

**Zeitschrift:** Tracés : bulletin technique de la Suisse romande  
**Herausgeber:** Société suisse des ingénieurs et des architectes  
**Band:** 142 (2016)  
**Heft:** 10: Brutalisme vs néo-baroque

**Artikel:** Les places de la Gare  
**Autor:** Poel, Cedric van der  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-630500>

### **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:** 30.03.2025

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

# Les places de la Gare

Lancé début 2015, le mandat d'études parallèle pour la place de la Gare de Lausanne a été remporté par le bureau parisien TVK. Auteur de la place de la République à Paris, il en importe la recette et propose deux esplanades neutres et multi-usages.

—  
Cedric van der Poel

La transformation de la gare de Lausanne et la création du Pôle muséal situé à quelques pas seront judicieusement accompagnés de la revalorisation des espaces publics des quartiers voisins.

Premier acte d'une série de mises en concurrence qui se pencheront notamment sur la rue du Petit-Chêne (études exploratoires menées fin 2016), les espaces publics du quartier des Fleurettes (appels d'offres en cours) et les espaces publics des quartiers sous-gare (concours prévu fin 2016), le mandat d'études parallèle (MEP) pour la place de la Gare a été lancé en mars 2015. Des 32 équipes qui ont postulé, le jury en a retenu six (lire la liste ci-contre) qui ont bénéficié de quelques mois pour proposer non seulement le réaménagement de cette place, mais également un concept directeur des espaces publics de tout le secteur (**schéma ci-contre**) Les concurrents devaient tenir compte de la future réfection complète de la gare – notamment de son sous-sol transformé en véritable nœud infrastructurel et commercial – mais également des conclusions d'une enquête menée auprès de quelque 2500 usagers. Cette

dernière, qui portait sur les usages, les représentations sociales et les besoins, ne surprend pas par ses résultats, mais éclaire deux partis pris exprimés par les équipes. Aujourd'hui, la place de la Gare est vécue comme un lieu de passage, une interface multimodale consacrée à des micro-séjours et un espace peu lisible à forte emprise routière. Si la grande majorité des sondés ne remettent pas en question l'identité principale de la place – celle d'un nœud modal – ils souhaitent qu'elle s'inscrive dans un environnement verdoyant, favorable aux mobilités douces et plus disposés à la sociabilisation et aux rendez-vous de longues durées. Ce sont ces deux aspirations contradictoires que les auteurs ont exprimées, renforçant pour certains l'identité « nomade » de cet espace et pour d'autres insistant sur la convivialité d'une place publique.

## Mobilité, pavillons et gestes architecturaux

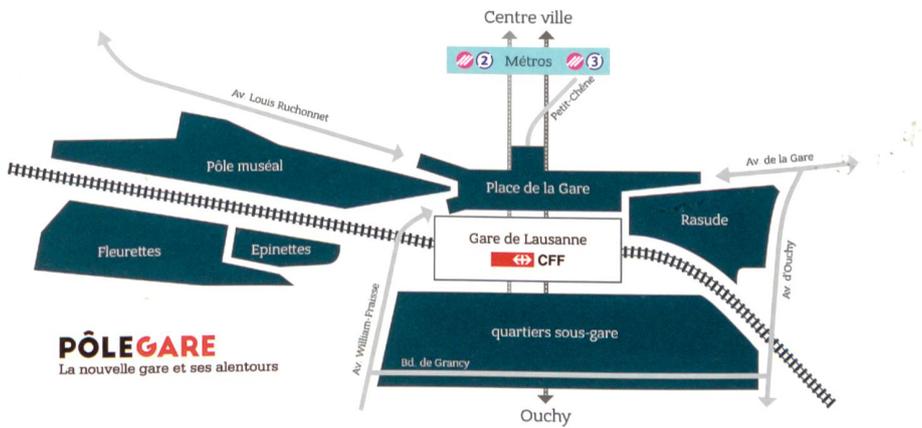
Les projets de Caruso St John Architects et Privilegio Secchi Architettura reposent sur l'échange et la gestion des flux. Sans surprise, le bureau londonien déploie son savoir-faire architectural en jouant sur

