une passion*, Editions Livre Total S.A., Lausanne, 1990.

<sup>9</sup> Le «core» – cœur de la ville – est le thème central du 8<sup>e</sup> CIAM qui se tient à Hoddesdon en 1951. La mobilité est une des catégories introduites par A. et P. Smithson au 9<sup>e</sup> CIAM à Aix-en-Provence en 1953.

<sup>10</sup> Le groupe genevois des CIAM envoie 4 planches au 10<sup>e</sup> CIAM à Dubrovnik en 1956 sur les projets de voies de circulation et la traversée de la rade sous le titre «Mobilité».

<sup>11</sup> En 1954, associé à Georges Brera, aux frères Honegger et à Marc-Joseph Saugey, il obtient le quatrième prix lors du concours d'idées en vue de l'amélioration des voies de circulation entre les deux rives du lac à Genève. Voir à ce sujet «Concours d'idées en vue de l'amélioration des voies de circulation entre la rue du Mont-Blanc et la Grand-Quai, à Genève», *Bulletin Technique de la Suisse romande* n° 81, 1955, pp. 140-144. L'année suivante, avec Brera et Pierre Nierlé, il imagine un réseau de voies express implanté le long des rives urbaines et délimité par un nouveau pont en amont duquel était projetée une nouvelle rade.

<sup>12</sup> M.-J. Saugey, «Les routes nationales dans l'agglomération urbaine de Genève», *Werk* n° 10, 1961, pp. 344-345.

<sup>13</sup> Conseil d'APA.URBAL, procès-verbal de la séance du 31.10.58 (Doc. archives APA.URBAL).

«Mobilité», planche envoyée par le groupe genevois des CIAM au 10<sup>e</sup> Congrès qui a eu lieu à Dubrovnik en 1956 (doc. archives gta). On reconnaît dans l'image la proposition du groupe URBAT pour l'aménagement de la rade de Genève.

tenspühl est nommé à la tête de ce groupe, avec pour adjoints Pierre Foretay et Marx Lévy; tous trois sont membres de l'AP.A.URBAL.

Paul Waltenspühl, récemment nommé professeur à l'EPUL<sup>7</sup>, a une double formation d'architecte et d'ingénieur. Après avoir effectué des études d'architecture aux Beaux-Arts de Genève, il profite des années d'inaction de la guerre pour suivre les cours de génie civil à l'ETH de Zurich<sup>8</sup>. De retour à Genève, il s'illustre par l'élaboration, en 1946, d'un contre-projet à la proposition officielle du canal navigable du Rhône au Rhin, par lequel il démontre que le tracé d'une infrastructure est avant tout un problème d'urbanisme et de paysage. Il en gardera la conviction durant toute sa carrière professionnelle.

Résolument tourné vers la modernité, il fait partie de la section genevoise des CIAM et adhère à des notions comme la mobilité et le «core»<sup>9</sup>, discutées aux différents Congrès et qui lui permettent, entre autres, d'intégrer le problème de la circulation dans un discours théorique général sur le développement organique de la ville<sup>10</sup>. Dès le milieu des années 1950, il prend une part active à une série de projets d'infrastructures et d'aménagement urbain<sup>11</sup>, dont le projet URBAT – dessiné avec un groupe d'architectes auquel appartiennent Georges Brera et Marc-Joseph Saugey – qui propose, entre autres, une nouvelle disposition des voies de circulation convergeant vers la rade de Genève et le rééquilibrage des fonctions entre les deux rives<sup>12</sup>.

