

**Demande d'un crédit d'investissement de CHF 800'000.- pour l'organisation
d'un concours d'urbanisme et la définition d'une image directrice
pour l'aménagement du secteur Riponne-Tunnel**

**Réponse au postulat de M. Philippe Mivelaz
« Pour une “grenette solaire” à la place de la Riponne »**

**Réponse à la pétition de M. Guy Gaudard et consorts
« Pour un accès sans contrainte au parking de la Riponne selon publication en
page 39 dans la Feuille des Avis Officiels n°42 du 27 mai 2014 »**

Rapport-préavis N° 2017/48

Lausanne, le 5 octobre 2017

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du rapport-préavis

L'aménagement, le fonctionnement, l'ambiance et les usages des places publiques de la Riponne et du Tunnel ne sont aujourd'hui pas à la hauteur de leurs potentiels. Appelées à jouer un rôle majeur dans l'armature des espaces publics du centre-ville, ces deux places font l'objet de fortes attentes de la part des Lausannoises et Lausannois et méritent que l'on questionne en profondeur leurs formes, fonctions et usages.

Afin de définir une image directrice pour le développement de ces deux sites, la Municipalité souhaite engager un processus ambitieux, reposant sur l'organisation d'un concours d'urbanisme sous forme de concours d'idées Société suisse des ingénieurs et des architectes, (SIA 142) couplé à une large démarche participative. Les habitant-e-s du secteur Riponne-Tunnel, les associations, les acteurs du tissu économique lausannois, les professionnel-le-s de l'urbain et plus largement tous les Lausannois-es qui souhaitent s'impliquer seront invité-e-s à participer à la mutation de ces espaces publics centraux, tout particulièrement dans la définition des usages attendus. Ces contributions viendront alimenter le cahier des charges du concours d'urbanisme et pourront, cas échéant, faire l'objet d'aménagements participatifs transitoires, permettant de tester les vocations des espaces et leurs usages en attendant la transformation du secteur.

Au terme de ce processus, qui prendra quelques années, la Municipalité ambitionne d'élaborer un projet fédérateur à forte identité pour le réaménagement des places de la Riponne et du Tunnel, en capitalisant sur deux ressources complémentaires : l'expertise d'usage des Lausannois-es et la créativité des professionnel-le-s impliqué-e-s dans le concours d'urbanisme.

Ce processus offre ainsi le temps nécessaire pour l'appropriation citoyenne de la démarche et la maturation du projet, qui sera mis en œuvre de façon progressive dans les prochaines législatures, en tenant compte des capacités financières de la Ville.

Dans ce contexte, le présent rapport-préavis vise à demander un crédit d'investissement de CHF 800'000.- pour l'organisation d'un concours d'urbanisme et la définition d'une image directrice pour l'aménagement du secteur Riponne-Tunnel.

Il répond également aux préoccupations exprimées dans le postulat de M. Philippe Mivelaz « Pour une "grenette solaire" à la place de la Riponne » et à la pétition de M. Guy Gaudard et consorts « Pour un accès sans contrainte au parking de la Riponne ».

2. Table des matières

1. Objet du rapport-préavis	1
2. Table des matières	2
3. Préambule	3
3.1 Historique et contexte	3
3.2 Enjeux et conditions-cadres	4
3.3 La politique publique des édifices	7
4. Objectifs et méthodologie de travail	7
4.1 La démarche proposée	7
4.2 Les démarches écartées	8
5. Les trois volets de la démarche proposée	8
5.1 Les études préliminaires	8
5.2 La démarche participative et la communication autour du projet	9
5.3 Le concours d'idée – SIA 142	10
6. Pilotage et mandats externes	11
7. Postulat de M. Philippe Mivelaz « Pour une "grenette solaire" à la place de la Riponne »	12
7.1 Rappel du postulat	12
7.2 Réponse de la Municipalité	12
8. Pétition de M. Guy Gaudard et consorts, représentant l'Association des usagers du parking de la Riponne « Pour un accès sans contrainte au parking de la Riponne (...) »	13
8.1 Rappel de la pétition	13
8.2 Réponse de la Municipalité	13
9. Impacts financiers	14
9.1 Incidences sur le budget d'investissement	14
9.2 Incidences sur le budget de fonctionnement	14
10. Développement durable	14
10.1 Dimension sociale	15
10.2 Dimension économique	15
10.3 Dimension environnementale	15
11. Conclusions	16

3. Préambule

3.1 Historique et contexte

Historiquement, les places de la Riponne et du Tunnel étaient des lieux d'interface entre la campagne et la ville. En ce qui concerne la place de la Riponne, c'est en 1834 que la Municipalité organise pour la première fois un concours pour son aménagement. Le projet lauréat – du conseiller municipal et architecte Henri Fraise – proposait de centraliser les échanges ville-campagne en aménageant un espace carré au sud de la place bordé par des bâtiments ; parmi ceux-ci, seule la Grenette a été réalisée. En 1840, Lausanne organisait son premier marché à la Riponne. Concernant la place du Tunnel, c'est en 1862 que celle-ci a été aménagée pour accueillir le marché au bois et surtout la foire au bétail.

Au début du XX^e siècle, en raison du développement urbain de la ville, les vocations des deux places changent : la place de la Riponne est choisie pour accueillir le Palais de Rumine et devenir une place emblématique de la Capitale vaudoise, tandis que la place du Tunnel est transformée en gare avec la mise en service du tramway du Jorat. Après la deuxième moitié du XX^e siècle et l'essor de l'automobile, les deux places deviennent des parkings à ciel ouvert (puis en souterrain pour ce qui concerne la place de la Riponne, dès les années 70). Depuis, ces deux places ont fait l'objet de nombreuses réflexions, études ou projets¹ sans jamais déboucher sur des réalisations répondant pleinement aux enjeux et attentes en présence.



photo 1 : place de la Riponne en 1840 et Grenette – un lien entre la ville et la campagne

photo 2 : place de la Riponne en 1950 et Palais de Rumine – un parking à ciel ouvert



photo 3 : place du Tunnel en 1860 – un aménagement adapté pour le marché du bois

photo 4 : place du Tunnel en 1940 – une place pour la gare terminus du tram. Source : www.notrehistoire.ch

¹ Préavis N° 2016/8 du 4 février 2016 « Réalisation d'aménagements provisoires sur la place du Tunnel – Création d'une place de quartier sur l'ancienne gare routière des Transports publics lausannois » : un crédit d'investissement de CHF 287'000.- a été accordé par le Conseil communal pour l'aménagement de la place du Tunnel.

