
direction des travaux

L a u s a n n e

service des routes et de la
mobilité

service d'urbanisme

service d'architecture

Mandats d'étude parallèles d'architectes

AMENAGEMENT DE LA PLACE DE LA SALLAZ

Lausanne

RAPPORT DU JURY

TABLE DES MATIERES	Pages
1. INTRODUCTION	1
2. LES MANDATAIRES	1
3. LE COLLEGE D'EXPERTS	2
4. DEROULEMENT DE LA PROCEDURE	3
4.1 RECEPTION DES PROJETS	3
4.2 AUDITION	3
5. CRITERES DE JUGEMENT	4
6. EXAMEN DES PROJETS	4
6.1 DISCUSSION 1 ^{ER} TOUR	4
6.2 DISCUSSION 2 ^{EME} TOUR	4
6.3 APPRECIATIONS DU COLLEGE D'EXPERTS	5
6.3.1 Projet A : Baumann / Paltani Baumann	5
6.3.2 Projet B : Bender/Béboux – 2b architectes	7
6.3.3 Projet C : MPH – Monnerat/Petitpierre/Hunger	9
6.3.4 Projet D : Tribu'architecture	11
7. RECOMMANDATION DU JURY	13
8. APPROBATION PAR LE COLLEGE D'EXPERTS	14

1. INTRODUCTION

La vocation de centre de quartier à valoriser attribuée au plateau de la Sallaz par le Plan Directeur Communal (PDC) constitue un des éléments ayant contribué à privilégier l'option de reporter dans le vallon tout le trafic individuel en transit entre la route de Berne et le Bugnon, de manière à alléger les contraintes d'aménagement qui s'exercent sur la place elle-même. Avec les nouvelles fonctionnalités d'interface issues de la réorganisation du réseau des transports publics et la suppression du trafic de transit, l'occasion est donnée de (re)créer à la Sallaz une véritable place en supprimant tout trafic de transit sur celle-ci.

En matière de transports publics, c'est l'ensemble du réseau urbain et régional qui va être restructuré à l'horizon 2008 pour la mise en service du métro. Dans le nord-est, en particulier sur la place de la Sallaz, les effets seront extrêmement importants puisque des bus en provenance des quartiers Isabelle de Montolieu, Praz-Séchaud, Victor-Ruffly et Rovéréaz, ainsi que de Savigny, y trouveront leur fonction d'interface avec le m2, de rebroussement et/ou de terminus.

Au moment de la mise en service du m2, pendant le second semestre 2008, l'environnement de la Sallaz pourrait être considérablement modifié si le législateur et la population acceptent le concept prévu par la municipalité. En effet, plusieurs procédures devront avoir été menées à bien afin de pouvoir réaliser une route de contournement qui raccordera le bas de la route de Berne à l'avenue de la Sallaz par le chemin des Cascades, après avoir desservi un parc de stationnement. Il y a lieu d'une part d'établir un Plan Partiel d'Affectation sur le secteur du Haut Vallon et d'autre part de légaliser les projets routiers en associant ces projets par les procédures environnementales usuelles. La phase de l'enquête publique de ces projets est prévue pour juin 2005.

Pour élargir le champ de réflexion et obtenir diverses réponses paysagères quant à l'aménagement de cet espace, la direction des Travaux a opté pour un concours d'avant-projets, sous la forme de mandats d'étude parallèles.

Quatre groupes d'architectes ont été invités à déposer un projet et ont présenté le résultat de leur travail le vendredi 8 avril 2005 au collège d'experts.

Le présent document constitue le rapport final du jury qui a analysé ces projets.

2. LES MANDATAIRES

- Baumann Stefan, architecte, Lausanne.
- 2b – S. Bender et Ph. Bébox, architectes, Lausanne.
- MPH – N. Monnerat, F. Petitpierre, O. Hunger, architectes, Lausanne.
- Tribu – C. Gnaegi, L. Guidetti, A. Varela, architectes, Lausanne.

