

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 65 (1939)
Heft: 6

Artikel: Urbanisme lausannois: la place de la Riponne
Autor: Piccard, Marc
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-49985>

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: 11.04.2026

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

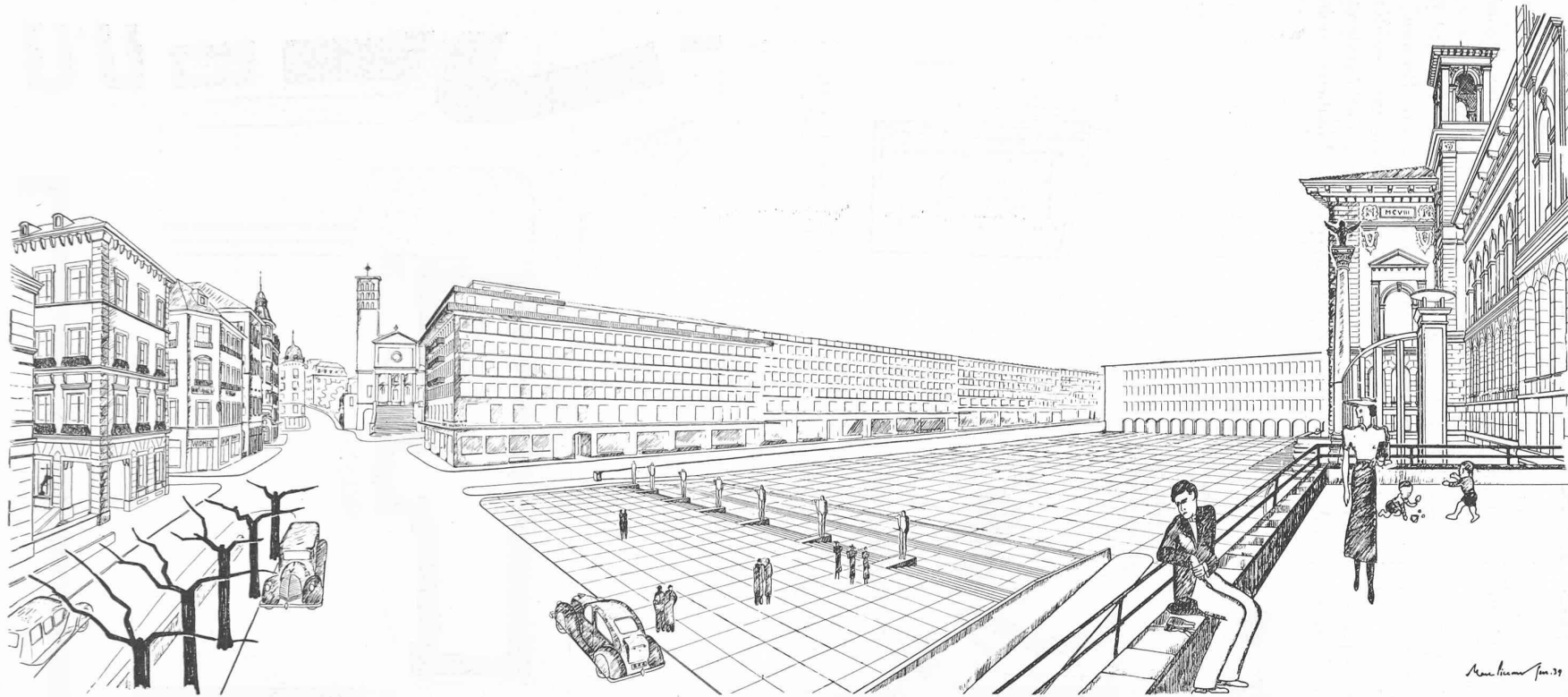


Fig. 6. — Perspective.

