

L a u s a n n e

Programme Métamorphose
Concours des Plaines-du-Loup | Lausanne

Concours de projets d'urbanisme à un degré
pour la réalisation d'un écoquartier
aux Plaines-du-Loup en procédure ouverte

PROJET
Programme

Commune de Lausanne

version 09.03.2010



L a u s a n n e ● ●

Concours des Plaines-du-Loup | Lausanne

TABLE DES MATIERES

1	Clauses relatives à la procédure.....	5
1.1	Organisation et secrétariat du concours.....	5
1.2	Genre de concours et procédure.....	5
1.3	Reconnaissance des conditions du concours.....	5
1.4	Définition du marché et déclaration d'intention du maître de l'ouvrage.....	6
1.5	Conditions de participation.....	7
1.6	Modalités d'inscription.....	8
1.7	Questions et réponses du jury.....	9
1.8	Conditions de rendu des projets, anonymat.....	9
1.9	Documents à rendre.....	9
1.10	Variantes.....	11
1.11	Présentation des documents.....	11
1.12	Calendrier du déroulement du concours.....	12
1.13	Publication et exposition des projets.....	12
1.14	Prix et mentions.....	12
1.15	Propriété des projets.....	12
1.16	Jury.....	13
1.17	Documents mis à disposition des concurrents.....	15
1.18	Données complémentaires et liens internet utiles.....	16
1.19	Critères d'appréciation.....	17
1.20	Eléments d'expertise.....	17
1.21	Litiges.....	18
2	Contexte opérationnel et objectifs de l'organisatrice.....	19
2.1	Introduction.....	19
2.2	Objectifs de l'organisatrice.....	22
2.3	Cadre opérationnel et foncier.....	23
2.4	Démarche participative pour l'écoquartier.....	27
2.5	Contexte urbanistique.....	29
2.6	Histoire et patrimoine.....	32
3	Prescriptions de projet.....	36
3.1	Périmètre du concours.....	36
3.2	Urbanisation.....	36
3.3	Mobilité.....	37
3.4	Equipements sportifs.....	41
3.5	Environnement.....	43
3.6	Economie / activités.....	46
3.7	Nature et paysage.....	46

3.8	Patrimoine construit.....	47
3.9	Etapas du projet.....	47
4	Programme	48
4.1	Locaux et équipements	48
4.2	Places de stationnement	49
5	Approbation.....	50

1 Clauses relatives à la procédure

1.1 Organisation et secrétariat du concours

La Ville de Lausanne organise en tant que maître d'ouvrage, en procédure ouverte, un concours de projets d'urbanisme pour la réalisation d'un écoquartier aux Plaines-du-Loup.

Adresse et secrétariat du concours :

"Concours des Plaines-du-Loup"
Ville de Lausanne - Direction des Travaux
Service d'urbanisme
Rue du Port-Franc 18
Case postale 5354
1002 Lausanne

L'organisation technique du concours est assurée par :

Fischer + Montavon architectes-urbanistes SA à Yverdon-les-Bains
sous la supervision de M. Xavier Fischer, architecte-urbaniste EPFL-SIA-FSU.

1.2 Genre de concours et procédure

La présente procédure est un concours de projets d'urbanisme à un degré, en procédure ouverte, selon l'article 3 du règlement SIA 142, édition 2009.

Elle est soumise aux dispositions légales applicables aux marchés public, soit à la date du lancement du concours : Accord sur les marchés publics -AMP- de l'Organisation mondiale du commerce -OMC/WTO- du 15 avril 1994 et annexes concernant la Suisse ; Accord intercantonal sur les marchés publics du 25 novembre 1994 ; Loi vaudoise sur les marchés publics -LMP-VD- du 24 juin 1996 (état : 01.01.2009) et son Règlement d'application (RLMP-VD) du 07 juillet 2004 (état : 01.01.2007).

La langue officielle du concours est le français, pour le programme, les questions, les rendus de projets et les rapports du jury.

Tous les montants sont mentionnés en francs suisses (CHF) hors taxe.

Les lois, règlements et normes suisses sont applicables. Le for juridique est à Lausanne.

1.3 Reconnaissance des conditions du concours

La participation au concours implique pour l'organisatrice, le jury et les concurrents, l'acceptation des clauses de ce programme, des réponses aux questions, du règlement SIA

142 (2009) ainsi que des dispositions légales applicables aux marchés publics, ces dernières primant sur les précédentes.

L'organisatrice, le jury et les concurrents reconnaissent le caractère obligatoire de ces références légales et normatives, ces derniers du seul fait qu'ils participent à la compétition.

1.4 Définition du marché et déclaration d'intention du maître de l'ouvrage

A l'issue du concours, le jury recommandera au maître de l'ouvrage un lauréat en vue de la conclusion d'un mandat de poursuite des études. Conformément à l'art. 22.3 du règlement SIA 142, le jury peut recommander pour une poursuite du travail un projet faisant l'objet d'une mention, à condition qu'il se trouve au 1^{er} rang et que la décision du jury soit prise à la majorité de trois quarts des voix et avec l'accord explicite de tous les membres du jury qui représentent le maître de l'ouvrage.

L'envergure globale du marché est estimée à environ CHF 500'000.- (hors taxe) y compris les mandats de spécialistes devant accompagner le mandataire dans l'établissement du masterplan. La moitié environ correspond aux prestations du masterplan et le solde au suivi de la planification. L'élaboration d'éventuelles études d'impact sur l'environnement et les prestations de communication ou de démarche participative ne sont pas considérées dans l'estimation du marché.

Le maître de l'ouvrage envisage de suivre les recommandations du jury, dans le cadre spécifié par l'art. 27 du règlement SIA 142, et d'attribuer les mandats suivants à l'issue du concours, ce qui définit la nature du marché :

- 1) **Elaboration d'un masterplan** fixant les principes d'urbanisation et de paysage (concept spatial, nature des espaces publics, typologies de construction et rapports entre le bâti, aménagements extérieurs privés, espaces accessibles au public), les principes de mobilité ainsi qu'un concept énergétique et environnemental pour un quartier compatible au concept de société à 2000 watts¹. Ce document sera établi en collaboration avec les services de la Ville de Lausanne, en particulier avec le service d'urbanisme.

Cette phase est planifiée sur calendrier serré allant de la seconde moitié 2010 au début 2011. Elle exigera une disponibilité et un investissement conséquents du mandataire.

- 2) **Suivi de la planification : études préparatoires et d'accompagnement des procédures de conception et de planification localisées** à mener par étapes (plans d'affectations, concours et projets de réalisation relevant de la responsabilité publique) pour les ensembles bâtis ou les espaces publics compris dans le périmètre.

L'établissement des plans d'affectation n'est pas compris dans la somme globale estimée pour le marché. La conservation de cette tâche par le service d'urbanisme de la Ville ou l'attribution de mandats selon les qualifications du lauréat reste à déterminer.

¹ Société à 2000 watts : concept développé par les EPF et adopté par la Confédération dans le cadre de sa politique énergétique. Objectif de réduction d'un facteur 3 des consommations en énergie primaire à l'échelle de la société suisse.

L'ensemble de ces prestations sera associé à la démarche participative proposée par le Conseil communal pour conduire le programme *Métamorphose* dans son ensemble.

Pour garantir un développement du projet dans le sens des objectifs visés et la maîtrise de l'exécution, des délais et des coûts, le maître de l'ouvrage se réserve le droit de demander au mandataire lauréat de compléter son équipe pour l'élaboration du masterplan. La mise en forme juridique du masterplan en "plan directeur localisé" pourra être effectuée par son service d'urbanisme.

L'équipe chargée du masterplan pourra postuler aux autres études comprises dans le périmètre du concours.

1.5 Conditions de participation

Le concours s'adresse aux architectes, urbanistes ou architecte-paysagistes, en possession d'un diplôme universitaire ou équivalent et répondant à l'une des conditions suivantes :

- disposer d'un diplôme universitaire (EPF/IAUG/AAM/UNI) ou d'une des Hautes écoles spécialisées suisses (HES/ETS) ou d'un diplôme étranger équivalent;
- être inscrit au Registre A suisse des architectes, des aménagistes ou au Registre B des architecte-paysagistes, ou à un registre étranger équivalent.

Ces conditions doivent être remplies au moment de l'inscription. Lors de leur inscription, les concurrents en possession d'un diplôme étranger doivent fournir la preuve de son équivalence. Cette dernière peut être demandée à la Fondation des registres suisses des ingénieurs, des architectes et des techniciens (REG), Weinbergstrasse 47, 8006 Zurich, tél. +41 44 252 32 22, www.schweiz-reg.ch.

Les concurrents pourront s'adjoindre les compétences de spécialistes d'autres disciplines dans la mesure où ils le jugent utile. Cela ne lie pas l'organisatrice dans le choix de ses mandataires pour les domaines ne relevant pas du marché concerné par le concours. Le choix de mandataires spécialisés par le maître de l'ouvrage se fera ultérieurement par une procédure indépendante.

Conformément au Règlement SIA 142 et à ses lignes directrices au sujet des conflits d'intérêt, est notamment exclue du concours :

- toute personne employée par le maître de l'ouvrage, par un membre du jury ou par un expert nommé dans le programme du concours;
- toute personne proche parente ou en relation de dépendance ou d'association professionnelle avec un membre du jury ou un expert nommé dans le programme du concours;
- toute personne ayant participé à la préparation du concours ou ayant effectué une étude préliminaire destinée à clarifier les données du concours.

1.6 Modalités d'inscription

Les inscriptions devront se faire par écrit jusqu'au 7 mai 2010 à l'adresse du secrétariat du concours (§1.1). L'inscription sur le site simap² n'est pas considérée comme une inscription valable à la procédure de concours. L'inscription effective est reconnue dès réception du paiement de la finance correspondante.

Pièces à joindre à la demande d'inscription :

- Une copie du récépissé attestant d'une finance de CHF 500.-
- Une copie de preuve de la qualité pour concourir (attestations exigées).
- Coordonnées postales et de messagerie électronique

Pour la Suisse, le versement se fera sur le compte postal CCP N° 10-395-7, au nom de :

- Caisse communale Lausanne
- case postale 5032
- 1002 Lausanne

avec la mention [SERVICE D'URBANISME – Concours Plaines-du-Loup].

Pour l'étranger, le versement se fera en faveur de :

- Banque Cantonale Vaudoise
- case postale 300
- CH-1001 Lausanne

en faveur de :

- Commune de Lausanne
- Service financier
- Place Chauderon 9
- CH-1003 Lausanne
- IBAN CH 47 0076 7000 U0272 0200, SWIFT BCV LCH2LXXX

avec le commentaire [SERVICE D'URBANISME – Concours Plaines-du-Loup].

Cette somme sera remboursée aux concurrents qui rendront un projet admis au jugement.

Les maquettes pourront être retirées à partir du 22 mars 2010 à l'adresse figurant sur les bons de retrait remis aux concurrents inscrits (document [8]).

Des inscriptions au-delà du 7 mai 2010 sont admissibles. Dans ce cas, une finance d'inscription complémentaire, non remboursable, de CHF 200.- sera demandée aux concurrents pour les frais particuliers de réalisation de la maquette. Celle-ci ne pourra être délivrée que dans les meilleurs délais dès l'enregistrement définitif de l'inscription.

² Système d'information sur les marchés publics en Suisse

1.7 Questions et réponses du jury

Les questions relatives au concours seront adressées par écrit à l'adresse du secrétariat du concours, sous couvert de l'anonymat, et lui seront adressées par courrier postal jusqu'au 9 avril 2010³. L'organisatrice ne garanti pas le traitement des questions lui parvenant plus de 5 jours après ce délai.

Les réponses du jury seront transmises à chaque concurrent et seront disponibles sur le site internet <http://www.simap.ch> dès le 23 avril 2010.

1.8 Conditions de rendu des projets, anonymat

Le concours est anonyme. Les projets seront transmis sur support non plié (tube ou cartable) accompagné d'un pli comprenant les deux enveloppes cachetées (cf. § 1.9). Ils seront remis par dépôt ou par courrier, sous le couvert de l'anonymat. Les modalités d'envoi respecteront les lignes directrices SIA y relatives (<http://www.sia.ch/f/pratique/concours/information.cfm>)

Délai pour la réception des dossiers : au plus tard le 16 juillet 2010 à 17h00.

La maquette sera remise sous forme anonyme à l'atelier des maquettes du service d'urbanisme de la Ville de Lausanne, rue des Côtes-de-Montbenon 7-9, Lausanne, entre le 2 et le 6 août 2010 durant les heures d'ouverture : lu-ve de 7h30 à 11h45 et de 13h30 à 17h00.

Tous les éléments du projet porteront la mention "Concours des Plaines-du-Loup, Lausanne" et une devise, y compris les emballages et enveloppes requises.

1.9 Documents à rendre

Les projets seront remis sous forme d'impression papier (non plié) et de fichiers informatiques.

a) Plan de situation, échelle 1/1'000

A rendre sur le document remis [2]. Toutes les indications d'origine y figurant doivent rester lisibles. Ce plan comportera l'implantation des constructions prévues, les aménagements extérieurs projetés (accès routiers et aires de stationnement des véhicules, parcours pour cycles, chemins piétonniers, places diverses, places, etc.), l'indication du traitement général de la végétation et de l'arborisation, les principaux éléments de mobilier ainsi que les principales cotes de niveau.

Les bâtiments seront figurés dans leur emprise au sol avec indication des principes morphologiques et fonctionnels généraux tels que nombre de niveaux habitables, orientations et localisation des entrées d'immeubles. Il n'est pas demandé d'illustrer les typologies de logement, ceci pouvant toutefois être du libre choix du concurrent, éventuellement sous forme de schéma ou de collage de projets publiés, afin de rendre crédibles les implantations et volumétries proposées.

³ Voir lignes directrices d'envoi sous <http://www.sia.ch/f/pratique/concours/information.cfm>

b) Coupes générales, échelle 1/1'000

Au moins deux coupes générales à travers tout le quartier et ses abords devront permettre de lire les relations spatiales entre ses diverses composantes ainsi qu'avec le voisinage, notamment avec les bâtiments voisins à l'est et à l'ouest du périmètre.

c) Plans et coupes de détail, échelle indicative 1/200 à 1/500

Les éléments déterminants du projet, seront illustrés en plan et en coupe à une échelle appropriée pour en percevoir la spatialité et la matérialisation. En complément, ils pourront être illustrés par des perspectives ou des images de référence.

d) Concept d'aménagement

Le concept sera illustré en fonction des intentions des auteurs et des réponses aux attentes de l'organisatrice. Il pourra traiter du rapport au site, de l'interprétation du programme, de son organisation spatiale, des principes constructifs, de la gestion énergétique, des mesures environnementales, etc.

