

## Préavis N° 21 - 2014 au Conseil communal

**Préavis d'intention  
Développement de la Ville de Pully  
Masterplan pour l'aménagement du centre-ville de Pully**

**Responsabilité(s) du dossier :**

- Direction des travaux et des services industriels,  
M. M. Zolliker, Conseiller municipal
- Direction de l'urbanisme et de l'environnement,  
M. M. Lambert, Conseiller municipal

Pully, le 17 septembre 2014

## Table des matières

<b>1.</b>	<b>Objet du préavis _____</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Pully : hier et aujourd’hui _____</b>	<b>4</b>
2.1.	Retour sur quelques jalons historiques _____	4
2.2.	Le centre de Pully en images _____	7
<b>3.</b>	<b>Contexte de planification urbaine _____</b>	<b>11</b>
3.1.	Construire la ville sur la ville _____	11
3.2.	Anticiper l’asphyxie du réseau routier _____	12
3.3.	Pully-Centre : un chantier d’étude à part entière _____	14
<b>4.</b>	<b>Vers une image directrice du centre de Pully _____</b>	<b>15</b>
4.1.	Démarches de projet _____	15
4.2.	Etude-test préliminaire _____	15
4.3.	Démarches préliminaires à l’élaboration du Masterplan _____	17
<b>5.</b>	<b>Le Masterplan pour l’aménagement du centre _____</b>	<b>17</b>
5.1.	Qu’est-ce qu’un Masterplan ? : Objectif et portée du document _____	17
5.2.	Complémentarité avec le Plan directeur communal _____	18
<b>6.</b>	<b>Le projet de territoire _____</b>	<b>18</b>
<b>6.1.</b>	<b>Principes et mesures d’urbanisation _____</b>	<b>19</b>
6.1.1.	Viser des densités élevées _____	20
6.1.2.	Recomposer le tissu bâti existant et créer de nouveaux repères _____	21
6.1.3.	Renforcer la mixité à l’échelle du centre _____	22
6.1.4.	Préserver et valoriser le patrimoine bâti existant _____	23
6.1.5.	Renforcer le maillage d’espace public _____	24
<b>6.2.</b>	<b>Objectifs, principes et mesures de mobilité _____</b>	<b>24</b>
<b>6.3.</b>	<b>Mise en œuvre _____</b>	<b>25</b>
6.3.1.	Découpage opérationnel _____	25
6.3.2.	Affectation du sol _____	26
6.3.3.	Qualité architecturale _____	26
<b>7.</b>	<b>Adhésion à la politique cantonale des pôles de développement _____</b>	<b>27</b>
7.1.	Développement durable _____	27
7.2.	Dimension économique _____	28
7.3.	Dimension environnementale _____	28
7.4.	Dimension sociale _____	28

<b>8. Communication</b>	<b>28</b>
<b>9. Programme de législature</b>	<b>29</b>
<b>10. Conclusions</b>	<b>30</b>

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers communaux,

## 1. Objet du préavis

---

La Municipalité et le Canton ont identifié le centre-ville de Pully comme l'un des secteurs stratégiques pour développer un projet urbain d'envergure. Le centre-ville de Pully est confirmé par le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (ci-après PALM), depuis 2007, comme l'un des 4 centres principaux du PALM. A ce titre, plusieurs mesures touchant ce secteur bénéficieront d'un cofinancement de la Confédération au moment de leur réalisation.

En mai 2010, le Conseil communal a approuvé un crédit d'un montant de CHF 2'795'000.00 pour permettre le lancement d'une première phase d'études des mesures du PALM, du Schéma directeur de l'Est lausannois (ci-après SDEL) et de différents projets d'aménagement touchant le centre-ville de Pully. Ce crédit a donné les moyens financiers et en ressources humaines à la Municipalité pour lancer des études importantes.

La Ville a ainsi organisé une étude-test sur le périmètre élargi du centre qui s'est déroulé entre août 2011 et avril 2012. Un concept général d'aménagement a été retenu. Il a servi de base à l'élaboration d'un Masterplan. Ce document d'urbanisme, achevé en 2013, a pour ambition de clarifier et de coordonner les orientations stratégiques d'aménagement du territoire dans ce secteur complexe soumis à de très forts enjeux de développement.

Le présent préavis d'intention a pour but d'informer le Conseil communal sur la vision de la Municipalité pour l'aménagement du centre-ville de Pully. Plus particulièrement, il vise à présenter de manière détaillée le Masterplan pour l'aménagement du centre de Pully.

## 2. Pully : hier et aujourd'hui

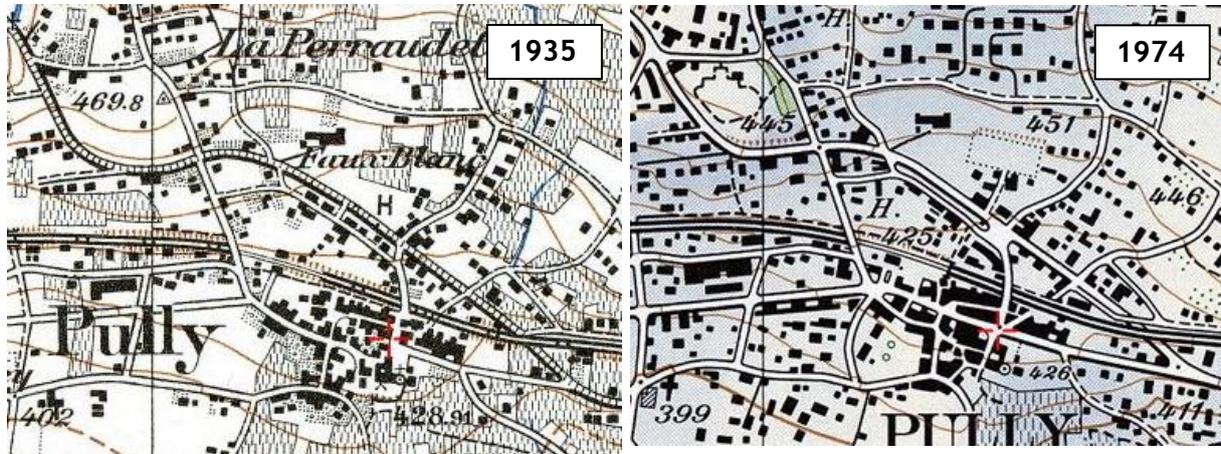
---

### 2.1. Retour sur quelques jalons historiques

Au début du 20<sup>e</sup> siècle, Pully présente encore un caractère villageois. La construction en 1935 de l'av. C.-F. Ramuz (originellement appelée av. du 16 Mai) reliant le bourg de Pully à Montchoisi constitue la première grande transformation touchant le centre de Pully. A cette époque, le taux de motorisation est tellement bas que le trafic ne connaît pas de problème de congestion. Les déplacements se font principalement à pied, en véhicules non motorisés, ou encore avec le tram qui relie, à partir de 1896, Pully à Lausanne.

Complété dès 1935 avec la construction de la rue de la Poste, l'axe Est-Ouest reliant Montchoisi à l'av. de Lavaux marque fortement le village de Pully et améliore sa connexion

au réseau routier<sup>1</sup>. Puis, à l'occasion de l'exposition nationale de 1964, le système de transport pullièran connaît une véritable métamorphose : l'av. de Lavaux, élargie à 4 voies, est équipée de lignes aériennes pour le remplacement du tram par des trolleybus.



Extraits des cartes, swisstopo

A noter également la mise en service de l'autoroute du Rhône (A9, tronçon Aigle-Lausanne) en 1970, qui eut pour conséquence, à court terme, une forte diminution du trafic de transit à Pully. L'extension de cette même autoroute jusqu'au carrefour de la Perraudettaz étant planifiée<sup>2</sup>, les services techniques de Pully ont élaboré un « plan des transports » en 1971 avec le concours de l'Institut de technique des transports (ITEP). Celui-ci planifiait le développement du réseau routier afin d'accueillir d'une part les flux liés à l'autoroute et, d'autre part, l'augmentation des habitants, estimés à 30'000 à l'horizon 2000. Bien que l'extension de l'autoroute ait été reportée, puis abandonnée, cette planification a été mise en œuvre pour de nombreux axes, qui sont par conséquent surdimensionnés aujourd'hui.