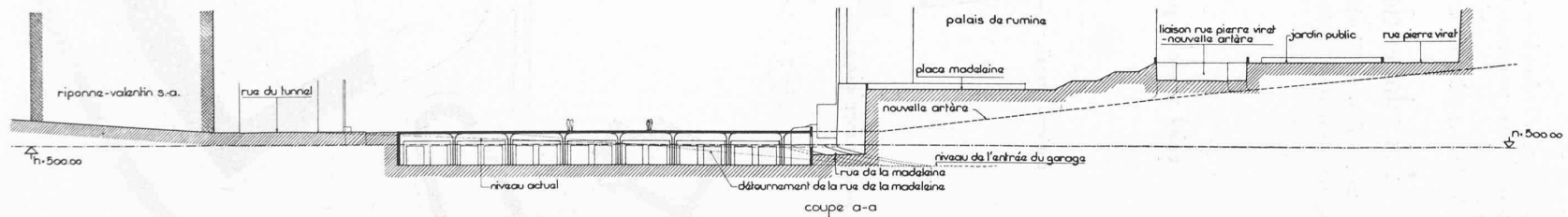


Fig. 7. — Coupe a-a (voir plan). — Echelle 1 : 1000.

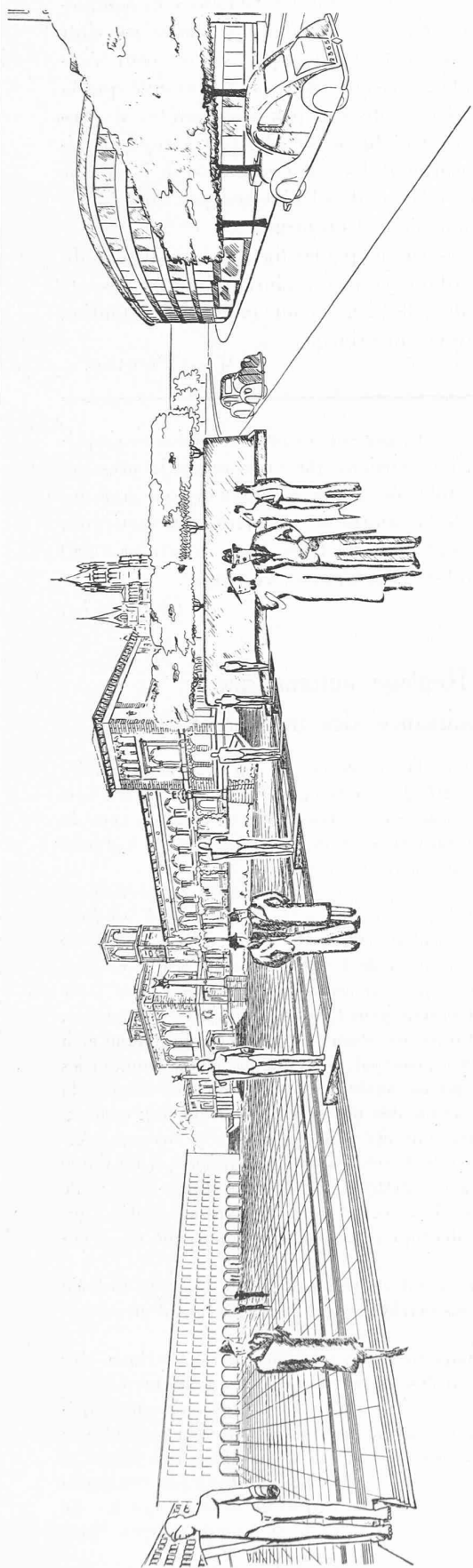


Fig. 8. — Perspective.

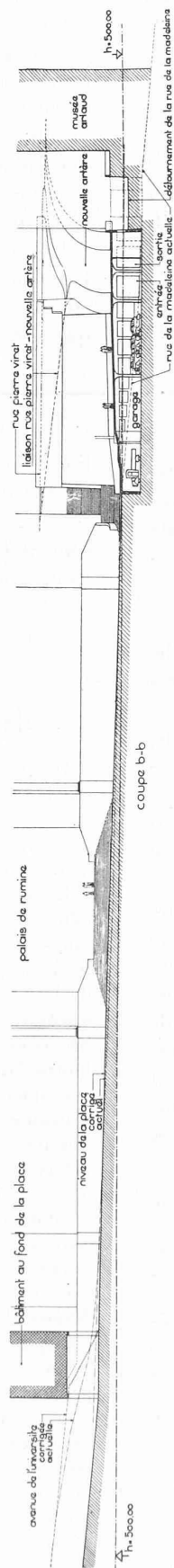


Fig. 9. — Coupe b-b (voir plan). — Echelle 1 : 1000.