3.2 *Enjeux et conditions-cadres*

Les places du Tunnel et de la Riponne présentent aujourd'hui d'importants déficits aussi bien en termes d'usages et d'identité que d'aménagement. Ces deux espaces publics centraux renvoient ainsi à des enjeux majeurs en matière de développement urbain, comme le révèlent en particulier les multiples interpellations, postulats et motions au Conseil communal les concernant :

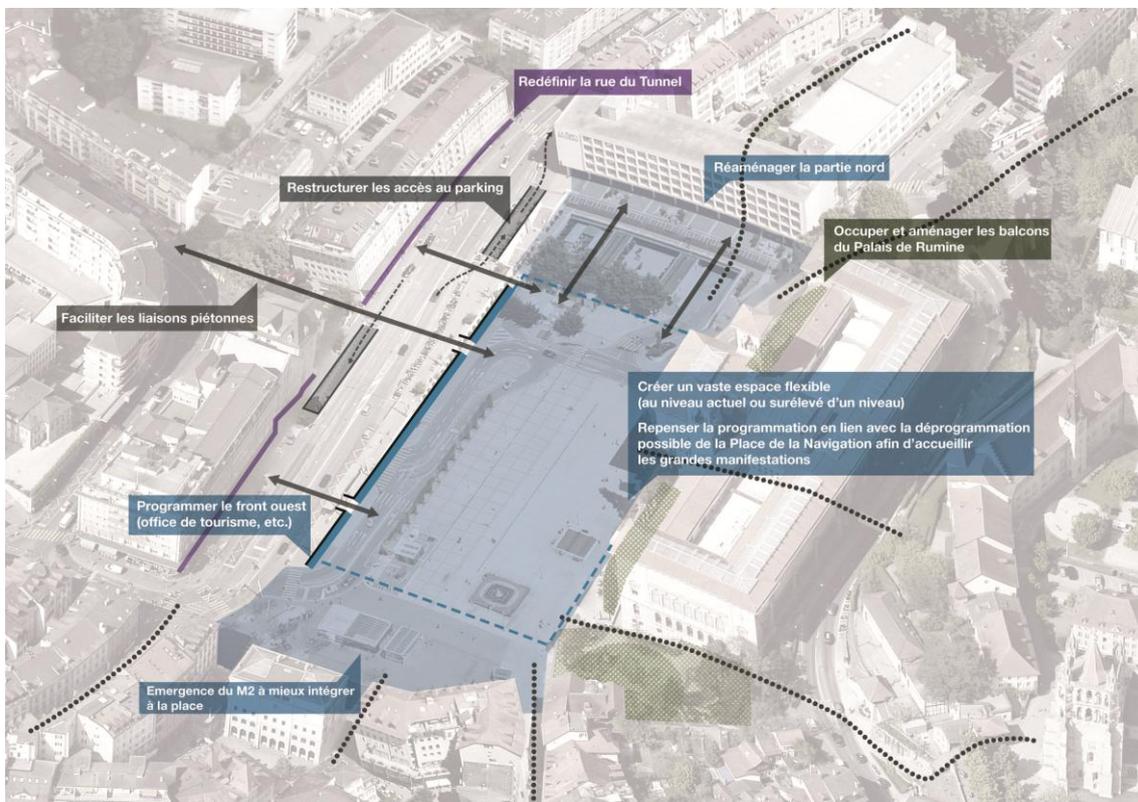
- le 6 mai 1999, la Municipalité prenait acte de la motion de M. Grégoire Junod intitulée « Pour un réaménagement de la place du Tunnel », dans laquelle le motionnaire demandait à la Municipalité d'étudier des pistes afin de faire de cet espace un lieu destiné aux piétons, favorables aux échanges et aux rencontres ;
- le postulat « Pour un réaménagement de la place de la Riponne », déposé par Mme Magali Zuercher en 2009, demandait l'étude du réaménagement de la Riponne et l'organisation d'une concertation avec les milieux intéressés ;
- la pétition de M. Guy Gaudard et consorts, représentant l'Association des usagers du parking de la Riponne et intitulée « Pour un accès sans contrainte au parking de la Riponne selon publication en page 39 dans la feuille des Avis Officiels n° 42 du 27 mai 2014 », demandait de surseoir à la décision de fermer l'accès Nord au parking de la Riponne lors de la manifestation Lausanne Jardins 2014 ;
- plus récemment, en 2016, le postulat de M. Philippe Mivelaz « Pour une "grenette solaire" à la place de la Riponne » demandait d'étudier l'opportunité de construire une couverture partielle de celle-ci (avec des panneaux photovoltaïques) et une réorganisation de la place pour de multiples usages, notamment en supprimant le transit motorisé ;
- en 2016 également, le postulat de M. Valéry Beaud demandait une réflexion plus générale « Pour une véritable stratégie de requalification de l'espace public » visant notamment les places de la Riponne et du Tunnel, mais aussi celles du Château et Centrale.

Dans le programme de la présente législature, les places de la Riponne et du Tunnel figurent comme des places emblématiques du centre-ville (avec la place de l'Europe, la place Centrale et celle du Château) dont la mutation doit être engagée à moyen terme.

