

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 68 (1942)  
**Heft:** 21

**Artikel:** Urbanisme lausannois: l'aménagement futur de la Riponne  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-51825>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.01.2025

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

que par temps froid le contraire se produit. Il va sans dire que les angles que fait la ligne à chaque point de suspension restent toujours peu accusés pour que le passage des trolley ait lieu sans choc.

Cette disposition spéciale permet, non seulement de résoudre de façon simple les problèmes posés par la dilatation des fils, mais assure également l'amortissement rapide des oscillations de la ligne.

Dans les courbes très accusées, le fil est remplacé par des tubes cintrés qui permettent une courbure régulière tout en réduisant le nombre des points de suspension. (Exemples : angle chemin des Crêts—avenue Trembley, boucle de Servette-Ecole, courbe du chemin de l'Escalade, etc.)

La ligne Petit-Saconnex—Champel comprendra, en plus des boucles terminales de Champel et du Petit-Saconnex, deux boucles intermédiaires à Servette-Ecole et à Cornavin, pour permettre la circulation de voitures supplémentaires entre ces deux points. A l'entrée de ces boucles se trouveront des aiguilles aériennes commandées électriquement par le conducteur du trolleybus.

Pour le montage, actuellement en cours, nous disposons de notre personnel des équipes de la ligne aérienne, de 11 ouvriers embauchés spécialement et de 2 monteurs mis à notre disposition par l'entreprise qui fournit les pièces de suspension de la ligne.

D'une manière générale, les haubans de la ligne de trolleybus sont placés au-dessus de ceux du tramway, qui devront être démontés. Pour les tronçons communs tramway-trolleybus, il faut envisager des dispositions spéciales. A la boucle de Cornavin et à la Corraterie, par exemple, la suspension du fil de tramway sera modifiée et pourvue de pendules comme celle du trolleybus.

#### 9. Programme de mise en exploitation.

Nous mettrons en exploitation la ligne par tronçons successifs, au fur et à mesure que le nombre des véhicules le permettra.

Le premier tronçon comportant la boucle Grand-Pré—Moillebeau—Petit-Saconnex—Mervelet—Avenue Trembley—rue Schaub—Grand-Pré a pu être ouvert au public le matin du 11 septembre. La seconde étape permettra d'étendre le nouveau service jusqu'à Cornavin (ou éventuellement Bel-Air) et la troisième, jusqu'au terminus de Champel.

## URBANISME LAUSANNOIS

### L'aménagement futur de la Riponne.

Dans une de ses prochaines séances, le Conseil communal de Lausanne sera saisi d'un préavis municipal proposant l'aménagement futur de la place de la Riponne et de ses abords immédiats.

Bien des événements d'histoire locale sont liés à la place de la Riponne, place populaire lausannoise par excellence, devenue à bien des égards une sorte de forum.

Le nom même de Riponne n'est pas très vieux dans les annales de notre ville. Il n'existait jadis, à cet endroit, qu'un ravin assez encaissé au fond duquel la Louve coulait à ciel ouvert. L'emplacement était situé totalement en dehors des murs de la ville, à la limite de la porte de la Madeleine. Il n'y avait pas de construction ; ce n'était que prés et vignes descendant du Valentin. Un pont franchissait le ruisseau, à peu près au centre de la place actuelle.

