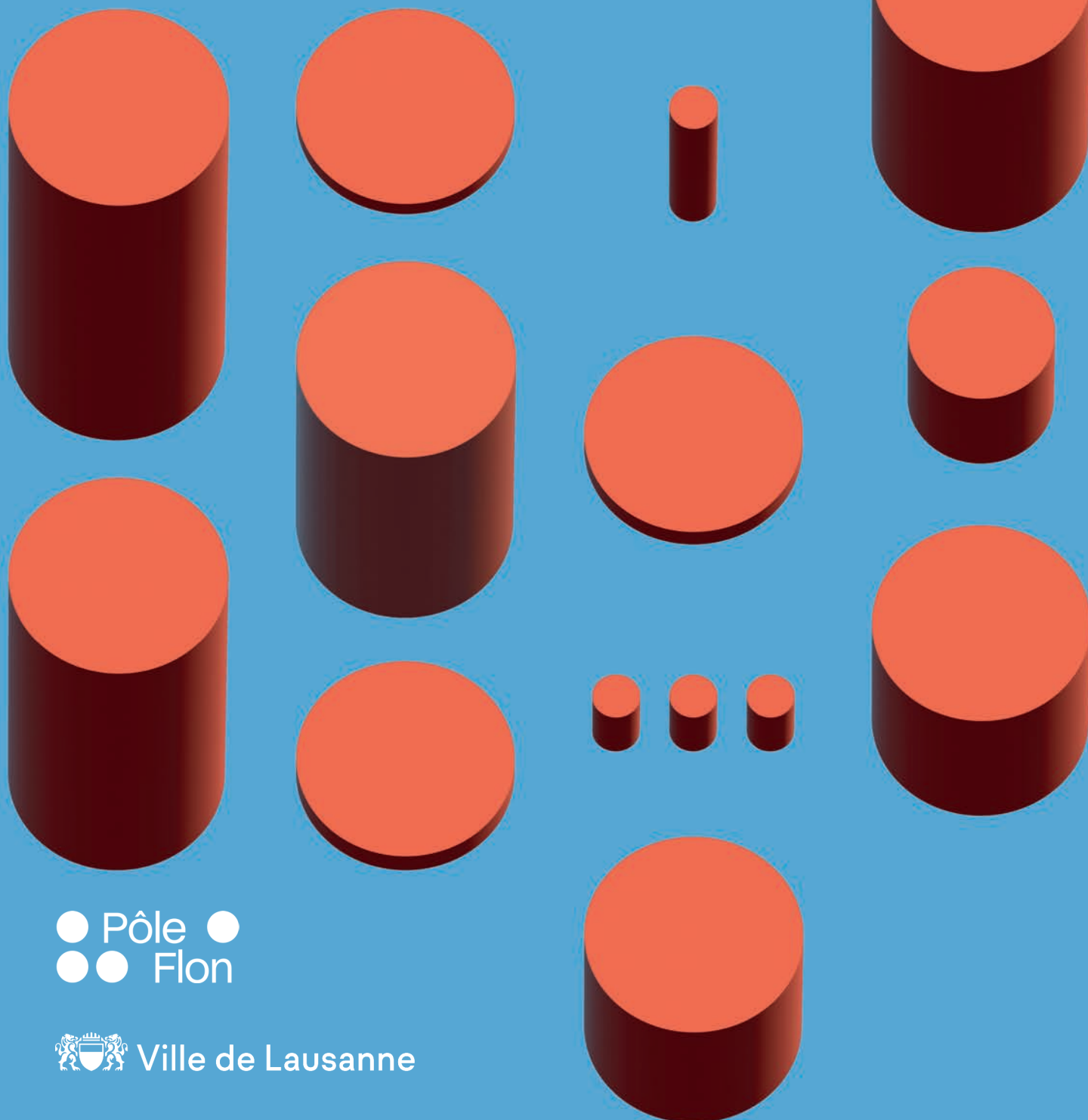


Concours d'idées Pôle Flon pour une image directrice des places de l'Europe et Centrale

Rapport du jury



● Pôle ●
●● Flon

 Ville de Lausanne

Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics
Division Espaces publics

24 novembre 2022

Table des matières

Rappel de la procédure

1.	Périmètre et objectifs du concours	3
1.1	Périmètre du concours d'idées	3
1.2	Objectifs majeurs	5
2.	Clauses administratives	7
2.1	Organisateur, maître d'ouvrage et adjudicateur	7
2.2	Conditions de participation	7
2.3	Déclaration d'intention du maître d'ouvrage	7
2.4	Critères d'appréciation	7
2.5	Composition et rôle du jury	9
2.6	Spécialistes-conseils	10
2.7	Calendrier	10
2.8	Implication des usagères et usagers	10

Examen préalable des documents

3.	Délais et remise des projets	11
4.	Examen préalable des documents	11
5.	Expertises	11

Jugement

6.	Admission des projets au jugement	13
7.	Délibérations et méthode d'examen	13
8.	Sélection des propositions	13
9.	Répartition des prix	14
10.	Classement des projets	14
11.	Recommandations du jury	15

Approbation du jury

Levée de l'anonymat

12.	Identification des auteur·e·s des projets classés	19
13.	Identification des auteur·e·s des projets non classés	19
14.	Identification des auteur·e·s des projets exclus	20

Présentation des projets

15.	Projets primés	21
16.	Projets non primés	53
17.	Projets exclus	93

Avant-propos

Le Pôle Flon, et tout particulièrement la place de l'Europe, a été forgé depuis le XIXe siècle par des interventions successives à la fois sur le territoire et le bâti. Les arrivées du métro m3 et du tramway t1 s'inscrivent dans la continuité de ces remodelages du territoire. Leur insertion dans un espace exigu amène son propre lot de contraintes et réorganise à la fois le territoire et sa pratique par les usagères et usagers du lieu. À leur horizon de réalisation, en 2031, le vi-sage de Lausanne aura changé. Les grands chantiers d'urbanisme et de mobilité seront terminés ou à bout touchant et la Ville aura pleinement déployé sa politique climatique, notamment du point de vue de la mobilité.

Avec la requalification planifiée de plusieurs de ses espaces publics majeurs et un objectif de piétonnisation inscrit dans le Plan climat communal, le devenir de ce cœur de ville est plus que jamais sujet à discussion. La place de l'Europe est sur le point d'accueillir de nouvelles infrastructures de transports publics majeures qui vont passablement modifier son apparence et ses usages. La place Centrale, après plus de septante ans dédiés au stationnement, se découvrira quant à elle une vocation de place piétonne. 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 de la population et méritent que l'on questionne en profondeur leurs formes, leurs fonctions et leurs usages.

L'augmentation des cadences et de la fréquentation des transports publics aura pour effet un renforcement du rôle de plateforme multimodale du Pôle Flon. Ces transformations imposent de porter une réflexion globale quant aux fonctions, aux ambiances et aux nouveaux besoins de la population dans sa totalité en termes d'accessibilité, d'inclusivité, d'orientation et de gestion des flux, dans ce qui deviendra la deuxième gare de l'agglomération en termes de fréquentation.

L'objectif de ce concours d'idées, sans poursuite de mandat était de questionner l'avenir de ce site au cœur de Lausanne, à l'aune des mutations annoncées ou à imaginer, qu'elles soient urbanistiques, climatiques ou encore sociétales. Les équipes concurrentes étaient invitées à proposer, par leur lecture du site et de ses enjeux, les idées en matière d'urbanisme, d'espace public et de programmation permettant d'imaginer la forme que prendra ce territoire demain, en conciliant les nombreuses attentes de la collectivité.

L'organisation de ce concours d'idées constitue le point de départ des réflexions du projet dont l'inauguration est prévue à l'horizon 2031. Les propositions contenues dans ce rapport seront mises en débat dans le cadre d'une démarche participative, au printemps 2023. Elles serviront de socle à l'élaboration d'une image directrice du site qui alimentera le programme du concours de projet qui suivra pour la requalification de la place Centrale et de la place de l'Europe.

Pour cette raison, la Ville souhaite remercier pour leur investissement les concurrent.e.s, les expert.e.s et tout particulièrement les représentants et représentantes de la société civile, ainsi que les membres du jury, qui ont permis de révéler les potentiels de ce secteur et de mieux définir son identité.

Rappel de la procédure

Le présent chapitre reprend des extraits du programme du concours d'idées validé par le jury et publié lors du lancement de la procédure le 22 mars 2022.

1. Périmètre et objectifs du concours

1.1 Périmètre du concours d'idées

Le périmètre du concours d'idées pour une image directrice des places Centrale et de l'Europe (Pôle Flon) se situe au cœur de la ville de Lausanne. Il s'étend sur une surface d'environ 3,5 hectares et il est délimité au nord par la route de Bel-Air et le front bâti de la place Centrale, à l'est par la rencontre avec la place Pépinet, au sud par le front bâti sud de la place de l'Europe et l'avenue Jules Gonin et à l'ouest par les premiers bâtiments du quartier du Flon.

Par l'histoire du lieu, couplée à sa topographie particulière, le périmètre est composé de plusieurs éléments hétérogènes. Il comprend en son centre l'emblématique ouvrage du Grand-Pont, mais également la plus récente passerelle piétonne de la place de l'Europe. Le site est également bordé de plusieurs bâtiments lausannois d'une grande diversité architecturale, marquant plusieurs étapes de son développement urbain. Constitué de multiples niveaux, le site offre de nombreux points de vue sur le grand paysage comme sur plusieurs bâtiments et monuments emblématiques de Lausanne (Cathédrale, Tour Bel-Air, etc.). Il est composé de deux espaces publics majeurs, la place de l'Europe et la place Centrale, constituant le cœur même du présent concours d'idées.



Figure 1 : périmètre compact (aplat rouge) et périmètre élargi (ligne bleue) du concours d'idées

Le périmètre accueille également l'une des plus importantes interfaces de transports publics de la ville, mais aussi de Suisse romande puisqu'elle en constitue la troisième gare, abritant entre autres les stations terminus du m1 et du LEB (Lausanne-Echallens-Bercher), la station du m2 et un arrêt de bus. Cette interface sera prochainement renforcée avec l'arrivée du métro m3 et le terminus du tramway t1, desquels découle la nécessité de requalifier l'ensemble de ce territoire.

Le Pôle Flon a pour particularité de proposer d'importantes différences altimétriques avec des installations en souterrain (métros, etc.) ou en surface au niveau de la « ville basse » (places Centrale et de l'Europe, etc.) et de la « ville haute » (passerelle piétonne de la place de l'Europe, rampe Bel-Air, etc.). En ce sens, il comprend de nombreuses liaisons verticales qui jouent un rôle majeur pour assurer une connexion adéquate entre les différents niveaux (souterrains et de surface). L'axonométrie proposée en figure 2 permet de mieux appréhender les enjeux de cet espace public en trois dimensions, très représentatif du jeu de la verticalité à Lausanne, ainsi que la délimitation des périmètres compact et élargi retenus pour ce concours d'idées, au regard de sa topographie particulière.

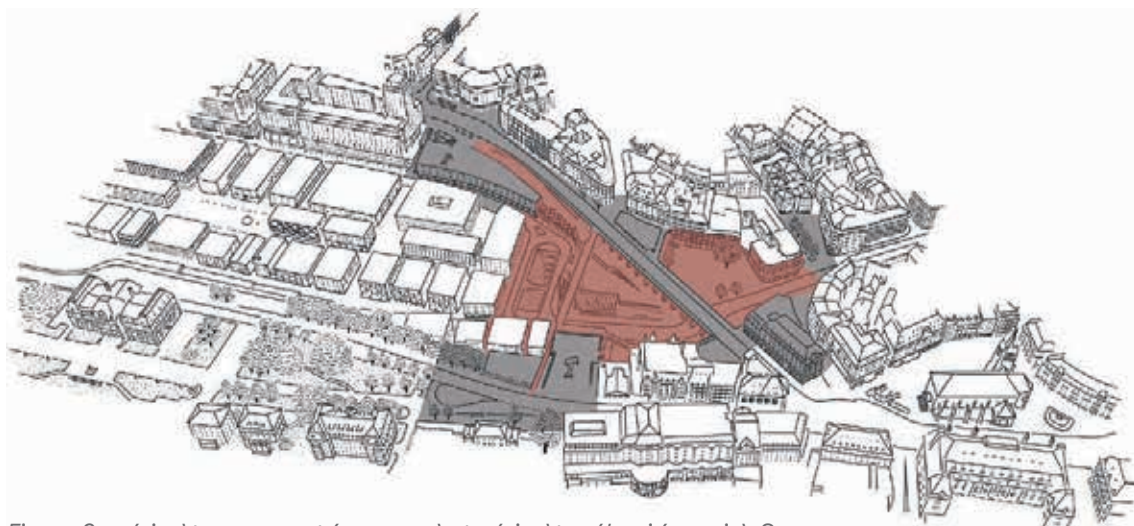


Figure 2 : périmètre compact (en rouge) et périmètre élargi (en gris). Source : apaar

Les réflexions du concours d'idées Pôle Flon portent sur deux périmètres :

– Le périmètre compact, comprenant la place de l'Europe, la place Centrale et la route de Bel-Air, constitue le cœur de la réflexion du concours. Il s'agit du territoire dont la transformation, induite par l'arrivée du métro m3 et du tramway t1, est à la fois inévitable et nécessaire.

– Le périmètre élargi intègre les différentes accroches du périmètre compact dont il est impératif de tenir compte dans le cadre de la requalification des places Centrale et de l'Europe. Ce périmètre doit permettre d'optimiser les continuités et les transitions nécessaires entre les différentes logiques urbaines qui s'entremêlent pour ce secteur, notamment entre la « ville haute » et la « ville basse ».

Il est attendu que le périmètre compact et le périmètre élargi reçoivent un traitement différencié dans le cadre du présent concours d'idées. En effet, la Ville demande que les éléments constituant le périmètre élargi se limitent à la définition et visualisation des grands principes et concepts d'aménagement structurants permettant de clarifier l'insertion de ces éléments d'accroche, en lien avec les intentions de requalification des espaces du périmètre compact.

1.2 Objectifs majeurs

En coordination avec le développement des axes forts de transports publics, dont le projet du métro m3, la Ville de Lausanne a pour ambition de réaménager les espaces publics majeurs du centre-ville. Pour ce faire, elle a organisé un concours d'idées ouvert (SIA 142) à un tour, dont l'objectif est de définir une image directrice des places Centrale et de l'Europe, à l'horizon 2031.

Différentes thématiques en lien avec le programme de législature sont abordées. Les attentes des usagers et usagères sont au cœur de l'attention, pour pouvoir développer des lieux de vie pour toutes et tous, conviviaux, attractifs et adaptés aux évolutions climatiques. Une attention particulière est portée sur l'identité et la lisibilité de ce site, qui concentre dans un espace contraint un hub de transport et la volonté de renforcer les usages liés à toute place majeure de centre-ville. Ces places, qui demain seront piétonnes, doivent intégrer de manière optimale la rencontre entre les différentes infrastructures de l'interface de transports publics et des lieux pour des activités non-liées au transport. Il est attendu un partage judicieux et équilibré de l'espace entre les différents usages, ainsi qu'une programmation diversifiée. L'attractivité de l'espace public sera renforcée par sa connexité avec des rez-de-chaussée actifs.

Questions générales

Les idées pour le réaménagement du secteur Pôle Flon, comprenant les places Centrale et de l'Europe, ont dû permettre de répondre aux questions générales et transversales qui suivent :

- Quelle(s) identité(s) et quel(s) caractère(s) portera ce territoire ? Quel rôle sera-t-il amené à jouer à l'échelle du cœur de ville, en relation avec les espaces publics alentour ?
- Comment révéler et vivre la spécificité tridimensionnelle de ce secteur (ville haute, ville basse et ville souterraine) tout en assurant une lisibilité et une perméabilité visuelle et physique entre les différents niveaux de la ville ?
- Comment articuler les besoins des usagères et usagers d'un espace public majeur du centre-ville avec ceux d'une interface majeure de transports publics de l'agglomération ?
- Comment garantir l'efficacité des transbordements inhérents à toute interface multimodale de transport ?
- Comment assurer la diversité d'activités et d'usages attendus, et quelles sont les synergies qui permettraient de répondre aux attentes du plus grand nombre dans ce territoire aux dimensions restreintes ?
- Quels sont les potentiels et opportunités de développement urbanistique, notamment économique et commercial, que recèle ce territoire, constitué de ses pleins, ses vides, sa surface et son souterrain ?
- Comment contribuer à l'amélioration de la qualité de vie de ce cœur de ville, notamment au regard des enjeux environnementaux et climatiques ?

Attentes majeures

Les principales attentes portées par l'organisatrice sur ce secteur stratégique du centre-ville lausannois visent à expliciter les enjeux auxquels les propositions issues de ce concours d'idées devront répondre, dans leurs différents domaines thématiques. Ces attentes ne sont pas hiérarchisées :

Vocations, usages et attractivité

- questionner l'identité des places Centrale et de l'Europe ;
- préciser les vocations des différents espaces (voire sous-espaces) en fonction des différents besoins et usages futurs à accueillir, en prenant en considération les différents groupes de population (âges, occupations, origines, etc.) ;
- aménager les places Centrale et de l'Europe en réponse à une diversité de pratiques (flux rapides, manifestation, jeu, repos, rencontre, animation, activités de séjour, etc.) et en prévoyant des espaces complémentaires, voire polyvalents ;
- penser l'aménagement et la programmation des places Centrale et de l'Europe en assurant un partage judicieux et équilibré de l'espace entre les différents usages, cela au cours des diverses temporalités (saisons / jours / heures) ;
- créer un rapport qualitatif et une relation forte entre les espaces publics et les frontages

pour améliorer leur lisibilité, leur visibilité et leur accessibilité, en valorisant des liens tant visuels que fonctionnels ;

– respecter la fonction d’interface de transport.

Architecture, patrimoine bâti et urbanisme

– mettre en valeur le patrimoine bâti existant et valoriser les continuités bâties qui bordent les places Centrale et de l’Europe ;

– évoquer les marqueurs de chaque grande étape historique du site (rivière, Grand-Pont, commerce, quartier industriel, etc.) ;

– garantir la perméabilité visuelle des arches du Grand-Pont, en améliorant leur attractivité ;

– mettre en évidence le potentiel des bâtiments stratégiques du secteur ;

– rendre lisible et compréhensible le caractère tridimensionnel du site par une clarification de l’organisation entre les différents niveaux altimétriques (visibilité, orientation, matérialisation) ;

– concevoir les émergences des sorties des lignes de transport en souterrain (m2, m3, L.E.B.) ;

– questionner les bâtiments, édifices et infrastructures occupant actuellement le cœur de la place de l’Europe.

Mobilité

– renforcer la vocation piétonne de l’espace public, effacer les effets de coupure et renforcer l’articulation du secteur avec son contexte ;

– imaginer de nouvelles affectations pour les espaces aujourd’hui dévolus au stationnement ou à la circulation des véhicules motorisés ;

– augmenter l’accessibilité multimodale du site (notamment vélo) autant vers l’interface qu’au sein de cette dernière ;

– accompagner et organiser le partage de l’espace public entre les différents modes actifs (piétons, vélos, trottinettes, etc.) ;

– intégrer de manière optimale la rencontre entre les différentes infrastructures de l’interface multimodale de transports, en créant, d’une part, des conditions de déplacement et d’attente accueillantes et, d’autre part, en libérant de l’espace pour des activités non liées au transport ;

– augmenter la qualité de la mobilité active du secteur en facilitant des liaisons et connexions piétonnes libres, directes et sécurisées entre les interfaces de transports et les places, au cœur d’un centre-ville piéton ;

– assurer des connexions verticales entre les différents niveaux pour la mobilité active, y compris souterraines, et des traversées horizontales du site avec son environnement proche ;

– optimiser l’accueil des usagers et usagères des transports publics.

Aménagement de l’espace public

– prendre en considération les caractéristiques de chaque espace et créer une cohérence entre l’aménagement des surfaces, les ambiances et les fonctions et usages futurs ;

– améliorer la lisibilité et la praticabilité des places Centrale et de l’Europe pour toutes les personnes concernées par une matérialité et un nivellement adaptés ;

– laisser l’opportunité d’une utilisation pour des manifestations en tout genre ;

– valoriser des points de vue pour mettre en scène la topographie et jouer avec les possibilités offertes par les différents balcons émergents des niveaux altimétriques ;

– créer des espaces agréables en termes d’ambiance sonore et lumineuse, ainsi qu’en termes de rafraîchissement.

Patrimoine vert et paysage

– traduire et valoriser les perspectives et expériences des lieux offertes par la topographie, les percées et les vues, et plus généralement le paysage urbain tridimensionnel du secteur ;

– valoriser la végétation existante digne d’intérêt et prévoir de nouvelles plantations en diversifiant les échelles d’arborisation, en pensant leur saisonnalité et en considérant les changements climatiques ;

– valoriser la place allouée aux éléments naturels, tant par une approche spatiale qu’écologique et climatique ;

– augmenter les structures végétales afin de favoriser des continuités paysagères et biologiques entre le site et ses abords.

Environnement et climat

- amener une plus-value en termes de qualité de vie pour les riveraines et riverains ainsi que les usagères et usagers ;
- proposer des aménagements et des usages permettant de répondre aux contraintes environnementales, climatiques et techniques (nuisances, sous-sol occupé, forte imperméabilisation, etc.) et valorisant les éléments existants ;
- proposer des solutions qui intègrent les effets du changement climatique en luttant contre les îlots de chaleur et tenant compte des événements météorologiques extrêmes (crues, gestion des eaux de surface, grosses chaleurs et sécheresses) ;
- intégrer la contrainte liée aux nuisances sonores (pour les usagères et usagers et les riveraines et riverains) et apporter des solutions d'aménagement de ces espaces pour améliorer l'acoustique locale.

2. Clauses administratives

2.1 Organisateur, maître d'ouvrage et adjudicateur

La Ville de Lausanne, représentée par son Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics (MAP), a organisé cette procédure et assure la maîtrise de l'ouvrage. L'organisation technique du concours a été gérée par le bureau Repetti Sàrl en qualité d'assistant à la maîtrise d'ouvrage (AMO).

2.2 Conditions de participation

Le concours était ouvert aux compétences suivantes :

- urbanisme et architecture ;
- architecture du paysage.

Le concours était ouvert aux professionnelles et professionnels, aux étudiantes et étudiants répondant à au moins l'une des compétences ci-dessus. Une collaboration avec une personne spécialisée dans le domaine de la mobilité était obligatoire.

2.3 Déclaration d'intention du maître d'ouvrage

La Municipalité se réserve la possibilité d'associer la lauréate ou le lauréat à l'élaboration de l'image directrice sur recommandation du jury et des conclusions des démarches participatives. La Municipalité, se réserve, également la possibilité d'associer certaines équipes primées à la démarche participative.

Il s'agit d'un concours sans poursuite de mandat. Le montant à disposition du jury pour les prix et mentions tient compte de cet aspect.

2.4 Critères d'appréciation

Le jury a apprécié les projets du point de vue de leur qualité et leur cohérence, de leur adéquation avec le site ainsi que des réponses au programme sur la base des critères suivants, sans ordre de priorité ou de pondération :

- la qualité générale de la proposition dans son contexte urbain, notamment dans sa complémentarité en regard des autres espaces publics majeurs de la ville ;
- la qualité spatiale de la proposition, en particulier la lecture tridimensionnelle du site et la lisibilité et l'organisation du rapport entre les différents niveaux altimétriques ;
- la clarification de l'identité de cette portion de ville ;
- la capacité du projet à traduire et valoriser le caractère particulier de ce secteur ;
- la qualité de l'intégration des infrastructures de transports existantes et projetées ;
- la qualité de l'accueil des usagères et usagers des transports publics, le long de leur parcours à travers le site et dans les différentes infrastructures :
- la capacité du projet à renforcer son rôle de pôle d'échanges multimodal attractif et efficient, et à faciliter les interactions entre les différents modes, mais aussi l'accessibilité entre les infrastructures de transports publics qu'il accueille ;
- la complémentarité entre les fonctions d'une interface majeure de transports publics et celles d'un espace public majeur de centre-ville ;
- les synergies proposées entre les différents usages imposés par le site ;
- l'attractivité des lieux, pensée en fonction des usages relatifs aux différentes temporalités du secteur ;

- la capacité du projet à renforcer la qualité environnementale des différents espaces du périmètre et du contexte et la prise en compte des enjeux du changement climatique ;
- la qualité des frontages et des interfaces entre les espaces ouverts et les rez-de-chaussée (opportunités et activations) ;
- la pertinence programmatique du bâti, en corrélation avec l'activation des espaces publics et la vocation de pôle multimodal majeur de l'agglomération ;
- la mise en valeur des ouvrages d'art, des immeubles ainsi que des objets identifiés ou protégés au titre du patrimoine ;
- la prise en compte des besoins des différents usages, usagères et usagers dans cet espace ;
- l'inclusion et l'accessibilité pour tous les publics afin de garantir la qualité de vie au centre-ville et de favoriser les différentes pratiques sociales, temporaires et pérennes, ainsi qu'un vivre-ensemble inclusif ;
- le caractère innovant des propositions, qualifiant intelligemment ce cœur de ville ;
- la pertinence, la durabilité et l'économie générale des moyens dans la logique de l'intérêt public ;
- la réponse aux diverses attentes de l'organisatrice.

2.5 Composition et rôle du jury

Les membres du jury sont responsables, envers la maîtrise d'ouvrage et les concurrentes et concurrents, d'un déroulement du concours conforme au programme. Le jury a approuvé le programme du concours et répondu aux questions des concurrentes et concurrents. Il a jugé les propositions de concours, décidé du classement, attribué les prix. Il a validé le rapport de jugement et formulé les recommandations pour la suite à donner.

Les membres professionnels au sens du règlement SIA 142 pour la présente mise en concurrence sont indiqués par * et les membres professionnels indépendants du maître d'ouvrage par** (tableau ci-après).

Présidente

Mme Christiane von Roten** Architecte, Bureau Pont12 architectes SA

Vice-présidente

Mme Florence Germond Municipale, Direction Finances et mobilité (FIM), Ville de Lausanne

Membres

Mme Natacha Litzistorf Municipale, Direction Logement, environnement, architecture (LEA), Ville de Lausanne

M. Pierre-Antoine Hildbrand Municipal, Direction sécurité et économie, Ville de Lausanne

M. Pierre-Yves Gruaz* Architecte, Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), Etat de Vaud

Mme Patricia Solioz Mathys Politologue, Directrice des Transports lausannois (tl)

M. Frédéric Bonnet** Architecte, urbaniste, Agence Obras

Mme Jacqueline Osty** Architecte-paysagiste, Bureau Osty et associés
paysage urbanisme

Mme Sonia Curnier** Architecte-urbaniste, chercheuse postdoctorale (LaSUR – EPFL), critique et consultante indépendante

M. Han Van de Wetering** Architecte et urbaniste, Bureau Van de Wetering

Mme Sonia Lavadinho** Anthropologue urbaine et géographe, Bureau Bfluid recherche & expertise

Mme Virginie Kauffmann** Géographe spécialisée en mobilité, bureau GEOGRAFE

M. Fabien Roland* Ingénieur civil, Chef de la division Espaces publics, Service MAP, Ville de Lausanne

M. David Sarrazin** Programmiste, AID Observatoire

Mme Yanick Aeby* Architecte et urbaniste, Service de l'urbanisme (URB), Ville de Lausanne

M. Emmanuel Graz* Architecte-paysagiste, Service des parcs et domaines (SPADOM), Ville de Lausanne

M. Stéphane Maffli Représentant des usagères et usagers

Mme Christine Gaulis Représentante des usagères et usagers

Membres suppléants

Mme Emmanuelle Bonnemaïson** Architecte-paysagiste, Bonnemaïson-paysage sàrl

Mme Caroline Chausson* Architecte-paysagiste, Cheffe de projet stratégie Espaces Publics, Service MAP, Ville de Lausanne

M. Fabio de Luca Représentant des usagères et usagers

2.6 Spécialistes-conseils

Pour son jugement, le jury a fait appel à l'avis de spécialistes-conseils.

2.7 Calendrier

Le concours s'est ouvert le 22 mars 2022 par la publication sur le site Internet www.simap.ch et sur la Feuille d'Avis Officielle du Canton de Vaud (FAO).

22 mars 2022	Publication SIMAP et FAO, ouverture des inscriptions
21 avril 2022	Date limite de dépôt des questions
3 mai 2022	Réponses aux questions
15 juillet 2022	Rendus des travaux
7 septembre 2022	Premier tour du jury de concours
20 septembre 2022	Second tour du jury de concours
Printemps 2023	Vernissage de l'exposition publique

2.8 Implication des usagères et usagers de l'espace public

La recherche de nouvelles solutions d'aménagement pour les places Centrale et de l'Europe est voulue par les autorités dans un cadre plaçant l'utilisateur et l'utilisatrice au centre des réflexions. Un des objectifs de cette démarche de concours est de valoriser le public en tant qu'expert d'usage de ces espaces publics, en complément des compétences usuelles des professionnels et professionnelles de l'aménagement (urbaniste, paysagiste, spécialiste mobilité, architecte, etc.).

Afin de promouvoir le débat public sur l'avenir de ce secteur jouant un rôle majeur dans la dynamisation du centre-ville de Lausanne, les intérêts des usagères et usagers et plus généralement de la population ont été et sont intégrés en trois phases.

En amont du concours, les usagères et usagers ainsi que la population ont été intégrés via diverses démarches et sondages. Les études liées à ces démarches ont servi de base pour l'élaboration du présent programme de concours permettant d'intégrer directement une partie des enjeux relatifs aux usages de l'espace.

Dans le cadre du présent concours, un groupe de spécialistes d'usage a été directement impliqué dans l'analyse des projets et le jury de concours afin de favoriser l'adéquation des propositions retenues aux usages attendus. Les membres de ce groupe ont été recrutés directement sur le site du concours, en parallèle de l'élaboration du programme. Ils représentent des usagers et usagères effectifs et effectives du territoire, à savoir celles et ceux qui fréquentent l'espace public ainsi que les transports publics, des commerçants et commerçantes ou encore des membres des associations locales. Une sélection selon différents critères (type d'utilisatrices et d'utilisateurs, genre et âge) a visé une représentativité optimale des diverses catégories de population impliquées sur le périmètre concerné. Ces spécialistes d'usage ont analysé l'ensemble des projets. Trois personnes issues de ce groupe, dont un suppléant, ont participé au jury du concours.

À l'issue du concours, une exposition publique ainsi qu'une démarche participative auront lieu, précisant les recommandations des usagers et usagères ainsi que de la population, pour la suite des études.

Examen préalable des documents

3. Délais et remise des projets

Les dossiers de rendu devaient être déposés auprès de l'organisateur du concours au plus tard le 15 juillet 2022 à 16h00, à l'adresse du Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics.

La date et l'heure de réception de chaque projet ont été consignées par le secrétariat du Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics avec la mention de la devise. Parmi les 16 équipes initialement inscrites, le Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics a enregistré 12 rendus.

Tous les projets sont parvenus sous couvert de l'anonymat et accompagnés d'une devise. Les enveloppes cachetées contenant les fiches d'identification pour chaque projet déposé ont été confiées au bureau d'assistance au maître d'ouvrage (BAMO) qui les a mises en lieu sûr et ne les a ouvertes qu'au terme de la procédure, à savoir lors de la deuxième journée du jury.

4. Examen préalable des documents

L'examen préalable des projets a été effectué par l'assistant au maître d'ouvrage, le bureau Repetti sàrl (BAMO), hors de la levée de l'anonymat. Celui-ci a porté sur les documents à remettre par équipe participante, sur le respect du règlement et du programme (modalités d'inscription, conditions de participation ainsi que respect des principales attentes du programme). Il a révélé que toutes les équipes participantes ont remis les documents demandés pour l'inscription et que le contenu général des projets respecte globalement le programme du concours d'idées.

5. Expertises

Travail des spécialistes-conseils professionnels

Par la suite, le respect du programme a été vérifié par les spécialistes-conseils. En effet, en plus du contrôle formel et technique réalisé par le BAMO, les projets ont été analysés entre le 21 juillet et le 30 août 2022 par des spécialistes-conseils qui ont rendu compte de leurs appréciations au jury lors de la journée du 20 septembre. Ils ont également communiqué leur évaluation sur le respect des prescriptions du concours et des critères d'appréciation dans une grille de critères évaluant les projets selon cinq classes d'évaluation préalablement définies avec le maître d'ouvrage et le BAMO, selon leurs domaines de compétence. Un tableau de synthèse de chacune des évaluations faites par les spécialistes-conseils a été mis à disposition des membres du jury pour la seconde journée d'évaluation des projets.

Travail des spécialistes-conseils d'usages

Dans un souhait de processus d'intégration de la population, une démarche participative a été pensée de manière conjointe afin de pouvoir traiter de la question des usages (espaces publics, commerces, transports publics, etc.). Parmi les 114 personnes ayant présenté leur candidature, 18 ont été sélectionnées sur la base d'un tirage au sort effectué par le BAMO en janvier 2022 pour composer le groupe de spécialistes conseils d'usages. Une première séance réunissant ses membres a eu lieu en février en présence du BAMO et du maître d'ouvrage afin de faire connaissance et expliquer la démarche poursuivie jusqu'au jugement. À cette occasion, les personnes intéressées ont également eu l'opportunité de postuler pour siéger au sein du jury de concours afin de représenter les membres du groupe de spécialistes de conseil d'usages. Un tirage au sort a eu lieu en février 2022 par le BAMO en présence du maître d'ouvrage afin de sélectionner trois membres du jury (dont un suppléant).

Toutes les étapes de sélection ont cherché à respecter la parité homme-femme ainsi qu'un équilibre générationnel.

Par la suite, le travail des spécialistes-conseils d'usage a été marqué par les deux étapes suivantes :

- Août 2022, soirée de préparation au jugement et à l'analyse des projets et définition par consensus des critères d'analyse des projets sous l'angle des usages ;
- Septembre 2022, analyse détaillée des projets sur la base des critères d'analyse retenus.

Domaines d'expertises

Les domaines de compétences suivants ont fait l'objet d'une analyse :

Mobilité et interface TP
Ingénierie
Espaces publics
Mobilités
Patrimoine
Climat
Événementiel
Eau
Nature et paysage
Attractivité
Inclusivité
Usage

M. François Reynaud (tl)
M. Thomas Mimouni (MAP)
M. Martin Gauthier (MAP)
M. Michael Sandoz (MAP)
M. Maurice Lovisa (Canton de Vaud)
Mme Anne Roches (LEA)
Mme Florence Nicollier (ECO)
Mme Martinez Agnès
M. Michael Rosselet (SPADOM)
M. Vincent Klaus (BDM)
Mme Nicoletta Caputto (Association Lares)
M. Fabio de Luca

Jugement

6. Admission des projets au jugement

En référence aux différentes étapes des contrôles effectués en amont (contrôle de réception et inscriptions, contrôle technique des rendus et analyses des spécialistes-conseils), il a été admis d'accepter tous les projets reçus.