Le contenu de son rendu et l'échelle sont laissés à l'appréciation de chaque concurrent.

e) Schémas et calcul de surfaces

- Un schéma et une note sur la stratégie opérationnelle envisagée, notamment du point de vue des étapes et des points forts du masterplan.
- Un schéma des surfaces bâties et non bâties, avec distinction des surfaces perméables.
- Un schéma de localisation du stationnement avec indication des capacités et de leurs types.
- Un schéma précisant la stratégie relative à la gestion des eaux pluviales.

Ces informations seront reportées sur les planches du rendu sous forme de croquis et de tableaux chiffrés.

- Un schéma avec calcul des surfaces brutes de plancher par affectation selon programme, avec détail éventuel pour les activités.

Cette information sera remise sur format séparé A4 ainsi que sous forme de fichier Excel.

f) Maquette, échelle 1/2'000

Une maquette du projet sera rendue sur le fond remis à chaque concurrent. La maquette sera blanche mais des teintes claires sont admises pour permettre de différencier les revêtements.

g) Enveloppe cachetée A

Une enveloppe cachetée portant la mention «enveloppe A - Identification» et la devise d'identification, contenant

- la fiche d'identification de l'auteur [7] dûment complétée; elle portera clairement les noms et qualifications des auteurs du projet et de leurs collaborateurs;
- un CDROM avec tous les éléments du rendu sous forme de fichiers au format PDF en bonne résolution en vue de publication et communication ultérieure sur le projet.

h) Enveloppe cachetée B

Une enveloppe cachetée portant la mention «enveloppe B - Données» et la devise d'identification, contenant

- les schémas de calcul mentionnés au point e) sur support papier;
- un CDROM comprenant les fichiers du plan mentionné sous a) ci-dessus **aux formats DXF (avec l'indication 3D) et PDF** pour les besoins de l'évaluation environnementale ainsi que le fichier Excel mentionné sous point e). Ces fichiers seront traités par un informaticien assermenté de manière à les rendre anonymes en vue de leur traitement par les experts pour les modélisations décrites au § 1.20.

1.10 Variantes

La proposition de projets sous forme de variantes est interdite, à l'exception de la présentation des alternatives illustrant la souplesse du concept proposé.

1.11 Présentation des documents

Le mode de rendu des plans est laissé au choix du concurrent. Ils seront remis en un exemplaire imprimé sur papier, non plié.

Tous les plans seront présentés verticalement, respectant l'orientation du Nord du document plan cadastral délivré à l'échelle 1/1'000 (document remis [2]).

Le rendu est limité à un maximum de 3 planches verticales au format 900 x 1550 mm, soit :

- la planche comprenant le plan cadastral (1/1'000) ;
- une ou deux planches contenant les coupes, détails, concept et schémas.

Toutes les planches seront remises également sous forme de réduction en couleur au format A3

Tous les documents porteront la mention "**Concours des Plaines-du-Loup, Lausanne**" ainsi qu'une devise d'identification.

1.12 Calendrier du déroulement du concours

Annonce du lancement concours	12 mars 2010
Publication concours sur le site SIMAP	12.mars 2010
Ouverture des inscriptions	12 mars 2010
Envoi des questions des concurrents jusqu'au	9 avril 2010
Réponses aux questions.....	dès le 23 avril 2010
Délai d'inscription.....	7 mai 2010
Retrait des maquettes dès le	22 mars 2010
Rendu des projets.....	16 juillet 2010
Rendu des maquettes.....	6 août 2010
Jugement	mi-août et début septembre 2010
Remise des prix	22 septembre 2010
Exposition publique.....	23 septembre au 2 octobre 2010

1.13 Publication et exposition des projets

Les résultats du concours seront publiés dans la presse. Tous les projets admis au jugement seront exposés au public, pendant 10 jours ouvrables au moins.

1.14 Prix et mentions

Conformément à l'art. 17 SIA 142 et à son annexe "Détermination de la somme globale des prix" de 2008 (révision juillet 2009), une somme globale de CHF 320'000.-⁴ (hors taxe) est mise à la disposition du jury pour l'attribution de 5 à 8 prix ou mentions.

1.15 Propriété des projets

Les documents des projets primés ou achetés deviennent propriété de l'organisateur, la propriété intellectuelle restant réservée. Les autres projets seront repris par leurs auteurs, dans le délai qui leur sera communiqué; passé ce délai, l'organisateur en disposera.

⁴ Ce montant a été défini selon les directives de la commission SIA des concours. Il correspond à des prestations (analyse du problème, recherche de parti, projet et rendu) estimées à environ 950 heures au tarif moyen de CHF 160.-

Aucune revendication de dédommagement ne pourra être formulée auprès de l'organisatrice en cas de dégradation accidentelle ou malveillante d'un projet.

1.16 Jury

Le jury est composé des personnes suivantes :

Présidente

1. Mme Silvia Zamora, conseillère municipale, directrice de la culture, du logement et du patrimoine, Lausanne

Co-président

2. M. Olivier Français, conseiller national, conseiller municipal, directeur des travaux, Lausanne

Membres (ordre alphabétique)

Professionnels

3. M. Patrice Bulliard, architecte dipl. UdeM, urbaniste dipl. master Oxford, chef du service d'urbanisme, Lausanne
4. M. Prof. Antonio Da Cunha, géographe urbaniste, IGUL - UNIL, Lausanne
5. Mme. Christine Dalnoky, architecte paysagiste DPLG, Gordes et Paris « prix FAD 2009 »
6. M. Bertram Ernst, architecte ETH urbaniste, Zurich
7. Mme Elinora Krebs, architecte EPFL, cheffe du service du logement et des gérances, Lausanne
8. Mme Marie-Paule Mayor, architecte EAUG EPFL urbaniste, Genève
9. M. Prof. Philippe Panerai, architecte urbaniste DPLG, Paris « Grand prix de l'urbanisme 1999 »
10. M. Emmanuel Rey, architecte EPFL urbaniste, Neuchâtel
11. M. Dario Taschetta, architecte EPFL, vice président de la Codha, Genève

Non-professionnels

12. M. Valéry Beaud, ingénieur en environnement EPFL, président de l'Association Eco-quartier, Lausanne
13. M. Philippe Diesbach, président de la coopérative Cité Derrière, Lausanne
14. M. Philippe Gasser, ingénieur transports EPFL urbaniste, Genève
15. M. Philippe Gmur, ingénieur agronome EPFZ, chef du service du développement terri-

torial, VD

16. M. J. de Heer, ingénieur civil EPFL, Dr es sciences techniques Institut du Génie de l'Environnement, Lausanne
17. M. Maurice Klunge, président du groupe MK - agences immobilières Domicim, Lausanne

Membres suppléants

Professionnels

1. Mme Nicole Christe, architecte EPFL, cheffe du service d'architecture, Lausanne
2. Mme Olivia De Olivera, architecte Ph.D ETSA-B, Lausanne
3. M. Jean-Luc Kolb, architecte urbaniste EAUG, chef du projet Métamorphose, Lausanne
4. M. Yves Lachavanne, architecte-paysagiste FSAP, service des Parcs et Promenades, Lausanne
5. Mme Rebecca Stanton Lyon, architecte EPFL, cheffe de service adjointe, service du développement territorial, VD

Non professionnels

6. M. François Blanc, Municipal de l'aménagement du territoire et la police des Construction, commune de Cheseaux-sur-Lausanne, Président du GROFIL du SDNL
7. M. Ulrich Liman, ingénieur en thermique & énergétique, responsable Développement Durable, service du logement et des gérances, Lausanne
8. M. Benedikt Loderer, journaliste, Hochparterre, Zürich
9. M. Pierre-Alain Matthey, ingénieur civil EPFL, chef du service Routes et Mobilité, Lausanne

Spécialistes conseils

Pour son jugement, le jury pourra faire appel aux compétences d'experts internes à l'administration communale ou, notamment, parmi les personnes suivantes :

- M. Jean-Bernard Racine, professeur honoraire IGUL/UNIL, Lausanne
- M. Prof. Darren Robinson, physicien du bâtiment, EPFL ENAC LESO-PB, Lausanne
- Mme Leila Slama Lambelet, ingénieure transports EPFL, service des routes VD
- Roland Stulz, architecte ETH, directeur Novatlantis-sustainability ETH, Dubendorf

1.17 Documents mis à disposition des concurrents

1. Programme du concours
2. Plan cadastral à l'échelle 1/1'000*, formats DXF, DWG et PDF
3. Plan général à l'échelle 1/10'000*, formats DXF, DWG et PDF
4. Plan avec altimétries sol et bâtiments à l'échelle 1/1'000*, formats DXF, DWG et PDF
5. Orthophoto* 2006 du site, formats JPG et PDF
6. Plan du quartier avec équipements publics*
7. Plan de ville avec noms de rues et lieux-dits*
8. Bon pour retrait de la maquette, format DOC
9. Fond de maquette 1/2'000
10. Fiche d'identification, format DOC
11. Indicateurs environnementaux et recommandations pour le quartier des Plaines-du-Loup, service du logement et des gérances de la Ville de Lausanne, Développement durable
12. Projet Métamorphose / Extrait de l'Evaluation environnementale stratégique EES, Ecoscan SA et J de Heer Consulting, juin 2008
13. Inventaire des valeurs paysagères. Politique relative aux espaces verts à l'échelle de la ville, service des parcs et promenades de la Ville de Lausanne
14. Contraintes mobilité, service des routes de la mobilité de la Ville de Lausanne, Canton de Vaud, Agglomération Lausanne-Morges et Transports publics de la région lausannoise
15. Cadastre du bruit routier et aérien et cadastre de limitation d'obstacles
16. Classement des 1001 idées récoltées dans le cadre de la démarche OLA ! selon les critères de durabilité, service d'urbanisme de la Ville de Lausanne
17. Analyse prospective de marché, Métamorphose Nord, Wüest & Partner, janvier 2010
18. Etude patrimoniale, Le Parc des Sports de la Pontaise, Vélodrome et Stade olympique, F. Graf, juillet 2009

Les concurrents intéressés peuvent obtenir le programme [1] ainsi que les documents [10] à [18] sur le lien internet <http://www.simap.ch> dès le 12 mars 2010.

La totalité des documents mentionnés sera disponible sur un serveur FTP dont le code d'accès sera fourni aux concurrents par courriel, une fois leur inscription enregistrée.

Les documents marqués d'une * sont soumis à des restrictions d'usage. Leur utilisation en dehors des prestations liées au concours est interdite et ces fichiers doivent être détruits à l'issue du concours. Par leur inscription au concours, les concurrents déclarent accepter ces conditions.

1.18 Données complémentaires et liens internet utiles

19. Rapport - préavis 2007/19, préavis d'intention *Métamorphose*,
<http://www.lausanne.ch/view.asp?DocID=26498&DomId=64139>
20. Rapport - préavis 2009 / 01, évolution du programme *Métamorphose*, initiative populaire,
<http://www.lausanne.ch/view.asp?DocID=30713&DomId=64761>
21. Cartes du guichet cartographique de la Ville de Lausanne <http://carto.lausanne.ch>
 - a. Degrés de sensibilité au bruit
 - b. Carte nationale 2007
 - c. Limite des constructions
 - d. Lisières de forêts
 - e. TL lignes aériennes
 - f. Orthophotos 2001, 2004 et 2006
 - g. Cartes historiques années 1838, 1896, 1937, 1959, 1968
 - h. Patrimoine et sites : jardins historiques et ensembles bâtis, mesures de protection
 - i. Plan général d'affectation en vigueur de la Commune de Lausanne
22. Cartes du guichet cartographique du Canton de Vaud <http://www.geoplanet.vd.ch>
 - a. Protection des eaux et sites pollués
 - b. Dangers naturels (crues, glissements, chutes de pierres, etc.)
 - c. Niveaux d'exposition au bruit routier
23. Autres liens utiles
 - Site officiel de la Ville de Lausanne <http://www.lausanne.ch>
 - Programme *Métamorphose* <http://www.lausanne.ch/metamorphose>
 - Agglomération Lausanne - Morges <http://www.lausanne-morges.ch>
 - Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse <http://ivs-gis.admin.ch>
 - Système d'information sur les marchés publics en Suisse <http://www.simap.ch>
 - 1001 idées pour l'écoquartier <http://ola.lausanne.ch/docs/OlaCatalogueIdees.pdf>
(Catalogue fourni au point 1.16.10 non classé)
 - AVIVO Lausanne <http://www.avivo-lausanne.ch/>
(Propositions de l'AVIVO intégrées dans les 1001 idées)
 - Association Ecoquartier <http://www.ecoquartier.ch/>
(Propositions de ecoquartier.ch intégrées dans les 1001 idées)
 - Méthode SméO, Fil rouge pour la construction durable <http://www.smeo.ch>
 - Concept énergétique pour le quartier durable des Plaines-du-Loup, Ville de Lausanne, janvier 2010 <http://www.lausanne.ch/ecoquartier>

1.19 Critères d'appréciation

Lors de l'examen des projets, le jury prendra en compte les aspects suivants, sans ordre de priorité :

- Respect du programme et adéquation aux objectifs quantitatifs et qualitatifs de l'organisatrice
- Mise en valeur du cadre urbain et du paysage
- Insertion dans le site et rapport au contexte
- Performances environnementales et effets attendus en matière de comportements
- Cohérence générale et qualité spatiale
- Fonctionnalité des parcours, des espaces et du bâti
- Economie générale et faisabilité (étapes, mise en œuvre, souplesse)

Les candidats seront informés des résultats du concours par courrier.

1.20 Eléments d'expertise

Pour la Ville de Lausanne, la pertinence environnementale et plus spécifiquement la performance énergétique de ce futur quartier sont des critères déterminants pour sa planification. Dans la mesure où ils sont évaluables à l'échelle du masterplan et en vue de parfaire l'évaluation du jury, les propositions seront expertisées notamment sur la base des processus suivants :

- Une modélisation énergétique des rendus à l'aide de l'outil CitySim développé par le LESO-PB (laboratoire d'énergie solaire et de physique du bâtiment) de l'EPFL. Ces simulations permettront d'étudier la pertinence de la morphologie du quartier vis-à-vis de la réduction des besoins en énergie pour le chauffage et la construction (énergie grise). Elles permettront également d'évaluer l'aptitude globale du quartier à valoriser les apports solaires, facteur déterminant, compte tenu des ambitions de performance énergétique souhaitées pour ce quartier.
- Une évaluation des critères autres qu'énergétiques (régime des eaux, stratégie de mobilité douce, etc.) et une agrégation de l'ensemble selon la méthode SméO, Fil rouge pour la construction durable (www.smeo.ch) permettant, in fine, la comparaison transversale des différents projets évalués.
- La méthode SméO, Fil rouge pour la construction durable, développée par la Ville de Lausanne et le Canton de Vaud (cf. §1.18), vise avant tout à évaluer la durabilité des projets de manière transversale et ce sur l'ensemble du cycle de vie des bâtiments qui les constitueront. Par cycle de vie, il est entendu le cycle allant de la construction jusqu'à la démolition des bâtiments en fin de vie. En appliquant cette méthode d'analyse multicritères, la Ville de Lausanne entend identifier, dès la phase de concours, les projets dont les propositions seront les plus pertinentes du point de vue environnemental, critère incontournable dans la planification d'un quartier durable.