La Ville de Pully améliore sa connectivité avec Lausanne et anticipe son propre développement en agrandissant ses infrastructures de transport. Ce faisant, elle crée des coupures urbaines de plus en plus importantes et fragmente son territoire. Le bourg isolé au Nord par la voie de chemin de fer est littéralement coupé en deux au niveau de la rue de la Poste. L'av. de Lavaux crée, quant à elle, une séparation nette et quasi infranchissable entre le Sud de Pully et les coteaux qui s'urbanisent progressivement au Nord.

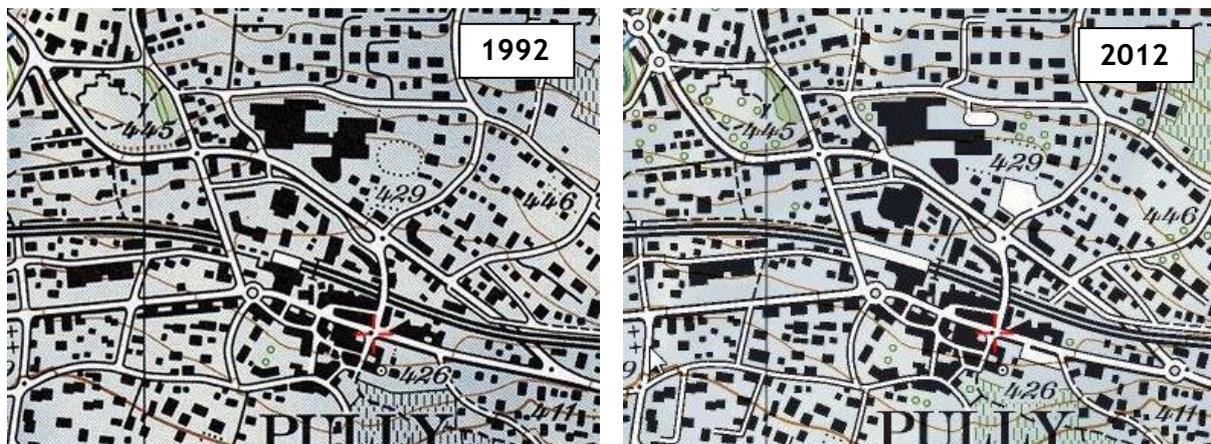
A la suite d'une période de forte croissance démographique - la population est passée de 7'100 habitants en 1950 à 15'900 en 1964 - le centre de Pully a connu de grands bouleversements urbanistiques dès les années 70. La construction en 1976 du collège Arnold Reymond puis de son aula, converti plus tard en théâtre, ainsi que les transformations importantes 10 ans plus tard autour de la gare (démolition-reconstruction de la gare et couverture des voies CFF, construction du centre commercial Migros, du parking souterrain du Pré de la Tour et des bâtiments adjacents) ont durablement marqué

<sup>1</sup> Pour une connaissance plus détaillée du remaniement du bourg, voir « Les Communes du Cercle de Pully », 1988, de Bernard Gindroz et Jean Roll

<sup>2</sup> Tracé général approuvé par le Conseil fédéral le 22 novembre 1966

le paysage urbain pullièran. Pully atteignait alors un palier d'équilibre démographique et connaissait une période de relative stabilité.

A cette période, un des premiers giratoires urbains de Suisse<sup>3</sup> est construit à l'entrée Ouest du bourg, sa conception intègre la valorisation de la pl. de la Gare. Avec la construction du viaduc de Rennier et la construction du giratoire de Val-Vert, Pully se dote d'un axe Nord-Sud dont l'importante capacité a un effet non négligeable sur le centre-ville : la connectivité Est-Ouest (Lavaux, Ramuz) est couplée avec une bonne connectivité Nord-Sud (Rennier, Clergère, Prieuré). Les axes Nord-Sud étant rares dans l'Est Lausannois en raison de la forte déclivité, le carrefour de la Clergère devient le nœud de circulation le plus fortement sollicité de la ville.



Extraits des cartes, swisstopo

Depuis ces grands bouleversements, le centre de Pully a connu peu de transformations. Le cadre de vie s'est mis à vieillir, les rues et les places ne répondent plus aux exigences d'une ville-centre contemporaine, attrayante, accueillante, multimodale et agréable à vivre pour tous ses habitants. Le cadre bâti hétérogène vieillissant est devenu peu avenant et ce patrimoine communal, réclame des mesures d'entretien urgentes.

Consciente des défis importants qui l'attendent, la Municipalité réfléchit depuis plusieurs années à la valorisation et au renforcement de sa centralité urbaine. Cette dynamique s'inscrit dans celle du PALM qui prévoit notamment la création d'un axe fort de transport public urbain (AFTP) sur l'av. de Lavaux, reliant Pully au centre de Lausanne. Une lente métamorphose de Pully est ainsi programmée. Elle se déclinera en divers projets (plans de quartier, projets d'espace public, création de nouvelles liaisons piétonnes ou encore requalification d'axes routiers). L'ensemble de ces interventions devrait progressivement modifier l'image du centre de Pully. Le réaménagement des carrefours de la Perraudettaz et de Samson Reymondin, la requalification de la Grand'Rue et de l'av. du Prieuré en zones de rencontre ou la réalisation prochaine des nouveaux accès aux quais CFF constituent les premières réalisations qui témoignent de ce nouvel élan, mais beaucoup reste encore à faire.

<sup>3</sup> Guide suisse des giratoires, 1991, co-rédigé par l'institut des transports et de planification de l'EPFL, Transitec et Urbaplan

## 2.2. Le centre de Pully en images



*L'av. de Lavaux et le ch. du Pré de la Tour*



*Le carrefour de la Clergère*



*Le parking de la Clergère*



*La rue de la Poste avec en arrière-plan le giratoire de la gare*



*La pl. Neuve*



*Parcelle sous-exploitée avec en arrière-plan la passerelle reliant la pl. Neuve*



*Intérieur d'îlot sur fond privé*



*L'av. du Prieuré avant et après son réaménagement*

---

## 3. Contexte de planification urbaine

---

### 3.1. Construire la ville sur la ville

Afin de protéger la qualité du paysage, de préserver la ressource en sol et lutter contre le mitage du territoire, la Confédération s'est fixé comme objectif de canaliser l'urbanisation vers des zones déjà construites, dans les agglomérations et dans les centres urbains, tout en préservant une bonne qualité de vie.