La levée de l'anonymat réalisée au terme de la seconde journée d'évaluation du jury a cependant révélé qu'une équipe avait été modifiée depuis son inscription. Celle-ci ne correspondant plus aux conditions de participation telles que définies dans le programme (retrait de la personne spécialisée dans le domaine de la mobilité), son projet n'est pas recevable et est finalement exclu du concours d'idées.

Au final, 11 projets ont été admis à être soumis au jugement ainsi qu'à la répartition des prix, conformément à l'article 19 du règlement SIA 142.

7. Délibérations et méthode d'examen

Le jury a siégé le 7 septembre 2022 au Studio de l'Arsenic et le 20 septembre 2022 au salon Bleu du Casino de Montbenon.

Une soirée d'introduction tenue le 6 septembre a offert aux membres du jury une visite du site par la Ville de Lausanne ainsi qu'une préparation aux journées de jugement.

Suite à l'ouverture par Mme Florence Germond, vice-présidente du jury et au rappel des enjeux et de la procédure par Mme Christiane von Roten, présidente du jury, le BAMO a présenté les conclusions de l'analyse de recevabilité et du contrôle préliminaire des rendus.

Dirant la première journée, le jury a ensuite travaillé en trois groupes qui ont analysé quatre projets de manière approfondie sur la base des critères d'appréciation définis dans le programme du concours d'idées. Chaque groupe a présenté en plénière les projets examinés. Le jury au complet a discuté et délibéré devant les projets et a procédé à un premier tour d'élimination.

Pour la seconde journée, les membres du jury ont reçu un rapport oral des synthèses des analyses réalisées par les spécialistes-conseils convoqué·e·s en fonction de leur champ de compétence et ont pu poser leurs éventuelles questions. Le jury a à nouveau discuté et délibéré devant les projets en plénière de manière plus approfondie afin d'effectuer un second tour d'élimination et une décision de classement. Enfin, un tour de repêchage a clos cette journée, avant que le jury ne procède au classement.

En raison du nombre de projets soumis dans le cadre de ce concours d'idées, une description ainsi qu'une appréciation du jury sont proposées pour chaque projet rendu.

8. Sélection des propositions

Projet exclu

Comme explicité ci-dessus, un projet a été exclu au terme du processus à la suite de la levée de l'anonymat, celui-ci ne respectant in fine pas les conditions de participation.

Devise 1000 llots de fraîcheur

Premier tour d'élimination

À la fin de la première journée de jugement, le jury a procédé à un premier tour d'élimination et n'a pas retenu les projets suivants :

Devise -1.0 +1
 2101
 Connexion verte

Il restait donc 8 projets sélectionnés à ce stade.

Second tour d'élimination

Le 20 septembre 2022 s'est tenue la seconde et dernière journée du jury durant laquelle un deuxième tour d'élimination a été réalisé et ont été écartés les projets suivants :

Devise Devine sur qui je suis tombé !?
 Enfin une place
 La place climatique

Il restait donc 5 projets sélectionnés à ce stade.

Tour de repêchage

Conformément au règlement SIA 142, article 21.2, avant de procéder au classement définitif le jury a passé en revue toutes les propositions écartées aux deux tours de sélection. Au terme de cet examen, le jury a décidé de ne repêcher aucun projet.

Projets retenus pour classement

Les projets encore en lice à ce stade et considérés afin d'établir un classement étaient les suivants :

Devise Continuum
 De la Place au Flon
 La croisée et l'Oasis
 Made in Lausanne
 Orchestra

9. Répartition des prix

Le montant total à disposition du jury pour les prix était de 190'000 CHF.- HT. À l'issue de discussions approfondies, le jury a pris la décision de répartir le montant des prix comme suit :

Classement	Montant
1er rang / prix	60'000 CHF
2ème rang / prix	45'000 CHF
3ème rang / prix	15'000 CHF
4ème rang / prix	10'000 CHF
5ème rang / prix	5'000 CHF

Aucune mention n'a été attribuée.

De plus, le jury a décidé d'attribuer un dédommagement de 5'000 CHF à toutes les équipes participantes dont le projet n'a pas été exclu. Ainsi, toutes les équipes concurrentes ont reçu ce montant de manière additionnelle aux éventuels prix reçus pour les projets classés, à l'exception de celle n'ayant pas respecté les conditions-cadres du programme.

10. Classement des projets

Sur la base de son travail et des critiques formulées lors du jugement (cf. chapitres 15 et 16) le jury a procédé au classement des projets comme suit :

Classement	Devise	Montant
1er rang / prix	La Croisée et l'Oasis	60'000 CHF
2ème rang / prix	De la place au Flon	45'000 CHF
3ème rang / prix	Orchestra	15'000 CHF
4ème rang / prix	Continuum	10'000 CHF
5ème rang / prix	Made in Lausanne	5'000 CHF

11. Recommandations du jury

Recommandations issues des discussions sur l'ensemble des projets

Au terme du jugement, le jury professionnel a formulé plusieurs recommandations au maître de l'ouvrage :

Le jury relève l'importance de considérer le Pôle Flon à l'échelle de la ville de Lausanne et de mener une réflexion sur les vocations et usages de l'ensemble des places urbaines (Tunnel, Riponne, Chauderon, Beaulieu, Saint-François, Pépinet, Bel-Air, Gare, etc.) ; il recommande une mise en réseau de ces espaces publics, entre eux, ainsi qu'avec les parcs existants proches et lointains.

S'agissant des places de l'Europe et Centrale, et au vu des fortes sollicitations à venir en lien avec l'arrivée du M3 et du tram, mais également en lien avec le réchauffement climatique, le jury demande au maître de l'ouvrage de privilégier avant tout le confort des usager·ère·s, qu'ils et elles soient de passage ou habitant·e·s à Lausanne. Le jury recommande par ailleurs au maître de l'ouvrage de développer des espaces à vocation publique de grande qualité, à l'abri des pressions du secteur privé. La qualité des espaces en sous-sol ne devra pas être oubliée, les sentiments de sécurité et de bien-être étant les garants d'un usage véritablement inclusif. Le jury demande par ailleurs qu'une attention particulière soit portée à la mise en relation des socles actifs situés sur le pourtour des places avec les espaces publics.

Ces deux places sont au cœur de plusieurs champs de tension, en particulier en lien avec le sol : dans certaines zones la pleine terre garantit une végétalisation pérenne et une perméabilité précieuses pour la ville et ses habitant·e·s, mais l'organisation de grands événements est difficilement compatible avec une arborisation significative ; ailleurs, les infrastructures souterraines contraignent fortement l'aménagement en surface, rendant notamment une arborisation plus difficile et coûteuse à mettre en place. Pour des raisons de surcharge, ces surfaces ne peuvent pas non plus accueillir les véhicules lourds utilisés pour la mise en place des grands événements. Le développement futur de ces espaces publics devrait, selon le jury, reconnaître et s'appuyer sur ces conditions distinctes données. Le confort climatique et la gestion des événements météorologiques extrêmes étant une préoccupation majeure, ils devront servir de prérequis à tous les futurs projets de développement de la Ville, en préservant les zones de pleine terre notamment.

Le jury souligne la diversité et la richesse des idées émises dans le cadre du concours, en particulier celles qui ont su tirer parti du *genius loci* en explorant les potentiels d'une ville dans ses trois dimensions.

Des perspectives exceptionnelles doivent être préservées : que ce soit vers le haut en regardant vers la Tour Bel-Air, la Cathédrale ou encore la Maison Mercier ; vers le bas depuis la passerelle existante, les terrasses ou encore le Grand-Pont jusqu'aux entrailles de la ville et ses infrastructures ; à l'horizon, entre la Terrasse Jean Monnet et la colline de Montbenon ou encore entre la Voie du Chariot à travers les Arches du Grand-Pont jusqu'à la rue Centrale et au-delà.

Le jury recommande également au maître de l'ouvrage de penser au développement de la ville vers l'est, en reliant les quartiers du Flon et du Vallon le long d'une rue Centrale piétonne et végétalisée, telle une promenade paysagère du bois Mermet au lac, qui soulignerait la vallée du Flon en évoquant le parcours de l'eau à travers les moraines qui constituent la morphologie de Lausanne.

L'activation des façades doit répondre harmonieusement aux différents rythmes de déambulation induits par les usages multiples de la place de l'Europe.

Globalement peu traitée dans les projets reçus, la problématique de la cohabitation entre les piétons et les cyclistes sur la place de l'Europe devra faire l'objet d'une attention particulière. Il s'agira notamment de questionner le besoin de matérialiser et de distinguer l'axe cyclable d'agglomération au milieu de flux piétons denses et diffus. L'offre en stationnement vélos à proximité immédiate des différentes émergences devra également être planifiée avec soin.

Recommandations issues du projet « LA CROISÉE ET L'OASIS »

La proposition consiste à renforcer les caractères distincts des deux places : « la Croisée » (place de l'Europe) est libérée pour laisser place aux flux des piétons tandis que « l'Oasis » (place Centrale) constitue un îlot de fraîcheur et de séjour au cœur de la ville.

Le jury a apprécié cette prise de position qui permet une meilleure lisibilité de l'espace urbain et un équilibre des fonctions de déplacement et de séjour. Ce projet valorise par ailleurs l'existant par une série d'interventions contextuelles et précises dont il s'agira de tenir compte dans le développement des futures études.

La création de la Maison de la Mobilité redéfinit un front urbain au sud de la place de l'Europe, permettant d'en clarifier la lecture spatiale et d'en intensifier les usages. Sur ce nouveau front, une « ruelle suspendue », dont il faudra étudier la faisabilité dans le cadre de la transformation du bâti existant, permettrait d'offrir des accès aux quais enterrés et d'améliorer ainsi leurs connexions à la ville.

Les émergences proposées sur la place de l'Europe sont efficaces et bien positionnées pour capter les flux à proximité directe des transports en commun (BHNS, tram et LEB au nord, métros au sud). Le projet permet par ailleurs de mieux répartir les flux de piétons dans l'espace. Non seulement il y a moins de conflits et de lieux surchargés, mais les usages aux alentours (commerces, restauration) peuvent davantage profiter du potentiel offert par les flux de piétons. Le jury a soulevé l'importance aussi de soigner les abords de la place et d'offrir des espaces de séjours spontanés, non-commerciaux. La place de l'Europe désencombrée, si elle est définie comme le lieu des « croisées », devra également offrir des espaces de micro-séjours abrités favorisant les rencontres et le confort des usagers.

Les deux mezzanines qui assurent la liaison entre les différents modes de transports devront garantir une bonne orientation et une lisibilité des lieux.

La suppression du trafic (individuel et commun) sur la place de l'Europe permet une arborisation qu'il faudra renforcer, en particulier en présence de pleine terre. On peut également se demander dans quelle mesure la proposition d'arborisation sur le front ouest serait compatible avec le maintien des talus plantés (et de la Glass box) qui ont également pour fonction d'offrir une lecture de la ville vers le bas, en amenant la lumière naturelle dans la gare du LEB tout en la reliant à la place.

Bien qu'essentiellement sur dalle et fortement sollicité, le revêtement de sol de la place de l'Europe est un enjeu majeur pour garantir un confort climatique optimal.

La place Centrale bénéficie quant à elle de pleine terre qui mérite d'être valorisée par une plantation généreuse ; une proposition d'infiltration des eaux de ruissellement pourrait accompagner le miroir d'eau et évoquer la présence proche du Flon. La végétalisation de la rue Pépinet et de la rue Centrale renforce leur caractère à vocation piétonne. En se développant jusqu'au quartier du Vallon, elle rendrait la vallée du Flon plus lisible et la morphologie de la ville plus compréhensible.

Les nouvelles connexions proposées, le traitement des espaces libérés comme la Terrasse des Métros (actuel parking Saint-François), la préservation de la Terrasse Jean Monnet à l'écart des flux, l'arborisation du côté Montbenon ou encore le reboisement vers la forêt du Flon sont des idées remarquables et essentielles qui permettront de relier la troisième gare de Suisse romande à des espaces publics de qualité du centre-ville.

Recommandations en quelques mots

En conclusion, le concours d'idées a permis de signifier l'importance :

- des spécificités géomorphologiques (mise en réseau des places et des espaces verts, thématisation, révélation de la vallée du Flon...);
- d'anticiper les dérèglements climatiques (pleine terre, arborisation, présence de l'eau, gestion des eaux de ruissellement, etc.) et en cas d'incompatibilité, de privilégier la qualité de l'aménagement et les usages quotidiens plutôt que la tenue d'événements exceptionnels;
- de clarifier l'identité de chacune des places en renforçant leurs qualités existantes (traitement des limites, vocations et usages, caractère, aménagement, nature du sous-sol, etc.);
- de créer un pôle de mobilité efficient, logique et attractif, véritablement multimodal, et de profiter des flux de piétons pour créer un lieu vivant et actif;
- de limiter la présence des fonctions économiques et commerciales aux seuls pourtours des places;
- de proposer des espaces publics complémentaires et de qualité, pour une grande diversité d'usager·ère·s;
- d'offrir des espaces intérieurs (comportant des prolongations extérieures), activateurs autour de la place.

Approbation du jury

Christiane von Roten



Florence Germond



Natacha Litzistorf



Pierre-Antoine Hildbrand



Pierre-Yves Gruaz



Patricia Solioz Mathys




Frédéric Bonnet



Jacqueline Osty



Emmanuelle Bonnemaïson



Sonia Curnier



Han Van de Wetering



Virginie Kauffmann




Fabien Roland



David Sarrazin



Yanick Aeby




Emmanuel Graz



Stéphane Maffli



Christine Gaulis



Levée de l'anonymat

12. Identification des auteur·e·s des projets classés

1er rang - 1er prix Architecte, urbaniste	La Croisée et l'Oasis Costea Missonnier Architectes Sarl Cristina Costea
Ingénieur mobilité	Christe & Gygax Ingénieurs Conseils SA Pascal Christe
2e rang - 2e prix Architecte, urbaniste	De la place au Flon Collectif Affluent Simon Cerf-Capentier
Ingénieure mobilité	Citec Ingénieurs Conseils Fabienne Verrey-Ochs
3e rang - 3e prix Architecte, urbaniste	Orchestra Studio Hortus c/o Sidney Wirth
Ingénieure mobilité	Citec Ingénieurs Conseils Fabienne Verrey-Ochs
4e rang - 4e prix Architecte, urbaniste	Continuum Maura Caturano Architetto e paesaggista Maura Caturano
Ingénieur mobilité	Luca Fontana
5e rang - 5e prix Architecte, urbaniste	Made in Lausanne Juan Socas Architecte Juan Socas
Ingénieure mobilité	Citec Ingénieurs Conseils Corfu Brunhild

13. Identification des auteur·e·s des projets non classés

Devise Architecte, urbaniste	-1.0+1 98lg Luciano Nicolas Antonietti*
Ingénieur mobilité	InternCity Sarl Eduardo Camacho-Hübner
Devise Architecte, urbaniste	2101 INGPHI SA Philippe Menétrey
Ingénieur mobilité	INGPHI SA Jonathan Krebs
Devise Architecte, urbaniste	Connexion verte Tense architecture network Andrianopoulos Tilemachos
Ingénieur mobilité	MSM consulting Theodoros Mavrogeorgis

Devise
Architecte, urbaniste

Ingénieure mobilité

Devine sur qui je suis tombé !?

Luftschloss Collective
Yann Junod, Bojana Papic
team+ mobilité - RR&A SA
Véronique De Sepibus

Devise
Architecte, urbaniste

Ingénieur mobilité

Enfin une place

Pigaa studio
Silvia Gonzalez Porqueres
Josep Maria Solé Gras

Devise
Architecte, urbaniste

Ingénieur mobilité

La place climatique

Philippe Rahm architectes
Philippe Rahm
CSD Ingénieurs SA
Gabriel Jodar

14. Identification des auteur·e·s des projets exclus

Devise
Architecte, urbaniste

Ingénieur mobilité

1000 Ilots de fraîcheur

AR17CONCEPT
Emmanuel Colomb
Manquant

Présentation des projets

15. Projets primés

1er rang – 1er prix

La Croisée et l'Oasis

Architecte-urbaniste

Adresse

Reponsable du projet

Collaborateur.trice

Costea Missonnier Architectes Sàrl

Rue Saint-Martin 26, 1005 Lausanne

Cristina Costea

Jean-Noël Missonnier, Mathilde Thriot

Ingénieur mobilité

Adresse

Reponsable du projet

Collaborateur.trice

Christe & Gygax Ingénieurs Conseils SA

Rue du lac 6, 1400 Yverdon-les-Bains

Pascal Christe

Patrick Minet

Les auteur·e·s du projet proposent une série d'interventions contextuelles, ponctuelles et précises afin de fluidifier, simplifier et rendre lisible l'espace urbain. Ils définissent des fonctions différentes à chacune des places en portant une attention particulière sur le traitement des fronts et des façades.

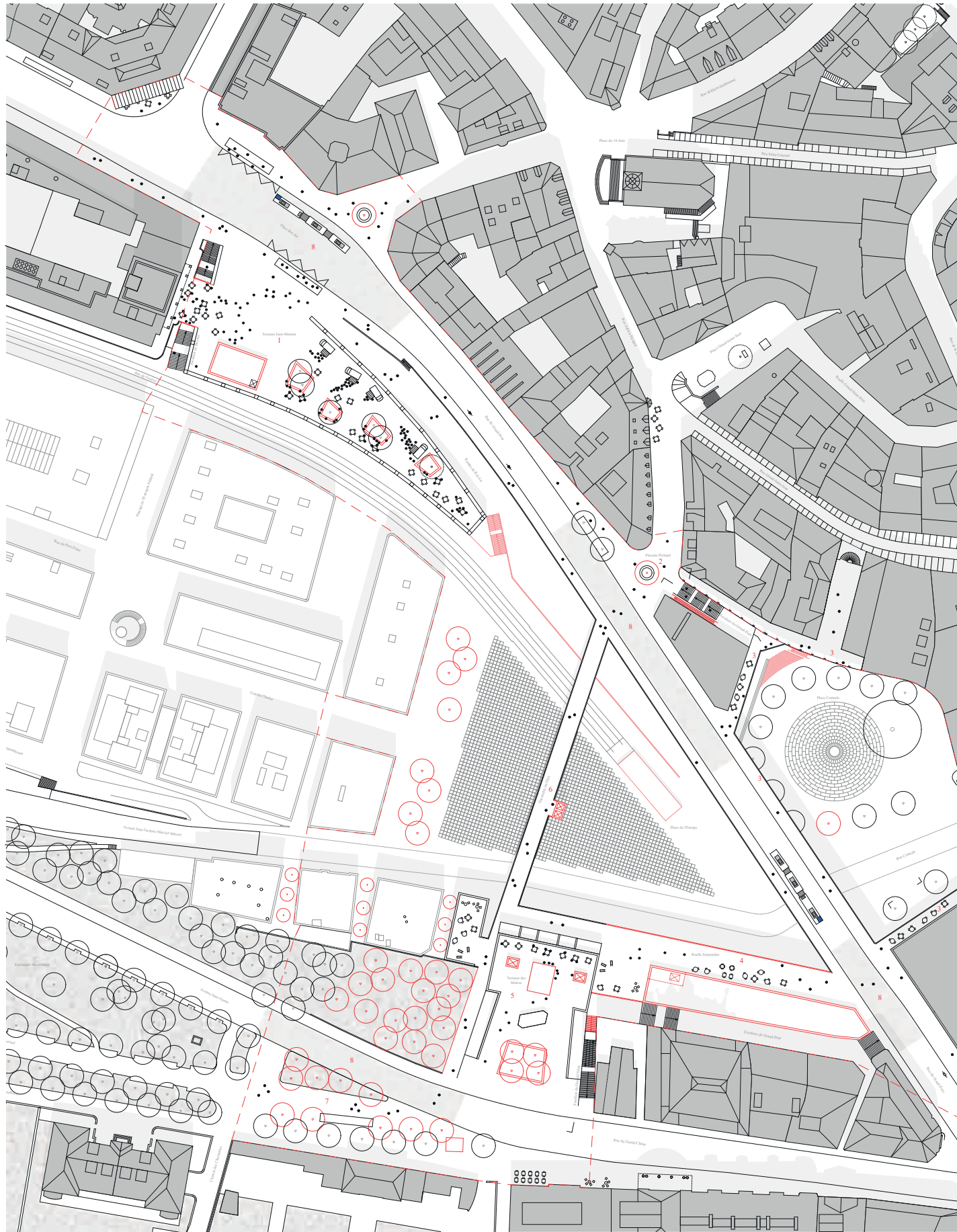
Vue comme une « croisée », la place de l'Europe donne la place aux flux piétons. Elle est libérée de ses obstacles pour gagner en lisibilité, impliquant la suppression des bâtiments et infrastructures actuellement présentes sur la place. De nouvelles connexions verticales sont pensées pour la place à proximité de la rampe Bel-Air. Au-delà de la glassbox et des accès au sud de la place, une émergence, au droit du terminus du tram, concentre les liaisons pour accéder aux gares souterraines. Une relation visuelle est proposée entre le niveau des places et le niveau souterrain par un revêtement translucide ou un caillebotis. De plus, le front ouest de la place est arborisé, accueillant des terrasses et des places de stationnement pour les vélos. En lien, le sud du secteur de la place de l'Europe est également requalifié avec l'agrandissement des trois bâtiments existants (Citycable, Ochsner Sport, Banque Migros) regroupant les accès pour les gares souterraines et permettant d'y intégrer la Maison de la Mobilité au rez-de-chaussée, d'élargir la ruelle suspendue et d'y ajouter une connexion verticale (ascenseur). Le toit du parking Saint-François est transformé en place piétonne animée, en miroir de la Terrasse Jean Monnet en face, conservant entre les deux la passerelle piétonne.

La place Centrale est pensée comme une « Oasis », soit un îlot de fraîcheur et de pause avec l'aménagement d'une grande fontaine circulaire faisant écho aux arbres plantés en cercle tout autour (miroir d'eau pouvant laisser place à divers événements). La place est animée par des terrasses et commerces, reliée à la placette Pichard par un escalier se terminant en gradins. Le trafic sur la rue Centrale est maintenu pour les bus tl et les services.

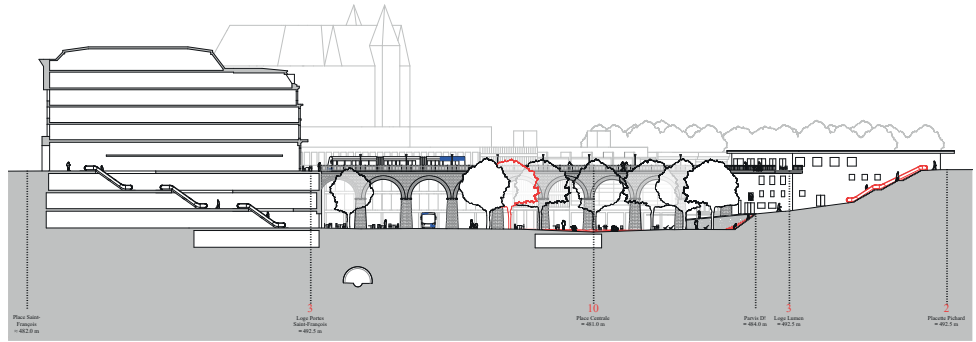
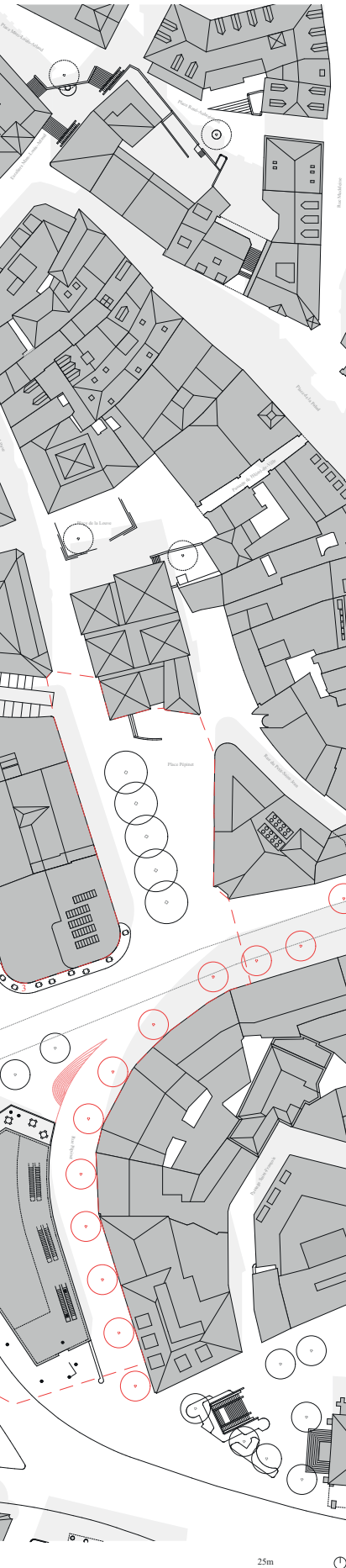
Une réflexion est également proposée pour qualifier les éléments d'accroche au périmètre avec des interventions sur la terrasse Jean Monnet la connectant au pied de la tour Bel-Air et dynamisant le secteur, la valorisation de la placette Pichard par la plantation d'un arbre et l'installation d'un banc ou encore le renforcement du lien avec le Parc de Montbenon.

Les enjeux de durabilité et climatiques sont traités à plusieurs niveaux avec la suppression du trafic individuel motorisé, le renforcement de l'arborisation, la présence de l'eau et l'accessibilité des usagers.

Le jury apprécie le soin apporté au renforcement du caractère et de la vocation de chaque place, à l'activation des façades, au choix de la localisation de la Maison de la Mobilité dans le front sud de la place, à la valorisation du patrimoine présent, à la présence de l'eau, au confort des flux souterrains et de surface ainsi qu'au développement des connexions verticales. Il relève également la qualité de la réflexion sur les enjeux relatifs à la mobilité, en particulier sur la fonction d'interface de la place de l'Europe, la majorité des échanges/correspondances se faisant en souterrain, hormis pour le tram. Il regrette néanmoins que l'agrandissement des bâtiments au sud de la place de l'Europe se fasse au détriment d'arbres déjà présents sur le site. Le caractère trop minéral des places et la faible densité des plantations sont également relevés.



Plan, Ville haute, 1:500



Coupe, Place de l'Europe, 1:500



Vue perspective, Place Centrale

La configuration en strates – historiques et morphologiques – de la Ville de Lausanne appelle à une lecture attentive des lieux et aux solutions subtiles, permettant d'intégrer des contraintes, des histoires et des usages multiples. À l'opposé du grand geste iconique, le projet inclut une série d'interventions contextuelles, ponctuelles et précises. Son objectif est de fluidifier, de simplifier et de rendre lisible l'espace urbain.

La Place de l'Europe et la Place Centrale se complètent grâce à leurs caractères opposés, tout en communiquant à travers les piles du Grand-Pont. D'une part, la Place de l'Europe constitue une « Croisée » – son sol est libéré d'obstacles pour laisser place au spectacle des flux piétons. D'autre part, la Place Centrale est traitée comme une « Oasis » – en plein cœur de Lausanne, elle constitue un îlot de fraîcheur et de pause.

Le projet traite les liens verticaux typiques lausannois, renforce et unifie la présence des TL par la création de la Maison de la Mobilité, clarifie les accès aux transports et améliore également les connexions des deux places avec le reste de la ville.

Les enjeux de durabilité sont traités à plusieurs niveaux : la suppression du trafic individuel motorisé, l'arborisation des espaces repris à l'automobile, la présence de l'eau améliorant les microclimats urbains et la consolidation de l'accessibilité des usager.e.s.

1 La Terrasse Jean-Monnet

Le projet propose la connexion de la Terrasse Jean-Monnet avec la Place Bel-Air par la suppression de la trémie d'entrée de la Fnac. Une nouvelle entrée Fnac est installée en lien avec l'émergence de l'ascenseur existant. La connexion de la Terrasse Jean-Monnet avec le pied de la tour Bel-Air permet de dynamiser la nouvelle place et de créer un parvis animé pour la tour. La terrasse est également animée par l'accueil de food-trucks et par la réduction de l'emprise des bacs plantés afin de laisser place à une installation plus libre des usager.e.s.

2 La Placette Pichard

Aux croisements de la Rue Pichard, de la Rue du Grand-Pont et de l'Escalier du Grand-Pont, la placette est valorisée par la plantation d'un arbre et l'installation d'un banc. La suppression du volume saillant du Lumen permet l'ajout d'un escalator en parallèle avec l'Escalier du Grand-Pont.

3 Les loges de la Place Centrale

Les terrasses entourant la Place Centrale sont animées quotidiennement par les activités commerciales auxquelles elles sont adossées. Lors des événements ayant lieu sur la Place Centrale les terrasses deviennent les loges d'un théâtre et accueillent du public tout autour de la scène.

4 La Ruelle Suspendue

Trois bâtiments existants (Citycable, Ochsner Sport, Banque Migros) sont agrandis pour reformer le front sud de la Place de l'Europe, permettant ainsi la rectification et l'élargissement de la Ruelle Suspendue. Cette dernière est animée par la présence de commerces et par l'émergence d'un nouvel ascenseur la connectant au M3.

5 La Terrasse des Métros

La Terrasse des Métros est rendue piétonne et animée par les deux nouvelles émergences des ascenseurs connectés aux métros, mais aussi par l'installation de kiosques et de mobilier. Les bacs plantés permettent de faire le lien tant avec la Terrasse Jean-Monnet en face, qu'avec le Parc de Montbenon.

6 La Passerelle du Flon

La passerelle du Flon est maintenue et renforcée dans son statut symbolique et fonctionnel « Ponts-Ville ». Le repositionnement des ascenseurs assure la connexion à la Mezzanine Nord. La passerelle est élargie dans sa partie sud afin de consolider son accroche sur la Rue du Grand-Chêne.

7 Avancée du Parc de Montbenon

Afin de renforcer le lien entre le Parc de Montbenon et la Passerelle du Flon, plusieurs mesures sont proposées. La suppression des places de stationnement de la zone Gonin-Ansermet permet un prolongement des aménagements arborisés du Parc de Montbenon jusqu'à la passerelle, tout en préservant le terminus des bus. Le reboisement de la zone de stationnement empiétant sur la forêt du Flon renforce la présence végétale autour de la passerelle.

8 Connexions piétonnes privilégiées

Les surfaces carrossables qui constituent des zones de traversée piétonne de grand intérêt reçoivent un traitement au sol différencié.



25m

Planche 1



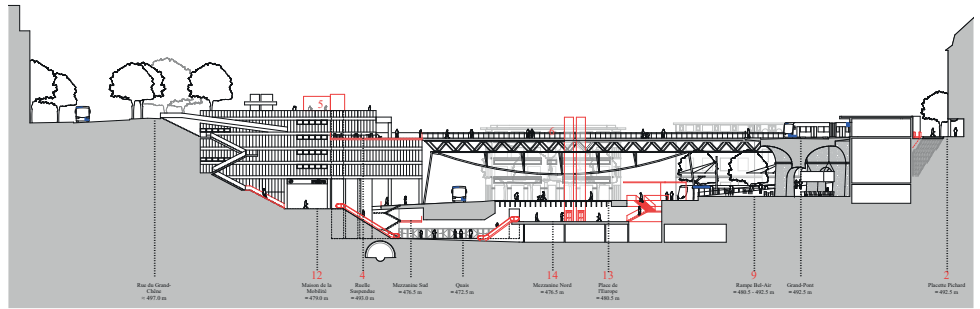
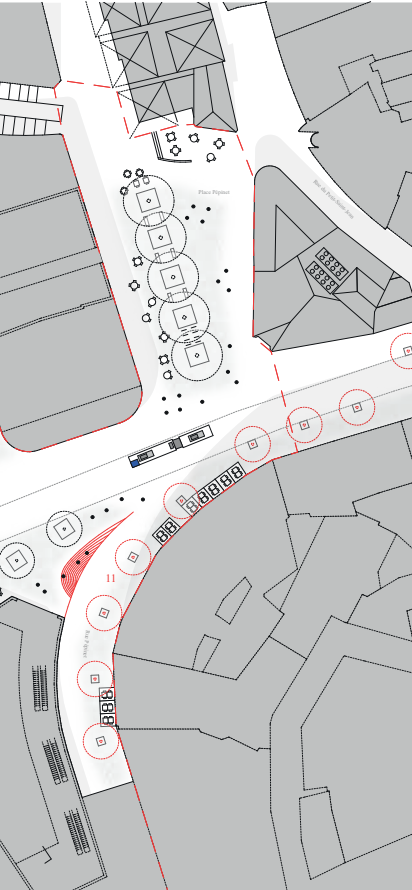
Plan, Ville basse, 1:500



Plan, Mezzanine, 1:500



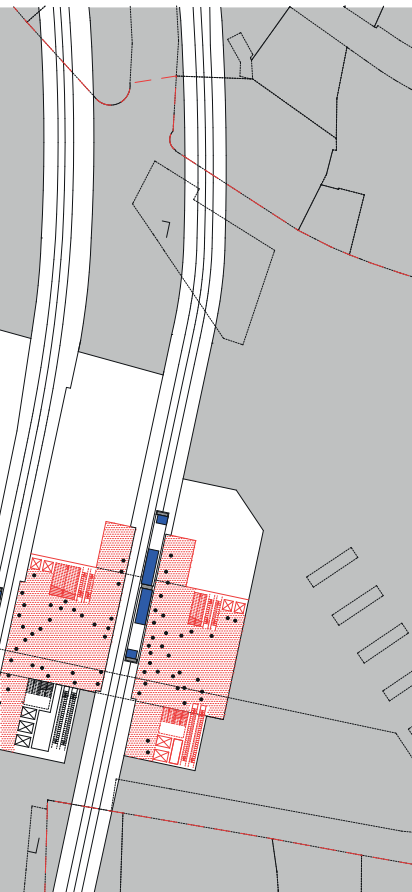
Plan, Quais, 1:500



Coupe, Place de l'Europe, 1:500



Vue perspective, Place de l'Europe



9 La Rampe Bel-Air

Dans la partie centrale de la rampe, la connexion à la Place de l'Europe et aux quais du LEB se fait par un nouvel escalier et un ascenseur. Plus loin, les travées des piles sans flux accueillent des bars et des commerces alimentaires sous la forme d'installations légères et réversibles, à l'image du bar existant Les Arches. Ces commerces peuvent s'étendre de l'autre côté de la rampe avec des terrasses.

10 La Place Centrale

L'escalier descendant de la Placette Richard débouche en gradins sur la Place Centrale. Il est accompagné d'un escalator rendant cette liaison confortable et attractive. Dans son rôle d'Oasis, la Place Centrale est aménagée avec une grande fontaine circulaire faisant écho aux arbres plantés en cercle tout autour. La fontaine est aménagée avec un revêtement de sol en pierre ayant une légère pente vers le centre. Elle peut fonctionner comme un miroir d'eau, comme un jeu de jets d'eau ou disparaître afin de laisser la place aux divers événements. Les surfaces commerciales autour de la place animent les « terrasses-plate » installées au bord de l'eau.