1.21 Litiges

Toute contestation juridique pourra faire l'objet d'un recours auprès de la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal, av. Eugène-Rambert 15, 1014 Lausanne, dans les 10 jours dès sa parution dans la FAO.

Les décisions du collège d'experts sur des questions d'appréciations sont sans appel.

Pour le surplus on se référera à l'article 28 du règlement SIA 142 2009.

2 Contexte opérationnel et objectifs de l'organisatrice

2.1 Introduction

Le présent concours s'inscrit dans le cadre du programme *Métamorphose* adopté sous la forme d'un préavis d'intention par le Conseil communal le 6 novembre 2007. *Métamorphose* propose, sur la base d'une politique de développement durable, les principales options urbanistiques lausannoises pour les années à venir. Cet ensemble de projets se caractérise par la combinaison de quatre axes d'intervention suivants :

A. Un nouveau déploiement des équipements sportifs.

Lausanne a un double lien avec le sport. D'une part, elle est la capitale administrative du sport mondial en raison de la présence en ses murs de plus de vingt fédérations internationales sportives ou liées au monde du sport, dont le Comité international olympique. Mais elle recèle aussi d'autre part un tissu sportif associatif riche de plus de 220 clubs ou associations sportives, pratiquant 75 sports ou disciplines sportives, comprenant plus de 30'000 personnes de tout âge, de toute condition, de toute provenance. Elle est ainsi un haut lieu de pratique du sport qui joue un rôle prépondérant en matière de santé et de lutte contre la sédentarisation, rôle auquel il faut ajouter les impacts en terme de socialisation des enfants ou d'intégration des migrants, sans oublier les interventions en vue de réinsertion de publics dont le chemin de vie est/a été chaotique ou ceux qui sont en situation de handicap.

Or, la majorité des installations sportives lausannoises a été réalisée entre les années 1930 et 1970. Beaucoup d'entre-elles souffrent de vieillissement, voire sont saturées. Le manque de surfaces extérieures ou d'une piscine couverte performante, c'est-à-dire répondant aux besoins tant de la population que des clubs et des écoles, est criant. Le programme *Métamorphose* veut répondre à ce problème. Il comprend pour cette thématique :

- Aux Prés-de-Vidy, au sud de la Ville, la réalisation d'un complexe immobilier intégrant un stade de football de 13'000 places, une piscine couverte olympique et un boulodrome. Cet ensemble multifonctionnel, réalisé en PPP, comprendra également des activités économiques (commerces, bureaux), des logements et un P+R.
- A la Tuilière, tout au nord de la Ville, à proximité de la piste de l'aérodrome et d'un P+R, sera construit un parc sportif comprenant un stade d'athlétisme de 12'000 places, une dizaine de terrains de football, un mur de grimpe, une salle multisports, etc.
- Dans le secteur des Plaines-du-Loup, enfin, qui fait l'objet de la présente compétition, certains équipements seront conservés ou déplacés (tennis), d'autres remplacés (patinoire), alors que d'autres encore constitueront une nouvelle offre (skatepark, terrains sport pour tous).

B. La construction d'un écoquartier aux Plaines-du-Loup, sujet du présent concours.

La réalisation des nouvelles infrastructures sportives des Prés-de-Vidy et de la Tuilière aura pour conséquence de pouvoir libérer les surfaces que ces activités occupent actuellement à l'intérieur du périmètre du concours. Elles ont en effet été aménagées pour la plupart dans un territoire à l'époque extérieur à la Ville, territoire qui s'est vu peu à peu encerclé de quartiers d'habitations et d'activités et qui constitue aujourd'hui une vaste plaine monofonctionnelle que Lausanne souhaite désormais aménager en quartier de Ville. A l'intérieur de ce périmètre, la Ville entend promouvoir la réalisation d'un quartier exemplaire en terme de durabilité. Plus spécifiquement, s'agissant du volet énergétique, le nouveau quartier devra satisfaire aux exigences découlant du concept de société à 2000 watts.



C. La poursuite du développement des axes forts des transports publics, en particulier un axe en direction du nord.

La Ville de Lausanne a inauguré en 2008 sa seconde ligne de métro, le m2, qui relie le sud (Ouchy, au bord du lac) et le nord-est (Les Croisettes, sur la commune d'Epalinges). Il constitue une véritable colonne vertébrale de l'ossature des transports publics régionaux. A cette occasion, c'est tout le réseau qui a été repensé, ceci dans une perspective évolutive qui permet dès aujourd'hui d'orienter les prochaines étapes de son développement. Intégré au planification directrice de l'agglomération Lausanne-Morges (PALM), le nouveau réseau des transports publics à l'horizon 2020 prévoit la réalisation d'un nouvel axe fort entre le nœud central du Flon (m1, m2, LEB et lignes urbaines) et le secteur de la Blécherette. Cet axe offrira au nouvel éco-quartier programmé aux Plaines-du-Loup une excellente liaison en transport public avec le centre ville, les grands équipements urbains et la gare de Lausanne.

Le développement des axes forts a été soumis à la Confédération en vue d'en obtenir une part de financement sans laquelle le projet n'est pas faisable. En 2007, les études de planification

ont débuté. Il s'agissait de décider d'un tracé et de savoir quel type de transport répondait le mieux au besoin de la ville. Le premier tronçon retenu est Renens-Flon, les suivants seront Renens - Croix-du-Péage et Flon - Blécherette. La Confédération a retenu dans les mesures qui seront réalisées entre 2011 et 2014 le programme tram FLON-RENENS avec la promesse de le subventionner à hauteur de 40%. Le tronçon FLON-BLÉCHERETTE qui nous intéresse ici est colloqué, toujours avec un subventionnement de 40%, dans les ouvrages à réaliser entre 2015 et 2018.

En ce qui concerne spécifiquement le programme *Métamorphose*, trois variantes sont étudiées pour une liaison par tram ou métro entre le centre-ville, et la Blécherette. La première est un tram qui part de la place de l'Europe, passe par la rue Centrale et monte par la rue Saint-Martin jusqu'à la Borde. Si cette option est choisie, le tram sera essentiellement en surface. Le second tracé de tram propose de passer depuis la place de l'Europe en souterrain via Beaulieu pour rejoindre les Plaines-du-Loup. Une troisième option, en métro (m3) entièrement souterrain, part de la gare CFF et passe à la place de l'Europe puis à Beaulieu. Les trois variantes, qui doivent encore être examinées en vue de procéder à un choix définitif, se rejoignent à l'extrémité sud du périmètre du présent concours.

A Lausanne, les derniers tramways ont cessé de fonctionner en 1964, pour faire place à un réseau de bus dense. Mais notre ville n'échappe pas au mouvement assez général en Europe du retour de ce type de transports. Dans le même temps, l'expérience positive du métro m2 inauguré en 2008 montre l'intérêt que peut représenter cette technologie dans notre topographie tourmentée et sa capacité à répondre à la demande croissante escomptée. Dans toutes les variantes, ce sera le prétexte, en particulier dans l'écoquartier, à procéder à une redéfinition qualitative des espaces publics.

Le choix des autorités de faciliter la vie des lausannois en investissant dans des transports publics de plus en plus performants et adaptés à leurs besoins ne peut se faire que dans le cas d'une densité accrue d'habitants et d'emplois. C'est pourquoi les attentes en terme de capacité d'accueil du périmètre soumis à la réflexion des concurrents font partie des priorités du programme. Enfin, cette liaison par tram entre le centre-ville et le nord-ouest constitue une pièce maîtresse du dispositif *Métamorphose* puisqu'elle justifie pleinement l'appellation écoquartier ou quartier à haute valeur environnementale que Lausanne veut donner au nouveau secteur de ville à construire.

D. Le lancement d'une démarche participative associant les habitants à l'élaboration des projets

Le quatrième volet du programme *Métamorphose* réalise la mise en place d'une procédure de participation pour permettre d'associer les populations concernées à la mise en place des projets dès son démarrage. En complément des procédures démocratiques institutionnelles, des espaces d'information, de concertation et de négociation sont créés dans les différentes étapes du projet afin d'offrir aux citoyens une intervention directe dans les processus d'élaboration. Une charte de participation décrit les conditions dans lesquelles s'élaborera l'urbanisme concerté et négocié et définit le cadre, les droits et les devoirs des différents acteurs.

Pendant les premières phases des études, la démarche participative s'est déroulée dans plusieurs directions.

Le site sud du projet s'étend sur des terrains en grande partie occupés par des jardins fami-

liaux. C'est donc auprès de ces utilisateurs qu'à porté une partie de la collaboration entre autorités, techniciens et utilisateurs. Au stade actuel de ce processus, un projet de nouveau groupement sur un site de remplacement a été mis au point, le site a été légalisé pour cette nouvelle affectation et le législatif communal a adopté le crédit nécessaire. Au moment du lancement du présent concours le permis de construire est accordé et les travaux ont débuté.

Dans le même temps, un grand travail a été accompli avec de nombreux clubs sportifs pour définir les programmes des nombreuses installations à construire sur les sites des Prés-de-Vidy, de la Tuilière et des Plaines-du-Loup

Une autre démarche, plus institutionnelle, a produit une première évolution importante du projet puisqu'à la suite d'interventions au conseil communal, des amendements ont conduit à abandonner l'idée d'aménager pour les grandes manifestations d'athlétisme de type « Athletissima » le stade de Coubertin au bord du lac, au profit d'une nouvelle installation à construire au nord de la Ville (Tuilière).

La quatrième démarche s'adresse directement au secteur des Plaines-du-Loup qui nous intéresse ici. Elle est exposée plus en détail dans le § 2.4 du présent programme.

Enfin, on ne peut pas clore ce chapitre sans évoquer l'initiative populaire qui a amené les citoyens à se prononcer le 27 septembre 2009 sur le maintien ou non d'un stade de football au Nord de la ville. Le résultat du vote, favorable au programme municipal de délocalisation de cet équipement, a finalement donné à celui-ci une plus forte légitimité. Si cette procédure n'entre pas dans ce qui est convenu usuellement d'appeler une démarche participative, elle n'en représente pas moins une consultation à vaste échelle totalement inexistante dans la plupart des modèles de démocratie urbaine.

2.2 Objectifs de l'organisatrice

Pour la Ville de Lausanne, l'organisation d'un concours pour un quartier de cette importance tant à l'échelle locale que régionale a pour but de promouvoir la mise en concurrence d'idées afin d'aboutir à de multiples et différentes solutions aux problèmes posés. Cela permettra d'effectuer un véritable choix visant la **bonne intégration du nouveau quartier dans l'environnement construit** et l'achèvement d'une **réalisation de qualité exemplaire répondant aux exigences du développement durable**.

Un des principaux fondements du programme *Métamorphose* est la mise en pratique de l'un des plus importants principes de l'aménagement du territoire contemporain, soit la nécessité de mettre fin à la dissémination des activités humaines sur le territoire. Cet objectif passe bien évidemment par une politique très restrictive dans l'attribution des constructibilités en zones périphérique mais aussi par le développement de la capacité d'accueil des villes, ceci avec des critères qualitatifs élevés. Le premier objectif de l'organisatrice est d'obtenir la **démonstration de la capacité du site des Plaines-du-Loup** d'accueillir un morceau de ville qui soit dense, porteur d'une véritable réflexion sur la gestion du sol. On peut rappeler ici en outre qu'un des objectifs indirects de l'initiative populaire refusée par le peuple en votation le 27 septembre 2009 était une diminution de la densité prévue, option rejetée par le peuple.

Le deuxième objectif de la planification est la recherche d'une véritable **mixité fonctionnelle et sociale**, qui fait partie de la panoplie des mesures aptes à faciliter à terme une réduction de la

demande en déplacements. Les ratios proposés entre surfaces réservées aux équipements, activités et logements, tout comme une diversification de la population de ceux-ci, devraient contribuer à éviter une forme de « ghettoïsation » du secteur.

Le troisième objectif est la constitution d'une véritable **continuité urbaine**. Le vaste territoire monofonctionnel actuel, occupé seulement quelques heures chaque semaine en raison même de sa vocation, sépare les quartiers des Bossons et du Bois-Gentil, tout en les isolant de la ville dont d'aucuns pensent qu'elle « commence au carrefour de la Pontaise ». La construction du nouveau quartier doit être de nature à tisser des liens entre les secteurs construits existants et leur offrir des espaces de vie communs.

Le quatrième objectif est de réaliser un **quartier exemplaire du point de vue énergétique et environnemental**. Lausanne est une ville très présente dans tous les secteurs du développement durable et de nombreux prix viennent régulièrement en témoigner. L'organisatrice souhaite que le quartier des Plaines-du-Loup puisse également devenir une référence dans la thématique des écoquartiers.

S'agissant des aspects énergétiques, la Ville s'est donné pour ambition la réalisation d'un quartier à 2000 watts. Si le concept énergétique réalisé par l'organisatrice a permis de mettre en évidence la faisabilité technique de satisfaire ce niveau de performance, il a également démontré que l'organisation et la morphologie du quartier conditionnent de manière déterminante les besoins en énergie grise, les besoins de chauffage, voire les consommations d'énergie liées à la mobilité. Ainsi, la Ville souhaite que la réflexion sur ces thématiques (énergie grise, réduction des besoins de chauffage, perméabilité des sols, gestion des eaux, maillage écologique, etc.) s'engage dès les premières esquisses du masterplan.

Enfin, l'organisatrice souhaite avoir des propositions pour l'organisation des réseaux et des espaces publics. Les axes structurant actuels (Bossons, Vélodrome et Plaines-du-Loup) doivent être réhabilités. La proposition de nouvelles mailles de distribution, de places ou de parcs, la hiérarchie des axes et la prise en compte de la diversité modale doivent apporter des réponses à la question de la structure générale du quartier et à sa capacité à créer du lien. La façon de desservir le plateau avec le futur tram ou métro, ainsi que la typologie proposée pour répondre à la demande en matière de stationnement sont évidemment très attendus.

