

---

direction des travaux

L a u s a n n e

---

service des routes et de la  
mobilité  
service d'urbanisme  
service d'architecture

## **Aménagement de la place de la Sallaz**

Mandats d'étude parallèles d'architectes

Programme

DOCUMENT 1.7.1

---

### **Organisateur et adjudicateur**

Ville de Lausanne  
Direction des Travaux  
rue Beau-Séjour 8  
case postale 2100  
1002 Lausanne  
tél. 021 315 55 54  
fax 021 315 50 04

28.07.2014



## Table des matières

<b>0.</b>	<b>Introduction et contexte général</b>	<b>3</b>
<b>1.</b>	<b>Procédure de mandats parallèles</b>	<b>4</b>
1.1	Base légale et procédure	4
1.2	Organisateur, maître de l'ouvrage, mandataires	4
1.3	Calendrier	5
1.4	Collège d'experts	5
1.5	Honoraires	6
1.6	Poursuite du mandat	7
1.7	Documents remis par l'organisateur	7
1.8	Documents demandés aux mandataires	7
1.9	Critères de jugement	8
<b>2.</b>	<b>Données générales</b>	<b>8</b>
2.1	Périmètre d'étude	8
2.2	Note historique et urbanistique	8
2.3	Transports publics	10
2.4	Déplacements doux	16
2.5	Transports individuels motorisés	16
2.6	Contraintes techniques	17
<b>3.</b>	<b>Programme</b>	<b>18</b>
<b>4.</b>	<b>Approbation</b>	<b>19</b>



## 0. Introduction et contexte général

Au milieu des années 70, la Ville légalisait un plan partiel d'affectation couvrant une partie du territoire de la vallée supérieure du Flon, en aval de la Sallaz, qui représentait un des derniers exemples de la vision « tout voiture » du développement futur de la Ville. Un des principaux objectifs de ce plan (PEP 574) est la réalisation de la liaison Vennes - St-Martin, *la pénétrante*, et l'intersection de celle-ci avec un autre axe projeté alors, *la moyenne ceinture*. En 1994, simultanément à la procédure du Plan d'Affectation Cantonal « Tridel », une révision de ce plan est soumise à l'enquête publique. Ce document, qui prévoit l'abandon de la moyenne ceinture, mais conserve encore une liaison nord-sud dans une version amaigrie, ainsi qu'un bâtiment multifonctionnel à la hauteur de la Sallaz, est toutefois retiré de la procédure, l'arrivée des premières esquisses du m2 apportant un éclairage nouveau sur la gestion des flux de déplacements privés et publics dans le secteur nord-est de la Ville. On sait maintenant ce qui est advenu des projets Tridel et m2. La manière de gérer les circulations et les espaces publics du secteur de la Sallaz fait l'objet d'investigations actuelles.

La construction du m2 doit en effet s'accompagner d'un ensemble de mesures qui ont trait aussi bien à l'organisation des transports publics, à la répartition des déplacements individuels motorisés qu'à l'aménagement des espaces publics. Un premier pas a déjà été effectué en avril 2000 lorsque la Municipalité a décidé de l'abandon du projet de « pénétrante » Vennes - Saint-Martin.

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-Ruffy et Rovéréaz y trouveront leur fonction d'interface avec le m2, de rebroussement et / ou de terminus.

Parmi les avantages attendus de la construction du métro, il a beaucoup été question du report modal, en faveur duquel des objectifs ont été annoncés (cf. EIE m2, 1999) . Cependant, pour que ce report soit effectif, il n'est pas concevable de conserver la même attractivité aux axes de transports individuels. C'est donc un ensemble de mesures complémentaires qui seront peu à peu mises en place, qui vont de l'extension de la capacité des parkings d'échange à la réaffectation des espaces de voirie libérés par la restructuration du réseau des bus.

A la place de la Sallaz et dans son environnement immédiat, les fonctionnalités à assurer ont été étudiées, permettant de faire émerger deux familles d'options pour l'organisation des trafics :

La première est basée sur le principe de la cohabitation de l'ensemble des usages dans les espaces actuels, avec le transfert de tout ou partie du stationnement dans le vallon comme seule possibilité d'allègement de charge.

La seconde, prenant acte de l'urbanisation du vallon, propose d'y reporter tout le trafic individuel en transit entre la route de Berne et le Bugnon de manière à alléger les contraintes d'aménagement s'exerçant sur la place elle-même. A l'issue d'une analyse multicritère, c'est cette seconde option qui a été finalement retenue.

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 cette option. 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. L'aménagement de cet espace constitue l'objectif du présent mandat d'étude



Contexte général :

Au moment de la mise en service du m2, pendant le second semestre 2008, l'environnement de la Sallaz sera considérablement modifié. Alors qu'on achèvera l'aménagement de la place, l'usine de traitement des déchets Tridel sera en service depuis deux ans dans la vallée supérieure du Flon. A proximité, une route 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 et la station du m2. Pour arriver à la mise en place de tous ces éléments à cette échéance, plusieurs procédures devront avoir été menées à bien. Il s'agit principalement d'un Plan d'Affectation, de projets routiers, ainsi que des procédures environnementales qui leur sont associées. La phase de l'enquête publique des ces projets est prévue pour juin 2005.

## **1. Procédure de mandats d'études parallèles**

### **1.1 Base légale et procédure**

Ce marché de service est soumis aux accords et lois sur les marchés publics AMP/OMC, AIMP, LVMP, RMP, en conséquence, les voies de recours LVMP art 10 ss sont applicables.

La procédure choisie est celle des mandats d'étude parallèles sur invitation tels que définis par l'annexe du règlement SIA 142.

La participation à cette procédure de mandats d'étude parallèles implique pour le jury, les experts et les mandataires l'acceptation des clauses du présent document ainsi que du règlement sur les concours d'architecture et d'ingénierie SIA 142, édition française 1998.

Les mandataires s'engagent à soumettre au mandant, dans le même délai, un projet répondant au problème posé.

La langue de la procédure est le français.

### **1.2 Organisateur, maître de l'ouvrage, mandataires**

La Ville de Lausanne par sa Direction des Travaux joue le rôle d'organisateur du concours et d'adjudicateur de ces mandats d'étude parallèles.