Le Plan directeur communal (PDCoM) en cours de révision a mis en exergue les dysfonctionnements (voirie surdimensionnée, mobilier urbain hétéroclite, etc.) et le potentiel non exploité de ces deux places :

- Concernant la place de la Riponne, et selon le PDCoM, le problème de cette place ne réside pas uniquement dans le traitement de sa surface et de son aménagement urbain et paysager, mais également dans la faiblesse de son cadre bâti et dans l'absence de rez-de-chaussée actifs. Repenser la place nécessite ainsi de reconsidérer également les fronts bâtis qui pourraient l'animer, répondre à la volumétrie imposante du Palais de Rumine et créer plus généralement un cadre urbain cohérent. Ceci dans le but de proposer une ambiance urbaine attractive, conviviale et porteuse d'une véritable identité pour ce lieu emblématique de la ville. L'aménagement de la place de la Riponne devra ainsi tenir compte des conditions-cadres suivantes :
- maintien d'un vaste espace polyvalent au centre de la place, en veillant au traitement des abords, à la mise en valeur du Palais de Rumine et du Musée Arlaud et aux contraintes spécifiques liées au marché et aux manifestations ;
- redéfinition des circulations et des accès au parking en ouvrage tout en intégrant la suppression du trafic de transit sur la place, en privilégiant les mobilités douces ;
- étude de l'impact des modifications d'accès sur l'organisation et la structure du parking en ouvrage ;
- étude de front(s) bâti(s) pour redéfinir l'assise de la place et replacer le Palais de Rumine dans un tissu urbain cohérent ;

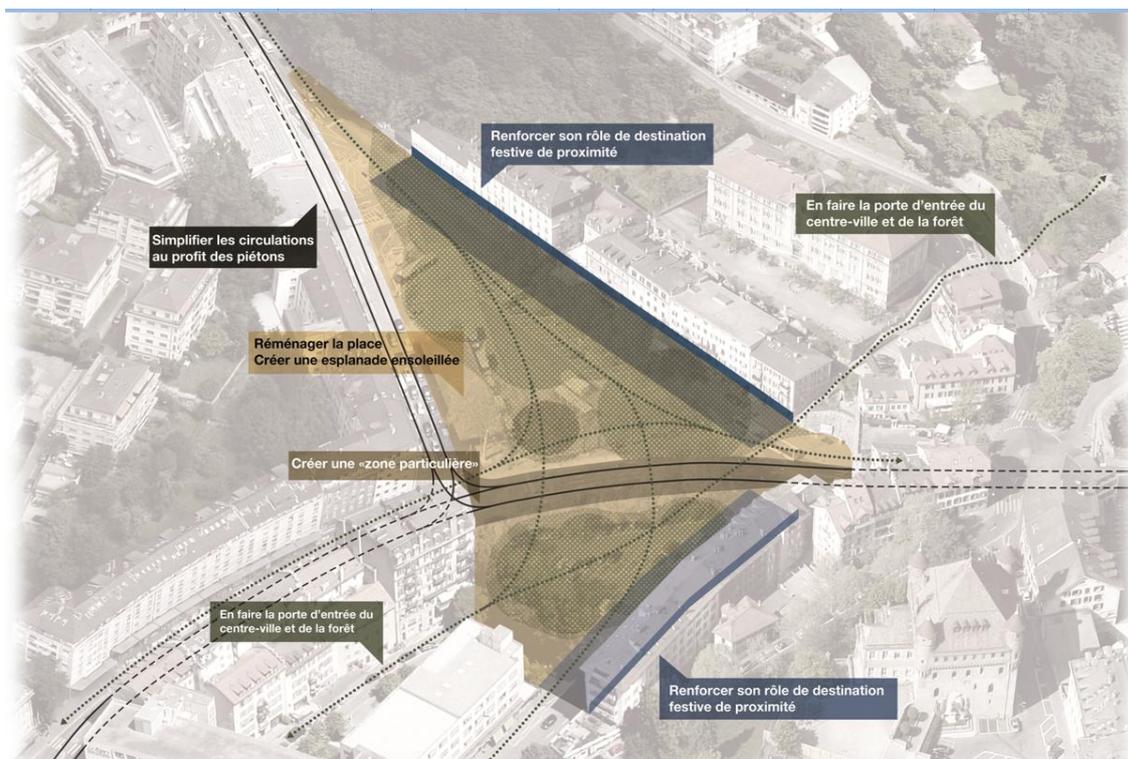
- programmation des rez-de-chaussée en vue de favoriser l'animation des espaces attenants (en intégrant la problématique de l'affectation des locaux sis à la place de la Riponne 10 notamment) ;
- identification des possibilités d'arborisation et propositions de végétalisation en fonction des conditions (toiture, pleine terre, réseau) ;
- prise en compte de mesures d'aménagement favorisant la protection du climat urbain et l'adaptation aux changements climatiques (présence de l'eau, plantation et autres ombrages, surfaces végétalisées, etc.) ;
- démarche globale d'amélioration des espaces publics de façade à façade incluant la rue du Tunnel avec l'aménagement d'une zone particulière, recommandée dans le cadre de la révision du PDCom ;
- valorisation des abords dans une logique de mise en réseau des espaces public du centre-ville ;
- gestion des interfaces avec les transports publics, notamment la station du métro m2.