Fort de sa renommée d'enseignant et de spéci-

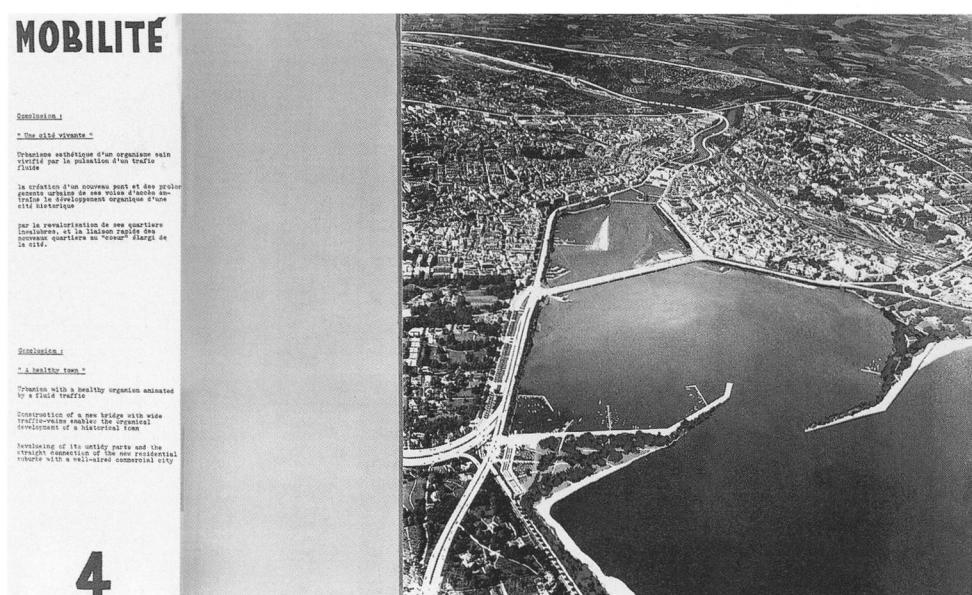
liste de l'urbanisme et de l'ingénierie des infrastructures, Waltenspühl dirige les études de la communauté de travail pour l'aménagement du triangle Lausanne-Bussigny-Morges, mais des écarts se manifestent rapidement entre sa vision d'un zoning étendu et celle de Lévy et Foretay qui préconisent la création conjointe d'une zone industrielle et d'une zone d'habitation.

Malgré ces dissensions, plusieurs membres de l'AP.A.URBAL reconnaissent la valeur des projets d'autoroutes dessinés par Waltenspühl, jugés supérieurs aux tracés officiels<sup>13</sup>. Ce sont quelques-unes de ces esquisses que nous présentons ici.

### Autoroutes, paysage et urbanisme

Eléments structurants du territoire, les autoroutes contribuent à l'édification du paysage. L'intégration paysagère de l'autoroute Genève - Lausanne s'est limitée dans un premier temps à l'adéquation des tracés aux courbes de niveaux et aux aménagements plantés du centre et des abords des chaussées. Même si les modèles des parkways américains étaient connus des spécialistes, il faut reconnaître que les efforts consentis dans ce domaine sont restreints.

S'exprimant à ce propos, Jean-Pierre Vouga, architecte de l'Etat de Vaud et chef du service d'urbanisme<sup>14</sup>, affiche sa préférence pour un tracé de l'autoroute «qui suit les limites d'une région périphérique, qui la longe ou qui la côtoie plutôt qu'à celui qui la traverse». Il manifeste ainsi une attention à l'impact des infrastructures routières dans le paysage au même



titre qu'il signale le rôle stratégique et structurant des jonctions. Celles-ci «doivent être créées pour elles-mêmes et non confondues avec l'ouvrage de croisement avec une route cantonale car il ne convient pas de charger les routes existantes du trafic supplémentaire d'accès à l'autoroute qui devrait en être nettement distinct. Il est indéniable que, du point de vue de l'urbanisme, on ne donnera jamais assez d'importance à l'étude de l'emplacement des jonctions qui, étant pratiquement les seuls contacts de l'autoroute avec les régions traversées, sont appelées à jouer demain le rôle de véritables gares»<sup>15</sup>.

Pour Paul Waltenspühl, le tracé de l'autoroute est l'occasion de planifier l'aménagement de toute une région. Dans cette optique, il estime qu'APA.URBAL devrait transposer à une plus grande échelle le champ de ses études. Sur la base des prévisions démographiques, qui annoncent une augmentation annuelle constante de 4000 personnes dans l'agglomération lausannoise, et estimant absolument insuffisante aux besoins futurs la construction d'un quartier modèle de 10 000 habitants telle que l'envisage l'APA.URBAL, il plaide avec éloquence en faveur d'une habitation collective dense.

Le dessin de l'autoroute est le prétexte d'une série d'hypothèses sur la localisation des activités dans le territoire et sur l'amélioration des accès aux futurs quartiers. Il s'agit aussi de réparer certains déséquilibres d'où l'emphase accordée à l'implantation de quartiers industriels, eu égard à la prédominance du tertiaire dans l'agglomération lausannoise. Les plans

déterminent les grands espaces verts à sauvegarder, comme par exemple la vallée de la Venoge menacée par le spectre de l'implantation d'industries, et mettent l'accent sur les zones de verdure.

Ces esquisses sont, hélas, non datées. On peut néanmoins imaginer qu'elles ont été présentées aux membres de l'APA.URBAL lors de la séance de travail qui a eu lieu le 17 octobre 1958 au restaurant *Au Jour et Nuit*, à Lausanne.