Les mandats d'étude sont attribués à quatre bureaux d'architecture, soit :

- 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.

L'organisateur se réserve le droit de modifier cette liste, par exemple en cas de défaillance de l'un d'entre eux.

Les mandataires sont libres d'associer des collaborateurs spécialisés à leurs travaux, par exemples des architectes - paysagistes. Il est toutefois rappelé que l'organisateur ne recherche pas de variantes au système de gestion des flux décrit dans le présent programme.



### 1.3 Calendrier

- Remise des documents aux mandataires : mardi 25 janvier 2005  
La remise des documents a lieu à 14h00 au Service d'Urbanisme de la Ville.
- Délai pour poser les questions : vendredi 4 février 2005  
Les questions sont posées par écrit à l'adresse email suivante : [jean-luc.kolb@lausanne.ch](mailto:jean-luc.kolb@lausanne.ch)
- Réponse aux questions : mercredi 9 février 2005  
Les réponses aux questions seront données lors d'une séance le mercredi 9 février à 16h00 au Service d'Urbanisme de la Ville.  
A cette occasion, la fixation d'une nouvelle séance de questions-réponses pourra être décidée si les mandataires le souhaitent.
- Rendu des travaux : mardi 29 mars 2005  
Avant 18h00, à l'adresse suivante :  
Service d'Urbanisme  
Beau-Séjour 8  
Lausanne
- Présentation des projets devant le collège d'experts : vendredi 8 avril 2005  
Les mandataires pourront présenter leur projet au collège d'experts. Une invitation avec un horaire précis sera envoyée en temps utile.
- *Décision municipalité (date provisoire) :* 15 avril 2005
- *Enquête publique :* juin 2005
- *Préavis de financement :* automne 2005
- *Développement du projet d'exécution :* automne 2005
- *Début du chantier (route de contournement) :* 20 février 2006
- *Début chantier (place) :* juin 2007

### 1.4 Collège d'experts

Les projets seront évalués par un collège d'experts désigné par l'organisateur. Il se compose des membres suivants :

- Président : M. Olivier Français  
Directeur des travaux Lausanne  
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

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

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

Représentant du quartier : M. Bernard Bressenel  
Président de la société de développement de la Sallaz  
Vennes  
Lausanne

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

Architecte invité : M. Peter Bergmann  
Architecte  
Bienne

Architecte invité : M. Pierre Bonnet  
Architecte EPFL/FAS  
Genève

La commission fera appel à un groupe d'experts pour l'assister dans ses travaux. Ce groupe se compose de :

M. José-Angel Gonzalez  
Chef de la division Mobilité du service des Routes et de la  
Mobilité, Lausanne

M. Jean-Pierre Collet  
Chef de la division Espaces Publics du service des  
Routes et de la Mobilité, Lausanne

Mme Marianne Bénech Heiniger  
Architecte-paysagiste  
Service des parcs et promenades, Lausanne

M. Patrik Nikles  
Responsable des Aménagements Urbains,  
Transports publics de la région lausannoise, Renens

D'autres experts pourront si besoin compléter ce groupe

## 1.5 Honoraires

Tous les mandataires sont rémunérés de façon égale. Chaque équipe disposera d'un montant forfaitaire de Fr. 7'500.- TTC, tous frais compris.



## 1.6 Poursuite du mandat

L'organisateur se réserve la possibilité, après l'achèvement des mandats d'étude parallèles, d'interrompre ou d'attribuer un mandat de poursuite de l'étude, même partiel.

Au cas où l'un des projets présenté est reconnu pour sa qualité par le collège d'experts, celui-ci fera des recommandations au Maître de l'ouvrage en vue de sa réalisation. La Municipalité de Lausanne décidera alors de la suite qu'elle souhaite donner à cette étude et de l'éventuel octroi de mandat pour l'étude et la réalisation aux auteurs du projet. En tous les cas, la question des droits d'auteurs est réservée.

## 1.7 Documents remis par l'organisateur

- 1.7.1 Le présent programme.
- 1.7.2 Un plan général du quartier au 1/2500 représentant le périmètre du concours.
- 1.7.3 Le plan cadastral au 1/500.
- 1.7.4 Le plan topographique au 1/500.
- 1.7.5 Une vue aérienne du site (orthophoto).
- 1.7.6 Transports publics :
  - 1.7.6.1 Réseau tl 2008
  - 1.7.6.2 Station m2 de la Sallaz
- 1.7.7 Transports individuels :
  - 1.7.7.1 Hiérarchisation du réseau nord-est
  - 1.7.7.2 Structure et charge du trafic 2008
  - 1.7.7.3 Variante de place
- 1.7.8 Extrait du projet de PPA.
- 1.7.9 Le projet de route de contournement :
  - 1.7.9.1 Plan
  - 1.7.9.2 Profil en long
- 1.7.10 Cadastre souterrain.

Tous les documents sont remis en un exemplaire sur CD-Rom

## 1.8 Documents demandés aux mandataires et mode de présentation

Le mode de présentation ainsi que le nombre de documents produits est laissé au libre choix des mandataires. Néanmoins, le dossier contiendra au minimum les pièces suivantes :

- 1.8.1 Le plan de l'ensemble du périmètre du concours, à l'échelle 1/200.
- 1.8.2 Le plan du périmètre élargi au 1/500 dans la mesure où des propositions y sont formulées.
- 1.8.3 Les coupes, élévations et autres plans nécessaires à la compréhension du projet.
- 1.8.4 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, ...).
- 1.8.5 Une estimation sommaire des coûts comprenant les choix de matériaux et les quantités.



## 1.9 Critères de jugement

Les projets seront jugés sur la base des critères suivants :

- Respect du présent 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 n'est ni hiérarchique, ni exhaustif.

## 2. DONNEES GENERALES

### 2.1 Périmètre d'étude

Le périmètre du concours (cf. document 1.7.2) comprend l'ensemble de l'espace public destiné à devenir la « place » de la Sallaz.