L'image directrice générale qui en est attendue, sous forme de masterplan, devra permettre d'envisager l'opérationnalité des démarches à conduire et servira notamment de base à l'établissement d'un plan directeur localisé (PDL) et de guide pour l'élaboration des plans partiels d'affectation (PPA) à venir.

2.3 Cadre opérationnel et foncier

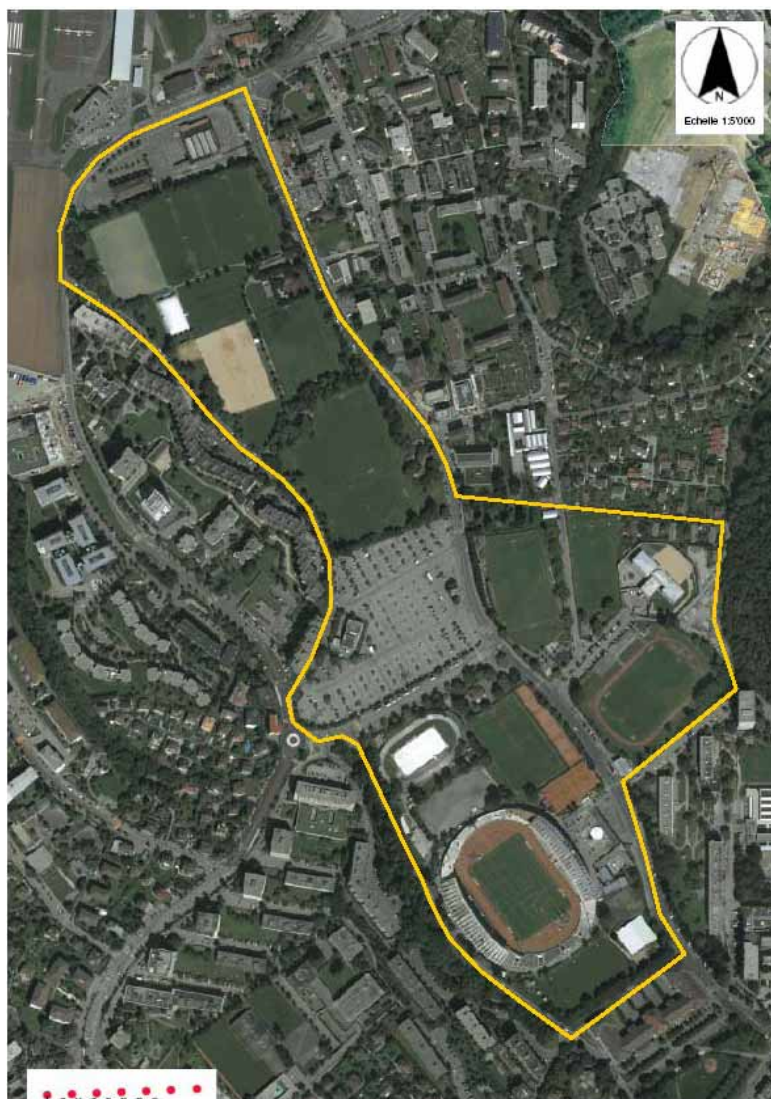
Foncier et opérations immobilières

Le périmètre du concours est caractérisé par un parcellaire presque exclusivement en mains de collectivités publiques et même, pour l'essentiel, propriété de l'organisatrice du concours. La ville ne construit elle-même que des bâtiments à vocation publique (écoles, équipements sportifs, etc.) Pour la réalisation du quartier, son objectif est d'attribuer des lots en droit de superficie (DDP) à des partenaires privés (coopératives d'habitants, coopératives d'habitations, investisseurs traditionnels ou maîtres d'ouvrage d'utilité publique par exemple). Les typologies urbaines

proposées doivent permettre une grande variété dans la dimension des lots.

Les parcelles qui n'appartiennent pas à la Ville de Lausanne sont :

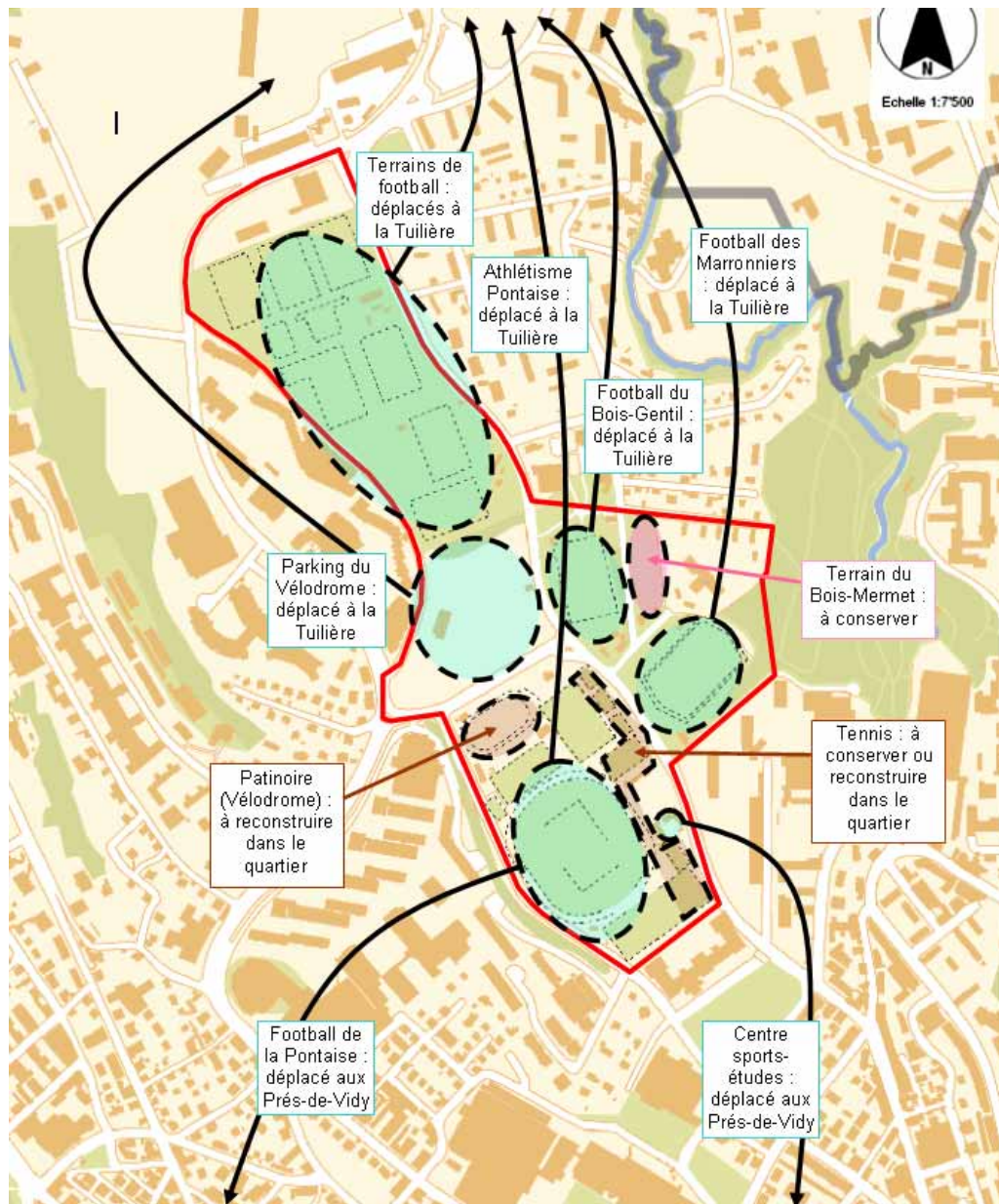
- Parcelle 2100, propriété d'une société privée. En l'état, les activités qui s'y déroulent ne posent pas de problème particulier. Une éventuelle évolution de son statut sera étudiée dans le cadre d'une planification de détail à établir à l'issue du concours et sur la base du masterplan.
- Parcelle 2568, propriété de l'Etat de Vaud. Héberge le service des automobiles et de la navigation SAN. L'Etat de Vaud n'a pas de projet de déplacement de cette activité pour le court ou le moyen terme. Les propositions concernant cette parcelle ne doivent pas constituer un élément déterminant pour la réalisation du quartier.
- Parcelle 2541, propriété de l'Etat de Vaud. Héberge la prison du Bois-Mermet. Si on peut supposer qu'à long terme le bâtiment pourrait être réaffecté à d'autres fonctions, l'absence de projet de délocalisation du centre de détention oblige à tenir compte de ce voisinage particulier pour l'implantation des activités. Il convient de considérer que l'exploitation pénitentiaire n'est pas compatible avec l'implantation de logements ou de locaux de travail à proximité en raison des dérangements sonores qu'elle provoque.



Périmètre et vue aérienne du site

Schéma de libération du site

A l'exception de ceux qui sont décrits dans le chapitre 4 du présent document, « Programme », les équipements sportifs du site seront délocalisés selon le schéma ci-dessous :



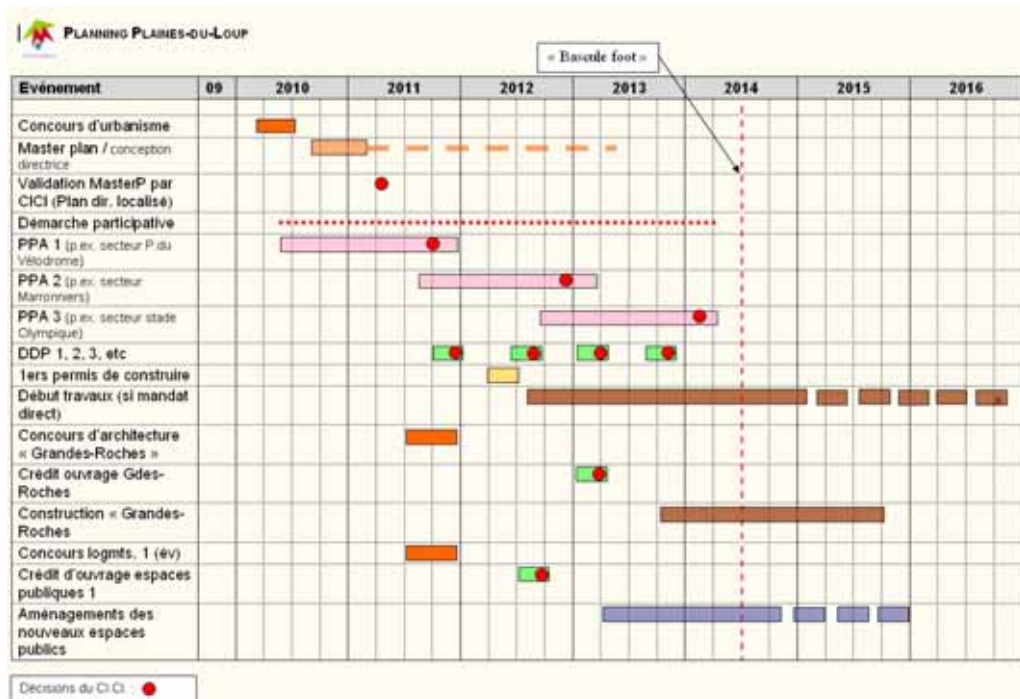
Nouvelle localisation des terrains de sport et du P+R

Le secteur de la Tuilière situé au nord du périmètre du concours fait l'objet de procédures parallèles. Un nouveau centre sportif et un parking relais y seront construits dès 2012.

Schéma d'occupation du secteur de la Tuilière :



Calendrier prévisionnel



Les possibilités de mise en œuvre du quartier sont dépendantes de l'avancement de la partie septentrionale du programme *Métamorphose*. C'est en effet notamment le déplacement à la Tuilière des infrastructures sportives et de stationnement, existantes actuellement aux Plaines-du-Loup, qui va permettre de libérer les terrains nécessaires à l'édification progressive de l'écoquartier. Les dates des décisions politiques représentées ne sont qu'indicatives. Il en va de même du nombre de PPA et de droits de superficie (DDP), qui dépendront notamment de la nature du projet retenu.

2.4 Démarche participative pour l'écoquartier

La démarche participative appliquée au secteur des Plaines-du-Loup a été confiée à un consortium de spécialistes en action sociale et communication, le groupe « Ola ! ». Celui-ci s'est attaché à rassembler par l'intermédiaire de plusieurs supports (manifestations publiques, ateliers, collectes d'idées) les aspirations et desideratas d'habitants et associations, avec comme objectif de faire apparaître cette « compétence d'habitant » en amont.