3. LE COLLEGE D'EXPERTS

Le collège d'experts est constitué de :

Président : M. Olivier Français, Directeur des Travaux, Ville de Lausanne

Membres : Mme Silvia Zamora, Directrice de la Sécurité sociale et de l'Environnement, Ville de Lausanne

Mme Nicole Christe, Architecte de la Ville de Lausanne

M. Pierre-Alain Matthey, chef du service des Routes et de la Mobilité, Ville de Lausanne

M. Jean-Luc Kolb, architecte, service d'Urbanisme, Ville de Lausanne

M. Gilberto Tartaglia, Ingénieur, service de la mobilité de l'Etat de Vaud, Lausanne

M. Michel Joye, Directeur des tl, tsol et métro LO, Renens

M. Bernard Bressenel, Président de la Société de développement de la Sallaz-Vennes, Lausanne

M. Pierre-Alain Herdé, Président de l'Association des commerçants de la Sallaz, Lausanne

M. Peter Bergman, architecte, Bienne.

M. Pierre Bonnet, architecte EPFL/FAS, Genève.

Experts : M. José-Angel Gonzalez, chef de la division mobilité du service des Routes et de la Mobilité, Ville de Lausanne

M. Jean-Pierre Collet, chef de la division espaces publics du service des Routes et de la Mobilité, Ville de Lausanne

Mme Marianne Bénech Heiniger, architecte-paysagiste, service des Parcs et Promenades, Ville de Lausanne

M. Patrick Nikles, responsable des aménagements urbains, transports publics de la région lausannoise, Renens.

Remarque :

Lors de la séance du jury du 8 avril 2005 :

- M. Michel Joye, directeur des tl, a été remplacé par M. Pascal Henchoz, sous-directeur des tl;
- M. José-Angel Gonzalez a été remplacé par M. Yann Jeannin, chef de la section signalisation du service des Routes et de la Mobilité.

4. DEROULEMENT DE LA PROCEDURE

Les **documents de travail** ont été remis à chaque concurrent le 25 janvier 2005 à l'occasion d'une séance de présentation, à savoir :

- Le programme des mandats d'étude parallèles.
- Un plan général du quartier au 1/2500 représentant les périmètres du concours (périmètre restreint, obligatoire, et périmètre élargi, facultatif).
- Le plan cadastral au 1/500.
- Le plan topographique au 1/500.
- Une vue aérienne du site (orthophoto).
- Transports publics : Réseau tl 2008 et station m2 de la Sallaz.
- Transports individuels : Hiérarchisation du réseau nord-est, structure et charge du trafic 2008 et variante de place.
- Extrait du projet de PPA.
- Le projet de route de contournement : plan et profil en long.
- Cadastre souterrain.

Les concurrents ont eu l'occasion de poser des **questions** sur le programme par courriel et lors d'une rencontre qui s'est déroulée le 9 février 2005 au service d'urbanisme, séance au cours de laquelle les réponses ont été apportées. Le procès-verbal de cette séance constitue un complément au règlement-programme.

Le mode de **présentation** ainsi que le nombre de documents produits a été laissé au libre choix des mandataires. Néanmoins, le dossier devait contenir au minimum les pièces suivantes :

- Le plan de l'ensemble du périmètre du concours, à l'échelle 1/200.
- Le plan du périmètre élargi au 1/500 dans la mesure où des propositions y sont formulées.
- Les coupes, élévations et autres plans nécessaires à la compréhension du projet.
- Des textes, schémas conceptuels, illustrations, etc. illustrant le parti proposé, accompagnés d'indications concernant les principes architecturaux et constructifs, la typologie des éléments d'aménagements envisagés (végétation, revêtement, abribus, mobilier, éclairage).
- Un calcul des surfaces et des matériaux proposés afin de procéder à une analyse de l'économie du projet.