Un *périmètre élargi* est également proposé dans lequel des propositions peuvent également être formulées, mais pour lequel l'organisateur n'impose pas le même niveau de réflexion et d'information. Ce périmètre s'étend au nord sur le débouché de la route de Berne, à l'est au débouché de la route d'Oron, au sud jusqu'au carrefour Beaumont / av. de la Sallaz de manière à englober la partie du plateau de la Sallaz qui sera desservi en cul-de-sac.

A l'ouest, la question des deux zones d'accès au m2 est particulière. Elles sont situées sur des parcelles privées sur lesquelles des servitudes de passages sont en cours de discussions. Selon le projet de PPA en cours de procédures, elles pourraient à terme être entièrement couvertes, voire occupées en sous-sol. La capacité d'intervention de la ville sur ces zones dépendra de l'issue des négociations.

### 2.2 Note historique et urbanistique

#### 2.2.1 Histoire :

La désignation «La Sallaz» apparaît en 1723 dans le plan cadastral de Gignillat-Melotte. Aucune construction n'est alors attestée, ce qui porte à croire que le vocable désigne plutôt une esplanade ou une hauteur, un replat, entre deux montées. A la fin du 18<sup>e</sup> siècle, la région de La Sallaz prend son essor ; c'est aussi à ce moment que la partie nord de l'important domaine de Béthusy est vendue à des particuliers, favorisant progressivement l'extension et la jonction urbaine. Au 19<sup>e</sup> siècle s'implantent quelques habitations et maisons paysannes aux abords du point de bifurcation des routes de Moudon (aujourd'hui route de Berne) et d'Oron comme l'atteste la carte de Lausanne et environs, dressée par le commissaire-arpenteur Abram Berney en 1838. Ces bâtiments ont disparu.

Quelques bâtiments intéressants en bordure du carrefour, «la place» de La Sallaz : l'immeuble locatif « Les Lauriers » route de Berne 7, construit en 1906, possède une exceptionnelle cage d'escalier quant à son décor (son «jumeau» contemporain, le n° 5, en aval, a été démoli en 1998 ; il était sommé d'un toit à demi-croupe hérissé de nombreux épis de faîtage). Quant au n° 86 de l'avenue de La Sallaz, - immeuble implanté au carrefour avec l'avenue du Temple, élevé en 1932-1933 sur les plans d'Eugène Mamin, sa faible hauteur, sa «tour» d'angle, revêt une importance





urbaine comme bâtiment signal d'entrée en ville qu'accentue un effet spectaculaire de spatialité dû à la distance importante des alignements, peu commun à Lausanne.

Dans une acception plus large, le dictionnaire historique du canton de Vaud (édition 1921) signale que « le quartier de La Sallaz, situé à 616 m d'altitude, compte 30 maisons et 400 habitants ». Notons aussi que «La Sallaz» a été rendu célèbre par la construction, en 1933, de la Maison de la Radio au 40 de l'avenue du Temple.

Quant au Flon, il coule encore à ciel ouvert en 1959 jusqu'à l'arrière de l'Usine d'Incinération des Ordures Ménagères (UIPM). Le chemin des Cascades, dénommé en 1900, longe à flanc de coteau le vallon boisé.



*La place de la Sallaz en 1935*

La vallée du Flon a commencé à perdre son caractère rural et forestier à la hauteur de la Sallaz dans les années 1950 lorsque son comblement par des matériaux de chantiers et des ordures ménagères, amorcé en ville au 19ème siècle, s'est étendu sur ces territoires plus septentrionaux.

#### 2.2.2 Plan directeur, projets structurants, PPA :

La vallée supérieure du Flon est réglementée, depuis le 11 juin 1976, par le plan d'extension partiel n° 574, dont les caractéristiques principales sont la confirmation du réseau routier à grand gabarit pour la liaison Vennes – Saint-Martin et la « moyenne ceinture », la confirmation ou la réalisation d'équipements publics importants (UIOM, AMV, terrains de sports) et la construction d'un grand parking public à proximité immédiate de la Sallaz.

Depuis cette date, deux événements majeurs sont intervenus avec des conséquences déterminantes sur l'avenir du secteur : l'usine de traitement des déchets TRIDEL est en construction, ainsi que le métro m2. Si les conséquences de la première sont importantes dans le site de par l'importance des volumes réalisés, celles du second le sont encore davantage puisqu'à la présence d'un tronçon aérien de quelques 250 m. et d'une station, il faut ajouter des effets induits sur un large périmètre, soit la réorganisation complète du réseau des bus, avec l'installation d'une interface entre ceux-ci et le m2 à la Sallaz, et une modification sensible de la répartition modale sur le faisceau nord-est de la ville en faveur des transports publics (cf § 2.3 et 2.5).

L'actualisation de la réglementation en cours, par une procédure de plan partiel d'affectation, prend en compte les objectifs du Plan Directeur communal et de son volet consacré aux déplacements avec comme objectifs principaux le renforcement du pôle secondaire de la Sallaz, l'attribution de surfaces aux équipements publics et à la forêt dans le vallon.



Il prévoit en particulier pour les secteurs les plus proches de la Sallaz des limites de constructions en vue de la réalisation d'une route de contournement

Entre la nouvelle route et la station du m2, un espace constructible permet d'accueillir notamment 120 places de parc (chiffre provisoire) destinées à remplacer une partie du stationnement existant sur la place et répondant aux nouveaux besoins déterminés par le présent plan.

Cet aménagement fait partie d'un ensemble de dispositions du PPA destinées à renforcer les fonctionnalités et l'image de pôle secondaire de la Sallaz. Il s'agit de la valorisation de la liaison entre le m2 et les bus, du développement des surfaces commerciales existantes dans cette zone, de la possibilité de réaliser un bâtiment appuyé contre la station du m2 à l'Ouest et de l'aménagement d'une petite zone verte « sports et loisirs » au sud du périmètre de Tridel, aménagement qui accompagnera également le trajet pédestre vers Sauvabelin (cf. document 1.7.8 extrait du projet de PPA).

## **2.3 Transports publics**

### **2.3.1 Restructuration du réseau des transports publics**

Dans le cadre de la restructuration du réseau des lignes de transports publics liée à la mise en service du métro m2, la place de la Sallaz devient un pôle d'interface des transports publics très important. La création de la station m2 de la Sallaz permet le rabattement de plusieurs lignes de transports publics sur cette place. La fonction de transbordement entre les lignes de bus et le métro m2 est donc déterminante pour l'aménagement de la place de la Sallaz.