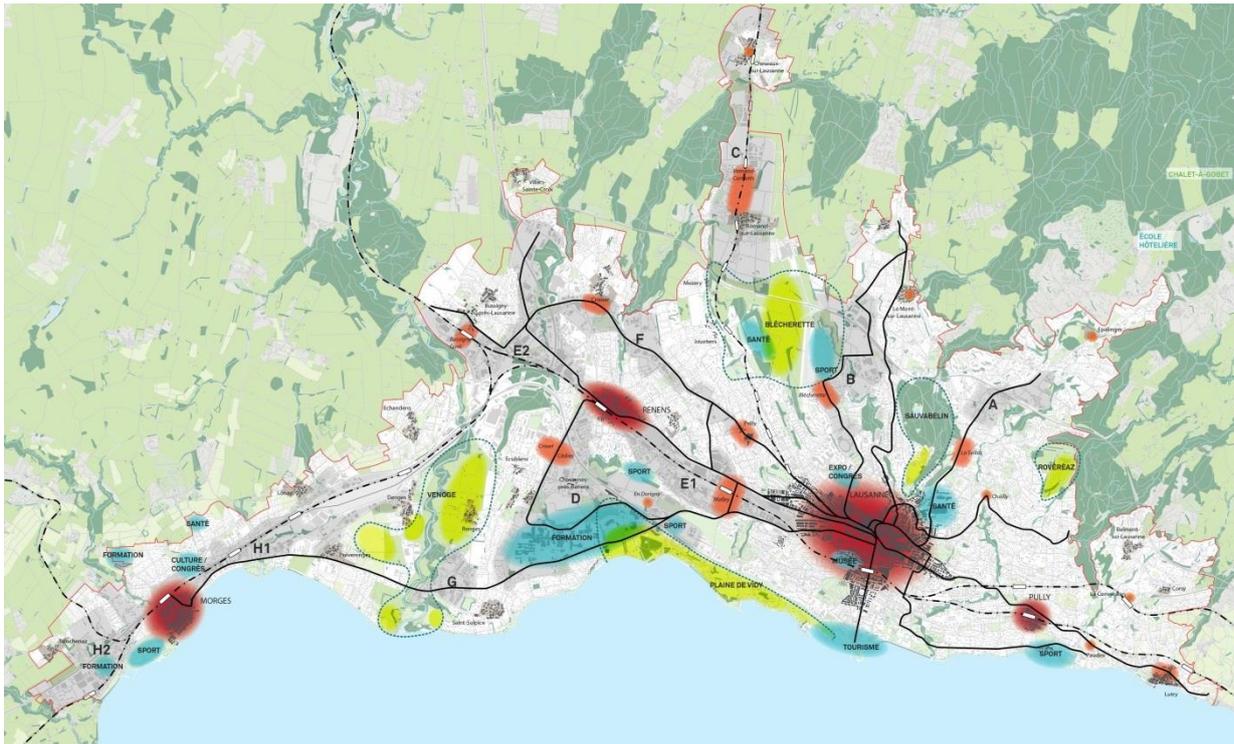
Contrairement aux idées reçues, cette tendance à la densification ne constitue pas une fatalité mais bien une solution durable. En plus d'éviter un gaspillage du sol, de protéger la faune et de limiter très fortement les coûts d'équipement et d'infrastructure en tirant parti de l'existant, l'urbanisation « vers l'intérieur » offre un cadre extrêmement propice à l'amélioration du cadre de vie en ville. La densité permet, par exemple, de favoriser l'implantation de services de proximité et rend possible la mise en place d'un réseau de transports publics performant. Une ville dense et mixte offre également l'opportunité de pratiquer une grande diversité d'activités et favorise les déplacements courts, à pied et à vélo.

Le Plan directeur cantonal, 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 des lieux à meilleure accessibilité. Les objectifs majeurs d'urbanisation sont les suivants :

- A1 Localiser l'urbanisation dans les centres : les autorités cantonales et communales incitent une densification des zones urbaines existantes adaptée aux conditions locales et une utilisation rationnelle du sol lors de 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).

Fort de ces principes, le PALM a défini un périmètre compact, 4 centralités principales et plusieurs sites stratégiques prioritaires au sein desquels la densification doit permettre de répondre aux besoins de développement identifiés pour les 15 prochaines années. D'ici 2030, le périmètre compact a pour but d'accueillir environ 80 % des nouveaux habitants de la région. Les objectifs de densité minimaux du PALM se basent sur les densités moyennes actuellement observées, soit 100 habitants et emplois par hectare au sein du périmètre compact et 200 habitants et emplois au sein des sites stratégiques de développement.

Le centre de Pully, au même titre que Lausanne, Morges ou Renens, figure dans le PALM comme l'une des centralités principales de l'agglomération. Dans ce cadre, ses fonctions de pôle urbain et son rôle d'interface de transports publics sont appelés à être largement renforcés.



*PALM 2012, armature urbaine, sites stratégiques, centralités et polarités*

### 3.2. Anticiper l'asphyxie du réseau routier

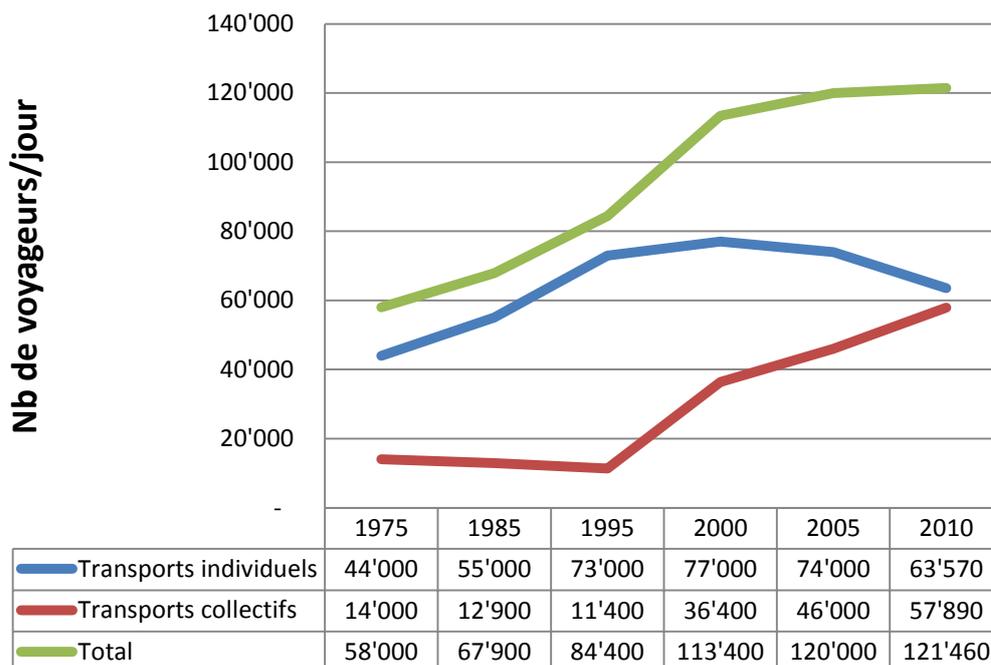
L'urbanisation « vers l'intérieur » pose un défi de taille aux ingénieurs routiers : comment accueillir les déplacements de nouveaux habitants dans un réseau déjà proche de la saturation ? Ce problème est d'autant plus épineux qu'il n'est plus possible d'étendre le réseau routier, tout l'espace étant déjà urbanisé, alors que la population a tendance à se mouvoir de plus en plus<sup>4</sup>. La méthode de dimensionnement du réseau en fonction de la demande ainsi que la logique du « tout voiture », en vigueur depuis les années 50, n'est plus applicable. Afin d'augmenter l'efficacité du réseau de transports existant, il s'agit de travailler sur son réaménagement multimodal. En effet, seule une offre diversifiée peut permettre l'accroissement des prestations de transport. Les transports publics et la mobilité douce permettent d'optimiser un système qui aujourd'hui est à la limite de la saturation. Sans ces alternatives à la mobilité individuelle, la congestion du trafic automobile augmentera progressivement et entraînera une asphyxie des espaces urbains.

Depuis quelques années, l'espace routier est systématiquement conçu avec des objectifs de multimodalité, de qualité d'image et d'insertion dans le tissu urbain. Les critères de vitesse, de fluidité et de capacité du trafic individuel sont toujours pris en compte, mais doivent faire l'objet de compromis avec les critères de performance d'autres usagers, souvent contradictoires. La réduction des voies de circulation automobile, l'affectation de voies exclusivement dédiées aux transports en commun et la construction de passages piétons en surface sont des caractéristiques de cette nouvelle méthodologie.