11 La Rue et la Place Pépinet, la Rue Centrale

L'escalier devant le bâtiment des Portes Saint-François est redessiné en gradins afin d'améliorer la connexion Place Centrale - Rue Pépinet. L'arborisation des Rues Centrale et Pépinet marque la nouvelle surface dédiée aux piétons, n.e.s et à l'animation urbaine. L'ambiance ombragée et paisible de la Place Pépinet est maintenue.

12 La Maison de la Mobilité

Trois bâtiments existants (Cityeable, Ochsner Sport, Banque Migros) sont agrandis pour rectifier le front sud de la Place de l'Europe. Cette reconstruction permet la création de la Maison de la Mobilité au rez-de-chaussée, dans le prolongement du bâtiment Parking Saint-François. La Maison de la Mobilité ainsi obtenue regroupe les accès au M1, M2, M3 et LEB par la Mezzanine Sud, ainsi qu'une zone dédiée aux guichets des TL et une autre dédiée à la location et la réparation de vélos. La continuité du revêtement de sol dans les interstices entre les bâtiments de la zone sud-ouest marque les entrées au M1. Les étages supérieurs du nouveau volume sont restitués aux surfaces commerciales et de bureaux.

13 La Place de l'Europe

Dans son rôle de « Croisée », la Place de l'Europe est libérée d'obstacles pour gagner en lisibilité et pour laisser place aux flux piétons. Le bâtiment des TL est démolit et les accès aux transports sont restructurés. Ainsi, l'accès à la Mezzanine Nord se fait par une émergence unique incluant également l'équipement pour l'arrêt du TL. Les ascenseurs existants sont déplacés du côté est de la passerelle, permettant ainsi la connexion avec la Mezzanine Nord. Au niveau du sol, la place est revêtue d'une grille modulaire accueillant dalles pleines, transparentes ou grillagées. La grille révèle ainsi les niveaux souterrains de la Place de l'Europe. Du mobilier peut également être « branché » sur la grille. Enfin, le front ouest de la place est arborisé, accueillant des terrasses et des places de stationnement pour les vélos.

14 Les Mezzanines

La Mezzanine Sud est accessible depuis la Maison de la Mobilité, alors que la Mezzanine Nord est accessible depuis la Place de l'Europe. Les surfaces commerciales et administratives incluses dans la Mezzanine Nord sont éclairées et ventilées grâce à la grille modulaire de la Place de l'Europe. La Mezzanine Nord pourrait être prolongée au-dessus des voies du LEB à condition de retirer les quais du LEB de deux trames structurelles vers le nord.



25m

Planche 2

2ème rang – 2ème prix

De la place au Flon

Architecte-urbaniste

Adresse

Reponsable du projet

Collaborateur.trice

Collectif Affluent

Avenue Senalèche 14, 1009 Pully

Simon Cerf-Capentier

Ingénieur mobilité

Adresse

Reponsable du projet

Collaborateur.trice

Citec Ingénieurs Conseils

Rue des Jardins 1, 1110 Morges

Fabienne Verrey-Ochs

Corfu Brunhild

Les auteurs du projet proposent un espace avec un cours d'eau en ville, prenant le parti de redonner un rôle prépondérant au passage du Flon à travers la ville de Lausanne, de la Sallaz à son embouchure.

En misant sur la reconstruction du Flon depuis le barrage de la Sallaz, le projet a une portée supérieure à celle du réaménagement des places Centrale et de l'Europe. Il offre ainsi une vision globale de la plus-value apportée par la requalification de la vallée du Flon et de son intégration au sein du territoire communal, questionnant la structuration des espaces publics de la ville tout en intégrant les enjeux liés au dérèglement climatique.

Avec un débit régulé par un petit lac de rétention, le projet propose un nouveau corridor vert et bleu vu à la fois comme lieu de loisirs (balades, baignades, etc.) et potentielle source d'énergie hydraulique, mais également comme un réceptacle pour les eaux de ruissellement. Un accès est cependant conservé pour les services de base (livraisons, pompiers, etc.). Une réflexion sur le réseau cyclable est également proposée, assurant une connexion continue à l'échelle de la ville.

Concernant les places de l'Europe et Centrale, l'idée proposée par le projet est que le cours d'eau prenne place au sud, en remplacement de la chaussée actuelle dédiée aux transports motorisés. Piétonnisées, les places sont alors pensées comme des « places de l'eau » et s'organisent autour d'un système de noues de rétention et d'infiltration des eaux, proposant une qualification importante de l'espace public, offrant assises et structures amphithéâtrales. Le projet porte une réflexion sur les différents usages projetés sur les places, avec également des solutions pour l'agencement des usages actuels. La place Centrale est vue comme une place de village, tandis que la place de l'Europe est plus considérée comme une porte d'entrée vers le centre-ville.

La mobilité piétonne est facilitée par la suppression du bâtiment des tl ainsi que du Lumen. La Maison de la Mobilité est pensée dans le bâtiment du parking Saint-François et les différents accès aux niveaux souterrains se font par des « folies » disséminées stratégiquement sur la place. Pour les cycles, une voie est pensée sur la rue de Genève et une autre sur la rue Centrale, toutefois sans connexion entre elles.

Le jury apprécie l'audace du projet dans son traitement de la problématique de l'eau en milieu urbain, offrant un atout indéniable tant au niveau de la gestion des eaux que de la structuration des espaces publics et des enjeux liés au dérèglement climatique. Il relève le caractère particulièrement intéressant de ce projet qui propose de penser la vallée du Flon dans son ensemble et à grande échelle, facilitant au passage la lecture de la topographie – et donc l'orientation – spécifique à la ville de Lausanne. Le jury apprécie l'approche retenue pour faire honneur à l'histoire et au patrimoine du lieu. Le traitement des espaces dévolus au tram et à la mobilité cyclable induit une séparation des flux avec les piétons, tout comme les espaces de séjour qui proposent une bonne qualité d'usage. Le jury juge néanmoins que le cours d'eau crée un obstacle pour les flux nord-sud et que la localisation du centre de clientèle tl n'est pas opportune car difficilement accessible et peu visible. Il estime également que le projet amène une ambition, certes séduisante, mais peu réaliste d'un point de vue technique. Il regrette enfin le manque de réflexion sur la strate arborée.

CONCOURS D'IDÉES PÔLE FLON



DE LA PLACE AU FLON

- 1 Place Centrale
- 2 Place de l'Europe
- 3 Place Pépinet
- 4 Rivière du Flon
- 5 Zone de baignade
- 6 Maison de la mobilité
- 7 Terrasse de la Maison de la mobilité
- 8 Promenade des Crêtes
- 9 Place du Grand-Pont
- 10 Arrêt Tram T1
- 11 Accès L.E.B
- 12 Accès L.E.B et M2
- 13 Accès M2 et M3
- 14 Accès M3



CONCOURS D'IDÉES PÔLE FLON

LA NOUVELLE RIVIÈRE DU FLON

La reconstruction d'un bras mort et l'aménagement de Flon à l'ouest de la ville de Louvain, ainsi qu'un village dédié à La Vallée (jusqu'à son aménagement à VMI) offre d'importantes opportunités en termes de structuration des espaces publics, notamment, tout en adaptant la ville aux enjeux de développement stratégique actuels et à venir.

Le fil de la rivière, dans la zone qui régule la circulation des eaux de la Vallée au pied du Fort de Stavelot, constitue un potentiel de production et de stockage hydraulique, crée un corridor urbain vert et haut-qualité, culturel et éducatif.

La rivière offre en effet une opportunité de créer des points de focalisation de présence et de promenade au contact de l'habitat existant de Flon, qui reprendra alors un rôle structurant dans la topographie urbaine existante. Le fil de Flon, végétalisé, constitue également un processus crucial de *travailler en ville* par le biais de canaux, tout en régulant les eaux de ruissellement, et en obligeant le réseau agricole, agricole ainsi que d'être infrastructurelle afin que ceux-ci soient sur les terres arables qui ont entraîné les inondations de juin 2016.



SYSTÈMES DE PLACES

La place de l'Europe et la place Centrale sont constitutives du système des « places de Flon » du centre-ville, visible au niveau du site rénové et correspondants au réseau de circulation de la Flon.

L'articulation des deux places est influencée par la présence de la rivière, ainsi que par la spécificité de leur situation au sein du quartier des places du centre-ville, dans lequel le développement d'un deux places doit être organisé autour de systèmes de axes qui servent de support à la création d'espaces publics et d'apporter la vie sur le territoire local, tout en formant une structure architecturale.

Ces espaces publics articulés se différencient cependant par les fonctions qui leur sont propres : la place Centrale, plus ouverte, s'adapte à l'avantage une place de village dans le plan de l'Europe, plus ouverte, ouverte à une porte d'entrée vers le centre-ville.

USAGES PROJÉTÉS

Le projet accorde les usages actuels, principes urbains existants de centre d'espace public. Néanmoins en accord avec le plan central, permet l'accès simultané d'équipement déplaçant le potentiel local de centre.

En dehors de ces usages, l'espace est occupé par différents équipements (sportifs, culturels, espace de sport, marché, etc.) (en périphérie des places existantes les lieux de jeux et d'équipement). Tout occupé par les usages, par le nouveau Flon et ses berges, notamment par les berges végétalisés, ces espaces permettent aux habitants de se rapprocher des places sans pour autant quitter, entre deux rivières, qui pour une approche au bord de Flon.

- Espace public existant
- Espace public existant (places existantes, marchés)
- Équipements existants de Flon
- Équipements existants, adaptés aux usages existants



MOBILITÉ

Outre ses usages, la place de l'Europe permet une occupation générale au-delà des usages vers les cycles d'habitat existant. Les dimensions de la gare s'adaptent à la mobilité existante et se font progressivement vers les 'Villes', notamment en intégrant les cycles.

Deux points cyclables traversent le plan, le premier passant par le nord de Louvain et l'autre au niveau de l'arrêt de tram situé en contrebas. La seconde traverse au sud de Flon permet une connexion directe à l'habitat de la ville. Cette organisation des flux permet d'assurer la continuité de réseau cyclable tout en intégrant les cycles et usages existants. Le plan peut intervenir par le biais de la route, les bus et améliorer les parcours existants.

- Flon existant
- Flon existant
- Développement existant
- Flon existant
- Développement existant



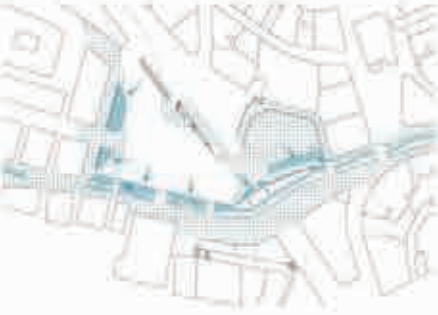
GESTION DES EAUX

Le plan et la rivière sont conçus pour la gestion des eaux. Les contraintes liées à l'habitat existant imposent les eaux de ruissellement lors des événements, inondations et sont évacuées dans les basses eaux de la ville.

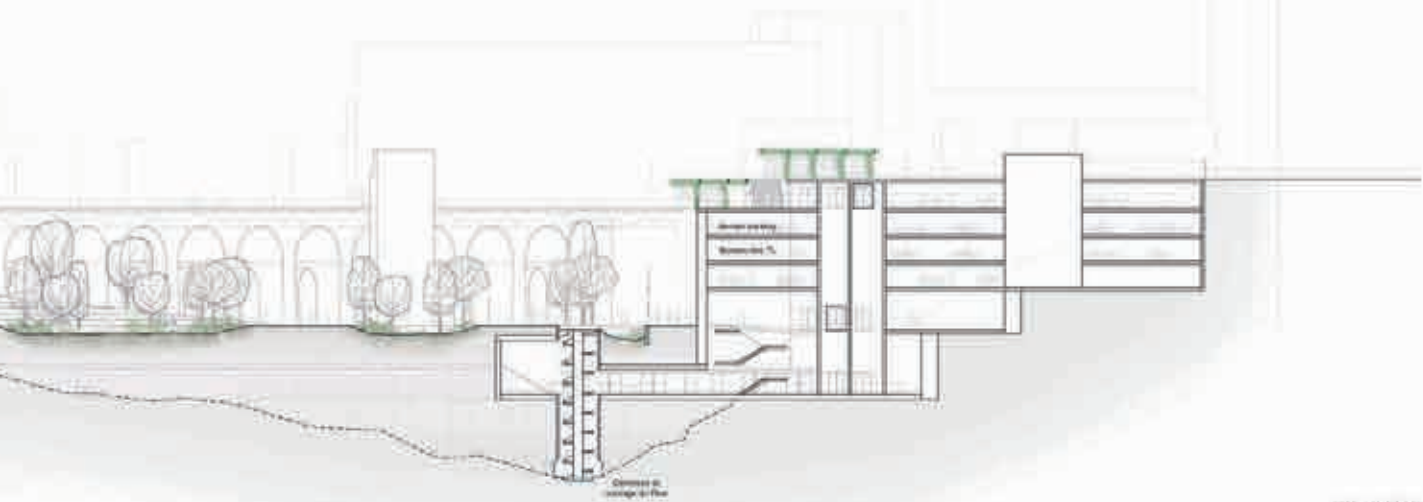
Cela est fait dans un objectif de la ville existante dans le village existant, tout en étant flexible et adaptable à la fois dans la ville.

La rivière permet ainsi de réguler le réseau d'habitat et d'habitat existant, tout en étant flexible et adaptable à la fois dans la ville.

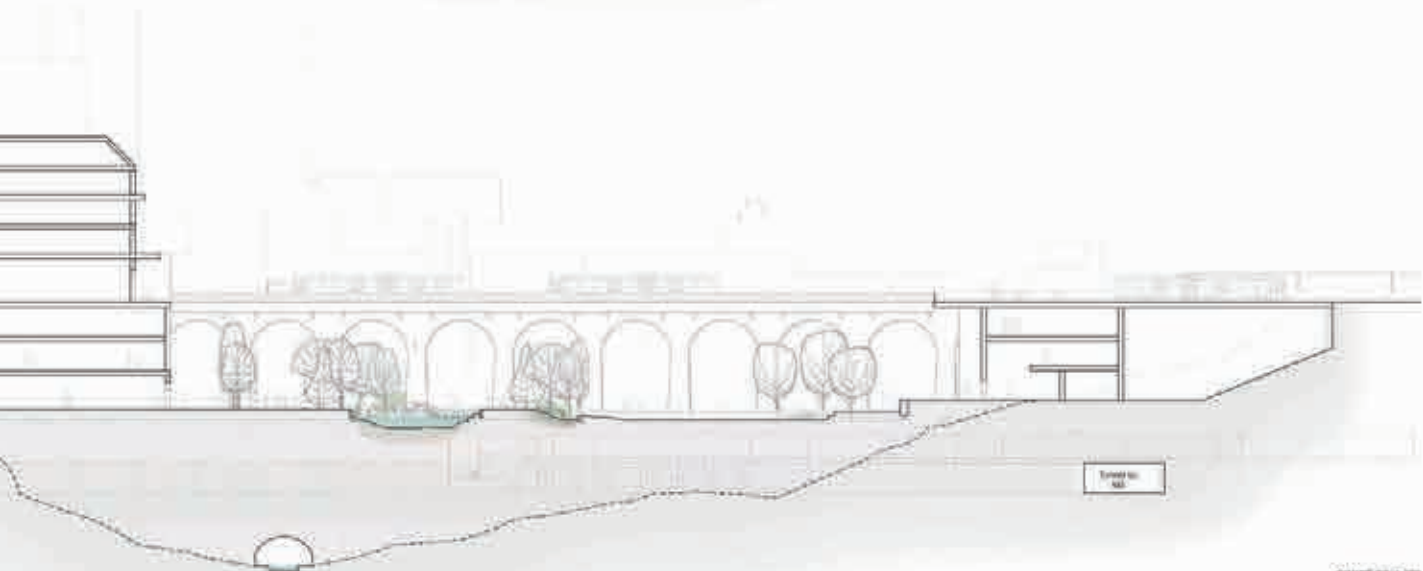
- Développement
- Réseau de circulation existant
- Réseau existant
- Développement existant
- Développement existant



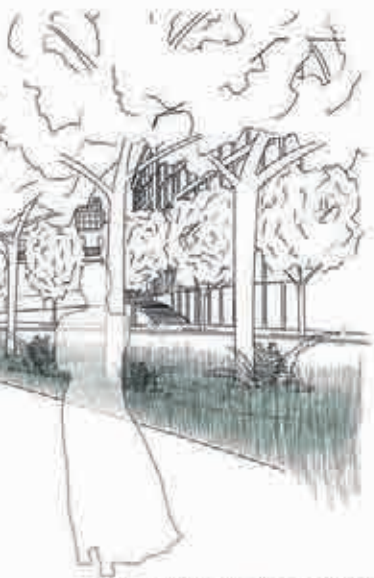
DE LA PLACE AU FLON



COUPE AA 1:200



COUPE BB 1:200



Vue depuis la rue Centrale en regardant vers le Nord-Ouest



Vue depuis la rue des Collèges de Montebello en regardant vers le Sud

3ème rang – 3ème prix

Orchestra

Architecte-urbaniste

Adresse

Reponsable du projet

Collaborateur.trice

Studio Hortus c/o Sidney Wirth

Rue Saint-Roch 34, 1004 Lausanne

Sidney Wirth

Marco Landert, Benjamin Porchet

Ingénieur mobilité

Adresse

Reponsable du projet

Collaborateur.trice

Citec Ingénieurs Conseils

Rue des Jardins 1, 1110 Morges

Fabienne Verrey-Ochs

-

Les auteurs du projet proposent une place publique libérée le plus possible de tout obstacle, notamment en son cœur, afin de fluidifier les flux de piétons, également en dispersant les sorties de métro. Quatre mots d'ordre sont donnés : libérer, unifier, disperser et qualifier.

Pour ce faire, le bâtiment des tl et la glassbox sont supprimés, la passerelle reliant le Grand-Pont à Montbenon, quant à elle, est conservée. Des zones d'attentes ombragées sont proposées entre le quartier du Flon et la place de l'Europe, offrant une zone de transition arborée entre le bâti et l'espace ouvert de la place. Une émergence prend notamment part dans cette épaisseur végétalisée, tandis que les autres sont situées sur les places Centrale et de l'Europe, à proximité du Grand-Pont. Le reste de la place est laissé libre afin de pouvoir y organiser notamment des événements. Au nord, dans la prolongation du bâtiment Jean Monnet, une structure en bois accueille un des accès verticaux depuis la place Bel-Air, ainsi qu'une terrasse reliée à la rampe du même nom et un espace d'accueil tl en lien avec le tram.

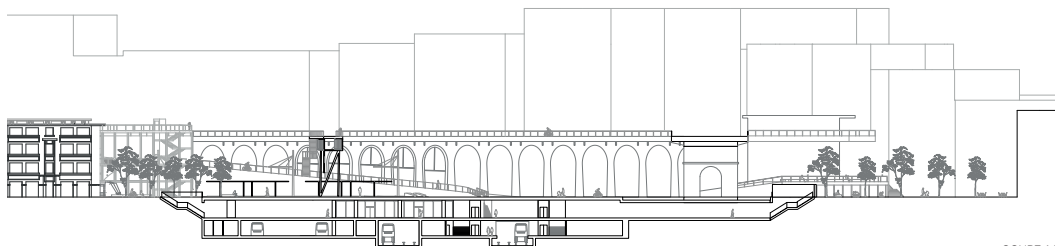
La place Centrale est vue comme un espace intergénérationnel. Proposant un caractère plus introverti ainsi qu'une importante canopée d'arbres, elle projette la création d'aires de jeux pour les enfants, des terrains de pétanques et des assises. Un jardin fleuri est proposé au sud de la place, de part et d'autre du Grand-Pont. L'escalier du D! Club est repensé avec une rampe dont le soubassement est activé, l'objectif étant de proposer une alternative de circulation avec l'ambition de mieux répartir les flux.

La cohabitation entre les piétons et les vélos est pensée avec une perméabilité du sol renforcée à certains endroits afin de ralentir les flux provenant de la rue de Genève. L'accès depuis la rue Pichard sur la passerelle piétonne est valorisé avec l'aménagement d'une traversée libre facilitant la circulation des piétons jusqu'au belvédère de la toiture du parking Saint-François, qui, recouvert d'une pergola, permet d'admirer la vue vers la vieille ville et d'y prendre un café. Les bureaux des tl sont implantés dans le bâtiment du parking de Saint-François, avec l'optimisation du bâtiment m1 et la transformation de la façade pour l'ouvrir sur la place. Un passage pour les véhicules de secours est assuré sur la rue Centrale, mais le trafic motorisé n'y est plus prévu.

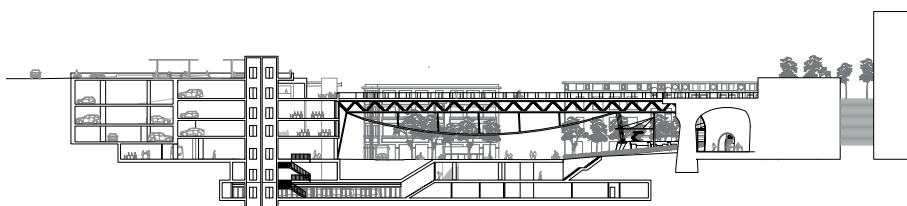
Le jury apprécie l'économicité des moyens proposée afin de dégager bon nombre de solutions adaptées et adéquates aux différentes problématiques soulevées dans le programme du concours, s'approchant d'un projet concret. Il apprécie la distinction claire des fonctions entre la place Centrale et la place de l'Europe ainsi que la valorisation des espaces de pleine terre. Il salue la qualité de la réflexion menée en matière de mobilité, notamment la qualité des émergences pour capter les flux ainsi que le dimensionnement des souterrains. Il relève également la qualité de l'arborisation pensée pour la place Centrale, mais regrette celle proposée pour la place de l'Europe (hormis dans sa partie ouest). Il apprécie la réflexion proposée pour alléger la passerelle ainsi que celle pour connecter la place Bel-Air et la place de l'Europe, via l'extension en bois. Il regrette cependant la localisation des espaces d'accueil pour les tl, divisés en deux parties sur la place, ainsi qu'un certain manque d'originalité. Mais par son caractère économe et très réaliste, le projet n'a pas su complètement séduire le jury qui s'attendait à des propositions plus ambitieuses pour le futur de ces places emblématiques lausannoises



REZ-DE-CHAUSSEE 1:500



COUPE AA' 1:500

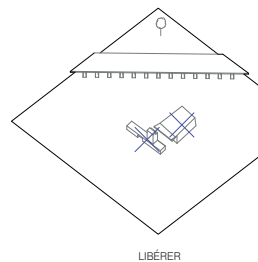


COUPE BB' 1:500

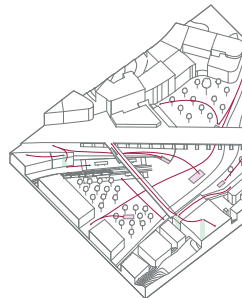


SOUS-SOL 1:1000

MEZZANINE 1:1000

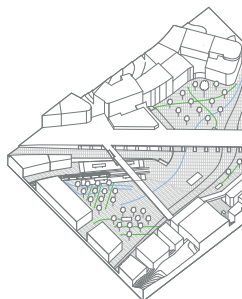


LIBERER



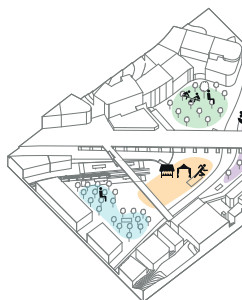
CIRCULATION

- Liaisons verticales
- Sorties



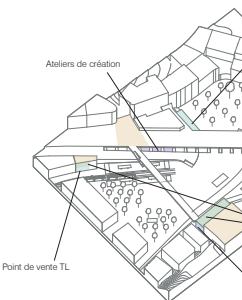
CONCEPT D'ARBOISATION

- Circulation piétons
- Circulation vélos



QUALIFICATION DES ESPACES

- Espace d'attente
- Événement
- Espace intergénérationnel
- Jardin fleur



CONCEPT PROGRAMMATIQUE

- Portes d'entrée de la place de l'Europe

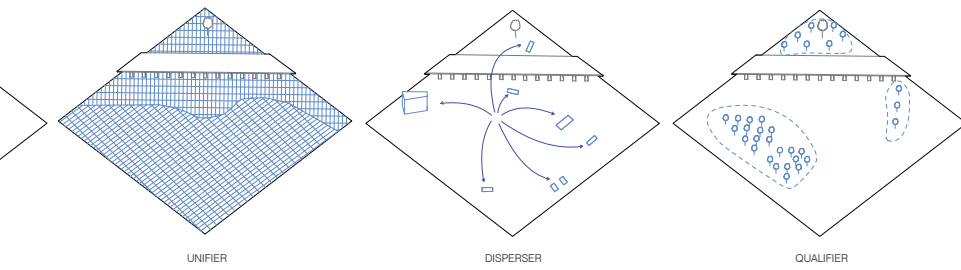
ORCHESTRA

Orchestra a pour ambition d'offrir une place publique aux habitants. Le but est de libérer le plus possible la place en dispersant les sorties de métro afin de promouvoir la place de l'Europe. Ayant pour but de fluidifier les flux de personnes et d'éviter la congestion, l'emplacement de ces sorties permettront aussi de revitaliser les espaces de proximité. Le vide créé au milieu de la place de l'Europe nous permet de profiter de divers événements de grande envergure et de profiter du théâtre naturel offert par la tridimensionnalité de la place.

La centralité de la place et son importance en terme de mobilité, induisent des zones d'attentes couvertes par des arbres pouvant servir de zone de transition entre la place de l'Europe et le Flon. De plus la perméabilité du sol dans cette zone nous permet de ralentir les flux de vélos entrant depuis la rue de Genève.

En profitant du caractère introverti de la place centrale, le projet propose la création de jeux pour enfants, terrains de pétanques et zones d'assises. Couvert d'une canopée d'arbres, elle offre un havre de fraîcheur au sein de la ville, en réponse à l'augmentation globale des températures.

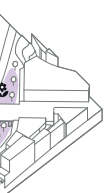
L'ancrage de la place dans son territoire est favorisé par le réaménagement des entrées de passerelle. Ces accès sont rendus plus accueillants, grâce à l'installation de divers mobiliers favorisant le passage et l'apparition d'activités.



PLACE DE L'EUROPE



PLACE CENTRALE

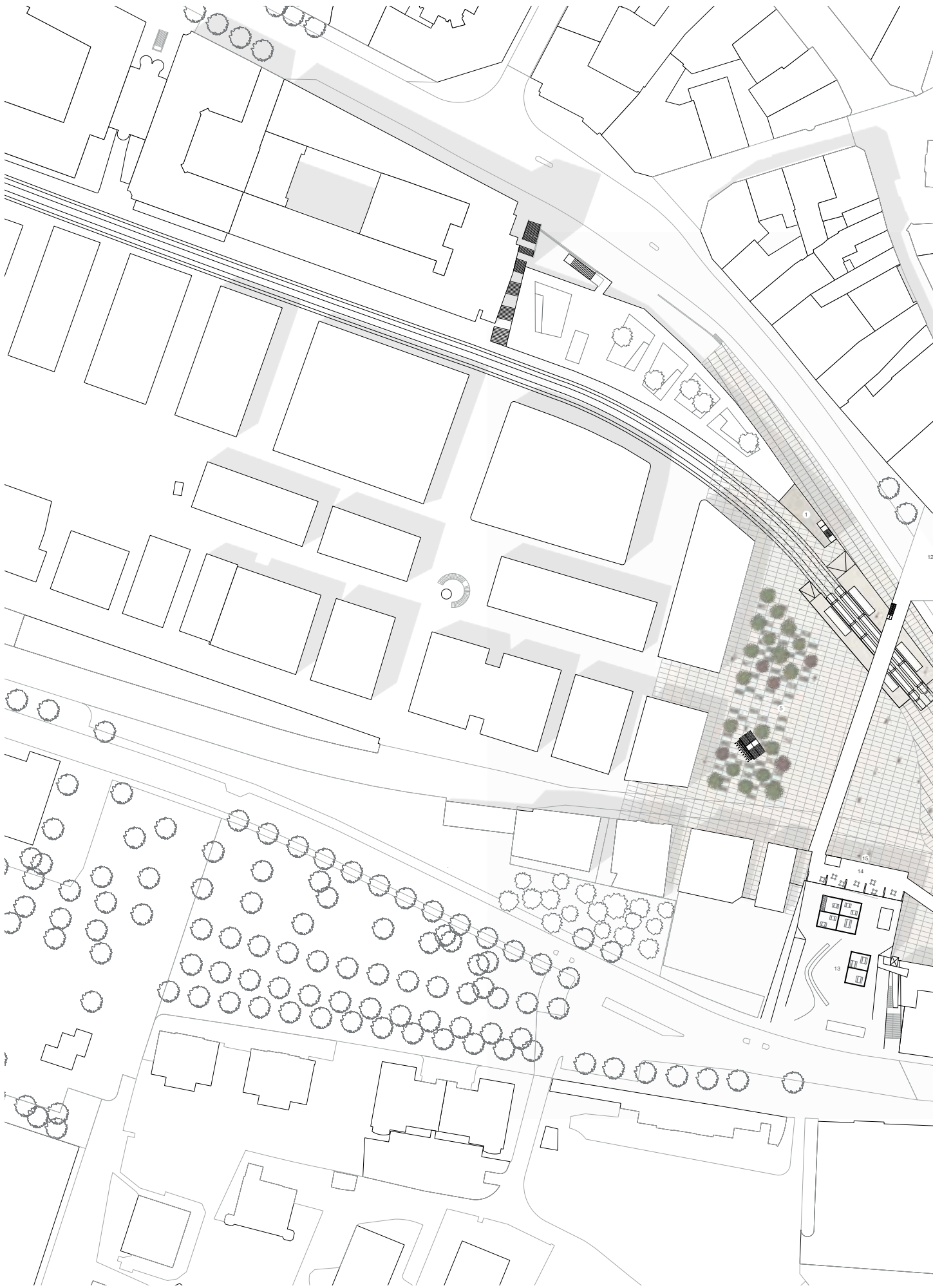


es divers

Commerce

Terrasses

Bureaux TL



ORCHESTRA



1. ACCES LEB
Création d'une structure en bois abritant un des accès verticaux jusqu'au Leb ainsi qu'une terrasse reliée à la rampe et un espace d'accueil TL en lien avec le tram.
2. POINTS DE VENTE TL
Ces lieux sont implantés proches des infrastructures telles que le tram et le M1 permettant une meilleure visibilité pour les usagers.
3. ATELIERS DE CRÉATION
Des lieux de création sont intégrés dans les arches du grand pont réactivant au passage la rampe.
4. COMMERCE
L'aménagement de cette zone valorise l'escalier à l'arrière du Dclub et propose ainsi une alternative de circulation avec l'ambition de répartir les flux. Ce passage devient un lieu de pause surplombant la Place Centrale. Cette dernière est alors en relation avec un commerce se situant sous cette rampe habitée.
5. ESPACE D'ATTENTE
Zone équipée d'assises et d'un revêtement de sol perméable recouvert par des arbres pour compléter la définition de l'espace.
6. ÉVÈNEMENTS DIVERS
Zone volontairement évidée permettant d'accueillir des événements de toutes tailles et de tous genres.
7. ESPACE INTERGENERATIONNEL
Lieu ombragé regroupant des activités selon les différentes catégories d'âge (jeux pour enfants, pétanque...). Cet espace se veut parfaitement inclusif en étant adapté aux personnes à mobilité réduite.
8. JARDIN FLEURI
Cette zone légèrement en recul du dynamisme des deux places accueille un espace de contemplation tout en ménageant un passage possible.
9. MEZZANINE NORD
Elle permet la connexion plus fluide et cohérente des quais et plus largement de relier la Place Centrale au Flon en souterrain.
10. MEZZANINE SUD
Elle permet la connexion entre le M1, le M2 et le M3 tout en proposant une sortie vers le jardin fleuri.
11. COMMERCE SOUS-SOL
Situé sur la mezzanine nord, ce commerce crée une relation programmatique entre la mezzanine et le rez-de-chaussée.
12. PORTE D'ENTRÉE
Réaménagement du revêtement devant la passerelle afin de faciliter la traversée de la route pour les piétons.
13. BELVÉDÈRE
Une zone de pause recouverte d'une pergola permet d'admirer la vue vers la vieille ville.
14. TERRASSE
La partie inférieure du belvédère est réaménagée pour y intégrer un café et une terrasse et ainsi réactiver le lien entre les deux passerelles.
15. BUREAUX TL
Optimisation du bâtiment M1 par l'implantation de bureaux TL. Transformation de la façade pour y intégrer la fonction de bureau et ouverture vers la place au rez-de-chaussée.

4ème rang – 4ème prix

Continuum

Architecte-urbaniste

Adresse

Reponsable du projet

Collaborateur.trice

Maura Caturano Architetto e paesaggista

Via Nicolardi 174, 80131 Napoli

Mauro Caturano

Ingénieur mobilité

Adresse

Reponsable du projet

Collaborateur.trice

Luca Fontana

Les auteur·e·s ont conçu un projet basé sur les deux trames historiques du site, à savoir, d'une part, le chemin de fer et le tissu industriel et, d'autre part, l'eau et le territoire, afin de développer un espace public unique et continu qui prend place autour du Grand-Pont. Le projet concède ainsi une autonomie esthétique, fonctionnelle et logistique aux deux places.

Concernant la place de l'Europe, la majorité des bâtiments et infrastructures y prenant actuellement place sont détruits afin de lui redonner de l'espace et ainsi de permettre de répondre aux besoins du pôle de transport multimodal. La passerelle piétonne actuelle est détruite et repensée de manière à permettre la connexion entre l'extrémité du bâtiment Jean Monnet (dans lequel prend place la Maison de la Mobilité) et le sommet de la toiture du parking Saint-François, qui offre alors un point de vue sur la ville depuis cet espace de stationnement transformé en grande terrasse. Plusieurs aires de jeux sont pensées sur les places, tout comme différents points de détente et de repos, la place Centrale étant plus spécifiquement dédiée à cet usage, notamment devant le Lumen.

Le projet propose également une réflexion sur la verticalité du site, reliant le niveau souterrain avec la surface selon différentes percées, ponctuées de jeu d'eau et d'arbres. Deux accès principaux sont pensés pour relier les niveaux souterrains avec une émergence sur la place de l'Europe, une à proximité de l'arrêt du tram, et une autre sur la place Centrale.

La végétation est un des éléments structurant l'espace urbain. La présence de l'eau, quant à elle, vise à qualifier l'espace et à agir comme régulateur climatique. La mobilité motorisée semble exclue du site, la proposition permettant toutefois l'accès aux services essentiels, livraisons et PMR.