Selon les simulations de flux voyageurs réalisées dans le cadre de la planification du métro m2, le nombre de mouvements (montant et descendant) à la station Sallaz du m2 est estimé à 15'000 passagers/jour, dont 1'600 passagers à l'heure de pointe du matin (1'250 montées et 350 descentes). Sur ce total de 15'000 passagers/jour, 8'000 passagers transbordent quotidiennement à la Sallaz entre le métro m2 et les lignes de bus.

La restructuration du réseau des transports publics prévoit la création d'une ligne de rabattement en V pour les quartiers de Montolieu et de Praz-Séchaud avec un passage par la Sallaz dans les deux sens de circulation. Cette ligne a le numéro 201 (numérotation de travail).

La ligne régionale 65 qui dessert Savigny, Forel et Servion sera interrompue avec un terminus à la Sallaz, alors qu'actuellement cette ligne a un terminus à la place du Tunnel.

Une nouvelle ligne de transports publics sera créée sur l'avenue Victor-Ruffy avec un terminus à la place de la Sallaz. Cette ligne a le numéro 2031 (numérotation de travail).

Une ligne est également créée sur le chemin de Rovéréaz et sur l'avenue du Temple avec un terminus à la place de la Sallaz. Cette ligne a le numéro 714 (numérotation de travail).

En terme de flux, le nombre de mouvements (montant et descendant) à la Sallaz pour l'ensemble des lignes de bus peut être estimé à 9'000 passagers/jour, dont 1'000 passagers à l'heure de pointe du matin (200 montées et 800 descentes). La ligne 201 est la ligne principale avec un trafic journalier de l'ordre de 6'000 passagers/jour.

En terme de flux, la priorité doit être donnée si nécessaire en premier au transbordement entre la ligne 201 et le métro m2, en second au transbordement entre la ligne 65 et le métro m2 et ensuite au transbordement entre la ligne 714 et le métro m2.

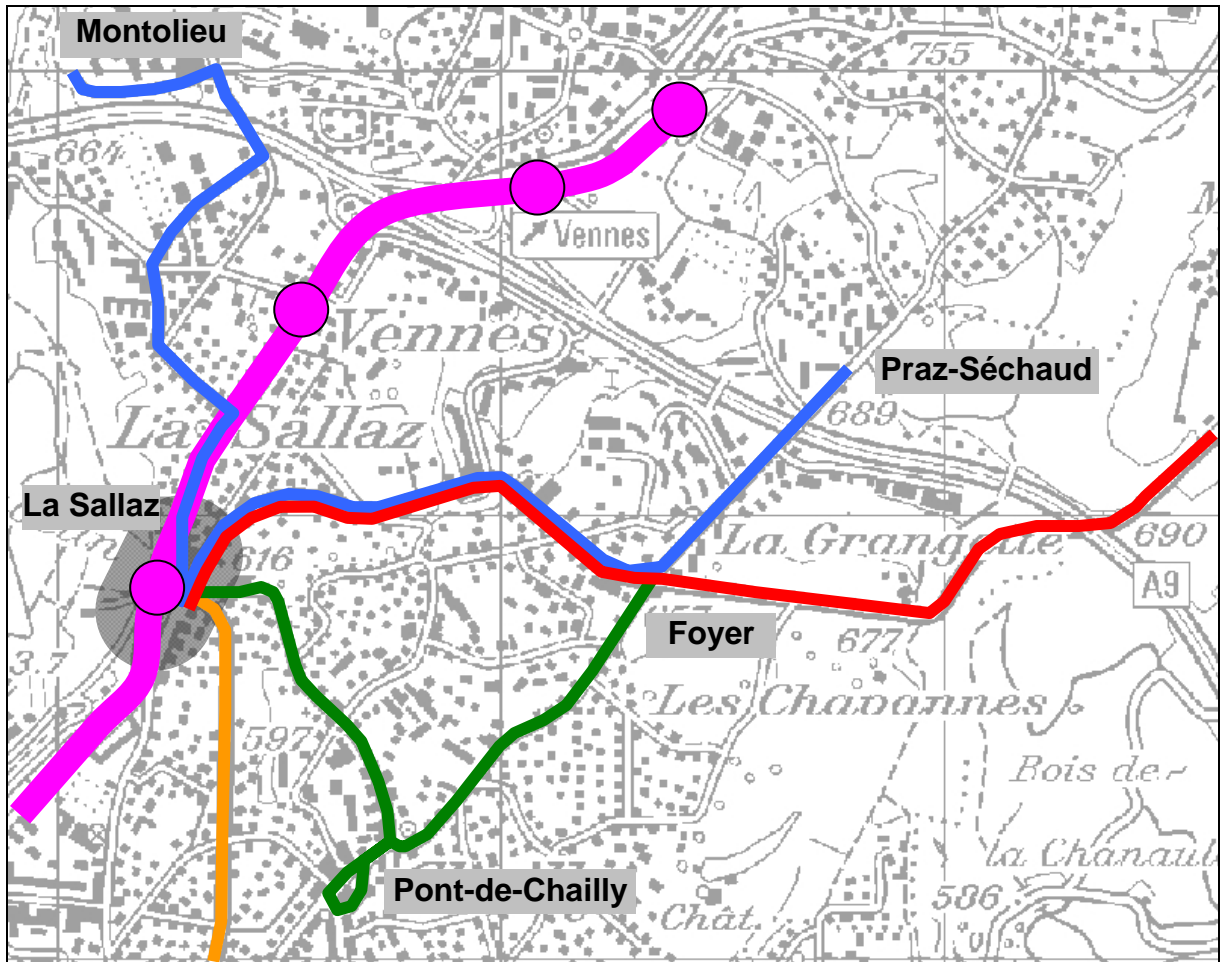
La ligne de Victor-Ruffy (2031) n'a pas pour fonction principale le rabattement sur le m2, mais du point de vue fonctionnel, le regroupement des quais (arrêts et terminus) des lignes de bus est à privilégier dans l'aménagement de la place.



