

# MASTERPLAN POUR LE CENTRE DE PULLY

OCTOBRE 2013

FISCHER + MONTAVON \_ PAYSAGESTION \_ TEAM+



## AUTEURS

### **FISCHER + MONTAVON**

architectes-urbanistes SA  
case postale 567  
1401 Yverdon-les-Bains  
t. 024.445.40.47  
[www.fischer-montavon.ch](http://www.fischer-montavon.ch)  
Xavier Fischer

### **PAYSAGESTION**

architectes-paysagistes sia  
rue de la Louve 12  
1003 Lausanne  
t. 021 331 23 23  
[www.paysagegestion.ch](http://www.paysagegestion.ch)  
Sibylle André, Olivier Lasserre

### **TEAM+**

transport - environnement - aménagement du territoire  
Grand-Rue 51  
1630 Bulle  
t. 026 323 27 80  
[www.team-plus.ch](http://www.team-plus.ch)  
Christian Jaeger

## TABLE DES MATIERES

<b>1.</b>	<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>5</b>
1.1	MOTIVATIONS.....	5
1.2	ETUDE-TEST PRELIMINAIRE .....	5
1.2.1	Démarche .....	5
1.2.2	Groupes de travail .....	6
1.2.3	Périmètre .....	7
1.2.4	Recommandations pour le masterplan.....	7
1.3	ELABORATION DU MASTERPLAN .....	10
1.3.1	Processus .....	10
1.3.2	Organes de suivi.....	10
1.3.3	Etudes menées en coordination.....	10
1.3.4	Politique des pôles de développement.....	11
1.3.5	Communication, consultation .....	11
<b>2.</b>	<b>DONNEES ET ENJEUX.....</b>	<b>12</b>
2.1	URBANISME ET PAYSAGE .....	12
2.1.1	Planifications supérieures .....	12
2.1.2	Planifications locales antérieures .....	14
2.1.3	Principaux constats et enjeux.....	14
2.2	MOBILITE .....	15
2.2.1	Planifications supérieures .....	15
2.2.2	Etudes particulières de mobilité .....	17
2.2.3	Constats et enjeux.....	20
2.3	FONCIER ET ACTEURS.....	20
2.3.1	Situation foncière.....	20
2.3.2	Acteurs particuliers.....	22
<b>3.</b>	<b>MASTERPLAN .....</b>	<b>23</b>
3.1	OBECTIFS ET CONCEPT GLOBAL.....	24
3.1.1	Urbanisme et paysage.....	24
3.1.2	Mobilité .....	26
3.2	CONCEPT URBANISME ET PAYSAGE.....	28
3.2.1	Bâti.....	29
3.2.2	Espaces publics.....	30
3.2.3	Affectations .....	32
3.2.4	capacites potentielles .....	33
3.3	CONCEPT MOBILITE .....	34
3.3.1	Concept multimodal.....	34
3.3.2	Accessibilité.....	35
3.3.3	Stationnement et génération de trafic .....	35
3.3.4	Capacité du réseau routier .....	36
3.4	MISE EN OEUVRE.....	37
3.4.1	Découpage opérationnel .....	37
3.4.2	Outils et procédures .....	37
<b>4.</b>	<b>FICHES PAR SECTEUR .....</b>	<b>39</b>
4.1	SECTEUR CLERGERE-NORD.....	40
4.2	SECTEUR AV. DE LAVAUX ET PLACE DE LA CLERGERE .....	42
4.3	SECTEUR LAVAUX - TIRAGE .....	44
4.4	SECTEUR CLERGERE-GARE .....	46
4.5	SECTEURS CLERGERE-SUD / PRIEURE-PANCHAUDAZ .....	48
4.6	SECTEURS GARE - RUE DE LA POSTE .....	50
4.7	SECTEUR RAMUZ-TIRAGE .....	52
<b>5.</b>	<b>PLANS DE SYNTHESE (A3).....</b>	<b>54</b>



# 1. INTRODUCTION

## 1.1 MOTIVATIONS

La ville de Pully réfléchit activement depuis quelques années à la valorisation et au renforcement de sa centralité urbaine. Cette dynamique s'inscrit dans celle du projet d'agglomération, PALM, qui prévoit en particulier la création d'un axe fort de TP (T1 Lutry-Bussigny) sur l'av. de Lavaux en 2018 (après la première étape Lutry - Reymondin en 2014). De plus, la densification du centre, notamment autour de la place de la Clergère et de la gare, est un des chantiers principaux du schéma directeur de l'Est lausannois (SDEL).

Plusieurs projets de natures diverses sont déjà en cours dans le centre, à des stades de maturité toutefois fort différents : nouveau bâtiment et aménagements en front sud de la gare, réorganisation des circulations et accès aux parkings collectifs, qualification d'espaces publics, renforcement du maillage piétonnier, projet de construction sur le parking de la Clergère, etc. Dans le but de donner une cohérence et une identité forte à l'ensemble de ce territoire, des esquisses de planification ont été échafaudées par le service d'urbanisme ainsi que par le bureau FISCHER + MONTAVON architectes-urbanistes SA (note du 16 février 2010). Ces dernières ont révélé la nécessité d'une coordination plus serrée.

### **Pourquoi un Masterplan ?**

Sans constituer un document formel rigide, un Masterplan est un instrument qui clarifie les orientations stratégiques d'aménagement pour un secteur donné en vue d'y assurer la cohérence des actions publiques et privées sur une certaine durée (10 à 15 ans). Il a une fonction de planification directrice dans le sens où il fixe des objectifs et des moyens sans avoir un caractère prescriptif. Il permet aux autorités, aux services communaux et cantonaux ainsi qu'aux particuliers d'avoir une vision claire et transparente des intentions municipales sur le secteur concerné. Le Masterplan fournit ainsi des bases solides mais tout de même évolutives pour les futurs projets d'aménagement ou concours pour les ensembles bâtis comme pour les espaces publics ainsi que les plans d'affectation.

Non inscrit dans la loi, le Masterplan est un document informel qui engage les autorités qui l'approuvent. Il est approuvé par la Municipalité et fait l'objet d'un accord des services cantonaux. De ce fait, il vaut une forme de contrat entre la commune et l'Etat, sans lier toutefois le législatif communal ni les particuliers.

## 1.2 ETUDE-TEST PRELIMINAIRE

### 1.2.1 DÉMARCHE

Pour prendre du recul par rapport à sa perception du lieu, la Ville de Pully a préalablement organisé, entre août 2011 et avril 2012, une étude-test afin d'évaluer le potentiel du centre de Pully et qu'émergent des principes d'aménagement, globaux et particuliers, qui puissent servir de base à l'établissement du Masterplan.

Au vu des études publiques et privées déjà engagées, cette étude-test devait apporter des réponses à plusieurs projets compris dans le secteur et pour lesquels de nombreuses interrogations demeurent :

- insertion de l'AFTPU sur l'avenue de Lavaux
- conception globale des espaces publics
- définition de nouvelles frontalités bâties
- connectivité des réseaux de mobilité douce avec prise en compte
- de la topographie
- renforcement des valeurs d'image et d'usage.

La démarche proposée était un processus collectif de confrontation d'idées permettant de procéder à un examen très large des propositions qui étaient l'analyse urbanistique, paysagère et de la mobilité ainsi que de cerner les solutions qui s'en dégagent par fortes convictions entre les acteurs associés au processus.

Trois groupements de bureaux (urbanisme, paysage, mobilité) ont été mandatés pour développer chacun leur vision future du centre de Pully et l'ont présentée en deux étapes à un Collège d'experts constitué d'élus de la Ville de Pully et de professionnels indépendants et membres de l'administration dans les domaines de l'urbanisme, du paysage et de la mobilité.

Les études portaient sur les trois thématiques que sont l'urbanisation (structures du bâti, affectations principales, bâtiments repères), le paysage (espace public, structures végétales, espaces verts, vues) et la mobilité (transport public, mobilité douce, transport individuel motorisé, stationnement, intermodalité).

Cette démarche a permis, à partir des trois propositions d'aménagement contrastées et des recommandations des experts, d'élaborer un document de synthèse qui ouvre la voie vers un concept d'aménagement, fil rouge des projets sectoriels et des divers processus (fonciers, administratifs, économiques, etc.) à engager au plus vite pour le renforcement du centre de Pully.

## 1.2.2 GROUPES DE TRAVAIL

### Collège d'experts

#### *Président*

- Pierre Feddersen, architecte-urbaniste EPFZ SIA FSU, Zürich

#### *Membres non professionnels*

- Gil Reichen, syndic de la Ville de Pully
- Martial Lambert, municipal de la Ville de Pully
- Laurent Balsiger, chef de service des travaux et services industriels, Ville de Pully

#### *Membres professionnels*

- Marc Zolliker, architecte EPFL SIA, municipal de la Ville de Pully
- Philippe Daucourt, architecte-urbaniste EPFL SIA FSU, chef de service direction de l'urbanisme, Ville de Pully
- Pascale Seghin, architecte-urbaniste SDEL, Lausanne
- Jean-Christophe Chassard, ingénieur mobilité, TL axes forts, Lausanne
- Klaus Holzhausen, architecte-paysagiste FSAP, Lausanne
- Xavier Fischer, architecte-urbaniste EPFL SIA FSU, Yverdon-les-Bains
- Christian Exquis, architecte-urbaniste, SDT GOP, Lausanne
- Olivier Lasserre, architecte-paysagiste SIA FSAP, Lausanne
- Christian Jaeger, ingénieur mobilité EPFL, Bulle

### Equipes invitées

Les trois équipes pluridisciplinaires invitées à participer à l'étude-test étaient composées des bureaux suivants :

- Farra Fazan, architectes-urbanistes, Lausanne – Christe & Gygax, ingénieurs mobilité, Yverdon – Hüsler & associés, architectes-paysagistes, Lausanne
- NuvolaB, architectes-urbanistes-paysagistes, Florence (I) – Francesco Allievi, ingénieurs, Ascona
- Von Ballmoos Krucker, architectes, Zürich – MRS, ingénieurs mobilité, Zürich – Schweingruber Zulauf, architectes-paysagistes, Zürich

## Préparation et suivi

L'organisation et le suivi l'étude-test a été confiée au groupe mandataire pour le Masterplan à établir à l'issue de celle-ci, regroupant les trois domaines de compétence requis (urbanisme, paysage et mobilité) et représenté par :

- Xavier Fischer, architecte urbaniste, F+M, pilote du groupe
- Olivier Lasserre, arch.-paysagiste et Sibylle André, architecte, Paysagegestion
- Christian Jaeger, ingénieur en circulations, Team+

### 1.2.3 PÉRIMÈTRE

Le périmètre d'étude, repris pour le Masterplan, est centré entre la place de la Clergère et la gare de Pully. Il comprend :

- le secteur au nord de l'av. de Lavaux entre le ch. du Montilier et le ch. de la Clergère (collège A. Reymond, théâtre de l'Octogone, etc.) ;
- le secteur au sud de l'av. de Lavaux, entre le ch. du Préau et le carrefour Samson-Reymondin / Lavaux jusqu'à la rue de la Poste



*Périmètre de référence pour l'étude-test  
(bleu clair : périmètre de réflexion, bleu foncé : périmètre d'intervention)*

### 1.2.4 RECOMMANDATIONS POUR LE MASTERPLAN

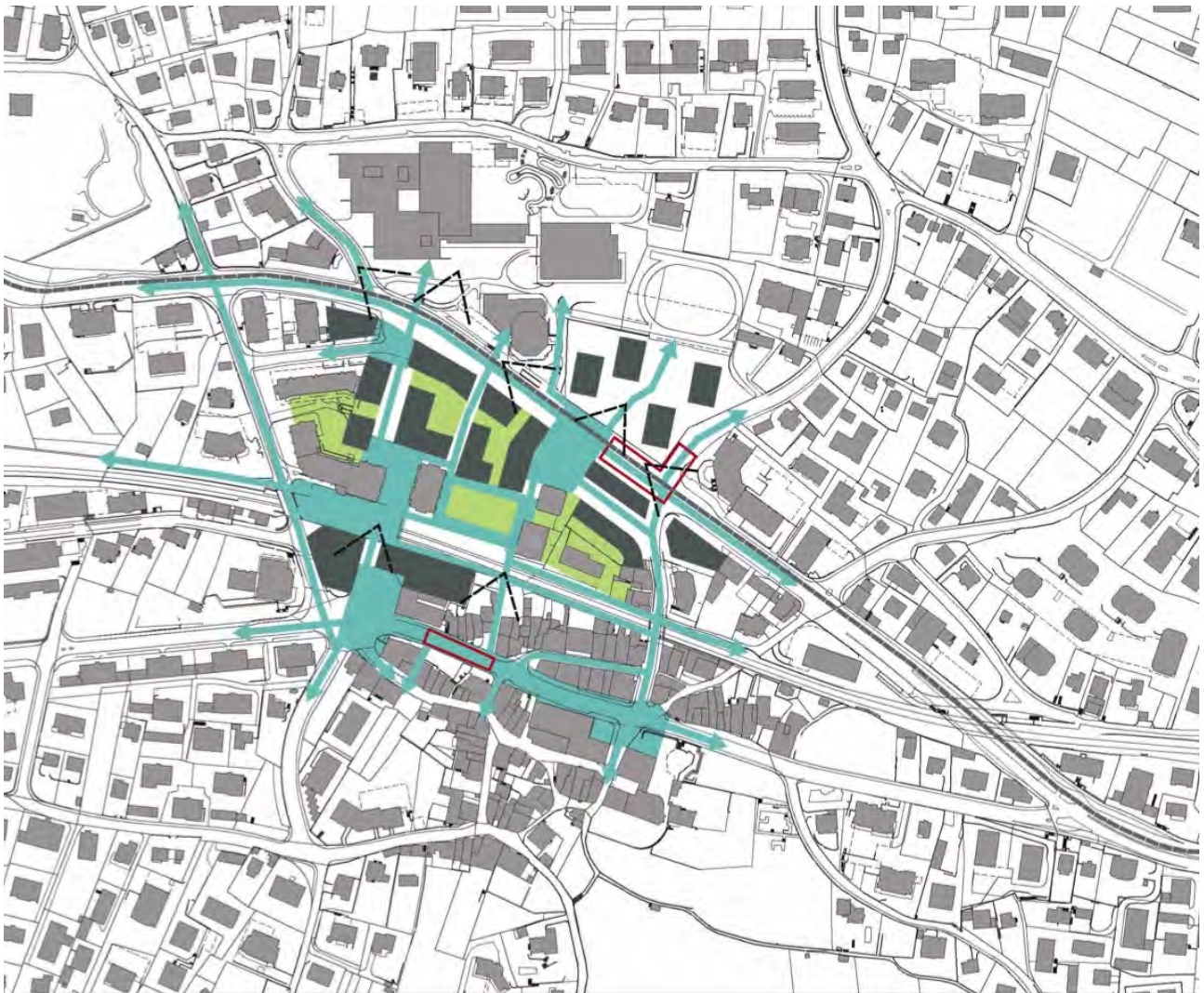
Comme point final au processus de l'étude-test et à partir des différentes propositions des équipes, le Collège d'expert a émis une série de recommandations. Ces derniers ont été mis en cohérence et illustrés sous forme d'un "plan de synthèses des recommandations des experts", point de départ de l'élaboration du Masterplan.

De manière générale, les résultats de l'étude-test ont confirmé la volonté et la nécessité d'élargir le centre de Pully en direction du nord pour englober le site de la Clergère et ses abords. Il s'agira d'affirmer clairement cette centralité élargie, de renforcer son identité urbaine par un bâti et des espaces publics de qualité, de lui trouver une expression architecturale et de mettre un poids, un caractère au site de la Clergère qui aujourd'hui est une route sans âme.

La cohérence de ce centre élargi passera par la qualité des relations entre les trois pôles que sont le bourg (rue de la Poste), la gare (place Neuve inférieure et supérieure) et la Clergère (place à créer de part et d'autre de l'av. de Lavaux), c'est-à-dire par une imbrication de places, ruelles, passages, etc. vivants et conviviaux accueillant des fonctions de centralité, comme des commerces et des



équipements publics. Un gros effort de réaménagement, de requalification est à prévoir sur l'ensemble des espaces publics (gare, place Neuve, etc.), dont le caractère doit correspondre aux fonctions qu'il y a autour.



## PLAN DE SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS DES EXPERTS

-  densifications
-  espaces publics principaux
-  liaisons piétonnes
-  axe fort trolleybus
-  jardins
-  dégagements
-  interfaces transport public



**Propositions des trois équipes :**



*Plan de synthèse de l'équipe Farra Fazan*



*Plan de synthèse de l'équipe NuvolaB*



*Plan de synthèse de l'équipe Von Ballmoos Krucker*

## **1.3 ELABORATION DU MASTERPLAN**

### **1.3.1 PROCESSUS**

De manière générale, l'étude-test a permis de déboucher sur des convictions et des principes d'aménagement assez forts pour constituer les fondements du Masterplan. Toutefois, les aspects de faisabilité opérationnelle, qualitative et quantitative ont dû encore être consolidés pour constituer des orientations durables de l'aménagement du cœur de Pully et de son affirmation comme centralité d'agglomération.

Ainsi, avant l'élaboration proprement dite du Masterplan et à partir de documents de synthèse de l'étude-test ainsi que de quelques vérifications, des démarches d'information et de concertation bilatérales avec certains acteurs (propriétaires, grands opérateurs, mandataires d'études sectorielles, etc.) ont été nécessaires. Plusieurs études localisées ou thématiques ont été parallèlement mandatées par le Service d'urbanisme de Pully. Les concepts généraux d'urbanisme/paysage et de mobilité ont alors pu être affinés et adaptés aux différentes contraintes matérielles (foncières, financières, opérationnelles, etc.) de chaque site.