## COLLÈGE D'EXPERTS

Olivier Français, municipal de Lausanne / Caterina Aurel, architecte urbaniste, Aurel design urbain, France / Pierre Bonnet, architecte EPFL, Atelier Bonnet, Genève / Nicole Christe, cheffe de service, Service d'Architecture, Ville de Lausanne / Julien Descombes, architecte, ADR architectes, Genève / Patrick Etournaud, chef de service, Service des Routes et de la Mobilité, Ville de Lausanne / Christophe Jemelin, membre de la direction des TL, Lausanne / Nathalie Luyet, cheffe de projet Pôle Gare, Ville de Lausanne / Luca Merlini, architecte EPFZ, Merlini Rivier architectes, Lausanne / Pascal Posset, architecte paysagiste, Hager Partner AG, Zurich / Mathieu-Hô Simonpoli, architecte, Paris, France / Laurent Staffelbach, Directeur programme Léman 2030, CFF / Emmanuel Ventura, architecte cantonal, DFIRE, SIPAL, Canton de Vaud / Laurent Chenu, conservateur cantonal des Monuments et Sites, Canton de Vaud / Natacha Guillaumont, architecte-paysagiste, professeure à l'HEPIA, Genève

Le rapport du jury et toutes les planches des projets primés peuvent être consultés sur la page concours d'espazium.ch

 **TVK / B+S AG / RR&A / BSAU / OLM**



#### PALMARÈS

##### Lauréat :

**TVK / B+S AG / RR&A / BSAU / OLM**

Trévelo & Viger-Kohler, architectes urbanistes (pilote)

B+S AG (ing. civil)

Roland Ribi & Associés ingénieurs conseils et urbanistes Sàrl (ing. mobilité)

BSAU / Blaise Sahy architecte EPFL SIA / urbaniste

MAS UNIL (archi. urba.)

OLM / Philippe Coignet (paysagiste)

##### Retenu pour le deuxième tour :

**HÜSLER & Associés + KCAP**

HÜSLER & Associés Sàrl (pilote)

KCAP Architects & Planners (archi. urba.)

MCR & Associés Sàrl (ing. civil)

Buchhofer AG (ing. mobilité)

d-lite lichtdesign (éclairagiste)

##### Éliminés au premier tour :

**Privilegio Secchi Architettura**

Carch Nicolò Privilegio (pilote)

MG Progetti studio di ingegneria (ing. civil)

ing Luca della Lucia (ing. mobilité)

**Caruso St John Architects**

Caruso St John Architects avec antòn & ghiggi

(pilote)

E. Ferrari Ingegnere (ing. civil)

IBV Hüsler (ing. mobilité)

Privilegio Secchi Architettura

arch Nicolò Privilegio (pilote)

MG Progetti studio di ingegneria (ing. civil)

ing Luca della Lucia (ing. mobilité)

##### MSV+B&H

MSV architectes urbanistes sàrl (pilote)

Basler & Hofmann AG (ing. civil, ing. mobilité)

Van de Wetering, atelier d'urbanisme (expert urbaniste)

François Gschwind – atelier du crépuscule,

affilié AUXIME SAS (concepteur lumière)

**Pool 2b / AdP / MFIC / iDTech / mrs**

2b architectes (architecte, pilote)

l'Atelier du Paysage Jean-Yves Le Baron (AdP)

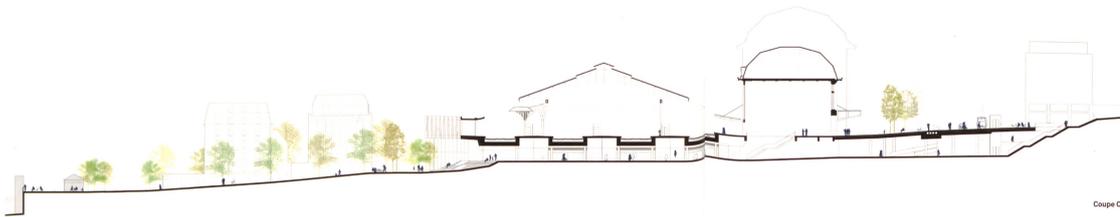
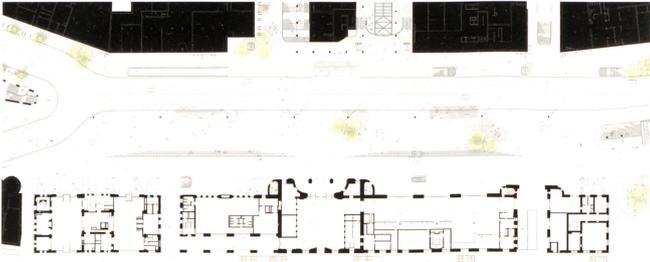
(paysagiste, pilote)