Plusieurs rendez-vous et occasions de participer ont été ainsi proposés à la population du printemps à la fin de l'année 2008. Sept ateliers thématiques ont notamment été organisés par OLA ! : *grandir, consommer, bouger, échanger, organiser, construire, s'activer*. Un catalogue, « 1001 idées pour l'écoquartier des Plaines-du-Loup », a été dressé à l'intention des professionnels qui participeront au présent concours de projets d'urbanisme. Ces idées ont été regroupées et intégrées dans une série d'objectifs et de cibles à atteindre selon un découpage thématique adapté à la réflexion des planificateurs (cf. document remis [16]). Le catalogue original est disponible sur le site de la Ville : <http://ola.lausanne.ch/docs/OlaCatalogueIdees.pdf>

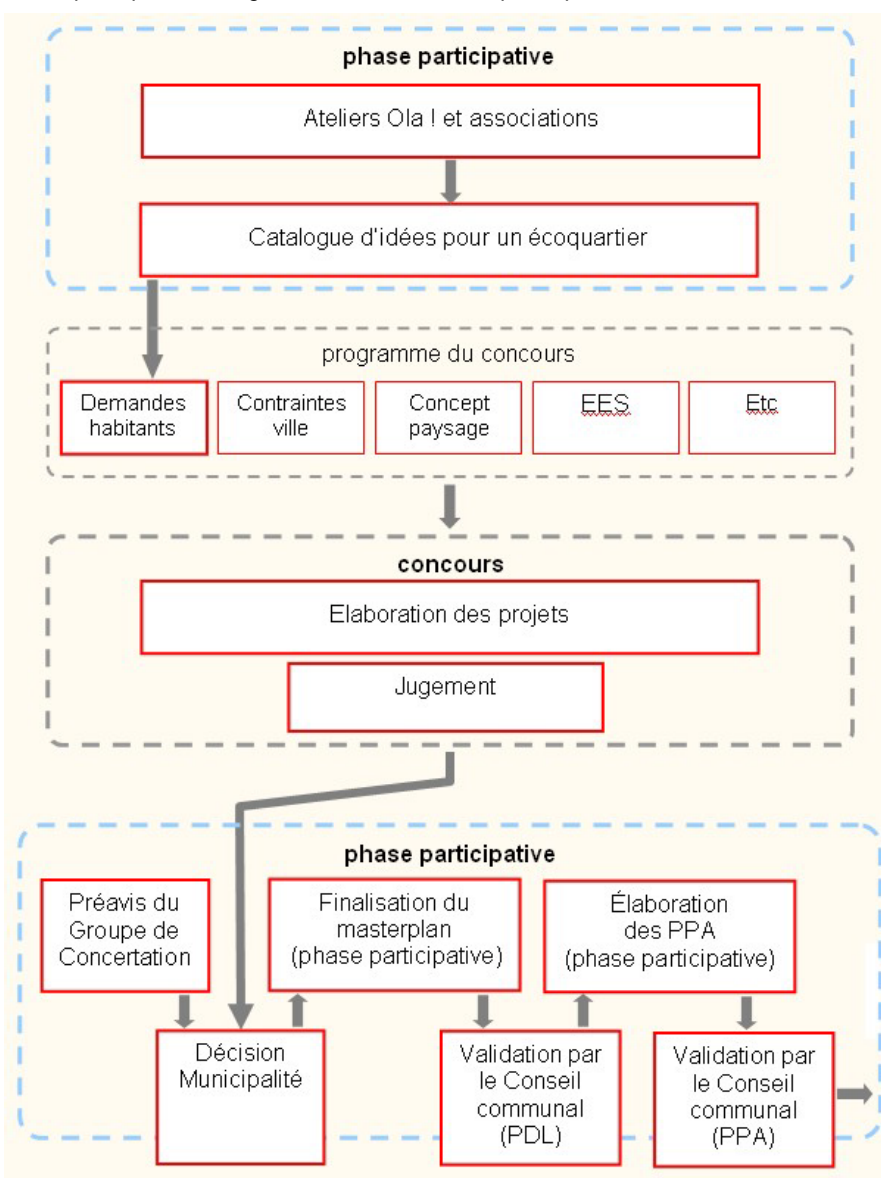
Parallèlement, plusieurs associations ont élaboré leur propre catalogue de propositions. Elles

ont été intégrées dans l'inventaire ci-dessus, mais restent également consultables sur les sites des associations (AVIVO et Association Ecoquartier, cf. §1.18 Liens Internet utiles).

La constitution du catalogue des attentes des habitants n'est pas une finalité. La Municipalité souhaite installer la démarche participative dans la durée. La présente compétition représente un moment particulier puisque la mise en œuvre des compétences de professionnels s'y déroule dans l'anonymat, ce qui ne permet pas l'organisation d'une véritable élaboration commune. C'est une des raisons qui ont conduit l'organisatrice à retenir l'outil du masterplan ou plan directeur localisé, afin de rester à une échelle de planification générale.

A l'issue de la phase du concours proprement dit un « Groupe de concertation » rassemblant une délégation d'habitants étant intervenus dans la démarche OLA ! et le « groupe consultatif d'accompagnement et de suivi » (GCAS) sera invité à donner un préavis à la Municipalité sur le résultat du concours. Puis dans le cadre de la mise au point du plan directeur localisé (PDL), le processus de collaboration avec la population et ses représentants sera poursuivi pour préciser le concept retenu à l'issue du concours. Après l'approbation du PDL par les autorités, le (ou les) PPA (plan partiel d'affectation) sera (seront) aussi établi(s) en concertation avec la population.

Schéma de principe de l'intégration de la démarche participative :



2.5 Contexte urbanistique

Un territoire à vitaliser

Le territoire des Plaines-du-Loup, qui s'étend du carrefour de la Blécherette au mur nord des anciennes casernes, est bordé par plusieurs quartiers ayant des identités bien marquées. Sur son flanc est, ce sont les secteurs très hétéroclites Sauges – Cassinette – Bois-Gentil, qui présentent des typologies de bâti multiples, de la petite villa à l'immeuble locatif des années 60-70 parsemés encore de quelques anciennes installations artisanales, peu à peu remplacées par des résidences en PPE. Deux amorces de centralité, le long de l'avenue des Plaines-du-Loup, tentent de créer des lieux de vie. A l'ouest, les barres modernes du Pont-des-Sauges, réputées à l'époque de leur construction à la fin des années 60 pour leur système constructif (préfabrication « lourde »), s'imposent comme une délimitation stricte du paysage. La conception des espaces publics, typique de son époque, ne répond plus aux attentes actuelles.

Les deux axes importants desservant ce territoire (avenue des Plaines-du-Loup et avenue du Grey) garderont leur vocation de liaison entre l'arrière pays, les jonctions autoroutières du Châtelard (existante) et du Solitaire (future) et le centre de la Ville. Ils demeurent le squelette de desserte des quartiers à restructurer. Ils devront évoluer cependant et prendre en compte leur nouvelle vocation d'espaces à partager entre les anciens et les nouveaux quartiers. L'arrivée d'un axe fort de transport contribuera à cette mutation. Le chemin des Bossons, qui ne s'exprime guère aujourd'hui que comme une voie d'accès à des garages, pourra également bénéficier des transformations engendrées par le nouveau quartier.

Au sud de ce secteur s'étend le P+R du vélodrome, puis l'ancien « Parc des sports », séparés par l'avenue du vélodrome, seul tronçon concrétisé de la moyenne ceinture qui figurait sur les plans directeurs routiers des années 60, périmés depuis longtemps. Cet espace, qui ne dessert aucun bordier, a aujourd'hui comme fonction principale de servir occasionnellement d'exutoire pour le stationnement lors de manifestations importantes au Stade ou au Palais de Beaulieu. Son aspect principalement routier et l'absence de véritables activités riveraines ne permettent pas d'y apporter la vie que lui procurera l'installation du nouveau quartier.

Quel que soit l'endroit par lequel on aborde cette portion de ville, c'est le même constat : en venant du sud, une fois passé le secteur de l'Ancien-Stand et son petit centre commercial, on assiste à une rupture du continuum urbain qui est certainement moins due à la rupture topographique qu'à la nature des fonctions qui bordent le parcours. Côté est, ce sont les terrains de sport des Marronniers et du Bois-Gentil, soigneusement dissimulés derrière des haies que n'interrompent qu'une station service et l'allée de la prison. Côté ouest, seul le CSEL (Centre sports études Lausanne) et la buvette du vélodrome donnent un peu de vie à ces quelques 400 mètres dont la partie la plus spectaculaire, la zone d'entrée du stade de la Pontaise, n'est finalement qu'un parking (utile aux usagers du restaurant du Lausanne Sports, du tennis Club de Lausanne Sports, du CSEL et autres activités sportives). Nul doute que tout ce secteur ne peut que gagner à l'édification d'un véritable quartier qui viendra combler cet espace lequel, par sa vocation de « parc des sports » qu'il a eu jusqu'à ce jour, a été mis à l'écart du développement urbain.

La situation stratégique des terrains en cause et les enjeux fonciers qui en découlent conduisent à faire des choix, puisqu'une constante fondamentale de la gestion du territoire est le fait que tout projet quel qu'il soit oblige à faire évoluer un état existant. La démolition du stade de la

Pontaise n'est pas un geste anodin, comme ne l'est pas non plus la suppression des terrains de football des Plaines-du-Loup. Choisir d'investir dans un projet novateur plutôt que pour son maintien est le résultat d'une pesée d'intérêts intégrant plusieurs paramètres. La valeur patrimoniale de ce bâtiment, reconnue dans l'étude du Professeur Franz Graf mandaté par la Ville (cf. ci-dessous), n'est qu'une composante de l'équation. Dans le choix municipal de renoncer à terme à l'utilisation du stade, le potentiel du site pour la revitalisation du secteur compte autant que la perte de valeur d'usage constatée pour le monument.

De par sa situation, le territoire des Plaines-du-Loup pose incontestablement la question de la notion d'entrée de ville. Très clairement perceptible au carrefour Pontaise / Vieux-Moulin jusque dans les années 60, celle-ci est devenue beaucoup plus floue par la suite avec le développement des quartiers mentionnés plus haut. Compte tenu des projets existants à court et long terme en direction du nord (Tuilière, projets SDNL vers Romanel et Le Mont), il n'est pas certain que cette thématique soit de première importance pour les réflexions d'aujourd'hui.

L'aéroport de Lausanne-Blécherette a été confirmé dans sa vocation par un vote populaire en 1992. Aucune autre affectation projet n'est imaginable sur son territoire avant plusieurs décennies.

Mobilité

Le programme *Métamorphose* repose sur un ensemble cohérent, avec la construction d'équipements sportifs relocalisés, la réalisation d'un quartier d'habitation et d'activités à haute valeur environnementale, mais aussi la mise en place d'une desserte par un axe fort de transports publics – en principe sous forme de tram⁵ – entre le centre-ville et le nouveau quartier urbanisé.

Le réseau d'axes forts a été intégré au Projet d'agglomération Lausanne – Morges (PALM). Il a été soumis à la Confédération qui en a approuvé le principe et entre en matière sur son subventionnement pour une part importante dans le cadre de la politique fédérale des agglomérations. La participation fédérale pourrait ainsi, selon le rapport de l'administration fédérale, atteindre 40% des coûts pris en considération sur les projets retenus. La première étape des travaux (2010-2014) verra la réalisation du tronçon Renens – place de l'Europe, alors que la liaison place de l'Europe – Blécherette est inscrite au calendrier de la deuxième étape (2014-2018). Si le tracé de cette deuxième étape est encore en voie de définition, avec une variante par Beaulieu et une autre par Saint-Martin – la Borde, la destination finale de la ligne est approuvée, avec terminus au Rionzi, de même que la desserte de la zone destinée à accueillir l'écoquartier (Pontaise). Cette deuxième étape figure aussi au programme du financement fédéral, elle aussi avec un taux de subventionnement de 40%.

Le développement des transports publics est une réponse cohérente et efficace à la réalisation de l'écoquartier. Il permettra sa desserte, accélérera sa concrétisation et contribuera à sa mise en valeur. Il repose toutefois sur une condition indispensable : la densification de l'espace situé

⁵ Une variante métro fait actuellement l'objet d'une étude comparative avec les variantes tram. L'organisatrice a décidé de poursuivre les études de quartier avec l'option tram, qui est la plus contraignante du point de vue de l'emprise sur le site.

entre la Pontaise et la Blécherette. L'augmentation du nombre d'habitants et d'emplois desservis par le futur tram est en effet une condition essentielle à sa réalisation. Celle-ci serait impossible dans le cas où le nombre d'habitants et d'emplois supplémentaires envisagé avec la réalisation de l'écoquartier ne serait pas atteint.

Etat de la planification

Plan directeur communal :

Le Plan directeur communal approuvé par le Conseil d'Etat le 24 janvier 1996 confirmait la vocation sportive du plateau de la Blécherette et les équipements à vocation régionale voire cantonale (aéroport, stade Olympique, vélodrome, patinoire de la Pontaise, Prison du Bois Mermet, service des automobiles, World Trade Center). Le périmètre du concours était presque exclusivement consacré au sport et à la verdure.

Plus au nord, les terrains jouxtant l'aéroport, le long de la route de Romanel-sur-Lausanne, étaient identifiés comme espaces en situation stratégique. L'organisation proposée envisageait pour une partie de ce territoire un développement économique et multifonctionnel qui se trouve aujourd'hui « recentré » aux Plaines-du-Loup en situation plus urbaine.

Le Plan directeur communal est actuellement en cours de révision. Le masterplan issu du concours sera la base d'un plan directeur localisé, qui en constituera ainsi un des éléments de cette révision.

Schéma directeur du nord lausannois (SDNL) :

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) est divisé en plusieurs territoires possédant leurs propres schémas directeurs, destinés à assurer la coordination du développement des communes limitrophes. Par sa situation, Lausanne est concernée par plusieurs de ces schémas, le secteur nord de Métamorphose étant compris dans le « SDNL » (schéma directeur du nord Lausanne, www.sdnl.ch).

Au-delà des limites communales, plusieurs projets sont actuellement à l'étude. Entre Cheseaux et l'Autoroute A9, un concept de développement a été élaboré. Il a fait l'objet d'une consultation publique du 1er novembre au 1er décembre 2009. Il sera adopté par les communes concernées début 2010. Il prévoit, à terme, un développement important qui portera le nombre d'habitants et d'emplois de 5'700 à 19'000. Cependant, celui-ci ne sera possible qu'à condition de réaliser d'importants travaux d'infrastructures tant au niveau des transports individuels que collectifs.

Ce concept prévoit également un important pôle de développement économique sur les terrains situés au nord de l'Autoroute A9. Celui-ci devrait, à terme, accueillir plus de 3'000 emplois.

Côté sud de l'Autoroute A9, deux équipements d'importance régionale sont prévus de part et d'autre de la nouvelle jonction autoroutière de la Blécherette. Il s'agit notamment d'une centrale de biométhanisation et d'un parking grandes manifestations d'une capacité de plus de 1'000 places. Ces équipements remplaceront respectivement la compostière et le parking situé au nord de l'actuel parking d'échanges de la Blécherette.

2.6 Histoire et patrimoine

Les Plaines-du-Loup

Contrairement à certaines croyances locales, le nom de la voie principale du quartier ne fait pas allusion à un climat qui serait particulièrement inhospitalier. Il s'agit d'une étymologie populaire venant du celtique « laus » qui signifie « rivière qui coule au pied des rochers, des escarpements », devenu loue = ruisseau, puis, par assimilation populaire à cet animal supposé habiter cette plaine ventée, Plaines-du-Loup.

La zone des Plaines-du-Loup, traversée par la « route d'Echallens » (tracé historique d'importance nationale selon l'IVS), est demeurée en marge du développement urbain jusqu'au début du XXe siècle. Quelques anciennes exploitations agricoles y sont encore implantées et témoignent aujourd'hui encore de cette période: la ferme de La Blécherette (route du Mont 60, note *3* au recensement architectural) remonte au XVIIIe siècle, Le Solitaire (route de Romanel 102, note *3*) dont les bâtiments sont édifiés entre 1820 et 1830 ou encore La Petite Tuilière (route du Châtelard 1). D'autres bâtiments agricoles ont disparu dans la seconde moitié du XXe siècle, lors de la création des actuels terrains de sport.

L'ancienne école foraine de la Blécherette (route de Romanel 1, note *3*) a été édifée en 1900-1901 par la Ville de Lausanne sur les plans de son architecte Eugène Bron. Destinée à accueillir des élèves dispersés dans les domaines environnants, elle relève de cette même période à vocation essentiellement agricole et témoigne de la volonté des autorités de scolariser tous les enfants, quel que soit leur lieu d'habitation.