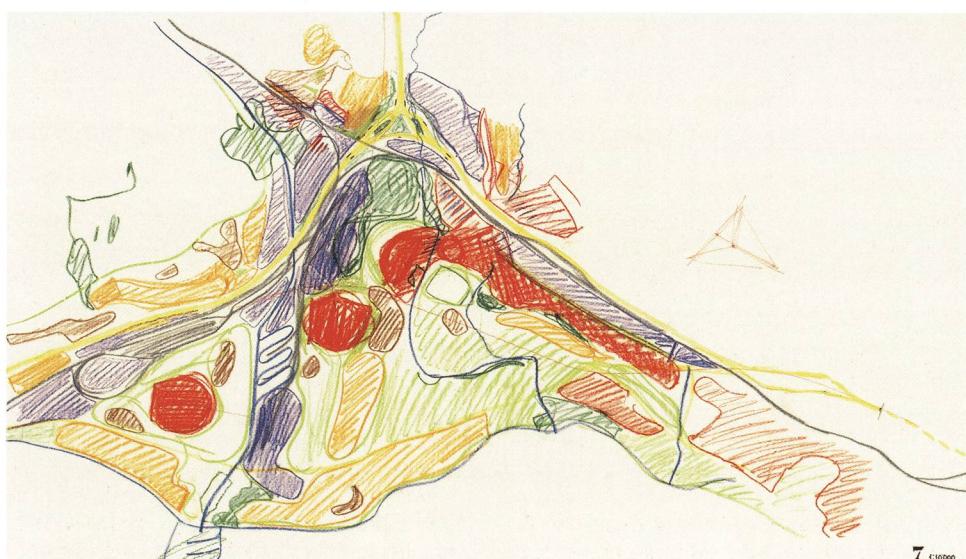
#### Traversée ou évitement des villes?

Lors du tracé des autoroutes, un dilemme se pose: doivent-elles traverser les localités ou, au contraire, doivent-elles les éviter en les contournant par leurs limites?

Jean-Louis Biermann, ingénieur lausannois, expert reconnu des problèmes de réseaux et membre de la Commission fédérale de planification, justifie ainsi le passage de la circulation au centre des villes: «Lors de la construction des premières grandes routes modernes, puis des autoroutes en Italie, aux Pays-Bas et en Allemagne, sans parler des Etats-Unis, le problème de la liaison de ces artères aux grandes villes se posa pour la première fois. Partant de l'idée que ces routes devaient favoriser en premier lieu le trafic à longue distance et que ce dernier ne devait pas être ralenti par des traversées de villes, on chercha tout d'abord à éviter systématiquement les localités, grandes ou petites. On s'aperçut toutefois à l'expérience que cette solution n'était pas la meilleure ou, du moins, s'avérait incomplète. Certes, l'éloignement de la ville permet de trouver un tracé

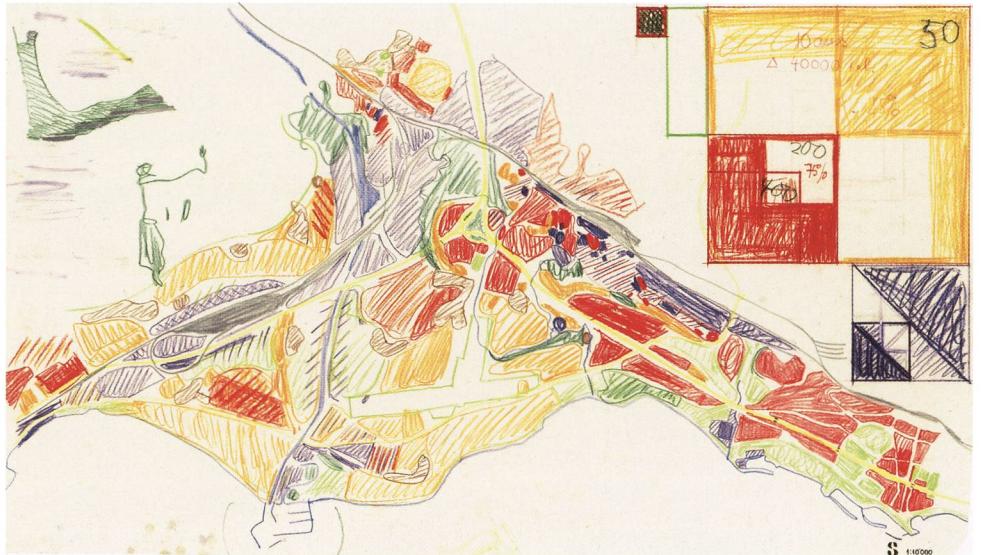
<sup>14</sup> Sur J.-P. Vouga voir B. Marchand (sous la direction de), *Jean-Pierre Vouga, architecte de l'Etat*, Editions Payot Lausanne - ITHA, Lausanne, 2000.