Muttoni Fernández ingénieurs conseils (MFIC)

(ing. civil)

iDTech (ing. civil)

mrs partner (ing. mobilité)



la qualité des matériaux, la texture et la forme. Deux « pavillons » magistraux en acier et béton, dont la toiture forme des « voiles bombés », sont placés de part et d'autre de l'axe central et couvrent la voie de circulation. Recalibrée, cette dernière permet d'élargir le parvis de la gare et le trottoir nord. À l'image de la place municipale de Lisbonne à laquelle ils se réfèrent, l'entier du sol est orné d'un marquage géométrique fait de pierres naturelles de couleurs vives et « entrelacé de parties sombres en asphalte poli ». Privilégio Secchi Architettura développe un schéma directeur des espaces publics qui traduit une lecture très fine du secteur. La place de la Gare est le cœur d'une séquence de lieux publics qui relie le Pôle muséal à la Rasade. Considérée comme une « machine de l'échange », la place repose sur trois opérations: le dégagement de l'espace, l'uniformisation du plan affublé d'un grand portique et la concentration de l'échange bus/piétons à l'est.

#### Places et hiérarchisation des flux

Les quatre autres projets ont en commun d'avoir proposé une hiérarchisation claire des flux et d'offrir un large espace public aux piétons. Le bureau genevois MSV dessine un subtil jeu de bandes horizontales. La circulation est concentrée au nord. Au centre une plateforme de plots de verre se joue de la topographie par un emmarchement. Au sud, le parvis prolonge le hall central de la gare à l'extérieur. Le projet du bureau Hüslér, retenu pour

le deuxième tour du MEP, adopte également une répartition longitudinale des usages. La route redimensionnée et repositionnée très intelligemment lie dans une courbe relativement tendue les avenues de la Gare et Ruchonnet et dégage deux espaces au nord et au sud. Le parvis de la gare est intégralement dénudé pour souligner la valeur patrimoniale du bâtiment. Une certaine variation des usages est assurée par cinq « sous-espaces » de pause et de convivialité parsemés sur l'ensemble de secteur.

Le projet le plus radical et exigeant est l'œuvre d'un groupement guidé par le bureau 2b. Seule équipe à concentrer la mobilité motorisée au plus proche de la façade de la gare, renforçant la valeur d'usage de la marquise, les architectes dégagent ainsi un espace d'environ 5000 m<sup>2</sup>. Sept cercles de 15 mètres de diamètre occupent la généreuse place et lui confère une identité forte. Trois de ces émergences régissent les relations et les flux entre la surface et le sous-sol: à l'ouest, un grand escalier majestueux renforce le lien avec le futur Pôle muséal, au centre, des escalators « efficaces et fonctionnels »; et à l'est une rampe, « promenade architecturale pour les cyclistes, les poussettes et les personnes à mobilité réduite ».