### **1.3.2 ORGANES DE SUIVI**

Pour le suivi et l'élaboration du Masterplan, deux organes ont été créés :

#### **Comité de pilotage**

- Gil Reichen, syndic de la Ville de Pully
- Martial Lambert, municipal de la Ville de Pully
- Marc Zolliker, architecte EPFL SIA, municipal de la Ville de Pully
- Christian Exquis, architecte-urbaniste, SDT GOP, Lausanne
- Pascale Seghin, architecte-urbaniste SDEL, Lausanne
- Laurent Balsiger, chef de service des travaux et services industriels, Ville de Pully, remplacé par M. Thierry Lassueur dès le 1 juin 2013
- Philippe Daucourt, architecte-urbaniste, chef de service, direction de l'urbanisme, Ville de Pully
- Sophie Logean, déléguée du SPECO

#### **Groupe technique**

- Philippe Daucourt, architecte-urbaniste, chef de service, direction de l'urbanisme, Ville de Pully
- Vincent Chardonnens, urbaniste, adjoint au chef de service, direction de l'urbanisme, Ville de Pully
- Alexandre Machu, ingénieur, direction des travaux et services industriels, Ville de Pully

En fonction des objets à traiter, d'autres personnes de la Ville de Pully ont participé aux séances de ces deux groupes de suivi.

### **1.3.3 ETUDES MENÉES EN COORDINATION**

Parallèlement à l'élaboration du Masterplan, plusieurs études ont été lancées par le Service d'urbanisme, afin d'approfondir les orientations découlées de l'étude-test et d'en vérifier la pertinence. Le type d'étude a été défini selon l'état d'avancement des réflexions des acteurs, y compris des propriétaires, sur les secteurs concernés. Ainsi, plusieurs échanges de documents et des séances de coordination ont eu lieu avec les études suivantes :

- Clergère-nord : étude de faisabilité (EF), améliorations foncières et aménagement du territoire, par le groupement Urbaplan, IConsulting, Bovard & Nickl et Transitec.
- Secteur Migros : étude de faisabilité de surélévation du bâtiment de la Migros, par le Service d'urbanisme.

- Clergère-gare : étude de faisabilité, par Sebastian Müller architecte-urbaniste
- Clergère-sud : étude de Plan de quartier, par le groupement Tribu architecture et Ecoscan
- Gare : avant-projet pour la construction de nouveaux accès aux quais CFF, par le Service d'urbanisme et le bureau d'ingénieurs Ingeni.
- Circulation dans le centre : étude pour un concept d'exploitation et d'aménagement des voiries structurantes du centre de Pully, par MRS, RGR et Schweingruber Zulauf.
- Vieille ville : étude de valorisation du bourg, par VLP-ASPAN Réseau Vieille Ville

#### **1.3.4 POLITIQUE DES PÔLES DE DÉVELOPPEMENT**

Les études préliminaires et les études test ont permis de mettre en avant l'important potentiel qualitatif et quantitatif du centre de Pully, qui permettrait de renforcer son rôle de pôle régional dans l'agglomération et plus particulièrement dans l'est de celle-ci. Ce constat a permis d'intégrer ce secteur dans la politique cantonale des pôles de développement (PPDE), ce qui permet au canton de soutenir administrativement et financièrement les démarches de planification qui conduisent à valoriser ce potentiel.

#### **1.3.5 COMMUNICATION, CONSULTATION**

En préambule du Masterplan, les résultats de l'étude-test ont été présentés à la Municipalité ainsi qu'à la Commission d'urbanisme du Conseil communal.

Ensuite, à partir du plan de synthèse et des recommandations des experts de l'étude-test, différentes séances d'information et de discussion ont été organisées avec les propriétaires des secteurs les plus stratégiques. Le processus de l'étude-test, les résultats et les intentions urbanistiques ont été présentés et une discussion a eu lieu avec les propriétaires de chacun des secteurs suivants :

- Clergère-nord, échanges via les mandataires de l'EF
- Migros, information, discussion et visite sur place avec les gérants
- Clergère-gare, information et discussion avec les propriétaires, directement et via les mandataires du plan d'affectation
- Clergère-sud, information et discussion avec les propriétaires

Pour une communication plus large, un mandat spécifique a été attribué à M. Richard Quincerot pour établir une stratégie et des documents de communication sur l'ensemble des projets en cours dans la Commune, dont le Masterplan.

## 2. DONNEES ET ENJEUX

La Ville de Pully vise un processus de requalification et valorisation de son centre, dans le but d'y créer une identité forte, un lieu vivant et attractif, interconnecté avec les quartiers voisins. Elle cherche en particulier à densifier son centre-ville et à préparer le réaménagement des espaces publics de l'av. de Lavaux, de la place de la Clergère et leurs abords dans le cadre de l'insertion du nouvel axe fort de transports publics. Dans ce contexte, le renforcement de l'intensité urbaine et de la vie socioéconomique est à soutenir à la fois par une mise en valeur et en réseau des espaces publics ainsi que par des interventions sur le cadre bâti à renforcer et à qualifier.

### 2.1 URBANISME ET PAYSAGE

#### 2.1.1 PLANIFICATIONS SUPÉRIEURES

##### Plan directeur cantonal (PDCant)

Le Plan Directeur Cantonal (adaptation 2<sup>bis</sup>), entré en vigueur le 15 juin 2013, définit des stratégies thématiques orientées vers les principes du développement durable. Il vise notamment une étroite coordination entre urbanisation et transport en renforçant le développement dans les lieux à meilleure accessibilité. Les objectifs majeurs d'urbanisation concernant le centre de Pully sont les suivants :

- *A1 Localiser l'urbanisation dans les centres : Les autorités cantonales et communales incitent à une densification des zones urbaines existantes adaptée aux conditions locales et à une utilisation rationnelle du sol dans les planifications territoriales.*
- *B1 Consolider le réseau de centres dans les régions : Les projets d'agglomération identifient les communes qui appartiennent à l'agglomération ainsi que le périmètre à considérer comme un centre cantonal (périmètre compact). Ces projets sont validés par une fiche régionale du PDCant.*

##### Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM)

Le PALM 2012 décline de manière concrète les objectifs du PDCn à l'échelle de l'agglomération. Le coeur de Pully y est reconnu comme une centralité principale à renforcer et "destinée à monter en puissance pour renforcer la vitalité socio-économique et culturelle de l'Est de l'agglomération". Cette centralité se greffe sur des axes forts de transports publics existants (train) et à créer (T2) et de mobilité douce, tout en bénéficiant d'une bonne accessibilité en transports individuels.

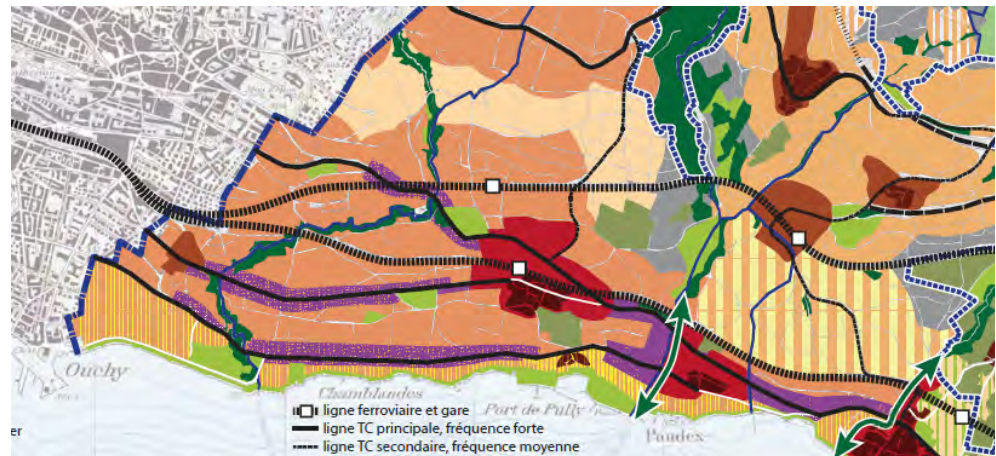


PALM 2<sup>e</sup> génération, F+M-ADR-Citec-CSD juin 2012



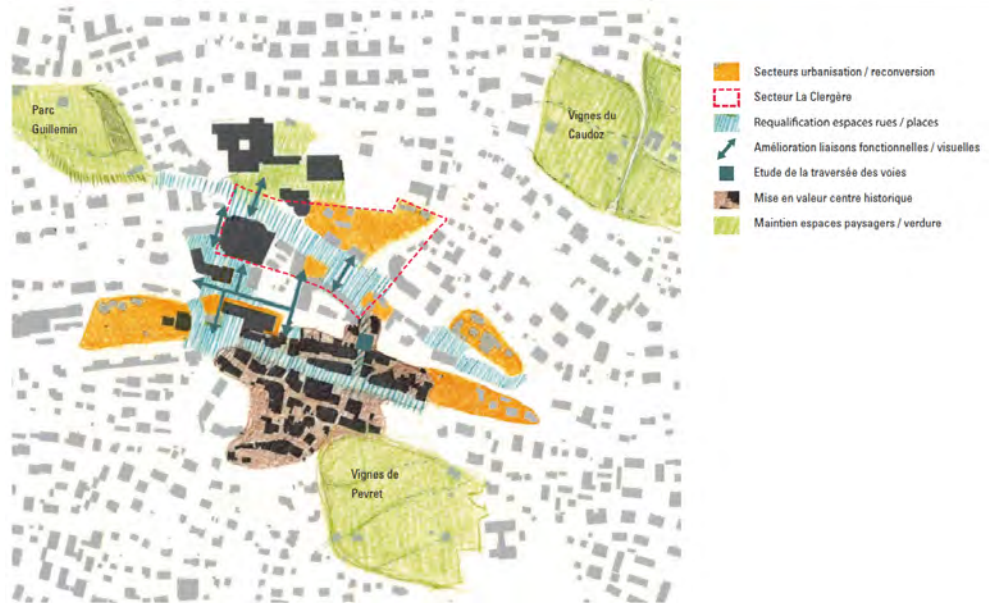
## Schéma directeur de l'Est lausannois (SDEL)

Le SDEL définit, en cohérence avec le projet d'agglomération, un mode d'urbanisation différenciée qui renforce les centralités et ménage les sites sensibles. Le rapport "mobilité et urbanisme" de mai 2011 (explicite ce concept et inscrit le renforcement du centre de Pully comme un chantier d'urbanisation (chantier 4). Il identifie également des premiers principes de valorisation spatiale, fonctionnelle et économique du centre de Pully.



### Chantier 4 - Centre - ville de Pully

Mai 2011



SDEL "Mobilité et urbanisme", Transitec-GEA-Ecoscan 2011

La proche perspective de la réalisation de l'axe fort T2 sur l'av. de Lavaux incite la Ville à anticiper la profonde transformation que cette infrastructure va créer, tant sur le plan spatial (aménagement de l'espace public, nouvelles constructions), fonctionnel (accessibilité, comportements, attractivité, services) qu'identitaire (valeur d'image, appartenance, orientation).

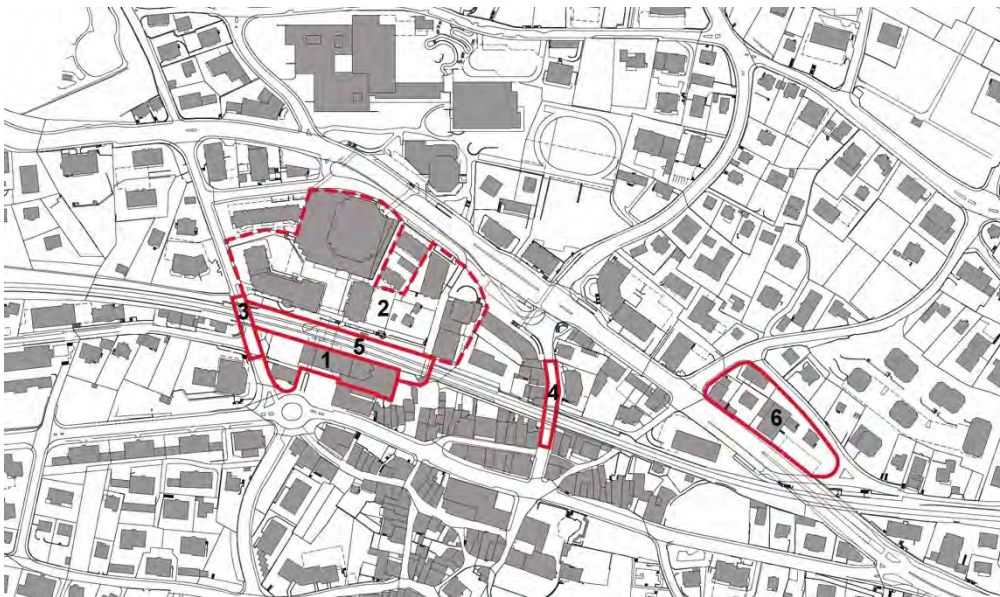
## Plan directeur régional

Le plan directeur régional dont fait partie Pully couvre le district Oron-Lavaux. Son étude a démarré lorsque celle du Masterplan était déjà largement engagée. Encore au stade du diagnostic, il ne peut être pris en compte pour mener une réelle coordination. On peut toutefois affirmer que le renforcement de la centralité de Pully ne pourra que s'inscrire dans les objectifs régionaux.

### 2.1.2 PLANIFICATIONS LOCALES ANTÉRIEURES

En amont de l'étude-test et du Masterplan, certains secteurs avaient été identifiés par le Service d'urbanisme comme favorables à une densification et une requalification des espaces, qu'ils soient publics ou privés. Certaines études ont abouti à des projets d'importance dont il a été tenu compte :

1. PQ en cours de légalisation pour la densification et requalification de la place de la gare et de ses bâtiments, par GEA urbanistes, CCHE architectes et Transitec, ing. mobilité.
2. Etude pour la modification et simplification des circulations et accès du parking Pré-de-la-Tour, par Transitec. Suppression de la rampe d'accès sur la place de la Gare et la place de la Clergère.
3. Rehaussement du pont CFF de l'av. du Tirage pour permettre le passage des trains à deux étages (réalisé).
4. Rehaussement du pont CFF de l'av. du Prieuré pour permettre le passage des trains à deux étages et mise en zone de rencontre dans la continuité du réseau piétonnier du bourg (réalisé).
5. Etude pour la simplification et la mise en cohérence des circulations et accès aux quais de gare, par M+V architectes.
6. PPA légalisé pour la démolition et reconstruction de l'îlot Lavaux – Roches – Pallin – Panchaude



Planifications antérieures

Parallèlement à ces études, le Service d'urbanisme a mené plusieurs réflexions internes, notamment en maquette, sur des possibilités de densification et de requalification du centre par le bâti.

### 2.1.3 PRINCIPAUX CONSTATS ET ENJEUX

Le centre de Pully bénéficie d'une **bonne offre en services centraux** (commerces, services privés et publics, équipements scolaires, culturels et associatifs) de niveau intercommunal. Il subsiste toutefois un potentiel de développement dans ce domaine, qui peut être exploité pour renforcer son rôle parmi les centralités principales d'agglomération.

Il se situe dans un site privilégié, jouissant de magnifiques et imposantes **échappées sur le grand paysage**, notamment sur la chaîne alpine, dont il ne tire malheureusement que très peu parti.



Du point de vue de l'image et de la convivialité des espaces, cette centralité souffre d'une **grande hétérogénéité du bâti et des espaces publics**, avec des points forts de qualité comme le bourg historique ou la place Neuve et des secteurs peu attractifs constituant des coupures dans l'urbanisation, tels que l'av. de Lavaux, la place et le parking de la Clergère ou les liaisons entre les espaces majeurs du centre "moderne" situé au nord des voies ferrées.

Le caractère très routier l'av. de Lavaux ainsi que de la place de la Clergère, fortement accentué par le dénivelé attenant du ch. du Pré-de-la-Tour, crée une **coupure urbaine très forte** et dissuade tout développement de la vie sociale et économique dans ce secteur pourtant essentiel à la cohésion entre le centre ville et les quartiers voisins en amont.

**Dans son ensemble, le centre souffre de fragmentation, de ruptures d'échelle aléatoires, de difficultés d'orientation ainsi que de manque d'identité forte et d'espaces conviviaux.**

Plusieurs secteurs présentent un **important potentiel de transformation** (dents creuses, petits bâtiments isolés, espaces libres résiduels ou sous-exploités). Conjugés avec l'importante mutation qui se prépare avec le projet de nouvel axe fort TC sur l'av. de Lavaux, ils présentent une opportunité exceptionnelle de qualification et de renforcement de cette centralité d'agglomération.