La phase suivante de développement est dominée par la réalisation d'infrastructures nécessitant espace et dégagement. La première d'entre elles est l'actuelle prison du Bois-Mermet (chemin du Bois-Gentil 2, note *3*). Implantée délibérément en dehors de ville, dans une zone alors vierge de constructions, elle a été conçue à l'origine comme « prisons de district » avec deux sections distinctes, hommes et femmes. Ce sont les architectes Charles François Bonjour et Oscar Oulevey qui remportent le concours d'architecture organisé en 1900 par la Ville de Lausanne. Cet établissement mis en fonction en 1904 se caractérise par son plan panoptique qui offre un point de vue central et constant sur les ailes. Tout est mis en œuvre pour que l'architecture soit au service de la surveillance : circulation intérieure assurée par des passerelles, lumière abondante grâce à un éclairage provenant de lanterneaux et à de grandes baies vitrées à l'extrémité des ailes, qui contribuent également à une ventilation de l'ensemble de l'édifice. L'architecture « bourgeoise » du corps central, dédié à l'administration, contraste avec les ailes massives, ornées cependant d'une frise en briques de terre cuite. Un haut mur d'enceinte sur un tracé octogonal entoure la prison et borne l'espace de plusieurs cours. L'accès se fait par un seul portail, monumental, auquel conduit depuis la route des Plaines-du-Loup une large allée plantée de marronniers (note *4* au recensement des jardins historiques). La prison du Bois-Mermet est un remarquable exemple d'architecture carcérale en Suisse et constitue par sa silhouette un point de repère dans le paysage du nord-ouest de la ville.

Utilisé pour la première fois en 1910, le terrain d'aviation de la Blécherette se développe comme l'une des plus importantes places d'aviation civile de Suisse. Au premier hangar édifié en 1914 succède en 1922 un hangar civil remarquable par sa grande porte métallique basculante (note *3*), complété trois ans plus tard par un hangar militaire (route de Romanel 3, note *3*) défendu par curieuse casemate en béton armé en forme de « pain de sucre », qui date

probablement de la seconde guerre mondiale (note *3*).

Créée dans les années 1970, la promenade du Bois-Gentil (note *4*) se distingue le long de la route par sa riche arborisation, matérialisation de l'occupation antérieure de cette parcelle par le cimetière de la Pontaise, transféré en 1880 à cet emplacement, alors éloigné de la ville.

Ce n'est que très progressivement que la zone située entre la Pontaise et la Blécherette a été occupée par des logements, qui définissent la phase la plus récente de son développement. Les premières implantations remontent à la fin du XIXe siècle avec la construction de deux villas au chemin du Bois-Gentil puis quelques petites maisons au chemin des Sauges. Mais il faut attendre la période après la seconde Guerre mondiale pour assister au développement d'un large secteur situé au nord de la prison. Cette période est marquée par une grave pénurie de logements, à laquelle des aides financières des diverses instances politiques tentent de remédier. Cinq maisons jumelles en bois (chemin du Bois-Gentil 12-30), destinées à des familles modestes, sont édifiées par la Ville de Lausanne à proximité immédiate de la prison tandis que l'association le Coin de Terre construit en 1948-1950 une quarantaine de maisons un peu plus au nord (chemin du Bois Gentil 60-140, ensemble bâti n° 29) sur des plans de l'architecte Frédéric Gilliard.

La densification de ce secteur s'opèrera en quelques décennies, après l'ouverture de l'autoroute en 1964. L'opération la plus marquante est celle du Pont des Sauges, œuvre des architectes Bernard Calame et Jean Schlaeppli, en collaboration avec l'ingénieur Jean-Marie Yokohama et l'entreprise de préfabrication lourde IGECO. Réalisée entre les années 1966 et 1970, elle comprend 476 logements et constitue un exemple remarquable de rationalisation de la construction au service de logements de qualité. Cet ensemble se distingue également d'un point de vue urbanistique par son implantation en décrochements.

Le destin de la partie inférieure est lié aux activités militaires et en particulier à la caserne de la Pontaise, édifiée en 1879. La place d'armes, située plus au nord, occupe l'emplacement de l'ancien cimetière de la Pontaise ; elle disparaîtra au profit d'activités sportives civiles avec la création d'un premier stade, puis du Stade Olympique terminé en 1954.

Stade de la Pontaise

Edifié en 1953 pour les championnats du monde de football, qui se sont déroulés en 1954 en Suisse, la stade de la Pontaise a été construit en béton armé coulé permettant des formes élégantes et une structure intéressante. Il se présente sous la forme d'un volume gauche sur un plan elliptique. Cette forme constitue sans aucun doute l'élément qui compte le plus dans la valeur patrimoniale de l'édifice qui a reçu la note *3* au recensement architectural. Pour en savoir plus, la Municipalité en a confié l'évaluation au Prof. Franz Graf, dont le rapport est consultable sur Internet (cf. liens fournis). Au terme de son rapport, F. Graf propose les recommandations suivantes :

La documentation des ouvrages, et en particulier du Stade, doit être établie. Cette étude fait apparaître que, si tous les lausannois connaissent le Stade olympique de la Pontaise comme équipement sportif de renom, le bâtiment en tant que tel est largement méconnu dans ses détails et spécificités. Un recueil et une analyse des documents d'archives pertinents, un repérage des modifications intervenues dans le temps et des dommages possibles que cela a pu

entraîner ainsi qu'un relevé de l'état actuel (graphique et photographique) et des dégradations et des manques est une documentation support indispensable à toute intervention – quelle qu'elle soit - sur les ouvrages.

Cette étude patrimoniale, sûrement indispensable pour la bonne connaissance du Vélodrome et du Stade, n'a, en tant que telle, qu'une valeur restreinte car elle ne concerne que la connaissance et l'évaluation du cadre bâti. Elle doit être complétée avec une étude du diagnostic matériel des ouvrages et une étude du diagnostic fonctionnel et normatif des pratiques sportives qui s'y déroulent. La synthèse de ces trois études établie, il faudra alors la confronter aux projets d'avenir que la Ville de Lausanne mène dans le cadre du Projet Métamorphose.

Il est utile de rappeler que le Conseil communal a refusé en 2003 un projet de rénovation de cet ouvrage. La Municipalité a effectué depuis plusieurs études portant aussi bien sur la qualité physique de l'ouvrage que sur son adéquation fonctionnelle à la pratique et à la consommation du sport aujourd'hui. Ce sont ces études qui l'ont amenée à proposer sa démolition (cf. préavis 2007/19 et 2009/01). Connaissant les résultats des études portant sur le diagnostic matériel de l'ouvrage, son inadaptabilité aux pratiques contemporaines des sports et l'évaluation économique des options possibles, la Municipalité, puis le Conseil communal, ont en effet été conduits à privilégier la construction d'un nouveau stade de football aux Prés-de-Vidy et d'un stade d'athlétisme à la Tuilière plutôt que la rénovation de la Pontaise. Pour eux, l'utilisation de la Pontaise en tant que lieu d'accueil des compétitions sportives lausannoises est donc bientôt terminée. Dès lors, la nécessité d'utiliser avec parcimonie les moyens financiers dont elles disposent ainsi que l'impérieuse nécessité de consacrer l'espace urbain à l'accueil des activités humaines, seul moyen de protéger tant que faire ailleurs se peut le patrimoine naturel et rural, conduiront probablement les autorités lausannoises à demander la démolition de cet ouvrage.

L'abandon du parc sportif, devenu au fil des ans un vaste espace monofonctionnel dans la ville est en effet une des options de base du programme *Métamorphose*.

L'organisatrice souhaite à travers le concours obtenir des propositions pour la réaffectation de tout le territoire compris dans le périmètre, y compris celui qu'occupe le stade de la Pontaise, après sa démolition. La qualité particulière du site, véritable balcon sur l'arc lémanique, a contribué à en augmenter l'attrait. Elle peut aujourd'hui devenir un emplacement de choix pour de nouvelles affectations. Cependant l'organisatrice n'ignore pas le poids de l'édifice dans la mémoire collective des lausannois en général et des habitants du quartier. Dans la mesure où elle ne s'oppose pas aux objectifs de densification du quartier et qu'elle paraît réaliste, une solution prenant en compte une forme de valorisation de cette mémoire, symbolique ou non, sera examinée avec intérêt.

Vélodrome

L'ancien vélodrome, construit en 1922 sur les plans des architectes Chessex et Chanard-Garnier pour l'Union Cycliste Lausannoise (note *3*, chalet-buvette *4*), fait également partie de l'ancien parc sportif de la Pontaise. Étudié dans le même rapport que le stade de la Pontaise par le prof. F. Graf, il ne pèse pas du même poids dans la mémoire des lausannois. Sa fonction d'origine a été reprise par une nouvelle installation située à Aigle après une consultation populaire. En très mauvais état, il abrite encore une patinoire de quartier devenue techniquement et

écologiquement obsolète. Il doit donc être démoli. La patinoire fait partie du programme d'équipements sportifs à relocaliser dans le périmètre.

3 Prescriptions de projet

La liste des champs d'investigation proposés ci-dessous représente une recommandation. Elle n'est ni hiérarchique, ni exhaustive.

3.1 Périmètre du concours

Le périmètre de projet du concours est représenté sur le document remis [2]. Il est délimité :

- à l'est par la route des Plaines du Loup, avec une extension vers le Bois-Mermet au droit de la prison;
- à l'ouest par l'av. du Grey, le ch. des Bossons et le ch. des Grandes Roches;
- au nord par le carrefour de la Blécherette;
- au sud par l'ancienne caserne de la Pontaise.

La nature du concours implique toutefois que le périmètre de réflexion va au-delà des limites du périmètre d'intervention. Des propositions débordant de celui-ci sont laissées à l'appréciation des concurrents mais n'engagent pas l'organisatrice. Elles ne pourront être prises en considération si elles constituent une condition nécessaire à la réalisation du projet.

3.2 Urbanisation

Les fondements du programme *Métamorphose* exposés au chapitre 3 mettent en évidence la thématique de l'économie du sol et l'impérieuse nécessité de trouver en territoires urbanisés de grandes capacités d'accueil pour les activités humaines. Un des principaux objectifs du concours est d'obtenir des propositions faisant la preuve de la compatibilité entre la **densification** des quartiers, la **qualité du cadre de vie** et le respect des critères du **développement durable**.

La mixité fonctionnelle inscrite au programme est basée sur une hypothèse d'équilibre théorique entre le nombre d'actifs résidents et le nombre d'emplois. Les propositions devront préciser la localisation spatiale des **diverses affectations** en fonction de leurs interactions ainsi que de la structuration du quartier et de la qualification des espaces publics, qu'il s'agisse des équipements publics, des activités diverses ou des différents types de logement. Une réflexion particulière doit être faite sur les conditions permettant de proposer des occupations différenciées des rez-de-chaussée, y compris cas échéant avec des logements.

Tout comme pour les **emplois**, la localisation des **logements** devra assurer une mixité fonctionnelle et sociale optimale et, quel que soit leur standing, offrir les meilleures conditions de confort et de qualité de vie.

Une attention première doit être apportée à la mise en place des différents **réseaux**, à la structuration du quartier qui en découlera et à leurs interconnexions : transports publics et accessi-

bilité motorisée, mobilité douce, maillage écologique, etc. Cette réflexion intégrera étroitement les caractéristiques futures des **espaces publics** à créer sur le site et en marge de celui-ci (rues, places, parcs, promenades...)

Avec le caractère de verdure actuellement très prédominant sur le site, la densification du secteur est spontanément ressentie comme une évolution négative par un grand nombre d'habitants voisins. Par une judicieuse implantation des réseaux, des activités publiques, des parcs, etc., les valeurs de complémentarité avec les environs doivent être développées.

Le programme *Métamorphose* prend acte du fait qu'avec la construction des divers quartiers qui les bordent (Bois-Gentil, Bosson, Ancien-Stand, etc) les terrains proposés à la réflexion se trouvent maintenant en zone urbaine. La lecture d'entrée de ville, encore perceptible au carrefour rue de la Pontaise / rue du Vieux-Moulin va se déplacer à l'extrémité nord du périmètre du concours. La construction du nouveau quartier doit être l'occasion de combler la cassure provoquée par les affectations « mortes » actuelles (stades) et la rupture de pente, et d'établir une continuité de l'**identité urbaine** du site.

3.3 Mobilité

Transports publics

Le projet de la desserte du nord lausannois est actuellement dans sa phase d'étude d'avant-projet. Cette étude doit aboutir au choix politique d'un tracé en juin 2010. Trois variantes s'étudient en parallèle sur le tronçon place de l'Europe – av. du Vélodrome :

1. Technologie tram - variante N1 : tracé presque totalement en surface passant par la Rue Centrale, la Place du Tunnel, la Rue de la Borde, puis rattachement au point fixe du carrefour des Plaines du Loup / Pontaise. Ce tracé assure ensuite la desserte du nouveau quartier par une ligne dont le tracé est aujourd'hui prévu le long des Plaines-du-Loup.
2. Technologie tram - variante N5 : tracé d'abord en souterrain entre la Place de l'Europe et le point fixe du carrefour des Plaines-du-Loup / Pontaise, en desservant notamment le site de Beaulieu, puis mise en surface des voies vers le stade du Marronniers. Ce tracé assure ensuite la desserte du nouveau quartier par une ligne dont le tracé est aujourd'hui prévu le long des Plaines-du-Loup.
3. Technologie métro « m3 » basée sur le métro automatique « m2 » - variante « m3 » : tracé en souterrain venant de la Gare CFF desservant notamment le site de Beaulieu, puis passant au point fixe du carrefour des Plaines du Loup / Pontaise. Le tracé reste ensuite une voie souterraine (tranchée couverte), aujourd'hui prévue le long des Plaines-du-Loup.

Pour le concours, les concurrents formuleront des propositions compatibles avec la variante N1 (tram en surface), qui est la plus contraignante du point de vue spatial, tout en étant libres de proposer, en plan comme en coupe, la solution qui leur paraît la plus adaptée au quartier et à la qualité de la desserte TP. S'ils le souhaitent, ils pourront illustrer les principes d'adaptation du projet au cas où la variante "m3" était retenue. Le projet doit toutefois être conçu pour pouvoir s'adapter en cas de choix d'une autre variante TP.

L'implantation du tracé de la ligne à travers le périmètre est laissée à l'appréciation des concu-

rents. La position indicative des arrêts figurant sur les schémas annexés est toutefois à respecter.

Le tramway est un système de transport guidé dont la trajectoire est imposée. Il ne peut donc pas éviter un obstacle. Cela exige une protection adéquate de son tracé pour éviter des perturbations d'exploitation liées à des intrusions intempestives sur son site.