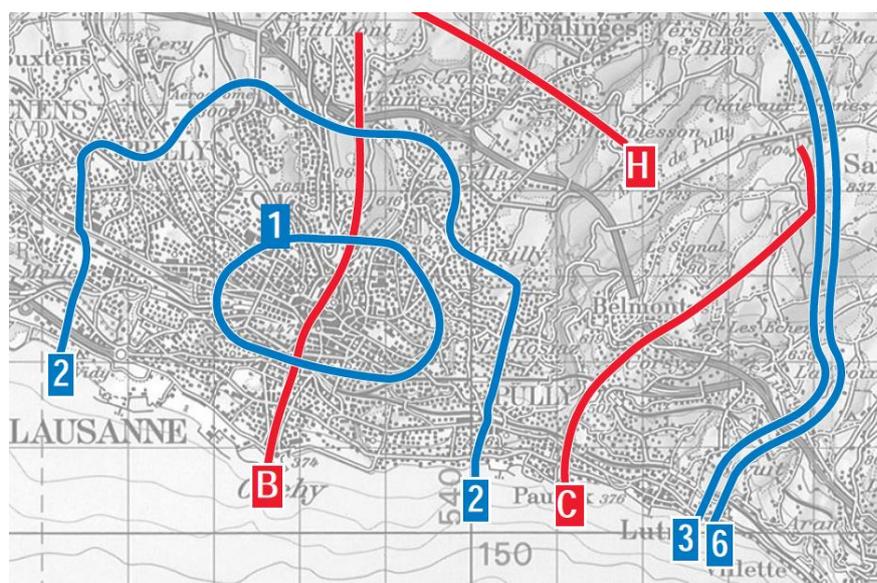
<sup>4</sup> Les distances journalières parcourues, tout mode de transport confondu, sur le territoire national s'élèvent à 37 km par personne en 2013, contre 35 km en 2000 (source : OFS, ARE)

Une rue, par exemple, n'est plus envisagée comme un simple axe de circulation, mais également comme un espace de vie où un certain nombre d'activités peuvent être réalisées. En fonction de son emplacement et de son articulation avec les quartiers adjacents, un axe routier pourra donc être consacré, soit uniquement aux véhicules, soit dédié à plusieurs usages comme la marche à pied, les achats, les rencontres, la détente ou encore à l'accueil de manifestations.

Les comptages des déplacements en transports individuels et collectifs nous montrent de quelle manière la planification du réseau routier influence les flux de circulation.



Résultats des campagnes de comptages de Lausanne Région - écran C (comptage de tous les usagers du train et de la route entrant et sortant par l'Est de l'agglomération (hors réseau autoroutier))



Localisation de l'écran C

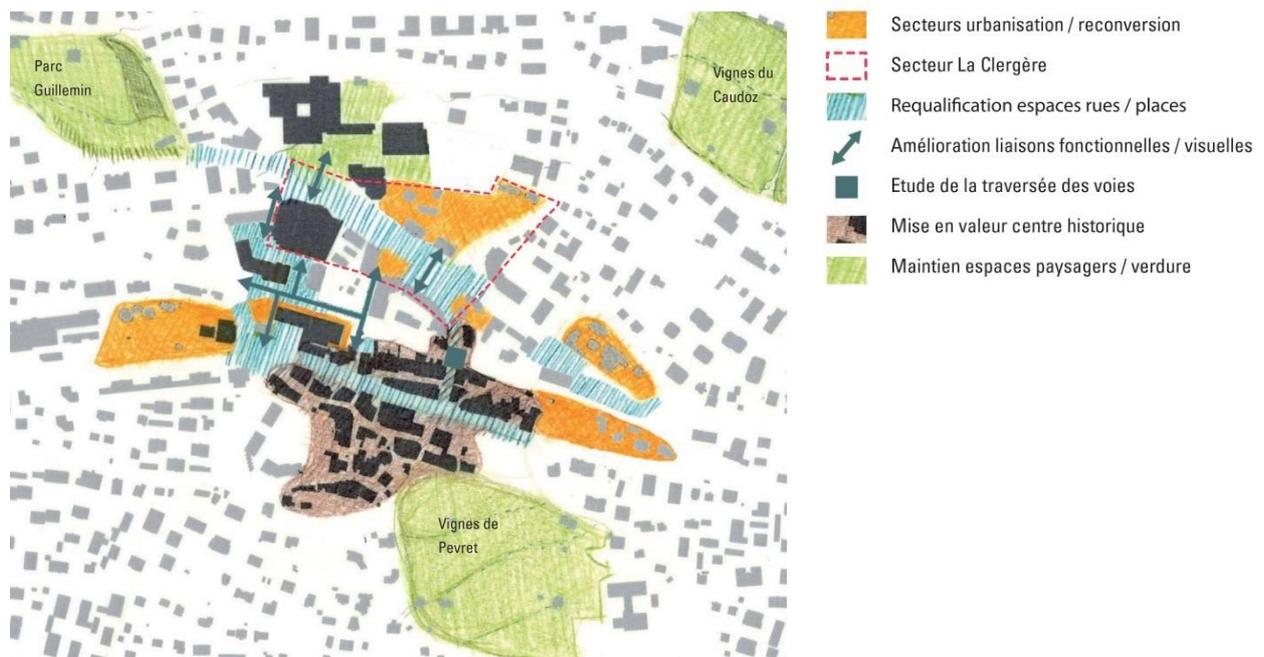
La tendance qui se dessine depuis la fin des années 90 est une augmentation significative de la part modale des transports publics (CFF et TL) à l'Est de l'agglomération lausannoise et la diminution progressive (de l'ordre de 1.75 % par an) du transport individuel motorisé. La politique multimodale des transports porte visiblement déjà ses fruits. Il s'agit donc de travailler dans la continuité de cette tendance afin de la pérenniser.

### 3.3. Pully centre : un chantier d'étude à part entière

Le rapport technique « mobilité et urbanisme » du Schéma directeur de l'Est lausannois (ci-après SDEL), réalisé en 2011 et validé par l'ensemble des Municipalités des communes de Lausanne, Pully, Belmont, Paudex et Lutry ainsi que par les instances cantonales et régionales, précise à l'échelle de l'Est lausannois les orientations et les mesures définies par le PALM. Ce rapport définit le centre-ville de Pully comme un chantier d'étude important, confortant ainsi son rôle de site de développement prioritaire à l'échelle de l'Est lausannois et de l'agglomération dans son ensemble.

Le chantier d'étude N°4 consacré au centre-ville de Pully est piloté par la Ville en coordination avec les partenaires du SDEL. Ce chantier important identifie les premiers principes de valorisation spatiale, fonctionnelle et économique du centre de Pully :

- renforcer les fonctions de « centre urbain » de Pully par des projets de densification du bâti existant, de requalification des espaces publics et des espaces rues, ainsi que par le maintien d'une forte mixité d'activités ;
- favoriser une densité forte et une mixité fonctionnelle en poursuivant les projets de reconversion en cours ;
- assurer la coordination entre mesures de mobilité, valorisation des espaces publics et projets d'urbanisation.



SDEL, chantier N° 4 : centre-ville de Pully

---

## 4. Vers une image directrice du centre de Pully

---

### 4.1. Démarches de projet

Déjà largement bâti et densément utilisé, un cœur de ville est toujours un territoire complexe soumis à de forts enjeux. Le centre de Pully ne fait pas exception à la règle. De nombreux projets (plans de quartier, réaménagement d'espace public, création de nouvelles liaisons piétonnes ou encore requalification d'axes routiers) sont prévus à différents horizons temporels. Certains ont été réalisés récemment ou le seront prochainement, c'est le cas respectivement de la requalification de la Grand'Rue et de l'av. du Prieuré ou des accès à la Gare CFF ; d'autres sont en cours d'étude comme le plan de quartier « Tirage-Gare » ou le réaménagement de la rue de la Poste ; d'autres enfin sont planifiés à plus long terme (réaménagement de la pl. de la Clergère et de l'av. de Lavaux, pl. de la Gare, etc.).

Dans ce contexte, la nécessité pour la Municipalité de disposer d'une vision claire et coordonnée de ces développements s'est vite révélée indispensable. Une étape importante a donc consisté à trouver la démarche et les outils les plus appropriés pour atteindre cet objectif.

### 4.2. Etude-test préliminaire

La complexité des projets à réaliser ainsi que les nombreuses interrogations encore en suspens concernant certains d'entre eux n'ont pas permis l'élaboration immédiate d'un Masterplan du centre-ville de Pully. Sur la base d'expériences analogues menées dans différentes localités et agglomérations, la réalisation d'une étude-test a été retenue par la Municipalité comme la solution la plus adaptée aux enjeux en présence et au contexte actuel de planification. Cette démarche s'apparente à un concours d'urbanisme mais en démarche ouverte avec un nombre restreint de participants.

