Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 142 (2016)
Heft: 21: Route cantonale 177

Artikel: Injonctions paradoxales à La Sallaz
Autor: Sonnette, Stéphanie
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-630540

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Siehe Rechtliche Hinweise.

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. Voir Informations légales.

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. See Legal notice.

Download PDF: 04.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

1

Injonctions paradoxales à La Sallaz

Inaugurée en juin 2016, la place de la Sallaz à Lausanne marque une nouvelle étape d'un projet d'urbanisation, de mobilité et d'infrastructures complexe, issu de stratégies d'agglomération et investi de multiples injonctions, auxquelles elle tente de répondre et de donner sens. Sa livraison récente invite à questionner rétroactivement le programme et les ambitions initiales pour mieux l'appréhender.

Stéphanie Sonnette

1 Au nord de la place de la Sallaz, l'interface entre le terminal des bus et la station de métro, le socle reconstitué de la tour d'habitation et les édicules habillés de résille en fonte. (Photo Matthieu Gafsou)

2 Plan masse: l'ensemble de la surface de la place est traité en « zone de rencontre », où les usages piétons, cycles et motorisés se côtoient, avec priorité aux piétons. Les bandes d'asphalte, alternant avec des bandes d'enrobé, orientent les traversées piétonnes vers la station de métro M2. (Document 2b architectes)

Par un jour pluvieux, le café de la Rotonde offre un parfait poste d'observation sur la place de la Sallaz récemment inaugurée. De là, on assiste au ballet régulier des bus à soufflets déversant leurs voyageurs pressés de rejoindre l'entrée du métro M2, cachée derrière les bâtiments fraîchement livrés qui cadrent la place sur son flanc ouest. Deux plots sombres de logements dans le socle desquels se sont installés de nouveaux commerces, une bibliothèque et une crèche pour conforter une centralité de quartier autour de la station « Sallaz ». En face, dans les rez-de-chaussée des immeubles de toutes les époques qui bordent encore la place, un garage et une station service reconvertie en dépôt et magasin de slacklines, témoignent d'un passé récent où la Sallaz était une avenue circulée, l'une des voies d'accès historiques au centre de Lausanne, depuis Berne et l'autoroute.

Faire d'un tronçon d'avenue une place est un pari risqué, qui dépasse la seule question de l'aménagement et doit composer avec des stratégies de mobilité et de développement définies à l'échelle de l'agglomération. Dans le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) 2012[1], la Sallaz a en effet vocation à devenir une « centralité secondaire » et un pôle d'échange multimodal pour le nord-est lausannois, plateforme de rabattement des bus sur le métro M2 en service depuis 2008. Pour accompagner ces nouveaux développements, un Plan partiel d'affectation (PPA) prévoit de densifier les abords immédiats du plateau de la Sallaz sous forme de renouvellement urbain. A l'échelle du quartier, cette mutation spatiale et sémantique doit permettre de redonner de l'espace aux piétons et une qualité de vie aux riverains de cette fourche très passante en détournant le trafic de transit. Aujourd'hui, alors que le projet de la Sallaz est en voie d'achèvement et que toutes les pièces du puzzle sont assemblées (la couverture du métro, la déviation, la passerelle, la place[2]) et que les opérations de renouvellement urbain sont lancées, on voit que la mise en œuvre de ces intentions n'a pas été exempte de contradictions et que le dessin de la place lui-même, sous son apparente simplicité formelle, peine à régler toutes les contraintes programmatiques et infrastructurelles qui pèsent sur lui.

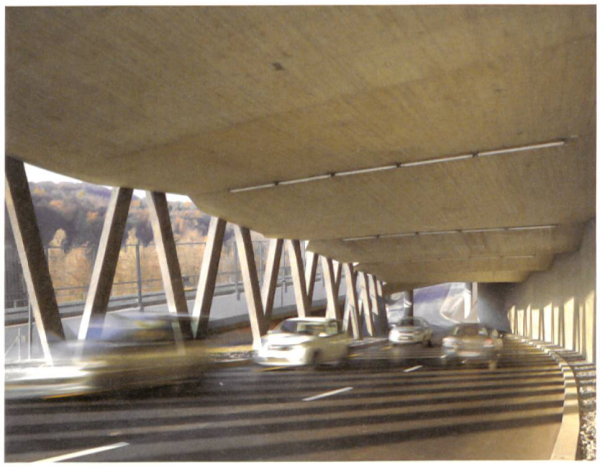
Hard vs soft

Par une altération osée du tracé historique de la route de Berne, le trafic de transit a donc été détourné pour libérer l'espace de la place. Venant du nord, les véhicules empruntent désormais une déviation qui s'enfonce dans le vallon du Flon, où sont déjà implantés un certain nombre de bâtiments techniques, dont l'usine d'incinération des déchets Tridel, avant de remonter, à coup de rond-point et d'ouvrages de franchissement et de soutènement (la route passe sous les voies du métro), pour reprendre son cours normal quelques centaines de mètres plus loin. Morceau de bravoure technique, par ailleurs très bien réalisé, cette déviation témoigne d'une logique routière hard de séparation des flux, qui rappelle plus volontiers celle qui prévaut au