## 2.2 MOBILITE

### 2.2.1 PLANIFICATIONS SUPÉRIEURES

#### Plan directeur cantonal (PDCant)

Le Plan Directeur Cantonal (adaptation 2<sup>bis</sup>), entré en vigueur le 15 juin 2013, définit des stratégies thématiques orientées vers les principes du développement durable. Les objectifs en termes de mobilité sont les suivants :

- *Augmenter de 40% le nombre de pendulaires empruntant les transports publics entre 2000 et 2020, pour maintenir leur part modale face au transport individuel motorisé.*
- *Optimiser la gestion du réseau routier dans le cadre d'une politique multimodale et durable des transports.*
- *Tripler les distances moyennes parcourues quotidiennement à vélo et doubler les distances moyennes parcourues quotidiennement à pied entre 2005 et l'horizon 2020 pour les déplacements non loisirs.*
- *Augmenter le nombre de places de stationnement (automobile et deux-roues) dans les interfaces de transport situées en priorité à proximité des gares ferroviaires, et de manière complémentaire à l'entrée des agglomérations.*
- *Maîtriser le volume de trafic automobile par la limitation du nombre de places de stationnement de véhicules en fonction de la qualité de la desserte en transports publics et favoriser les plans de mobilité, notamment auprès des entreprises et des administrations publiques.*

#### Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM)

La stratégie sectorielle « mobilité » du PALM décrit le système de transports de l'agglomération, tel qu'il est souhaité à l'horizon 2030. Les principaux éléments sont les suivants :

- *L'effort principal est porté sur les transports publics, en reliant les centralités, en densifiant les axes structurants, en augmentant les fréquences, en améliorant l'accessibilité aux arrêts et en donnant la priorité aux transports publics aux carrefours.*
- *La mobilité douce continuera de se développer grâce aux infrastructures spécifiques dédiées aux piétons et aux cyclistes.*

- Afin d'atteindre les objectifs de report modal sans agrandir notablement le réseau routier, la stratégie des transports individuels motorisés repose sur une conception des infrastructures routières en fonction de l'offre plutôt que de la demande.
- La maîtrise de l'offre en stationnement est considérée comme un levier d'action majeur.

Les éléments spécifiques au secteur de Pully sont énumérés ci-après.

- Les aménagements prévus à la gare de Pully s'inscrivent dans un vaste projet de renouvellement urbain du centre ville, qui vise à renforcer sa vocation de pôle pour l'ensemble de l'Est lausannois. La requalification d'ensemble des places et des rues du centre s'inscrit dans un projet de réorganisation globale des circulations. De nouveaux accès aux quais seront créés et les espaces publics réaménagés afin de mieux intégrer les besoins des différents usagers.
- Le centre ville de Pully sera également desservi par un BHNS (bus à haut niveau de service). Ce dernier se distingue du tramway par un accent mis à court terme sur la qualité de service (fréquence, régularité, vitesse commerciale) plus que sur le besoin de capacité. Ainsi, la ligne T2 desservira les centralités de Lausanne et de Pully.



PALM 2<sup>e</sup> génération, F+M-ADR-Citec-CSD juin 2012

### Schéma directeur de l'Est lausannois (SDEL)

Le SDEL définit, selon les modes de transports, différents objectifs.

- Ceux relatifs aux transports individuels motorisés visent principalement à maîtriser le trafic (notamment le trafic de transit) pour valoriser la qualité de vie et assurer le fonctionnement des infrastructures ainsi qu'à limiter l'effet de coupure des pénétrantes Est-Ouest.
- Ceux relatifs aux transports publics visent principalement à renforcer leur rôle et à en augmenter la part modale en renforçant leur attractivité et en coordonnant leur développement avec l'urbanisation.
- Ceux relatifs aux modes doux visent principalement à renforcer leur rôle en tant que modes de déplacement à part entière (utilisation des modes doux sur l'intégralité du déplacement) ainsi qu'en complémentarité avec les transports publics en améliorant la qualité des liaisons (efficacité et sécurité).

### Plan directeur régional

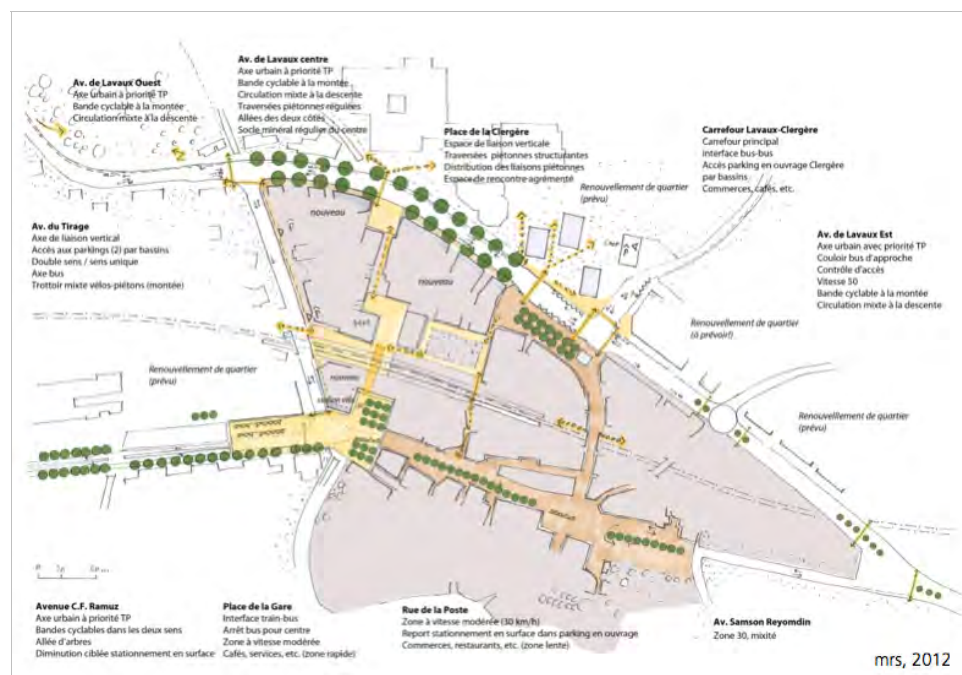
Comme relevé plus haut, ce dossier est trop peu avancé pour une coordination.

## 2.2.2 ETUDES PARTICULIÈRES DE MOBILITÉ

Pour l'élaboration du concept "Mobilité", le Masterplan se base principalement sur l'étude "Valorisation du centre de Pully – Concept d'aménagement et d'exploitation des lieux-clés et des axes structurants" des bureaux MRS et RGR de mai 2013. Elle se base également sur l'étude "Commune de Pully - Concept de circulation" des bureaux RGR et team+ de juillet 2011 ainsi que sur les études liées à l'Axe fort.

### Concept d'aménagement et d'exploitation des lieux-clés et des axes structurants

La vision développée dans ce document propose de renforcer l'attractivité du centre en donnant une nouvelle place aux piétons avec un aménagement contrasté des routes et places du triangle du centre.



Plan général, mrs 2012

La place de la Clergère est réaménagée en espace de rencontre liant les quartiers nord au centre-ville. Traversée par le flux principal de trafic sur l'avenue du Lavaux, elle est pour le reste libérée des flux secondaires de circulation. Elle constitue par ailleurs l'interface entre le BHNS et les autres lignes de bus.

L'avenue de Lavaux constitue l'axe fort de transport public. Elle est requalifiée en boulevard urbain. Sa perméabilité piétonne est fortement améliorée (pente en travers unique, suppression des murets, dénivelés et du passage sous-voies, création de traversées en surface) et son réaménagement est multimodal (voies bus latérales, bandes cyclables, aménagement de larges trottoirs).

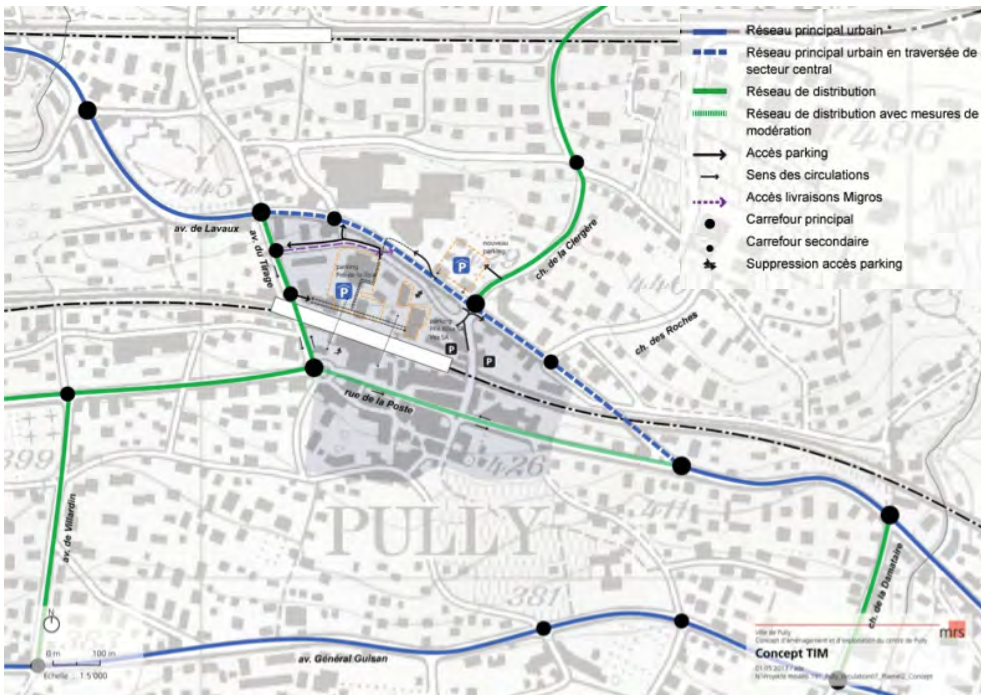
La rue de la Poste est aménagée en espace partagé à forte identité. Une zone à vitesse modérée y est introduite avec un sens unique ouest-est. Son accès se fait par la place de la Gare réaménagée de manière à jouer son rôle d'entrée emblématique du centre-ville et d'interface de transports (giratoire déplacé ou supprimé, rampe d'accès au parking supprimée et mise en place d'une interface bus avec possibilité de terminus).

L'avenue du Tirage est vue plutôt comme un axe fonctionnel permettant l'accès aux parkings. Le sens unique y est maintenu sauf sur le bas pour permettre l'accès au parking du Pré de la Tour.

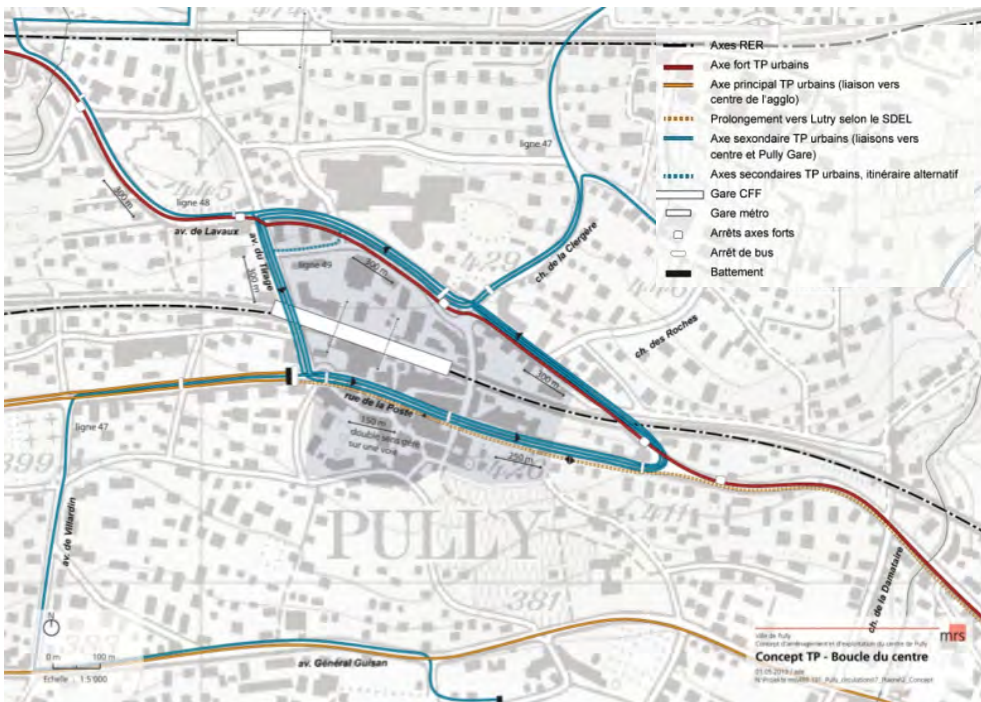


L'avenue CF-Ramuz est confortée comme axe urbain important avec priorité à donner aux bus et renforcement des mesures pour les cyclistes, ce qui lui confère un statut subalterne aux avenues de Lavaux ou Guisan dans le réseau des TIM.

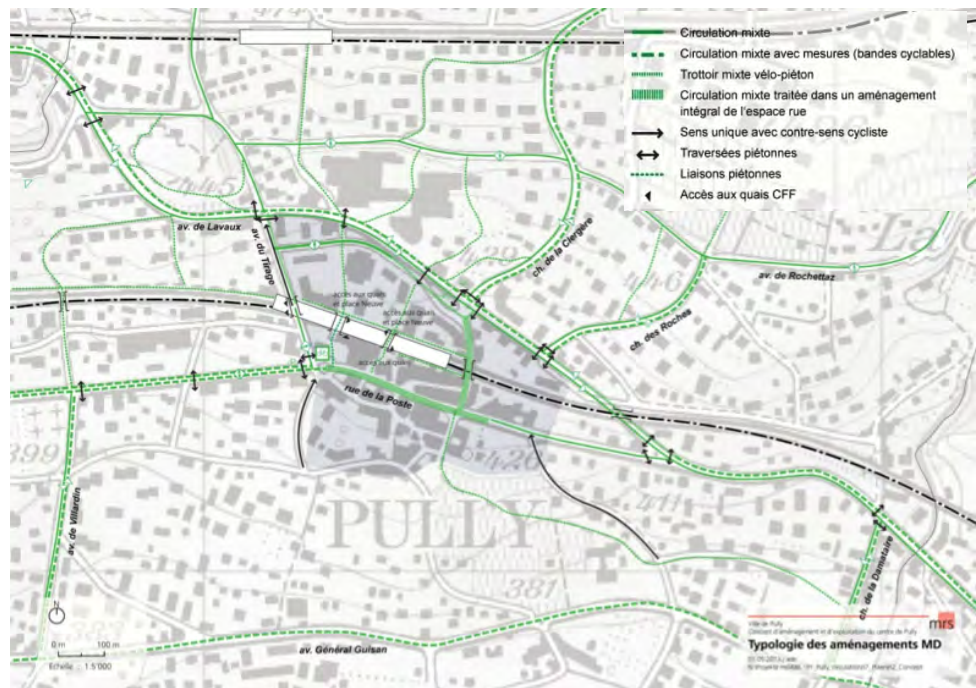
Cette vision s'appuie sur une réorganisation partielle des réseaux illustrée par les figures ci-après.



Concept TIM, mrs mai 2013



Concept TP, mrs mai 2013



Typologie des aménagements MD, mrs mai 2013

### Commune de Pully - Concept de circulation

Cette étude avait pour but de tester les différentes variantes de schémas de circulation pour le centre de Pully, en particulier en ce qui concerne le sens unique ou le double sens sur l'avenue du Tirage. Elle a permis de mettre en évidence :

- que le sens unique descendant sur l'avenue du Tirage était plus favorable pour la capacité du carrefour de la Clergère et donc pour l'aménagement de la place du même nom; que ce sens unique impliquait par contre inévitablement du trafic résiduel de transit dans la rue de la Poste, mais que l'introduction d'une zone à vitesse modérée sur celle-ci allait entraîner un report de trafic à plus large échelle et par conséquent une réduction de sa charge de trafic.
- que le réseau et les carrefours étaient en mesure d'écouler un trafic 2030 tenant compte des développements futurs à condition que des contrôles d'accès soient mis en place;
- que la position centrale d'un couloir de bus à double sens pour le BHNS avait des implications importantes sur la largeur de l'avenue du Lavaux et des répercussions conséquentes sur le bâti existant ainsi que sur l'aménagement futur de l'espace public.

A noter que, dans la prise en compte des développements futurs dans le périmètre, cette étude a considéré la création limitée de cases de stationnement en prenant l'hypothèse que le secteur du centre était, selon la norme VSS SN 640 281, en localisation A quant à la desserte en transports publics et à la part de mobilité douce (application d'un coefficient de réduction de 0.2 pour les employés et les clients/visiteurs). Cette hypothèse devra constituer une base réglementaire pour le dimensionnement du stationnement pour les nouvelles constructions.

### Etudes liées à l'Axe fort

L'élaboration du Masterplan ainsi que les études précitées tiennent compte de la mise en service d'un BHNS sur l'avenue du Lavaux. Dans le cadre des études préliminaires et de l'étude-test pour l'aménagement du Centre de Pully, des variantes de localisation des couloirs de bus ont largement été testées. Il en ressort assez clairement que les variantes mettant en œuvre des couloirs latéraux sont plus efficaces et nettement moins gourmandes en espace de voirie.

### 2.2.3 CONSTATS ET ENJEUX

Le caractère très routier de nombreux aménagements du centre de Pully trahit une part trop prédominante du trafic individuel motorisé au détriment des autres modes de déplacement. Un rééquilibrage des conditions d'accessibilité du centre doit être opéré, en cohérence avec les concepts définis aux niveaux du SDEL et du PALM.

Les possibilités de stationnement sont suffisantes mais peuvent être mieux gérées, notamment dans les synergies entre différents usages, encore peu exploitées. On décèle notamment des potentiels importants de report dans le parking du Pré-de-la-Tour (528 places, taux d'occupation moyen hebdomadaire de l'ordre de 40% selon comptages 2008).

La desserte en TP est déjà assez bonne, notamment par train (deux gares, dont une au cœur du centre) et grâce à plusieurs lignes de bus est-ouest étagées dans la pente. Les liaisons nord-sud sont nettement moins performantes. Un renforcement de la desserte est prévu par l'augmentation des cadences du RER et surtout par la mise en place d'un axe fort d'agglomération (BHNS ou T2) sur l'av. de Lavaux.