Par ailleurs le tramway dispose, selon la Loi sur la circulation routière, d'une priorité sur tous les autres modes de déplacement, y compris les piétons (article 38 de la loi sur la circulation routière), lorsqu'il n'y a pas de signalisation spécifique (feux de circulation).

Le tracé d'un tramway doit respecter des règles géométriques, dont toutes les données techniques utiles sont répertoriées dans le document remis [14] « Contraintes mobilité ». Hormis les informations géométriques utiles à l'insertion en profil et en situation d'un axe de tramway, ce document donne également les principes constructifs d'aménagement des arrêts.

Des lignes de substitution doivent pouvoir utiliser l'axe fort de tramway en mode dégradé (panne). Le dimensionnement de l'infrastructure et des arrêts doit donc en tenir compte, en se basant sur les directives fournies dans le document remis [14].

Mobilité douce

Les déplacements non motorisés seront largement favorisés et incités par des aménagements adaptés et une conception judicieuse des espaces comme de la répartition des fonctions. Les parcours seront rapides, confortables, sûrs et diversifiés. La marche à pied et le vélo doivent être à la fois pratiques et un plaisir.

Le dimensionnement des voies de mobilité douce sera généreux. La géométrie et les aménagements prendront en compte les besoins des personnes à mobilité réduite (handicapés, personnes âgées, poussettes, etc.) Le choix de sites propres, partagés entre piétons et cycles ou combinés avec le trafic motorisé est laissé à l'appréciation des concurrents.

Les tracés offriront notamment de bonnes conditions d'accès aux équipements et aux arrêts de transport public, en considérant également le contexte hors du périmètre.

Le stationnement des vélos sera en nombre suffisant au vu de l'essor actuel et prometteur de ce moyen de déplacement. L'offre comprendra du stationnement public, en principe sécurisé et couvert (notamment aux abords des équipements et arrêts TP) ainsi que du stationnement privé, en principe de plain-pied.

Transports individuels motorisés

Le périmètre du concours s'inscrit dans un périmètre de circulation plus large, allant de l'autoroute jusqu'au carrefour Bergières / Jomini. De nombreux projets auront un impact sur les conditions de déplacements à terme, notamment :

- les axes forts de transports publics,
- le développement du secteur de la Tuilière, situé plus au nord,
- la nouvelle organisation de la jonction autoroutière.

Selon les hypothèses retenues par les études en cours sur le réseau routier, les charges de

circulation en trafic journalier moyen - TJM - seraient pour 2020 les suivantes :

Nom de la rue	TJM	Fonction dans le réseau
Route des Plaines-du-Loup	13'000 vhc / j	Réseau principal urbain
Avenue du Vélodrome	8'000 vhc / j	Réseau de distribution
Avenue du Grey	23'000 vhc / j	Réseau principal urbain
Chemin des Bossons	700 vhc / j	Rue de desserte (zone 30)
	Note : la charge est évaluée avec l'hypothèse d'un sens unique sud → ouest sur la partie centrale.	
Chemin des Grandes-Roches	2'000 vhc / j	Rue de desserte
	Note : Pas de possibilité d'accroissement du trafic	

Un schéma en annexe (document [14]) présente la comparaison des charges de trafic entre 2005 et les prévisions pour 2020.

Selon les hypothèses actuelles, la hiérarchie projetée du réseau routier à l'horizon 2020, faisant suite à l'étude de l'accessibilité multimodale liée aux axes forts, conserve **tant la route des Plaines-du-Loup que l'avenue du Grey en réseau principal urbain**. Si cette nouvelle hiérarchie du réseau n'a pas fait l'objet d'une adoption formelle de la part de l'Autorité, elle met toutefois en évidence le maintien d'une fonction à orientation trafic prépondérante pour ces axes. En revanche, l'avenue du Vélodrome est déclassée en réseau de distribution, **les chemins des Bossons et des Grandes-Roches sont maintenus en voies de desserte**.

Les carrefours seront fonctionnels et assureront l'accessibilité à l'écoquartier sans prêter la fonction trafic des rues principales bordant le quartier. La priorité aux carrefours sera donnée au tram lorsque son implantation est proposée sur un axe mixte. Si des accès supplémentaires au quartier sont projetés, ils devront impérativement s'intégrer en fonction des contraintes du réseau routier adjacent et des lignes de transports publics.

Les réseaux principaux urbains ont une logique de séparation des flux (voie séparée pour piéton, vélo, transports publics, automobile), alors que les réseaux de distribution et de desserte, doivent privilégier une mixité des flux. Les nœuds du réseau principal urbain sont gérés par des carrefours à perte de priorité (avec présélections si nécessaire ou feux ou giratoire). Les cheminements piétonniers transversaux sont protégés généralement par des traversées piétonnières. Les centres de quartier peuvent toutefois être traités localement par des mesures particulières (gabarits restreints, facilitation des fonctions transversales).

Au cas où l'implantation du futur axe fort de tram est prévue sur la **route des Plaines-du-Loup** le gabarit routier doit prévoir un site propre tram (double voie), deux voies de circulation routière (50 km/h) et la prise en compte des cyclistes et des piétons (largeur adaptée des voies de circulation ou bandes/pistes cyclables).

Le carrefour de la Blécherette (Romanel / Châtelard) devra être aménagé en intégrant les fonctions trafic, la circulation prioritaire du tramway et des bus et la fonction de pôle d'échange entre les TP et le P+R. Il a un rôle de contrôle d'accès. Il doit prendre en compte notamment le

redressement du tracé de la route de Romanel et la modification de la répartition des flux principaux. L'aménagement de ce carrefour est par ailleurs fortement conditionné par sa fonction de seuil d'entrée de ville et nécessite un traitement urbanistique et paysager spécifique coordonné avec son traitement fonctionnel.

Le réseau interne à l'écoquartier se fonde sur deux recommandations principales :

- Le réseau intérieur de circulation sera projeté, depuis les points d'accès de la route principale, afin d'éviter tout trafic de transit en véhicule motorisé. Toutefois, l'ensemble du périmètre sera accessible en tous points par les véhicules de secours et les camions de déménagements pour les immeubles résidentiels.
- La réglementation pour les voies de circulation internes admettant le trafic motorisé est celui de la zone de rencontre (20 km / h) pour favoriser la mobilité douce en général avec un accent particulier pour des cheminements de qualité et formant un réseau cohérent facilitant les déplacements des piétons et des vélos ou de toutes autres formes de mobilité douce.

L'avenue du vélodrome pourrait être réduite à deux voies de circulation, en trafic modéré. Elle est en principe à maintenir dans son tracé en raison des infrastructures qu'elle contient, mais une requalification spatiale est souhaitée. Des aménagements cyclables doivent être également pris en compte en relation avec l'itinéraire privilégié Druey - Grandes-Roches, qui permet une accessibilité intéressante au futur quartier depuis le centre ville.

Stationnement

En août 2009, le bilan des places de parc en zone bleue des secteurs des Plaines-du-Loup, de la Pontaise et de Bois-Gentil / Marronniers, est constitué comme suit :

Chemin des Bossons	94
Route des Plaines-du-Loup	109
Chemin du Marronnier	68
Chemin des Grandes Roches tronçon supérieur	55
<hr/>	
Total des places	326

Le principe est le maintien d'une offre de 325 places de stationnement public sur la voirie bordant le périmètre ou à l'intérieur de celui-ci.

Les infrastructures suivantes de stationnement public seront déplacées hors du périmètre de concours :

- Le parking du vélodrome disparaîtra en tant que tel. Cette aire de stationnement est composée d'un P+R de 540 places et d'un P-Only de 622 places. Les places camions de l'Avenue du vélodrome seront déplacées en dehors du périmètre.
- Les 8 places cars de la Route des Plaines-du-Loup, situées partiellement sur le Parking du vélodrome.

La Ville de Lausanne a depuis de nombreuses années une politique relativement contraignante en matière de stationnement pour résidents, visant à dissuader l'usage de la voiture individuelle au profit des transports publics et de la mobilité douce. La question du taux des places de parc à réaliser dans un écoquartier a été abordée avec pragmatisme, prenant en compte aussi bien le niveau de motorisation moyen dans la région lausannoise que les résultats des expériences

réalisées dans d'autres écoquartiers européens. Au final, la norme retenue poursuit le double objectif d'être volontariste pour coller à l'ambition de durabilité affichée et réaliste pour éviter les « effets de débord » sur les quartiers avoisinants.

Les valeurs à appliquer dans le périmètre sont, pour 100 m² de surface brute de plancher et tous utilisateurs confondus, de 0,55 places pour le logement et de 0,48 pour les activités (cf. § 4.2).

La localisation et la typologie des parkings sont laissées à l'appréciation des concurrents. Il va toutefois de soi que les solutions les plus favorables du point de vue du bilan énergétique doivent être privilégiées. (cf. document [14])

3.4 Equipements sportifs

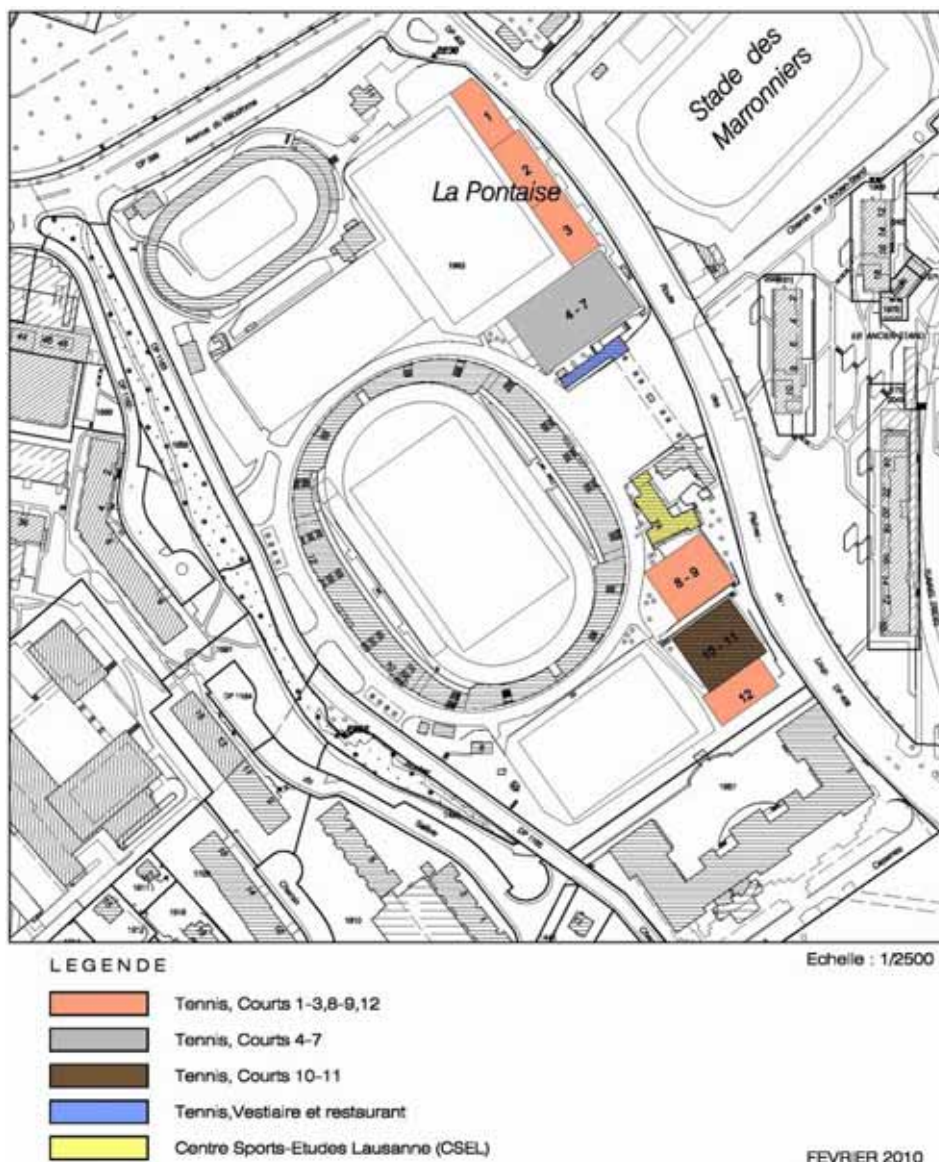
Si le déménagement du programme sportif est le principal vecteur de la création d'espaces constructibles dans le périmètre du concours, certains équipements seront néanmoins conservés ou reconstruits.

Tennis

Le Tennis Club Lausanne-Sports, situé à l'est du Stade olympique de la Pontaise, est divisé en deux zones. Le complexe se compose d'un « club house » 1'400 m². Au nord, le club dispose de 7 courts en terre battue, dont les courts n° 4 à 7, positionnés côte à côte, permettent ainsi la mise en place d'une bulle durant l'hiver. Au sud, une halle de tennis, réalisée dernièrement, abrite deux courts en dur. Elle est cernée par deux courts en revêtement synthétique et au sud, un court en terre battue. Le Club dispose donc d'un total de 12 courts, dont deux dans une halle

Dans le cadre du programme *Métamorphose*, le regroupement du club en un seul pôle d'activité est souhaité. Dans l'idéal, celui-ci devrait se trouver dans le secteur sud près de la halle de tennis, construite récemment. Le nombre de courts doit être au minimum le même avec l'obligation de pouvoir disposer de quatre courts à nouveau côte à côte pour permettre l'implantation de la bulle achetée récemment. La proximité de la halle existante permettrait d'assurer la poursuite de son utilisation. Cependant, selon les avantages obtenus (par exemple meilleure valorisation de la partie très bien exposée du site) et la temporalité du projet, une autre implantation est possible, en tenant compte du fait que le revêtement de sol actuel a une durée de vie résiduelle estimée à 10 ans et que la structure, de type industrielle, pourrait être récupérée.

Au cas où le déplacement du tennis sur un autre emplacement entraîne l'abandon du club-house actuel, un nouveau bâtiment (acceptant une légère augmentation par rapport au volume existant 1400 m³) est doit être proposé. Il pourrait être combiné avec un établissement public (restaurant).



Centre Sports-Etudes Lausanne (CLES)

Le Centre Sports-Etudes Lausanne accueille des jeunes conciliant études et entraînement à la compétition sportive de haut niveau. Cette activité sera déplacée dans le périmètre sud de Métamorphose aux Prés-de-Vidy. Le bâtiment, de construction récente, peut faire l'objet de propositions de réaffectation.