Une réflexion est proposée pour la revitalisation des commerces et terrasses ainsi que l'activation et la mise en valeur des fronts bâtis en prévoyant différents types de services et commerces autour des deux places, qui n'en forment plus qu'une. Ces espaces ouverts accueilleront de l'événementiel tout au long de l'année, lequel participera largement à renforcer la vitalité urbaine.

Le jury apprécie la prise en compte de la multitude des enjeux imposés par le site et la qualité des réponses proposées. Il relève particulièrement la logique proposant une lecture globale du site, tout en dissociant les fonctions des places, ainsi que les réflexions portées sur les mouvements d'est en ouest, renforçant le flux naturel existant, tout en dégagant les espaces pour d'autres usages et en offrant ainsi une bonne complémentarité entre les fonctions d'un espace public et les fonctionnalités relatives à une interface de transports. Il apprécie aussi particulièrement la qualité de la réflexion en termes de végétalisation et d'arborisation, jugée généreuse, bien répartie entre les deux places et offrant des continuités intéressantes bien que parfois peu réalistes en raison des contraintes techniques et du manque de pleine terre. Il relève également la qualité apportée en matière de mobilité, bien qu'il regrette que la nouvelle passerelle supprime la liaison directe vers la rue Pichard et concentre les flux sur la rue Mauborget. Il regrette enfin la non-prise en compte de la gestion des flux en sous-sols.

CONCOURS D'IDEES POLE FLON



CONCOURS D'IDEES POLE FLON

L'ORIGINE DU PROJET EST DANS L'HISTOIRE DU LIEU

La naissance du quartier du Flon en zone industrielle:
la place comme lieu d'échange et stockage des marchandises pour la gare

Le Flon se caractérise par sa vocation de lieu de stockage de marchandises pendant de nombreuses années. Le caractère industriel du site a marqué la morphologie du territoire et des bâtiments construits dans la zone, au point de faire ressortir un alignement rigoureux entre les bâtiments et les anciennes voies de transports et de stockage des marchandises.



Funiculaire Ouchy- gare du Flon



Photo aérienne historique 1933

L'ancienne morphologie des lieux: la vallée du Flon et le passage de la Louve qui atteignait le centre de la ville.

La topographie du Flon a été modelée par des rivières creusant dans les dépôts morainiques du glacier et étaient caractérisées par des vallées encaissées. Le signe du Flon, présent sur toutes les cartes historiques, représente un signe identitaire de ce territoire et fait partie de la mémoire historique des générations anciennes. Pour cette raison, dans le nouveau projet, la mémoire de la rivière est préservée afin qu'elle puisse encore être racontée à travers le projet des places aux générations futures.

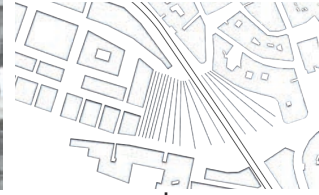


Carte Siegfried



Vallée du Flon. Plan Berney 1853

les trames du chemin de fer et du tissu industriel



les trames de l'eau et du territoire



CONCEPT

La conception des nouvelles places trouve son origine dans ces deux trames historiques. Une nouvelle trame se développe sur l'espace public unique qui traverse le Grand Pont, concevant totalement le, tout en laissant une autonomie aux deux places.

le concept de *continuum* exprime à la fois un lien entre le lieu et du territoire, et représente en même temps la Place de l'Europe et la Place Centrale en tant que place en évolution continue.

SCHEMA DE MOBILITE ET MOBILITE DOUCE



- TIM
- Entrée parking
- Réseau cyclable
- Stationnement vélo
- Ascenseurs existants
- Parking livraison et taxi
- Parking PMR
- Stationnement vélo
- Ascenseurs existants
- Ascenseurs vélo

SCHEMA DE TRANSPORT PUBLICS



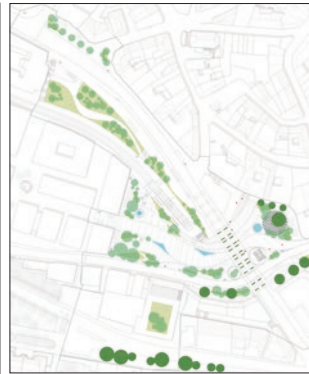
- Maison de la mobilité
- Arrêt de bus BNHS
- BNHS
- TRAM
- M1
- M2
- M3
- Ascenseurs existants
- Ascenseurs de projet
- Ascenseurs de projet
- Ascenseurs de projet
- Entrée métro
- Surface souterraine
- Surface ajoutée mezzanine

SCHEMA DE LA MOBILITE PIÉTONNE



- Liasion piétonne Flon-Rue Centrale
- Liasion piétonne Au Jules Gonin-Rue Bel Air
- Liasion piétonne Rue Bel Air-Place Centrale et Place de l'Europe
- Liasion piétonne avec le contexte
- Liasion piétonne multimodale TRAM-M2-M3
- Ascenseurs existants
- Ascenseurs de projet
- Passage sous les arcades
- Zone piétonne Grand Pont

SCHEMA DE LA VÉGÉTATION, EAU ET DURABILITÉ



- Surface verte perméable
- Surface drainante pour la gestion des eaux pluviales
- Arbres existants
- Nouveaux arbres
- Arbres abattus
- Surface d'eau et jets d'eau
- Les végétalisées

LA VITALITÉ URBAINE

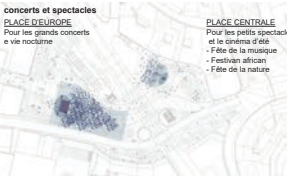
...non seulement les transports mais aussi les manifestations, fêtes et petit marchés!



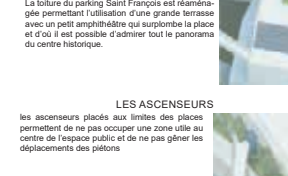
Food Trucks et marchés
Le Marché de Noël, novembre/ mi-janvier.
Label Suisse, Carnaval



Événements sportifs
3x3 Basket, manifestations sportives durant le week-end d'avril à novembre



concerts et spectacles
PLACE D'EUROPE
Pour les grands concerts et le genre d'été
• Fête de la musique
• Festival d'été
• Fête de la nature



PLACE CENTRALE
Pour les petits spectacles et le genre d'été
• Fête de la musique
• Festival d'été
• Fête de la nature

LES ESCALIER AMPHI

La toiture du parking Saint François est réaménagée permettant l'utilisation d'une grande terrasse avec un petit amphithéâtre qui surplombe la place et d'où il est possible d'admirer tout le panorama du centre historique.

LA VERTICALITÉ COMME ÉLÉMENT STRUCTUREL

Les trous permettent niveau souterrain de lui de la place
Les éléments qui sont la végétation, les outils de relation entre

LES ASCENSEURS

les ascenseurs placés aux limites des places permettent de ne pas occuper une zone utile au centre de l'espace public et de ne pas gêner les déplacements des piétons

FONTAINE ET JET



Coupe AA' 1:500



Coupe BB' 1:500



Vue de la place Centrale



Vue de la place de l'Europe

LES PLACES AUJOURD'HUI: PROBLÉMATIQUES ET SOLUTIONS

PROBLÉMATIQUES DU SITE:

- Les deux places, Place de l'Europe et Place Centrale, manquent d'une identité esthétique et fonctionnelle bien définie
- Barrières physiques empêchent le libre passage et la visibilité
- Trop d'escaliers, ascenseurs, passerelles: Trop d'accès et sorties au cœur de la place, aucun lien de verticalité avec Bel Air et le Grand Pont
- Manque de lisibilité de l'espace urbain

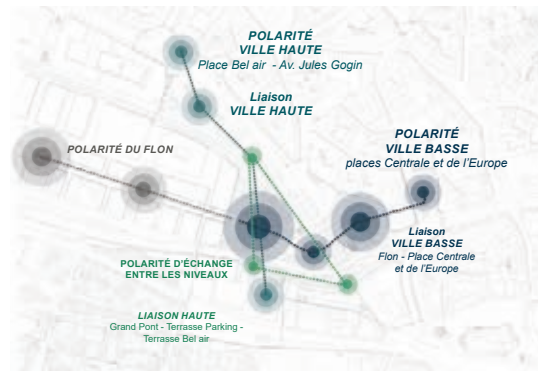
SCHEMA DES DEMOLITIONS ET CONSTRUCTION



LES NOUVELLES PLACES

L'ensemble de l'espace urbain est conçu pour répartir uniformément les besoins liés au pôle de transport multimodal et les activités récréatives. Plusieurs aires attractives et de jeux sont mises en place pour les adultes et les enfants et différents points de détente et de repos. La végétation est un des éléments structurant l'espace urbain dans les places. Les parties naturelles sont enrichies dans leur composition botanique et deviennent ainsi un lieu de passage pour les insectes pollinisateurs, favorisant la présence de la biodiversité dans la ville. La présence d'eau contribue à augmenter la valeur esthétique des places et à diminuer les îlots de chaleur urbain.

SCHEMA D'ACTIVATION DES PLACES AUX DIFFERENTS NIVEAUX ET NOUVELLE POLARITES



PÔLE FLON



UN GRAND ESPACE PARTAGÉ ouvert aux manifestations, aux activités avec des espaces verts, des espaces de jeux et de détente.

SCHEMA DE ACTIVATION FRONTS BÂTI

Requalification des commerces et terrasses, activation et mise en valeur des fronts bâti



FRONT DU PROJET

différents types de liaisons entre le lié aux transports en commun et ce-
composent l'espace urbain tels que l'e-
mobilité et les jeux, deviennent des
les niveaux

TS D'EAU



LES JEUX SONORES DE RELATION ENTRE LES DIFFERENTS NIVEAUX



Vue à vol d'oiseau du Pôle Flon



Vue de la place de l'Europe

5ème rang – 5ème prix

Made in Lausanne

Architecte-urbaniste

Adresse

Reponsable du projet

Collaborateur.trice

Juan Socas Architecte

Rue Saint-Martin 7, 1003 Lusanne

Juan Socas

Inés Nogué, Victoria Romatovskaya

Ingénieur mobilité

Adresse

Reponsable du projet

Collaborateur.trice

Citec Ingénieurs Conseils

Rue des Jardins 1, 1110 Morges

Brunhild Corfu

Les auteur-e-s du projet proposent une ambiance identitaire pour les deux places en misant sur un élément patrimonial, à savoir le calepinage en pierres naturelles reprenant le rythme des arches du Grand-Pont, de manière à offrir une continuité spatiale entre les différentes strates du site.

Le projet cherche à libérer de l'espace pour faciliter, sécuriser et rendre plus directes les liaisons et connexions piétonnes entre les interfaces de transports et les places, ainsi que pour permettre des activités liées à l'événementiel. Une réflexion est portée sur la matérialité et l'accessibilité universelle, qui vise à améliorer tant la lisibilité que la praticabilité des places. Un revêtement homogène permet aux places de s'étendre de part et d'autre des fronts bâtis qui les structurent, offrant une importante continuité spatiale. Le projet prévoit des bandes d'activités multiples, pour répondre à la pluralité des usagers et usagères regroupés dans ce secteur, capables de s'adapter à toute modification ou évolution de l'usage du site.

Le concept paysager traduit la volonté de créer des îlots de fraîcheur en renforçant la végétation avec une palette végétale basée sur des essences indigènes. La continuité végétale au sud, partant de l'esplanade de Montbenon, l'insertion d'arbres fruitiers sur les toitures du parking Saint-François et de la terrasse Jean Monnet et l'augmentation de la surface verte et arborée sur la place de l'Europe participent à développer ce concept vertueux. Sur la place Centrale, le cèdre est mis en valeur et un chêne est planté, afin de pouvoir, un jour, jouer un rôle historique en tant qu'emblème identitaire de la place. Une aire de jeux pour les enfants y est pensée. Des installations réversibles sont prévues sous les arches afin d'intensifier l'attractivité du site, tout en conservant la lecture générale de l'édifice.

La rue Pépinet est pacifiée et permet l'implantation d'une station taxi ainsi que d'une voie cyclable à vitesse réduite pour privilégier les piétons. Entre la place de l'Europe et le quartier du Flon, une zone cyclable est définie afin de connecter la rue de Genève et la rue Centrale. Le bâtiment en caillebotis est repensé et les bureaux des tl sont positionnés dans l'actuelle double hauteur du bâtiment, la rampe accueillant une vélostation. Le rez-de-chaussée du bâtiment du parking Saint-François est considéré comme la sortie principale des transports en commun souterrains, bien que trois autres émergences secondaires soient prévues, dont une au sud de la place de l'Europe et une au nord, garantissant la connexion entre les métros et le tram, ainsi qu'une sur la place Centrale, mettant en valeur le patrimoine en passant sous l'arche enterrée du Grand-Pont.

A l'instar d'autres projets, celui-ci propose des principes d'aménagement pour le périmètre de réflexion, visant à étendre les principes retenus pour les places. Le toit du bâtiment du parking de Saint-François est qualifié en tant qu'espace public (mirador de la place) et une extension du parking est prévue à l'est (trois étages) pour compenser les places de stationnement perdues sur le site. La place Bel-Air est perçue comme un grand espace piéton avec le passage des lignes de bus à vitesse modérée et un accès renforcé à la terrasse Jean Monnet.

Le jury apprécie le cadre végétal plutôt réaliste avec une optimisation des espaces en pleine terre ainsi que la recherche d'unité et de continuité entre les places, mettant au centre le Grand-Pont et permettant de renforcer et de valoriser l'identité de cette œuvre historique centrale. Bien qu'il salue l'attention portée aux accroches de la place dans son territoire élargi, il regrette le rendu de la représentation graphique qui donne l'impression de disposer d'un important espace homogène et nie les qualités spatiales spécifiques du site. Il estime également que les émergences prévues sur les places sont sous-dimensionnées en taille et en nombre pour absorber les flux attendus à l'horizon 2030.

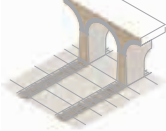
CONCOURS FLON

BANDES D'ACTIVITÉS

Le projet cherche à créer une ambiance identitaire pour la place à partir d'un élément patrimonial: le rythme et le calepinage en pierre naturelle des arches du Grand-Pont. Tout d'abord la maçonnerie en pierre est transposée au sol. Cela permet de trouver une continuité spatiale claire entre les plans horizontaux et verticaux de cet espace public complexe et tridimensionnel afin d'affirmer une lecture unitaire du site.

Les bandes ainsi générées interagissent avec les différentes problématiques du site, des usagers, de leurs besoins, et cristallisent sous formes et matérialités diverses. Il s'agit ainsi d'une organisation ouverte dans l'espace et dans le temps, capable de se réparer dans la ville et d'absorber toute modification éventuelle, conséquence du développement du projet dans le temps.

Le projet s'adapte à l'utilisation et les besoins de chaque espace, afin de créer une complémentarité entre l'aménagement des surfaces, les ambiances et la diversité des besoins et usages futurs: flux rapides, manifestations, jeu, repos, rencontres, animation, activités de séjour... L'objectif est d'optimiser la lisibilité et la praticabilité des places, grâce à une matérialité et un nivellement adapté à tous, tout en laissant l'opportunité d'une utilisation pour des manifestations en tout genre.



Le réaménagement des places de l'Europe et Centrale s'inscrit dans le contexte du renforcement de la plateforme multimodale du Flon. La place de l'Europe est en effet sur le point d'accueillir de nouvelles infrastructures de transports publics majeures à l'échelle de l'agglomération, M3 et Tram, qui vont réorienter la vocation et l'aménagement des places de l'Europe et Centrale ainsi que leurs futurs usages.

Le projet efface les effets de coupure et renforce l'articulation du secteur avec son contexte. La centralisation des sorties de métro depuis le bâtiment du parking St-François y est favorisée, mais quelques sorties, réduites à des fines bandes, sont prévues sur la rampe Bel-Air et la Place Centrale.

Les bandes d'activités permettent d'intégrer de nouvelles affectations pour tout l'espace public, notamment pour les aires aujourd'hui destinées au stationnement et à la circulation des véhicules motorisés. Les bandes organisent le partage entre les différents modes actifs, piétons, vélos, trottinettes... et permettent d'intégrer de manière optimale la rencontre entre les différents modes actifs, piétons, vélos, trottinettes... et permettent d'intégrer de manière optimale la rencontre entre les différents modes actifs, piétons, vélos, trottinettes...

Le projet propose une augmentation de l'accessibilité vélo du site et un développement de la mobilité combinée entre le vélo et les transports publics. Cela est réalisé à travers l'insertion d'une zone cyclable connectant la rue de Genève avec la rue Centrale et l'intégration d'une station vélo à usage public sous la rampe Bel-Air garantissant l'efficacité des transferts. De plus, le déplacement de l'ascenseur de la passerelle vers la rampe Bel-Air, et la conservation des six autres présents sur le site, assurent les connexions verticales entre les différents niveaux, y compris souterrains.

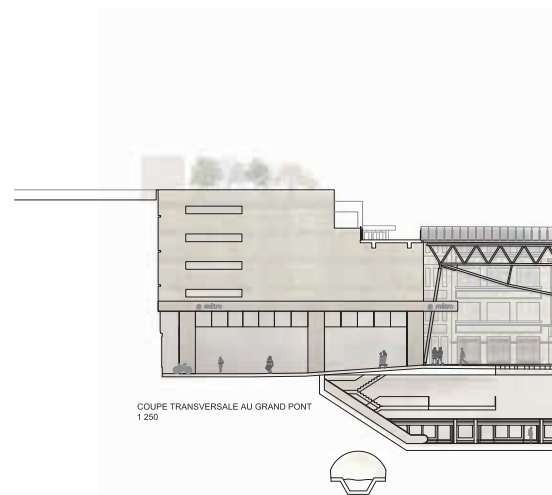
L'ensemble de ces opérations permet de libérer de l'espace pour faciliter les liaisons et connexions piétonnes directes et sécurisées entre les interfaces de transports et les places. Ainsi les conditions de déplacement, d'attente, et d'accueil d'activités événementielles sont améliorées.

Concernant la matérialité, les sols sont traités avec les mêmes tonalités que les pierres présentes dans les bâtiments environnants, avec des matériaux non réfléchissants, afin de limiter le rayonnement du sol et le phénomène d'îlot de chaleur.

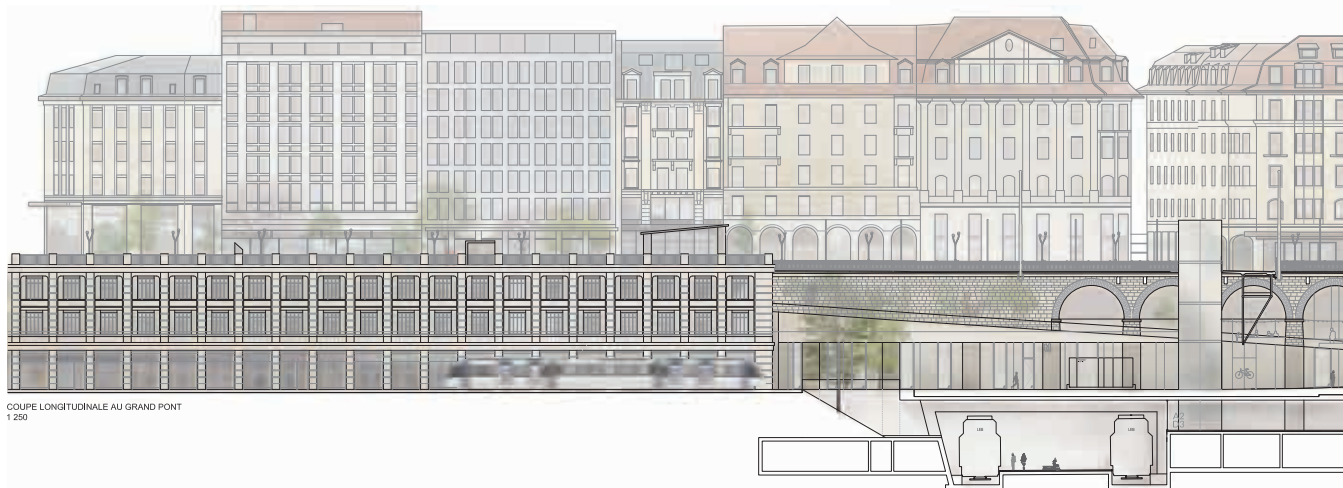
La matérialité du projet s'organise en fonction de trois grandes palettes: la pierre naturelle avec joint ouvert est privilégiée pour les zones de contact avec les bâtiments historiques; pour les zones de passage restreint de véhicules, les enrobés naturels sont privilégiés; et pour les zones arborées, des sols perméables sont favorisés.



PLACE CENTRALE



COUPE TRANSVERSALE AU GRAND PONT
1/250



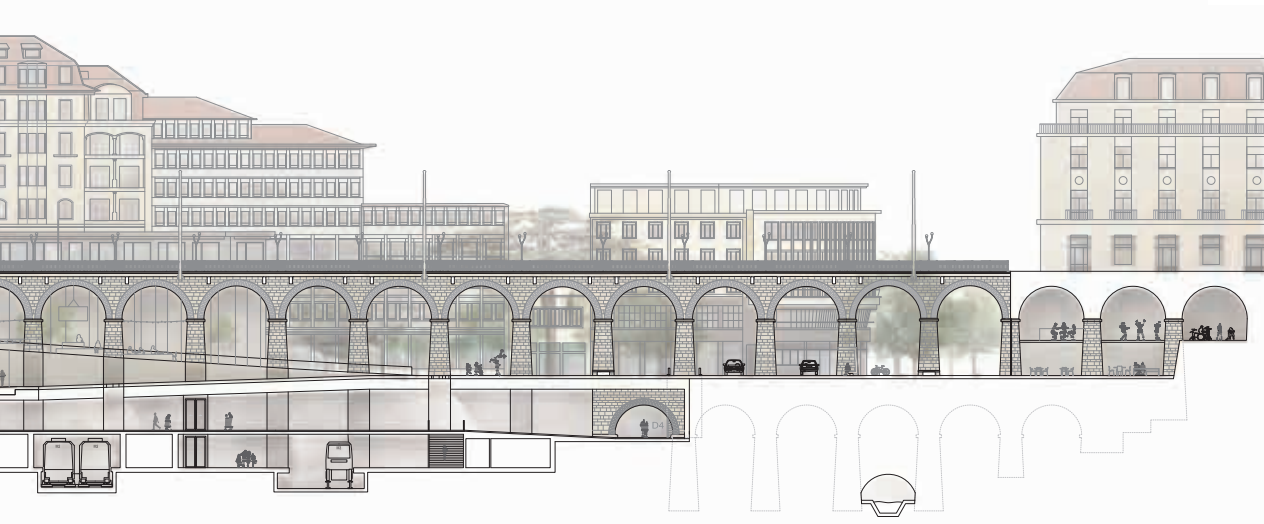
COUPE LONGITUDINALE AU GRAND PONT
1/250



PLACE DE L'EUROPE



Jean-Monnet	+493.11
grand pont	+492.43
place Centrale	+482.53
place Europe	+481.00
mezzanine	+476.83
quai	+473.00



grand pont	+492.43
place Centrale	+482.53
place Europe	+481.00
mezzanine	+476.83
quai	+473.00

CONCOURS FLON



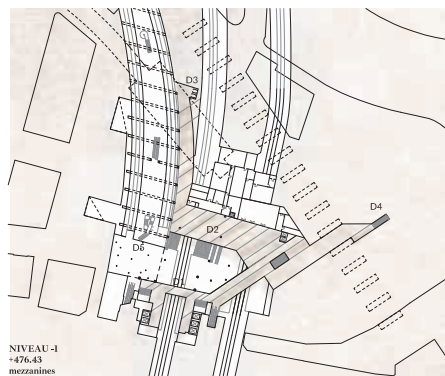
- | | | | |
|------------------------|------------------------|-----------------------|--------------------|
| • Marronnier | • Cérifier japonais | • cobrier faux acacia | • Arbres existants |
| • Erable du japon | • Cérifier multitraxon | • Magnolia | |
| • Scyaque géant | • Arbre de judo | • vespier tremble | |
| • Platane | • Erable de mouppeller | • séder | |
| • Tilleul | • Arbres fruitiers | • hêtre sessil | |
| • Cérifier Saint-Lucie | | • hêtre de bourgogne | |
| | | • hêtre de Hongrie | |

CONCEPT PAYSAGER

100 arbres supplémentaires, 5T de CO2 absorbé par an

Le concept pour la nouvelle végétalisation du site est issu de la volonté de créer des îlots de fraîcheur avec une palette végétale basée sur des essences indigènes climatiques; les projections pour le siècle à venir exigent que les essences arborées plantées en ville soient choisies en fonction de leur adéquation au climat des prochaines décennies. La densification végétale proposée, en accord avec l'objectif Canopée, a comme objectif d'apporter une plus-value en termes de qualité de vie pour les riverains et les usagers grâce à la réduction des îlots de chaleur, l'atténuation des nuisances sonores, l'épuration de l'air, l'absorption de carbone et la réduction du bilan GES de la commune, ainsi que le renforcement des trames écologiques. Elle permet de diversifier les échelles d'arborisation en pensant leur saisonnalité et augmenter les structures végétales afin de favoriser la continuité paysagère et biologique entre le site et ses abords. Cette densification est basée sur trois types d'interventions :

- Tout d'abord, la création d'une continuité végétale au Sud, partant de l'esplanade de Montbenon, avec un tilleul et des cerisiers de Sainte Lucie des maronniers afin de donner une continuité à la palette végétale existante.
- Ensuite, l'insertion d'arbres fruitiers: pommiers, cerisiers, pruniers et poiriers, situés sur les toitures du parking Saint-François et de la terrasse Jean-Monnet, ceci dans le cadre de la "Politique agricole urbaine : des balcons aux champs" dans laquelle la ville s'engage à planter plus de 30 arbres fruitiers par an.
- Enfin, l'implantation d'îlots de fraîcheur au niveau des îlots de chaleur identifiés sur le site, notamment au Sud de la place centrale où les surfaces réfléchissantes des façades augmentent de près de 4 degrés la température ressentie.



DI SORTIE PRINCIPALE PLACE DE L'EUROPE: BATIMENT SAINT-FRANÇOIS
Recentralisation des sorties de Métro par le rez-de-chaussée du bâtiment Saint-François. Affirmation de sa présence et de sa valeur comme sortie principale et centrale de la Place de l'Europe.

D2 LIAISON DES MEZZANINES EXISTANTE ET FUTURE
Passerelle faisant lien entre les deux mezzanines pour fluidifier le déplacement au sein de la station de métro notamment pour les DMR.

D3 SORTIE GRAND PONT + RAMPE BEL-AIR - RUE DE GENÈVE
Grâce à une extension de la mezzanine vers le Grand Pont et la rue de Genève, la connexion entre métro et tram est garantie. Les sorties sont réduites à de fines bandes.

D4 SORTIE PLACE CENTRALE
La sortie Place Centrale met en valeur le patrimoine en passant sous l'arche enterrée du Grand Pont et permet de raccorder le métro aux deux places.

D5 SORTIE PLACE DE L'EUROPE
Conservation de la sortie place de l'Europe depuis le quai du LEB



B1 PLACE BEL-AIR

Articulation avec Grand Pont et rue des Terreaux
Un grand espace piéton en prolongation du Grand Pont, constitue une dilatation de la rue William-Haldimand en continuité de la place du 14 juin. Le passage des lignes de bus à vitesse modérée assure le confort des usagers tout en garantissant le bon fonctionnement du réseau de transport.

Articulation avec Jean Monnet et les escaliers Bebar

Dégagement de l'accès à la terrasse Jean-Monnet et la FNAC, en déplaçant les arêtes de bus Bel-Air dans la limite autorisée par le PAP du BHNS avec une largeur de voie de bus de 6,6 m.

Mise en valeur des escaliers Bel-Air à travers les textures au sol et l'implantation de peupliers tremble.

B2 TERRASSE JEAN-MONNET

Nouveaux équipements et insertion d'arbres fruitiers
Insertion d'arbres fruitiers dans le cadre de la "Politique agricole urbaine : des balcons aux champs" dans laquelle la ville s'engage à planter plus de 30 arbres fruitiers par an. L'encobé rouge dégradé présent actuellement est substitué par une matérialité moins réfléchissante et fraîche afin de créer une ambiance plus accueillante pour les usagers.



Plan de Masse 1 500

C1 ESPLANADE DE MONTBENON

Prolongation de la promenade et de la surface ombragée
Surface de bitume réduite à la rue du Grand-Chêne pour introduire des sols perméables sur la zone de retournement des lignes de bus I2 et I3. Relocalisation des 12 places de parking et des 70 places de vélos dans l'extension du parking Saint-François (C2).
Sur le plan des plantations le projet prévoit un tilleul de grande portée pour finir la promenade et des cerisiers de Sainte-Lucie entre les platanes.

Le projet propose l'accentuation de la perspective s'ouvrant vers le lac et la création d'un espace plus agréable et accueillant pour les piétons en terme d'ambiance sonore et lumineuse ainsi qu'en termes de rafraîchissement et de matérialité. Intégration de la future aération du métro par une grille de 20m².

C2 EXTENSION DU PARKING SAINT-FRANÇOIS
Sur le terrain à l'est du bâtiment Saint-François le projet prévoit une extension du parking sur trois étages, afin d'augmenter la capacité de stationnements du parking existant et ainsi pondérer les places perdues sur la place centrale, la toiture du parking et l'esplanade de Montbenon. Création d'un jardin pédagogique avec des arbres fruitiers en toiture dans la continuité des espaces verts à l'Ouest et au Sud.

C3
Jeu
Dans
dépla
entre
son
popu
vécu
réan

AMPE BEL-AIR
 de balcons émergeant des niveaux ultérieurs
 Le prolongement Est de la Tour Be-Air, la rampe de la Tour Be-Air et la cathédrale. Suppression des places parking et de la station essence, pour créer un espace un végétalisé et attractif faisant écho à la terrasse Jean-Monnet située en face. Implantation d'un snack-bar dynamique le site et le rendre plus attractif.

Nouvelle connexion verticale
 Le déplacement de l'ascenseur central vers la rampe de Bel-Air, à l'emplacement des actuels escaliers vitrés et peu empruntés, crée une nouvelle connexion verticale à mi-hauteur vers la passerelle du Flon, connectant tous les niveaux du site, de la rampe aux quais du LEB et aux métros. Valorisation des arches du Grand pont en y réinstallant des pavillons culturels et de loisir.

B4 PLACE PÉPINET
 Aménagement des terrasses de café pour les sécuriser vis à vis des livraisons et traitement de la chaussée en supprimant le trottoir pour établir une spatialité continue permettant de clarifier l'accroche avec la place Centrale et participant à rythmer la rue Centrale. Augmentation de la surface verte et perméable sous les platanes présents sur site.

B5 ACCROCHE RUE PICHARD
 Clarification de l'accroche en lien avec le projet BHNS grâce à la liaison verticale de l'ascenseur et l'arborisation de cet espace. Mise en valeur de la perspective vers la tour Be-Air depuis les escaliers. Plantation de peupliers tremble, essence spécialement résistante aux sécheresses.



A1 CONTACT AVEC RUE DE GENÈVE
 L'arrêt du nouveau Tram
 Le site patrimonial choisi pour le terminus du Tram exige un arrêt avec une géométrie adaptée à ses contraintes spatiales et structurelles. Les niveaux de la place s'adaptent autour des quais afin de créer un espace totalement adapté aux personnes à mobilité réduite.

Nouveaux bureaux TL sur la Place de l'Europe
 Réduction du bâtiment en caillabois en respectant les conditions techniques d'acération du LEB pour mettre en valeur le pignon et la façade Jean-Monnet.
 Déménagement des bureaux TL au cœur de la dynamique du Pôle Flon dans l'actuelle double hauteur du bâtiment en caillabois, espace charnière pour les usagers des transports publics entre tram, métro, LEB, bus et vélo.
 Implantation d'une station vélo sous la rampe garantissant les transbordements vers tous les moyens de transports du pôle grâce à son emplacement central et sa proximité avec la connexion verticale du nouvel ascenseur.

A2 RECouvreMENT PARTIEL DES FOSSES LEB
 Une porte verte pour le quartier du Flon
 La réduction des fosses permet l'augmentation de la surface verte et arborée dans la zone de contact avec le quartier du Flon.

La forme des nouvelles fosses épouse les bandes de la place tout en conservant le talus et en augmentant la surface des corridors japonais. Des corridors multitrans viennent densifier cette zone arborée afin de créer un usage de filtration.
 Conservation et intégration de la cheminée d'évacuation des fumées ainsi que l'issue de secours du LEB.
 Dans la bande de contact entre la place de l'Europe et le quartier du Flon, une zone cyclable (A2.6) est dédiée afin de connecter la voie cyclable de la rue de Genève et celle de la rue Centrale.

A3 AMENAGEMENT DES ARCHES
 Pavillons culturels et récréatifs
 Des équipements réversibles sont prévus sous les arches afin d'intensifier les activités en conservant la lecture générale de la structure du pont.

Mise en valeur des percées visuelles longitudinales à travers les arches, pendant le jour grâce à des aménagements accueillant des expositions temporaires, mais aussi de nuit grâce à un éclairage nocturne intégré.
 Le Romandie retrouvera son espace, fermé en 2020 pour raison de sécurité, et l'Association du Salopard héritiers d'un local pour 150 personnes.

A4 ILOTS DE FRAICHEUR
 La zone sud de la place de l'Europe a été identifiée comme un îlot de chaleur à cause des surfaces réfléchissantes des façades présentes sur le site. Afin de renverser cette situation et favoriser le rafraîchissement de l'air et l'épanouissement de la faune et la flore citadine, une insertion de plusieurs essences d'arbres est proposée, en suivant le principe d'indigénat climatique.
 Des émergences de points d'eau à l'emplacement de l'ancien lit du Flon et du mobilier urbain avec des pergolas et favorisant le rafraîchissement, complètent cette intervention.

A5 PLACE CENTRALE
 Suppression du trottoir afin de laisser la place s'étendre de part et d'autre de la rue, créant une vraie continuité spatiale.

L'émblématique cèdre ce la place est mis en valeur par la perspective des bandes intégrant des zones avec des sols perméables et des parterres de fleurs. L'implantation d'un chêne à pour optique de remplacer un jour le cèdre historique (quand il aura disparu) en tant qu'émblème identitaire de la place.
 Intégration d'une aire de jeux pour enfants, utilisant la topographie du site et l'ombre fournie par la canopée des magnolias de la place, permettant de clarifier le rapport entre le niveau de la place et le pied du bâtiment.
 Une zone de livraison est garantie pour les commerçants.

MATERIALITÉ ET CONTINUITÉ SPATIALE
 Suppression des trottoirs et continuité du niveau des bandes définissant des matérialités différentes pour chaque type d'espace.