Un point faible important de la desserte en TP réside dans l'aménagement et la fonctionnalité des interfaces ainsi que dans les liaisons entre les différentes lignes TP qui alimentent le centre : éloignement et dispersion des arrêts de correspondances, difficultés d'orientation, parcours compliqués, malaisés et peu agréables. Les personnes à mobilité réduite (souvent plus fortement dépendantes des TP) en sont particulièrement lésées.

La mobilité douce est le parent pauvre des aménagements dans le centre. Hormis quelques places et espaces aménagés à leur intention (place Neuve, Grand Rue, pont du Prieuré...), les cycles et piétons n'ont qu'une portion congrue des rues et avenues. Les liaisons piétonnières à l'intérieur du centre sont compliquées et souffrent de discontinuité (dénivelés, détours, aménagements hétéroclites et provisoire qui dure).

Les enjeux majeurs résident donc dans un rééquilibrage des modes de déplacement, tant dans la cible des parts modales que dans l'espace qui leur est consacré, ainsi que dans la conjonction de l'amélioration des accessibilités avec la qualification des espaces publics et de l'image général du centre comme grande interface de transport.

## 2.3 FONCIER ET ACTEURS

### 2.3.1 SITUATION FONCIÈRE

La **commune de Pully** possède une importante maîtrise foncière dans le périmètre du centre :






- Les grandes parcelles au nord de l'av. de Lavaux comprenant les équipements publics du collège et du théâtre de l'Octogone ainsi que le parking en surface de la Clergère, à l'arrière de deux immeubles en front de l'avenue. D'importants potentiels de construction sont identifiés sur ce dernier secteur.
- Deux grandes parcelles bâties le long de l'av. du Tirage, l'une occupée par un immeuble d'habitation, l'autre hébergeant également un EMS. Du fait qu'elles se trouvent grevées par des DDP, la marge de manœuvre communale y est toutefois faible à court terme.
- Un immeuble au nord-est de la gare, mitoyen à une PPE.
- Un ensemble de parcelles participant au réseau des parcours et espaces publics du centre "moderne", au nord de la voie ferrée.
- Une parcelle stratégique à l'articulation de la place de la gare et du rond-point attenant. Elle est comprise dans une opération de réaménagement urbain

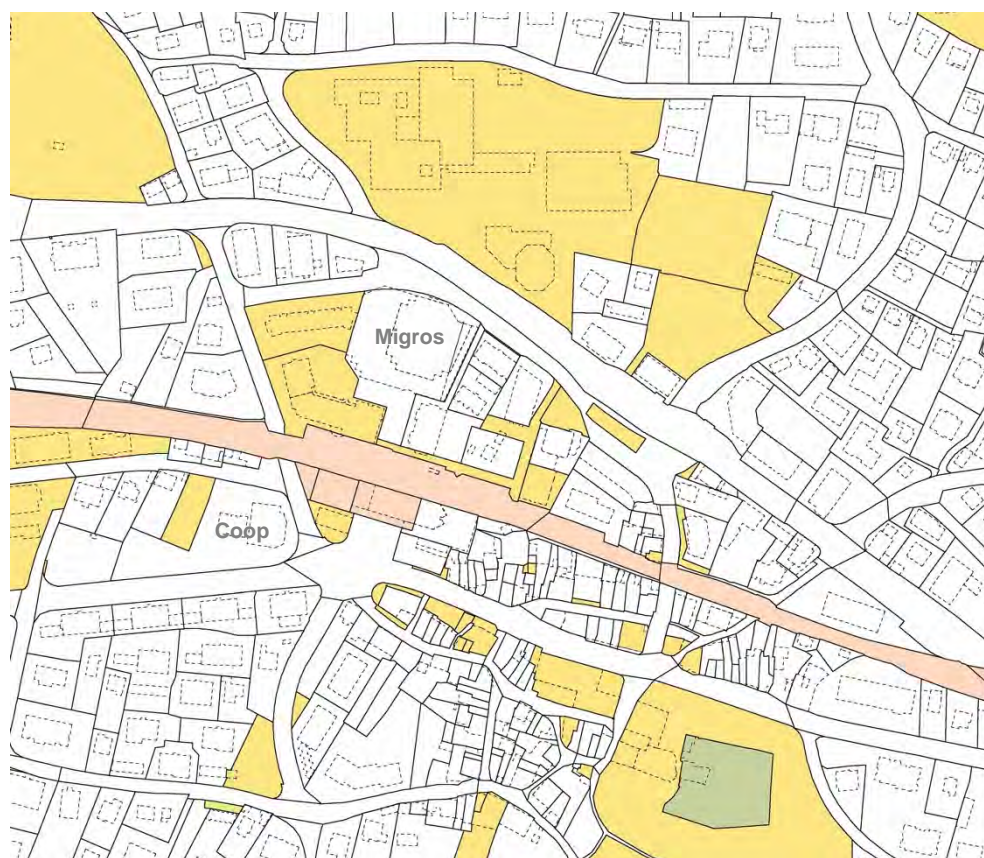


faisant l'objet d'un PPA en cours de légalisation, ce qui en facilitera grandement la concrétisation, le solde étant propriété des CFF.

- Plusieurs parcelles dans le bourg historique.

## FONCIER

	parcelles communales
	parcelles cantonales
	parcelles CFF
	parcelles privées
	bâtiments existants



Hormis les parcelles précitées au sud de la gare, les **CFF** disposent d'une emprise assez large en traversée du centre. La gare se situant sur un décrochement topographique entre le niveau inférieur du bourg et la dalle de la place Neuve, celle-ci est en grande partie couverte. Cette situation complexifie les questions foncières mais offre des opportunités de réaménagement des parcours et espaces publics. Les CFF sont donc un partenaire important pour la qualification du centre.

L'ensemble du centre "moderne" réalisé au nord des voies ferrées dans les années 1980 est organisé sur un **parking souterrain** reliant plusieurs parcelles et créant une dalle surélevée par rapport à la place de la gare mais à niveau de celle de la Clergère et de l'av. du Tirage au nord du chemin de fer. Il en résulte une situation complexe tant sur le plan fonctionnel du parking et de ses accès que sur le plan foncier, avec diverses servitudes et PPE. Cette contrainte pourrait aussi se révéler être une opportunité pour motiver des propriétaires à s'associer à un projet commun de valorisation de leurs bien-fonds et de qualification du contexte (espaces publics, services, accessibilité, image).

La **Migros** possède une grande parcelle, stratégiquement située entre la gare et l'av. de Lavaux, sur un axe qu'il serait judicieux de valoriser, y compris jusqu'à la gare de Pully-Nord. Malgré les importantes contraintes techniques et fonctionnelles des constructions existantes (dont des installations techniques récentes), un potentiel de densification significatif existe, qui permettrait de combiner densification et qualification urbaine.

La **Coop** possède elle aussi une grande parcelle située juste à l'ouest de la place de la gare. Elle étudie depuis plusieurs années un agrandissement de ses surfaces. Un projet de plan de quartier a été étudié sur l'îlot où elle se trouve mais n'a pas débouché sur une solution aboutie pour l'instant.

Pour le surplus, les terrains sont répartis en diverses propriétés ou en PPE, qui créent des situations foncières particulières pour chaque secteur ou îlot. On peut relever que les domaines publics sont importants, notamment le long de l'avenue de Lavaux, ce qui offre une certaine marge de manœuvre pour l'aménagement des espaces publics (y compris l'intégration de l'axe fort TP du T2) comme pour l'urbanisation.

## **Conclusion**

Malgré les diverses opportunités qu'offrent les maîtrises foncières publiques ou tenues par de grands acteurs, le découpage parcellaire et le caractère fortement bâti, en partie sur dalle de surcroît, rendent assez complexes les opérations liées au foncier et nécessitent des solutions au cas par cas. Le concept d'aménagement et la stratégie opérationnelle doivent donc pouvoir intégrer une grande souplesse d'adaptation aux solutions pratiques qui pourront être trouvées.

### **2.3.2 ACTEURS PARTICULIERS**

Les principaux acteurs d'une requalification urbaine du centre de Pully sont bien entendu, hormis les pouvoirs publics (canton, région, commune), les propriétaires. Parmi ceux-ci, les plus déterminants pour amorcer un processus plus large avec l'ensemble des propriétaires concernés sont ceux cités plus haut. Ils ont tous été en contact avec les autorités et services de la commune dans le cadre de projets divers. Certains ont été rencontrés plus spécifiquement dans le cadre de l'élaboration du Masterplan.

Comme énoncé plus haut (chap. 1.3.4), dans certains secteurs tous les propriétaires ont été invités à se prononcer sur les intentions générales issues des études-test. Cela a permis de cerner la faisabilité des orientations envisagées et les ajustements à opérer.

De l'ensemble de ces contacts, on peut tirer le bilan suivant :

- Clergère-Nord : Au vu de la forte imbrication du projet et du foncier, une étude de faisabilité (EF) a été lancée par la Ville sur ce secteur. Elle débouche sur une proposition d'aménagement qui s'appuie sur une démarche foncière de gré à gré, laissant chaque propriétaire agir selon son propre rythme. La commune, associée à deux privés, peut lancer une première opération d'envergure de manière indépendante.
- Prieuré-Panchaudaz : Grande difficulté à intéresser les propriétaires à une redéfinition de l'ouest de l'îlot, pourtant important pour la qualification du front est de la place de la Clergère.
- Clergère-Sud : L'ensemble des propriétaires s'est montré disposé à collaborer pour une densification de l'îlot et à une valorisation de centre de celui-ci au profit de la qualité de vie des logements et activités. La création d'une liaison piétonnière stratégique semble possible par la constitution d'une servitude d'usage en faveur du public ou une cession au domaine public.
- Clergère-Gare : Les intentions des propriétaires sont très diverses et pas toujours arrêtées, notamment du fait que la parcelle encore occupée par une maisonnette dans son jardin est en vente.
- Migros : Bonne réactivité du propriétaire mais d'importantes contraintes techniques à prendre en compte, de même que la cohérence avec la stratégie commerciale de l'entreprise.
- Tirage-Gare : Planification déjà avancée, partenariat CFF-commune de Pully.
- Ramuz-Tirage : Evolution en grande partie tributaire des options de la Coop, qui examine d'autres implantations possible dans le centre de Pully.

### 3. MASTERPLAN



### **3.1 OBECTIFS ET CONCEPT GLOBAL**

L'objectif majeur du Masterplan est le renforcement de la centralité urbaine de Pully, dans sa valeur d'image comme dans sa valeur d'usage. Ce renforcement se conçoit en synergie avec celui de son accessibilité, notamment par les mesures du PALM qui prévoit un réaménagement complet de l'av. de Lavaux pour y intégrer l'axe fort du T2 et des liaisons performantes pour la mobilité douce.

Le concept global d'aménagement imbrique pleinement les aspects urbanistiques, paysagers et de mobilité, pour une grande qualité environnementale. Il vise avant tout à renforcer l'offre en emplois et en services de tous types ainsi qu'à créer des espaces publics affirmés et étroitement connectés, attractifs pour la vie sociale et économique, propices à une augmentation des surfaces de plancher et générateurs d'une identité fortement ancrée dans le grand paysage.

La collectivité doit donc s'engager à faire converger les efforts des différents acteurs publics et privés vers ce but commun, dont le Masterplan définit les repères principaux.

#### **3.1.1 URBANISME ET PAYSAGE**

Le centre de Pully doit véritablement relier les différentes entités urbaines qui l'entourent et connecter fortement les deux interfaces de transport que sont la gare et la place de la Clergère. L'élargissement du centre de Pully en direction du nord, au-delà de l'av. de Lavaux, est un enjeu majeur. La requalification de l'av. de Lavaux et de la place de la Clergère est un élément central de cette stratégie, pour transformer l'actuelle coupure routière en couture urbaine.

La cohérence de ce centre élargi passera par la qualité des relations entre les trois pôles que sont le bourg (rue de la Poste), la gare (place Neuve et place de la Gare) et la Clergère (place à créer de part et d'autre de l'av. de Lavaux), c'est-à-dire par une imbrication de places, ruelles, passages, etc. vivants et conviviaux accueillant des fonctions de centralité, comme des commerces, des services et des équipements publics.

Cette cohérence doit décliner de manière complémentaire les trois différents tissus qui composent le centre, soit le bourg historique caractéristique, le centre "moderne" à structurer sous forme d'îlots ouverts et le parc accueillant les grands équipements publics. Une forte cohésion de ces entités par un maillage serré d'espaces publics de qualité permettra de donner tout son pouvoir rassembleur à la centralité de Pully.

Sur le plan programmatique, le renforcement du centre passe également par une offre renforcée en commerces, services et équipements accessibles au public. Cette dynamique doit contribuer par ailleurs à y augmenter la présence d'emplois afin de réduire la disparité de répartition de ceux-ci au sein de l'agglomération Lausanne-Morges ainsi que de mieux les équilibrer par rapport à l'habitat sur le plan plus local.

## CONCEPT GENERAL URBANISATION - PAYSAGE

-  centralité principale d'agglomération à renforcer
-  liaisons à valoriser
-  noyaux historiques à valoriser
-  centre à recomposer et qualifier
-  parc d'équipements publics
-  noyaux d'équipements publics
-  espaces verts majeurs à maintenir
-  continuité d'espace public à renforcer
-  interfaces principaux de transport public
-  arrêts principaux de transports publics
-  lignes principales de transport public (train, BHNS)
-  lac





### 3.1.2 MOBILITÉ

**Transports publics** : Le centre de Pully est bien desservi par les transports publics. Cette accessibilité sera renforcée par le nouvel axe fort à réaliser sur l'av. de Lavaux. L'enjeu majeur est de maximiser l'attractivité des TP en renforçant la visibilité et l'interconnexion des différents réseaux irriguant le centre (train, axe fort, bus). Il y a donc lieu d'exploiter au mieux cette bonne desserte par une optimisation des interfaces (liens directs et confortables entre les moyens de transport, orientation aisée et naturelle) ainsi que par une présence remarquée des transports publics dans les aménagements, ce qui est le point faible actuel. L'interconnexion des arrêts TP ainsi que la réalisation de l'axe fort sont à concevoir et réaliser en complète interaction avec la qualification des espaces publics.

**Mobilité douce** : L'axe majeur de mobilité douce Lutry-Lausanne doit être mis en œuvre conjointement à l'axe fort TP (intégration et optimisation de la voirie routière). Les espaces publics et les liaisons de mobilité douce du centre de Pully, peu attractifs et mal perceptibles, doivent être réorganisés en un maillage dense, de manière à assurer la perméabilité de ce secteur stratégique (relations coteau-lac par le centre-ville, lien entre quartiers) et à optimiser les relations vers et entre les interfaces de transports. L'offre en stationnement pour les deux-roues doit enfin être adaptée aux besoins des interfaces et des équipements du quartier.

**Transports individuels motorisés** : L'accessibilité au centre par les transports individuels motorisés doit être assurée de manière efficace mais circonstanciée en regard des autres modes. Elle doit s'inscrire dans le concept de poches et de hiérarchie du PALM, dans lequel l'av. de Lavaux fait partie du réseau principal.

**Place de la Clergère** : Cette place doit être considérée comme un espace public multimodal et être aménagée en conséquence, soit dans une conception intégrant l'av. de Lavaux et ses deux côtés.

**Avenue du Lavaux** : Cette avenue doit être réaménagée en boulevard urbain avec des voies bus adéquates et des parcours de mobilité douce confortables. Les carrefours sont optimisés et réaménagés en conséquence. Les traversées piétonnes doivent être restituées en surface et en nombre suffisant, dans la continuité des cheminements reliant le centre au coteau.

**Rue de la Poste et place de la Gare** : Un équilibre est à trouver, en matière d'impacts du trafic, entre la préservation de la traversée du bourg (rue de la Poste et avenue Samson-Reymondin) et la requalification de la Place de la Clergère. La rue de la Poste et la Place de la Gare doivent donc permettre le passage du trafic, mais de manière modérée. Elles sont réaménagées en espaces partagés entre les différents modes de transports. Des contrôles d'accès sur l'avenue C.-F. Ramuz contribuent à y limiter la charge de trafic.

**Avenue du Tirage** : Cette avenue constitue un barreau fonctionnel. Elle est maintenue en sens unique descendant à l'exception du bas de l'avenue pour permettre l'accès au parking du Pré de la Tour.

**Stationnement** : L'offre en stationnement doit être optimisée de manière à favoriser l'utilisation des transports publics et la complémentarité des différents usages durant la journée. Les accès aux parkings ainsi que les accès des livraisons doivent être simplifiés et regroupés. Le rôle du parking du Pré-de-la-Tour en tant que parking urbain doit être renforcé par un report du stationnement en surface ainsi qu'une réduction de ses accès.