### 2.3.2 Tracé des lignes de transports publics

L'image du réseau restructuré en fonction de la mise en service du m2 est annexée à ce document sous le chiffre 1.7.6.1. Cette image n'est pas définitive, mais les variantes de tracé en cours d'étude ne concernent pas le secteur de la Sallaz.

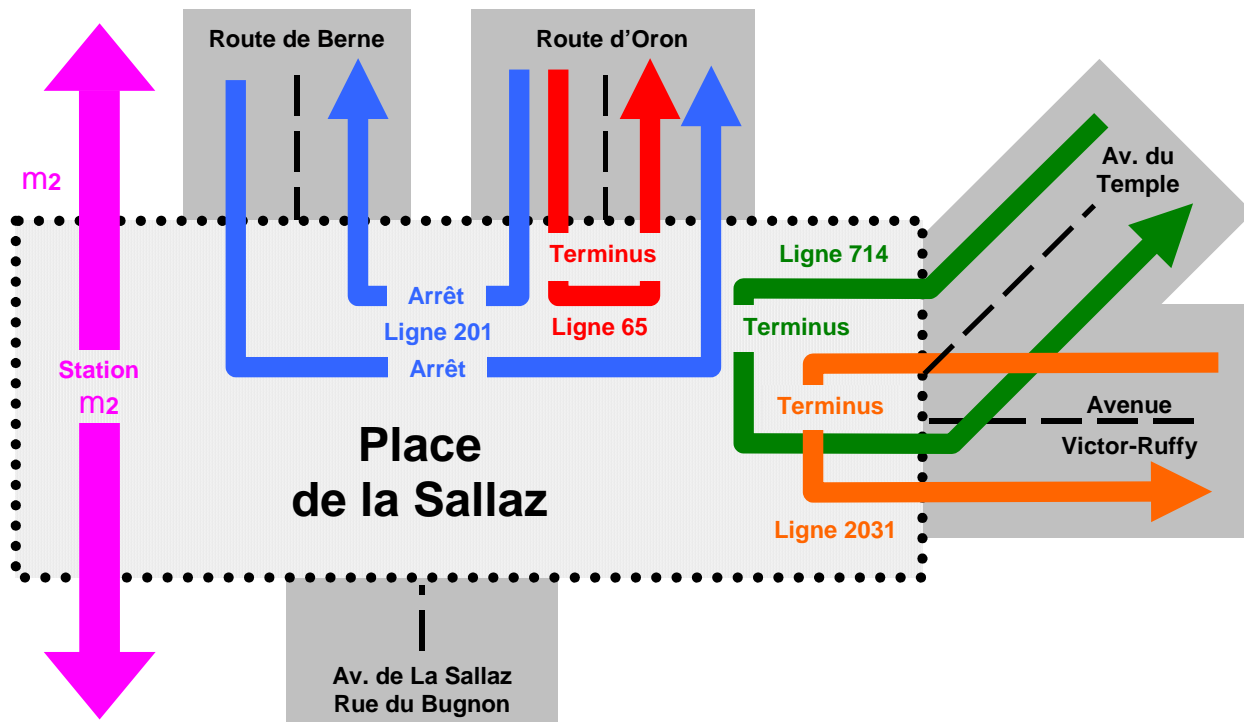
Le tracé des lignes de transports publics qui passent par la Sallaz est indiqué sur le schéma ci-dessous :



— Ligne 65    — Ligne 201    — Ligne 714    — Ligne 2031    — m2

Toutes les lignes de bus rebrousse à la Sallaz, ce qui impose de dégager un espace suffisant pour permettre cette manœuvre avec des véhicules de transports publics.

A l'échelle de la place de la Sallaz, les flux de circulation des lignes de transports publics résultant du réseau restructuré sont illustrés sur le schéma suivant avec une indication des arrêts et des terminus de chaque ligne :



Pour la ligne 65, un terminus doit être créé à la Sallaz.

Pour la ligne 201, deux arrêts doivent être créés sur la place de la Sallaz, soit un par sens de circulation. Pour cette ligne, Montolieu et Praz-Séchaud serviront de terminus.

Pour la ligne 714, un terminus doit être créé à la Sallaz.

Pour la ligne 2031, un terminus doit être créé à la Sallaz.

### 2.3.3 Offre de transport

Les fréquences au niveau de la Sallaz et le type de véhicules affectés par ligne sont résumés dans le tableau ci-dessous :

N° ligne	Descriptif	Heure de pointe (HP)	Heures creuse (HC)	Soirée	Type de véhicule	Capacité [pass.]
m2	Ouchy - Croisettes	3	6	8 / 10	Rame m2	220
65	Servion - Sallaz	20	60	60	ABA/AB2	110
201	Montolieu - Sallaz - Praz-Séchaud	7.5	10	20	ABA/TBA	110
714	Sallaz - Chailly - Foyer	25	25	-	Minibus	15-20
2031	Maladière - Ours - Sallaz	10	10	20	TB	70

Pour la ligne 2031, l'éventuelle affectation de véhicules plus grands en fonction de la fréquentation doit être prise en compte dans la conception de l'aménagement de la place. L'affectation de véhicules de 18 mètres est envisageable.



### 2.3.4 Caractéristiques des véhicules routiers

Les caractéristiques géométriques des véhicules routiers sont les suivantes :

- ABA : AutoBus Articulé, largeur de 2,55m et longueur de 18m ;
- AB2 : AutoBus à 2 étages, largeur de 2,55m et longueur de 12m ;
- TBA : TrolleyBus Articulé, largeur de 2,55m et longueur de 18m ;
- TB : TrolleyBus, largeur de 2,55m et longueur de 12m ;
- Minibus : Utilitaire équipé pour le transport de personnes, largeur de 2,00m et longueur de 6m.

La hauteur des bus est comprise entre 3,20m et 4,00m. La hauteur du minibus est comprise entre 2,00 et 2,50 mètres.

A titre d'information, les véhicules de transports publics routiers sont équipés de portes uniquement sur le côté droit.