Extrait du projet de PDCom [programme d'actions – août 2017]

- Concernant la place du Tunnel, le PDCom souligne les effets de coupure générés par les voies de circulation et l'omniprésence du stationnement. Ainsi, à l'exception des événements éphémères qui se déroulent en été – et des activités dans les rez-de-chaussée autour de la place –, ce lieu participe peu à l'animation et à la vie de quartier. Réétudier l'aménagement de la place du Tunnel nécessite ainsi de repenser l'emprise des voies de circulation et du stationnement en faveur des mobilités douces. Les conditions-cadres pour un aménagement de qualité de la place du Tunnel sont les suivantes :
- renforcement des continuités entre les bords de la place et son centre, afin de proposer un espace homogène non fragmenté, appropriable par les habitants et les usagers et support d'événements festifs ponctuels ;

- réorganisation du flux de trafic et réaménagement du carrefour formé par la rue du Tunnel et l'avenue de la Borde, dans le but de créer une relation directe entre l'espace central ouvert et le cadre bâti ;
- aménagement d'une zone particulière pour favoriser la transversalité piétonne au cœur de la place du Tunnel ;
- prolongement des espaces extérieurs au droit des rez-de-chaussée pour favoriser l'animation des espaces publics ;
- aménagement d'espaces polyvalents et inclusifs, répondant à une plus grande diversité d'usages et favorisant une cohabitation harmonieuse des usagers ;
- valorisation du patrimoine bâti et vert afin de créer une ambiance urbaine attractive ;
- valorisation des abords dans une logique de mise en réseau des espaces publics du centre-ville ;
- gestion des interfaces avec les transports publics, notamment la future ligne de BHNS prévue dans le cadre du Projet d'agglomération Lausanne-Morges 2016.
- aménagements favorisant la protection du climat urbain et l'adaptation aux changements climatiques.



Extrait du projet de PDCom [programme d'actions – août 2017]

Parmi les multiples questions soulevées par le réaménagement du secteur Riponne-Tunnel, quatre enjeux principaux se dessinent :

- La participation citoyenne et la communication autour de cette démarche : localement, les attentes légitimes de la population sont nombreuses en termes d'usages, de programmation événementielle, de sécurité, de valorisation du patrimoine, de nature en ville. Globalement, la requalification du secteur Riponne-Tunnel participera positivement à l'attractivité de la Ville de Lausanne.
- L'impact économique : l'impact financier de tels projets est important. Ceux-ci ne sont pour l'heure pas inscrits au plan des investissements de la Ville de Lausanne.

- Les incidences foncières : de nombreuses négociations seront à mener avec les acteurs directement concernés par le projet, en premier lieu Parking Riponne S.A., titulaire d'un droit distinct et permanent de superficie (DDP) jusqu'en 2059.
- L'impact du projet sur l'offre en stationnement public du secteur.

La démarche méthodologique développée dans ce rapport-préavis répond à ces quatre enjeux.

3.3 *La politique publique des édicules*

Dans le cadre de la démarche de réaménagement des places de la Riponne et du Tunnel, la conservation des édicules existants ou la création de futurs devra être coordonnée avec la politique publique de ceux-ci. Il s'agira notamment de prendre en compte le potentiel des édicules en matière de plus-value d'animation et de cohésion de quartier en termes gastronomique, familial et culturel. Les synergies entre la halte-jeux et l'édicule de la Grenette ont créé une dynamique positive sur cette section de la Riponne qu'il serait intéressant de conserver.

4. Objectifs et méthodologie de travail

4.1 *La démarche proposée*

Afin de définir les bases d'un projet fédérateur, financièrement soutenable, qui apporte une valorisation fonctionnelle, patrimoniale, climatique, paysagère, au centre-ville et renforce l'attractivité et l'animation de tout le secteur, la démarche du projet repose sur trois volets principaux :

- a) la réalisation d'études préliminaires, dont une analyse financière de pré-faisabilité ;
- b) l'organisation d'une démarche participative ambitieuse associant la population et les multiples associations et institutions cantonales et communales ;
- c) la réalisation d'un concours d'urbanisme portant sur les deux places, sous forme d'un concours d'idées SIA 142 sans poursuite de mandat, comme base pour l'élaboration d'une image directrice tirant parti des projets primés, des recommandations du jury et des débats en ateliers. Le programme du concours d'idée sera établi sur la base du résultat des études préliminaires et des apports de la démarche participative.

Le concours d'idées permettra notamment d'initier rapidement la réflexion en lien étroit avec les habitant-e-s et les associations locales. Cette démarche permettra de créer les conditions pour tester les possibilités d'aménagement des places de la Riponne et du Tunnel, tout en préservant une grande liberté pour pouvoir, le cas échéant, réorienter la démarche à l'avenir en fonction des priorités politiques et financières. L'objectif de ce processus est d'aboutir à une image directrice pour les places de la Riponne et du Tunnel qui intègre au mieux les nombreuses attentes de la population.

En fin de législature et en fonction des résultats obtenus, les étapes suivantes sont envisagées, sur l'ensemble des deux places ou sur une partie du secteur Riponne-Tunnel :

- sur la base de l'image directrice issue du concours d'idées, un plan partiel d'affectation (PPA) sera élaboré, en profitant, cas échéant, des futures dispositions de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC) qui permettront d'affecter le domaine public ;
- dans la mesure où le projet devrait confirmer la réalisation d'un front bâti fermant la place de la Riponne ou d'autres éléments construits, les étapes habituelles de développement de projets seraient engagées (évaluation foncière, montage financier, usage et affectation, recherche d'investisseurs, projets et concours d'architecture) ;

- un concours ou un mandat d'études parallèles (MEP) sera organisé et portera sur le projet de réaménagement des espaces publics.

4.2 Les démarches écartées

Pour la première phase visant à obtenir une image directrice, plusieurs types de procédures ont été écartés après analyse, en raison de leur moins bonne adéquation en regard des enjeux et contraintes spécifiques des sites de la Riponne et du Tunnel :

- Les concours de projets avec poursuite de mandat ont été écartés, car ils visent à obtenir une solution à des problèmes clairement définis, dont on envisage la réalisation et d'identifier des professionnels qualifiés qui seraient à même de la réaliser (SIA 142, art. 3). Ces concours, tout comme les MEP avec poursuite de mandat, impliquent que le maître d'ouvrage ait défini au préalable un cadre programmatique et financier détaillé, ce qui n'est pas le cas à ce stade. Par ailleurs, ces procédures lient le maître d'ouvrage à un lauréat en suite au processus de projet, ce qui peut se révéler très contraignant, notamment dans un cas complexe comme celui du secteur Tunnel-Riponne.
- Les MEP sans poursuite de mandat, ou études-test ont également été écartés car ils n'impliquent qu'un nombre restreint de concepteurs (de trois à cinq en moyenne), ce qui limite l'exploration du champ des possibles.