4.1 RECEPTION DES PROJETS

Les quatre candidats ont rendu leur projet dans le délai imparti, soit le 29 mars 2005.

Les plans et documents fournis correspondaient aux documents demandés dans le programme.

En conséquence, les quatre dossiers ont été pris en considération.

4.2 AUDITION

Les quatre candidats ont eu une demi-heure pour présenter leur projet au jury.

L'ordre de passage était le suivant :

- Projet A : Baumann / Paltani Baumann.
- Projet B : Bender/Béboux – 2b architectes.
- Projet C : MPH – Monnerat/Petitpierre/Hunger.
- Projet D : Tribu'architecture.

5. CRITERES DE JUGEMENT

Pour mémoire, les critères de jugement donnés aux concurrents étaient les suivants :

- respect du programme;
- exploitation des potentialités du site (urbanité de la proposition);
- qualité de l'ensemble de la proposition dans la cohérence de la mise en place des différents éléments tels que végétation, mobilier, etc.;
- qualité de la réponse aux exigences fonctionnelles et techniques (flux des piétons et des bus, interface des transports publics, livraisons, etc.).

Cet ensemble de critères, cités sans ordre hiérarchique, n'est pas exhaustif.

6. EXAMEN DES PROJETS

6.1 DISCUSSION 1^{ER} TOUR

Le collège d'experts a procédé à un premier tour d'examen des projets de manière globale en référence aux critères de jugement.

Il ressort de cet examen que deux tendances se dégagent des quatre propositions :

- les projets A et C segmentent l'espace en caractérisant les zones par fonction;
- les projets B et D unifient l'espace en jouant sur la mixité des fonctions.

Les projets B et D apportent une bonne réponse globale aux demandes du programme par l'unification qu'ils ont choisi d'apporter à la place.

Au terme de ce premier tour, le jury décide à l'unanimité d'éliminer les projets A et C.

6.2 DISCUSSION 2^{ème} TOUR

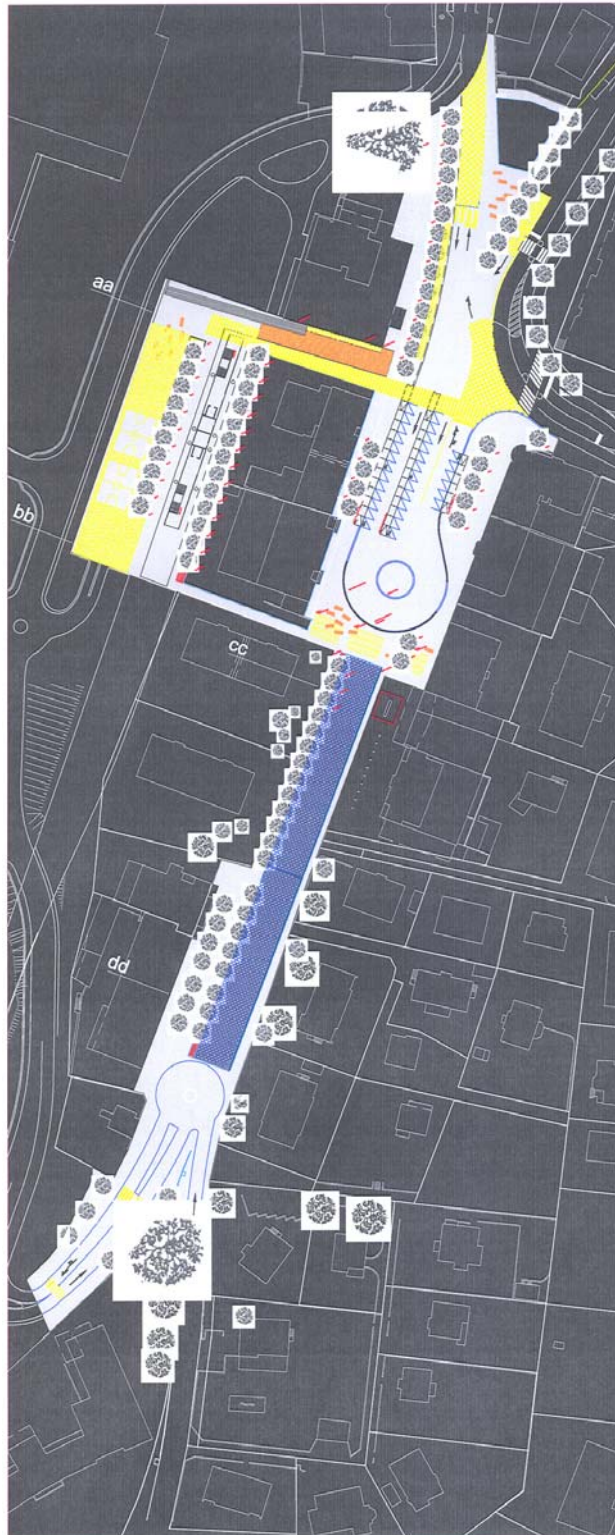
Le collège d'experts a procédé à un deuxième tour, en évaluant les critères de manière plus détaillée.