Pour concrétiser cette vision urbanistique d'un nouveau centre urbain, une planification test a été menée entre août 2011 et avril 2012. Cette première étape avait pour but d'étayer l'analyse urbanistique, paysagère et de la mobilité dans le secteur de la Clergère et autour de l'av. de Lavaux, périmètre offrant les plus grands potentiels de reconversion et de densification et pour laquelle la Ville disposait de peu d'éléments. Elle devait notamment apporter des réponses à plusieurs projets compris dans le secteur et pour lesquels de nombreuses interrogations demeuraient :

- insertion du bus à haut niveau de service (BHNS) sur l'av. de Lavaux ;
- conception globale des espaces publics ;
- définition des nouvelles frontalités bâties sur l'av. de Lavaux ;
- connectivité des réseaux de mobilité douce ;
- renforcement des valeurs d'image et d'usage.

Trois équipes pluridisciplinaires composées d'un urbaniste, d'un architecte-paysagiste et d'un ingénieur en mobilité ont été invitées à développer chacune sa vision future du centre de Pully et à la présenter en 2 étapes à un collège d'experts constitués d'élus de la Ville de Pully et de professionnels indépendants et membres de l'administration.

A partir des 3 propositions d'aménagement contrastées et des recommandations des experts, l'étude-test a débouché sur l'élaboration d'un document de synthèse qui constitue la première étape vers la réalisation d'un 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'agit d'affirmer clairement cette centralité élargie, de renforcer son identité urbaine par un bâti et des espaces publics de qualité, de trouver son expression architecturale et de donner une nouvelle identité au site de la Clergère et à l'av. de Lavaux qui aujourd'hui est une route sans âme.

Les propositions ont également montré que la cohérence de ce centre élargi passe par la qualité des relations entre les 3 pôles que sont le bourg (rue de la Poste), la gare (pl. Neuve et pl. de la Gare) et la Clergère. Un effort particulier de réaménagement et de requalification doit être fourni sur l'ensemble des espaces publics afin de créer un réseau de places, ruelles, passages vivants et conviviaux accueillant des fonctions de centralité, comme des commerces et des équipements publics.

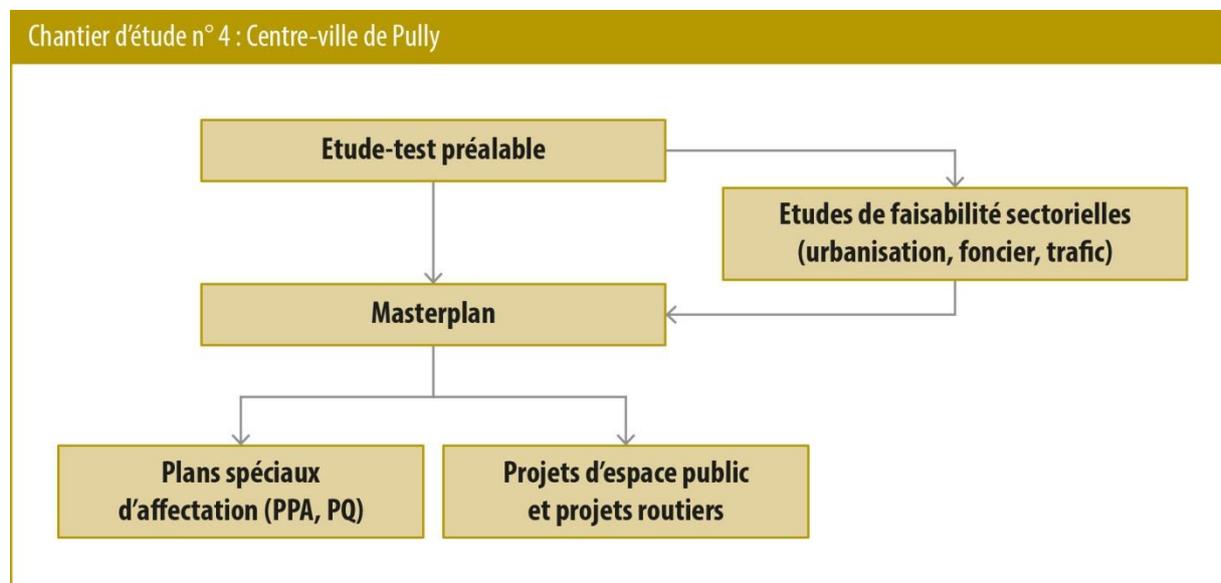


*La rue de la Poste telle qu'imaginée par le bureau VBK (extrait de l'étude-test)*

### 4.3. Démarches préliminaires à l'élaboration du Masterplan

L'étude-test a permis de déboucher sur des convictions et des principes d'aménagement assez forts pour constituer les fondements du futur Masterplan pour l'aménagement du centre. Toutefois, les aspects de faisabilité opérationnelle, qualitative et quantitative ont dû être consolidés pour constituer des orientations durables de l'aménagement du cœur de Pully.

Ainsi, avant l'élaboration proprement dite du Masterplan et à partir des documents de synthèse de l'étude-test, des démarches d'information et de concertation en bilatérale avec certains acteurs (propriétaires, grands opérateurs, etc.) ont été nécessaires. Plusieurs études localisées ou thématiques, notamment en matière de trafic, ont été menées parallèlement par la Ville. Les concepts généraux d'urbanisme, de paysage et de mobilité ont alors pu être affinés et adaptés aux différentes contraintes matérielles de chaque site.



*Démarche de projet et principe d'emboîtement des études*

## 5. Le Masterplan pour l'aménagement du centre

### 5.1. Objectif et portée du document

Sans constituer un document formel rigide, un Masterplan, également appelé « plan d'orientation » ou « plan-guide », est un instrument qui clarifie les orientations stratégiques d'aménagement pour un secteur en vue d'y assurer la cohérence des actions publiques et privées sur une durée d'environ 15 ans. Il a une fonction de planification directrice en ce sens qu'il fixe des objectifs et des moyens sans pour autant avoir un caractère prescriptif.

Le Masterplan permet aux autorités, aux services communaux et cantonaux, 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 et les espaces publics, ainsi que pour les plans d'affectation.

## 5.2. Complémentarité avec le plan directeur communal

Le plan directeur communal de 1995 (ci-après PDcomm) distingue le centre de Pully comme un secteur stratégique dont la vocation est de devenir « *un espace-centre attrayant et convivial, en renforçant son rôle de pôle principal des activités sociales culturelles et économiques, tout en maintenant l'habitat et en accordant la priorité aux piétons* ». Il définit pour « *l'espace centre* » un concept sectoriel d'aménagement qui se décline en une série d'objectifs et un programme de mesures qui gardent encore toute leur pertinence aujourd'hui. On peut citer notamment :

- l'affectation prioritaire des rez-de-chaussée des immeubles en faveur d'activités commerciales, artisanales et culturelles ;
- la réalisation d'aménagements réduisant les effets de césure des axes routiers et ferroviaire ;
- l'introduction d'un sens unique Ouest-Est sur la rue de la Poste et la modération du trafic ;
- le réaménagement des rues intérieures en surfaces piétonnes autorisant la circulation des véhicules.

Le Masterplan pour l'aménagement du centre de Pully a ainsi permis tout au long de son élaboration de questionner et de préciser les objectifs et les mesures contenues dans le PDcomm en définissant dans un volet opérationnel les démarches et les études à mettre en œuvre. Ces 2 documents directeurs sont donc bien coordonnés et se complètent parfaitement. A noter que le PDcomm reste à ce jour pour les autorités communales et cantonales le document légal de référence en matière d'aménagement du territoire communal.

## 6. Le projet de territoire

L'enjeu 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 prévoient un réaménagement complet de l'av. de Lavaux pour y intégrer un BHNS et des liaisons performantes de mobilité douce. Le concept global d'aménagement imbrique ainsi pleinement les aspects urbanistiques, paysagers et de mobilité. Il vise avant tout à renforcer l'offre en logements, 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 et générateurs d'identité. D'une manière générale, cette vision urbaine nouvelle de Pully doit conduire à embellir la ville et à corriger l'image vieillissante et obsolète que nous connaissons aujourd'hui.