5. Les trois volets de la démarche proposée

5.1 Les études préliminaires

En amont de la réflexion, plusieurs études et vérifications devront être menées par les services communaux pour préciser les conditions techniques et financières de réalisation du projet et préparer le programme du concours.

Ces études concernent les aspects suivants :

- l'urbanisme : diagnostic des usages actuels des places, définition des principes généraux d'aménagement (rapports espaces ouverts – espaces bâtis – première estimation du potentiel d'accueil du site) et test des *scenarii* de développement urbain ;
- le génie civil : analyse des contraintes et opportunités liées aux ouvrages souterrains (parking, métro) ;
- le montage financier : hypothèses de programmation et évaluation financière relative à d'éventuels nouveaux droits à bâtir permettant le financement partiel ou total du réaménagement des espaces publics ;
- aménagements, nature et paysage : analyse des contraintes et opportunités en termes d'aménagement des espaces minéraux, espaces verts et du paysage, en particulier sous l'angle du confort thermique, du potentiel d'arborisation et des jeux d'eau, notamment dans une perspective d'adaptation aux changements climatiques et de lutte contre l'effet « îlot de chaleur ».

De plus, un inventaire précis et une vision prospective de l'ensemble des manifestations concernant le secteur Tunnel-Riponne devront être établis à ce stade.

Cette phase de vérification préliminaire devra être complétée par quatre mandats externes :

- une étude historique à l'échelle des places du Tunnel et de la Riponne (ces deux places étant étroitement liées, tant dans leurs développements que dans leurs usages) : ce mandat comprend notamment l'historique des travaux de comblement de la Louve puis de la création des deux places ainsi que l'inventaire des nombreux projets, réalisés ou non, concernant principalement la place de la Riponne, avec la constitution d'une documentation et d'une iconographie de référence. Le mandat devra également intégrer les aspects paysagers afin

d'avoir une vision patrimoniale complète. Cette étude permettra de capitaliser des savoirs sur les usages passés de ces places et sur les projets de réaménagement dont elles ont fait l'objet. L'étude sera valorisée sous la forme d'une exposition publique qui servira à lancer le débat sur l'avenir de ces espaces ;

- une expertise en mobilité : analyse des circulations et de l'accessibilité des véhicules motorisés aux places de la Riponne et du Tunnel, évaluation des itinéraires de mobilité douce. Développement de plusieurs scénarii de mobilité, en élargissant éventuellement la réflexion à la problématique du stationnement sur les places voisines (la place du Château et la place Centrale) ;
- une expertise en génie civil : évaluation des coûts générés par les *scenarii* de développement urbain envisagés (gros-œuvre, impact sur le parking et ses trémies, aménagements de surface).

Ces études préliminaires – qui cadrent la démarche – feront l'objet d'une vulgarisation afin de pouvoir être communiquées de façon transparente au public.

Cette première étape doit permettre d'évaluer – en ordre de grandeur (+/- 20%) – le coût d'aménagement des places et les rentes liées à d'éventuels droits distincts et permanents de superficie qui pourraient être accordés à des investisseurs. Une première prise de contact devra être initiée avec les propriétaires riverains et les principaux commerçants.

Des discussions pourront également être entreprises pour préfigurer un éventuel partenariat public-privé, et par là vérifier le degré d'attractivité de ces sites exceptionnels bénéficiant d'un fort effet de vitrine.

La Municipalité pourra ainsi se prononcer sur la faisabilité financière du projet avant le lancement du concours d'urbanisme. Un coût-cible pour le réaménagement des places pourra ensuite le cas échéant être suggéré aux participants au concours d'idées. Les attentes en termes de surfaces de voirie et de dimensionnement de l'offre cible de stationnement pourront également être précisées à ce stade.

5.2 *La démarche participative et la communication autour du projet*

Pour accompagner la mutation des places de la Riponne et du Tunnel et garantir le succès du projet, l'implication adéquate des multiples acteurs concernés sera décisive.

Dans un premier temps, une expertise diversifiée portant sur la vitalité commerciale, la sécurité, les acteurs économiques et investisseurs, l'activité socio-culturelle, le potentiel événementiel, etc. sera sollicitée afin d'enrichir le cahier des charges du concours d'idées. Cette expertise pourra être mobilisée par l'organisation d'un sondage, de parcours commentés ou encore d'ateliers avec des groupes d'intérêt, voire le lancement d'un concours d'idées « d'usages » pour valoriser de façon originale, dynamique et créative l'expertise des Lausannois-e-s.

Il est proposé a minima deux moments d'échange avec la population :

- en amont du concours d'urbanisme, pour alimenter le programme et co-construire un diagnostic partagé. Une grande exposition retraçant l'histoire et les projets pour la Riponne et le Tunnel devrait inaugurer la démarche, accompagnée de plusieurs séances de débats et d'ateliers impliquant la société civile et la profession (Société suisse des ingénieurs et des architectes – SIA, Fédération suisse des urbanistes – FSU, Fédération suisse des architectes paysagistes – FSAP) ;
- à l'issue du concours d'urbanisme, pour présenter les résultats et débattre de leur pertinence. Ces rencontres participatives pourraient accompagner l'exposition des rendus du concours d'urbanisme. Les attentes et remarques formulées dans ce cadre viendront enrichir le travail d'élaboration du schéma de synthèse par le Service de l'urbanisme (cf. point 5.3).