Pour les espaces exclusivement piéton les sols sont en pierres naturelles ou la possibilité de laisser des joints ouverts à certains emplacements, afin de gagner de la surface perméable et permettre l'apparition de brins d'herbes.
 Pour les zones avec trafic restreint la chaussée est en enrobé clair naturel.



UN PROGRAMME OUVERT

A1.1	.....	sortie LEB
A1.2	.....	bureaux TL
A1.3	.....	station vélo
A1.4	.....	voie cyclable
A2.1	.....	sortie secours LEB
A2.2	.....	ventilation LEB intégrée
A2.3	.....	corridors japonais et multitrans
A2.4	.....	point d'eau sur le lit du Flon
A2.5	.....	bancs abrités du soleil
A2.6	.....	bornes zone de partage piéton / cycles
A3.1	.....	bancs culturels
A3.2	.....	bar / pubs / restaurants
A3.3	.....	expos temporaires
A3.4	.....	La Romandie
A4.1	.....	bancs / pergolas
A4.2	.....	fontaine
A4.3	.....	parterre fleur
A4.4	.....	parking 2 roues
A4.5	.....	stationnement vélos
A5.1	.....	aire de jeux
A5.2	.....	accès véhicule restreint / dépôt livraisons
B1.1	.....	arrêts de bus
B2	.....	sol technique pour infrastructures événementielles
B2.1	.....	pergola
B2.2	.....	point de vue panoramique
B2.3	.....	bancs
B2.4	.....	sièges
B2.5	.....	potagers et graminées
B3.1	.....	bancs ombragés / expos temporaires
B3.2	.....	ascenseur
B4.1	.....	terrasses cafés
B4.2	.....	espace livraisons
C1.1	.....	arrêts bus I2 I3
C1.2	.....	grille aération M3
C2.1	.....	parking 2 roues
C2.2	.....	passerelles
C2.3	.....	verger pédagogique
C3.1	.....	snack bar
C3.2	.....	bancs mirodor
C3.3	.....	verger pédagogique
C3.4	.....	terrasse ombragée
C4.1	.....	gironnée équipée
C5.1	.....	station taxi

LE MIRADOR DE LA PLACE
 en valeur du panorama de ce rooftop sur la vallée du Grand-Pont notamment pour les PMR en signifiant la visibilité de l'accès.
 Valorisation des points de vue et mise en scène de la topographie et du caractère tridimensionnel du site.
 Prolongement de la promenade sur le balcon de la Porte Saint-François pour aboutir rue Pépinet.

C4 PROMENADE D'ATTIQUE
 Amélioration de la qualité du passage entre le parking et le Grand-Pont notamment pour les PMR en signifiant la visibilité de l'accès.
 Valorisation des points de vue et mise en scène de la topographie et du caractère tridimensionnel du site.
 Prolongement de la promenade sur le balcon de la Porte Saint-François pour aboutir rue Pépinet.

C5 RUE PÉPINET
 Circulation des taxis depuis la rue Centrale vers la station rue Pépinet et suppression des stationnements sur celle-ci.
 Implantation d'une voie cyclable à vitesse réduite pour privilégier le mode de mobilité douce.
 Point d'arrivée de la promenade d'attique.

Bilan stationnements	
Parking place Centrale	+46 places
Toiture du Parking	+33 places
Parking Montebion	+42 places
Parkings 2 roues	+177 places 2 roues
Extension P Saint-François	+80 places véhicules
	+180 places 2 roues

Présentation des projets

16. Projets non primés

Projet non primé

Devine sur qui je suis tombé !?

Projet éliminé au second tour

Architecte-urbaniste

Adresse

Reponsable du projet

Collaborateur.trice

Luftschloss Collective

Gorwiden 20, 8057 Zürich

Yann Junod

Bojana Papic

Ingénieur mobilité

Adresse

Reponsable du projet

Collaborateur.trice

team+ mobilité - RR&A SA

Avenue de Sevelin 32b, 1004 Lausanne

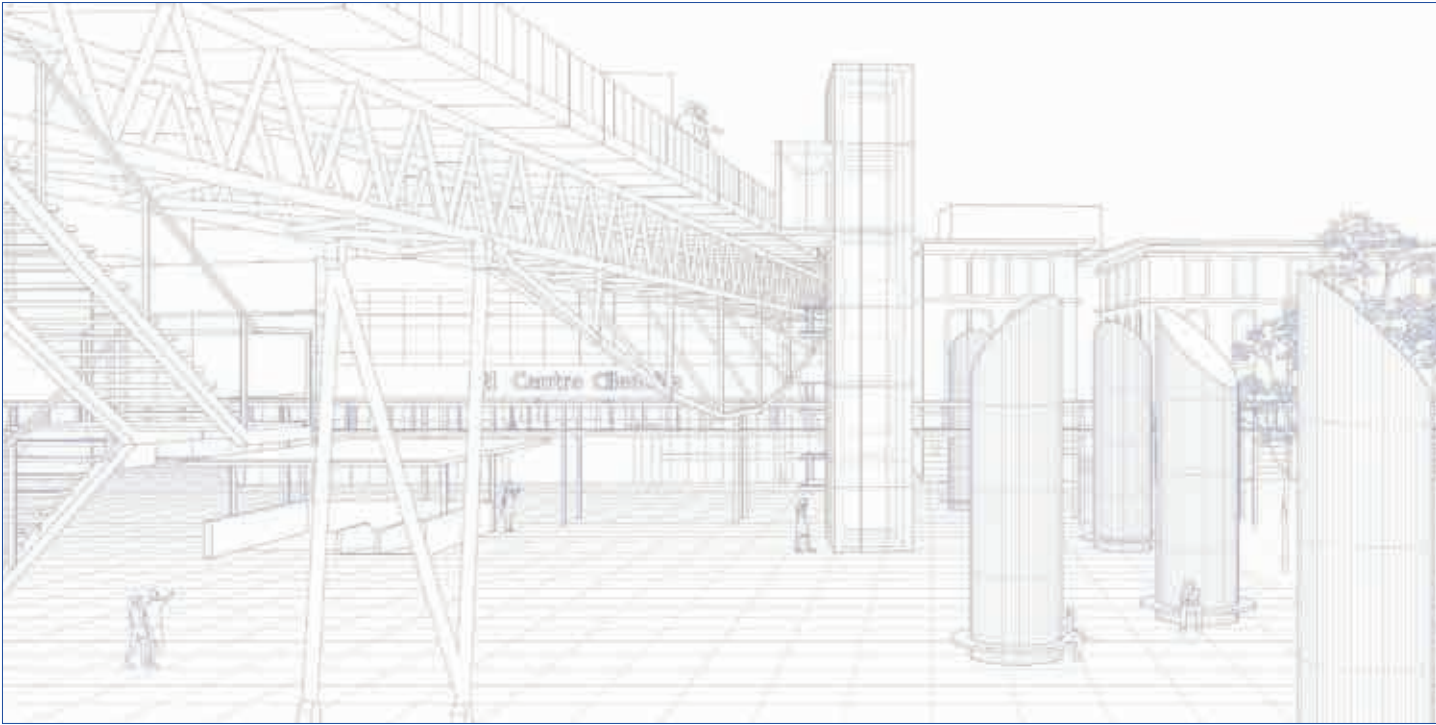
Véronique De Sepibus

Les auteur.e.s du projet ont opté pour une recherche d'unification de la place en matière de revêtement pour créer une unité continue, bien que différenciée par espaces en fonction des différents usages qu'elle accueille dans une logique de synergies et superpositions programmatiques. L'espace est pensé sur la base d'une trame orthogonale en référence à l'histoire industrielle du Flon et de ses infrastructures ferroviaires.

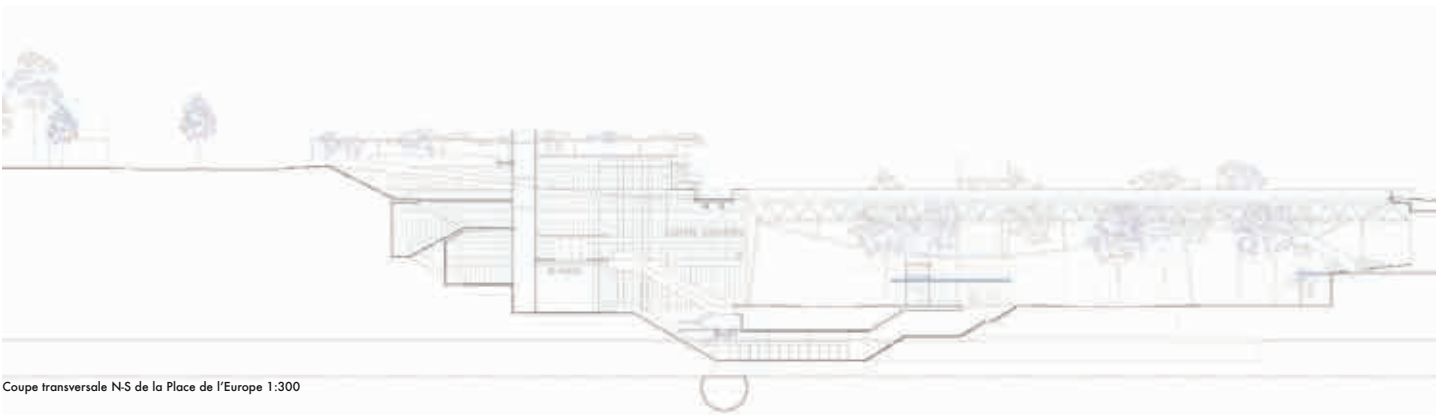
La place de l'Europe est en premier lieu dédiée à l'accueil des piétons, pendulaires, habitant.e.s et usager.e.s des transports publics ou des commerces, offrant des espaces ouverts et généreux, mais également inclusifs et accessibles à tous. Ceux-ci sont également un support pour de grandes manifestations, le projet proposant la suppression du bâtiment des tl ainsi que de celui en caillebotis du LEB. Là encore, le parking de Saint-François est repensé dans sa fonction et accueille le centre clientèle tl ainsi qu'une vélostation. La pointe du bâtiment Jean Monnet propose une infrastructure habitée et végétalisée intégrant des escaliers et un ascenseur connectant tous les niveaux du site et offrant un abri pour les usager.e.s du tram. La place accueille également des cheminées de ventilation et d'éclairage du LEB, permettant de définir des éléments sculpturaux et des zones d'attente et de rencontre. La place Centrale, étirée dans son espace jusqu'aux Portes de Saint-François, est enrichie par une arborisation importante pour y créer un parc ombragé permettant l'accueil de différents usages récréatifs et événementiels.

En lien avec les questions climatiques, le projet propose également une approche de gestion de l'eau (ruissellement et inondations) et une stratégie d'arborisation pour y prévoir un environnement urbain avec des surfaces variées et favorables à un climat urbain plus frais. Un parc urbain et un lyceum prennent respectivement place sur les places de l'Europe et Centrale pour proposer une canopée dense offrant un espace ombragé et un volume de rétention et d'infiltration des eaux de pluie. Une réflexion est également menée sur le choix des essences et les possibilités de pleine terre pour créer des îlots de fraîcheur, de manière à proposer une sélection diverse d'essence d'arbres et de plantes grimpantes adaptées et résilientes face au changement climatique. Les toitures des niveaux supérieurs, comme celles du parking Saint-François et du bâtiment Jean Monnet, sont également repensées en des espaces publics de séjour et de jeu aux abords immédiats du site, intégrant de généreuses pergolas végétalisées (également présentes sur les places pour connecter les différentes émergences des TP). La végétalisation du secteur est également renforcée avec l'extension de la présence de l'arborisation de Montbenon.

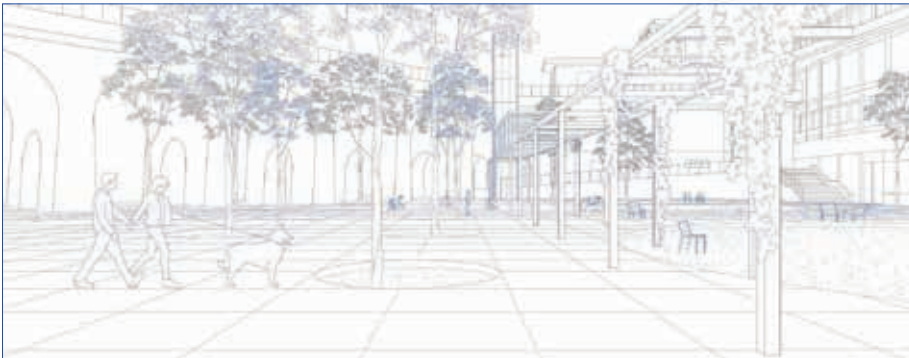
La rue Pépinet est quant à elle rendue piétonne et un axe cyclable est pensé de manière à réduire les conflits avec les autres usager.e.s des modes doux. La circulation des véhicules de secours et de livraison reste cependant garantie, tout comme l'accès en bus en cas de besoin. Le jury apprécie la lecture commune du site, donnant une cohérence d'ensemble tout en différenciant les fonctions des deux places, la place Centrale étant apaisée et la place de l'Europe accueillant la majorité des flux. Il relève également la qualité de la proposition au regard des enjeux patrimoniaux et climatiques avec une arborisation généreuse et bien pensée, notamment à l'est du secteur. Il juge néanmoins que les émergences amenant aux gares souterraines ne sont pas intégrées de manière optimale et viennent scinder la place. Enfin, il regrette le manque de réflexion sur les liaisons verticales et les obstructions visuelles induites par les pergolas et les cheminées (malgré leur évidente utilité en termes de ventilation de la station du LEB).



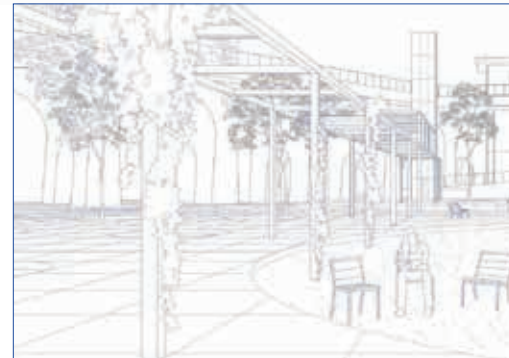
Place de l'Europe vue depuis la rampe de Bel-Air



Coupe transversale N-S de la Place de l'Europe 1:300



La Place Centrale et sa canopée



Place Centrale, lieu de rencontre et de jeu sur ses places de pluie



Coupe longitudinale E-O. Place de l'Europe et place Centrale 1:300

DEVINE SUR QUI JE SUIS TOMBÉ !?

Dans le contexte du développement du Pôle Flon en tant que centralité majeure dans le réseau de transports publics vaudois, *Devine sur qui je suis tombé !?* propose une vision durable et un espace public vivant pour le futur des places de l'Europe et du Flon. Le projet constitue un canevas qui relie les couches passées, présentes et futures d'un riche patrimoine urbain en une constellation cohérente. Le projet prend le parti de renforcer les continuités spatiales, ainsi que la lisibilité et l'accessibilité du complexe de transports publics souterrain.

Versatile, résilient et capable d'évoluer dans le temps, ce dispositif répond aux défis de mobilité, sociaux-économiques et de politique climatique du quartier du Flon et de la Ville de Lausanne et devient un véritable lieu de vie au centre de Lausanne.

Lieu de vie

Devine sur qui je suis tombé !? établit des synergies et superpositions programmatiques, en faisant se rencontrer la plateforme de transport et les différents sous-systèmes locaux. Ces rencontres génèrent des espaces uniques, flexibles et appropriables. Il en résulte une série de conditions et atmosphères variées et en constantes évolution : de l'espace de transit efficace à celui de séjour et de vie.

Les deux places et leurs éléments disparates sont unis par un traitement continu du sol. La trame orthogonale s'inscrit dans la continuité du quartier industriel du Flon et de ces lignes ferroviaires d'antan. Unifiés selon des principes géométriques, chaque sous-espace réagit néanmoins à son contexte et exprime un potentiel et une atmosphère propre. Le projet se nourrit ainsi d'alignements et de discontinuités, de règles et d'exceptions, du passé et du futur.

La place de l'Europe est principalement dévolue à l'accueil des usagers des transports publics. Ses espaces ouverts et généreux sont adaptés au grand nombre de passagers d'un hub de transport majeur et se doublent d'un support idéal pour des grandes manifestations ou festivals. Les espaces périphériques articulent les circulations et abritent les lieux de transition, adaptés au repos, à l'attente ou à la rencontre.

La place Centrale, considérée comme un espace continu jusqu'aux Portes de St-François, voit son patrimoine arboré enrichi pour s'établir comme un véritable parc urbain à l'atmosphère conviviale. Tout prédispose la nouvelle place à accueillir le marché hebdomadaire dans le prolongement de la rue Centrale, tout en aménageant au nord des espaces de terrasse ainsi qu'une place de pluie utilisable comme scène improvisée, pour les jeux d'eau en été ou encore une patinoire en hiver.

Activation des seuils

Le projet cherche à intensifier la valeur d'usage des espaces de transition et des structures existantes en en renforçant les potentiels d'utilisation et d'appropriation.

Tout d'abord, le parking de St-François est questionné dans son usage. En tant qu'objet emblématique de la place de l'Europe et idéalement situé au centre névralgique des lignes de métro, la structure existante est réinvestie dans les étages supérieurs par le Centre Clientèle TL et la partie arrière reconvertie en vélo station. Cette réinterprétation fonctionnelle est à la fois une réaction logique à la piétonisation du centre lausannois, et la densification programmatique des marges du site en faveur d'une ouverture de la place de l'Europe.

De la même manière, la réinterprétation du mur de la rampe de Bel-Air remet à jour de la pointe du bâtiment Jean Monnet et propose un quai plus généreux au futur tram. L'opération génère une infrastructure habitée et végétalisée. Intégrant des escaliers et un ascenseur connectant tous les niveaux du site, la nouvelle structure se double de terrasses et d'un abri pour les usagers du tram.

Finalement, les balcons de la ville haute tels que les toitures du Parking St-François et du bâtiment Jean Monnet se voient (re)donner un rôle d'espace public de séjour et de jeu aux abords immédiats du Pôle Flon, notamment grâce à de généreuses pergolas végétalisées et une programmation des toitures.

Oasis urbain

La proposition aborde le site par sa capacité à supporter et gérer des conditions climatiques de plus en plus extrêmes. Il développe en parallèle une approche de gestion de l'eau in situ et une stratégie d'arborisation.

Situé en fond de vallée du Flon, à sa sortie de la vieille ville, le site est propice à l'accumulation des eaux de ruissellement et aux inondations. La libération physique de l'espace se double d'une ouverture matérielle des sols, désimperméabilisée partout où cela est possible. En cela, elles contribuent non seulement à une gestion optimisée des eaux pluviales en offrant des volumes de rétentions et des surfaces d'infiltrations (places de pluie), mais propose également un environnement urbain au surfaces variées et favorables à un climat urbain plus frais.

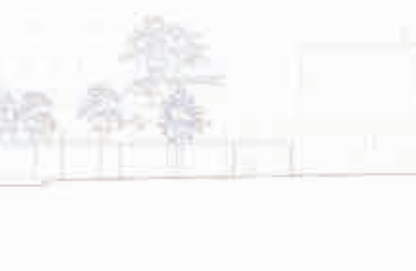
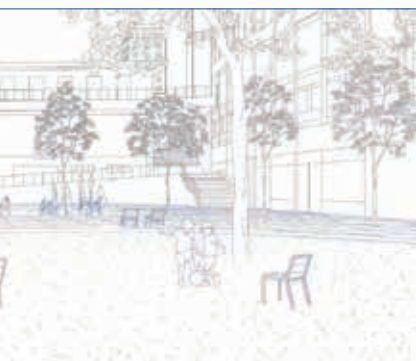
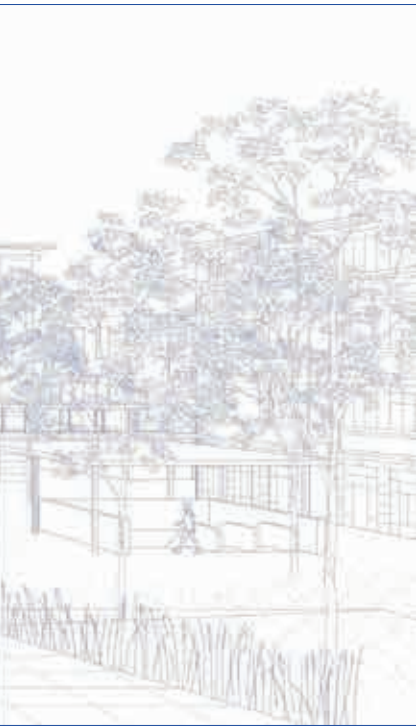
Le projet propose pour les deux places la création d'une vaste canopée et d'offrir une surface ombragée maximale, tout en assurant une transparence optimale pour les flux piétons et la visibilité. Répondant aux spécificités du site, la stratégie d'arborisation s'appuie sur une sélection diverse d'essence d'arbres et de plantes grimpantes adaptées et résilientes face au changement climatique. Au niveau de la ville basse, le projet tire parti des potentiels de plantations en pleine terre pour offrir des zones ombragées de part et d'autre de l'interface de transport. Cette création d'îlots de fraîcheurs protège les usagers des chaleurs estivales et génère un climat agréable tout au long de l'année.

Interface multimodale

En surface, la plateforme multimodale fait la part belle aux piétons qu'ils soient pendulaires, habitants du quartier, clients des commerces adjacents. Les deux places offrent des espaces inclusifs, accessibles à tous. Sur les deux places, des structures linéaires génèrent des transitions spatiales et facilitent l'orientation en agglomérant/rendant lisible les points d'accès verticaux, notamment en direction de la mezzanine et des différentes lignes de métro en sous-terrain.

L'axe cyclable d'agglomération suit un tracé alternatif et entre sur la Place de l'Europe par la Rue des Côtes-de-Montbeton, évitant ainsi les conflits avec les piétons à l'entrée du quartier du Flon. Le tracé généreux est néanmoins soumis à la priorité piétonne, annoncée au droit des entrées arborées des deux places.

Les places et la rue Centrale sont entièrement libérées des lignes de bus, ceux-ci étant remplacés au niveau du Grand Pont par des lignes de bus à haut niveau de service (BHNS). L'accès aux bus est cependant garanti en cas de besoin, notamment devant le front bâti à l'ouest de la place de l'Europe. La circulation des véhicules de secours et de livraison reste elle aussi garantie.



Programmation

Seuils	Esplanade polyvalente
Accroches	Parc ombragé
Terrasses	Place ombragée
Forêt urbaine	
Toitures terrasses	



Gestion des eaux

Flon	Allées de ruissellement modérés
Parcs	Allées de ruissellement importants
Surfaces perméables	Allées de ruissellement sévères
Surfaces de rétention	
Fosses de Stockholm	



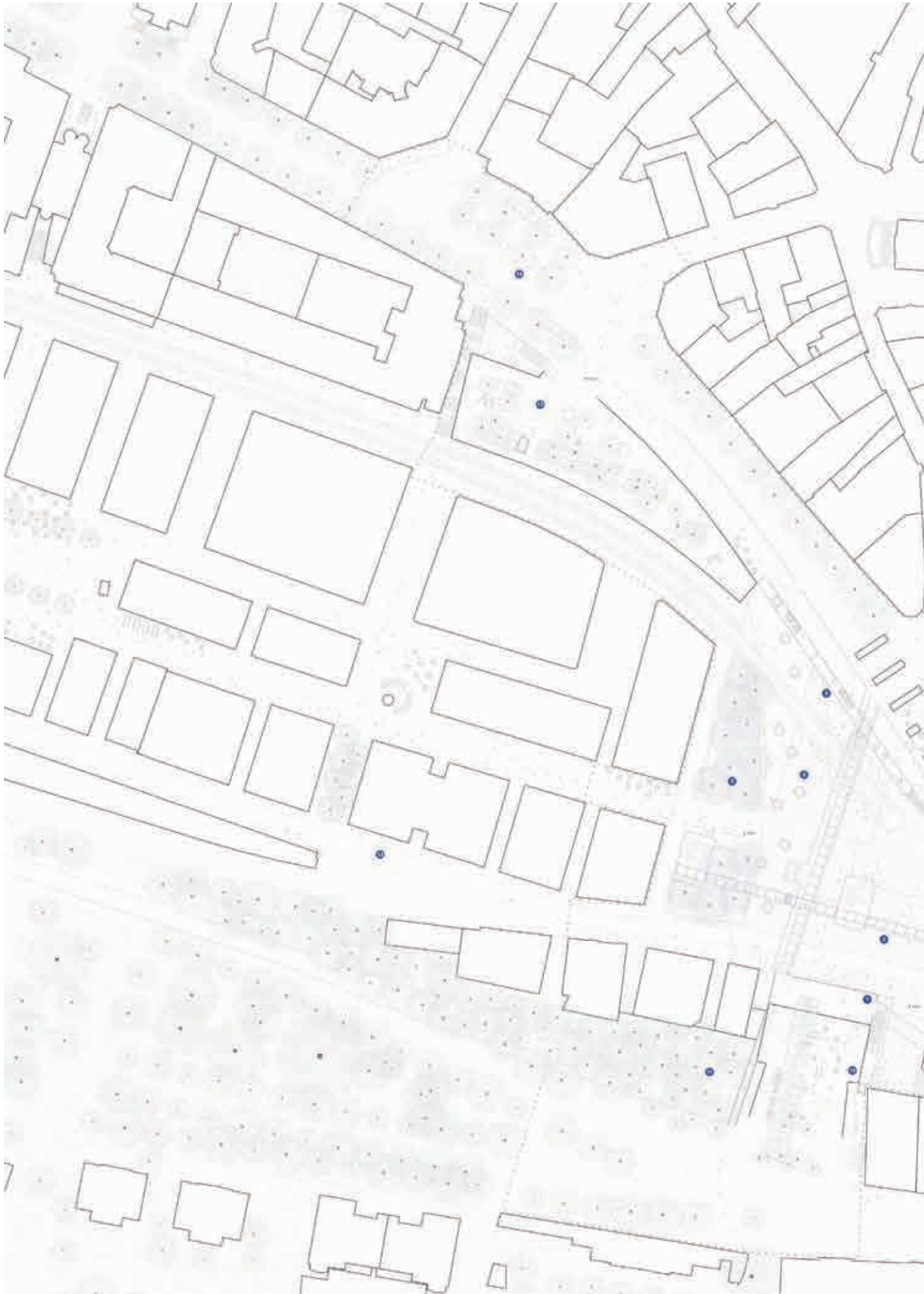
Mobilité(s)

Métro et LEB	Axe cyclable d'agglomération
Bus de remplacement	Zone piétonne
Tram	Stationnement vélo
Taxi	
Bus BHNS	



Accessibilité, liaisons verticales

Ascenseur	Connection Place - Grand Pont
Métro et LEB	Connection Place - Métro et LEB
Passerelle	Connection tous niveaux
Noeuds de circulation	Escaliers et rampes
Mezzanine (-1)	



DEVINE SUR QUI JE SUIS TOMBÉ !?

- 1 **Parking St-François**
Reconversion du Parking St-François en nouveau Centre Clientèle des TL et vélostation
- 2 **Émergences du système de transport souterrain**
Le système souterrain est rendu lisible et unifié par une structure polyvalente continue
- 3 **Esplanade polyvalente**
Espace ouvert permettant une circulation fluide et offrant un support aux manifestations
- 4 **Ventilation et éclairage du LEB**
Les cheminées de ventilation et d'éclairage comme des éléments sculpturaux et zone d'attente et de rencontre
- 5 **Seuil de la rampe Bel-Air**
Articulation verticale, abri pour les usagers du tramet et parc vertical avec terrasses
- 6 **Parc urbain**
Canopée dense offrant un espace ombragé et volume de rétention et infiltration des eaux de pluie
- 7 **Lyceum**
Place de pluie polyvalente et saisonnière: scène urbaine, jeu d'eau et patinoire
- 8 **Place du marché**
Place ombragée avec surface d'infiltration
- 9 **Rue Pépinet**
La rue Pépinet est rendue piétonne
- 10 **Toiture St-François**
La toiture est activée comme espace collectif et ombragé grâce à une pergola plantée
- 11 **Forêt urbaine**
Extension de la forêt urbaine jusqu'au parking St-François
- 12 **Axe cyclable d'agglomération**
Le parcours de l'axe cyclable réduit au minimum les conflits dans la zone piétonnes
- 13 **Bâtiment Jean Monnet**
L'usage de la toiture est intensifié et doublée d'une place de jeu
- 14 **Arborisation des grands axes**
L'axe Chaudron-St-François voit sa canopée enrichie pour un climat urbain adapté au changement climatique

Plan - 1:500

Projet non primé

Enfin une place

Projet éliminé au second tour

Architecte-urbaniste

Adresse

Reponsable du projet

Collaborateur.trice

Pigaa studio

Carrer Josep Anselm Clavé 7, 43201 Reus

Silvia Gonzalez Porqueres

Andreu Pont Aineto, Luis Daniel Batsi, Delia Foz

Ingénieur mobilité

Adresse

Reponsable du projet

Collaborateur.trice

Josep Maria Solé Gras

Les auteur·e·s du projet ont souhaité redonner une équité en termes d'emprise spatiale pour les deux places de l'Europe et Centrale situées respectivement de part et d'autre du Grand-Pont afin d'en faire un espace public continu. L'objectif consiste à supprimer les obstacles de la place pour valoriser le vide comme élément particulier et fondateur du lieu et de mettre en évidence le Grand-Pont.

Pour ce faire, le projet propose la suppression du bâtiment des t1 et du Lumen ainsi que la création de deux nouveaux bâtiments à l'ouest de la place de l'Europe, amenant à repenser l'entrée du quartier du Flon ainsi qu'un nouveau bâtiment dans l'angle sud-ouest du Grand-Pont. En lien, deux bâtiments-socles accompagnés de grandes rampes prennent place dans les fronts sud et nord de la place de manière à permettre la redéfinition des limites de la place.

En termes de programmation, l'un des bâtiments est destiné à devenir la Maison de la Mobilité tandis que l'autre ambitionne d'accueillir du logement dans ce cœur de ville. Une réflexion est également proposée pour la multiplication et la requalification des éléments de connexion verticale. Un accès aux gares souterraines est pensé dans l'un des nouveaux bâtiments et une émergence centrale est proposée au centre du Grand-Pont, dans l'« oculus », un trou composé d'une grande rampe qui permet une transition douce entre le niveau de la place et la mezzanine ainsi que la mise en évidence de la seconde rangée des arches du monument historique.

Comme pour d'autres projets, une nouvelle passerelle est proposée afin de relier la côte de Montbenon avec la terrasse Jean Monnet, surplombant les nouveaux bâtiments prévus au niveau de la place. Le parking Saint-François est réaffecté en équipements publics et surélevé de trois étages pour structurer l'avenue Jules Gonin. La desserte au sud par les bus et le trafic motorisé est maintenue, bien que la priorité soit accordée à la circulation piétonne.

Une réflexion est également portée dans le périmètre de réflexion avec une requalification de la place Bel-Air, offrant une part plus importante à la mobilité douce, l'élargissement du trottoir au bout de la rue Pichard pour y valoriser une placette, la suppression du parking en surface au niveau de l'avenue de Jules Gonin avec la proposition d'une promenade ainsi qu'une requalification du parvis.

Le jury relève le caractère très ambitieux et particulièrement abouti de la proposition. Il apprécie la réflexion portée sur la nouvelle définition spatiale des limites de la place, amenant à la définition d'une réelle nouvelle centralité. Il salue la réflexion menée pour les liaisons verticales avec la création de deux rampes majeures, permettant une bonne lecture de la tridimensionnalité du site. Il apprécie la proposition de programmation des nouveaux bâtiments ainsi que le cadre qu'ils offrent au tram, permettant de sortir les nuisances de la place. Il regrette néanmoins que ces bâtiments consomment un espace public et ouvert toujours plus rare en centre-ville et prennent place dans les quelques endroits de pleine terre. Le manque d'ambition en matière de végétalisation et arborisation est également relevé. Le jury se questionne également sur les accès limités aux gares souterraines ainsi que sur la bonne gestion des flux, la proposition étant jugée comme apportant des solutions trop faibles et décentrées (oculus notamment). En outre, les rampes - au caractère quasi monumental - ne sont pas mises au service de l'aspect direct des liaisons, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

Concours d'idées Pôle Flon



Fluidité promenade des vallées

Le vide dessiné par la vallée des fleuves, le Flon et la Louve, constitue encore aujourd'hui un parcours fermé en entourant le centre-ville.

Cette empreinte est appelée à devenir un espace public continu. Une promenade qui s'élargi et se comprime pendant son cours et qui conforme une succession d'espaces différents et complémentaires. Une continuité des espaces publics en reproduisant le sens qui suivait le flux d'eau.



Transversalité la ville pliante

La mise en valeur de cette « Promenade des vallées » passe nécessairement pour la relation transversale et verticale avec ses alentours. Cette connexion permettrait ce parcours de **faire partie du réseau d'espace public lausannois**, une synapse qui produirait la dynamisation de tout l'ensemble.

Intégrer l'empreinte fluviale et la coudre avec le reste de la ville permet de résoudre des discontinuités urbaines historiques et de concevoir le centre-ville comme un tissu urbain continu et divers. Un facteur essentiel pour consolider **Lausanne comme une ville moderne, capable de progresser en faisant mémoire de ses origines.**



0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000 1100 1200 1300 1400 1500 1600 1700 1800 1900 2000

La fluidité de cet ensemble est essentielle pour intégrer tous les tissus qu'il traverse et garantir la qualité et polyvalence des espaces publics résultants.

Ainsi, la fluidité de ce système permettrait d'intégrer des morceaux de ville comme le Quartier du Vallon, celui du Flon ou la Borde. Des tissus en continuité topographique avec l'empreinte des fleuves mais qui présentent encore aujourd'hui des grandes discontinuités entre eux.

État actuel
espace fragmenté et peu clair



Proposition
mise en valeur du vide, continuité et clarté



À l'époque le Pont était un recours pour recroquer la ville. Un élément capable de relier en horizontal différentes parties de la ville.

Aujourd'hui, cette liaison doit se produire aussi au vertical. La ville moderne a atteint tous les niveaux de la topographie originale et la réponse doit aller plus loin que d'installer des ascenseurs. **La proposition imagine la ville comme une succession de socles qui se plient. Une infrastructure habitable capable de multiplier les rez de chaussées et redynamiser tous les niveaux.**

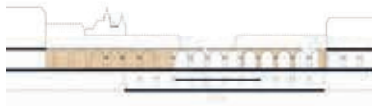
La ville médiévale
entourée par le Flon et la Louve



Le Grand Pont
une infrastructure pour croiser la vallée



Situation actuelle
les deux niveaux de la ville connectés uniquement par les ascenseurs



Proposition
la ville pliante. L'espace public en tous les niveaux.



La formation d'une place concept

libérer le centre.
en fin une place
La suppression des obstacles permet de libérer l'espace public et engendrer une plateforme continue et polyvalente.