<sup>15</sup> J.-P. Vouga, «Urbanisme et autoroutes», *Strasse und Verkehr, La route et la circulation routière* n° 6, 1962, p. 287.

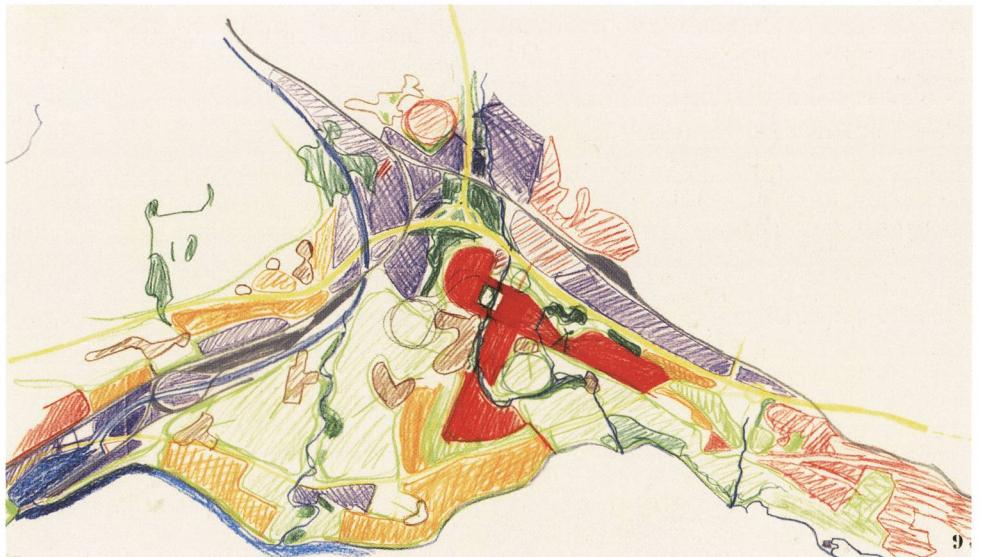


Tracé de l'autoroute et implantation des activités. Dessin au fusain à l'échelle 1:10 000 (non daté, doc. archives P. Waltenspühl).

*Tracé de l'autoroute et implantation des activités.* Dessin au fusain à l'échelle 1:10 000. Les carrés à droite du dessin représentent la surface au sol des différentes activités, d'après la croissance démographique estimée pour vingt ans (non daté, doc. archives P. Waltenspühl).



*Tracé de l'autoroute et implantation des activités.* Dessin au fusain à l'échelle 1:10 000 (non daté, doc. archives P. Waltenspühl).

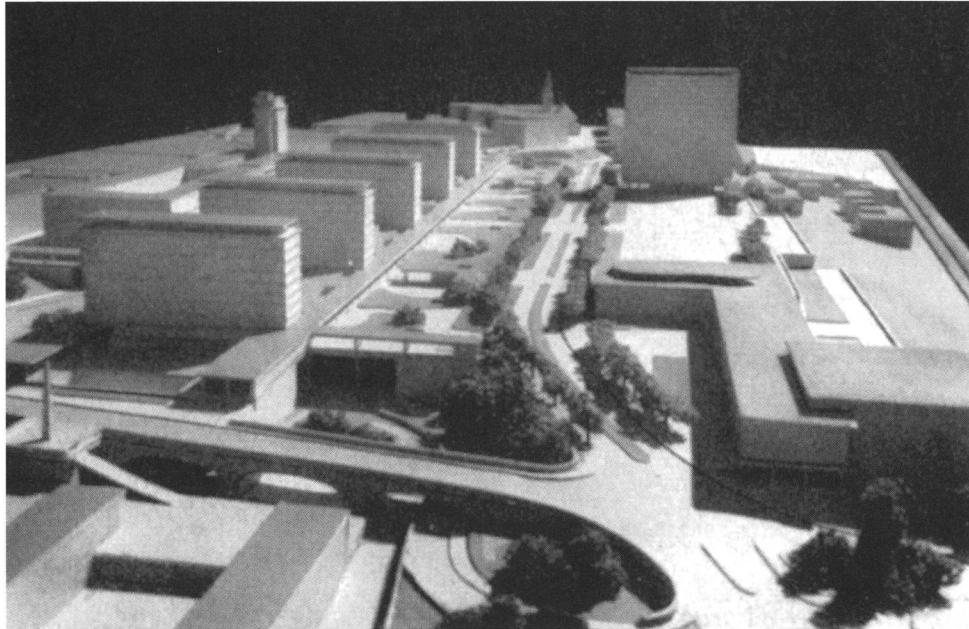


satisfaisant et de l'aménager à bon compte, mais les frais engagés pour la construction de l'évitement ne sont néanmoins pas toujours justifiés car, ainsi qu'on l'a vu (...) dans le cas de Lausanne, le trafic de transit à travers une grande agglomération urbaine est relativement faible. Dès lors la fréquentation de telles routes d'évitement est peu satisfaisante, la grande majorité des véhicules les quittant à l'approche de la ville pour pénétrer par des radiales jusqu'à leur centre.