Au vu de l'importance fonctionnelle et symbolique de ces deux places, une information large et régulière de la société civile est nécessaire tout au long du processus. Cette information implique le développement de supports et médias multiples (expositions in situ, soirées

d'information publique, tables-rondes, supports éventuels de réalité-augmentée, etc.). Un partenariat avec le monde académique pourrait par ailleurs être engagé pour alimenter la démarche participative d'un point de vue prospectif (développement de scénarii, exploration des « possibles ») et/ou produire une évaluation critique de la démarche.

La démarche participative sera affinée en lien avec la plate-forme participative de la Ville puis le mandataire qui sera recruté par la suite.

5.3 *Le concours d'idée – SIA 142*

Un concours d'idées (règlement SIA 142), sans poursuite de mandat, représente la forme de procédure la plus appropriée pour développer une image directrice en vue du réaménagement des places de la Riponne et du Tunnel. Cette procédure permet non seulement de faire dialoguer les participants et le jury mais aussi d'ouvrir la réflexion dans le cadre d'un processus participatif.

Compte tenu de l'enjeu, une procédure ouverte est préconisée afin d'obtenir une plus grande diversité de propositions. Le jury attribuera des prix et mentions aux propositions les plus innovantes et adaptées. Dans tous les cas, cette procédure ne prévoit pas d'attribution de mandat supplémentaire.

Afin de répondre à la complexité du site, la réflexion du concours d'idées sera menée aux trois échelles suivantes :

1. *Un diagnostic urbain, paysager et patrimonial à l'échelle du centre-ville (échelle 1:2'000^e) ;*
2. *Une image directrice des espaces publics pour le secteur comprenant notamment les places du Tunnel et de la Riponne (échelle 1:1'000^e) ;*
- 3a-3b. *Un projet de réaménagement des places de la Riponne et du Tunnel, comprenant la définition des fronts bâtis et de l'emprise des places, les règles de constructibilité et le traitement des espaces non bâtis (échelle 1:500^e, coupes au 1:200^e et perspectives).*

Ce concours d'idées sera ouvert à des équipes présentant des compétences en architecture et urbanisme, en aménagement de l'espace public et du paysage et en génie civil.

Sur la base des projets primés, des recommandations du jury et des débats en ateliers, un schéma de synthèse sera élaboré par le Service de l'urbanisme et servira de canevas aux procédures et au développement de projets de réalisation pour les places et les nouvelles constructions. Ce schéma garantira la cohérence générale des transformations à mener autour de ces deux espaces publics majeurs.



Périmètres du concours d'idée

[1 : périmètre de réflexion, 2 : image directrice, 3 : projets de réaménagement]

6. Pilotage et mandats externes

Pilotage politique : Délégation Urbanisme et Mobilité (DUM).

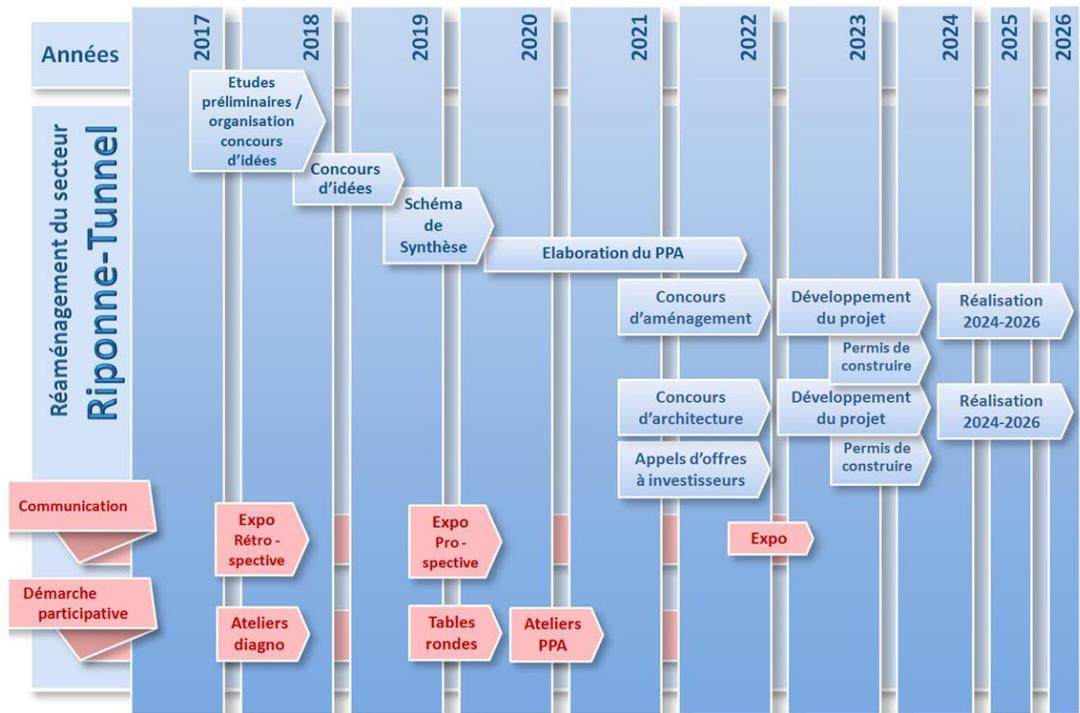
Mandats externes :

▪ Mandat étude historique (places du Tunnel et de la Riponne)	~ CHF	40'000.-
▪ Mandat mobilité	~ CHF	70'000.-
▪ Mandat génie civil	~ CHF	70'000.-
▪ Mandats communication et concertation (dont deux expositions)	~ CHF	160'000.-
▪ Mandat BAMO (Bureau d'appui aux maîtres d'ouvrage) pour l'organisation du concours d'idées	~ CHF	160'000.-
▪ Concours d'idées (prix, jury, frais divers)	~ CHF	300'000.-
TOTAL	~ CHF	800'000.-

NB : Ce montant – optimisé – implique l'internalisation de nombreuses prestations (études préliminaires, production de l'image directrice notamment).