publique lancée par les «hommes de goût» et devenue traditionnelle. C'est là évidemment une façon « secondaire » de considérer les choses, mais il faut convenir que cet édifice fut *maladroitement implanté* et c'est bien *pour cette raison* qu'il compte peu d'adeptes. La place d'antan, encadrée d'un morceau de palais et de la Grenette, fut certes, dans son ensemble, un spectacle qui permit aux Lausannois de savourer pendant quelques décades l'« horreur des lieux ». On discutera encore fort longtemps de la valeur du palais, mais on s'est déjà rendu compte, après la démolition de la Grenette, puis plus tard d'immeubles au nord de celle-ci, que ce palais prenait meilleure tournure. Certains (d'audacieux originaux ?) avouèrent même qu'ils commençaient à considérer avec bienveillance cet intrus, la masse énorme avec laquelle, qu'on le veuille ou non, il faudra compter à l'avenir comme par le passé. En effet, on ne saurait envisager sa démolition (Lausanne n'a-t-elle pas produit des édifices plus récents, qui mériteraient de prime abord un tel sort ?); ce serait peine perdue et... dommage d'ailleurs. Au contraire, il convient d'être tolérant et de mettre *enfin à l'aise cet édifice*, vestige d'une époque que l'on se plaît à sous-estimer, quoi qu'on dise.

La *place actuelle*, en déséquilibre complet avec le palais, est, avec ses immeubles partiellement démolis, dans un état provisoire. Une solution s'impose, solution d'autant plus difficile que le plan d'extension prévoit, malgré les difficultés topographiques, une grande percée Riponne-Pont Bessières.

En définitive, quel sera le caractère de la place ? Cette question de principe paraît être résolue en ce sens que la place serait le forum de la ville, *la Place* de la ville. Cette résolution implique, semble-t-il, un aspect représentatif, voire monumental de l'ensemble. Restent à résoudre les problèmes suivants :

Quels seront les niveaux de la place et comment la rue de la Madeleine, la nouvelle percée et la rue de l'Université seront-elles prévues ? Que sera l'édifice du fond de la place, quel sera son caractère architectural et quel sera son alignement ?

Autant de questions qui méritent une étude approfondie du problème. Le projet qu'expriment les figures 4, 5, 6, 7, 8 et 9 est une suggestion pour l'étude de cet épineux problème. Ses caractéristiques sont :

1. Réaliser facilement (sans apport de terres) l'artère Riponne-Pont Bessières. — 2. Eviter d'avoir à remblayer la place. — 3. Ne pas entraver la circulation pendant la durée des travaux. — 4. Obtenir un aspect satisfaisant de cette place, *en y mettant de l'ordre*.

La place serait *partiellement* surélevée (toiture d'un garage utile dans ce quartier) au niveau que nécessite l'artère Riponne-Pont Bessières ; quelques gradins vaincraient la différence de niveau. La rue de la Madeleine conserverait son tracé et ses niveaux actuels. Elle pourrait être, en une étape ultérieure, détournée en direction est-ouest, de façon à avoir un second débouché. Le bâtiment¹ du fond de la place sera, nous n'en doutons pas, d'aspect très neutre, sans axe (il convient d'éviter qu'il ne devienne le petit de son gros et important voisin

¹ Un concours au sujet de ce bâtiment a été gagné, en 1937, par M. J. Favarger, architecte. L'auteur de cette note n'entend évidemment pas empiéter sur le domaine d'un confrère.

Voir *Bulletin technique* des 30 janvier, 13 et 27 février 1937. — *Réd.*

auquel il *devra céder le pas*). Son alignement sera logiquement *tel que tout le Palais de Rumine soit dégagé*, car c'est là une question de tact urbanistique, si l'on peut s'exprimer ainsi. Enfin, les statistiques ayant prouvé que la circulation Madeleine-Cité est peu importante, il conviendrait, pour mettre fin à des difficultés topographiques presque insurmontables si l'on conserve la rampe actuelle, de fermer la rue de l'Université par un escalier, d'ailleurs bien dans l'esprit du forum.

Les perspectives sur lesquelles figurent une façade du bâtiment au nord de la place, ainsi qu'une rangée de statues au sud de celle-ci n'ont aucune autre prétention que celle d'exprimer un principe.

MARC PICCARD.

Le nouveau gazomètre de Genève. (Suite de la page 71.)

jusqu'au niveau supérieur de l'ouverture déversante.