Au terme de cette 2^{ème} analyse, le jury décide à l'unanimité de retenir pour la suite des études le projet B.

6.3 APPRECIATIONS DU COLLEGE D'EXPERTS

6.3.1 Projet A : Baumann / Paltani Baumann

Le projet est présenté par Mme Paltani Baumann et M. Baumann.



Résumé :

Le projet part du constat que la place est actuellement occupée à 100 % par les bus et les voitures.

Le long de la route de la Sallaz, le projet réagit différemment aux deux périmètres d'intervention donnés dans le concours : la place (le périmètre restreint) vouée au transfert modal et en prolongement au sud, un espace au revêtement plus noble maintenant à la fois les accès des véhicules et permettant l'installation d'une place de marché.

Le projet structuré en plusieurs couches permet une évolution dans le temps et favorise une mise en place progressive des composants propres à cette intervention :

- le marquage au sol des zones de "décélération" des bus et des traversées piétonnes;
- le périmètre de la nouvelle place, en enrobé enrichi de marbre de Carrare concassé;
- les circulations soulignées par des rigoles en béton;
- les éléments construits, parc à vélos, abris de bus, glissières, bancs et bacs à arbre, placette en bois, ...;
- la végétation fait référence aux tilleuls existants. Les bambous contre le bâtiment de la Migros, les pins sylvestre donnent le caractère persistant.

Ce découpage permet une vision interactive entre les éléments du projet qui invite les piétons à accéder au m2.

Les abris de bus sont rassemblés au milieu de la place. La voie de circulation des bus est signalée par des marquages au sol ou par des glissières fixes ou amovibles.

Les toitures des abris de bus sont assez hautes laissant une perspective ouverte sur toute la place. L'éclairage se sert des câbles existants. Les pins seront illuminés.

Appréciation du projet par le collège d'experts :

Le collège d'experts apprécie dans ce projet la prise en compte des contraintes d'accessibilité des bus et relève l'intérêt de concentrer les arrêts.

Toutefois, l'espace généré par cette proposition est au détriment des piétons.

La nécessité d'un marquage au sol pour le passage des piétons permettant d'accéder au m2 est révélateur de la situation difficile du partage de l'espace piétons – bus.

Le caractère de place est plus affirmé dans le second secteur situé au sud, l'utilisation temporaire en place de marché est envisageable. Toutefois, sa situation excentrée par rapport à place principale est délicate, le marché n'occuperait qu'une portion de la place.

La multitude des éléments proposés dans le projet affaiblissent la cohérence de l'ensemble et génère un espace trop fractionné.