Au contraire, si l'autoroute passe dans l'agglomération, peut-être même au travers des quar-

tiers centraux, le raccordement à la ville est bien facilité et les véhicules ne perdent plus en traversant des faubourgs interminables, le temps gagné sur l'autoroute. Dans un tel cas, l'autoroute peut aussi être utilisée par le trafic local et contribue ainsi à décongestionner certaines artères urbaines surchargées.

C'est pour ces raisons que la Commission fédérale de planification a cherché, en principe, à ne pas éviter les grandes villes, mais, au contraire, à faire passer les autoroutes à travers elles, à proximité des quartiers centraux. Pour diminuer les frais, l'autoroute a toutefois sur ces



Projet pour la "Nouvelle Cité de Montbenon" (1951) par le groupe d'études Amphion. Vue de la maquette.

<sup>16</sup> Jean-Louis Biermann, *Etude de la circulation dans la région lausannoise*, texte, édition provisoire, août 1961, pp. 79-80 (Doc. archives SAT).

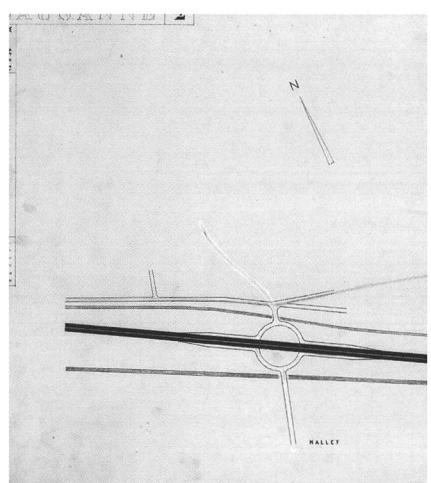
<sup>17</sup> Il suit les indications de l'ingénieur Soutter qui suggère que «la route express doit également être reliée à une chaîne de garages aériens ou souterrains qui devraient être voisins du centre de la ville, de façon que les automobilistes puissent atteindre leur but le plus rapidement possible, à pied ou au moyen des transports en commun». P. Soutter, «Routes express urbaines», *BTSR* n° 20, 27 septembre 1958, pp. 321-330. Dans cet article Soutter publie un plan des routes express à travers Lausanne, en plusieurs points semblable aux projets de Waltenspühl.

<sup>18</sup> Concernant ce projet, voir J.-P. Vouga, «La nouvelle cité de Montbenon à Lausanne. Projet de W. Vetter, architecte FAS-SIA et du groupe d'études "Amphion"», *BTSR* n° 24, 29 novembre 1952, pp. 313-321. Une place à Lausanne. Entretiens avec Marx Lévy par Jean-Claude Péclat, Éditions 24 heures, Lausanne, 1990, pp. 25-29. B. Marchand, «Les prémisses d'un intérêt pour l'urbanisme» in B. Marchand (sous la direction de), Jean-Pierre Vouga, architecte de l'Etat, op. cit, pp. 83-86.

<sup>19</sup> S. Malfroy, «L'Expo 64 et l'aménagement du territoire: chronique d'une synergie avortée» in *Art + Architecture* n° 1 (consacré à l'Expo 64), p. 32.

<sup>20</sup> «L'Exposition Nationale 1964», *Urbanisme Architecture* n° 2, 1959, pp. 39-55.

<sup>21</sup> Collège d'experts, *Rapport au Comité d'Initiative de l'Exposition nationale suisse - Lausanne 1964*, 1958, p. 17.



sections un profil quelque peu réduit et des éléments de tracé plus faibles, constituant alors ce que l'on appelle une route express.<sup>16</sup>

A Lausanne, Paul Waltenspühl opte pour une route express urbaine qui traverse le Flon, reliée à la petite ceinture (ponctuée par plusieurs parkings – dont quelques-uns ont été construits depuis – situés à la Riponne, au Parc de Mon Repos et à Bellefontaine) et un vaste parking souterrain, prévu sous la colline de Montbenon<sup>17</sup>. Même si une grande partie de son tracé était prévue en souterrain, on peut aisément imaginer les effets que ne manquerait pas de provoquer cette artère de circulation qui serpente à travers le centre de la ville. Mais dans les années 1950 ces nécessités impératives de la circulation vont de pair avec une nouvelle vision de la ville en général et de la vallée du Flon en particulier, urbanisée et densifiée selon le modèle du projet élaboré par le groupe «Amphion» en 1951, sous la direction de l'architecte William Vetter<sup>18</sup>.