Nous avons vu jusqu'ici les parties essentielles fixes de la construction, nous allons examiner quelques points essentiels de la partie mobile soit la cloche et les télescopes.

Cloche et télescopes.

Quand le gazomètre est entièrement développé, cloche et télescopes forment un cylindre à redans à 3 diamètres différents surmonté d'une calotte surbaissée (fig. 1).

La partie supérieure est absolument indéformable, alors que le reste des cylindres, et surtout la partie inférieure, sont plus élastiques.

Mais les trois parties travaillent ensemble comme si ces trois parties étaient soudées ensemble. Un calcul facile permet de démontrer la chose ; du reste si l'on suppose qu'il puisse se produire un déplacement angulaire de l'axe vertical de la cloche par rapport à l'axe vertical des deux télescopes, cela impliquerait que le poids des deux télescopes avec l'eau d'une tasse, soit un poids de 235 tonnes environ, serait suspendu en un seul point de la tasse de la cloche. Cette charge de 235 tonnes pourrait se répartir sur 2 points d'appui seulement qui seraient absolument incapables de supporter une charge pareille.

L'ensemble cloche-télescopes est soumis aux forces suivantes :

a) poids propre avec surcharge de sable : environ 550 tonnes ;

b) poussée totale du gaz répartie également sur la surface de la calotte et les deux anneaux de 0,50 m de largeur formés par les tasses et crochets : 550 tonnes ;

c) poussée du vent : environ 160 tonnes, répartie suivant les surfaces de la cloche et des télescopes ;

d) une surcharge dissymétrique de neige agissant sur une moitié de la surface de la calotte : environ 32 tonnes ;

e) enfin, ce qu'il ne faut pas oublier, la poussée totale du gaz sur les parois verticales est d'environ 1555 tonnes.

Il serait trop long de voir exactement comment ces différentes forces sont équilibrées ; en somme les charges dissymétriques, qui sont celles du vent et de la neige, sont équilibrées par les réactions des galets de guidage. Le poids est équilibré par la poussée du gaz dans le sens ver-

tical, et la poussée du gaz sur les parois verticales s'équilibre elle-même. Les tensions que provoquent la pression du gaz dans les tôles de 3 mm d'épaisseur, qui sont les tôles courantes de la calotte et des manteaux verticaux, sont de 0,385 t/cm² pour les tôles de la calotte et 0,280 t/cm² pour les tôles des manteaux verticaux.

(A suivre.)

Réglage automatique de la puissance des moteurs Diesel.

Deux locomotives Diesel-électriques ont été commandées par la Compagnie *PLM* pour la ligne Paris-Menton. Il s'agit de locomotives d'essai, construites en vue de créer un type de locomotive permettant de conduire des trains express à grande distance sans changement de locomotive.

L'une de ces locomotives, qui a été mise en service au début de mai 1938, a été commandée à la *C^{ie} de Fives-Lille* qui s'est assuré la collaboration de la *S. A. des Ateliers de Sécheron* pour l'exécution de l'équipement électrique et celle de la *Société suisse pour la construction de locomotives et de machines*, à Winterthur pour l'étude de la partie mécanique. Sécheron a fait toutes les études de la partie électrique et a fourni l'appareillage principal, ainsi que les arbres creux et les accouplements à pilons (système Meyfarth-Sécheron) pour la transmission du couple des moteurs de traction aux essieux. Les moteurs Diesel ont été construits d'après licence MAN par la *Société générale de constructions mécaniques*, à La Courneuve (Seine). La locomotive est du type 2Co2+2Co2 ; elle est donc composée de deux demi-locomotives accouplées, qui sont en principe identiques. La fig. 1 en donne une vue d'ensemble.

Cette locomotive est décrite dans le N° 10, 1938, du *Bulletin Sécheron*¹, d'où nous extrayons le chapitre suivant d'un intérêt plus général.

On sait que dans toute locomotive Diesel-électrique, des précautions doivent être prises pour éviter que les moteurs de traction demandent aux moteurs Diesel une puissance supérieure à celles qu'ils peuvent fournir. Si l'on veut atteindre ce but, tout en utilisant pleinement la puissance des Diesel, il faut avoir soin de *faire varier la vitesse du train (au rendement près) en proportion inverse de l'effort de traction*, qui lui, ne dépend en premier lieu que du profil en long de la ligne. Nous

¹ « La locomotive Diesel-électrique 262-AD-1 du *P. L. M.*, à réglage automatique de la puissance par régulateurs Sécheron », par S. Bérard, ing. E. P. Z.

