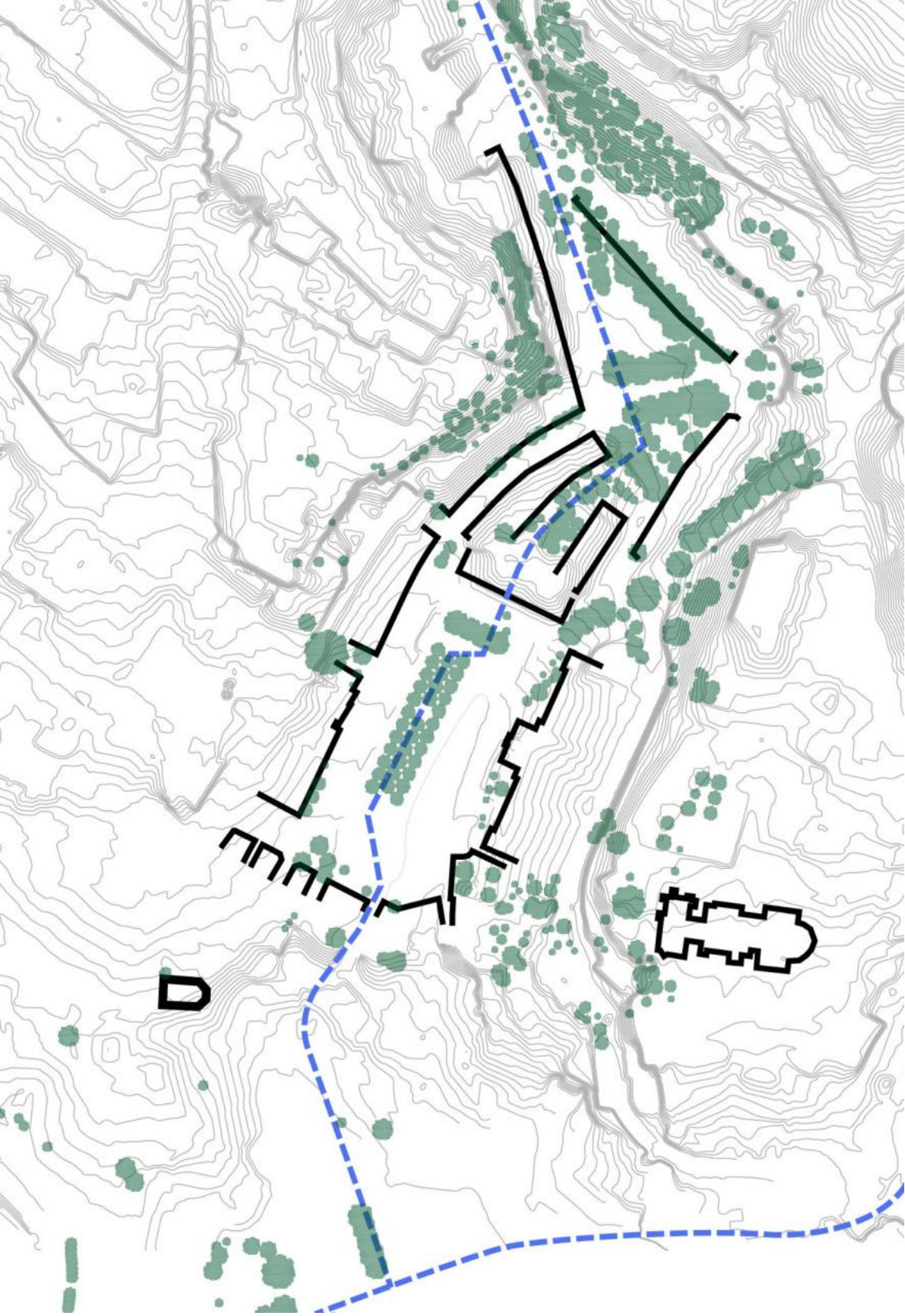




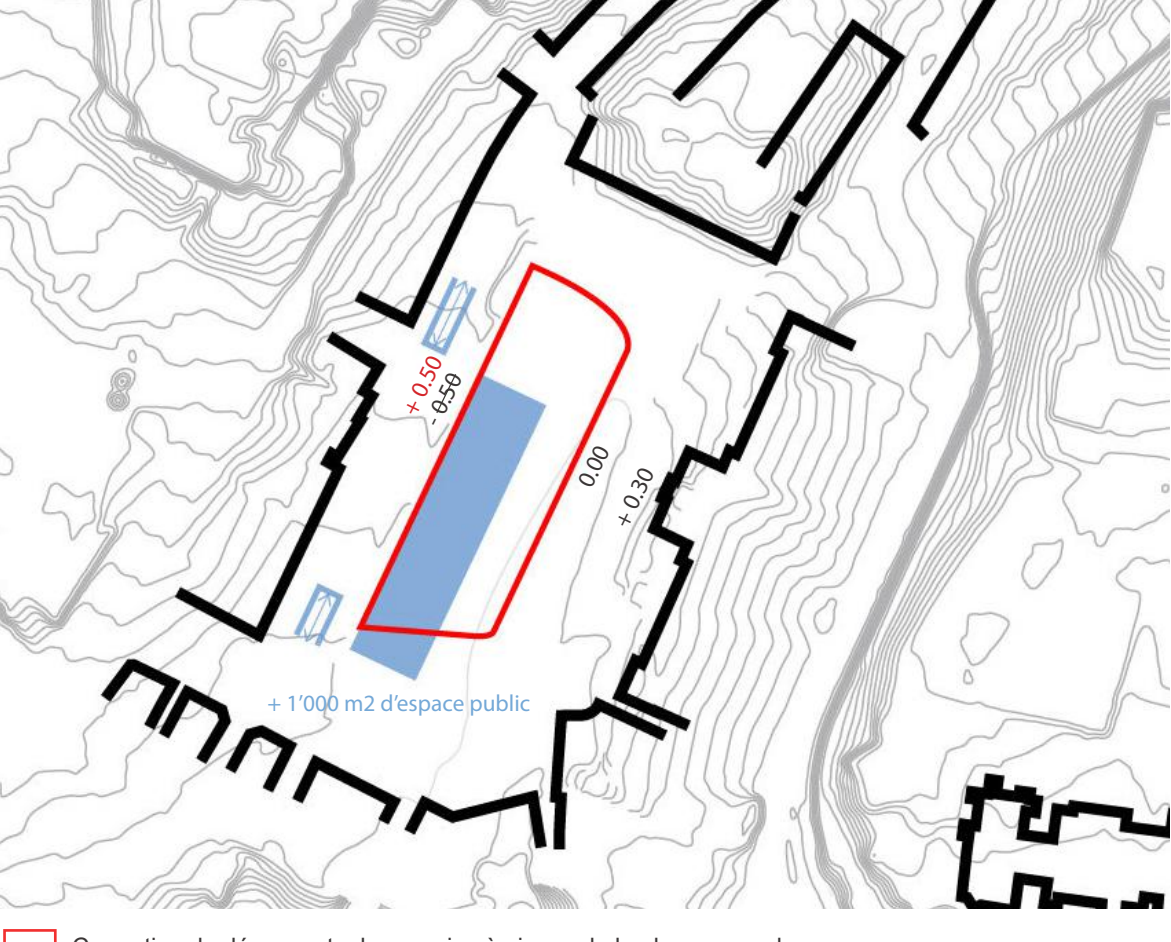
Donner à la Riponne une dignité qui en fait un lieu de vie agréable au quotidien, celui de l'accueil des marchés hebdomadaires et la place des manifestations occasionnelles.

Végétaliser le vallon



Très grossièrement simplifié, Lausanne s'est développée sur trois collines : la Cité, St-François et St-Laurent, et deux vallons : le Flon et La Louve. Dès le XIXe siècle et l'obsolescence militaire des fortifications, le développement moderne du centre-ville s'est fait au profit d'une stratégie d'une part, de franchissement des obstacles du relief par le Grand Pont et le Tunnel de la ceinture Pichard et d'autre part, par le comblement des vallons des deux cours d'eau mis sous tuyau. Si aujourd'hui le vallon du Flon est toujours assez facilement compréhensible, celui de la Louve est en revanche très difficilement identifiable.