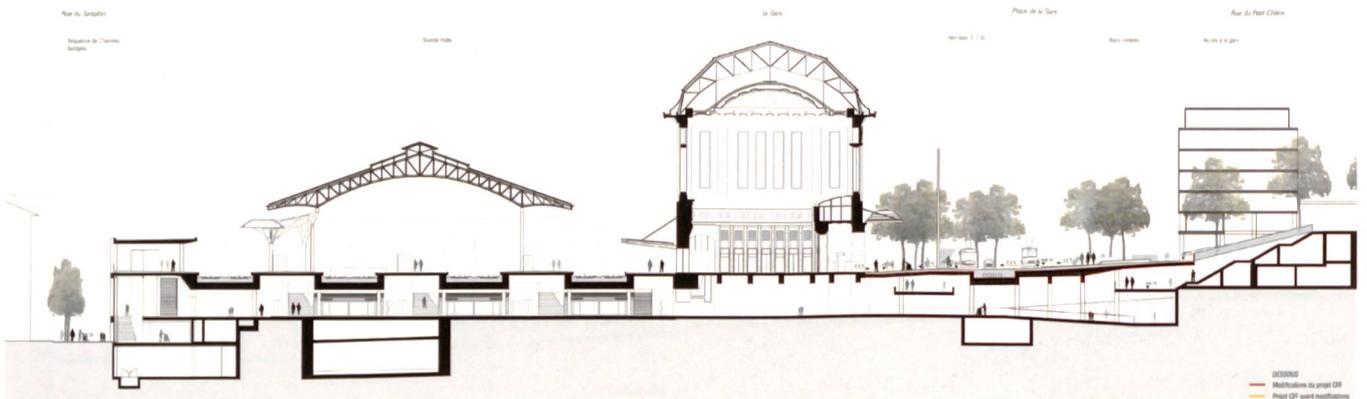
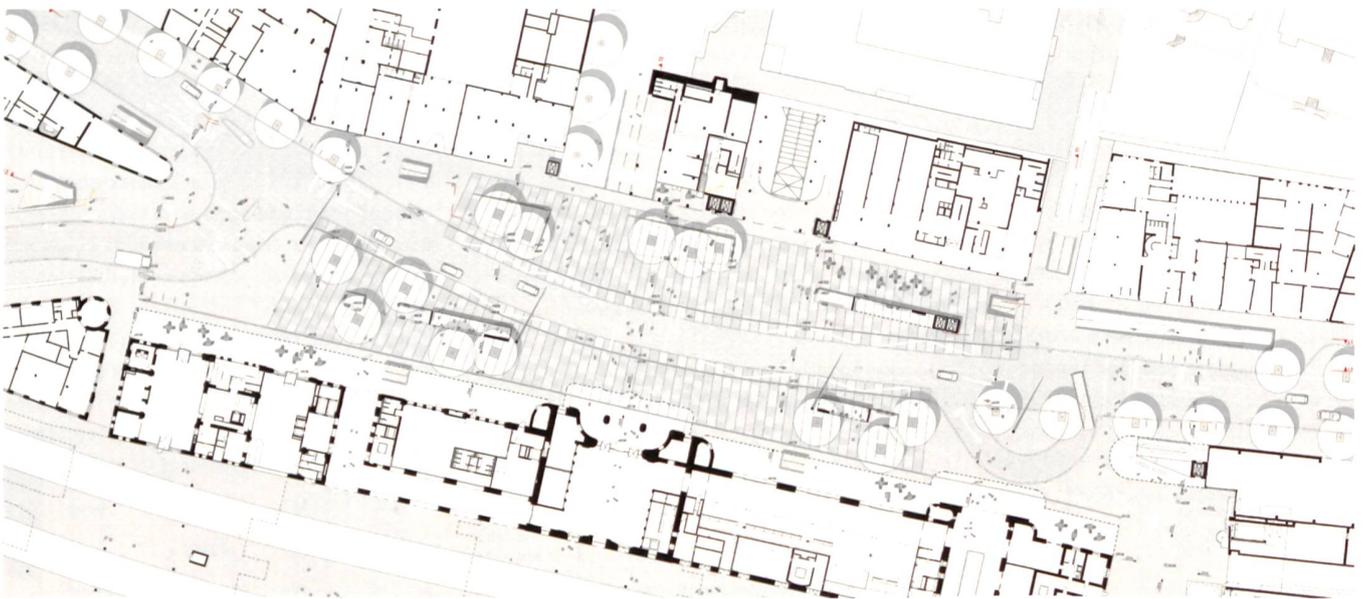
#### La République à Lausanne

Le projet qui a emporté les faveurs du jury est celui du bureau parisien TVK. Connue pour être l'auteur du réaménagement de la place de la République à Paris