Centre sportif

La patinoire des quartiers nord de Lausanne occupe actuellement le centre de l'anneau du vélodrome. En très mauvais état technique, cette installation disparaîtra avec le vélodrome. Elle sera reconstruite à un emplacement à déterminer sur le site et pour des raisons écologiques, elle sera située dans un bâtiment fermé. Pour bénéficier d'un effet de synergie dans l'exploitation, deux autres sports seront hébergés dans le même ensemble, soit un « skate-park » couvert et une salle de judo.

Sports pour tous

Un ou des terrains de sport d'accès libre seront aménagés à l'intention des habitants du quartier.

3.5 Environnement

Energie

Le périmètre du quartier durable de la Pontaise, objet du présent concours devra être conçu de manière à ce qu'il soit compatible avec le concept de Société à 2000 watts⁶. Ce concept énergétique transversal concerne l'énergie grise des bâtiments et des infrastructures, les besoins de chaleur et de froid associés, les consommations d'électricité et les dépenses d'énergie inhérentes aux besoins en mobilité induite. Il convient donc de développer un concept énergétique de quartier, pratiquement neutre du point de vue du réchauffement climatique et des pollutions locales de l'air.

Le projet urbain facilitera la systématisation de bâtiments énergétiquement sobres, efficaces et renouvelables et ce sur l'ensemble de leur cycle de vie : réduction des surfaces d'enveloppe (source de consommations d'énergie grise et de déperdition de chaleur) par des choix pertinents quant à la volumétrie des bâtiments (facteur de forme⁷) ou à la forme urbaine des îlots (contiguïté, typologie sur cour, etc.), aptitude à la valorisation des apports solaires, techniques de production et de distribution de l'énergie à haut rendement, etc. Une réflexion pourra être engagée sur les éventuelles synergies énergétiques entre les différents producteurs et consommateurs dans le périmètre du quartier, voire dans son voisinage immédiat (gestion cyclique des ressources énergétiques, gestion en cascade de la chaleur, etc.)

Sans constituer une voie unique, les recommandations suivantes sur la morphologie du quartier participeraient à l'atteinte des cibles énergétiques souhaitées par l'organisatrice (pour plus de détail, cf. document [11] et Concept énergétique pour le quartier durable des Plaines-du-Loup [23]) :

- A l'échelle du quartier, on visera une surface brute de plancher moyenne par bâtiment d'au moins 3'000 m² et un facteur de forme moyen inférieur à 0,9.
- Les constructions en sous-sol seront limitées à ce qui est strictement nécessaire et en adéquation avec une utilisation rationnelle du sol en surface.
- L'espacement moyen entre façades de bâtiments devrait être au moins égal à la hauteur de celle qui projette une ombre déterminante.

⁶ Société à 2000 watts : concept développé par les EPF et adopté par la Confédération dans le cadre de sa politique énergétique. Objectif de réduction d'un facteur 3 des consommations en énergie primaire à l'échelle de la société suisse

⁷ Facteur de forme : rapport entre la surface de l'enveloppe d'un bâtiment et sa surface brute de plancher. Plus ce facteur est faible et moins le bâtiment consommera d'énergie grise et d'énergie de chauffage.

- Des surfaces doivent être disponibles pour l'installation de panneaux solaires. Ceux-ci devraient totaliser une surface avoisinant 0.15 m² par surface brute de plancher.

S'agissant plus spécifiquement de la production de chaleur, des études étant actuellement en cours, aucune proposition n'est attendue à ce stade. Par conséquent, outre les surfaces dédiées à l'installation de panneaux solaires, aucune surface supplémentaire n'est à prévoir dans le projet pour une production de chauffage centralisée.

Gestion des eaux claires et sous-sol

Une gestion durable des eaux pluviales doit être assurée, avec pour objectifs la maîtrise et régulation des débits et des risques de pollution liés à leur ruissellement. Au stade du concours d'urbanisme, seule la non perturbation du cycle naturel des eaux pluviales est à prendre en compte. Si la mesure la plus efficace et la moins coûteuse serait le plafonnement du taux d'imperméabilisation du périmètre du quartier à environ 30%, les contraintes urbanistiques que cette exigence impose, notamment vis à vis de l'exigence de densité du bâti, plaident pour un assouplissement de cet objectif au stade du concours d'urbanisme. Si le taux d'imperméabilisation devait dépasser les 30%, des mesures de compensation telles que l'infiltration diffuse des eaux pluviales ou le stockage avant rejet à débit limité vers le milieu naturel devront être étudiées et mises en œuvre dans les phases ultérieures.

Le sous-sol du quartier est constitué essentiellement de molasse sous très faible couverture par endroit et de moraine de fond sur la plus grande partie. Ces formations ne sont pas favorables à l'infiltration.

Déchets

Réduire les flux de déchets générés durant toutes les phases de vie du quartier, depuis la construction jusqu'à la démolition est un objectif de *Métamorphose*. Il est prévu de favoriser les matériaux et produits à cycle de vie performant de ce point de vue (optimisation des parts recyclées ou recyclables dans le volume global de matériaux mis en oeuvre, par exemple béton recyclé, etc.). Il s'agira également de rendre ergonomique et systématique le tri des déchets ménagers, voire d'encourager le compostage des déchets verts dans le quartier. Le flux résiduel devra être valorisé soit dans les filières de recyclage, soit énergétiquement.

Afin d'optimiser le taux de recyclage des déchets ménagers dans le futur quartier, le projet réservera une surface à l'implantation d'une déchetterie de quartier.

Dans un souci de limiter les déchets et l'énergie, une gestion optimale des terres d'excavation sera considérée au stade du projet urbanistique déjà.

Protection contre le bruit

L'ensemble du périmètre du concours devra faire l'objet d'un changement d'affectation du sol et des degrés de sensibilité au bruit devront être corollairement fixés. Ce changement d'affectation impose de respecter les valeurs de planification de l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit. On peut considérer dans le cadre du concours et sous réserve de vérification et d'ajustements ultérieurs que le degré de sensibilité III sera appliqué à l'ensemble du périmètre du concours. Les valeurs limites à respecter sont donc les suivantes :

Degré de sensibilité au bruit (art. 43)	Valeur de planification (VP)		Valeur limite d'immission (VLI)		Valeur d'alarme (VA)	
	Lrk en dB (A)		Lrk en dB (A)		Lrk en dB (A)	
	jour	nuit*	jour	nuit*	jour	nuit*
II	55	45	60	50	70	65
III	60	50	65	55	70	65

* valeurs de nuit uniquement pour le trafic routier

Les documents annexés (cf. document [15]) fournissent une première indication du niveau actuel d'exposition au bruit. Ces valeurs évolueront suite à la réalisation de l'écoquartier et à la mise en œuvre de la nouvelle organisation du réseau routier. Le trafic aérien est également une source de nuisances sonores à considérer.

Il n'est pas demandé aux concurrents de fournir des solutions précises aux contraintes de bruit. Une part significative de celles-ci sera recherchée au stade futur des projets de construction. Néanmoins, il est souhaité que les dispositions urbanistiques prennent en compte cette problématique et facilitent l'élaboration ultérieure de réponses aux exigences en la matière.

Couloir de navigation aérienne

L'exploitation de l'aéroport voisin de la Blécherette est destinée à perdurer. Les documents remis (cf. document [15]) renseignent sur les gabarits d'altitude maximale des constructions dans le couloir de navigation aérienne qui empiète sur le périmètre au nord-ouest. La limite de ce couloir figure sur le plan de base fourni aux concurrents et doit rester lisible sur le rendu.

Protection contre les rayonnements non ionisants

Aucune source de ce type de rayonnement déterminante à ce stade du projet n'a été relevée dans le périmètre.

Sites pollués

Aucun site pollué déterminant à ce stade du projet n'a été inventorié à l'intérieur du périmètre.

Autres contraintes environnementales

Pour le surplus, le périmètre n'est pas soumis à des contraintes particulières en matière de danger naturel, de protection des eaux ou de risque d'accident majeur.

3.6 Economie / activités

L'objectif de mixité des affectations conduit à prévoir à terme pour le quartier des Plaines-du-Loup plus de 100'000 m² de plancher dédiés aux activités et aux emplois. Ces surfaces dépasseront largement les besoins de proximité (commerces à l'usage du quartier par exemple) mais doivent être conçues au regard des besoins de développement des emplois à l'échelle de la Ville. Dans cette optique, l'objectif est de favoriser les activités de services et en particulier celles faisant appel à des savoir-faire élevés.

Les surfaces commerciales seront modérées, principalement destinées aux besoins du quartier et des environs (commerces de proximité, enseignes spécialisées, restauration variée, ...), à l'exclusion de centres commerciaux importants avec un rayonnement large, en particulier ceux dépendant de l'utilisation de la voiture.

L'étude de marché du bureau Wüst & Partners [17] donne un éclairage sur le potentiel du site.

3.7 Nature et paysage

Les thématiques « Nature et Paysage » sont traitées dans le document remis (cf. document [13]).

Les propositions prendront en compte les qualités paysagères du site ainsi que le potentiel de renforcement de la biodiversité. Le nouveau quartier doit créer une **identité** forte à ce site, tant du point de vue de la compréhension de la structure urbaine que de l'attachement des habitants à leur cadre de vie. Il doit également être l'occasion de renforcer le **maillage écologique** urbain à différentes échelles. Les notions suivantes pourront notamment être prises en compte par les concurrents :

- Diversification des usages et du caractère des espaces publics ou collectifs, y compris avec les dégagements d'immeubles, plantages, terrains d'aventure, etc.
- Mise en relative continuité des espaces verts ou semi naturels et exploitation du réseau de déplacement pour consolider le maillage écologique, notamment par les aménagements pour la mobilité douce.
- Favorisation des surfaces perméables et de la gestion des eaux claires en surface.

- Préservation et valorisation du patrimoine naturel de qualité existant sur le site, notamment les arbres majeurs.
- Gestion différenciée des espaces verts.

3.8 Patrimoine construit

La valeur patrimoniale du parc immobilier existant dans le périmètre du concours est évoquée au § 2.6 du présent règlement-programme. Sous réserve du cas de la prison, dont l'affectation est conservée au moins à moyen terme, la préservation de l'un ou l'autre des ses éléments constitutifs est laissée à l'appréciation des concurrents en respect des objectifs du projet (notamment quantitatifs et écologiques) et pour autant que les conséquences économiques d'un tel choix soient prises en compte.

3.9 Etapes du projet

Pendant la seconde moitié 2010 et jusqu'au début 2011, l'équipe lauréate mandatée par la ville établira le masterplan. Ce document de référence sera ensuite validé par le Législatif communal sous forme de **plan directeur localisé** (PDL). Les options proposées dans le projet de masterplan permettront la détermination du ou des périmètres de différent(s) plan(s) d'affectation (PPA) nécessaire(s) pour l'édification du nouveau quartier. En effet, l'ensemble du périmètre est actuellement compris dans des zones du plan général d'affectation (verdure, sports, etc.) incompatibles avec le projet d'écoquartier actuel. Les premières procédures de PPA pourraient ainsi se dérouler dès mi 2011, ce qui autoriserait l'octroi de permis de construire et l'ouverture des premiers chantiers en 2012.

Dans le cadre du déplacement des infrastructures à la Tuilière, il est vraisemblable que le premier équipement qui pourra être déménagé est le parking « du Vélodrome », ceci à l'échéance 2012. C'est donc par ce secteur que débutera l'urbanisation des Plaines-du-Loup. Les terrains de football situés au nord de l'avenue du Vélodrome seront les premiers équipements sportifs reconstruits. A l'inverse, le stade olympique ne sera pas remplacé avant 2015 - 2016.

Plan des étapes principales
de libération des terrains



4 Programme

4.1 Locaux et équipements

Programme	Surface brute de plancher (m ²)	Remarque
Logements	minimum 250'000	Leur diversité doit permettre les mixités sociales, générationnelles et culturelles. Le Conseil communal a fixé à 1/3 le taux minimal de logements à « loyer contrôlé » à réaliser dans le quartier.
Activités	minimum 100'000	Commerce de proximité, entreprises tertiaires de types et tailles variées, services et professions libérales, restauration, loisirs, artisanat, etc. Types, répartition et localisation à l'initiative des concurrents. Grands générateurs de trafic exclus.
Equipements publics		
Bâtiments scolaires	environ 4'500	
Centre de vie enfantine, maison de quartier...	non défini	
Equipements sportifs	non défini	Patinoire de quartier, judo et skatepark Espaces « Sports pour tous » Tennis : Réaménagement des surfaces actuelles ou déplacement dans le périmètre (cf. 3.4). En cas de déplacement du club house, nouveau bâtiment de 1400 m ² minimum
Loisir, jeu	non défini	Places de jeux pour âges divers, terrain d'aventure
Voirie et entretien	non défini	Garage - dépôts - vestiaire, dépôts extérieurs, déchetterie de quartier. Ces programmes peuvent être regroupés sur deux sites répartis dans le quartier.

4.2 Places de stationnement

Un total d'au moins 325 places de stationnement public pour véhicules sera prévu sur la voirie bordant le périmètre ou à l'intérieur de celui-ci.

Les normes à appliquer pour le stationnement privé sont les suivantes :

Pour les logements :	0,5 pl. / 100 m² SPB
Visiteurs logements :	0,05 pl. / 100 m² SPB
Pour les activités économiques :	0,4 pl. / 100 m² SPB
Visiteurs activités économiques :	0,08 pl. / 100 m² SPB

Des places de stationnement publiques et privées pour deux-roues seront prévues en suffisance.

5 Approbation

Programme approuvé par les membres du jury et leurs suppléants.

Présidente

Mme Silvia Zamora



Co-président

M. Olivier Français



Membres

M. Patrice Bulliard



M. Prof. Antonio Da Cunha



Mme. Christine Dalnoky



M. Bertram Ernst



Mme Elinora Krebs



Mme Marie-Paule Mayor



M. Prof. Philippe Panerai



M. Emmanuel Rey

M. Dario Taschetta

M. Valéry Beaud

M. Philippe Diesbach

M. Philippe Gasser

M. Philippe Gmur

M. J. de Heer

M. Maurice Klunge

Suppléants

Mme Nicole Christe

Mme Olivia De Olivera

M. Yves Lachavanne

Mme Rebecca Lyon Stanton



M. François Blanc



M. Ulrich Liman



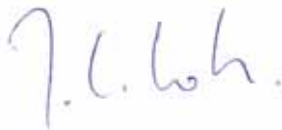
M. Benedikt Loderer



M. Pierre-Alain Matthey



M. Jean-Luc Kolb



Programme approuvé par la Municipalité,

Lausanne le 3 mars 2010

Programme déclaré conforme au Règlement SIA 142, édition 2009

Pour la Commission SIA 142,

Zurich le 9 mars 2010

M. Michel Kaeppli