On lit la place avec clarté, de façade à façade, en mettant en valeur le vide comme élément particulier et fondateur du lieu.
En même temps, ce geste permet de dégager les bâtiments classés, qui, comme le pont, récupéreront leur présence sur la place. **Un pont qu'on peut lire en toute sa dimension** grâce au grand oculus qui apparaît au milieu de la place.

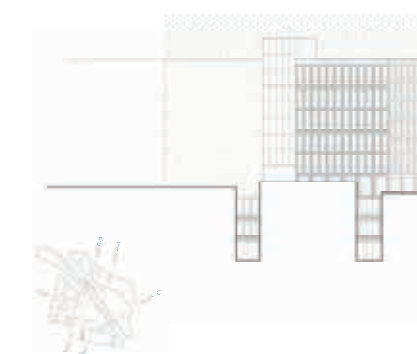
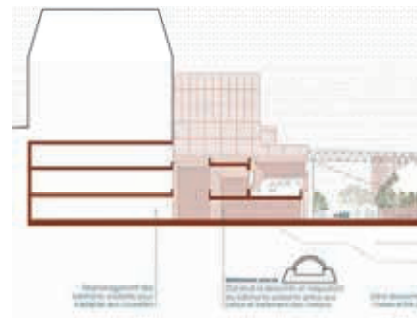


Scènes + Agoras + Interfaces fonctionnalité et caractère

Scènes

La place devient un point emblématique de la ville. Un espace de rencontre préparé pour recevoir tout genre d'événements possibles dû à sa taille et position.

Ce nouveau collisée construit avec des éléments de toutes les époques, devient un endroit avec plein des regards croisés et une grande polyvalence grâce à cette récupération de l'espace public.



La Ville pliante: socles et nouvelle façade du Parking de Saint François



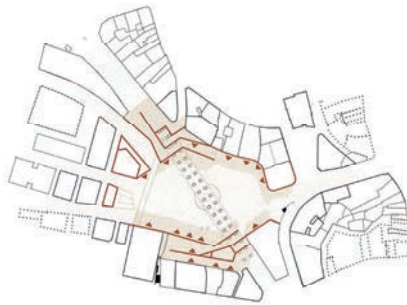
Arrivée au Quartier du Flon et socle vers le haut du Grand Pont

redéfinir les limites, infrastructure habitable

Des nouveaux éléments bâtis apparaissent au périmètre pour redéfinir les bordures de la place et lui donner une nouvelle façade.

La ville se pile à travers de ces éléments de socle, qui sont capables d'apporter du programme et gérer doucement la différence de niveau entre la place et ses abords.

En même temps, deux bâtiments reproduisent et continuent le tissu du Fion, en devenant une nouvelle porte d'entrée au quartier.



s'accrocher au contexte. la synapse

La multiplication et requalification des éléments de connexion verticale permet d'imaginer la place comme un endroit d'échange entre les différentes parties de la ville et la métropole lausannoise.

Un nouveau pôle multimodal qui devient une nouvelle porte pour la ville et qui, à la fois, soit capable de répondre tant à l'échelle urbaine comme domestique de ce lieu.



Agoras

Les bords de la nouvelle place deviennent l'endroit où l'on trouve la petite échelle.

Des marges où l'activité se multiplie et les commerces peuvent participer de la vie de la place.

Des espaces d'opportunité pour trouver les espaces de détente et maximiser la végétalisation comme stratégie de développement durable et éviter l'effet lot de chapeau.

Trouver la domesticité dans une place métropolitaine.



Interface

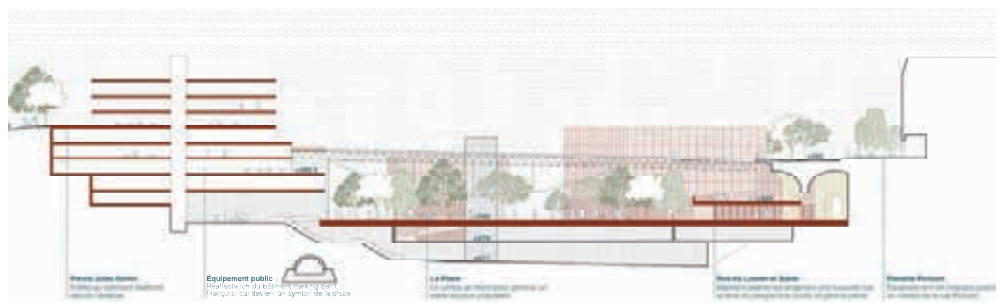
La place devient un nouveau pôle intermodal. Un endroit avec une claire priorité pour la mobilité douce et multiples accès aux transports publics.

Un croisement de chemins qui ne relie pas seulement les différents niveaux de la ville de Lausanne mais aussi la propre ville avec ses alentours.

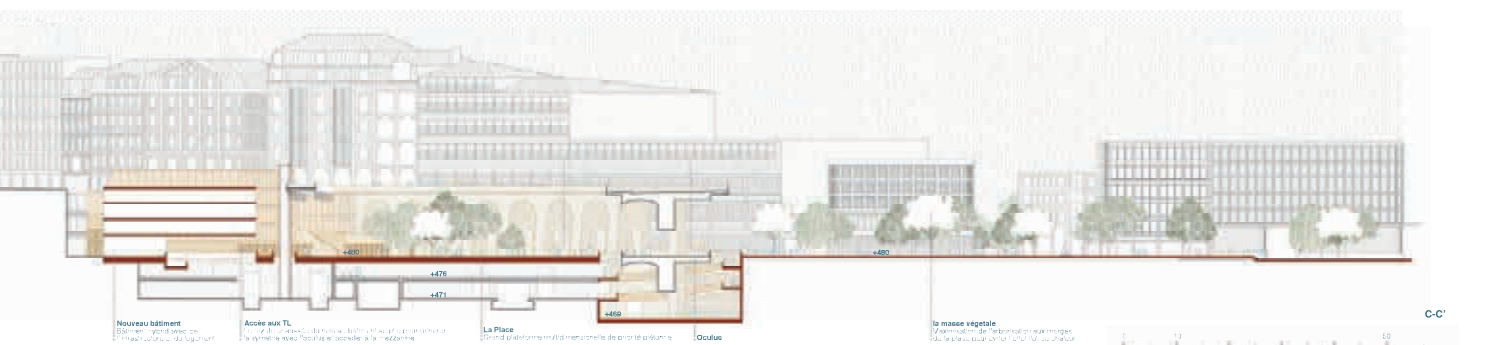
Cet effet s'exagère avec l'apparition de deux grands trous qui mettent en valeur la mezzanine d'accès aux transports publics et lui apportent de la qualité.



A-A'



B-B'



C-C'



Espace libre et transparence

Concours d'idées Pôle Flon

- 1 **Requalification de la Place de Bel-Air.**
Avec la nouvelle condition de la Rue du Grand Pont, une plateforme partagée avec priorité à la mobilité douce. La Place de Bel-Air joue son rôle d'élargissement de cette plateforme. La place s'élargit et améliore son contact avec la rue en devenant une plateforme partagée.
- 2 **Liaison et activation de la Terrasse Jean Monet.**
Nouvelle passerelle.
- 3 **Placette Pichard.**
Élargissement du trottoir au bout de la Rue Pichard en créant un balcon sur la nouvelle place.
- 4 **Ascenseur Placette Pichard-Grand Place.**
- 5 **Rue du Lumen.**
Régénération de la limite avec un nouveau socle. Un bâtiment oblique qui apporte du programme pour animer la douce descente au même temps qu'il génère une façade pour la nouvelle place.
- 6 **Parquet urbain.**
Traitement des bordures des bâtiments à la recherche de l'échelle domestique et les éléments de confort urbains.
- 7 **Plateforme partagée.**
Conception de la nouvelle place comme une plateforme sans trottoirs avec circulation piétonne prioritaire où les différents moyens de transport confluent et trouvent sa place.
- 8 **Arrêt bus ligne 22.**
Les arrêts de bus se situent aux périphéries de la place, pour préserver la vue dégagée sur la place et rester toujours proche des bâtiments pivot qui mènent aux différents niveaux du site.
- 9 **Oculus.**
Rampe circulaire située au centre de gravité de la place. Un trou qui découvre les arches, en mettant en valeur leur hauteur complète. Cette grande lucarne au milieu de la place devient un puit de lumière pour la mezzanine du niveau -1 en lui apportant du confort et en renforçant le lien entre les différents niveaux.
- 10 **Tram.**
L'arrêt du nouvel tramway s'aligne aux nouveaux bâtiments en restant au périmètre de la place et en utilisant l'espace bâti en face comme arrêt.
- 11 **Bâtiment TL.**
Nouveau bâtiment qui donne façade sur la place et aberge les bureaux et points de vente du TL.
- 12 **Nouveau bâtiment.**
Deuxième bâtiment donnant sur la place contenant un grand vide-rampe qui descend vers la mezzanine. Un accès opposé à celui de l'Oculus qui recherche de nouveau une entrée de qualité vers le transport public. Ce bâtiment contient du logement aux étages, une décision qui permet d'augmenter le public qui reste dans le quartier et en prend soin.
- 13 **Rue de l'Europe.**
Nouveau bâtiment socle pour redéfinir la façade sud de la place. Un bout de ville qui se plie pour relier le niveau Saint François et celui de la nouvelle place en apportant du programme à tous les niveaux. Une descente douce et tangente à la place qui permet d'observer le paysage urbain en bas pendant la descente. Un collée.
- 14 **Réaffectation du bâtiment du parking de Saint François.**
Transformation du bâtiment en équipement public et multiplication des Rez-de-chaussée en lien avec les différents niveaux d'espace public : la Place, la Rue de l'Europe et l'Avenue Jules Gonin. Surélévation de 3 étages du bâtiment pour compléter le programme et donner façade vers l'Avenue.
- 15 **Socle bâti.**
Partie haute du « bâtiment aigre » qui conforme la nouvelle « Rue de l'Europe ». Le volume grandit vers le Grand Pont, pour signaler l'accès au pont et signifier le niveau de Saint François depuis la place.
- 16 **Parvis Jules Gonin.**
Élargissement du trottoir de l'avenue pour améliorer l'accès au nouvel équipement public et générer un espace de détente en contact avec ce bâtiment.
- 17 **Promenade du Flon.**
Suppression du parking en surface et aménagement de la promenade du Flon comme espace vert transitoire entre les rues Jean Jacques Mercier et Jules Gonin.

rez de chaussée

niveau intermédiaire



Projet non primé

La place climatique

Projet éliminé au second tour

Architecte-urbaniste

Adresse

Reponsable du projet

Collaborateur.trice

Philippe Rahm architectes

12 rue Chabanais, 75002 Paris

Philippe Rahm

Ingénieur mobilité

Adresse

Reponsable du projet

Collaborateur.trice

CSD Ingénieurs SA

Chemin de Montelly 78, 1016 Lausanne

Gabriel Jodar

Expert

Reponsable du projet

GEA Valloton et Chanard SA

Thierry Chanard

Les auteur·e·s du projet mettent au cœur de leur réflexion la qualité des espaces publics pensés au regard de la thématique du réchauffement climatique en proposant tant des aménagements cherchant à lutter contre les îlots de chaleur en été que des aménagements visant à privilégier un climat agréable en hiver et propice au délasserement.

Concrètement, le projet pense le territoire en sous-systèmes avec, d'une part, une micro-contrée d'hiver pensée au regard des saisons en proposant des espaces extérieurs confortables en hiver, car exposés au soleil et accompagnés de pavés clairs pour augmenter la lumière faible et, d'autre part, une micro-contrée d'été avec une arborisation permettant de garantir de l'ombre ainsi que la présence d'eau (miroir de fraîcheur) et des pavés plus foncés et des rigoles d'interception des eaux de pluie plus généreuses pour favoriser l'évaporation. Les places sont ainsi généreusement végétalisées, suivant une gradation en intensité dans les lignes isothermes nord-sud, permettant l'accueil d'événements sur le nord de la place.

Le trafic motorisé est toujours prévu sur le site, bien que contraint par le biais d'une zone de rencontre permettant de privilégier les flux piétonniers. Pour libérer l'espace, il est proposé de supprimer le bâtiment des tl ainsi que le giratoire et la rampe vers le LEB et d'y encourager des aménagements temporaires offrant une grande liberté d'usage. Les émergences TP sont regroupées dans le rez-de-chaussée du parking Saint-François, proposant un accès unique.

Le jury apprécie la qualité de la réflexion portée sur la question du dérèglement climatique ainsi que sur la qualité des espaces publics et leur confort climatique. Il regrette néanmoins que les autres problématiques fortes mises en évidence dans le programme du concours ne soient pas traitées, le projet proposant un concept très fort sur un seul axe de réflexion. Le jury se questionne également sur la faisabilité d'un tel concept pour une interface de transports, notamment en termes de gestion des flux avec des émergences trop peu nombreuses.

La Place Climatique

La Place Climatique

Contraste solaire et interactions climatiques

Puisque que le climat se réchauffe, l'espace public urbain doit retrouver sa fonction thermique originale : 1. apporter de la fraîcheur en été, par évaporation comme le faisait autrefois la fontaine en Espagne ; par radiation, en jetant de grandes ombres comme sur les bastions, de la même manière que les tilleuls sur les places auvents ou les platanes en Provence ; 2. apporter de la chaleur en été, en protégeant de la pluie et du vent. L'espace public, c'est à dire la place de village, s'est formé dans l'ombre de l'arbre, autour du feu, dans une sorte de thermos-société comme qualifié par le philosophe Peter Sloterdijk où les humains se sont retrouvés pour partager les ressources, l'énergie, la fraîcheur et la chaleur.

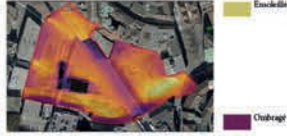
Composition climatique du Pôle Flou

Notre projet pour le Pôle du Flou se fonde sur le climat, sur l'offre d'espaces extérieurs les plus confortables en hiver au nord est dégagé et pluvieusement exposé au soleil, et les plus confortables en été au sud ou à l'ouest des immeubles existants. Par une modification informelle, nous avons restructuré l'aménagement de la Place Centrale et la Place de l'Europe. En hiver, quand il fait froid, on cherche le soleil, la chaleur, un air sec et sans vent. En été, au contraire, on cherche l'ombre, la fraîcheur, l'évaporation et le vent. Ainsi s'établit sur tout le pôle du Flou, en coisant les zones habituelles de l'aménagement de l'ensemble de 21 décembre en et 21 juin, une gradation climatique qui empêche tout dans un mouvement général du nord vers le sud. La micro-climatisation de l'air au Nord reçoit toujours du soleil en hiver ; elle est à l'abri du vent, et sous la matérialisation de paré clair pour augmenter la lumière faible d'hiver, en la gardant plus dégagée d'arbres et d'obstacles pour se laisser enchaîner de soleil. Au centre, nous trouvons le « Miroir de chaleur » qui par gischernie, garde la surface du sol à 11°C. Plus, progressivement en descendant vers le sud de la place, vers la micro-climatisation d'été, toujours à l'ombre en été, les parcs à végétation, les arbres se densifient, les règles d'interception des rayons de pluie s'élargissent et l'évaporation se fait plus forte. Au centre, nous trouvez deux « Miroirs de fraîcheur », des jets d'eau refroidissent, l'air et les passants. Une autre gradation, de biodiversité, est faite entre des surfaces de sol plus minérales et plus domestiques (gazon) en périphérie vers des surfaces de sol à dominante végétale au centre, laissez en prairie fleurie.

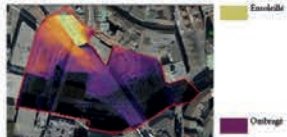
Usage et mobilité du Pôle Flou

Nous proposons un grand plan de calépinage de la place qui se déploie sans interruption. Les routes carrossables doivent passer en vitesse adaptative (moins de 20km/h) sur ce sol mou et pluvieux, et éviter les incertitudes, éviter des portées délimitant les chaussées. Différentes actuellement, nous proposons de regrouper l'ensemble des entrées des métros et du Lab dans la gare originale du Métro sous le parking Saint-François et de supprimer le bâtiment des TL, car couvert en ombre de la place, il est inutile d'usage. En le supprimant, ainsi que la galerie et sa rampe vers la LER, nous libérons et ramène la place de l'Europe entièrement aux piétons et à son libre usage. Des chaises amovibles (comme celles du jardin de Luxembourg à Paris ou du Yard de Harvard aux USA) seront à disposition, agréables comme au vent sur l'ensemble du site, ainsi que des parcs amovibles en été. Sur ce grand sol sans barrière et sans obstacle, tous les aménagements temporaires sont permis, permettant une grande liberté d'usage.

Modification informelle de l'ensoleillement moyen journalier au 21 juin



Modification informelle de l'ensoleillement moyen journalier au 21 décembre



Synthèse des micro-climats annuels



Lignes isothermiques de répartition des aménagements climatiques



Plantation des arbres



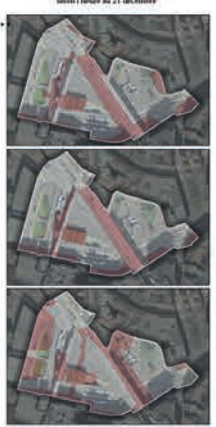
Reflectance lumineuse du sol / Répartition des pavés selon leur couleur



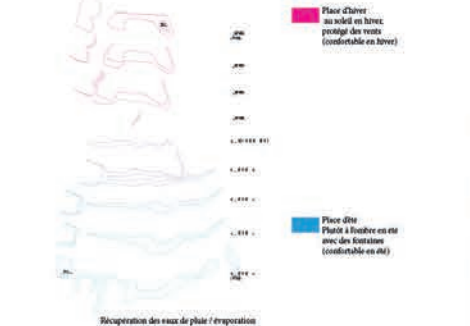
Modification informelle de l'enlèvement selon l'heure au 21 décembre



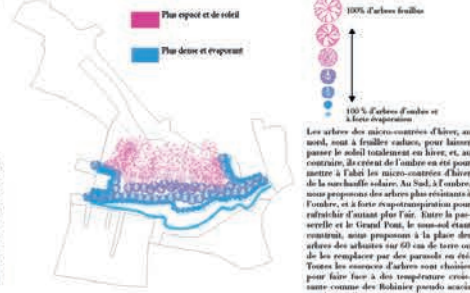
Modification informelle de l'enlèvement selon l'heure au 21 décembre



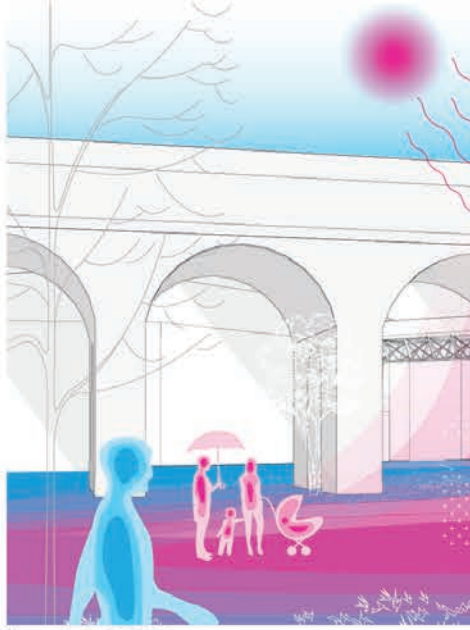
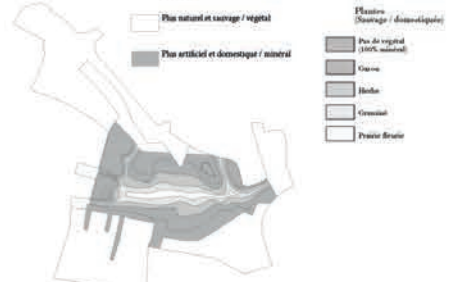
Principe de composition de la place



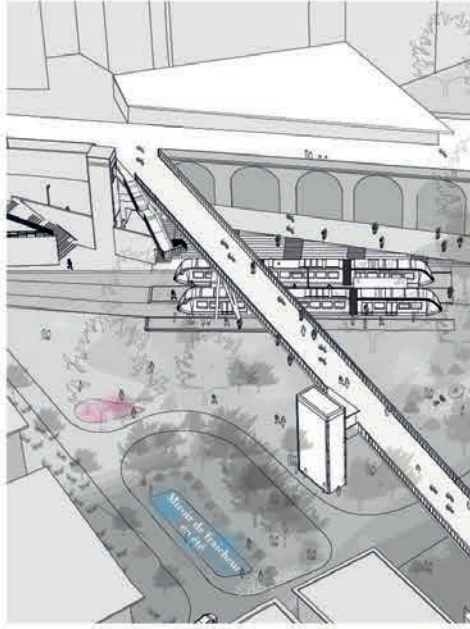
Arbre-croquis



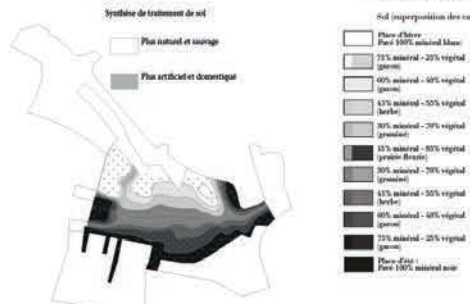
Écologie

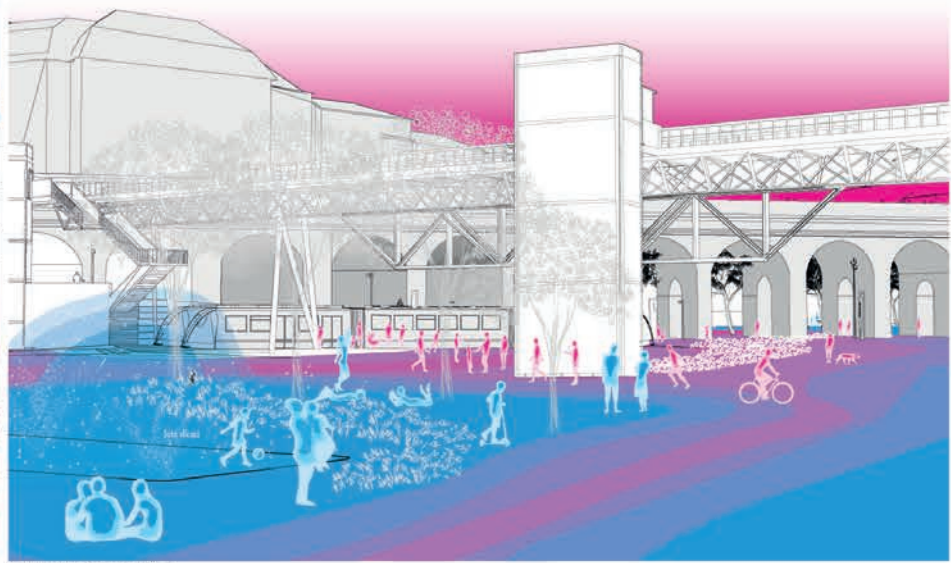


Vue perspective hivernale sur la Place Centrale

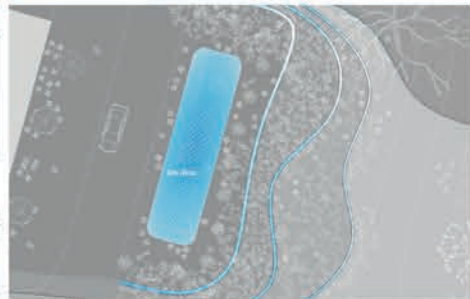
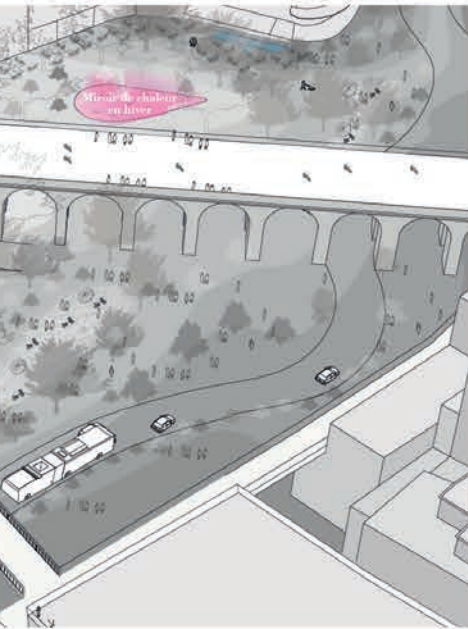


Asymétrie générale





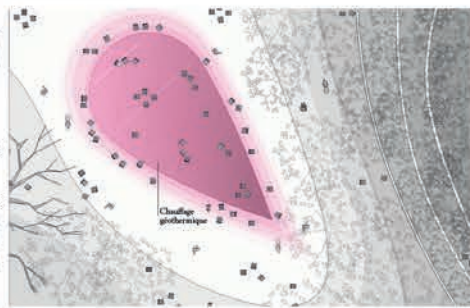
Vue perspective entraxe sur la Place de l'Europe



Plan de la Place d'Alsace, Ech. 1/1000



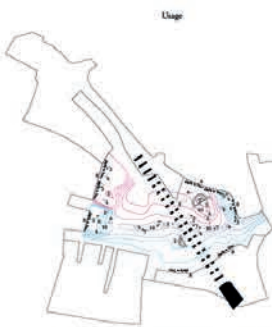
Coupe longitudinale E-E sur place d'Alsace, Ech. 1/1000



Plan de la Place d'Alsace, Ech. 1/1000



Coupe longitudinale C-C sur place d'Alsace, Ech. 1/1000



- Usages
- 1 Installation olympique
 - 2 Musée de sciences
 - 3 Foodmarket
 - 4 Espace de jeux
 - 5 Musée d'architecture
 - 6 Musée de l'histoire
 - 7 Parcours d'art
 - 8 Parcours sportif
 - 9 Parcours éducatif
 - 10 Station météo

Mis à part les arbres et les lampadaires qui sont fixes, toute la Place Climatique sera ouverte à l'implantation temporaire de n'importe quel usage, tel que café, foodtruck, containers d'exposition, scènes de théâtre, jeux, etc. Au nord, la grande distance entre les arbres (20 mètres) permet l'implantation de scènes et de son public pour du théâtre ou des concert de musique.

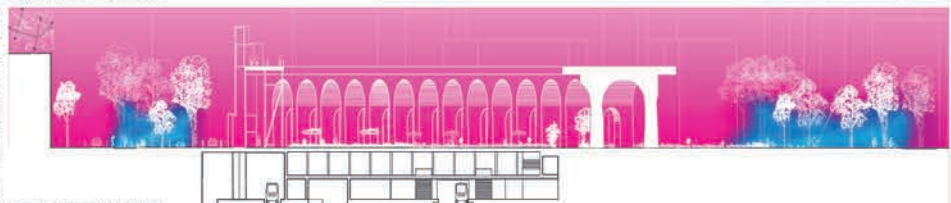
Disposés autour d'un axe, nous proposons de regrouper l'ensemble des entrées aux transports souterrains (LER, M2 et M3) au niveau du bâtiment actuel de la gare (sous le parking Saint-François). En association avec cela, la proposition vise à supporter les volumes destinés aux T1, afin de dégager l'espace, laisser travailler en place les aménagements existants relatifs à la station à la gare, et ainsi équiper la place de l'Europe. En addition à ceci, il est proposé de conforter les conditions ventuelles dans le secteur nord-ouest de la place de l'Europe, avec l'appui d'escaliers-ascenseurs reliant celle-ci à la Rampe de Vol-Air. Le déplacement des figures de haut permet la suppression du génie civil et de son vide central dominant sur le LER, permettant ainsi de libérer et de couvrir entièrement la place de l'Europe aux piétons et cyclistes, qu'ils soient de passage ou en séjour sur celle-ci. Afin d'offrir un potentiel de connectivité à l'ensemble et une liberté d'appréhension de l'espace, une partie du mobilier est proposé de façon amovible. C'est ainsi que son montage des chaises, comme celles déjà présentes dans le jardin de Luxembourg à Paris ou de Yard de Harvard aux USA, seront à disposition, agrégables comme on le voit sur l'ensemble du site, ainsi que des paravents mobiles en été. Sur ce grand sol sans barrière et sans obstacle, tous les aménagements temporaires sont permis en complément avec la végétalisation par arbres proposés, permettant une grande liberté d'usage.



Coupe latérale longitudinale C-C, Ech. 1/500



Coupe entraxe longitudinale E-E, Ech. 1/500



Coupe entraxe transversale A-A, Ech. 1/500





Projet non primé

-1.0 +1

Projet éliminé au premier tour

Architecte-urbaniste

Adresse

Reponsable du projet

Collaborateur.trice

98lg

Place du Nord 2, 1005 Lausanne

Luciano Nicolas Antonietti

Ingénieur mobilité

Adresse

Reponsable du projet

Collaborateur.trice

InternCity Sarl

Eduardo Camacho-Hübner

Alice Fiorini, Basil Merz, Simon Jeckelmann, Léo Benjamin

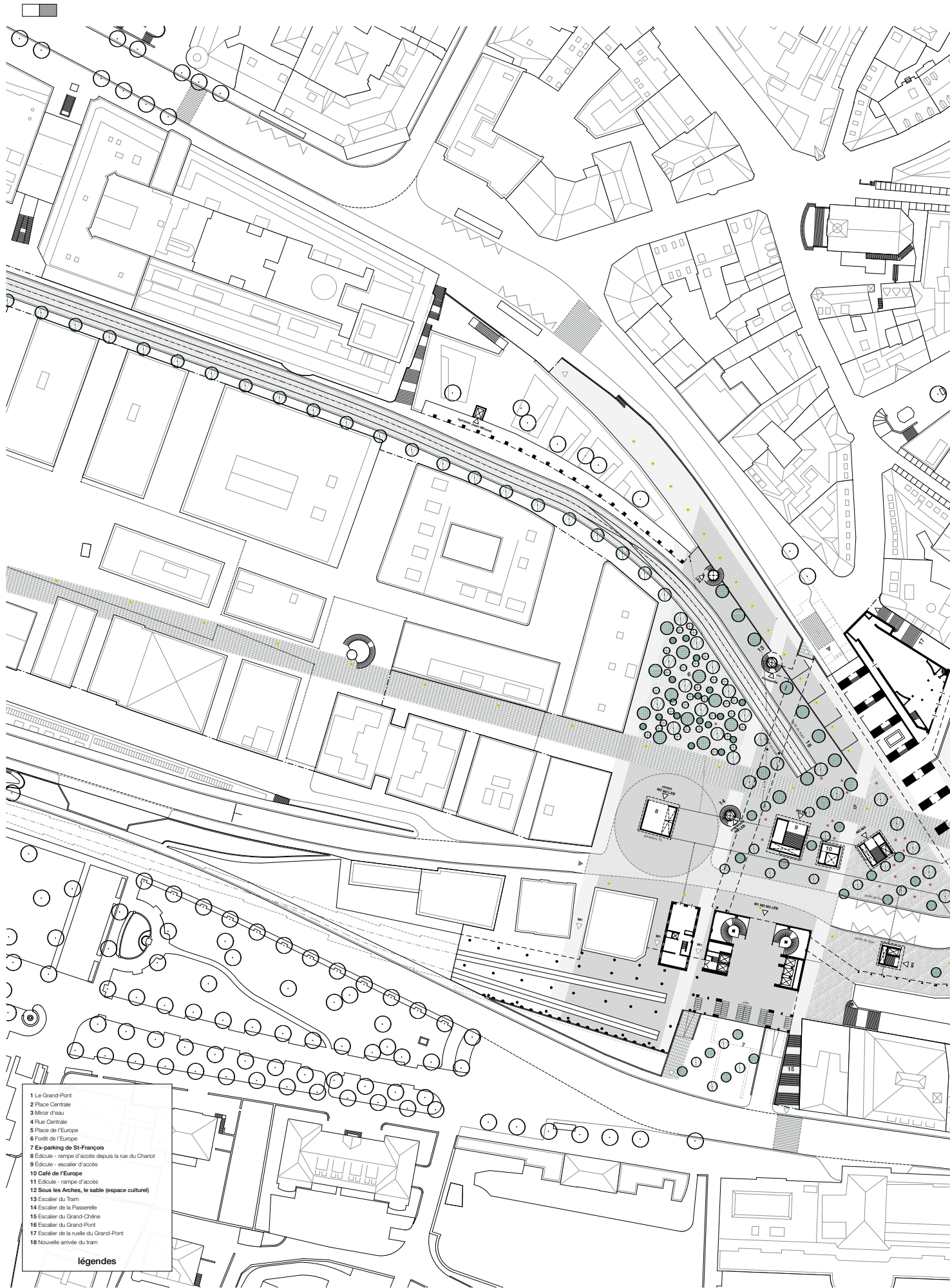
Les auteurs du projet -1.0+1 proposent des espaces de repos et de détente, tout en cherchant à concilier ces usages plus immobiles avec ceux qui prennent place dans cet espace traversant et traversable avec une amélioration de la mobilité douce et une valorisation du Grand-Pont qui siège en tant qu'interface et connecteur.

Plus précisément, le projet propose une identité propre et de nouvelles qualités pour chacune des places. La place Centrale, minéralisée et munie d'un miroir d'eau, propose un espace d'accueil pour les activités de délasserment et de rassemblement ainsi qu'un pôle de rafraichissement en rappel du Flon, enfoui.

La place de l'Europe devient une canopée, un poumon végétal proposant un espace d'ombrage et de fraîcheur pour ce cœur de ville. Elle est occupée par plusieurs édicules implantés sur la place, assurant plusieurs fonctions comme notamment offrir des accès aux étages en souterrains, mais également proposer des activités au centre de la place pour l'activer dans ses fonctions diurnes et nocturnes. La gestion des flux entre les différentes plateformes de transports publics est réalisée via une plateforme souterraine afin d'alléger les flux en surface. Les liaisons verticales entre le niveau des places et le niveau du Grand-Pont et de la passerelle du Flon sont repensées par la construction de nouveaux escaliers et ascenseurs. De plus, les voûtes du Grand-Pont accueillent un nouvel espace culturel, pensé en souterrain. Comme pour beaucoup d'autres projets, le bâtiment des tl est supprimé et la rue Centrale se restreint et devient prioritaire aux modes doux, tout en gardant la possibilité d'y faire passer quelques véhicules, notamment les bus tl et des services de livraison.

Le parking Saint-François est pensé comme un espace vert de transition depuis l'avenue Jules Gonin vers la passerelle du Flon et la place de l'Europe et prévoit, au lieu du stationnement, des édicules accueillant un kiosque/café ainsi qu'une liaison verticale (ascenseur). Le nouveau bâtiment des tl y prend également place, à l'ouest de la passerelle piétonne.

Le jury apprécie les interventions de ce projet en matière de réchauffement climatique (forêt urbaine, diversité des espèces, miroir d'eau). Il juge néanmoins que les propositions faites ne sont pas satisfaisantes, notamment au regard de la densité d'aménagement trop importante, produisant des césures et rendant difficile l'orientation dans le site (arborisation, édicules et émergences éparses). Le jury regrette aussi la proposition de plantations denses sur dalle, alors que les zones en pleine terre sont peu valorisées sur ce plan.