## 6.1. Principes et mesures d'urbanisation

La Ville de Pully vise un processus de requalification et de valorisation de son centre dans le but d'y créer une identité forte, un lieu attractif et interconnecté avec les quartiers voisins. Elle cherche en particulier à densifier son centre-ville et à accompagner le réaménagement des espaces publics de l'av. de Lavaux, de la pl. de la Clergère et de 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 socio-économique doit être soutenu, à la fois par une mise en valeur et en réseau des espaces publics et par des interventions visant à renforcer et à qualifier le cadre bâti.

Masterplan, concept urbanisme et paysage



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

Le projet de territoire cherche véritablement à relier le centre de Pully aux différentes entités urbaines qui l'entourent et à connecter fortement les 2 interfaces de transports que sont la gare et la pl. de la Clergère. Les 3 différents tissus qui composent le centre se déclinent de manière complémentaire, soit le bourg historique caractéristique à mettre en valeur, le centre « moderne » à densifier et à restructurer et le parc accueillant les grands équipements publics. Une forte cohésion de ces entités par la densification et la requalification du bâti et un maillage serré d'espaces publics de qualité permettront de donner tout son pouvoir rassembleur à la centralité de Pully.

L'élargissement du centre de Pully en direction du Nord, au-delà de l'av. de Lavaux, se pose dès lors comme un enjeu majeur de son développement. La requalification de l'av. de Lavaux et de la pl. de la Clergère constituent un élément central de cette stratégie pour transformer l'actuelle coupure routière en couture urbaine.

### **6.1.1. Viser des densités élevées**

La revitalisation du centre de Pully passera inmanquablement par la création d'un morceau de ville dense et mixte, conditions indispensables pour offrir une véritable qualité de vie urbaine (accès aux services, commerces, transports publics, équipements publics). Or, le centre de Pully bénéficie aujourd'hui d'une bonne offre en services centraux (commerces, services privés et publics, équipements scolaires, culturels et associatifs) et d'une desserte en transports publics performante qui le rend propice à une densification et qu'il s'agira de renforcer dans le cadre des projets d'urbanisation à venir. Les études qui ont précédé l'élaboration du Masterplan ont révélé d'importants potentiels constructibles (dents creuses, petits bâtiments isolés, espaces libres résiduels ou sous-exploités).

Les efforts de densification se concentreront essentiellement dans le centre « moderne », le long de l'av. de Lavaux et autour de la pl. de la Gare où les potentiels de restructuration sont les plus importants. Cette densification du bâti se réalisera par des opérations ciblées et coordonnées respectant la qualité du patrimoine bâti et paysager existant : surélévation et agrandissement d'immeubles existants, comblement des dents creuses ou démolitions-reconstructions. Chacun des sites identifiés fera ainsi l'objet d'une étude contextualisée afin de trouver le meilleur équilibre possible entre densité et intégration au tissu bâti existant.

Sur la base des potentiels identifiés dans le Masterplan, il est estimé que le centre pourrait accueillir, à terme, environ 1'000 habitants et emplois supplémentaires, soit environ 54'000 m<sup>2</sup> de nouvelles surfaces de plancher réparties sur différents sites. Ces valeurs doivent être considérées comme des ordres de grandeur, le développement des projets pouvant les faire évoluer à la hausse comme à la baisse.

Toutes ces réflexions ont révélé que la densité urbaine n'est pas à craindre. En effet, il est observé dans les villes suisses qui l'ont mise en œuvre des gains importants en termes de qualité de vie et d'attractivité.

Ces développements se feront de manière progressive lors de l'élaboration de plans de quartier et selon la volonté des propriétaires privés de réaliser leurs nouveaux droits à bâtir.

### 6.1.2. Recomposer le tissu bâti existant et créer de nouveaux repères

Le centre de Pully se compose d'un tissu bâti très hétérogène que ce soit dans la forme, les volumes, l'architecture ou l'implantation des bâtiments. Le respect d'une échelle homogène du bâti assure la cohérence de l'ensemble du centre « moderne » tout en permettant des solutions très différenciées et adaptées aux contraintes locales. Le Masterplan fixe les règles et les principes d'urbanisation du centre qui serviront de fil conducteur lors de l'élaboration de futurs plans de quartier. Il s'agit notamment de :

- recomposer le bâti du centre-ville « moderne » selon le concept d'îlots ouverts, en coordonnant les fronts et les gabarits de manière à définir des espaces publics et privés bien proportionnés et identifiables ;
- requalifier les cœurs d'îlot en espaces verts ;
- proposer un front bâti fort sur l'av. de Lavaux, de manière à recréer un lien avec l'espace public ;
- marquer les lieux centraux (secteurs de la Gare et de la Clergère) et les franges par des constructions hautes et/ou emblématiques.

Les exemples ci-après montrent des projets urbains récents en « îlots ouverts ».



*Tranberg Arkitekter - Copenhague*



*Guthmann architectes - Paris*



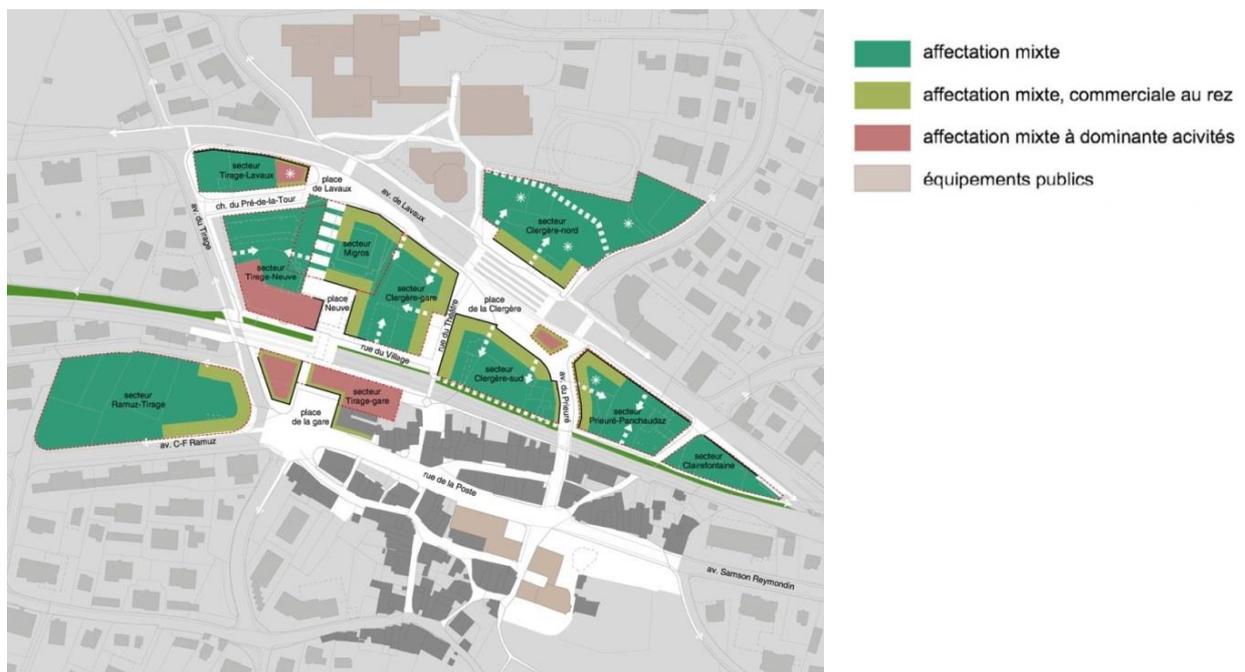
*LRS, 3BM3 et Groupe 8 - Vernier*

### **6.1.3. Renforcer la mixité à l'échelle du centre**

Le principe de mixité fonctionnelle et sociale doit prévaloir dans l'affectation et l'occupation des surfaces habitables. Le renforcement du centre passe également par une offre renforcée en commerces, services et équipements accessibles au public. Cette dynamique doit par ailleurs contribuer à y augmenter la présence d'emplois afin de réduire la disparité de leur répartition au sein de l'agglomération Lausanne-Morges et de mieux les

équilibrer par rapport à l'habitat sur le plan local. Pour renforcer la mixité à l'échelle du centre, les principes suivants ont été retenus :

- favoriser le développement d'activités commerciales dans les rez-de-chaussée orientés sur les espaces publics majeurs, notamment autour du secteur de la Clergère et de la pl. de la Gare, de manière à y soutenir la vitalité économique et sociale ;
- développer des surfaces d'activités dans le secteur tertiaire afin de renforcer les emplois ;
- renforcer l'offre en équipements publics et para-publics existante ;
- maintenir une offre de logements diversifiée et répondant aux besoins de différentes catégories sociales et générationnelles.