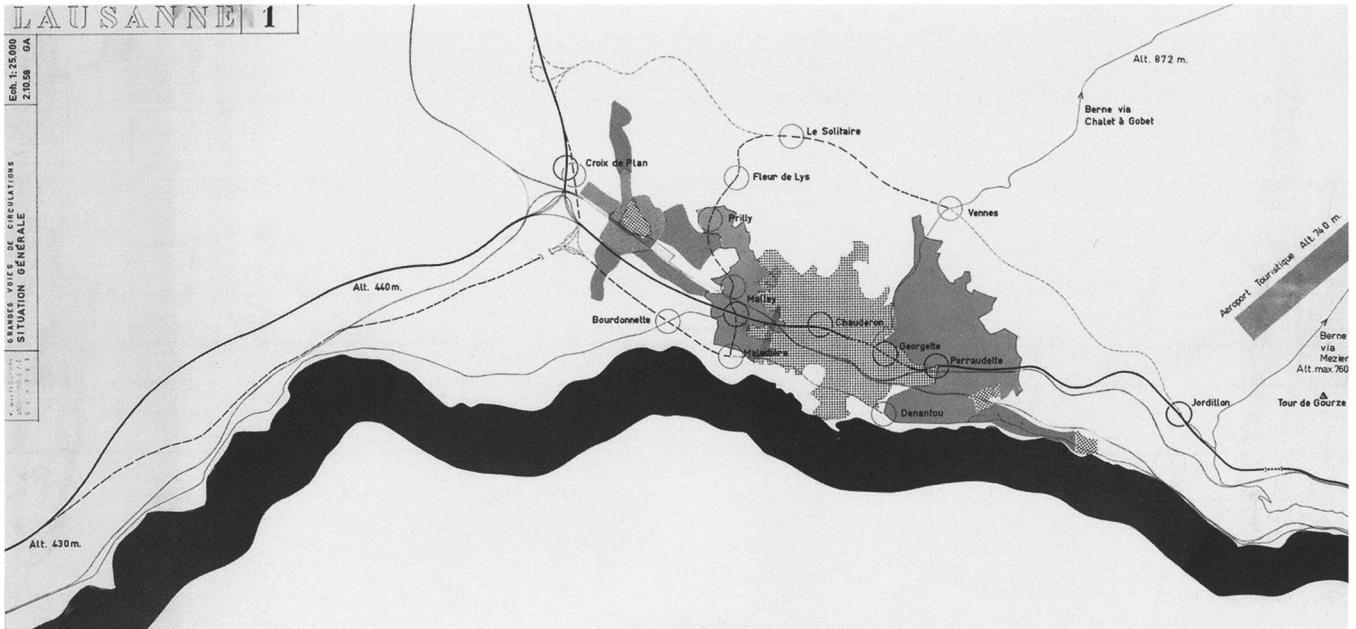
#### Autoroute et Expo 64

Pour l'APA.URBAL, l'espace voué au développement des différentes activités de l'Expo 64 doit être «dimensionné à l'échelle de l'automobile et implanté au point d'intersection, précisément dans le triangle Lausanne-Morges-Bussigny, des trois grandes routes nationales en construction pour desservir la région lausannoise»<sup>19</sup>. De façon curieuse, alors que Paul Waltenspühl préconise une planification à une

échelle régionale, les esquisses que nous présentons ici limitent l'Exposition à un périmètre plus restreint que les projets publiés par les membres de l'APA.URBAL en 1959<sup>20</sup>.

Est-ce dû au fait que, dès 1957, le parti d'une Expo 64 à Vidy est définitivement scellé ? Peut-être, même s'il faut reconnaître que les propositions de Waltenspühl retiennent certains éléments du projet «Exnal», comme le mythique quartier modèle que Le Corbusier était censé réaliser.