Planning

Les principales séquences du processus :



7. Postulat de M. Philippe Mivelaz « Pour une “grenette solaire” à la place de la Riponne »

7.1 Rappel du postulat

Le postulat a été déposé le 19 janvier 2016 et a été renvoyé à la Municipalité le 20 septembre 2016.

Le postulat demande à la Municipalité d'étudier l'opportunité de construire une couverture partielle de la place de la Riponne par une structure accueillant des panneaux photovoltaïques, projet permettant d'associer une centrale de production d'énergie renouvelable et la réorganisation d'une place à multi-usages.

7.2 Réponse de la Municipalité

Le rapport de la commission qui a étudié la proposition de créer une nouvelle grenette précise que le postulant la considère comme une piste de réflexion et que l'objectif est bien de trouver une solution urbanistique pour la place de la Riponne.

La Municipalité estime que la démarche proposée par le présent rapport-préavis permet de prendre en compte les éléments relevés par le postulat de M. Philippe Mivelaz : la revitalisation des fronts bâtis, la suppression du transit motorisé et l'animation de la place sont des éléments qui seront travaillés dans les scénarii de base puis dans le cadre du concours d'idées. Le présent postulat sera d'ailleurs transmis aux participants du concours d'idées pour information.

L'aspect énergétique qui figure dans le postulat présente un intérêt en matière d'exemplarité et rappelle que la Municipalité s'engage de manière déterminée dans la transition énergétique. A ce stade, toutefois, la Municipalité estime que cet élément ne doit pas prendre le pas sur l'enjeu central qui est bien urbanistique. Cas échéant, l'aspect énergétique sera inclus dans les scénarii, pour autant que l'un d'eux s'y prête de manière harmonieuse. Par ailleurs, la Municipalité ne

doute pas que la possibilité d'intégrer des panneaux ou des éléments photovoltaïques sera relevée dans le cadre de la démarche participative ou proposée dans celui du concours d'idées.

La Municipalité ne se prononce donc pas directement sur le projet concret de « grenette solaire » tel que présenté par le postulat. Elle relève l'intérêt de la proposition de reprendre un élément historique de la place de la Riponne, qui a déjà accueilli une grenette et celui d'assurer un pôle d'animation. Elle considère également que la suppression du transit motorisé est probablement une des clefs du projet. Ces éléments font partie de la démarche proposée.

8. Pétition de M. Guy Gaudard et consorts, représentant l'Association des usagers du parking de la Riponne « Pour un accès sans contrainte au parking de la Riponne (...) »

8.1 Rappel de la pétition

Déposée le 27 octobre 2014, munie de 416 signatures, cette pétition a été prise en considération par le Conseil communal lors de sa séance du 3 février 2015 et renvoyée à la Municipalité pour étude et rapport-préavis². Cette pétition demande de surseoir à la décision de fermer l'accès nord au parking de la Riponne et d'étudier les possibilités de supprimer le trafic de transit.

8.2 Réponse de la Municipalité

A l'origine du dernier aménagement de la place de la Riponne au début des années 90, la Municipalité souhaitait rendre un maximum d'espace aux piétons et supprimer le trafic de transit. Pour ce faire, une interdiction générale de circuler dans les deux sens avec une dérogation pour les accès au parking de la Riponne, à la station service et aux cycles, a été mise en place en 1991. Il s'est avéré que cette signalisation était mal perçue par les automobilistes qui, souvent de bonne foi, ne voyaient pas ou trop tard cette prescription. Lors de relevés effectués en avril 1996, le trafic de transit s'élevait à 30 véhicules par heure, valeur faible en termes de trafic, mais trop élevée pour le Corps de police qui amendait régulièrement les contrevenants. Compte tenu des éléments susmentionnés, la Municipalité a décidé en 1996 de renoncer à la signalisation interdisant le trafic de transit à travers la place. Les relevés effectués en février 2017 montrent que le trafic de transit s'élève, en section, à 300 véhicules aux heures de pointe. Les accès au parking de la Riponne représentent proportionnellement 1/3 du trafic, contre 2/3 au trafic de transit. Cela démontre que les usagers privilégient l'itinéraire à travers la place, pas assez dissuasif et dépourvu d'interdiction, plutôt que celui utilisant le réseau structurant par la rue du Tunnel et l'avenue de l'Université.

Les mesures à mettre en œuvre pour dissuader ou supprimer le transit au travers de la place doivent intégrer les conditions actuelles d'accès au parking de la Riponne. Ces deux aspects doivent être abordés dans une vision globale de mobilité. En effet, le nombre actuel de portails d'entrée et de sortie est conforme aux besoins de la gestion des 1'190 places de parc et aux sollicitations du parking de la Riponne, avec des hyperpointes les jours de marché, soit les mercredis et samedis. Ainsi, dans une vision à moyen terme, l'étude de mobilité susmentionnée doit pouvoir se libérer de la contrainte des accès au parking pour permettre d'étendre le champ des réflexions sur le réaménagement des espaces publics sur la place de la Riponne.

La Municipalité a souhaité mettre en place un programme d'actions coordonnées pour revitaliser le nord de la place de la Riponne. Une des mesures retenues pour l'amélioration de l'espace public consistait à implanter un jardin éphémère dans le cadre de la manifestation Lausanne Jardins 2014, du 14 juin au 11 octobre 2015. Il semblait pertinent de profiter de

² BCC, 2014-2015, pp. 273-279.

l'animation engendrée par cette manifestation pour tenter l'expérience de couper provisoirement le transit des véhicules à travers la place de la Riponne et voir les effets positifs induits par cette mesure.