*Masterplan, mixité fonctionnelle et affectations*

#### 6.1.4. Préserver et valoriser le patrimoine bâti existant

Le bourg historique constitue incontestablement un point fort de qualité. Vecteur d'identité, celui-ci doit être préservé et valorisé comme patrimoine vivant. Il s'agit de permettre son évolution dans le respect des valeurs patrimoniales et historiques.

Le cadre bâti fait déjà l'objet d'une réglementation spécifique et d'un suivi attentif de la part de l'administration. Ainsi, cette valorisation passera avant tout par des interventions ciblées sur l'espace public, notamment par une requalification complète de la rue de la Poste et de l'av. Samson Reymondin, dans la continuité des aménagements réalisés sur la Grand'Rue et le bas de l'av. du Prieuré.

### 6.1.5. Renforcer le maillage d'espaces publics

Le projet de territoire vise à recréer à l'échelle de l'ensemble du centre un maillage dense d'espaces publics complémentaires et harmonisés (revêtement, mobilier urbain, éclairage) offrant une orientation claire et facile aux piétons. Il s'agit en particulier de :

- offrir des repères visuels clairs, même pour les piétons qui ne connaissent pas la Ville ;
- consolider le rôle structurant de la pl. de la Gare, de la pl. Neuve et de la pl. de la Clergère à l'échelle du centre ;
- donner une identité propre à chaque lieu par un traitement circonstancié de l'espace public et une variété d'usages dans les rues, places, parcs et espaces verts ;
- renforcer les 2 liaisons Nord-Sud principales (pl. de la Gare - pl. Neuve - ch. du Montillier et place Verdaine - pl. de la Clergère - Octogone), en complément de celle de l'av. du Prieuré, par la continuité des espaces et des perceptions visuelles et l'amélioration du confort pour les mobilités douces ;
- améliorer fortement la connexion entre la gare, la pl. Neuve et la pl. de la Clergère par des espaces publics fluides et attractifs ;
- créer une continuité de parcours de mobilité douce le long des voies ferrées permettant un accès aisé aux quais CFF ;
- tranquilliser la rue de la Poste, améliorer la perméabilité de l'av. de Lavaux et réaménager ces 2 axes en lien avec le bâti et les espaces publics adjacents.



Masterplan, schéma de principe du réseau des espaces publics

### 6.2. Objectifs, principes et mesures de mobilité

Le caractère très routier de l'av. de Lavaux et de la pl. de la Clergère, fortement accentué par le dénivelé attenant au 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. De manière plus globale, le caractère très routier de nombreux aménagements du centre 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 et accompagner les projets de réaménagement routier.

Les équipes ayant travaillé sur l'étude-test ont cherché un aménagement multimodal qui maintient un niveau de service (fluidité, capacité, accessibilité) correct pour le trafic individuel motorisé tout en optimisant la performance des autres modes de déplacement, tels que les transports publics, les vélos et la marche.

Cette méthodologie de conception de l'espace urbain est pluridisciplinaire et nécessite une étroite collaboration entre les urbanistes, les architectes-paysagistes, Police Est Lausannois, les TL ainsi que les ingénieurs en mobilité.

Comme évoqué au chapitre 3.2, cette approche a déjà fait ses preuves à Pully, tant en termes de qualité d'usage que de report modal. Le trafic individuel motorisé étant sensiblement en baisse, il s'agit d'accompagner cette tendance avec des aménagements adaptés.

Les mesures détaillées dans le Masterplan reflètent une forte volonté de réduire l'empreinte routière au cœur et aux alentours du bourg, avec la mesure phare de mise en sens unique de la rue de la Poste. Cette démarche s'inscrit à rebours de celle effectuée dans les années 50, avec toutefois une desserte par les transports publics optimisée et une perméabilité pour les vélos. Le report des infrastructures de stationnement en ouvrage devra être étudié afin de libérer l'espace public en surface, aujourd'hui encombré de véhicules, pour trouver l'équilibre entre la convivialité pour les piétons et l'accessibilité pour les transports individuels.

Le réaménagement de l'av. de Lavaux en axe fort de transport public urbain constitue véritablement le plus grand défi à relever en terme de multimodalité. Les traversées piétonnes en surface, par exemple, péjorent légèrement la capacité et la fluidité du trafic au carrefour de la Clergère mais sont indispensables pour recoudre les différents quartiers et redonner à cette avenue une dimension plus humaine.

Les mesures de mobilité ont pour objectifs d'augmenter la convivialité et l'attractivité du centre-ville. Elles constituent un fil rouge directeur pour les réaménagements de l'espace public des 15 prochaines années.

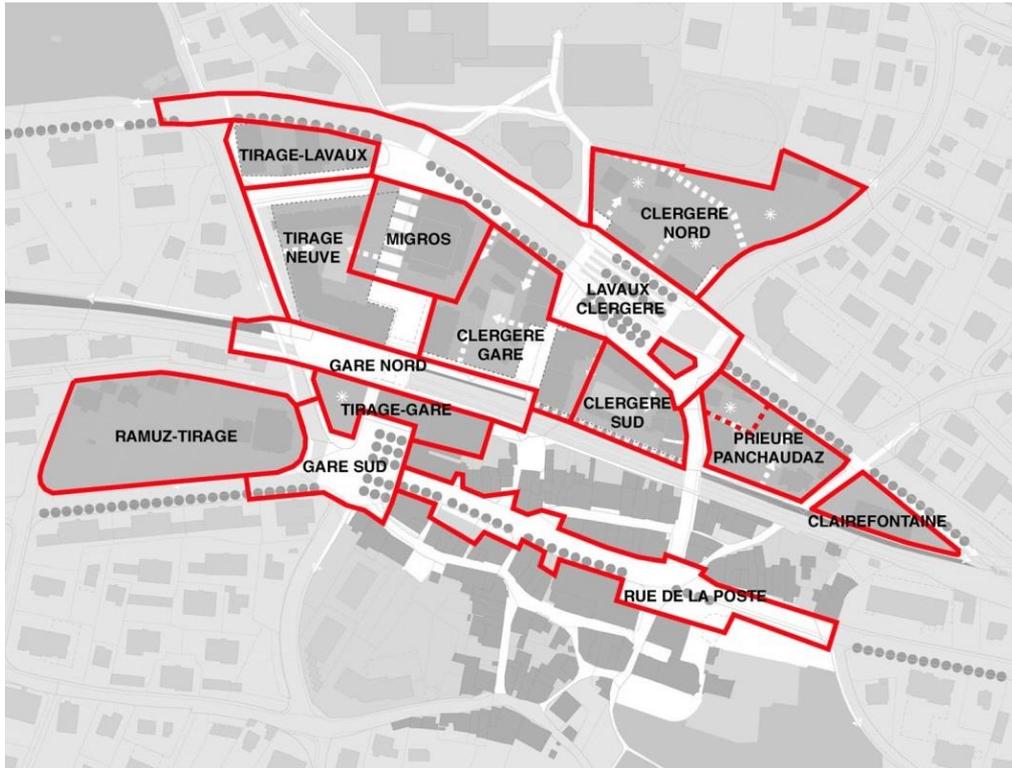
## **6.3. Mise en œuvre**

### **6.3.1. Découpage opérationnel**

Le Masterplan donne une orientation à la fois souple et coordonnée pour l'aménagement du centre de Pully. La mise en œuvre de ce périmètre est complexe. Malgré les diverses opportunités qu'offrent les maîtrises foncières publiques ou tenues par de grands acteurs,

le découpage parcellaire et le caractère fortement bâti rendent assez complexes les opérations liées au foncier et nécessitent des solutions au cas par cas. Pour faciliter l'opérationnalité, le périmètre du centre a été découpé en plusieurs secteurs-clés qui feront chacun l'objet de démarches spécifiques (plans de quartier, études de faisabilité, projets routiers, requalifications d'espace public, etc.).