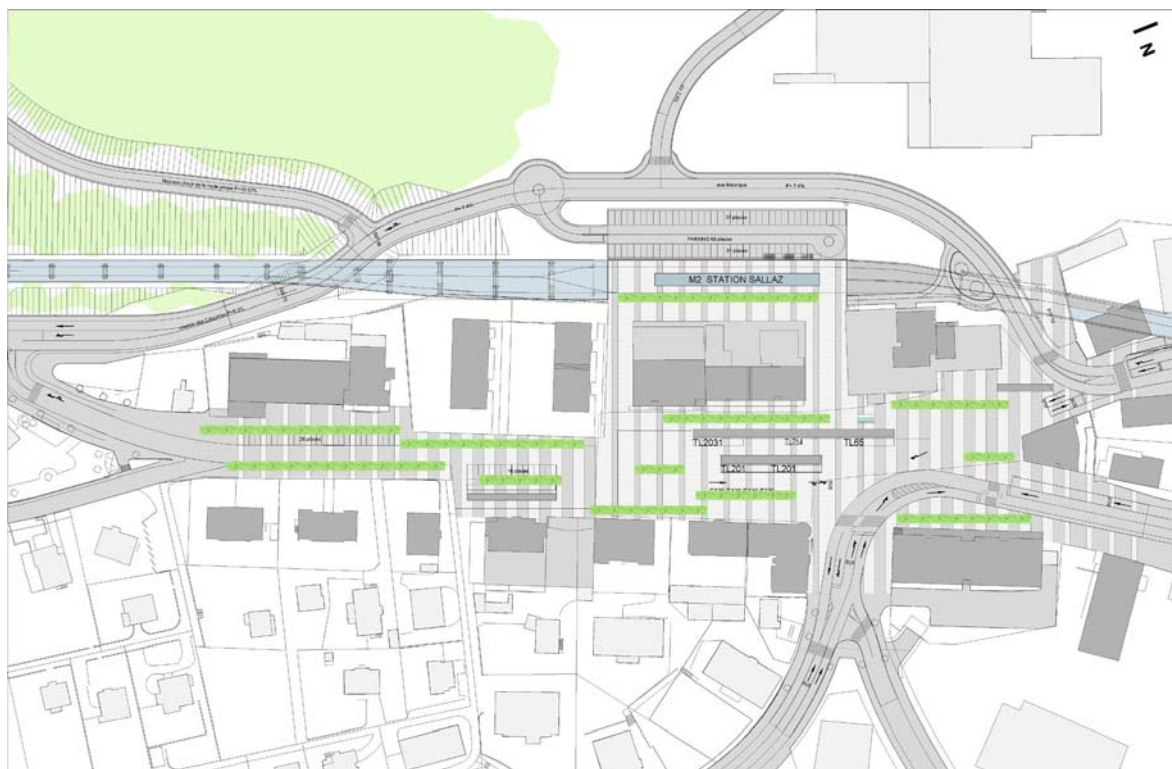
La proposition de plantation entre les réseaux est judicieuse, de même que l'utilisation des tilleuls.

La matériaux choisis sont appropriés et économiques.

Le jury regrette la faible prise en compte des activités présentes sur la place et constate que les auteurs se sont éloignés de la notion d'espace mixte piétons-bus demandé dans le programme.

6.3.2 **Projet B : Bender/Béboux – 2b architectes**

Le projet est présenté par Mme Bender et M. Béboux.



Résumé :

Le projet prend en compte la Sallaz en tant que pôle secondaire renforcé par l'aménagement de l'interface des transports publics.

Au sol, un motif d'alternance de bandes transversales de béton et d'asphalte est repris sur l'ensemble de la place et s'étend jusqu'à la station m2 pour mieux "l'intégrer" dans le système. Par un jeu de largeur, ces bandes rappellent les variations de vitesse de déplacement du m2 à l'approche de la station.

L'aménagement de la place peut être étendu à l'ensemble du plateau de la Sallaz qui peut être traité de manière homogène et créer de ce fait un nouvel espace longitudinal appelé "place-continuum".