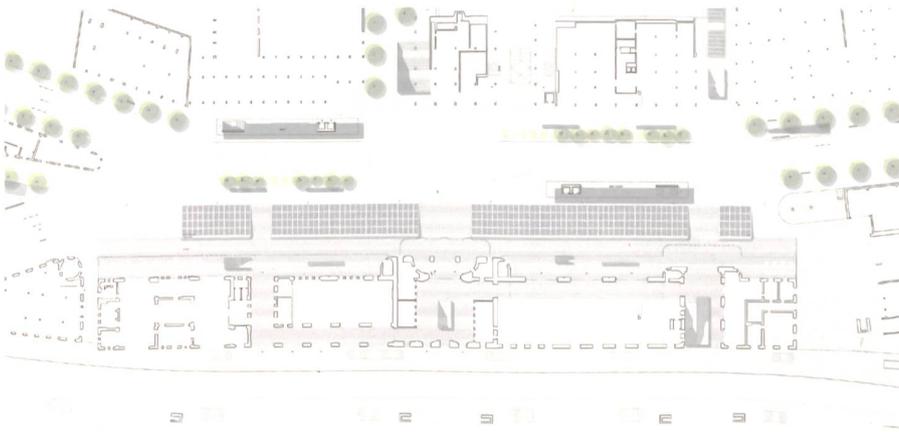
(lire *TRACÉS* n° 20/2013), les architectes en ont reproduit la recette pour Lausanne: simplification et unification, inversion des hiérarchies de la mobilité, pôles d'appropriation pour usages éphémères, jeux topographiques et intégration du mobilier urbain dans le concept spatial et fonctionnel de la place. En rééquilibrant la circulation au nord, les concepteurs créent deux vastes terrasses piétonnes dont la très légère pente a été rendue possible par deux emmarchements. Le sol matériellement unifié de la façade nord à la façade sud permet l'appréhension des dimensions de l'espace public. L'intégration et la taille généreuse des abris de bus favorisent les usages multiples. Cette réorganisation simple et fonctionnelle de la place a les qualités de ses défauts. En choisissant un projet sans identité forte, le jury fait un pari sur l'avenir: celui de rendre les espaces appropriables. Alors que le réaménagement de la gare en fera une centralité commerciale, le choix du jury s'est tourné vers un urbanisme polyvalent, capable de fabriquer des temps communs. À la crainte d'un journaliste du plus sérieux quotidien romand exprimée lors de la conférence de presse de voir ces espaces vides colonisés par les rejets du système, souhaitons au contraire que cet urbanisme de la polyvalence leur offre aussi un espace d'affirmation malgré les nombreuses politiques urbaines qui tendent à les rendre invisibles. Ça serait un joli contre-pied aux tendances actuelles de privatisation et de polissage de l'espace public.

Coupe C

● HÜSLER & ASSOCIÉS + KCAP



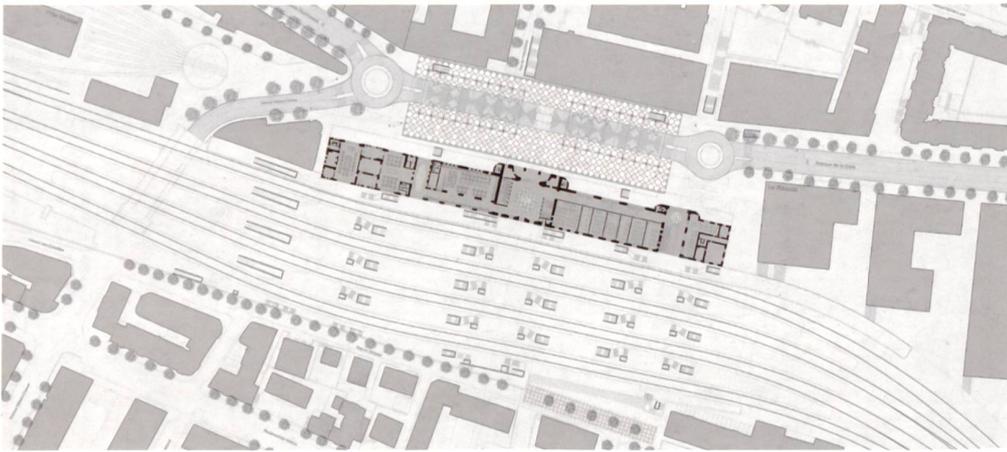
● MSV+B&H



● POOL 2B / ADP / MFIC / IDTECH / MRS



● CARUSO ST JOHN ARCHITECTS



● PRIVILEGGIO SECCHI ARCHITETTURA