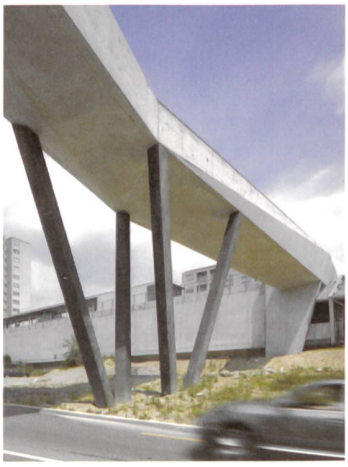
1 PALM 2012 – principes d'urbanisation et de mobilité 2030

2 Ce projet d'ensemble a fait l'objet d'un concours en 2005 remporté par l'équipe de 2b architectes.

3



4



5

6

3 Au centre de la place, les cafés peuvent désormais déployer leurs terrasses. Le traitement des bancs fait écho à celui des édicules multifonction. (Photo Matthieu Gafsou)

4 Dans le vallon du Flon, la déviation de la Sallaz passe en galerie sous les rails du métro M2. On distingue à l'arrière-plan le parc de Sauvabelin. (Photo Roger Frei)

5 Depuis la place de la Sallaz, une passerelle piétonne enjambe la déviation et permet d'accéder au parc de Sauvabelin. (Photo Roger Frei)

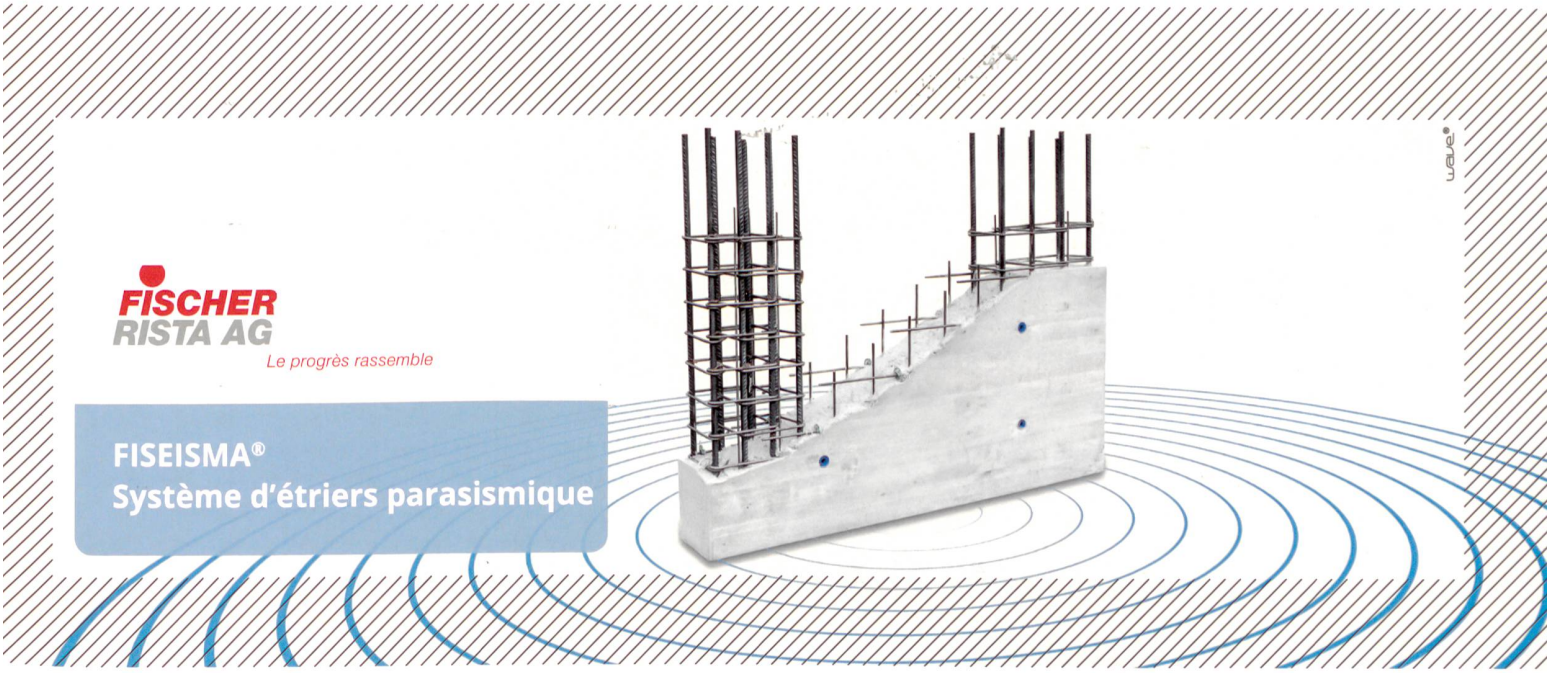
6 La passerelle habillée de bois et l'ouverture sur le parc. (Photo Roger Frei)