- 1 Le Grand-Pont
- 2 Place Centrale
- 3 Miror d'eau
- 4 Rue Centrale
- 5 Place de l'Europe
- 6 Forêt de l'Europe
- 7 Ex-parking de St-François
- 8 Edicule - rampe d'accès depuis la rue du Charlot
- 9 Edicule - escalier d'accès
- 10 Café de l'Europe
- 11 Edicule - rampe d'accès
- 12 Sous les Arches, le sable (espace culturel)
- 13 Escalier du Tram
- 14 Escalier de la Passerelle
- 15 Escalier du Grand-Chêne
- 16 Escalier du Grand-Pont
- 17 Escalier de la rue du Grand-Pont
- 18 Nouvelle arrivée du tram

légendes



Pourquoi?

Un repos fictif, instable sur une surface artificielle. L'imaginaire du Flon disparu, ravivé par cette masse indolore, aujourd'hui, invisible. Nous ne nous reposons pas sur un sol stable créé par le temps, mais sur un mirage inconnu. Le Flon est déjà l'espace de congestion impossible à définir, à devenir impossible. Cette surface invisible ne se projette que par la présence du Grand Flon. Il est l'unique trace visible à chaque niveau possible. Une trame qui impacte par hégémonie toute substance relative à sa proximité.

C'est en soit par sa présence que les places se créent. Il est l'outil de congestion et l'alter ego immortel de la ville. Il confronte l'humain par sa présence. Il existe. Il invite au temps, à prendre le temps, dans un espace en perpétuel accélération.

Largement congestionné, le pôle du Flon représente un nœud critique dans l'organisation de la mobilité lausannoise. Situé entre plusieurs collines, ce quartier est un espace qui se traverse à la fois horizontalement et verticalement. En 1994, dans un entretien avec la revue suisse *Helmatschutz/ Patrimoine*, l'architecte tessinois Luigi Snozzi porte de cette particularité lausannoise :

«Les collines sont toujours tabou à surmonter. Sur l'une d'elles se trouve le centre historique, puis on descend sur le Flon, et surgit de nouveau une colline, après laquelle on redescend jusqu'au lac – c'est une obligation de monter et de descendre.»

Le Grand-Flon franchit et englobe la vallée du Flon : ouvrage emblématique et essentiel à la ville de Lausanne, il porte cette double condition de séparer et relier. Les passerelles du projet de Tschumi survolent elles aussi le quartier du Flon ; elles transportent les voyageurs qui traversent la ville mais ne s'arrêtent pas. Ces éléments urbains participent au cloisonnement d'un espace intermédiaire qui manque de qualité et d'identité.

Aujourd'hui

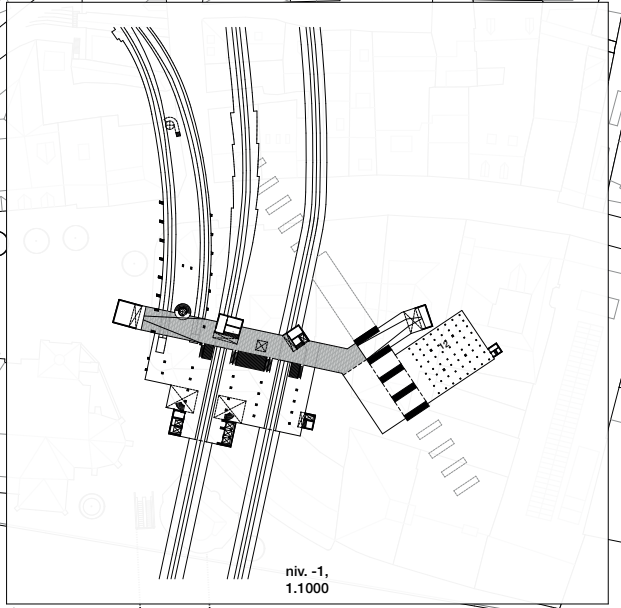
Nous devons comprendre les problèmes du pôle du Flon dans son état actuel. Fruit d'une pensée déconstructiviste, c'est un quartier congestionné qui ne prend pas en compte les immobiles : les gens qui ne bougent pas, celles qui attendent ou ceux qui souhaitent s'arrêter. C'est un lieu où l'on dérange, où il est difficile de prendre place. Face à ce constat, nous pensons qu'il est nécessaire d'imaginer le Flon comme un espace ouvert à toutes et tous, en proposant des espaces de repos et de détente aux passants, tout en préservant sa qualité d'espace traversant et traversable grâce à une amélioration de la mobilité douce. Dans un souci de confort et d'adaptation aux changements climatiques, nous proposons l'implantation d'un nouveau maillage végétal afin d'offrir fraîcheur, ombre et couleur à ce quartier. Cette nouvelle campagne participe à la définition d'espaces aux qualités différentes, et pourtant situés sur une surface continue. Nous pensons le Grand-Port comme une interface poreuse entre la Place de l'Europe et la Place Centrale, qui favorise les échanges et les rencontres, tout en permettant à chacune de ces deux places de retrouver une identité propre et de nouvelles qualités.



grille et pont



niv. +1, 1.1000



niv. -1, 1.1000

▲ accès piétons niv. 0
▲ accès transport public niv. 0
▲ accès verticaux niv. -1, niv. 0, niv. +1

Projet non primé

2101

Projet éliminé au premier tour

Architecte-urbaniste

Adresse

Reponsable du projet

Collaborateur.trice

INGPHI SA

Rue Centrale 9 bis, 1003 Lausanne

Philippe Menétrey

Ingénieur mobilité

Adresse

Reponsable du projet

Collaborateur.trice

INGPHI SA

Rue Centrale 9 bis, 1003 Lausanne

Jonathan Krebs

Ninh Tran, Thanh Nhien Nguyen, Mariko Okumura

Les auteur·e·s du projet proposent un système de différents plateaux de connexion et prévoient de remettre à ciel ouvert la rivière du Flon ainsi que le second niveau d'arches du Grand-Pont.

Plus précisément, le projet propose plusieurs larges plateaux horizontaux : un au niveau de la place permettant l'accueil d'activités diverses, un souterrain au niveau des trains et un plateau intermédiaire dénommé mezzanine permettant l'accès aux transports publics. La connexion entre ces niveaux est assurée par des escaliers circulaires et des ascenseurs.

La place de l'Europe est le centre animé de cet espace, tandis que la place Centrale accueille un programme apaisé. En lien, le déterrement de la rivière du Flon permet de créer un cœur vert de pleine terre, accompagné de gradins pour offrir un espace de délasserment agréable pour ce cœur de ville. En matière de mobilité, le projet prévoit de fermer l'ensemble du Pôle Flon au trafic routier et de libérer l'espace au profit de la mobilité active avec la suppression du bâtiment des tl et du Lumen.

Le jury apprécie le caractère original et futuriste du projet, amenant une identité très forte et atypique pour le site, reconnaissable au premier coup d'œil. Il relève également la mise en évidence du patrimoine avec la volonté de dévoiler les arches enfouies du Grand-Pont et le cours d'eau du Flon. Il apprécie les différents étages permettant une orientation rapide et efficace dans l'espace tridimensionnel de ce site ainsi que l'apport de lumière naturelle directe aux étages dédiés aux transports publics. Il regrette cependant la suppression de la passerelle existante au profit de la création de trois autres, peu fonctionnelles, le manque de réflexion en termes de flux horizontaux ainsi que la morphologie du site évoquant trop peu le vallon initial du Flon. Enfin, la mise en scène des infrastructures se fait au détriment de places urbaines de qualité.

Contexte

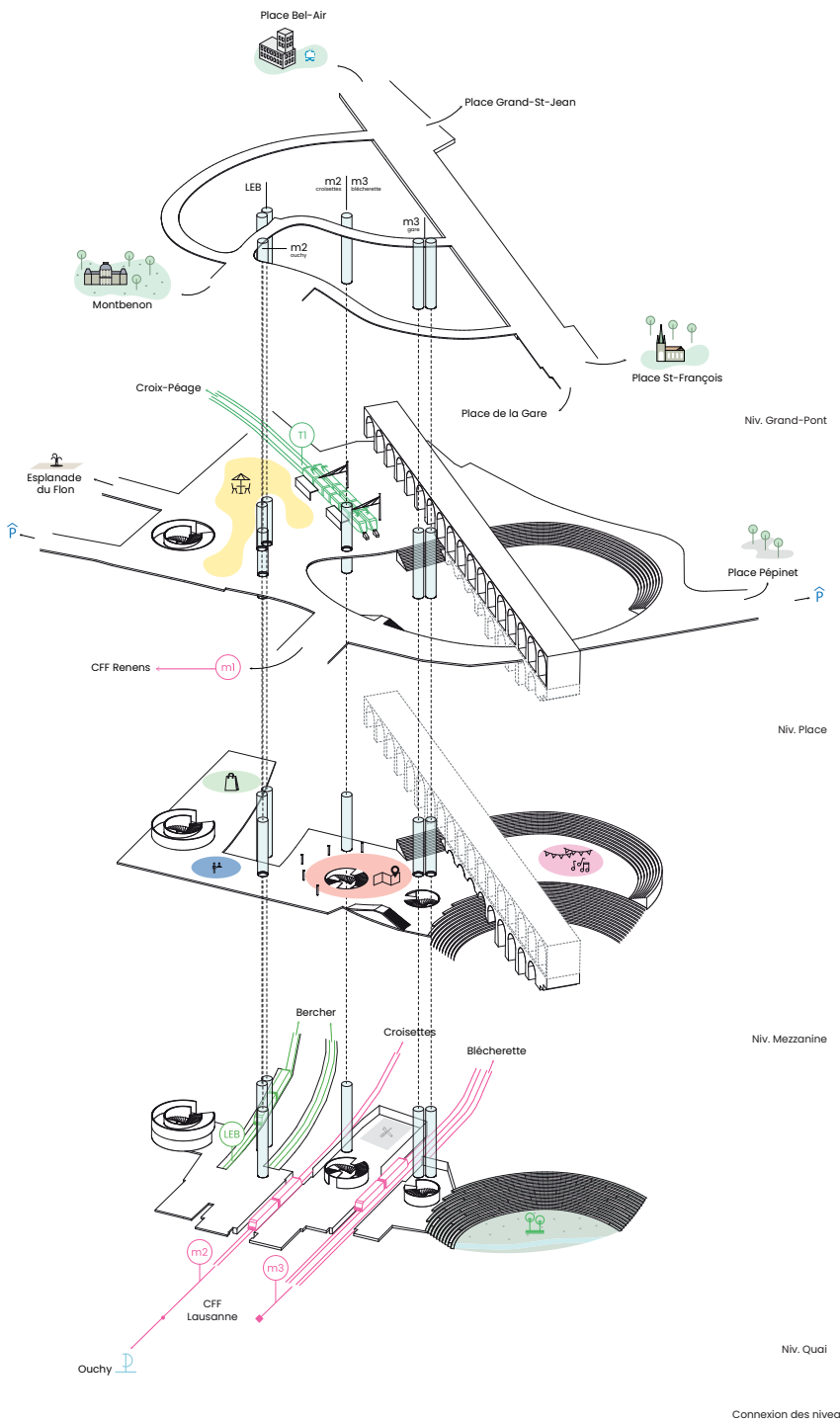
Les places de l'Europe et Centrale, situées en plein cœur de Lausanne, en sont un des centres névralgiques et sont appelées à le devenir encore davantage avec l'arrivée de nouveaux modes de transports publics. Ces places ont connu, depuis le XIX^e siècle, des interventions successives à la fois sur le territoire et sur le bâti. Cela implique qu'au travers de ces différentes réorganisations, diverses couches d'histoire de la ville s'y retrouvent, avec des éléments et des usages disparates et des bâtiments qui témoignent de moments différents de l'histoire de la ville. En effet, la rivière du Flon s'écoulait librement, puis elle a été enjambée par le Grand-Pont et ensuite la rivière a été remblayée. En ce qui concerne les usages qu'ont connus les places de l'Europe et Centrale au fil de l'histoire, ils ont été multiples : lieux de commerces (marché aux poissons), industries (notamment une imprimerie et des entrepôts de part et d'autre du Grand-Pont), lieux de culture (théâtre Lumen, Le Romandis, bar les arches) et parking. Ainsi, les places sont construites sur plusieurs niveaux, avec la rivière du Flon, les niveaux des métros M1, M2 et LEB, le niveau de la place et le niveau du Grand-Pont. Dans ce moment charnière où l'arrivée du m3 et du tramway conduisent à un remodelage, ces deux places peuvent devenir une plateforme multimodale répondant à des fonctions, besoins et ambiances diverses, le Pôle Flon.

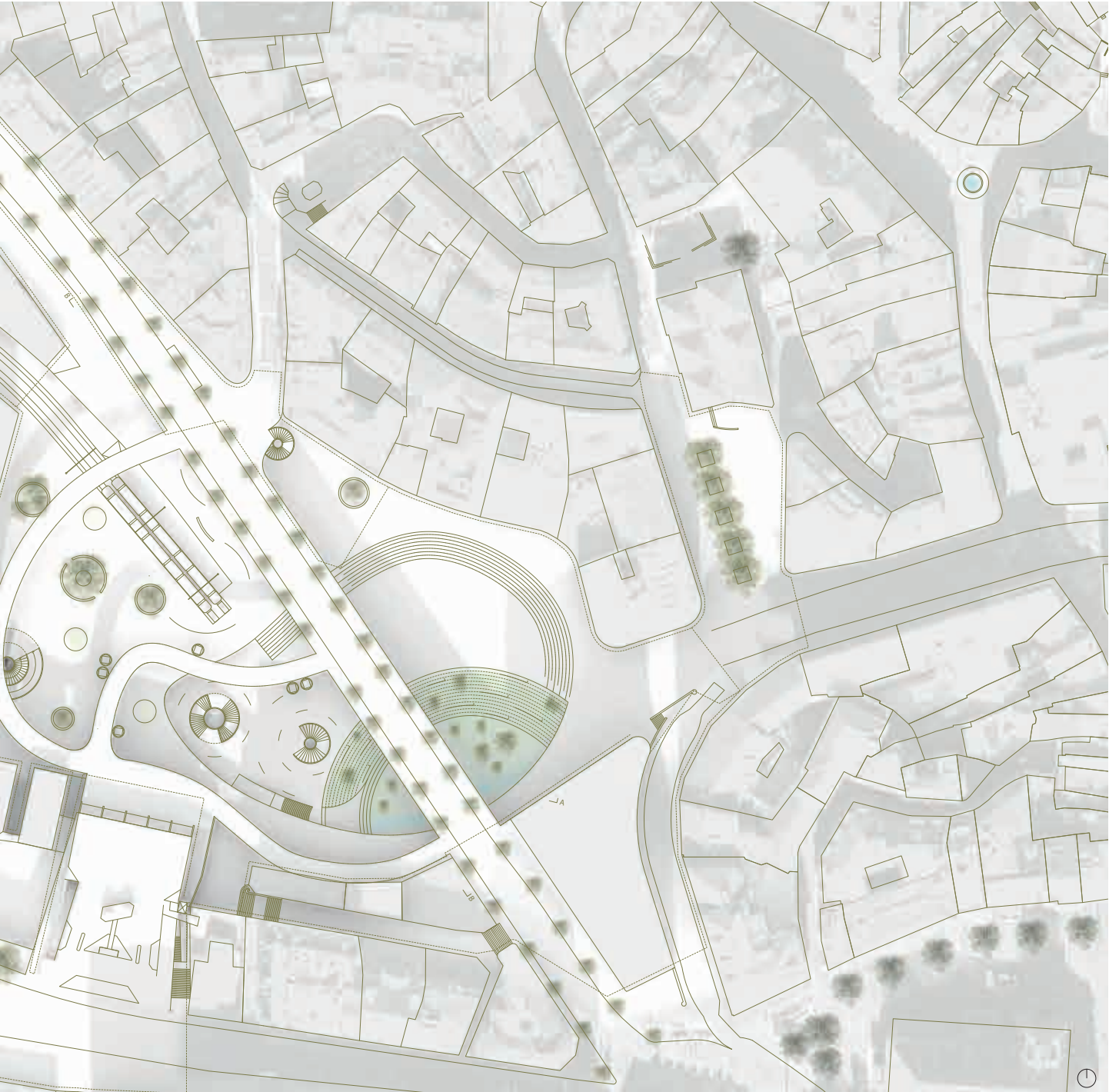
Concept

Le concept développé pour le Pôle Flon 2101 est une vision pour le début du XXI^e siècle afin de définir des lignes directrices pour les développements à venir au sein de la ville de Lausanne. La proposition se veut structurante, avec la définition de différents plateaux de connexion et, ainsi, une architecture de l'action composée de plateaux aux contours fluides pour favoriser les échanges et les circulations. La proposition est contextuelle, prenant en compte les éléments environnants avec la mise à jour de la rivière du Flon et des deux niveaux du Grand-Pont. Avec pour finalité que le Pôle Flon assume son rôle de gare urbaine du XXI^e siècle.

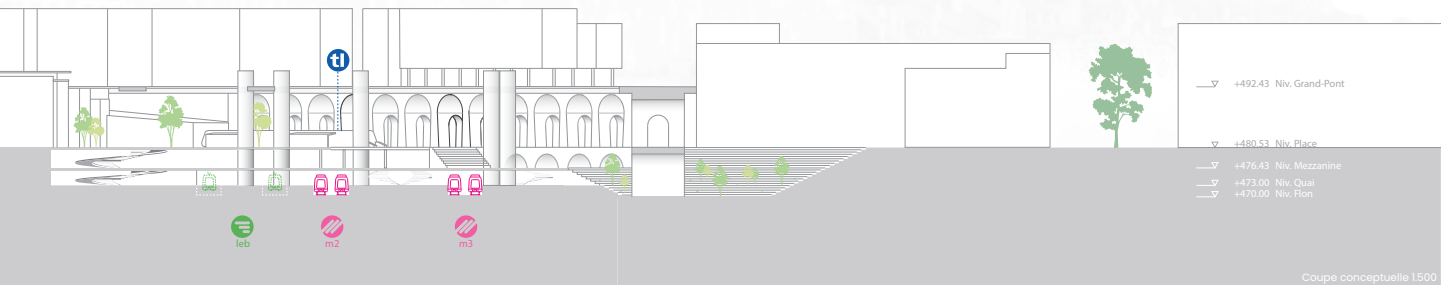
Description

La proposition est obtenue avec un premier choix radical : la fermeture de l'ensemble du Pôle Flon au trafic routier. Dans un deuxième temps, la proposition passe par un grand nettoyage avec la suppression du bâtiment du Lumen, de la rampe le long du Grand-Pont et des escaliers de la rue du Grand-Pont, ce qui permet de libérer considérablement de la place des deux côtés du pont. Ensuite, il y a le découpage de plusieurs plateaux horizontaux au niveau de la place, au niveau des trains et un nouveau plateau dénommé mezzanine permettant d'accéder aux différents transports publics. Les contours et perforations de ces plateaux suivent la forme des flux piétonniers principaux et permettent de saisir la volumétrie du site, de se repérer et de s'orienter. La connexion entre les plateaux est assurée par de larges escaliers circulaires et de nombreux ascenseurs de téléportation. Les plateaux permettent de générer de larges espaces pour différents programmes, comme des commerces, des parkings d'aéro-mobilité, des espaces culturels, des bars et des terrasses. Du côté de la place Centrale, c'est un programme plus calme, une gestion des différents scénarios avec les différents événements de la journée illustrés avec le pic du matin, le marché, la pause de midi, l'apéro et le programme de la soirée. Au croisement du Grand-Pont et du Flon, il y a le déterrement de la rivière pour créer un cœur vert, un cœur en pleine terre avec le Flon qui s'écoule et des gradins tout autour pour la pause en connexion avec la nature. La part belle est faite aux plantations avec celles autour du cœur vert qui se poursuivent et marquent le tracé du Flon. Cela permettra de ramener une biodiversité au cœur de la ville et formera un rempart contre les vagues de chaleur. L'aménagement est flexible avec la possibilité de fermer les différents niveaux, comme celui de la mezzanine pour fermer l'accès aux trains, et de se protéger du soleil avec des membranes tendues, des brumisateurs et de la végétation.

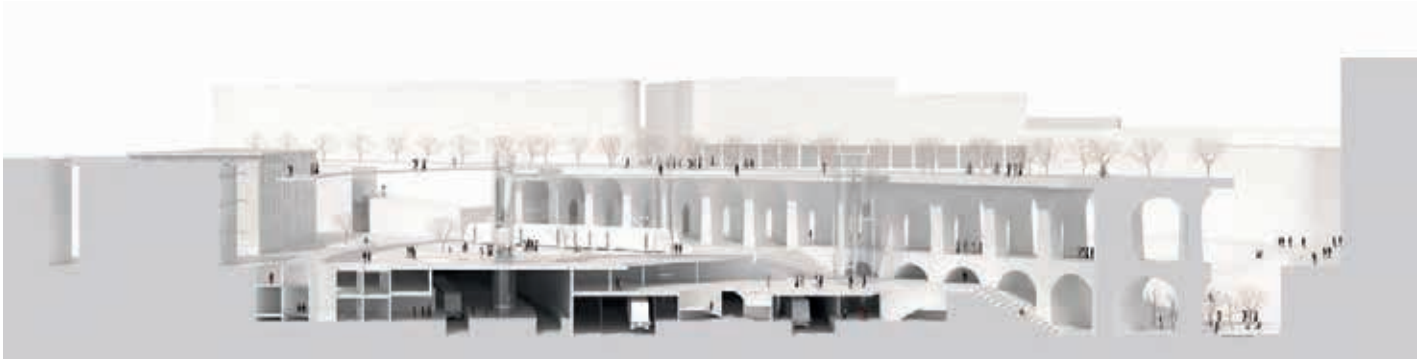




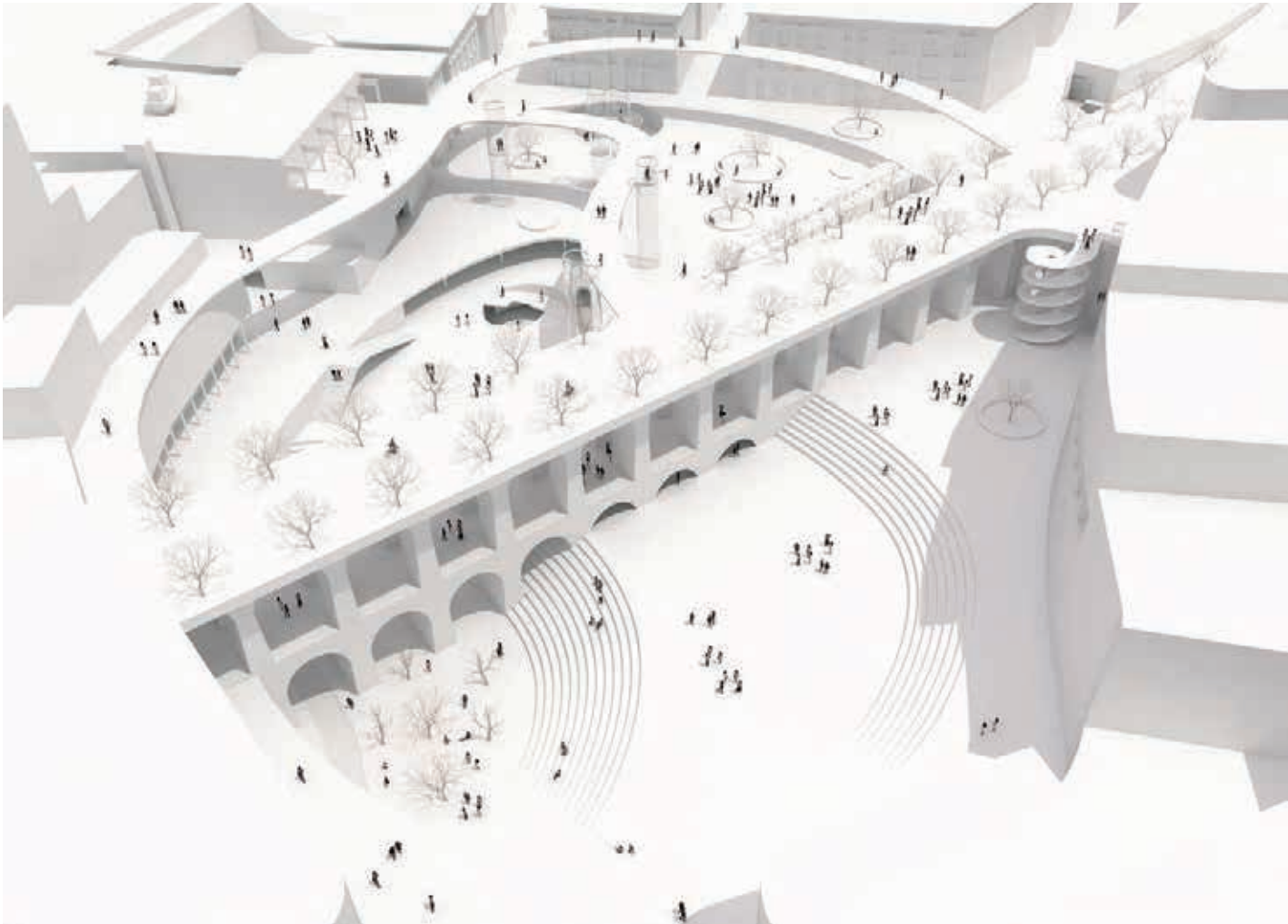
Plan de situation 1:500



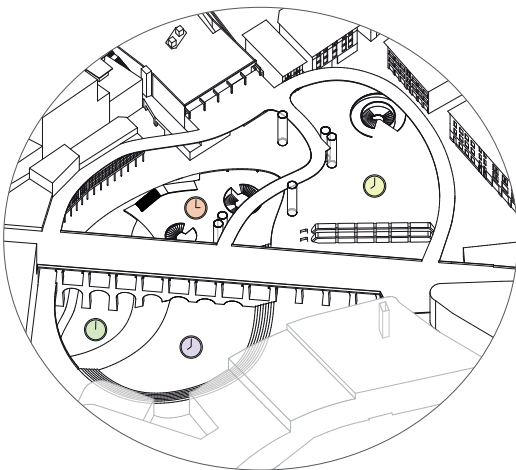
Coupe conceptuelle 1:500



Coupe AA

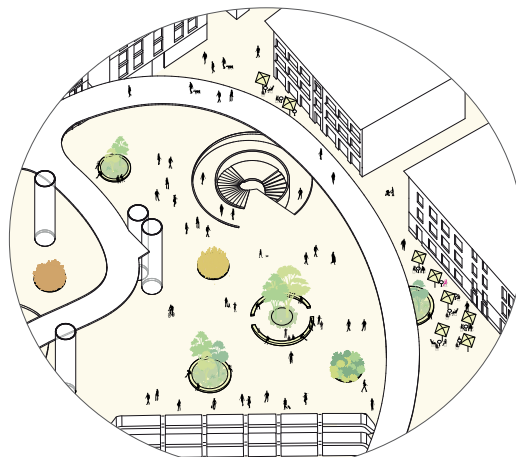


Vue de la place Centrale



2101_06.16

Je m'appelle Émilie. En tant que jeune femme active, dans cette société qui est la nôtre en 2101, je dois jongler avec beaucoup de choses. Les aménagements du centre-ville m'offrent l'occasion de me ressourcer au long de mes journées.



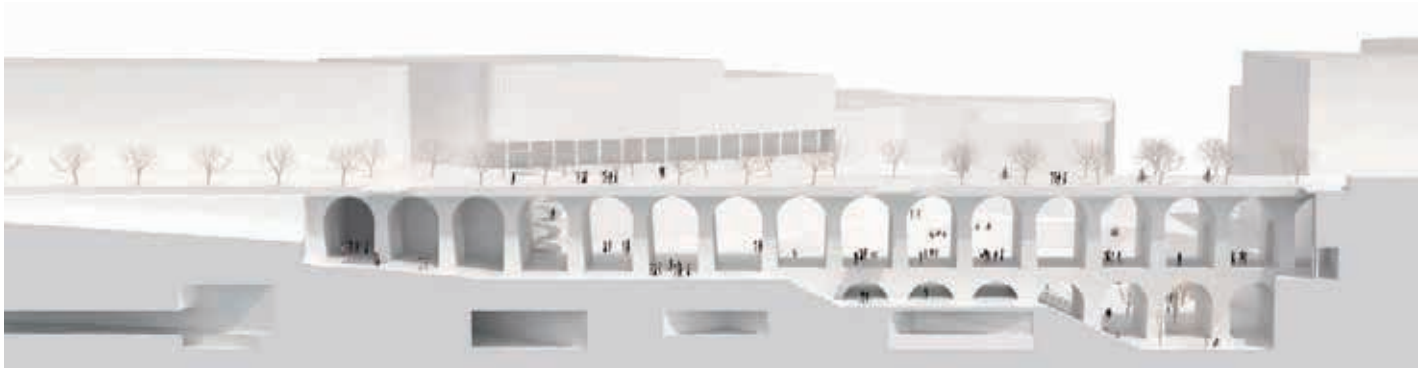
2101_06.16 8h

Le matin, lorsque je sors du métro un peu pressée pour aller au travail, je croise d'autres personnes pressées comme moi et je me prends au passage un café-croissant dans un petit café mignon. Les jours de chance, lorsque j'ai réussi à me lever avec de l'avance, je m'assieds sur la terrasse du café.

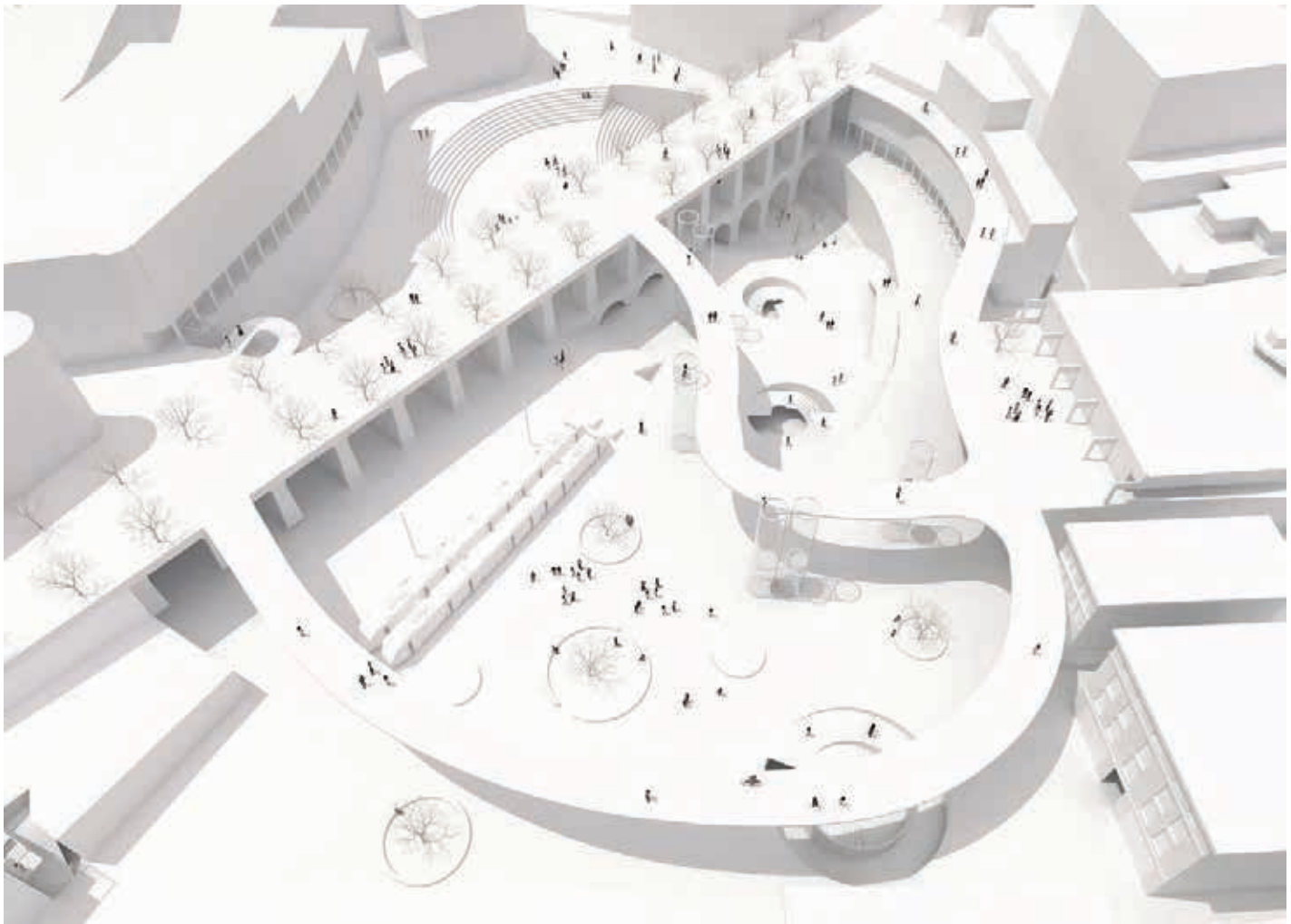


2101_06.16 12h

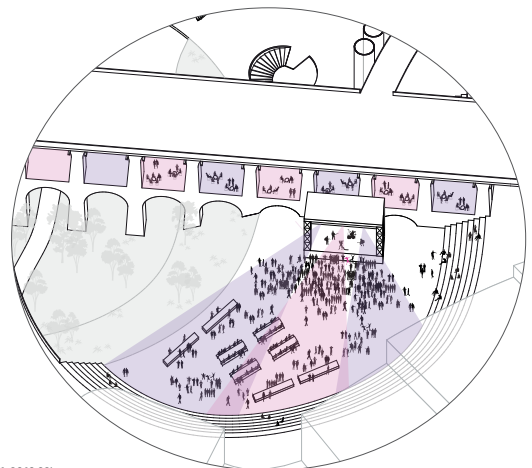
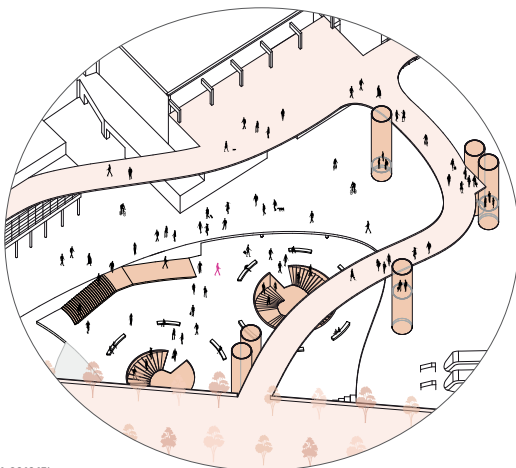
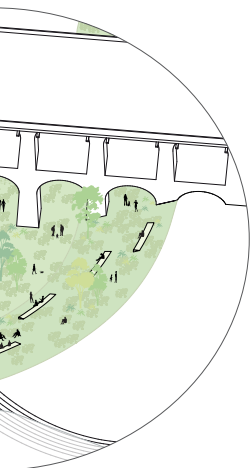
Midi, la possibilité de prendre une pause au sein d'un point de rencontre pour le déjeuner, le midi, le lunch et le goûter au bord de l'eau. Une fois par semaine, autour de moi, je vois que chacun e organise son temps de



Coupe BB



Vue de la place de l'Europe



2101. 06.16 15h

2101. 06.16 20h

Non vert est une grande chance. J'embarque mon
je m'offre un cours de yoga, histoire de me relaxer.
à la respiration de la façon qui lui fait du bien.