Les arrêts de bus, situés au centre de l'espace à proximité du m2, sont complétés par une station de taxis.

Les abri-bus, abri-vélos et les arbres sont traités tels des volumes statiques qui se placent perpendiculairement aux bandes décalées afin "d'urbaniser" la place.

Le concept végétal est constitué de rangées de tilleuls taillés en rideau continu.

L'éclairage accompagne les deux géométries du projet, au sol par des rails lumineux alternés, et au travers des couverts abri-bus qui laissent apparaître en filigrane un motif végétal perforé dans des tôles d'aluminium. Des ampoules en guirlande sont entremêlées dans les tilleuls.

Appréciation du projet par le collège d'experts :

Le projet répond largement aux objectifs prioritaires énoncés dans le programme du concours.

Il développe notamment de manière exhaustive la multifonctionnalité et le partage de l'espace public en mettant en évidence un équilibre entre les piétons, les transports en commun et les vélos. De manière générale, la proposition répond aux exigences de l'exploitation et du trafic des bus.

Le groupe d'experts apprécie la requalification de l'ensemble du périmètre, sa qualité spatiale mises en œuvre par quelques éléments tels que traitement du sol en bandes, abri-bus, abri-vélos et rideau d'arbres. Il relève que le choix du vocabulaire proposé est parfaitement adapté à la demande de renforcer le caractère urbain de la Sallaz.

Ces éléments structurent la place et par la superposition d'une échelle spatiale intermédiaire redonnent une identification à ce lieu.

L'interface fonctionne correctement et le trafic est regroupé et canalisé au centre de la place tout en permettant une bonne déambulation des piétons.

Le projet proposé donne la possibilité d'une réalisation par étapes et offre une marge de manœuvre suffisante sans en altérer le concept de base.

Le collège d'experts recommande néanmoins dans le développement du projet de porter une attention particulière :

- le concept des abri-bus devra tenir compte du problème des barrières optiques et du besoin de protection des usagers. Le traitement végétal en filigrane devrait être repensé en regard avec la forte présence des arbres;
- l'emplacement des arbres devra être ponctuellement corrigée, principalement dans la zone Sud-Est afin de prendre en considération l'infrastructure existante (canalisations, réseaux divers, etc.);
- le concept des changements de niveaux doit être revu, notamment en tenant compte des malvoyants et des personnes à mobilité réduite.

Résumé :

Le projet propose la création d'une "véritable" place exclusivement piétonnière.

A cette fin, l'ensemble du plateau de la Sallaz est divisé en trois secteurs :

- Au nord, une zone réservée aux circulations privées et publiques s'organise autour d'un giratoire. On y trouve les arrêts de bus et les principales fonctionnalités liées à l'interface des transports publics. L'image même du giratoire est proposée comme un signe d'entrée de ville.
- Au centre, la place piétonne est voulue comme espace de rencontre et propice à la convivialité. Les éléments constitutifs de cet espace sont proposés dans un vocabulaire chaleureux : agrégats de la Sarraz dans le bitume et les entourages d'arbres, formes rondes ou ellipsoïdales favorisant la fluidité et l'arrêt, etc. Le bouleau est retenu comme végétal principal pour la "transparence" et sa luminosité. Un éclairage spécifique est développé, constitué de lampadaires et de tubes fluorescents intégrés dans le mobilier ellipsoïdal. Enfin, cet espace se veut en même temps "ouvert", grâce à une extension de son revêtement jusqu'à la station du m2, et protégé, par la position transversale d'abri-bus qui constituent une semi-perméabilité en direction de la zone du giratoire au nord.
- La zone sud est traitée en zone de rencontre. Le stationnement y est organisé en fonction de plantations d'arbres en pots disposés de façon aléatoire, d'essences variées, qui doivent réaliser une continuité verte entre les rives est et ouest de l'avenue.

L'aménagement proposé renonce ainsi au concept d'espace mixte piétons-bus tel que défini par le programme.