# CONCEPT GENERAL MOBILITE


## TP

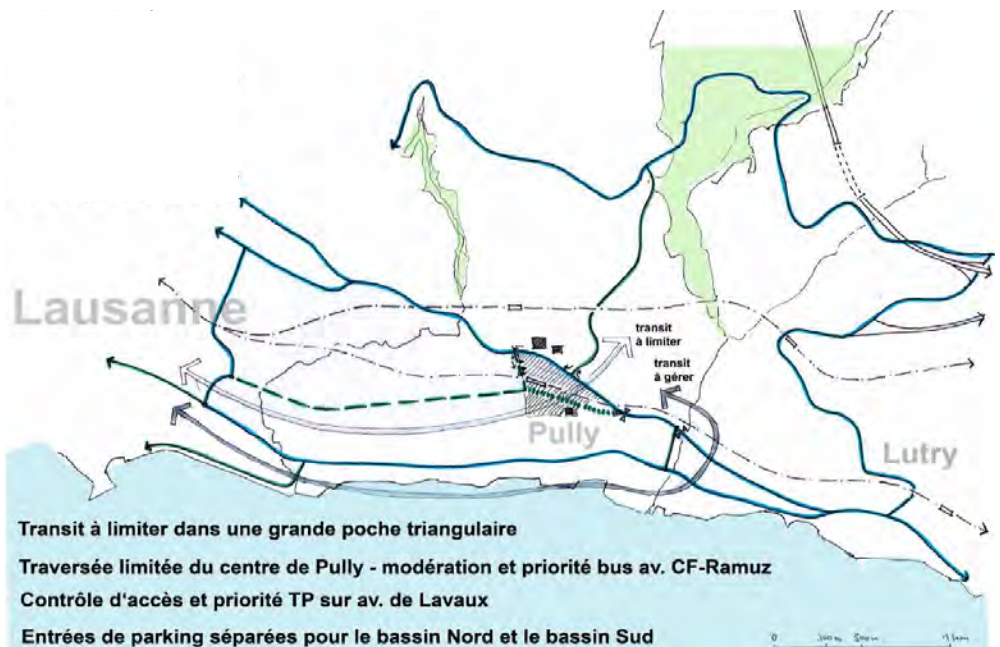
-  Interfaces et arrêts principaux de transport public
-  lignes ferroviaires
-  axe fort Lully - Lausanne
-  axe principal TP
-  axes secondaires TP

## TIM

-  réseau principal urbain
-  réseau principal urbain traversée de secteur central
-  réseau de distribution
-  réseau de distribution avec mesures de modération

## MD

-  continuités / liaisons de mobilité douce



mrs 2013





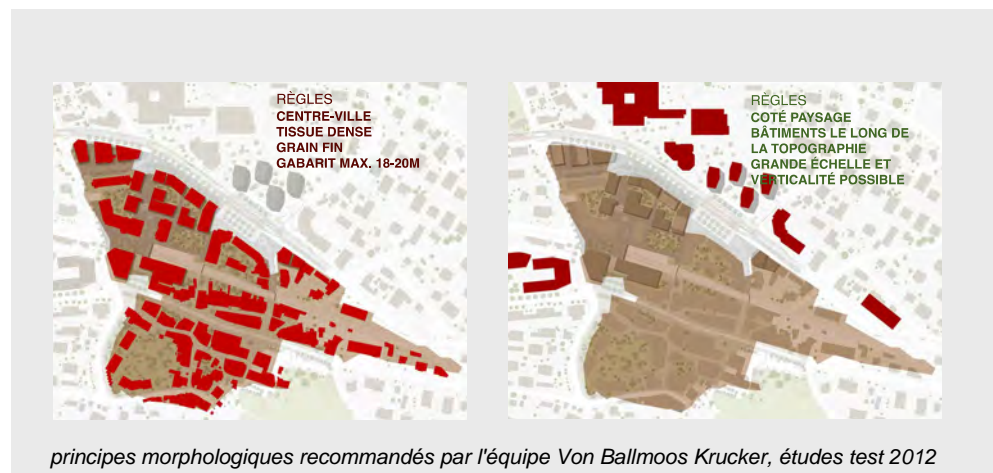
### 3.2.1 BÂTI

- Recomposer le bâti du centre-ville "moderne" selon le concept d'îlots ouverts en coordonnant les fronts et gabarits de manière à définir des espaces publics et semi-publics bien proportionnés et identifiables.
- Préserver une granulométrie de bâti relativement petite, à l'échelle de la morphologie existante; éviter les grandes pièces ou barres en îlot fermé.
- Respecter les gabarits généraux du centre-ville en établissant un plafond de 18-20m de hauteur, sauf exceptions qui se répètent sur les franges.

Combiné au concept d'îlot ouvert, le respect d'une échelle homogène du bâti permet d'assurer la cohérence de l'ensemble du centre "moderne" tout en permettant des solutions très différenciées et adaptées aux contraintes locales.

- Souligner un front bâti ordonné et discontinu sur le sud de l'av. de Lavaux.
- Dans le cadre de la densification du secteur nord, traiter la définition du front nord de la place de la Clergère par le bâti, en soulignant la continuité des parcours et la topographie.
- Implanter une nouvelle construction sur la partie sud-est de la place de la Clergère pour mieux délimiter celle-ci à court terme et la séparer du carrefour.
- Adapter les possibilités de bâtir pour densifier le centre en structurant les vides, publics et privés, en occupant les dents creuses et en permettant des surélévations ou agrandissements d'immeubles.
- Offrir des rez-de-chaussée animés et accessibles au public, favorisant la vie sociale et économique dans tout le centre. Proscrire les typologies créant des arrières d'îlots de service sur l'espace public.
- Inciter la Migros à offrir une façade commerciale sur les nouveaux espaces publics, notamment sur l'av. de Lavaux
- Préserver le principe paysager d'équipements publics et d'arbres disposés irrégulièrement dans un parc au nord de l'av. de Lavaux, dans une logique de ponctuation de la pente et avec des gabarits pouvant être importants. Rénover et valoriser les constructions.
- Préserver et valoriser le bâti historique du bourg comme patrimoine vivant, y compris les aménagements associés.

#### URBANISATION - PAYSAGE






### 3.2.2 ESPACES PUBLICS

- a) Créer à l'échelle de l'ensemble du centre un maillage dense d'espaces publics complémentaires et harmonisés, d'un revêtement essentiellement minéral, simple et unique pour chaque grande entité (par ex. enrobé pour le centre "moderne" et pavés de granit dans le bourg). Harmoniser également le mobilier et l'éclairage principal, tout en créant des ambiances spécifiques dans les différentes places.
- b) Offrir une orientation claire et facile aux piétons, avec une valorisation des perspectives sur le grand paysage (Lavaux, lac et Alpes notamment) comme repère permanent et composante identitaire forte du lieu.
- c) Renforcer les deux liaisons nord-sud principales (pl. de la Gare - pl. Neuve - ch. du Montiller / r. Verdaine - passerelle CFF - pl. de la Clergère - Octogone), en complément de celle de la rue du Prieuré, par la continuité des espaces et des perceptions visuelles ainsi qu'un confort de parcours pour les mobilités douces.
- d) Améliorer fortement la liaison entre la gare, la place Neuve et la place de la Clergère par des espaces publics fluides et attractifs.
- e) Créer une continuité de parcours de mobilité douce le long des voies ferrées, valorisant les situations en balcon et offrant un accès aisé aux quais CFF.
- f) Gérer une perméabilité hiérarchisée entre les espaces publics, privés, semi-privés et les jardins. Mettre des espaces verts collectifs ou privatifs en cœur d'îlots.
- g) Valoriser la passerelle sur les voies ferrées en continuité des espaces publics, notamment amont, adapter le dispositif d'accès sud pour les PMR et exploiter sa position en belvédère.
- h) Réaliser une véritable place de la Clergère, qui crée un lien fort entre les quartiers de part et d'autre de l'av. de Lavaux et valorise les continuités spatiales nord-sud. Lui donner une grande valeur d'usage, soutenue par son rôle d'interface et par des activités attractives aux rez-de-chaussée. Cadrer sa spatialité par le bâti, détachée du carrefour, lui donner une taille moyenne, à l'échelle des espaces publics de Pully et exploiter sa dissymétrie de part et d'autre de l'av. de Lavaux.
- i) Tranquilliser l'avenue de Lavaux : l'aménager comme un véritable espace public qui englobe tout son entourage. Changer l'ambiance, passer d'une ambiance routière à une ambiance de centre ville (boulevard urbain).
- j) Réaménager la place de la Gare en coordination avec la rue de la Poste et la réalisation du PQ Tirage-Gare.
- k) Planter de simples alignements d'arbres le long du front sud de l'av. de Lavaux et sur la rue de la Poste qui soulignent les lignes de niveaux et strates du territoire pulliéran. Multiplier localement ces alignements sur les places.
- l) Renforcer le caractère paysager et la cohérence des aménagements du parc bâti au nord de l'av. de Lavaux et la continuité des parcours de mobilité douce, notamment les liens avec le centre.

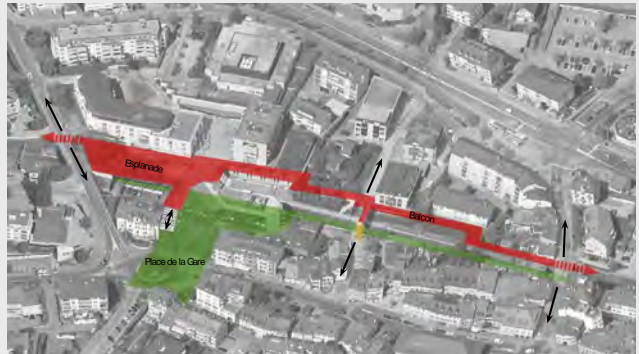


**SCHEMA DE PRINCIPE  
DU RESEAU DES  
ESPACES PUBLICS**

-  places piétonnes / md
-  liaisons piétonnes / md
-  liaisons mixtes piétons / véhicules



*continuités de liaisons de  
mobilité douce le long des  
voies ferrées  
équipe Farra Fazan,  
études test 2012*



### 3.2.3 AFFECTATIONS

Le principe de mixité fonctionnelle et sociale doit prévaloir dans l'affectation et l'occupation des surfaces habitables. Les principes suivants sont applicables :

- Activités commerciales ou de service dans les rez-de-chaussée donnant sur les espaces publics majeurs, en contact visuel et fonctionnel avec ceux-ci de manière à y soutenir la vitalité économique et sociale.
- Renforcement d'une offre d'équipements publics ou parapublics dans des bâtiments bien identifiables, de qualité et contribuant à l'identité du centre.
- Développement des surfaces pour activités dans le tertiaire afin de renforcer les emplois dans cette centralité à très bonne accessibilité.
- Maintien d'une offre de logements diversifiés pour différentes catégories sociales et générationnelles afin d'assurer une présence humaine à toute heure dans l'ensemble du centre.



#### AFFECTATIONS

- affectation mixte
- affectation mixte, commerciale au rez
- affectation mixte à dominante activités
- équipements publics
- secteurs de recomposition, transformation, densification et requalification
- densification en hauteur
- affirmation des fronts bâtis
- liaisons piétonnes
- liaisons piétonnes indicatives
- continuité et qualité d'espace public

### 3.2.4 CAPACITES POTENTIELLES

Sur la base de simulations et des résultats d'études sectorielles parallèles, les capacités détaillées plus bas peuvent être considérées pour chacun des secteurs délimités sur la carte. Ces valeurs sont à comprendre comme des ordres de grandeur, le développement des projets pouvant les faire évoluer à la hausse comme à la baisse.

Globalement, on observe un potentiel important d'environ 54'000 m<sup>2</sup> de nouvelles surfaces de plancher, soit un doublement des surfaces actuelles. A raison de 50 m<sup>2</sup>/unité, cela permettrait d'accueillir plus de 1'000 nouveaux habitants ou emplois.

Les estimations montrent un possible équilibre entre logement et activités diverses.

Les indices d'utilisation du sol varient entre environ 1 et 4 selon les secteurs. Globalement, l'indice brut est de 2 m<sup>2</sup> de plancher par m<sup>2</sup> de terrain. Ramené à l'hectare, la densité moyenne est de 334 hab.-emploi / ha, soit largement dans la cible du PALM qui fixe le minimum à 200 pour les centres et sites stratégiques.



Décomposition en secteurs

SECTEURS	taille périmètre (m <sup>2</sup> )	SPd actuelles (m <sup>2</sup> )	SPd planifiées (m <sup>2</sup> )	part logements (m <sup>2</sup> )	part activités/ bureaux (m <sup>2</sup> )	part commerce (m <sup>2</sup> )	autres affectations (m <sup>2</sup> )	IUS projetés
Clergère-Nord	8'999	5'007	28'500	19'975	3'240	4'410	750	3.10
Place de la Clergère	340	0	1'900		1'390	510		5.50
Tirage-Lavaux	3'083	4'335	6'500	4'065	1'810	625		2.11
Tirage-Neuve	5'475	8'785	11'000	5'500		5'500		2.01
Migros	5'297	5'825	11'000	2'953	2'671	5'336		2.07
Clergère-Gare	7'654	10'920	19'000	8'626	7'598	2'533		2.45
Clergère-Sud	3'114	5'835	9'000	7'689	644	644		2.90
Lavaux-Prieuré (addenda Prieuré-Panchaudaz)	1'085	464	4'500	1'815	2'029	628		4.12
Claire-Fontaine	2'230	3'265	4'500	2'250		2'250		2.02
Ramuz-Tirage	9'579	2'942	11'500	7'100	1'500	3'000		1.21
Tirage-Gare	3'969	2'804	13'000	4'160	4'098	4'820		3.30
<b>TOTAL</b>	<b>50'825</b>	<b>50'182</b>	<b>120'400</b>	<b>64'133</b>	<b>24'980</b>	<b>30'256</b>	<b>750</b>	

### 3.3 CONCEPT MOBILITE

#### 3.3.1 CONCEPT MULTIMODAL

Les **transports publics** sont organisés en boucle autour du centre-ville, à l'exception du BHNS qui circule sur l'avenue du Lavaux. L'interface de la place de la Clergère, la gare CFF, le terminus de C.-F. Ramuz et les arrêts de bus sur la rue de la Poste et l'avenue Samson-Reymondin sont mis en connexion par les espaces publics du centre et les cheminements de mobilité douce.

En plus des connexions entre les arrêts de transports publics, des liaisons de **mobilité douce** assurent la perméabilité du centre et les relations avec le coteau et le lac.

L'axe de l'**avenue du Lavaux** constitue l'artère principale devant accueillir l'ensemble des modes de transports. Elle est aménagée en boulevard urbain. Des contrôles d'accès en amont et en aval permettent d'y réguler le trafic aux heures de pointe, l'exploitation des carrefours assure la priorité des transports publics. La contre-allée actuelle est supprimée au profit d'espaces piétons plus généreux, notamment devant la Migros, avec la suppression à terme du carrefour Pré de la Tour / Lavaux. Des traversées piétonnes en surface sont aménagées dans la continuité des liaisons nord-sud.

**La place de la Clergère** est aménagée en espace public multimodal. Elle doit se démarquer du carrefour du même nom. Elle joue un rôle important d'interface de transports. Si elle est toujours traversée par l'axe routier de l'avenue du Lavaux, les espaces qui bordent la voirie sont toutefois redonnés à la mobilité douce et aux activités riveraines. Si l'arrêt de transport public au nord est aménagé dans le couloir bus, celui du sud doit être le plus possible intégré à l'aménagement de la place de manière à limiter au maximum l'emprise de la voirie sur la place. Enfin, le passage sous-voie est supprimé au profit de deux traversées piétonnes en surface.

La **rue de la Poste** est réaménagée en espace partagé avec modération forte du trafic de manière à recréer la liaison entre le secteur gare/Clergère et le bourg historique. Sa mise en sens unique permet d'y limiter fortement la charge de trafic.

La **place de la Gare** est requalifiée et libérée des infrastructures routières. Les véhicules la traversent pour accéder à la rue de la Poste. Un terminus de bus est créé à l'extrémité de l'avenue C.-F. Ramuz pour assurer les échanges avec la gare. Le rebroussement des bus peut se faire dans le prolongement de la place de la Gare. A cet effet, les mouvements de circulation générale sont bloqués par une régulation lumineuse.

L'**avenue du Tirage** constitue un barreau plutôt fonctionnel. Elle est maintenue en sens unique descendant à l'exception du bas de l'avenue pour permettre l'accès au parking du Pré de la Tour. Le **chemin du Pré de la Tour** est déclassé à terme en route de desserte. Elle permet l'accès aux habitations du chemin ainsi qu'éventuellement aux livraisons de la Migros, selon leur provenance.



### **3.3.2 ACCESSIBILITÉ**

#### **Sens de circulation**

La circulation sur l'avenue du Tirage se fait comme actuellement, dans le sens nord-sud. Le tronçon situé entre l'avenue C.-F. Ramuz et le pont CFF est mis à double sens pour garantir l'accès au parking du Pré de la Tour.

La rue de la Poste est mise en sens unique ouest-est afin d'y limiter le trafic et de gagner de l'espace pour la mobilité douce. Conséquemment, le sens de circulation de la Grand-Rue est inversé. L'avenue Samson-Reymondin est maintenue à double sens pour donner l'accès aux habitations riveraines depuis le bas ainsi qu'au chemin des Vignes.

Le trafic sur la place de la Clergère est supprimé à l'exception de quelques accès riverains et livraisons. Les mouvements d'accès se font en tourner-à-droite depuis l'avenue du Lavaux.

#### **Parkings et livraisons**

L'offre en stationnement est majoritairement regroupée dans les parkings souterrains. Quelques places de durée limitée sont maintenues en surface dans le secteur commercial de la gare (chemin du Pré-des-Clos) et de la rue de la Poste.

Les accès au parking du Pré de la Tour sont simplifiés et regroupés. L'accès actuel par l'avenue du Tirage est modifié (double sens conventionnel de circulation et réorganisation du carrefour) pour permettre des accès depuis le haut et le bas. Une liaison avec le parking de "Clergère-Sud" est créée permettant ainsi la suppression de la rampe sortant actuellement à proximité de la place de la Clergère. La trémie de la place de la Gare est supprimée

La rampe actuelle devant l'Octogone est maintenue. Celle débouchant actuellement sur la contre-allée est maintenue également avec, à terme, un accès direct en tourner-à-droite sur l'avenue du Lavaux.