Les variantes exposées ici comportent des caractéristiques peu contrastées. Elles jouent de configurations différentes autour du rond-point de la Maladière qui comportent à la fois des espaces verts, le quartier modèle, la station d'épuration et – sur certaines propositions – un grand parking, situé à Bussigny. La désignation dans les plans de l'emplacement de la station d'épuration des eaux usées, conçue par les services de la Ville de Lausanne, répond à des préoccupations d'ordre esthétique. Prévue à proximité immédiate du carrefour de la Maladière, cet équipement risque en effet d'engendrer des atteintes à l'aspect de l'Exposition et à l'attractivité de la région de Vidy. Selon le Collège d'experts mandaté en avril 1957 pour examiner les différents projets en lice pour l'Expo 64: «Du point de vue de l'Exposition, la réalisation du projet de la Ville aurait un effet qu'il n'est pas exagéré de qualifier de désastreux. On sait que selon le projet de synthèse, c'est à la Maladière, point de convergence des principales voies d'accès à l'Exposition, que se trouverait

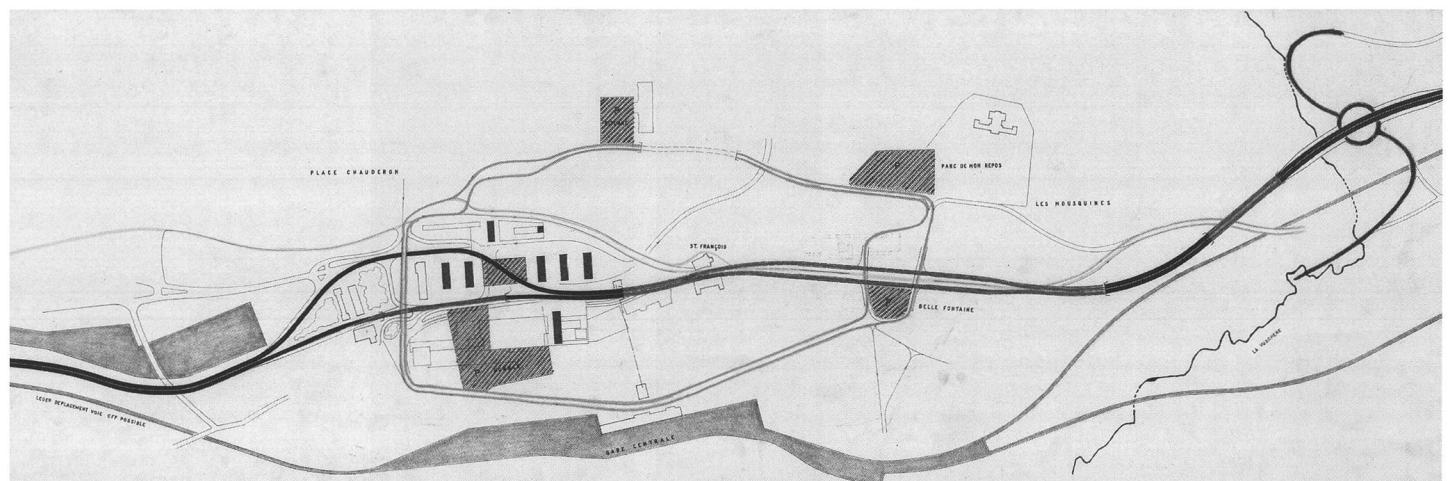


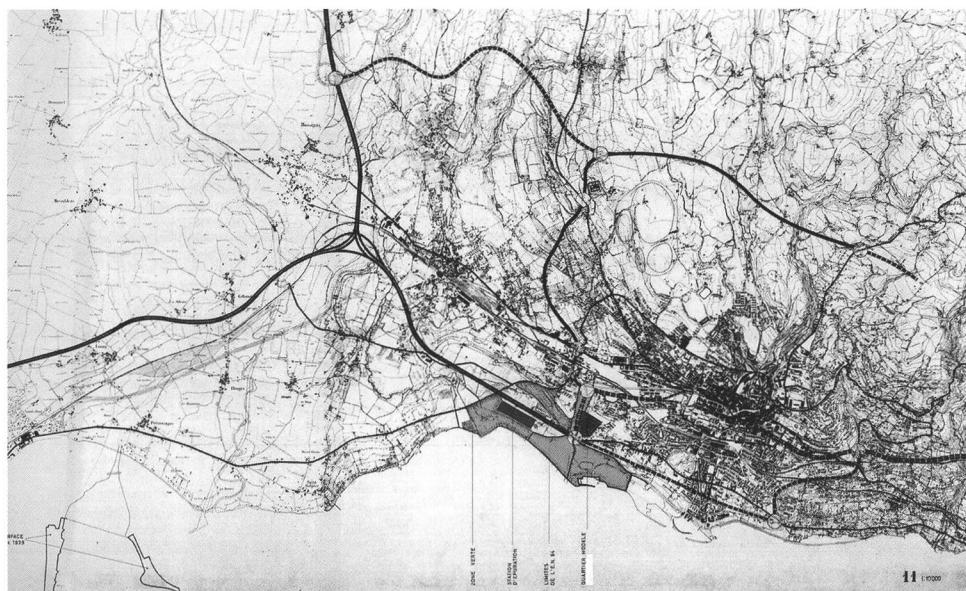
Plan de situation générale, à l'échelle 1: 25 000, daté du 02.10.1958. On remarque la traversée de Chauderon par une route express urbaine et la proposition d'un aéroport touristique à l'est de Lausanne (doc. archives P. Waltenspühl).