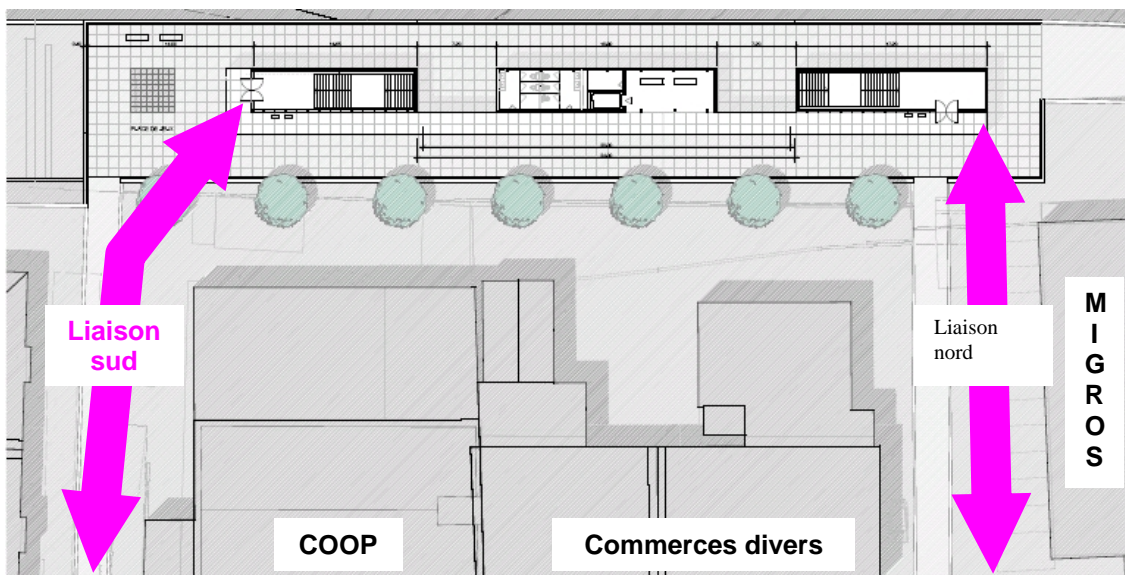
Le rebroussement des autobus et des trolleybus articulés est déterminant pour la place de la Sallaz. Ce rebroussement s'inscrit dans un cercle d'un diamètre extérieur de 28 mètres pour autant qu'aucun obstacle vertical d'une hauteur supérieure à 12 cm ne se situe à moins d'un mètre à l'extérieur de ce cercle.

Pour information, des lignes aériennes devront être installées sur la place de la Sallaz pour alimenter les trolleybus des lignes 201 et 2031 en énergie électrique. Ces lignes aériennes seront installées au-dessus des zones de circulation des lignes concernées à une hauteur de 5,50 mètres au-dessus de la chaussée. Elles ne seront toutefois pas prises en compte et représentées dans le cadre de ce projet d'aménagement.

### 2.3.5 Station m2 de la Sallaz

La station m2 est située à l'ouest de la place de la Sallaz dans le Vallon en retrait des bâtiments. Elle est conçue avec un quai central qui situe à un niveau (-1) par rapport au niveau de la place.

Cette station est raccordée à la place de la Sallaz par deux liaisons piétonnes (nord et sud). Ces deux liaisons sont en relation avec les escaliers disposés en tête de quai.



Le plan de cette station est annexé à ce document sous chiffre 1.7.6.2. Il ne s'agit pas de la version définitive du plan de cette station, mais les principes d'accès ne sont pas modifiés.



### 2.3.6 Exploitation et aménagement des quais

Un quai est un point d'arrêt commercial. Deux types d'exploitation des quais existent, une exploitation comme arrêt simple ou une exploitation comme terminus.

Une exploitation du quai comme arrêt simple correspond à une dépose et à une prise en charge des clients. Une fois que tous les mouvements sont effectués, le bus quitte l'arrêt. Un arrêt dure de 20 à 60 secondes selon le nombre de clients montant et descendant.

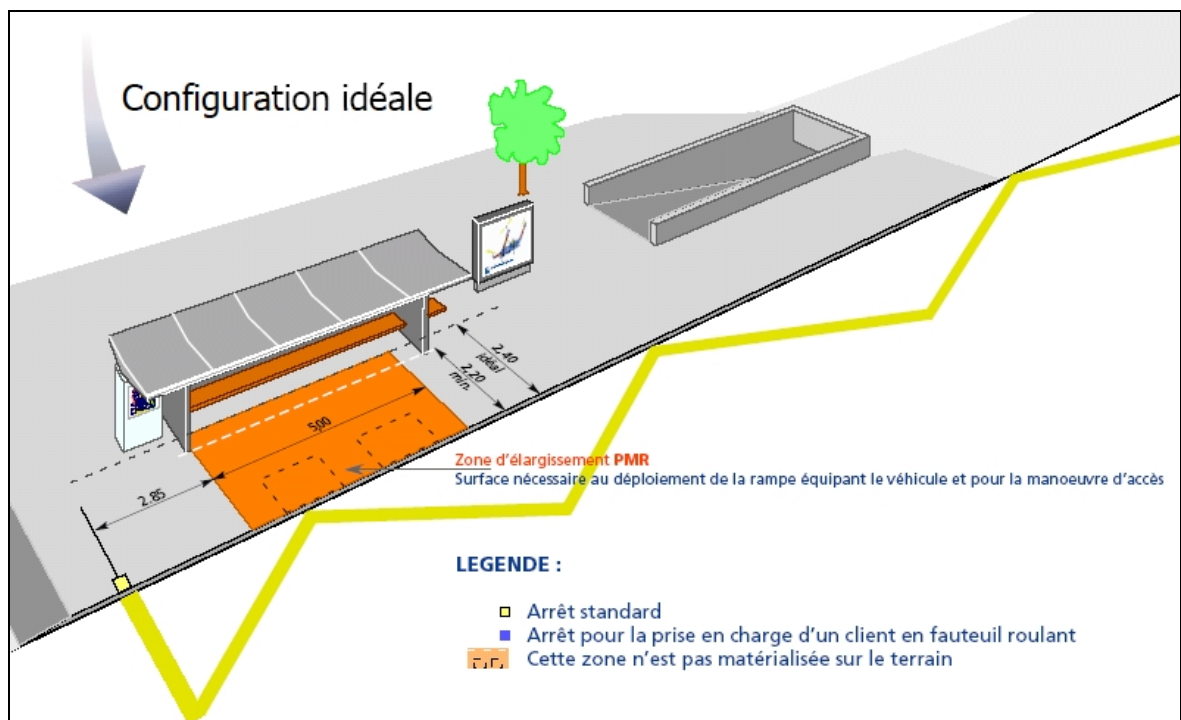
Une exploitation du quai comme un terminus correspond également à une dépose et à une prise en charge des clients, mais le bus doit pouvoir en plus rester plusieurs minutes le long du quai pour effectuer un battement avant de repartir en ligne.