Appréciation du projet par le collège d'experts :

Le collège d'experts souligne la tentative de clarifier des espaces très différenciés mais craint que les fonctionnalités principales ne soient pas garanties : le giratoire à deux voies risque d'être autobloquant lorsque des grands bus le parcourent.

Les usagers sont entraînés dans un goulet, à l'est de la Migros. Ce choix de giratoire réattribue au trafic privé une surface aux dépens des piétons et isole la partie commerciale de la route d'Oron.

Certains arrêts de bus se trouvent éloignés du m2 en particulier celui de la ligne 201 qui est la plus fréquentée.

Le collège d'experts ne croit pas à la possibilité de créer avec la place un intérêt assez fort pour "détourner" les usagers passant du métro aux bus. La place piétonne sera certes un atout pour ses bordiers, mais peine à trouver sa définition de pôle secondaire.

6.3.4 **Projet D : Tribu'architecture**

Le projet est présenté par MM. L. Guidetti et C. Gnaegi.



Résumé :

Les auteurs du projet proposent de traiter le plateau de la Sallaz dans son entité comme une place homogène. Ils en font une lecture asymétrique de deux fronts, à l'est linéaire et fermé, à l'ouest la place est bordée de bâtiments ponctuels et espacés qui offrent des vues sur la colline de Sauvabelin.

Les deux fronts de la place ont aussi un caractère différent, l'un minéral et l'autre végétal, qui lui confèrent une orientation asymétrique amplifiée par la station m2 à l'ouest qui doit s'intégrer dans le projet.

Les auteurs proposent un traitement du sol clair et uniforme par un marquage en bandes transversales sur l'ensemble de la place. Elles affirment l'orientation de l'espace en direction de l'ouest.

Les nouvelles fonctions telles que les arrêts de bus sont regroupées sur une ligne à l'est afin de mettre en évidence l'asymétrie et permettre à l'usager une meilleure lisibilité et orientation. Elles retrouvent le pendant à l'ouest par la création de balcons jardinés en bordure du vallon, en relation avec le végétal (bois de Sauvabelin).

Ces balcons-jardins seront des lieux appropriables par les habitants du quartier au gré de leurs besoins et envies.

L'éclairage de la place se fait par les projecteurs existants conservés et complétés ainsi que par les édicules qui renforcent le côté signalétique et marquent le front de la place.

L'alternance d'éclairages indirects et intégrés dans les murs d'accompagnements soulignent les liaisons piétonnes.

La végétation reste celle existante du côté ouest renforcée par des plantes grimpantes qui accompagnent les cheminements.

L'absence de végétation du côté est renforce l'aspect minéral de la place.

Appréciation du projet par le collège d'experts :

Le collège d'experts souligne le geste fort proposé qui met en évidence une grande place dépouillée de tout élément superflu.

La volonté de traitement asymétrique de la place par la valorisation de ses abords a pour conséquence que les activités sont repoussées en limite de place et même au-delà. L'espace libre alors laissé au centre reste d'une appropriation floue si ce n'est pour le trafic de bus. Il subsiste une incertitude quant à la valeur de ce vide.

Les activités du centre de quartier type marché sont déplacées au sud de la place, proposant ainsi une réelle vie pour les usagers. Vu l'ampleur de cette place, deux zones ont tendance à se dessiner : une pour l'interface et l'autre pour la place de quartier.

Du point de vue fonctionnel, la disposition linéaire des abri-bus oblige l'usager à parcourir une grande distance (en particulier pour la ligne 201) au travers de la place et concentre en un point un grand nombre de croisements de lignes.

La réinsertion des bus dans le trafic sur Victor-Ruffly se fait en deux points relativement éloignés, ce qui semble difficilement gérable.

Le jury apprécie les aspects ludiques et poétiques d'appropriation des espaces par les usagers, notamment dans les balcons-jardins. Par contre leur localisation sur des terrains privés ne garantit pas leur réalisation et leur éloignement appauvrit la place, ce qui affaiblit la pertinence de la proposition globale.