L'accès au futur parking souterrain du secteur Clergère-Nord est prévu au même endroit que le parking actuel.

L'accès aux quais de livraison de la Migros est réorganisé par l'avenue du Lavaux, les véhicules accédant par l'espace public situé devant le secteur Migros. Si nécessaire et selon le projet développé pour ce secteur, le chemin du Pré de la Tour peut également servir d'accès "livraisons".

### **3.3.3 STATIONNEMENT ET GÉNÉRATION DE TRAFIC**

A l'offre actuelle en stationnement, située dans les parkings souterrains, viendra s'ajouter une nouvelle offre correspondant aux développements planifiés. Cette offre doit néanmoins être optimisée de manière à favoriser l'utilisation des transports publics et la complémentarité des différents usages durant la journée.

La base de dimensionnement est la norme SN 640 281 en appliquant, pour les employés et les clients/visiteurs, un coefficient de réduction de 0.2 correspondant à un type de desserte de niveau A (part de mobilité douce de 50% et desserte par les transports publics supérieure à 4 fois par heure).

Pour les habitations, il est également envisageable, compte tenu de la très bonne desserte en transports publics, d'appliquer un coefficient de réduction pour le dimensionnement de l'offre en places de parc, soit de 0.6 à 0.8 selon le type d'habitations.

Une estimation de la génération de trafic des développements futurs du secteur a été faite dans le cadre de l'étude préliminaire "Concept de circulation". La charge

de trafic journalière supplémentaire estimée est d'environ 5'000 à 5'500 véhicules par jour pour une surface de plancher considérée à environ 120'000 m<sup>2</sup>.

### 3.3.4 CAPACITÉ DU RÉSEAU ROUTIER

Une évaluation de la capacité du réseau routier a été faite dans le cadre de l'étude préliminaire "Concept de circulation" puis reprise dans l'étude "Valorisation du centre de Pully – Concept d'aménagement et d'exploitation des lieux-clés et des axes structurants". Celle-ci montre que le réseau est en mesure d'écouler les charges de trafic 2030 moyennant un calibrage adapté de la voirie et de la mise en place de contrôle d'accès aux heures de pointe. Cette évaluation tient compte du report modal engendré par la mise en place de l'axe fort ainsi que des développements futurs.



#### PLAN DE SYNTHÈSE MOBILITE - ACCESSIBILITE

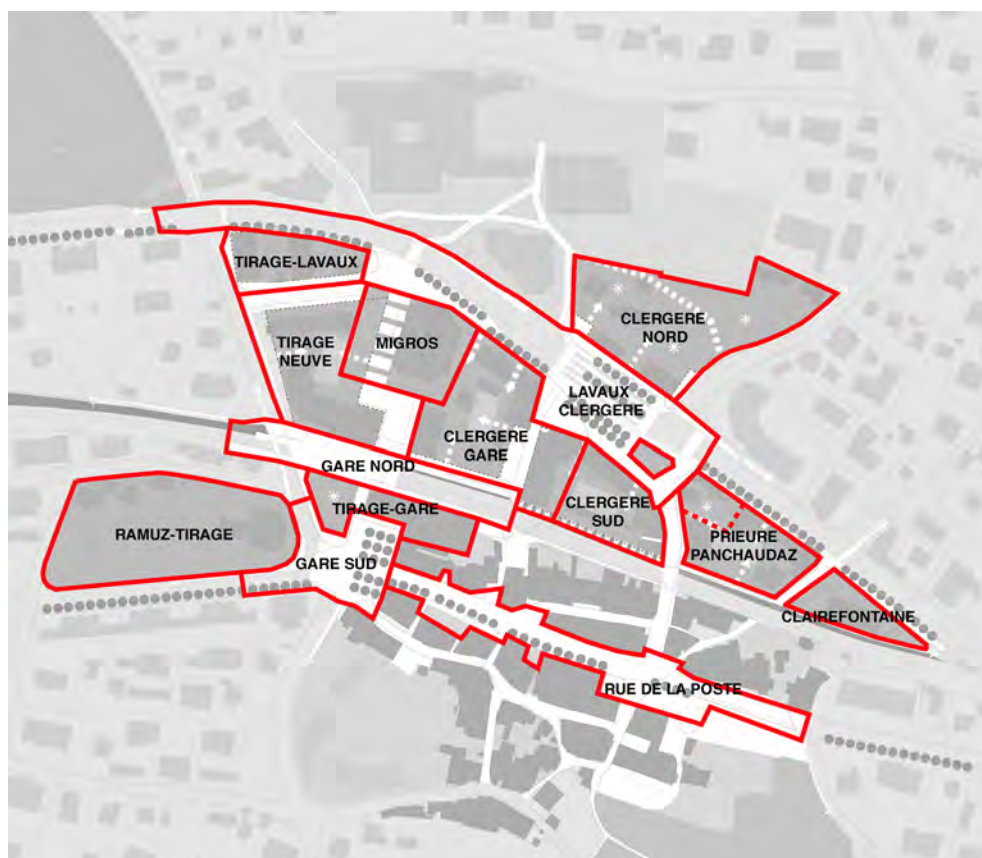
- sens de circulation
- accès parking
- accès souterrain parking
- accès parking à étudier à terme
- accès livraisons
- accès livraisons variante
- ◻ carrefours régulés
- ◻ parkings souterrains
- ◻ parkings sur voirie
- ◻ interface TP
- ◻ vieille ville à protéger et valoriser
- ◻ secteurs de recomposition, transformation, densification et qualification
- ◻ espace vert à aménager en cœur d'îlot
- affirmation des fronts bâtis (pas nécessairement continus, position indicative)
- liaisons piétonnes à assurer
- liaisons piétonnes indicatives à créer
- ◻ continuité et qualité d'espace public à préserver et renforcer

### 3.4 MISE EN OEUVRE

#### 3.4.1 DÉCOUPAGE OPÉRATIONNEL

La mise en œuvre de ce périmètre est complexe car les problématiques et acteurs sont très différents selon les secteurs et les thématiques. De plus, plusieurs de ceux-ci sont interdépendants. Toutefois, pour faciliter l'opérationnalité, le périmètre a été découpé en plusieurs secteurs qui pourront faire l'objet de démarches propres, à leur rythme, tout en considérant que leurs limites sont indicatives et devront s'adapter aux nécessités.

Plusieurs de ces secteurs font déjà l'objet d'études ou de démarches de planification qui leur sont propres. Certains, comme l'av. de Lavaux, sont liés à des projets à plus grande échelle, avec lesquels la coordination doit se poursuivre.



découpage opérationnel du périmètre

Sur la base de ce découpage, des fiches décrivent de manière spécifique pour certains secteurs des objectifs d'aménagement et de mise en œuvre.

#### 3.4.2 OUTILS ET PROCÉDURES

Sur presque tous les secteurs des modifications des plans d'affectation seront nécessaires pour atteindre les objectifs poursuivis. Les aspects fonciers et de partenariat avec les propriétaires sont généralement également déterminants et doivent être coordonnés très tôt avec la planification. La faisabilité financière et l'adhésion des porteurs de projet privés sont également à intégrer rapidement dans le processus.

Pour viser une grande qualité d'urbanisation et d'aménagement, des mises en concurrence par projet (concours, MEP) seront privilégiées et choisies de manière circonstanciée. Le découpage des périmètres de projet et leur coordination doivent assurer la cohérence des aménagements, surtout pour les espaces publics.



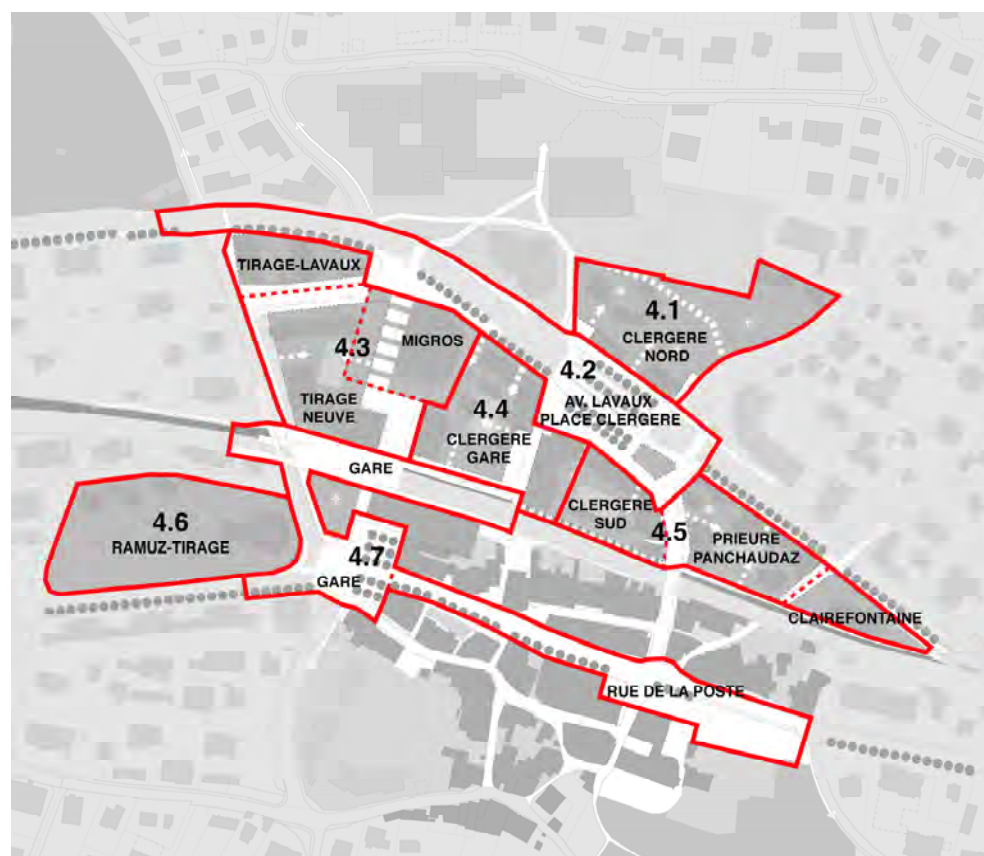


## 4. FICHES PAR SECTEUR

Les fiches qui suivent précisent plus en détail l'aménagement des secteurs clés de la restructuration du centre de Pully. Elles identifient les principes d'aménagement thématiques pour chacun des secteurs, ainsi que le processus de mise en œuvre envisagé.

Certains secteurs ont été regroupés sur une même fiche pour des raisons pratiques, or ceci ne signifie pas qu'ils soient nécessairement liés du point de vue de la mise en œuvre (voir chapitre 3.4 mise en œuvre).

- 4.1 SECTEUR CLERGERE-NORD
- 4.2 SECTEUR AV. DE LAVAUX ET PLACE DE LA CLERGERE
- 4.3 SECTEURS LAVAUX -TIRAGE
- 4.4 SECTEUR CLERGERE-GARE
- 4.5 SECTEURS CLERGERE-SUD ET PRIEURE-PANCHAUDAZ
- 4.6 SECTEUR GARE ET RUE DE LA POSTE
- 4.7 SECTEUR RAMUZ-TIRAGE



## 4.1 SECTEUR CLERGÈRE-NORD

### Caractéristiques :

Le secteur Clergère-nord est situé au nord de l'av. de Lavaux. Il fait la transition entre les quartiers résidentiels du haut et le centre et offre une façade nord à la place de la Clergère. Il se trouve dans un coteau à urbanisation ponctuelle, composé de gros équipements publics (théâtre de l'Octogone, collège Arnold Reymond), typologies très différentes de celles qui constituent le centre au sud. Sa situation en bordure nord de l'av. de Lavaux et de la place de la Clergère en fait un site particulier qui requiert un traitement soigneux permettant de mettre en valeur et faire fonctionner la place la Clergère.

### Principes d'aménagement :

#### Constructions

- implanter un bâti dense et structurant les espaces environnants
- renforcer le bâti sur l'av. de Lavaux pour offrir un front harmonisé et une façade intéressante sur le nord de la place de la Clergère
- intégrer des volumes de plus grande hauteur, marquants dans la silhouette de centre et adaptés au contexte comme aux perspectives paysagères

#### Affectations

- commerces et services de plain pied, ouverts sur l'av. de Lavaux et sur le bas du ch. de la Clergère
- intégrer éventuellement une grande surface commerciale bien connectée avec la place de la Clergère au sud de l'av. de Lavaux
- logements collectifs et bureaux dans les étages, avec prépondérance d'habitation dans la partie nord
- permettre le maintien de la caserne des pompiers

#### Espace public / collectif

- créer une transition entre des espaces collectifs minéraux au sud et verts au nord en lien avec les espaces publics du collège et du théâtre
- créer à terme un large parvis public minéral le long de l'av. de Lavaux en lien fonctionnel et spatial avec la place de la Clergère et valorisant les parcours piétonniers nord-sud

#### Accès, parcours

- assurer une grande perméabilité piétonne en lien avec le collège et le théâtre, y compris depuis le ch. de la Clergère
- prolonger les traversées piétonnes de l'av. de Lavaux vers le nord en y greffant des espaces publics de qualité

#### Paysage, végétation et dégagements

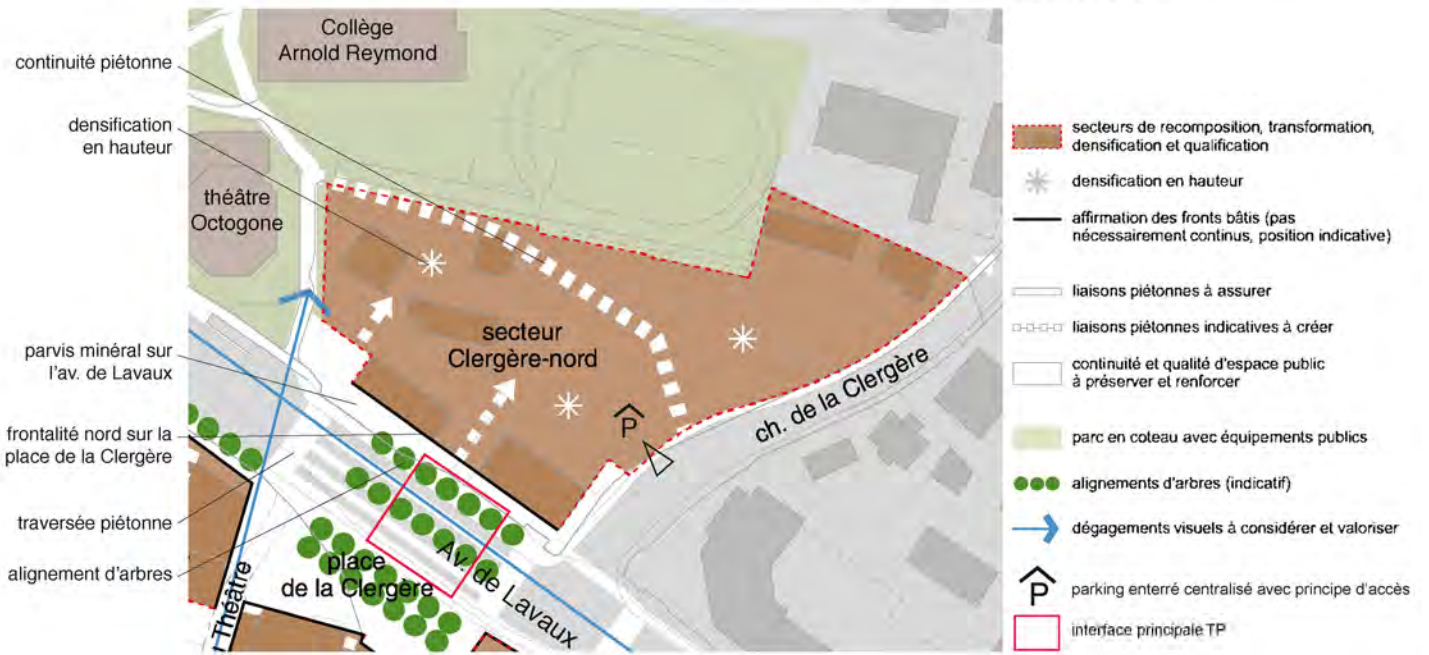
- implanter un alignement d'arbres le long de l'av. de Lavaux en cohérence avec les alignements d'arbres de la place de la Clergère
- renforcer les relations visuelles en direction du bourg, du lac et des Alpes

### Processus envisagé :

- achever l'étude de faisabilité AT-AF et définir une stratégie cohérente entre les acteurs fonciers
- constituer un groupe porteur de projet pour la première étape intégrant les parcelles communales
- mettre en place les bases d'une programmation et les invariants d'un futur plan de quartier
- définir l'image urbaine concrète par une démarche qualitative, type concours d'urbanisme / architecture / espace public qui réserve la possibilité de définir l'aménagement du front d'espace public sur l'av. de Lavaux dans un processus de projet coordonné avec le traitement de l'avenue elle-même (projet T2) et celui de la place de la Clergère.



Lignes directrices



## 4.2 SECTEUR AV. DE LAVAUX ET PLACE DE LA CLERGÈRE

### Caractéristiques :

L'av. de Lavaux marque la limite entre les quartiers du haut et le centre, actuellement par une coupure forte à caractère très routier. Il s'agit de la requalifier pour lui conférer une qualité d'espace perméable et multimodal qui accueille le futur axe fort de transport public et la traversée des piétons en surface. Au niveau de la place de la Clergère, il s'agit de créer un véritable espace public accueillant, cadré par du bâti et des activités commerciales, de bureaux et autres et créant un effet de pont entre les deux côtés de l'avenue, pour ancrer spatialement et fonctionnellement le front nord dans le centre ville.