L'expérience de Lausanne Jardins 2014 a montré que la fermeture de la route traversant la place de la Riponne permettait de gérer les différentes entrées au parking mais surchargeait de manière disproportionnée la sortie unique via le carrefour à feux de la Riponne avec le trafic du parking et celui en transit « piégé », péjorant les transports publics et les piétons.

La Municipalité souhaite aujourd'hui inscrire les réflexions de mobilité et de requalification de cet espace dans une réflexion générale dans le cadre de ce rapport-préavis.

9. Impacts financiers

9.1 Incidences sur le budget d'investissement

Cet objet ne figure pas au dernier plan des investissements publié pour les années 2017 à 2020 ; le plan sera adapté lors de la prochaine mise à jour.

(en milliers de CHF)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total
Dépenses d'investissements		340	460					800
Recettes d'investissements								0
Total net	0	340	460	0	0	0	0	800

9.2 Incidences sur le budget de fonctionnement

En fonction de la durée retenue de cinq ans, les charges annuelles d'amortissement s'élèvent à CHF 160'000.- dès 2019.

Calculés sur la base d'un taux d'intérêt moyen de 2.75%, les intérêts théoriques moyens développés par le présent rapport-préavis s'élèvent à CHF 12'100.- par année à compter de l'année 2019.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total
Personnel suppl. (en EPT)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Charges d'intérêts			12.1	12.1	12.1	12.1	12.1	60.5
Amortissement			160.0	160.0	160.0	160.0	160.0	800.0
Total charges suppl.	0.0	0.0	172.1	172.1	172.1	172.1	172.1	860.5
Diminution de charges								0.0
Revenus								0.0
Total net	0.0	0.0	172.1	172.1	172.1	172.1	172.1	860.5

10. Développement durable

L'organisation d'un concours d'urbanisme pour le réaménagement des places du Tunnel et de la Riponne – accompagné d'une démarche participative ambitieuse – s'inscrit dans les objectifs du développement urbain durable en répondant à ses trois dimensions : sociale, économique et environnementale.

10.1 *Dimension sociale*

La participation des citoyens, habitants et usagers dans la démarche d'élaboration d'une image directrice offre une grande opportunité pour renforcer l'identité locale et promouvoir la cohésion sociale entre les différents acteurs concernés et l'appropriation des places par la population. En ce sens, la thématique de la présence des marginaux fera partie des réflexions.

La démarche de transformation de ces espaces publics visant à renforcer leur attractivité et leur convivialité participera plus généralement à l'amélioration de la qualité de vie en ville.

10.2 *Dimension économique*

Une nouvelle image directrice pour des espaces publics de qualité permettra de développer de nouvelles activités économiques.

De façon plus large, cette dynamique participera à l'image de marque de la Ville de Lausanne et à son rayonnement régional, national et même international. Des espaces publics de qualité et multifonctionnels participent en effet largement à la promotion du tourisme et au potentiel d'attraction pour des événements à large échelle.

Par ailleurs et de façon très concrète, un cahier des charges fixant des objectifs de durabilité sera demandé dans les appels d'offres pour l'attribution des futurs locaux d'activités.

10.3 *Dimension environnementale*

Ces deux places disposent d'un fort potentiel d'amélioration environnementale par la mise en valeur et le développement de la végétation, par la mise en scène d'autres éléments naturels (par exemple l'eau³) et par la diminution de nuisances associées à la mobilité individuelle motorisée notamment. En effet, ce dernier point doit être pris en compte dans les scénarii de redistribution des circulations et des accès au stationnement afin de minimiser les nuisances sur les riverains de ces places et des tronçons routiers impactés.

Le réaménagement des places de la Riponne et du Tunnel offre l'opportunité d'intégrer la promotion de la nature en ville, de la biodiversité, du confort climatique ou encore de la santé dans la définition d'un nouveau paysage urbain et la création de nouveaux usages. Ces différents aspects doivent également inclure l'évolution du climat en tenant compte des derniers scénarii de réchauffement climatique et ses effets sur les milieux urbains.

Il convient également d'anticiper les conflits d'usages entre le réaménagement de l'espace public et les habitants riverains en termes de nuisances sonores, notamment par une intégration de cette thématique dans les réflexions prévues et le développement de solutions innovantes.

Plus concrètement, le développement durable sera une exigence forte inscrite dans toutes les procédures qui seront lancées par la Ville (concours d'urbanisme, appel d'offres investisseurs, MEP, concours SIA 142, etc.).

³ Rapport-préavis N° 2017/28 « Réponse au postulat de Mme Natacha Litzistorf et de M. Valéry Beaud « L'eau à l'honneur dans la ville et ses espaces publics ».

11. Conclusions

Eu égard à ce qui précède, la Municipalité vous prie, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N° 2017/48 de la Municipalité, du 5 octobre 2017 ;

ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;

considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. d'approuver la démarche méthodologique exposée au chapitre cinq du présent rapport-préavis pour l'organisation d'un concours d'urbanisme pour les places de la Riponne et du Tunnel ;
2. de consacrer un crédit d'investissement de CHF 800'000.- du patrimoine administratif à l'organisation du concours d'urbanisme et à la définition d'une image directrice pour l'aménagement du secteur Riponne-Tunnel ;
3. de faire figurer, sous rubrique n° 1930.0.390.2 du Service de l'urbanisme, les intérêts découlant du crédit mentionné sous chiffre deux ci-dessus et de charger la Municipalité de fixer un amortissement annuel à porter au budget du Service de l'urbanisme, sous rubrique n° 1930.0.331.0 ;
4. d'approuver la réponse au postulat de M. Philippe Mivelaz « Pour une "grenette solaire" à la place de la Riponne » ;
5. d'approuver la réponse à la pétition de M. Guy Gaudard et consorts « Pour un accès sans contrainte au parking de la Riponne (...) ».

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Grégoire Junod

Le secrétaire :
Simon Affolter