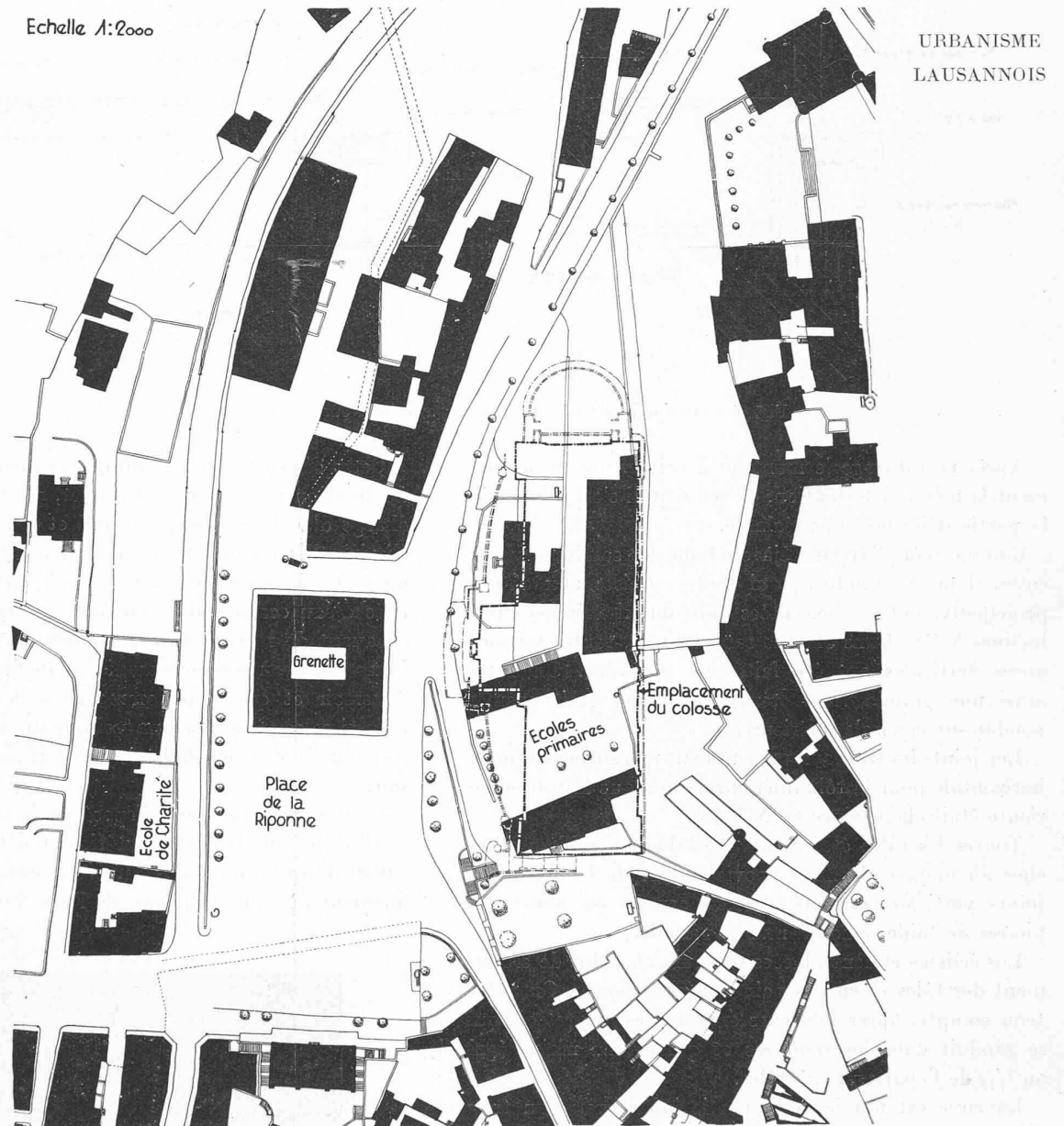


Fig. 1. — L'ancienne place.



Fig. 2. — Vue de la Riponne avant l'érection du Palais de Rumine.