### Principes d'aménagement :

#### Espace public

- abandonner le caractère routier de l'avenue pour en faire un espace-rue véritablement multimodal, bordé d'activités, de commerces et d'équipements culturels, perméable aux piétons avec des trottoirs généreux
- créer un espace public attractif sur la place de la Clergère en lien avec le côté nord de l'av. de Lavaux, entouré de bâti avec rez commerciaux et/ou publics
- limiter l'accessibilité motorisée de la contre-allée du Pré-de-la-Tour (livreurs, urgences...) pour en faire un large trottoir et supprimer les décrochements de niveaux par une reprise complète du profil en travers

#### Constructions

- réaliser un front bâti harmonisé et discontinu, notamment au sud de l'avenue, par des alignements de façades et une cohérence de gabarits qui cadrent les espaces publics
- créer un nouveau volume bâti qui ferme la place de la Clergère à l'est, la détache du carrefour et crée une transition au débouché de l'av. du Prieuré

#### Affectations

- commerces et services dans les rez-de-chaussée, contribuant notamment à l'animation des espaces publics majeurs
- mixité dans les étages avec priorité aux activités dans les secteurs plus exposés au bruit et moins bien ensoleillés

#### Accès, parcours

- assurer une grande perméabilité piétonne perpendiculaire à l'av. de Lavaux, en surface et en prolongement des parcours

#### Paysage et végétation

- assurer une bonne présence végétale par l'arborisation majeure
- implanter un alignement d'arbres le long de l'av. de Lavaux côté sud en lien avec l'ouest et l'est de la ville
- épaissir l'alignement d'arbres au niveau de la place de la Clergère par des implantations coordonnées en travers de l'avenue

### Processus envisagé :

- établir un PQ pour la parcelle du nouveau bâtiment sur la place de la Clergère, coordonnée avec une modification du DP
- établir un projet d'ensemble pour tout l'espace public du secteur, dans un processus visant la qualité (par ex. concours ou MEP), centré sur une réalisation en première étape de la place de la Clergère et permettant les coordinations possibles avec l'urbanisation du front nord (Clergère-nord) et avec le projet d'axe fort TP





### 4.3 SECTEUR LAVAUX - TIRAGE

#### Caractéristiques :

Les secteurs Tirage-Lavaux, Tirage-Neuve et Migros font le lien direct entre la gare et l'av. de Lavaux. Ils entourent la place Neuve, espace public aujourd'hui le plus important du centre, au cœur de la zone commerciale, directement lié à l'accès principal de la gare. Ce périmètre est stratégique pour une liaison de qualité entre les deux gares ainsi qu'avec les équipements publics et le centre commercial.

#### Principes d'aménagement :

##### Constructions

- surélever le bâtiment de la Migros en offrant une bonne densification et en créant un nouvel espace public attractif créant une liaison directe entre la place Neuve et la nouvelle place "de Lavaux"
- renforcer le front bâti sur l'av. de Lavaux, notamment sur la tête d'îlot Tirage-Lavaux
- respecter la limite de construction des bâtiments actuels autour de la place Neuve

##### Affectations

- animer l'av. de Lavaux et la nouvelle place "de Lavaux" avec une façade commerciale de la Migros sur l'arrière de celle-ci et des rez commerciaux sur l'angle Pré-de- la-Tour / Lavaux
- densifier les parcelles avec du logement et activités aux étages
- maintenir et renforcer l'équipement public (EMS) et les rez commerciaux des bâtiments entourant la place Neuve ainsi que son articulation avec le parcours vers le nord

##### Espace public / collectif

- créer un nouvel espace public, place "de Lavaux", qui accroche sur l'av. de Lavaux la liaison entre les deux gares
- renforcer la qualité de l'espace public de la place Neuve en coordination avec les nouveaux aménagements à réaliser au sud et sur les voies ferrées.
- concevoir un espace collectif intérieur au secteur Tirage-Neuve
- mettre à niveau l'avenue de Lavaux et le ch. du Pré-de-la-Tour

##### Accès, parcours

- créer une traversée généreuse du secteur Migros reliant les places Neuve et "de Lavaux", la gare et l'av. de Lavaux, qui soit très accessible et visible depuis la couverture des voies CFF et offrant un parcours le plus naturel possible
- assurer une perméabilité piétonne entre l'av. du Tirage et la place Neuve à travers l'espace collectif de Tirage-Neuve
- aménager en surface les traversées piétonnières de l'av. de Lavaux

##### Paysage, végétation et dégagements

- implanter un alignement d'arbres le long de l'av. de Lavaux
- renforcer la verdure dans l'espace collectif de Tirage-Neuve

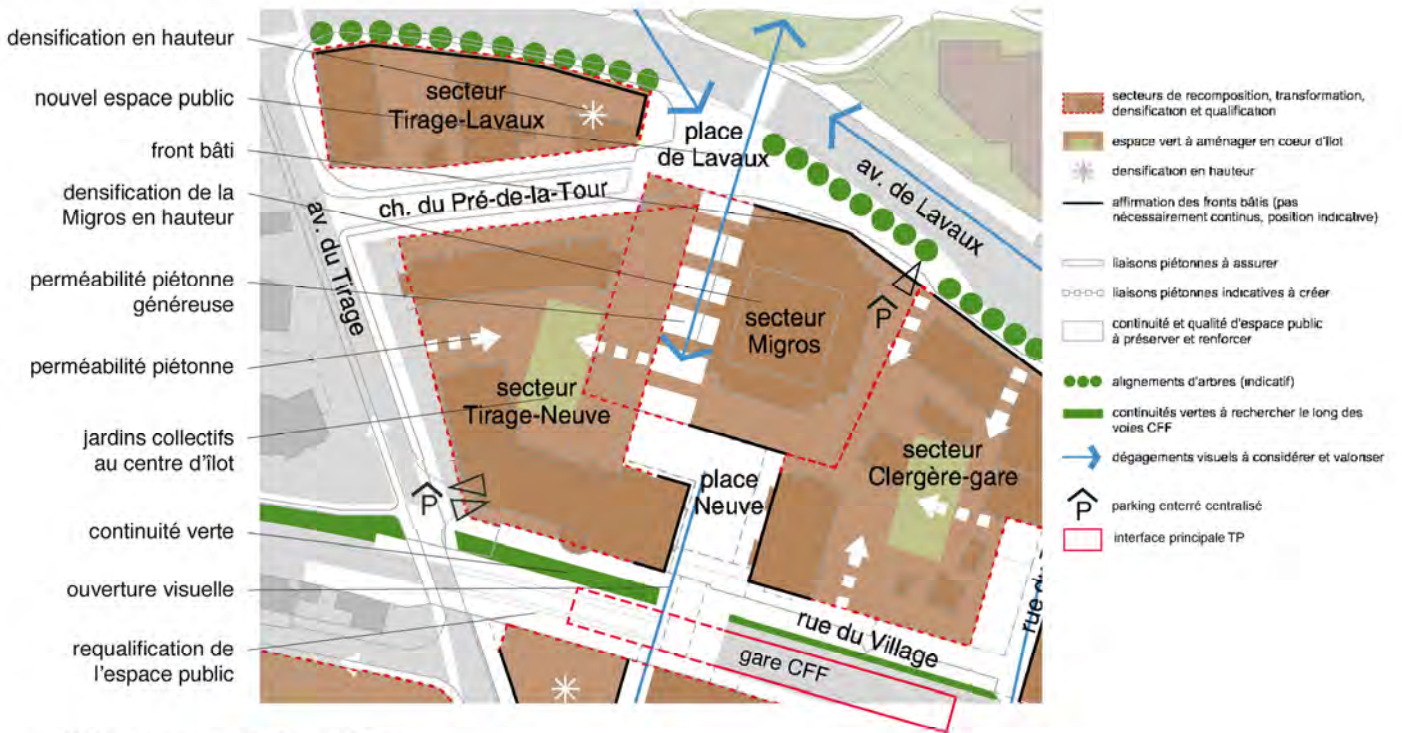
#### Processus envisagé :

- activer le dialogue avec la Migros et chercher à monter un processus de densification en partenariat public - privé
- établir une planification de détail (PQ) pour les différents secteurs
- acquérir les emprises ou inscrire des servitudes publiques pour les chemins piétons et l'espace public à créer
- coordonner le projet de requalification de l'av. de Lavaux avec les parcours transversaux et la création de la place "de Lavaux"





## Lignes directrices



## Références d'autres études

	Etat actuel	Proposition	Agrandissement
1er étage	745 m <sup>2</sup>	3210 m <sup>2</sup>	2465 m <sup>2</sup>
Rez supérieur	1850 m <sup>2</sup>	3210 m <sup>2</sup>	1360 m <sup>2</sup>
Rez inférieur	3975 m <sup>2</sup>	3975 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
Volumétrie complète	6570 m <sup>2</sup>	10395 m <sup>2</sup>	3825 m <sup>2</sup>

Agrandissement de 3825 m<sup>2</sup>



Direction de l'urbanisme, étude de faisabilité du réhaussement du bâtiment de la Migros, avril 2013

#### 4.4 SECTEUR CLERGÈRE-GARE

Le secteur Clergère-gare est situé au cœur du centre. Son emplacement stratégique de lien entre la gare, la place de la Clergère et le bourg par la passerelle Verdaine, en fait un secteur à enjeux majeurs. Il offre un important potentiel d'espaces publics et de liaisons piétonnes, ainsi que de recomposition urbaine en îlot ouvert avec une densification du bâti.

##### Principes d'aménagement :

###### Constructions

- implanter un bâti dense qui respecte le gabarit (18-20m max de hauteur) et la morphologie du centre en typologie d'îlot ouvert
- renforcer le front bâti sur l'av. de Lavaux et définir un nouvel espace public sur la rue du Théâtre

###### Affectations

- renforcer les commerces et activités sur le front de l'av. de Lavaux, la place Neuve et la rue du Théâtre
- logements, bureaux

###### Espace public / collectif

- créer un espace public de rencontre en élargissant la rue du Théâtre, dont la taille réelle sera donnée par le projet de densification du secteur, constituant un lien entre la place de la Clergère, la passerelle Verdaine et le parcours le long des voies ferrées
- mettre à niveau l'avenue de Lavaux et le ch. du Pré-de-la-Tour
- concevoir des espaces verts collectifs intérieurs au quartier

###### Accès, parcours

- assurer une grande perméabilité piétonne dans le secteur
- réaménager un passage généreux le long des voies CFF
- créer un accès direct aux quais CFF nord depuis la rue du Théâtre
- améliorer la qualité de la passerelle Verdaine traversant les voies CFF

###### Paysage, végétation et dégagements

- implanter un alignement d'arbres le long de l'av. de Lavaux
- assurer la continuité verte est-ouest le long des voies CFF, par exemple sous forme d'espace vert vertical parallèle aux rails
- donner un caractère vert aux espaces collectifs à l'intérieur du secteur
- renforcer l'ouverture visuelle en direction du bourg et des Alpes depuis la rue du Théâtre et la passerelle Verdaine

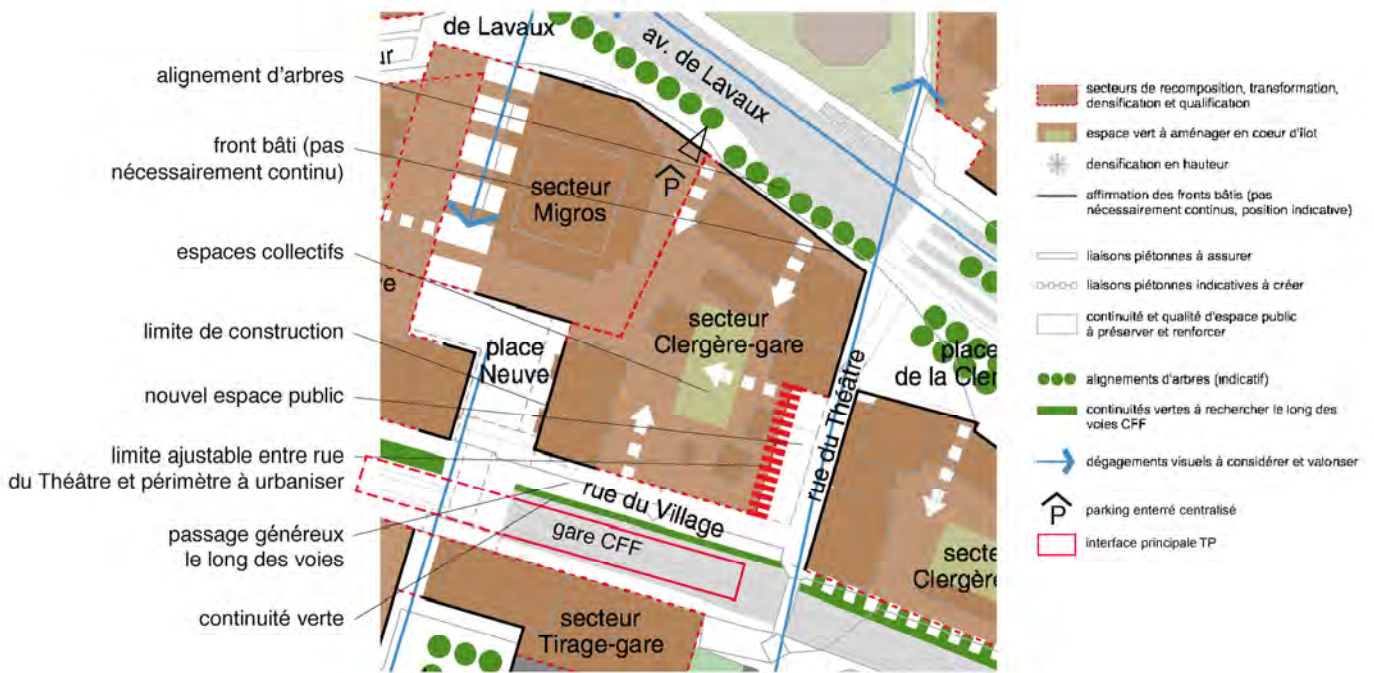
##### Processus envisagé :

- réaliser une étude de faisabilité foncière coordonnée avec des esquisses d'aménagement en poursuivant les contacts avec les propriétaires, y compris pour le parking souterrain
- établir une planification de détail (PQ) pour tout ou partie du secteur, adaptée aux solutions foncières
- acquérir les emprises ou des servitudes publiques pour les chemins piétons et l'espace public à créer
- réaliser un projet de passage longeant les voies CFF et de nouveaux accès au quai nord depuis la rue du Village / rue du Théâtre (en cours à la Direction de l'urbanisme)
- étudier à plus moyen terme une amélioration de la passerelle Verdaine, notamment de sa liaison verticale sud et de son potentiel de belvédère

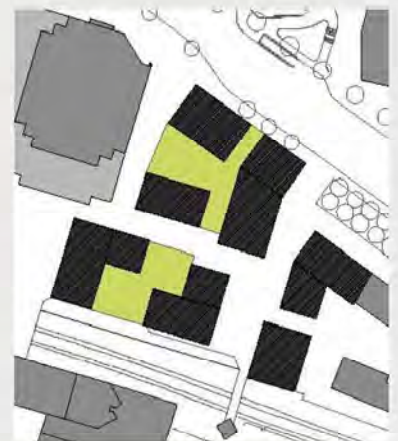
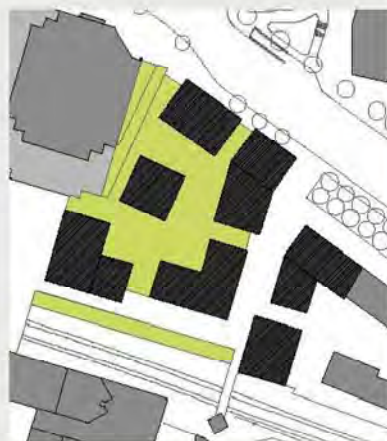
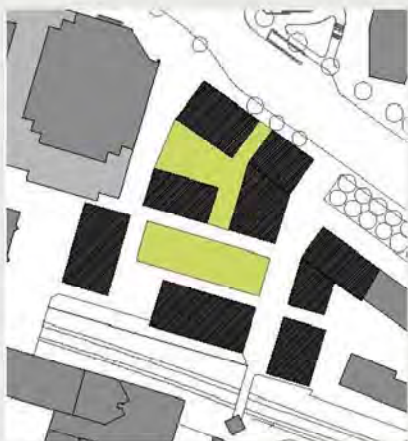




Lignes directrices



Références d'autres études



Sebastian Muller, étude de faisabilité urbaine, variantes, avril 2013

## 4.5 SECTEURS CLERGÈRE-SUD / PRIEURÉ-PANCHAUDAZ

### Caractéristiques :

Les secteurs Clergère-sud et Prieuré-Panchaudaz se trouvent à l'est du centre. Plusieurs enjeux prennent place dans ce périmètre : liaison piétonne longeant les voies CFF, encadrement de la place de la Clergère et liaison Prieuré – place de la Clergère, qualification et densification de l'îlot Prieuré-Panchaudaz.