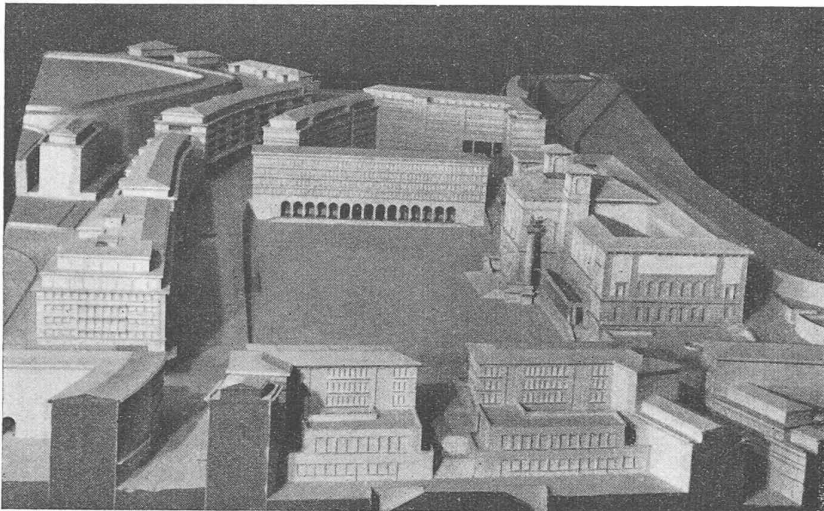
Ce n'est que vers 1811 que le nom de la Riponne apparaît, tiré sans doute d'une maison voisine appartenant à la famille Rippon. L'aménagement, à cet emplacement, d'une place proprement dite préoccupait déjà les édiles lausannois, tant il est vrai que, même à la petite échelle communale, l'histoire est un perpétuel recommencement. Il fallait un emplacement suffisant pour y concentrer le marché aux grains et le poids public, car les chars étaient pesés en Saint-François, ce qui n'était pas — déjà ! — sans inconvénients pour la circulation de l'époque. Des projets furent établis, mais ils ne furent pas exécutés, parce que jugés trop coûteux. La Ville acheta petit à petit les propriétés voisines et, en 1833, ouvrit un grand concours public entre ingénieurs et architectes. Ce concours n'intéressa qu'un seul concurrent : le municipal et architecte Henri Fraisse, dont le projet fut adopté, tandis qu'on construisait les escaliers entre la Palud et la Riponne, et l'Ecole de Dessin. Les plans de la Grenette furent déposés en 1834. Il est intéressant de noter qu'elle fut démolie cent ans plus tard, en 1933. Pendant les longues opérations du comblement, la place devenait extrêmement boueuse à la moindre pluie et on dut établir un chemin entre deux fossés. En 1840, grand événement de la vie lausannoise : la place, définitivement comblée et nivelée, voyait s'organiser le premier marché. C'était le samedi 31 octobre.

Qu'en est-il aujourd'hui ? La ville s'est développée dans des proportions étonnantes. La place de la Riponne ne répond plus aux exigences de l'urbanisme moderne. Ses accès, ses dégagements, sa capacité même, sont devenus insuffisants. L'aspect général qu'elle présente n'est point heureux. Or, c'est au fond la seule vraie « place » lausannoise. Les autres, par suite de la topographie tourmentée de la ville, sont davantage des carrefours. Si l'urbaniste doit prévoir hardiment, il faut toujours qu'il garde le sens des réalités et des possibilités pratiques. L'édifice de Rumine, terminé en 1908, n'est certes pas sans mérites propres, mais on peut dire, sans faire tort à nos devanciers, que son style et surtout son implantation sont en tout cas discutables. Seulement, le Palais de Rumine existe bel et bien et on doit carrément en tenir compte en prévoyant l'aménagement futur de la place et de ses abords. Sait-on, soit dit en passant, que le volume du Palais de Rumine est plus considérable que celui de la Cathédrale ?

Depuis de nombreuses années, la Commune n'a manqué aucune occasion d'acquiescer, lorsque les conditions étaient acceptables, les immeubles du fond de la place. En 1937, une partie de ces immeubles devenus communaux fut démolie, un peu hâtivement pensons-nous ; il est vrai qu'on pensait alors passer à la première étape d'une réalisation qui eût été trop fragmentaire, ainsi que le montrèrent les études poursuivies dès lors.

L'aménagement futur de la place de la Riponne doit être envisagé au triple point de vue de la circulation, de la destination et de l'esthétique.

Les artères principales avoisinantes, comme la rue Haldimand, la rue de la Madeleine, la rue Pierre Viret, ont été développées. La jonction de la rue Pierre Viret à la Riponne a été tout spécialement étudiée. Elle constitue un tronçon de la « petite ceinture » de Lausanne, qui emprunte le circuit : place de la Gare — avenue de la Gare — avenue des Toises — avenue Mon Repos — Pont Bessière — place de la Riponne — place Chauderon — avenue Ruchonnet. C'est une artère à caractère urbain très accusé, élément principal de liaison entre



Cliché « Pays de Vaud ».

Vue perspective de la future place de la Riponne.

les quartiers urbains de la ville. Les inconvénients bien connus de la circulation à la Riponne les jours de marché sont supprimés par la déviation de la rue de l'Université : la circulation passera derrière le Palais de Rumine. On accèdera directement de la rue Pierre Viret à la Riponne par une artère à créer sur l'emplacement actuel de la placette de la Madeleine. La rue de la Madeleine débouchera, commodément d'ailleurs, sur la Riponne en passant sous un arc.

La rue Haldimand est, selon des statistiques soigneusement établies, la rue la plus passante de Lausanne : piétons, cycles, motocycles, automobiles, camions et trains routiers rejoignent la route de Berne, tramways, trolleybus, autobus, y passent chaque jour en grand nombre, tandis que des voitures de livraison y stationnent fréquemment. Cette rue doit être adaptée aux besoins de la circulation de l'après-guerre, que l'on peut prévoir considérable. Pour ce faire, la Commune propose la solution la plus rationnelle qui soit : livrer la rue elle-même à la seule circulation et faire passer les piétons sous des arcades. Cette façon de faire n'entraînera aucune expropriation coûteuse et les propriétaires des bâtiments à reconstruire au fur et à mesure que la nécessité s'en fera sentir retrouveront en hauteur la surface de terrain qu'ils devront concéder au domaine public.