La longueur des quais doit être adaptée au véhicule déterminant de chaque ligne (se référer au chapitre « Offre de transport »).

Si un quai est utilisé par plusieurs lignes comme arrêt, la longueur des véhicules déterminants de chaque ligne peut être additionnée pour obtenir la longueur du quai. Dans ce cas, le premier bus arrivé à l'arrêt est le premier à partir.

Par contre si un quai est utilisé par plusieurs lignes comme terminus, il faut ajouter à la somme de la longueur des véhicules déterminants de chaque ligne une longueur supplémentaire qui permette le déboîtement des véhicules se trouvant en deuxième position et suivante. Cette longueur supplémentaire de déboîtement vaut de l'ordre de 5 mètres devant un minibus, de 10 mètres devant un trolleybus et de 15 mètres devant un autobus articulé.

La largeur des quais est dictée par la fréquentation de l'arrêt, mais des dimensions minimales sont à prévoir pour permettre la prise en charge de clients en fauteuil roulant avec le déploiement sur le quai d'une rampe d'accès solidaire des bus. La disposition de la zone de prise en charge est illustrée sur le schéma ci-dessous :



Pour le confort des clients, un abri devra équiper chaque quai. A titre indicatif, la largeur standard de la toiture des abris équipant le réseau tl est de 2,50m. Une distance minimale de 0,60m doit être prévue entre la toiture et le bord du quai pour éviter que les bus ne touchent la toiture.





La longueur des abris est fonction de la fréquentation de l'arrêt et de l'espace disponible. Au maximum, l'abri aura la même longueur que le quai. Au minimum, une longueur de l'ordre de 7 mètres sera garantie pour un abri équipant un quai utilisé par une seule ligne.

Les mandataires sont libres pour la conception des abris. Il n'est pas prévu de mettre en place des abris standards sur la place de la Sallaz. Les mandataires devront toutefois assurer la lisibilité des abris comme des points d'arrêt des transports publics. Les abris seront fonctionnels et ils rempliront correctement leur fonction de protection contre le vent, la pluie et le soleil.

Les équipements suivants doivent être installés sous l'abri : des bancs, un distributeur de titres de transports par quai, une vitrine d'affichage par ligne et une poubelle par quai.

La signalétique des abris est fournie par les tl. Elle répond à des règles graphiques et dimensionnelles prédéfinies. Il s'agit d'indiquer aux clients le nom de l'arrêt ou du terminus et le numéro de la ou des ligne(s) avec la destination correspondante.

Les quais doivent être surélevés par rapport au niveau de circulation des bus. La différence de niveau doit être de l'ordre de 12 à 15 centimètres pour faciliter l'accès dans les véhicules des personnes à mobilité réduite.

En complément à cette différence de niveau, l'alignement des bus est déterminant le long du quai pour faciliter l'accès aux véhicules. Les quais doivent être rectilignes et leur « accès » doit permettre aux véhicules déterminants de chaque ligne de s'aligner parfaitement. L'outil de simulation des trajectoires permet de vérifier la faisabilité de l'alignement le long des quais (se référer au chapitre « Caractéristiques des véhicules routiers »).

## **2.4 Déplacements doux**

### **2.4.1 Piétons :**

Dans la suite logique des choix développés autour du Plan Directeur Communal, de la hiérarchisation des déplacements, de la construction du m2 et la restructuration des lignes tl, le piéton doit être le principal bénéficiaire des investissements consentis pour le réaménagement des espaces publics. La qualité et le confort des cheminements proposés, en direction des arrêts des transports publics, mais aussi pour la desserte des habitations et activités du quartier, les commerces, les bureaux, sont en effet primordiaux pour la réussite du projet.

### **2.4.2 Vélos :**

La prise en compte des cyclistes est un élément d'autant plus important du projet que la topographie de la Sallaz, avec ses prolongements en direction de la route d'Oron, offre un terrain favorable.

Le projet doit assurer le passage des cyclistes :

- en transit à travers la place (continuité Ch. de Beaumont ou Bugnon – rte d'Oron, seul transit autorisé).
- en provenance ou en direction du vallon du Flon, soit depuis la route de contournement (connexion avec le vallon), soit plus en aval par le chemin des Falaises (défini comme itinéraire cyclable à confirmer dans le plan directeur communal).

Il doit également assurer une bonne connexion avec la station du métro m2, avec la possibilité de stationner son vélo le plus près possible. De plus, il doit être possible d'accéder au niveau de l'entrée dans la station (embarquement éventuel).

Les besoins en stationnement pour les vélos sont estimés idéalement à quelque :

- 30 places en lien avec la station du métro m2
- 20 places en lien avec la fonctionnalité de centre de quartier (répartis vers les commerces)



## 2.5 Transports individuel motorisé

### 2.5.1 Gestion des flux

Comme l'illustre le document 1.7.7.2, le trafic motorisé individuel à gérer à l'horizon 08, reste important malgré les hypothèses de report modal prises en compte. Ces hypothèses se basent sur le report, d'une part importante (environ 20%), du trafic individuel sur le m2. Cela sera possible grâce notamment à l'extension de la capacité du P + R de Vennes à 1'200 places. Quoi qu'il en soit, la place de la Sallaz doit pouvoir continuer à remplir son rôle de porte d'entrée en ville pour le trafic motorisé individuel.