Tracé de la route express urbaine à travers Lausanne, à l'échelle 1:2 500, (12.05.1958?). Le dessin de la route est déterminé par sa relation avec la petite ceinture et par la localisation des parkings. La désignation des immeubles s'inspire du projet pour la "Nouvelle Cité de Montbenon" du groupe "Amphion" (doc. archives P. Waltenspühl).

située l'entrée principale de celle-ci. D'autre part, la voie conduisant les visiteurs de la gare de Sévelin à l'entrée de la Maladière passerait par-dessus le carrefour, leur donnant ainsi une vue peu attrayante sur l'ensemble de la station. En définitive la première vision des arrivants serait celle d'une installation où sont réunis tous les

égouts de la Ville. Il faut avouer que le spectacle n'aurait rien d'engageant...»<sup>21</sup>  
D'où la nécessité de planifier soigneusement l'emplacement de cet équipement encombrant et d'exiger des mesures architecturales et paysagères garantissant son intégration dans les berges de Vidy.



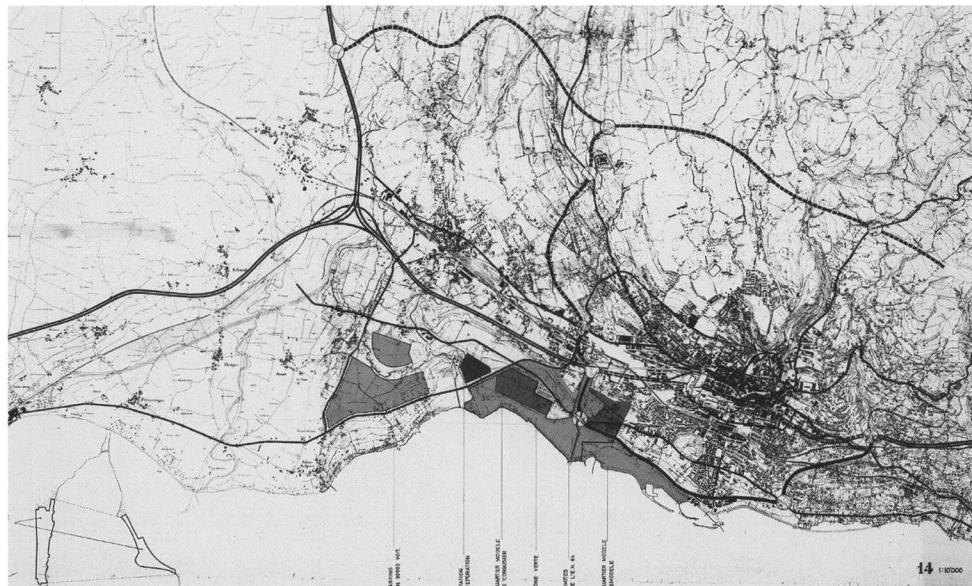


Tracé de l'autoroute et aire d'implantation de l'Expo 64, crayon sur tirage à l'échelle 1:10000. Dans cette variante la station d'épuration est située à l'est de la Maladière, à peu près dans sa localisation actuelle. A noter le dessin de la configuration de l'Exposition Nationale de 1939, à Zurich, indiquée à titre comparatif.



Tracé de l'autoroute et aire d'implantation de l'Expo 64, crayon sur tirage à l'échelle 1:10 000. Cette variante localise le quartier modèle de Le Corbusier à l'entrée de l'Exposition, alors que l'autoroute rejoint un rond-point situé au nord de la Maladière (non daté, doc. archives P. Waltenspühl).

Tracé de l'autoroute et aire d'implantation de l'Expo 64, crayon sur tirage à l'échelle 1:10 000. Dans cette variante le quartier modèle de Le Corbusier est situé à l'ouest de la Maladière, à l'intersection de l'autoroute et de la route cantonale, alors qu'un énorme parking est prévu à Bussigny (non daté, doc. archives P. Waltenspühl).



Tracé de l'autoroute et aire d'implantation de l'Expo 64, crayon sur tirage à l'échelle 1:10000. Cette variante dissocie finalement le tracé de l'autoroute de la configuration de l'aire de l'Expo 64 (non daté, doc. archives P. Waltenspühl).