La circulation entre la Cité et l'ouest de la ville emprunte actuellement la rue de l'Université et traverse en diagonale la place de la Riponne. Les jours de marché, cette circulation devient malaisée, voire impossible. L'aménagement futur prévoit que les véhicules passeront derrière le Palais de Rumine, emprunteront la nouvelle artère Pierre Viret-Riponne pour longer ensuite la place et non plus la traverser. Le débouché sur la Riponne de la rue de l'Université actuelle est remplacé par des escaliers. Cette solution aura l'avantage de permettre le dégagement souhaité du Palais de Rumine.

La circulation entre la Palud et la Riponne n'est pas la moins importante de notre ville. Aussi a-t-on prévu l'élargissement devenu nécessaire de la rue de la Madeleine.

Dans tous les cas où des artères doivent être élargies ou transformées, la Commune n'entend pas procéder à une réalisation immédiate de son projet. Au contraire, celle-ci interviendra au fur et à mesure que les bâtiments devront être démolis et reconstruits. Il s'agit surtout de prévoir !

Lausanne se doit de créer une place de la Riponne de belles proportions, non seulement à l'échelle de l'Université mais à

l'échelle du plus grand Lausanne. Cette place, indispensable actuellement pour les grands marchés agricoles, doit également pouvoir être utilisée pour les grands rassemblements populaires et constituer vraiment la sorte de forum qu'elle est devenue en fait, sans vouloir cependant trop accuser ce caractère. Pour ces raisons, la circulation doit se faire non en diagonales, mais autour de la place, ainsi que nous venons de l'expliquer. Il va de soi que l'allure d'une place dépend non seulement de sa destination mais aussi de tous les éléments esthétiques qui concourent à son aménagement, c'est-à-dire : proportions de la place, proportions des volumes qui en limitent l'espace, et ceci en tenant compte du caractère et du volume des bâtiments principaux existants, nous voulons parler de l'Université. Il est évident qu'il faut dégager l'édifice de Rumine. Nous avons là un bâtiment important qu'il y a lieu de mettre en va-

leur, ce qui n'a guère été le cas jusqu'à maintenant.

L'assainissement des vieux quartiers avoisinant la place est également une nécessité dont il a été tenu largement compte dans notre projet. C'est le cas du quartier des Deux-Marchés, où de nombreux immeubles se délabrent indiscutablement. Ce problème d'urbanisme est trop intimement lié à celui de la place de la Riponne pour être traité à part. Il a été prévu à cet effet un ensemble de bâtiments en ordre contigu s'étendant en bordure de la place du Tunnel, de la route du Tunnel et sur le côté Nord de la place de la Riponne, limitant ainsi une grande cour intérieure ouverte vers l'est, aménagée en jardin public bordé de portiques. Elle pourrait être un lieu de repos agréable pour les gens du quartier et serait une sorte de complément de la place de la Riponne. Ces oasis en pleine ville sont souhaitables. A la placette de la Madeleine, une partie de la rue Pierre Viret serait abandonnée et transformée aussi en jardin public.

On prévoit, pour la place de la Riponne elle-même, des dimensions de 190 m sur 110 m entre les volumes. Qu'on nous permette à ce propos de rappeler quelques dimensions de places dans des villes de moindre importance que Lausanne : Le Puy : 210×100 ou 190×130 ; Nancy : 135×180 ; voici également des dimensions de places secondaires de Paris : Place Royale : 120×120 ; Place Vendôme : 110×110 ; et enfin des places plus importantes : Place de la Concorde : 300×350 ; Lyon (Place Bellecour) : 310×220 ; Lisbonne (Place du Commerce) : 220×190.

Le tronçon de la rue de l'Université supprimé entre le futur bâtiment administratif prévu au fond de la place et l'Université sera remplacé par un escalier assez large, à l'échelle des bâtiments principaux entre lesquels il sera construit.

Au point de vue technique, la place sera maintenue à son niveau actuel, afin d'éviter des bouleversements fâcheux et coûteux, d'ailleurs inutiles.

Comme on le voit, le Conseil communal devra se prononcer sur un projet de grande envergure, dont la réalisation se fera au cours des années à venir et transformera, en l'améliorant selon les données de l'urbanisme moderne, une partie certes amilière mais devenue étriquée de notre bonne ville<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Ce texte nous a été aimablement communiqué par la Direction des Travaux de la ville. (Réd.)