contournement des villages situés en bordure de route cantonale. Au passage, on peut s'interroger sur la valeur accordée au paysage du vallon, réceptacle des voiries et équipements techniques... Sur la place au contraire, c'est une approche soft qui s'exprime à travers la mise en œuvre d'une «zone de rencontre» sur la totalité de la surface. La suppression du trafic de transit et le concept d'«espace mixte piétons-bus» faisaient déjà partie du programme du concours lancé en 2005 pour l'aménagement du quartier. La zone de rencontre est un mode de gestion des flux en vogue où, sur un espace sans marquages spécifiques au sol ni panneaux de signalisation, les différents usagers sont censés cohabiter en bonne entente, les piétons étant prioritaires et la vitesse des véhicules limitée à 20 km/h. Rétrospectivement, on peut se demander – entre hard et soft, et tant qu'à partager – s'il n'aurait pas été plus «durable» (et moins onéreux) de maintenir une circulation de transit sur la place. Car c'est bien aussi le rôle de l'aménagement urbain que de gérer intelligemment l'espace et les flux dans une logique d'apaisement et d'urbanité.

D'autant que l'effacement du trafic automobile ne résout pas tout. Supprimer les flux traversants revient à fermer la place à ses deux extrémités, à créer de fait des espaces en cul-de-sac et des aires de retournement pour accueillir deux programmes essentiels de l'aménagement: une gare de bus au nord (cinq lignes se croisent ici et six véhicules s'y arrêtent) et un parking au sud. Dans la réalité des usages, le nord de la place est largement trusté par les manœuvres des bus, tandis que le sud est une nappe de parking en enrobé qui ne dit pas son nom. L'espace réellement dédié aux piétons et cyclistes se trouve réduit à portion congrue au centre de la place. Illusion unificatrice de la «zone de rencontre» et de son traitement en surface lisse et homogène.

Le concept à l'épreuve du site

L'enjeu de faire place sur ce morceau d'avenue de 1,5 hectares, dans un contexte fortement contraint par des impératifs de gestion des flux, est résolu ici par un parti-pris: celui d'unifier complètement le sol, de tendre entre les bâtiments une plateforme sans accrocs praticable partout, par tous, sans hiérarchie et sans recourir aux marqueurs traditionnels de l'espace public: rues, trottoirs, contre-allées..., ni à la signalisation. Une trame orthogonale dessinée sur ce sol ectoplasme tente de remettre un peu de géométrie et d'ordonnancement dans cet espace flou, bordé de bâtiments de toutes hauteurs et de toutes époques, pas vraiment alignés. D'est en ouest, des bandes de béton alternant avec des bandes d'enrobé accompagnent les traversées vers l'entrée de la station de métro. Du nord au sud, des alignements de tilleuls, des édicules et des arceaux pour les vélos, disposés en barrettes en fonction des contraintes de réseaux et de rayons de giration des bus, reprennent l'axe de l'ancienne avenue. Le dessin en plan, comme plaqué arbitrairement sur le site, semble constituer par sa simplicité même une réponse à toutes les questions, spatiales comme programmatiques. L'avenir dira sa capacité à accueillir dans cette trame les futurs



L'invention de Fischer Rista AG

Le système d'étriers parasismique FISEISMA® prédimensionné constitue la solution sûre pour tous les bâtiments.