7. RECOMMANDATION DU JURY

Le jury, à l'unanimité, recommande à la Municipalité de retenir le projet B de Bender/Béboux – 2b architectes, pour la poursuite des études en vue de la réalisation, en tenant compte des critiques émises dans son rapport.

8. APPROBATION PAR LE COLLEGE D'EXPERTS

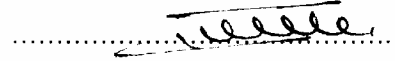
Le présent rapport du jury est adopté par le collège d'experts.

Lieu et date :

Lausanne, le 21 avril 2005

Le Président :

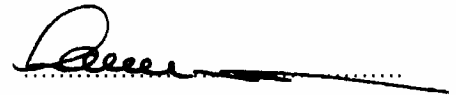
M. Olivier Français



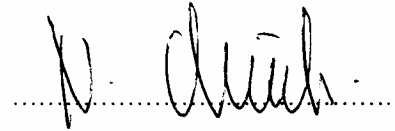
Les membres :

Ville de Lausanne

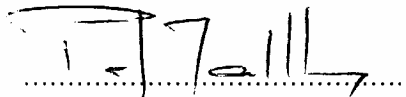
Mme Silvia Zamora



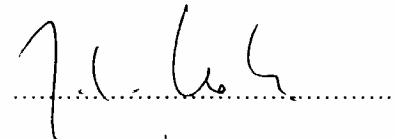
Mme Nicole Christe



M. Pierre-Alain Matthey

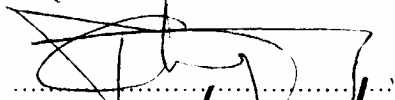


M. Jean-Luc Kolb



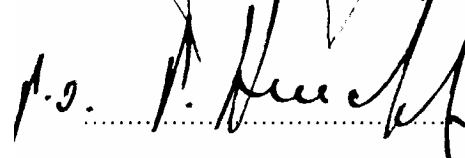
Etat de Vaud

M. Gilberto Tartaglia



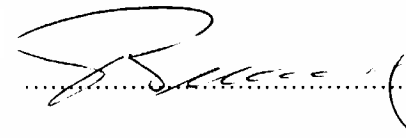
TL

M. Pascal Henchoz
qui a remplacé M. M. Joye



Société de développement de la Sallaz - Vennes

M. Bernard Bressenel



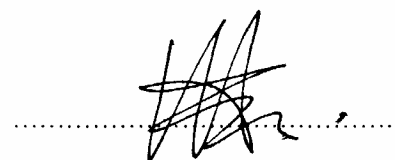
Association des commerçants de la Sallaz

M. Pierre-Alain Herdé



Architectes invités

M. Peter Bergmann



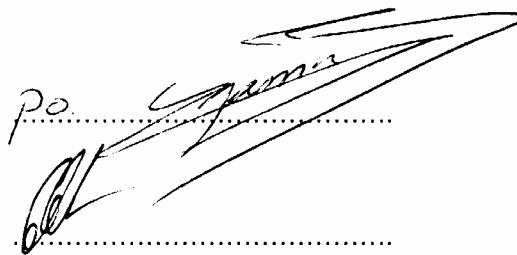
M. Pierre Bonnet



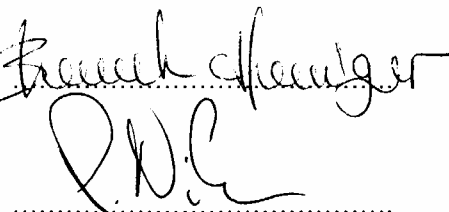
Les experts :

Ville de Lausanne

M. Yann Jeannin
qui a remplacé M. J.-A. Gonzalez

po. 

M. Jean-Pierre Collet



Mme Marianne Bénech Heiniger

TL
M. Patrick Nikles