Plusieurs 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 de plus grande échelle, avec lesquels la coordination doit se poursuivre.



*Masterplan, découpage opérationnel en secteurs-clés*

### 6.3.2. Affectation du sol

Sur l'ensemble des secteurs (hormis les rues et les places) des modifications des plans d'affectation seront nécessaires pour atteindre les objectifs poursuivis. Le Plan partiel d'affectation Pré de la Tour, qui régit actuellement un vaste secteur, sera ainsi découpé en plusieurs périmètres et abrogé progressivement par plusieurs nouveaux plans de quartier.

### 6.3.3. Qualité architecturale

Dans un processus de densification, la qualité d'urbanisation et d'aménagement est un facteur clé. Des processus de mise en concurrence par projet (concours, mandat d'étude parallèle) seront privilégiés et choisis de manière circonstanciée en fonction des ressources financières disponibles. Toutefois ces processus ne peuvent être financés uniquement par

la Ville, notamment lorsqu'il s'agit de terrains appartenant à des privés. Il s'agira donc de trouver des partenariats avec ces derniers pour financer des concours d'urbanisme et d'architecture.

## **7. Adhésion à la politique cantonale des pôles de développement**

En parallèle aux études et réflexions menées sur le centre, la Municipalité est en discussion avec les autorités cantonales pour intégrer Pully à la Politique des pôles de développement cantonaux (ci-après PPDE).

Mise en place à fin 1996 par décret du Grand Conseil, cette politique avait pour objectif initial de favoriser la création d'emplois dans le Canton en proposant des lieux d'implantation bien localisés et attractifs. Depuis le début des années 2000, l'environnement légal et le champ d'action de la politique ont cependant subi une importante évolution, notamment en associant le développement de l'emploi et la promotion du logement dans des sites urbains. La volonté de renforcer la production de logements, en particulier en centralité et à proximité des gares du Réseau express régional (RER), a posé la question de l'élargissement du champ d'action de la PPDE en incluant des sites présentant une mixité habitat - emploi.

L'action de la PPDE est orientée sur le soutien à la mise en œuvre des projets afin de passer plus rapidement de la planification territoriale à la réalisation effective. Concrètement, elle apporte des aides financières à l'acquisition foncière et à la réalisation des équipements de base. Elle soutient également les démarches de promotion des sites stratégiques et s'assure que celles-ci sont coordonnées avec les missions des différentes entités du réseau cantonal de promotion économique et de promotion du logement. A ce jour, 30 sites stratégiques d'intérêt cantonal ont été définis et une vingtaine de sites sont en cours de définition dont « Pully Centre » (27 sites urbains mixtes et 22 sites d'activités).

Les études préliminaires et les études-test ont permis de mettre en évidence les importants potentiels qualitatif et quantitatif du centre de Pully à l'échelle de l'agglomération lausannoise. Depuis octobre 2011, le centre de Pully est ainsi inscrit préalablement à la PPDE dans l'attente de l'élaboration d'un document cadre pour l'aménagement du centre de Pully. Cette première étape a permis de recevoir de la part du Canton, par l'intermédiaire du Groupe opérationnel des pôles (GOP), un cofinancement pour l'élaboration du Masterplan et ainsi poursuivre le processus d'adhésion en cours.

### **7.1. Développement durable**

Pour rappel, le développement durable est un développement qui répond aux besoins des générations du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Cette définition a été proposée en 1987 par la Commission mondiale sur l'environnement et le développement.

L'objet de ce préavis a été évalué sur la base des critères de Boussole 21. Cet outil d'évaluation, développé par le canton de Vaud au sein de l'Unité de développement durable du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH), permet d'apprécier l'engagement des projets en faveur du développement durable.

## **7.2. Dimension économique**

Le Masterplan a notamment pour objectif de renforcer l'offre en commerces, services et équipements accessibles au public et d'augmenter la présence d'emplois dans le centre en créant un environnement favorable à leur implantation (amélioration du cadre de vie, affirmation de l'identité du centre, renforcement de l'accessibilité, création de nouvelles surfaces à bâtir en centralité). La mise en œuvre de ce projet permettra à terme la valorisation, le renforcement et la diversification du tissu économique local.

## **7.3. Dimension environnementale**

Le projet de territoire soutenu par la Municipalité s'inscrit clairement dans une logique de densification et de revalorisation des centres promue par le Canton et la Confédération. A travers une approche multimodale, il cherche également à faciliter un changement de mode de transport vers une mobilité plus durable en améliorant l'attractivité des transports publics et la mobilité tout en garantissant les déplacements en transport individuel motorisé.

## **7.4. Dimension sociale**

Le Masterplan vise à améliorer la cohésion du centre-ville, à développer son attractivité et sa vitalité et la qualité d'aménagement de ses espaces publics. Ces objectifs devraient conduire à l'amélioration générale du cadre de vie, au renforcement de l'identité du centre de Pully et de la Ville dans son ensemble et, en finalité, à la réappropriation du centre par les habitants et les usagers de Pully.

## **8. Communication**

---

Le Masterplan pour l'aménagement du centre de Pully ainsi que l'ensemble des études préliminaires qui ont conduit à son élaboration ont fait l'objet d'une collaboration avec le Canton, les TL et le SDEL. Le dossier est actuellement en consultation dans les différents services de l'Etat et auprès des TL.

Plusieurs séances d'information et de discussions ont été organisées avec les propriétaires des secteurs les plus stratégiques lors de l'élaboration du Masterplan. Ces échanges ont permis la consolidation des options stratégiques d'aménagements et devraient faciliter sa mise en œuvre ultérieure.

Le Masterplan a également été présenté à la Commission permanente d'urbanisme le 19 décembre 2013.

Le présent préavis a pour objectif d'informer le Conseil communal, par la présentation du Masterplan pour l'aménagement du centre de Pully, sur les intentions de la Municipalité en matière d'aménagement pour les 10 à 15 prochaines années. Il complète et précise le dossier de communication « PULLY VILLE D'AUJOURD'HUI » consacré au cœur de Pully.

En outre, les actions de communication à entreprendre seront définies en collaboration avec le Service de la communication.

## 9. Programme de législature

---

Le Masterplan pour l'aménagement du centre de Pully s'inscrit pleinement dans le cadre du programme de législature de la Municipalité. Il répond aux objectifs suivants :

- 0-10 « Améliorer la cohésion du centre-ville, développer son attractivité et la qualité d'aménagement de ses espaces publics » ;
- 0-11 « Favoriser une mixité entre logements et emplois » ;
- 0-12 « Améliorer l'offre en transports publics, notamment dans le cadre des projets développés au sein de l'agglomération lausannoise, et inciter le transfert des transports individuels motorisés (TIM) vers les transports publics (TP) » ;
- 0-13 « Favoriser et renforcer les cheminements de mobilité douce » ;
- 0-19 « Favoriser l'implantation d'activités, en particulier dans les secteurs secondaire et tertiaire, afin d'augmenter le nombre d'emplois à Pully ».

Il permettra également la mise en œuvre des mesures suivantes :

- M-11 « Finaliser la planification de la pl. de la Gare et débiter la réalisation de ses aménagements » ;
- M-12 « Poursuivre et finaliser les études relatives à l'implantation d'un nouvel axe fort de transports publics sur l'av. de Lavaux (BHNS) » ;
- M-13 « Mettre en œuvre progressivement les mesures d'amélioration identifiées dans le Schéma directeur de la mobilité douce (SDMD) » ;
- M-16 « Planifier le réaménagement du secteur de la Clergère ».

## 10. Conclusions

Le Masterplan offre une vision d'ensemble et un fil conducteur pour le développement du centre en matière d'urbanisation, d'espace public et de mobilité.

Par ce préavis d'intention, la Municipalité informe le Conseil communal sur ses intentions et sa stratégie pour l'aménagement du centre-ville de Pully.

Approuvé par la Municipalité dans sa séance du 17 septembre 2014.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le syndic		Le secrétaire
		
G. Reichen		Ph. Steiner

Annexe : Masterplan pour le centre de Pully