- un système d'étriers adapté à l'armature longitudinale
- la conformité à la norme SIA est confirmée dans un rapport de Dr. Thomas Wenk

FISEISMA® le système d'étrier à bord parasismique

Fischer Rista AG | Hauptstrasse 90 | CH-5734 Reinach | +41 (0)62 288 15 75 | www.fischer-rista.ch

7 Les socles de commerces et de bureaux encadrent le passage entre la station de métro M2 et la plateforme bus. (Photo Matthieu Gafsou)

PLACE ET INTERFACE TRANSPORTS PUBLICS DE LA SALLAZ
Surface totale de la Place: 14 400 m²
Concours: 2005, 1er rang
Réalisation: 2013-2016
Maître de l'ouvrage: Ville de Lausanne, Direction des finances et de la mobilité, Service des routes et de la mobilité
Team 2b: S. Bender, Ph. Béboux, S. Heath, T. Borges, M. Tarantola, A. Martin, A. Blanc, F. Köhli, M. Buxton, M. Hokari, A. Buffelo, G. Warnking, A.-L. Caimi, P. Gonzalez Amigo, A. Lemarinier, T. Auffret-Postel, S. Grimm
Direction des travaux: Service des routes et mobilité, Ville de Lausanne (place) + a.planir, Echallens (édicules)
Ingénieur civil: EDMS SA, Genève
Ingénieur façade: BCS SA, Neuchâtel
Ingénieur CVSE: Amstein+Walthert, Lausanne
Architecte paysagiste: Cécile Albana Presset architecte paysagiste
Coût de la place: CHF 13 750 000 TTC

bâtiments et équipements qui devraient à terme cadrer la place de la Sallaz et à «faire place» avec eux.

Si le concept peut paraître simple et séduisant en plan, il se révèle réducteur à hauteur d'homme. D'abord parce qu'il tire peu parti des atouts liés à la situation singulière et au site de la Sallaz: un replat entre deux pentes, une position en belvédère au dessus du vallon du Flon, des ouvertures sur le parc de Sauvabelin, des perspectives et une linéarité de l'axe nord-sud, quelques éléments d'architecture malgré tout. Sans en revenir à la composition urbaine haussmannienne, le dessin des bandes horizontales au sol ne suffit pas à donner du sens à l'espace. Les tilleuls (une centaine) plantés en alignements décalés parviendront peut-être, une fois arrivés à maturité, à figurer cette échelle intermédiaire qui donnera sa direction et sa cohérence à la place. Ensuite parce que ce concept procède d'un double mouvement contradictoire: rechercher la simplification de l'espace, le dégagement de la plus grande surface pour laisser libre cours aux usages (et aux manœuvres des bus à soufflets), tout en n'assumant pas complètement l'amplitude de ce vide, parsemé plus ou moins aléatoirement de mobiliers d'assise, de rideaux d'arbres et d'édicules, entre lesquels le piéton navigue à vue. On retrouve ici tous les gimmicks du projet d'aménagement contemporain: surface tramée tendue de façade à façade sur laquelle sont dispersés des objets design à multiples fonctions (bancs-plots, kiosques-arrêts de bus...), incontournable résille en fonte au dessin végétal couvrant les édicules, barrettes végétales taillées au cordeau envisagées comme des objets architecturés. S'ajoutent à ces divers éléments les véhicules de livraison ou d'entretien qui ne manquent pas eux aussi d'occuper l'espace, et demain sans doute de nouveaux panneaux proscrivant tel ou tel usage, provoquant une inflation d'objets à la surface, qui vient contredire l'idée même de simplification de l'espace portée par les «zones de rencontre».

Surface support

Sur cet espace au statut hybride (ni avenue, ni boulevard, ni esplanade, ni square, ni complètement place), l'espace compte sur les usagers pour inventer eux-mêmes leurs parcours, leurs territoires, en définir les points d'intensité, au gré des moments de la journée et du temps qu'il fait, sans injonctions particulières. Les concepteurs ont résisté à compartimenter et fractionner la place en sous-espaces affectés à certains usages spécifiques (comme des jeux pour enfants par exemple). Cette dimension «égalitaire» du traitement uniforme du sol est l'un des aspects les plus intéressants du projet en ce qu'il autorise une totale liberté d'appropriation. La plateforme peut ainsi être envisagée comme un laboratoire d'observation des usages, une surface capable de s'ajuster aux flux, aux événements ponctuels, aux changements d'affectation des rez-de-chaussée, aux nouveaux programmes de logements à venir. Avec le risque aussi de compartimenter et d'encombrer l'espace de mobilier pour sécuriser ou empêcher certains usages. L'avenir le dira.