### Principes d'aménagement :

#### Constructions

- densification du bâti, en partie par extension ou surélévation, en respectant globalement le gabarit (18-20m max de hauteur) et la morphologie du centre
- reconfiguration du bâti en tête nord-ouest de l'îlot Prieuré-Panchaudaz, côté Clergère, avec une possibilité de plus haut gabarit
- renforcer le front bâti sur la place de la Clergère, l'av. de Lavaux et l'av. du Prieuré
- préserver et valoriser le patrimoine bâti ancien sur l'av. du Prieuré tout en permettant des agrandissements ou surélévations

#### Affectations

- renforcer les commerces et activités de plain pied sur la place de la Clergère, la rue du Théâtre et l'av. du Prieuré
- secteur Clergère-sud : mixité fonctionnelle et préservation de la mixité sociale du logement

#### Espace public / collectif

- traiter l'av. du Prieuré comme un espace-rue partagé en prolongement de la place piétonnière de la Clergère
- réserver des espaces verts collectifs intérieurs aux îlots

#### Accès, parcours

- assurer une grande perméabilité piétonne à travers les deux secteurs, entre l'av. de Lavaux et le cheminement le long des voies CFF
- créer un passage confortable et continu le long des voies CFF

#### Paysage et végétation

- implanter un alignement d'arbres le long de l'av. de Lavaux, côté sud
- assurer la continuité verte est-ouest le long des voies CFF en laissant un talus végétal entre chemin et rails
- donner un caractère vert aux espaces collectifs à l'intérieur du secteur

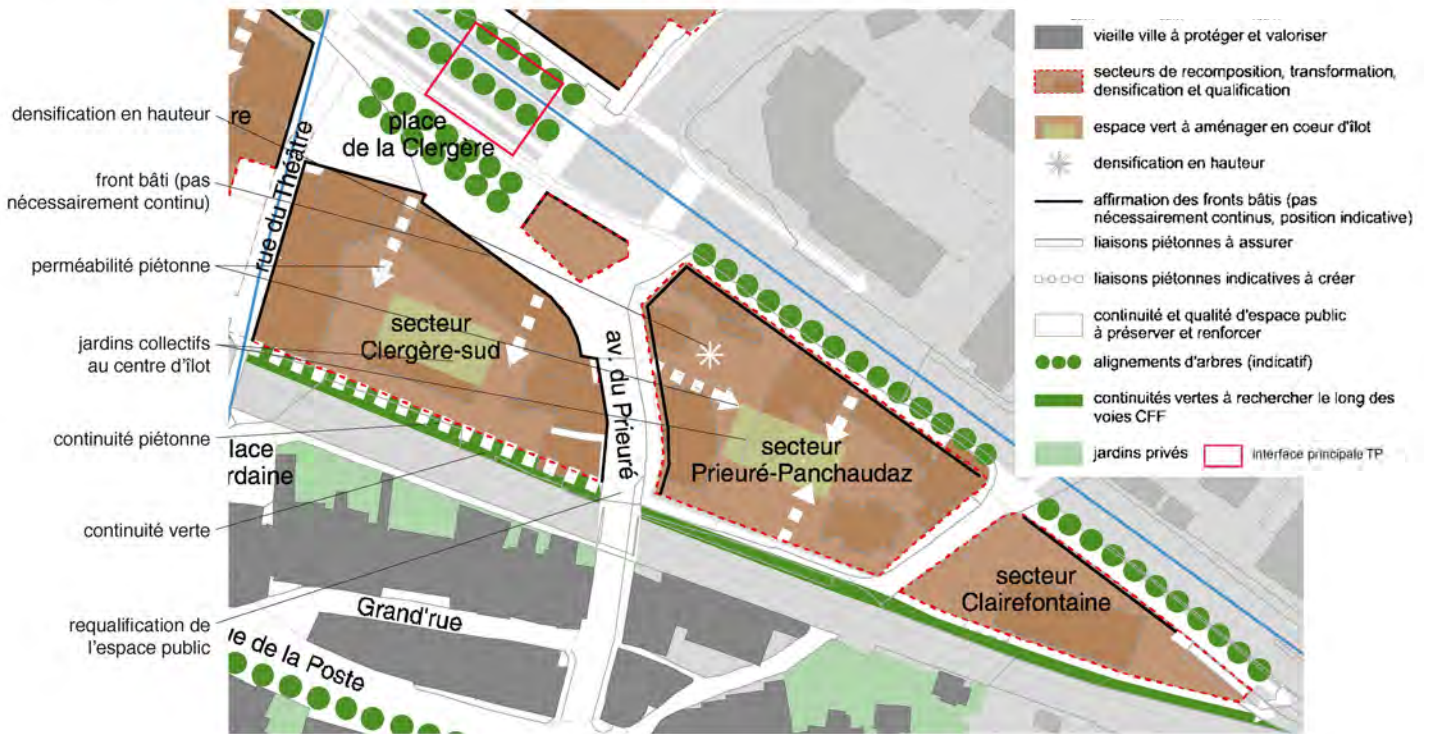
### Processus envisagé :

- poursuivre la planification de détail (PQ) pour le secteur Clergère-sud
- acquérir les emprises ou des servitudes publiques pour les chemins piétons longeant les voies CFF ou traversant les îlots, durant les phases d'établissement des plans d'affectation
- modifier le PPA actuel du secteur Prieuré-Panchaudaz pour l'adaptation de la tête nord-ouest; ajuster le PPA sur le reste du périmètre, si nécessaire
- établir un nouveau plan de quartier du secteur Claire-Fontaine.





Lignes directrices



Références d'autres études

**AMENAGEMENTS EXTERIEURS**

Cour intérieure semi-publique à l'usage de l'ensemble des habitants du quartier

◆◆◆ cheminement piétons

**CHEMINEMENT PIETON**

Continuité du chemin piéton le long des voies CFF

Création d'une rampe reliant la passerelle verte à la passerelle le long de la voie ferrée.

Situation actuelle

*Tribu architecture, PQ Clergère-sud, avril 2013*

## 4.6 SECTEURS GARE - RUE DE LA POSTE

### Caractéristiques :

La rue de la Poste est l'épine dorsale du bourg historique et son espace public de référence. Sa cohérence avec la place de la Gare est stratégique du point de vue de l'articulation entre le bourg, la gare et les quartiers ouest. Le front sud de la gare étant destiné à un profond réaménagement, tant du bâti que de l'espace public, sa coordination avec une requalification de la rue de la Poste est essentielle. Les enjeux majeurs y sont la valorisation du patrimoine, des mobilités douces et de l'interface multimodale de la gare, en affirmant une centralité urbaine contemporaine autour de la place de la Gare.

### Principes d'aménagement :

#### Constructions

- redéfinir le front bâti au sud de la gare, notamment à l'angle de l'av. du Tirage

#### Espace public

- requalifier la rue de la Poste en espace-rue partagé et accueillant, en cohérence avec le traitement des ruelles de la vieille ville (pavés, mobilier...)
- créer une nouvelle place de la Gare, espace public principalement piéton intégrant le front sud et un nouveau traitement du carrefour et optimisant la fonctionnalité de l'interface de transports de la gare pour tous les modes
- réaménager le traitement de la couverture des voies CFF en espace convivial valorisant les liaisons et échappées visuelles tant nord-sud que est-ouest
- adapter le parking Reymondin et ses abords pour valoriser l'ouverture sur le sud ainsi que la continuité spatiale et de parcours avec la place du Prieuré

#### Accès, parcours

- assurer une liaison naturelle entre l'av. du Tirage et la place Neuve
- créer un passage généreux et direct entre la place Neuve et la place de la Gare, valorisant l'échappée sur le panorama alpin
- renforcer l'accès direct aux quais CFF depuis le niveau supérieur
- supprimer l'accès motorisé au parking "Migros" sur la place de la gare
- assurer un accès confortable aux quais CFF sud depuis la place de la Gare et la rue Verdaine

#### Paysage, végétation et dégagements

- assurer une continuité arborée entre l'av. C.F.-Ramuz et l'av. Samson-Reymondin en implantant un alignement d'arbres le long de la rue de la Poste
- arboriser généreusement la place de la Gare en cohérence avec l'alignement à créer sur la rue de la Poste
- renforcer et mettre en scène l'ouverture visuelle en direction du lac et des Alpes depuis la place Neuve
- assurer la continuité verte est-ouest le long des voies CFF par le réaménagement du végétal sur la couverture des voies

### Processus envisagé :

- finaliser la procédure de légalisation du PQ Tirage-Gare
- mettre en place les processus de réalisation du nouveau front bâti correspondant avec les acteurs concernés
- concevoir un projet de réaménagement de la rue de la Poste et de ses abords, entre la place de la Gare et le carrefour Poste / ch. des Vignes, englobant la requalification du parking Reymondin et coordonné à la réorganisation de la circulation (TP et TIM) (en cours à la Direction de l'urbanisme)
- lancer une étude de requalification de la place de la Gare et du traitement de la couverture des voies, en phase avec la construction des nouveaux bâtiments de la Gare, éventuellement sous forme de concours





Lignes directrices



Références d'autres études



Place de la Gare



Rue de la Poste

MRS, RGR, Schweingruber Zulauf, concept exploitation et aménagement des voiries du centre de Pully, janvier 2013



Direction de l'urbanisme, études préliminaires pour le réaménagement Poste / Reymondin, avril 2013

## 4.7 SECTEUR RAMUZ-TIRAGE

### Caractéristiques :

Le secteur Ramuz-Tirage est situé à l'ouest du bourg, dont il ferme la perspective de la rue de la Poste. Il fait ainsi la transition entre, d'une part, le centre et le bourg, marqués par une urbanisation compacte et, d'autre part, les quartiers plus résidentiels situés plus à l'ouest, le long de l'av. C.-F. Ramuz. Actuellement peu bâti, il mériterait une occupation plus dense, affirmée et structurée, tout en s'inscrivant dans un prolongement respectueux du noyau historique du bourg, avec l'espace contemporain de la place de la gare comme transition.

### Principes d'aménagement :

#### Constructions

- implanter un bâti structurant le long de l'av. C.-F. Ramuz
- affirmer un front bâti sur l'av. du Tirage et sur l'angle fermant la place de la Gare ainsi que la perspective de la rue de la Poste
- traiter la relation à l'av. des Collèges par une occupation volumétrique plus nuancée
- valoriser la pente et les vues dans les implantations en cohérence avec une densité optimisée des constructions

#### Affectations

- commerces et services de plain pied, ouverts sur l'angle Tirage-Ramuz
- logements collectifs et bureaux l'ensemble du secteur, avec prépondérance d'habitation dans la partie nord et priorité aux activités de plain pied sur l'av. C.-F. Ramuz

#### Espace public / collectif

- traiter le dégagement sur l'angle Tirage-Ramuz en coordination avec le réaménagement du carrefour, la définition spatiale de la place de la Gare et la valorisation de l'interface de bus sur C.-F. Ramuz
- créer un espace continu, accessible au public, entre l'av. C.-F. Ramuz et les pieds de façade qui la bordent

#### Accès, parcours

- offrir de bonnes conditions de parcours pour les piétons le long des différentes rues bordant le périmètre

#### Paysage, végétation et dégagements

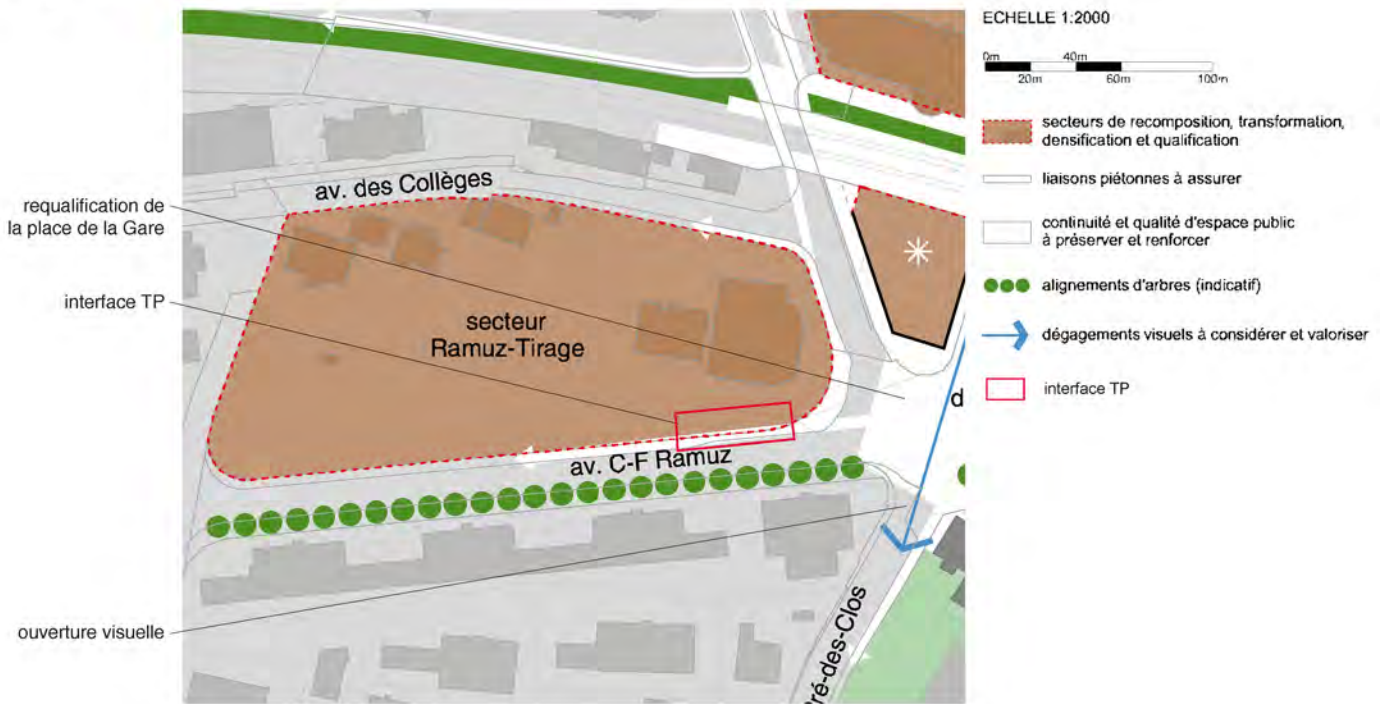
- maintenir un alignement d'arbres continu le long de l'av. C.-F. Ramuz
- mettre en valeur, par les dégagements et aménagements extérieurs, la pente naturelle du site et les ouvertures sur le lac et les Alpes

### Processus envisagé :

- évaluer si une démarche AT-AF est nécessaire sous forme d'étude de faisabilité, dans le cadre d'une première phase de rencontre avec les différents propriétaires
- établir un plan de quartier pour l'ensemble du périmètre, coordonné avec des mesures foncières permettant d'adapter le parcellaire



Lignes directrices



## **5. PLANS DE SYNTHÈSE (A3)**

**5.1 CONCEPT GENERAL URBANISME ET PAYS**

**5.2 CONCEPT MOBILITE ECH. 1:5000**

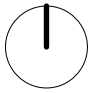
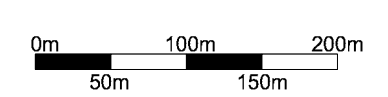
**5.3 URBANISME ET PAYSAGE ECH. 1:2000**













**5.4 MOBILITE ECH. 1:2000**



# CONCEPT GENERAL URBANISATION - PAYSAGE

ECHELLE 1:5000 - A3 - OCTOBRE 2013



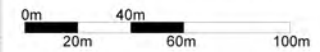
-  centralité principale d'agglomération à renforcer
-  liaisons à valoriser
-  noyaux historiques à valoriser
-  centre à recomposer et qualifier
-  parc d'équipements publics
-  noyaux d'équipements publics
-  espaces verts majeurs à maintenir
-  continuité d'espace public à renforcer
-  interfaces principaux de transport public
-  arrêts principaux de transports publics
-  lignes principales de transport public (train, BHNS)
-  lac





## URBANISATION - PAYSAGE

ECHELLE 1:2000 - A3 - OCTOBRE 2013



- vieille ville à protéger et valoriser
- secteurs de recomposition, transformation, densification et qualification
- espace vert à aménager en coeur d'îlot
- densification en hauteur
- affirmation des fronts bâtis (pas nécessairement continus, position indicative)
- liaisons piétonnes à assurer
- liaisons piétonnes indicatives à créer
- continuité et qualité d'espace public à préserver et renforcer
- parc en coteau avec équipements publics
- grands espaces verts publics
- alignements d'arbres (indicatif)
- continuités vertes à rechercher le long des voies CFF
- jardins privés
- dégagements visuels à considérer et valoriser









## CONCEPT GENERAL MOBILITE

ECHELLE 1:5000 - octobre 2013

### TP

-  interfaces et arrêts principaux de transport public
-  lignes ferroviaires
-  axe fort Lutry - Lausanne
-  axe principal TP
-  axes secondaires TP

### TIM

-  réseau principal urbain
-  réseau principal urbain traversée de secteur central
-  réseau de distribution
-  réseau de distribution avec mesures de modération

### MD

-  continuités / liaisons de mobilité douce

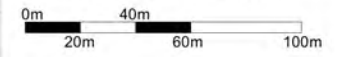
-  noyaux historiques à valoriser
-  centre à recomposer et qualifier
-  parc d'équipements publics
-  noyaux d'équipements publics
-  espaces verts majeurs à maintenir
-  continuité d'espace public à renforcer
-  lac





# PLAN DE SYNTHESE MOBILITE - ACCESSIBILITE

ECHELLE 1:2000 - octobre 2013



- sens de circulation
- accès parking
- - - accès souterrain parking
- accès parking à étudier à terme
- accès livraisons
- - - accès livraisons variante
- carrefours régulés
- Ⓟ parkings souterrains
- Ⓟ parkings sur voirie
- ▭ interface TP
- vieille ville à protéger et valoriser
- ▭ secteurs de recomposition, transformation, densification et qualification
- espace vert à aménager en coeur d'îlot
- affirmation des fronts bâtis (pas nécessairement continus, position indicative)
- liaisons piétonnes à assurer
- liaisons piétonnes indicatives à créer
- continuité et qualité d'espace public à préserver et renforcer