L'après-midi, la ville fourmille : il m'arrive de parfois devoir me déplacer et je croise les usagers des transports
publics qui traversent l'espace au gré de leurs correspondances, des gens qui déambulent dans les courbes
des plateformes. Les connexions verticales mènent rapidement de haut en bas.

Le soir, je peux profiter de cet espace pour manger, trinquer, prendre du temps entre ami·es, danser, me prome-
ner dans les arches dont la programmation dynamique varie au fil des saisons : terrasses, ateliers de poterie,
pop-up de vente de plantes, vide-dressing... Le temps est venu de me détendre après une journée bien chargée !

Projet non primé

Connexion Verte

Projet éliminé au premier tour

Architecte-urbaniste

Adresse

Reponsable du projet

Collaborateur.trice

Tense architecture network

Rue Arachneou 16 , 11522 Athènes

Tilemachos Andrianopoulos

Athanassios Kontizas

Ingénieur mobilité

Adresse

Reponsable du projet

Collaborateur.trice

MSM consulting

Theodoros Mavrogeorgis

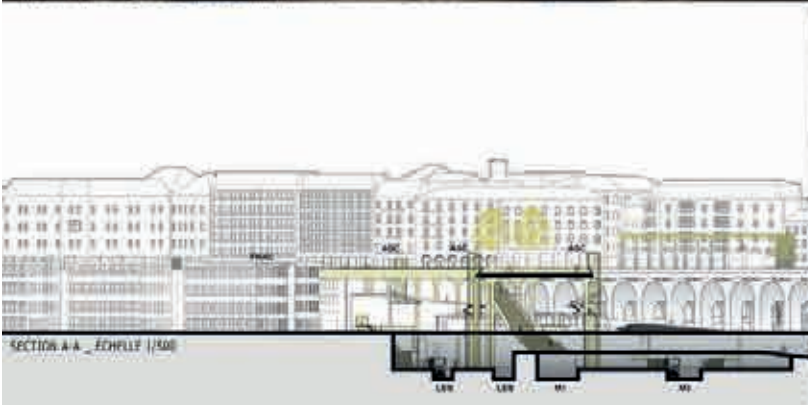
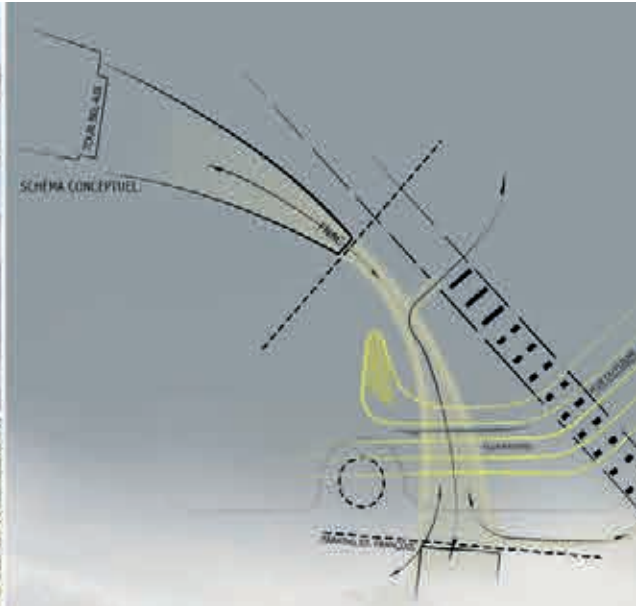
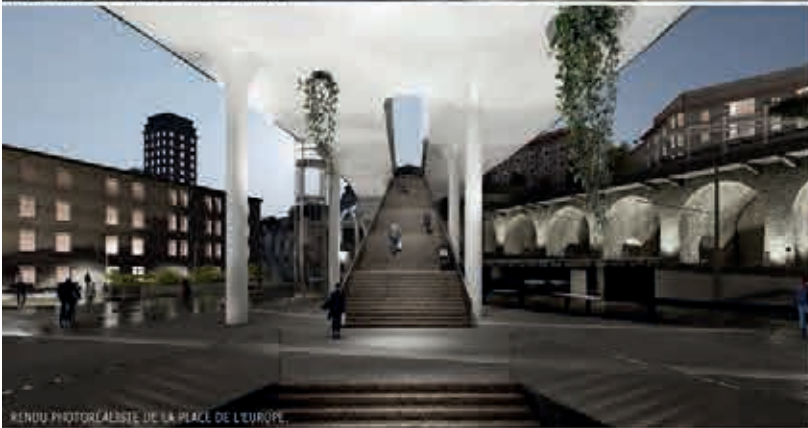
Panayiotis Tournikiotis, Eleni Tsirintani

Les auteur·e·s du projet proposent de clarifier l'identité du site en allouant des fonctions spécifiques pour la ville basse consacrée à la mobilité et la ville haute accueillant un plateau vert d'envergure reliant le terrasse Jean Monnet à celle du parking de Saint-François.

Le projet propose une nouvelle passerelle verte d'envergure jouant le rôle d'espace public et de lieu de transit pour les piétons, mettant en scène le parking de Saint-François avec la création de gradins et accueillant des plantations hautes et basses. L'accès à ce plateau depuis la place est rendu possible par un large escalier central et par d'autres connexions verticales (escaliers, ascenseurs et escalators). Le toit du Lumen est également requalifié à l'aide d'une pergola.

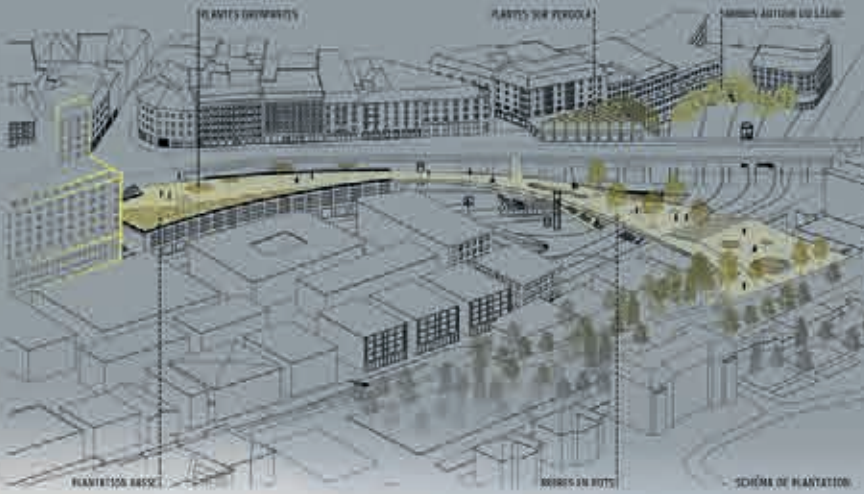
Au niveau des places, l'espace est rendu disponible pour les flux, notamment par la suppression du bâtiment du t1 et une unité est recherchée grâce à un pavage partagé entre les places. La mobilité motorisée est conservée au sud du site, tandis que la place est piétonnisée.

Le jury apprécie le caractère novateur et le geste fort et affirmé du projet, amenant une nouvelle identité marquée pour le site. Il regrette cependant le manque de réflexion sur l'aménagement des places de l'Europe et Centrale, vues comme trop minérales, ainsi que le maintien de la mobilité motorisée sur le site. Il se questionne également sur la faisabilité de l'arborisation de la passerelle et son impact visuel sur les places où se concentrent de nombreux flux de personnes.



CONNEXION VERTE

PLANCIE 1



IDENTITE - L'usage descriptif proposé dans l'étude de l'Etat des Lieux est à considérer comme un cadre de référence pour le projet de la Ville de Paris. Les données de la Ville de Paris sont à considérer comme un cadre de référence pour le projet de la Ville de Paris.

EDUCATION - Le projet de la Ville de Paris est à considérer comme un cadre de référence pour le projet de la Ville de Paris.

LIBERTE - Le projet de la Ville de Paris est à considérer comme un cadre de référence pour le projet de la Ville de Paris.

MULTILOCALITE - Le projet de la Ville de Paris est à considérer comme un cadre de référence pour le projet de la Ville de Paris.

PERMEABILITE - Le projet de la Ville de Paris est à considérer comme un cadre de référence pour le projet de la Ville de Paris.

ACCESSIBILITE - Le projet de la Ville de Paris est à considérer comme un cadre de référence pour le projet de la Ville de Paris.

TRIDIMENSIONNALITE - Le projet de la Ville de Paris est à considérer comme un cadre de référence pour le projet de la Ville de Paris.

MOBILITE - Le projet de la Ville de Paris est à considérer comme un cadre de référence pour le projet de la Ville de Paris.

ADAPTABILITE - Le projet de la Ville de Paris est à considérer comme un cadre de référence pour le projet de la Ville de Paris.

CONSTRUCTIBILITE - Le projet de la Ville de Paris est à considérer comme un cadre de référence pour le projet de la Ville de Paris.

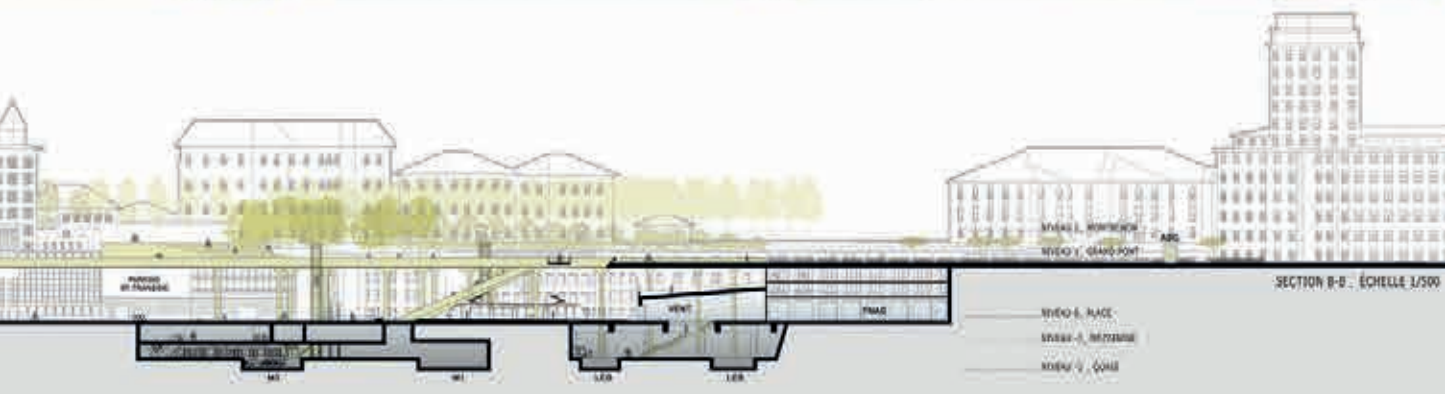
MATERIALITE - Le projet de la Ville de Paris est à considérer comme un cadre de référence pour le projet de la Ville de Paris.

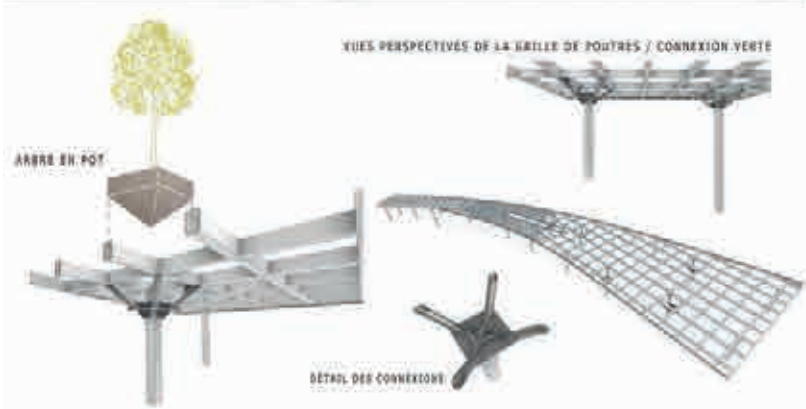
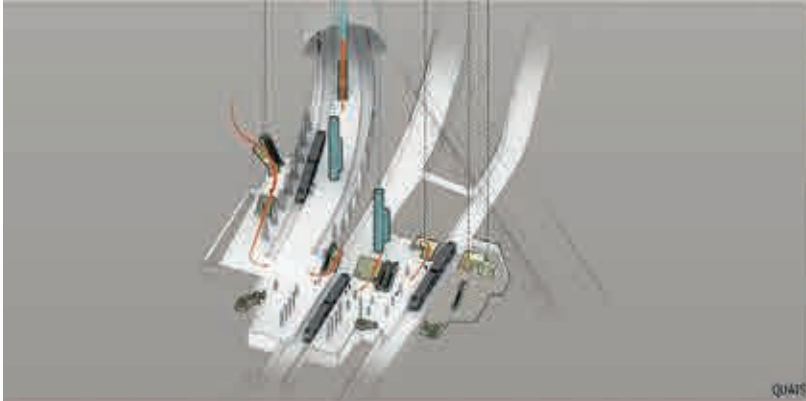
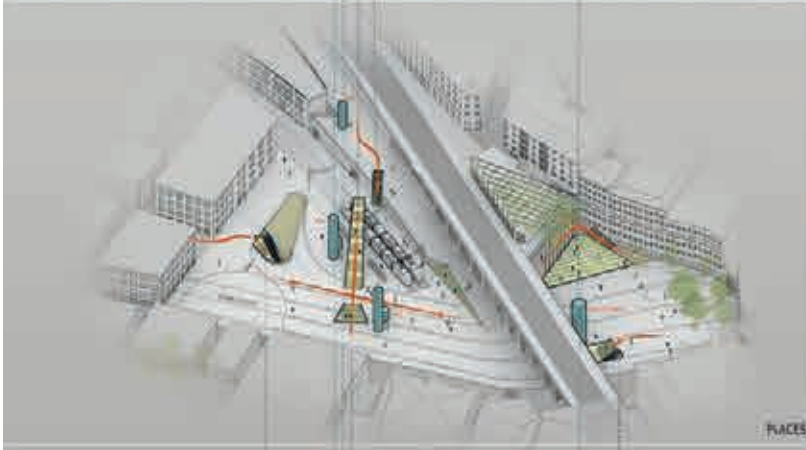
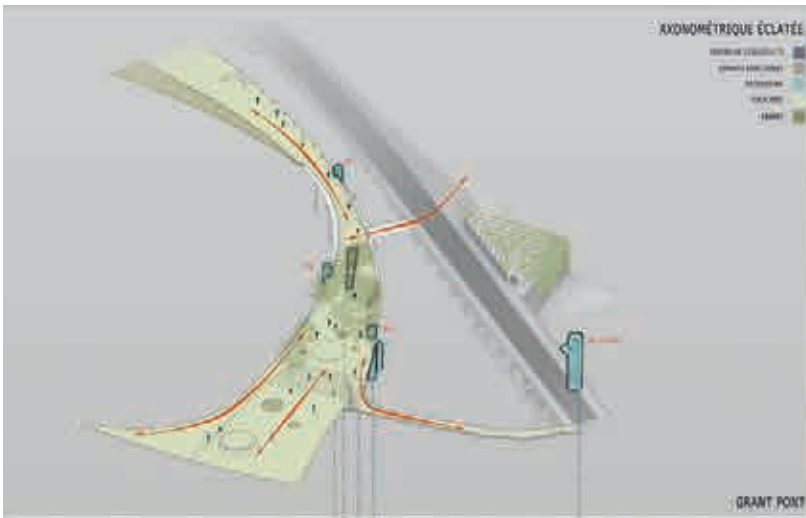
DURABILITE - Le projet de la Ville de Paris est à considérer comme un cadre de référence pour le projet de la Ville de Paris.

CONCOURS D'IDEES SPLENDON

IMPACTS - Les impacts du projet de la Ville de Paris sont à considérer comme un cadre de référence pour le projet de la Ville de Paris.

GENERALITE - Les impacts du projet de la Ville de Paris sont à considérer comme un cadre de référence pour le projet de la Ville de Paris.





Présentation des projets

17. Projets exclus

Projet exclu

1000 Ilots de Fraicheur

*Projet non retenu en raison de sa non-conformité aux critères définis dans le programme suite à la levée de l'anonymat (cf. chapitre « Levée de l'anonymat »)
Projet éliminé au premier tour*

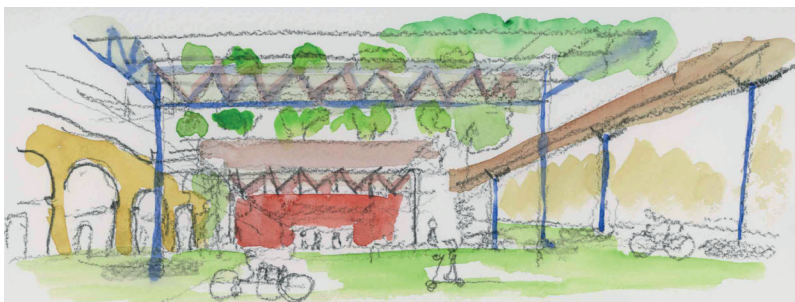
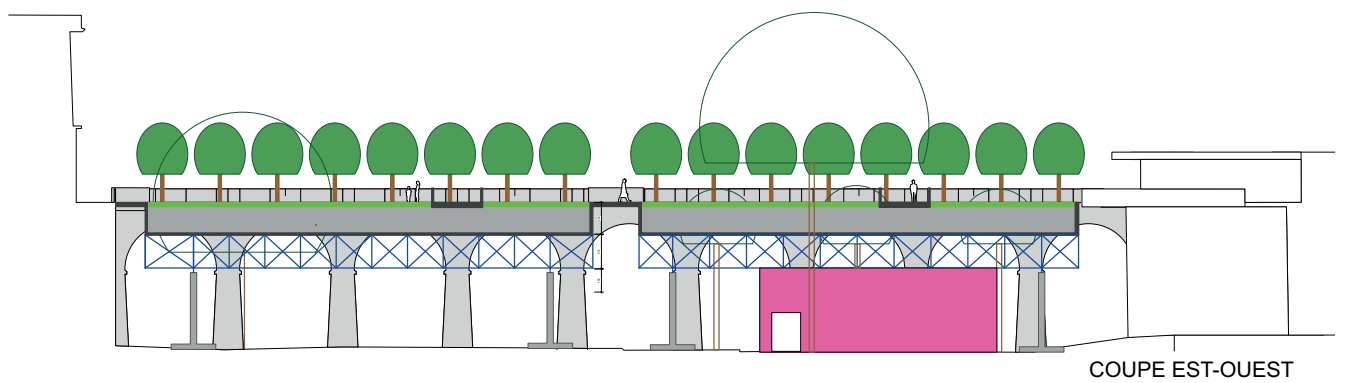
Architecte-urbaniste	AR17CONCEPT
Adresse	ch. du Château-Sec 20, 1009 Pully
Reponsable du projet	Emmanuel-Guy Colomb
Collaborateur.trice	André Hentsch, Michel Carrard, Olivier Marc Mercier
Ingénieur mobilité	-

Les auteur.e.s du projet proposent un système de plateformes de parcs publics aériennes, végétalisées et pensées au niveau de la passerelle piétonne et du Grand-Pont. Cette végétalisation doit permettre de répondre aux enjeux importants d'îlot de chaleur du centre-ville. Le projet offre un circuit suspendu qui permet aux piétons de déambuler entre les plateformes. Au niveau des places et de la rue Centrale, la mobilité douce est priorisée et le stationnement est supprimé.

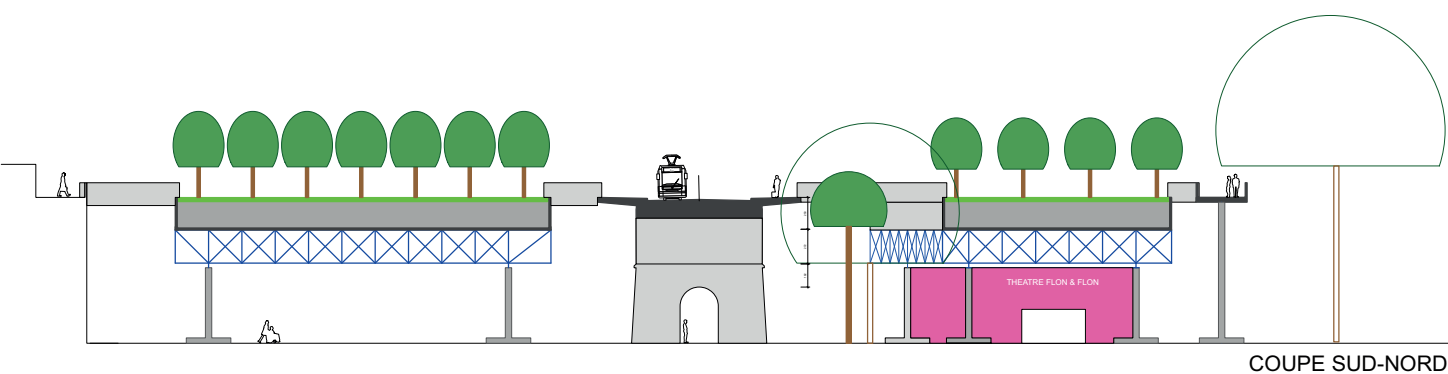
Il est proposé que le tracé du tram emprunte l'avenue de Morges et le Grand-Pont pour aboutir à Saint-François.

Le jury relève le caractère original du projet et la volonté de traiter des îlots de chaleur. Il estime cependant que la proposition n'apporte pas de réponses satisfaisantes aux multiples enjeux soulevés dans le cahier des charges et à la complexité de ce site. Le périmètre sur lequel porte le concours – les niveaux des places de l'Europe et Centrale en premier lieu - n'est pas représenté dans le rendu. Le parti de créer une strate végétalisée artificielle se fait au détriment d'espaces potentiellement plantables, en pleine terre, et dégrade la qualité des places existantes.

1000 ÎLOTS DE FRAÎCHEUR CONCOURS



POLE FLON PLANCHE 1

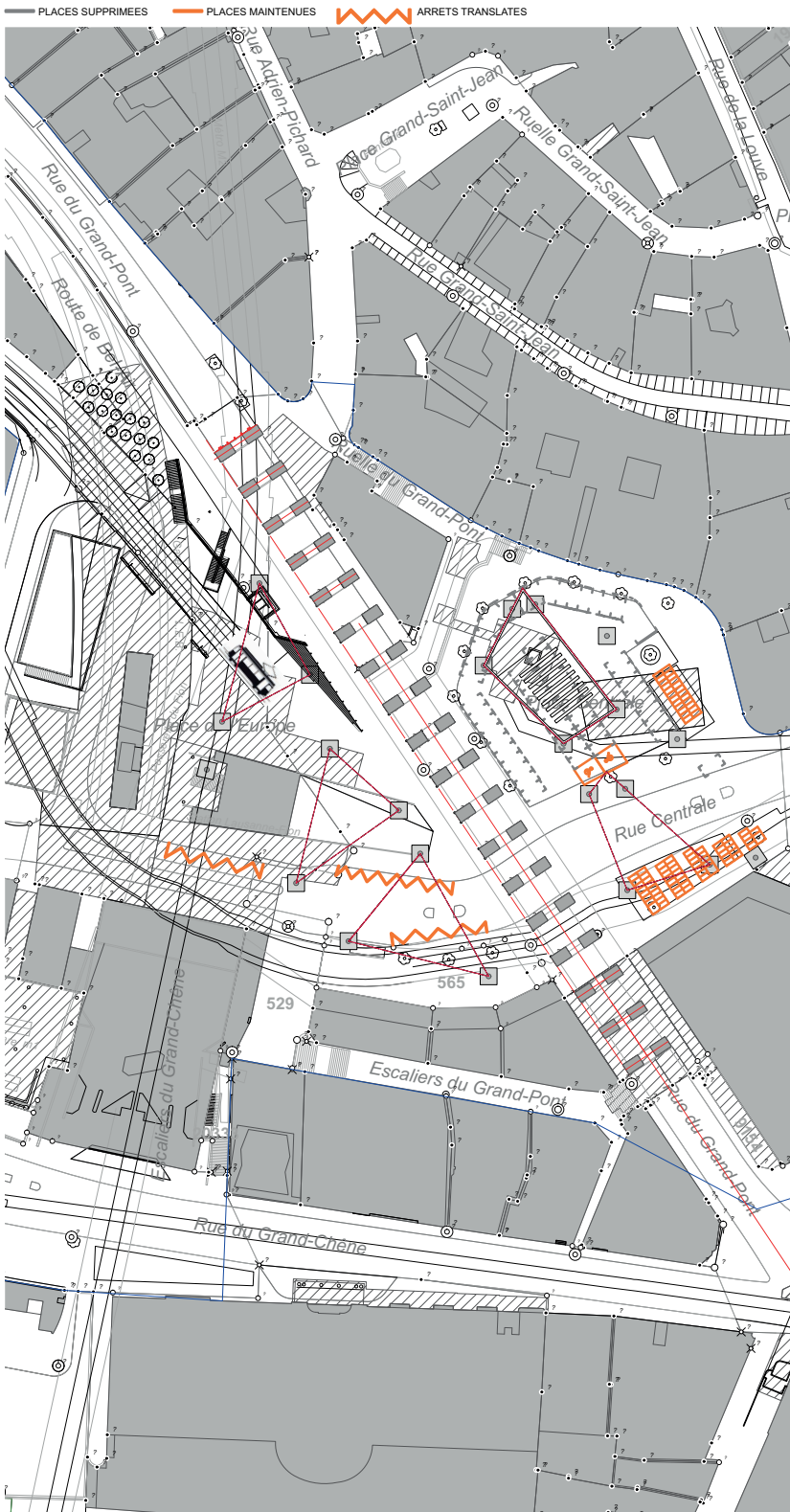


CONCEPT

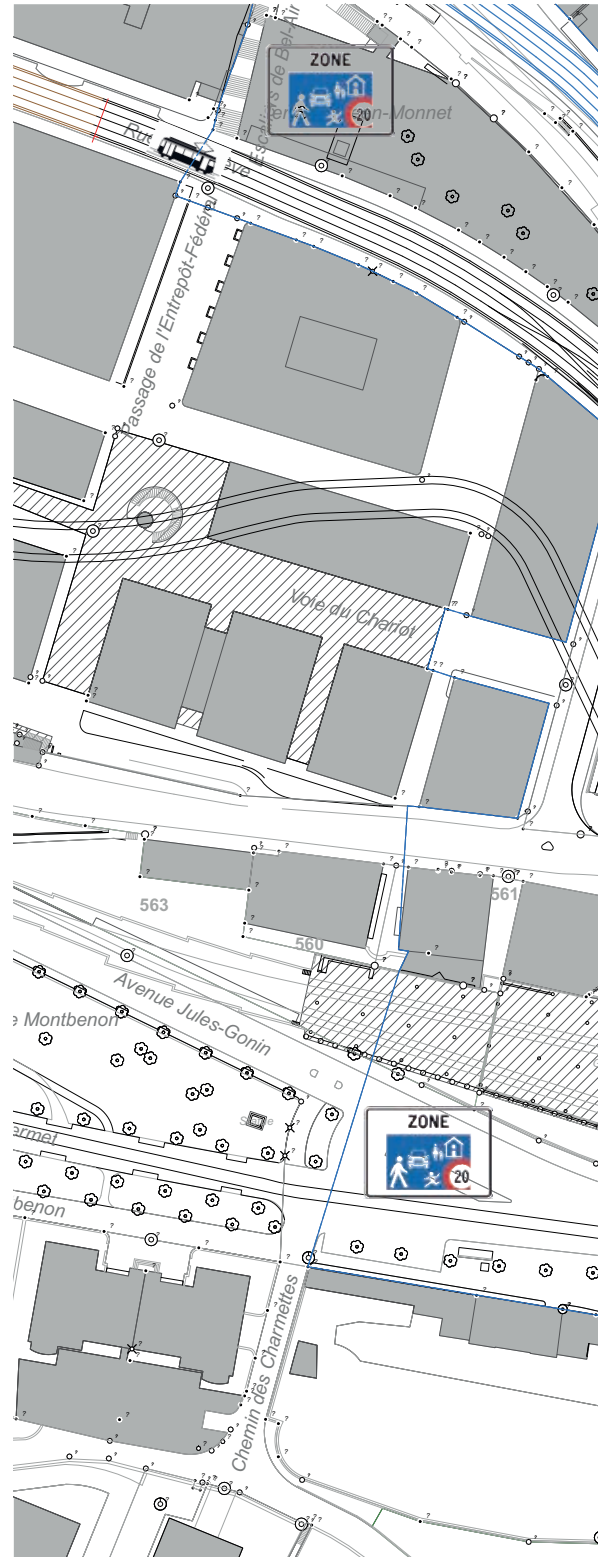
- 5 PLATEFORMES DE PARCS PUBLICS DIFFERENCIABLES INTERCONNECTEES
- FRAICHEUR D'ENSEMBLE PAR VEGETATION EXISTANTE OU CREEE MASSIVEMENT
- EXPANSION DU TABLIER DU GRAND-PONT
- LARGE CIRCUIT SUSPENDU POUR PIETONS AUTOUR DES PLATEFORMES
- FRONTAGES ACTUELS INDEMNES
- RUE CENTRALE ET PLACES A DISPOSITION POUR MOBILITES DOUCES
- SUPPRESSION DES PARKINGS VOITURES
- PLATEFORME NORD OUEST FORMANT TOIT POUR ACTIVITES COLLECTIVES
- RAMIFICATION T1 VERS L'EST EN SURFACE (AV. DE MORGES, GRAND-PONT, ST-FRANCOIS)

1000 ÎLOTS DE FRAÎCHEUR CONCOURS F

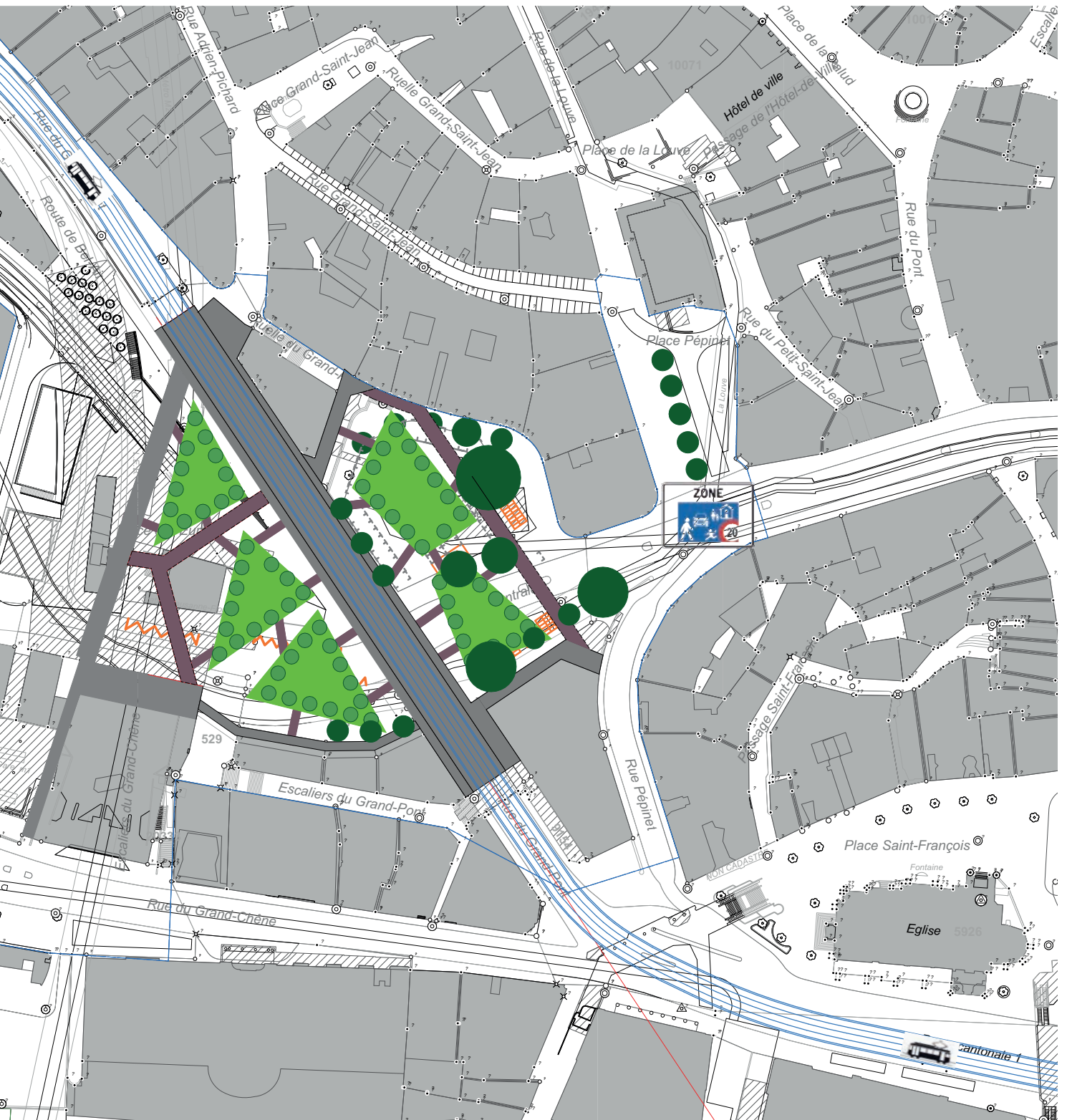
SITUATION NIVEAU PLACES ET RUE CENTRALE



SITUATION NIVEAU TABLIER PONT



POLE FLON PLANCHE 2





Concours d'idées à un degré en procédure ouverte selon le Règlement SIA 142
ouvert aux urbanistes, architectes-paysagistes, architectes, spécialistes en mobilité.

Organisateur de la procédure

Ville de Lausanne
Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics
Division Espaces publics
Rue du Port-Franc 18
1002 Lausanne

Assistance à la maîtrise d'ouvrage

Repetti Sàrl
Rue industrielle 16
1820 Montreux
Dimitri Margot, Diane Gollay

Impressions

PCL Presses Centrales SA, Rennes
Tirages à 150 exemplaires
Papier recyclé Rebello

● Pôle ●
●● Flon