Le document 1.7.7.1 présente la hiérarchisation du réseau routier dans le périmètre considéré. Cette place constitue une porte importante d'accès en ville pour le trafic automobile. Elle assurera la connexion de la route de Berne avec la rue du Bugnon puis le centre-ville.

En ce qui concerne la route d'Oron, elle voit son classement en route principale B se terminer au carrefour Oron/Feuillère. Son dernier tronçon, compris entre les carrefours Oron/Feuillère et la place de la Sallaz, bien qu'il soit actuellement classé en « route modérée ou de desserte » devrait ultérieurement faire l'objet d'une reclassification afin de le transformer en route principale B, ceci afin de mieux cadrer la hiérarchisation du réseau avec le concept retenu de gestion des flux de circulation.

Relevons enfin le cas des avenues Victor-Ruffy supérieur et du Temple qui sont classés en routes de distribution. Elles jouent donc un rôle important d'échange entre les quartiers de La Sallaz et de Chailly et Béthusy.

La variante retenue (voir document 1.7.7.3) de gestion des flux de circulation se caractérise enfin par un certain nombre d'éléments importants :

- Le trafic automobile privé ne peut plus transiter par la place de La Sallaz et doit emprunter la nouvelle route du Vallon (route de contournement).
- Le trafic restreint autorisé à accéder à La Sallaz le fait, sauf exception, par la route du Vallon, puis par le Sud de la place dans les deux sens.
- Le carrefour route de Berne/Boissonnet devient un point névralgique du contrôle d'accès routier en ville. Le trafic route de Berne – avenue du Temple et Victor-Ruffy ne peut plus transiter par la place et emprunte également le carrefour route de Berne/route de la Feuillère puis la route d'Oron.
- De même, le trajet entre Victor-Ruffy et la place de la Sallaz est dévié par la route de la Feuillère.

### 2.5.2 Stationnement et livraisons

En ce qui concerne le stationnement de surface sur le domaine public, le document 1.7.7.3 illustre le concept retenu. Celui-ci se base sur une séparation de la place en deux secteurs bien distincts. Le secteur Nord qui voit son accessibilité automobile interdite et, par conséquent, le stationnement aussi. Cette offre est transférée sur une parcelle accessible depuis la route du Vallon située à l'Ouest de la station du m2.

Le secteur Sud conserve une offre en stationnement comparable à l'offre actuelle et l'accès automobile est assuré par l'avenue de la Sallaz qui devient une rue en impasse raccordée à la route de contournement.

L'accès du trafic de livraison et autres ayants droit sera organisé également selon ces deux mêmes secteurs.

Les accès par le Sud sont assurés sans restriction par la route du Vallon puis l'avenue de la Sallaz se terminant en impasse.





Pour la partie Nord, interdite au trafic, l'accessibilité sera organisée de façon comparable à ce qui se pratique dans les zones piétonnes (exemple : rues Haldimand, de Bourg, Enning, etc.), c'est-à-dire un accès toléré uniquement pour les ayants droit (poches de stationnement privé existant, etc.) et pour les livreurs et services publics pendant certaines plages horaires.

## 2.6 Contraintes techniques

En dehors des exigences exprimées par ailleurs qui concernent principalement la gestion des flux de déplacements, la principale contrainte technique concerne l'encombrement du sous-sol. En effet, la nappe très importante de canalisation peut représenter dans certaines zones un obstacle à la plantation d'arbres ou à l'édification de constructions (cf. plan du sous-sol, document 1.7.10).

## 3. PROGRAMME

Le § 2 ci-dessus a décrit le cadre général et les objectifs techniques à atteindre avec le réaménagement de la place. La démarche doit s'inscrire dans la recherche d'une nouvelle image de l'espace public du plateau de la Sallaz. En effet, la caractéristique actuelle de ce qui est à tort appelé aujourd'hui « place » est de n'être qu'un grand carrefour. Son appellation erronée traduit probablement plus des usages quotidiens et une aspiration liée à l'histoire (centralité et mémoire du lieu) qu'une réalité. La réorganisation des déplacements est l'occasion de mettre en concordance cette aspiration et l'image du site, avec la création d'une véritable place.

Le but de l'étude en cours est l'exploration des possibilités d'aménagement de la place en valorisant en priorité l'image de pôle de quartier et la qualité de l'interface des transports publics. Pour les quelques 15'000 usagers quotidiens des bus et du m2, dont 8'000 effectueront un transbordement, il est essentiel que l'étape de la Sallaz ne soit pas perçue comme une gêne. Elle doit *faire envie*...

Une attention particulière doit également être portée à la tranquillité des habitants, aux facilités d'accès pour les bordiers. Enfin, la vitalité de la place dépendra également de celle de ses commerces. La suppression de la coupure provoquée aujourd'hui par le flot incessant des véhicules en transit est l'occasion de valoriser des fonctions urbaines de transversalité aujourd'hui disparues.

Le projet doit proposer un langage architectural de qualité et cohérent pour l'ensemble de l'intervention, pour le mobilier urbain, le traitement de sol, les abribus, les plantations etc. La collectivité lausannoise est appelée à consentir à des investissements très lourds sur l'ensemble du tracé du m2. L'économie de la proposition pourra jouer un rôle décisif dans le choix de la solution retenue.

Les propositions doivent s'intégrer dans le système de gestion des flux de déplacement du nord-est de la ville décrit dans les documents d'accompagnement.

On peut en résumer les objectifs prioritaires :

- Développer un projet d'aménagement de l'espace partagé piétons-bus
- Favoriser l'émergence du caractère de pôle secondaire / centre de quartier
- Faciliter l'interface entre les lignes de bus et la station du m2
- Proposer des aménagements compatibles avec le besoin de tranquillité des riverains
- Privilégier des solutions d'aménagement très simples et très économiques



#### 4. APPROBATION

##### **Approbation par la commission d'évaluation**

Le présent programme de mandats d'étude parallèles est adopté par la commission d'évaluation

- **Président:**

M. Olivier Français .....

- **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. Joye .....

- **Sté de développement**

M. Bressenel .....

- **Association des commerçants**

M. Herdé .....

- **Architectes indépendants**

M. Peter Bergmann .....

M. Pierre Bonnet .....

*Lausanne, le 25 janvier 2005*