Notre proposition d'aménagement pour la place de la Riponne tente de rétablir une compréhension minimum du vallon de la Louve par la création d'un mail arboré, qui s'inscrit, à l'amont, dans la continuité des réaménagements prévus pour la rue des Deux-Marchés et la place du Tunnel. A l'aval, en traversant la station du métro et son nouvel édifice, on rejoint la rue de la Louve pour arriver place Pépinet où un alignement de platanes majestueux nous mène à la rue Centrale, lieu de la confluence de la Louve et du Flon.



Correction du dévers actuel pour mise à niveau de la place sur sa largeur

Ré-organisation des accès au parking, gain de plus de 1'000m2 de place pour ré-organisation des accès

Faire son marché



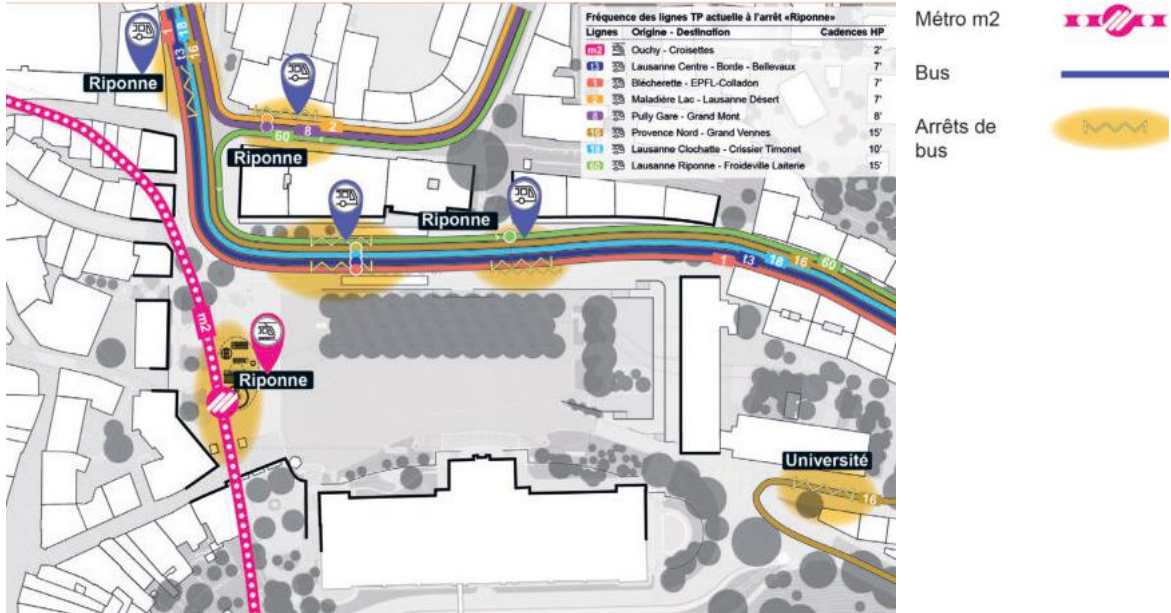
Se rassembler



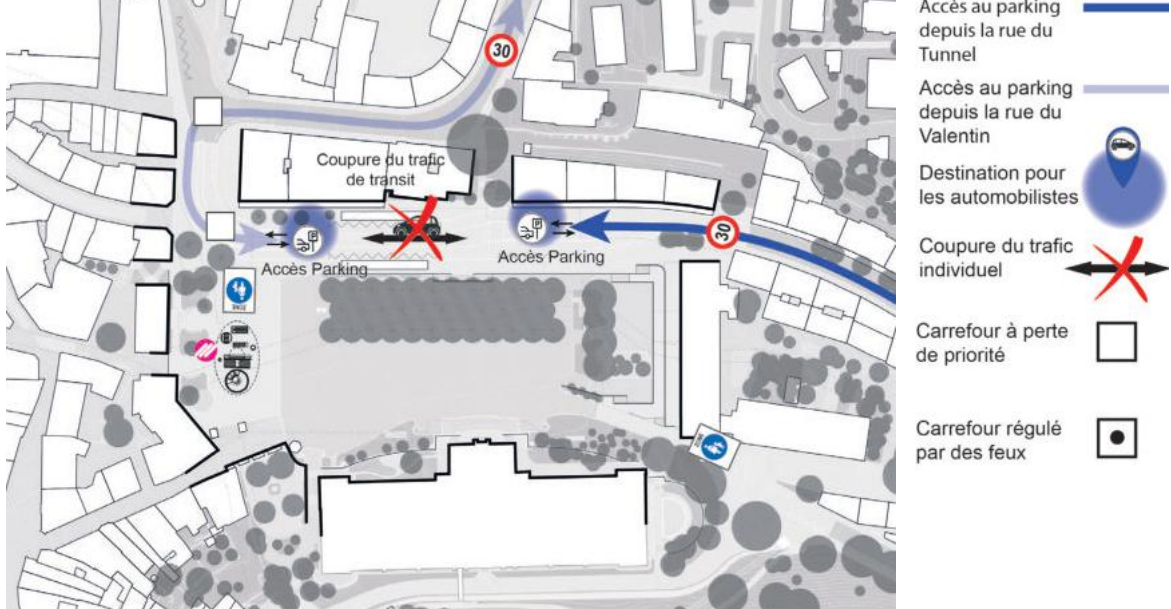
La nuit



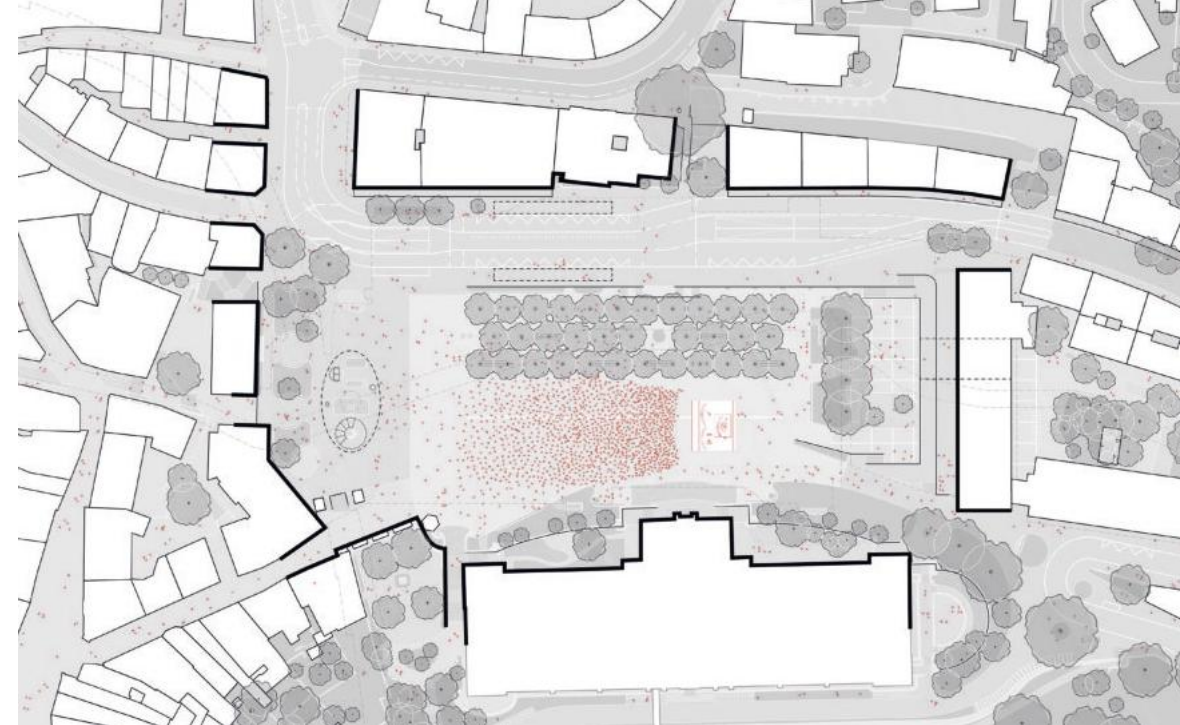
Le fonctionnement des transports publics



Le fonctionnement des TIM



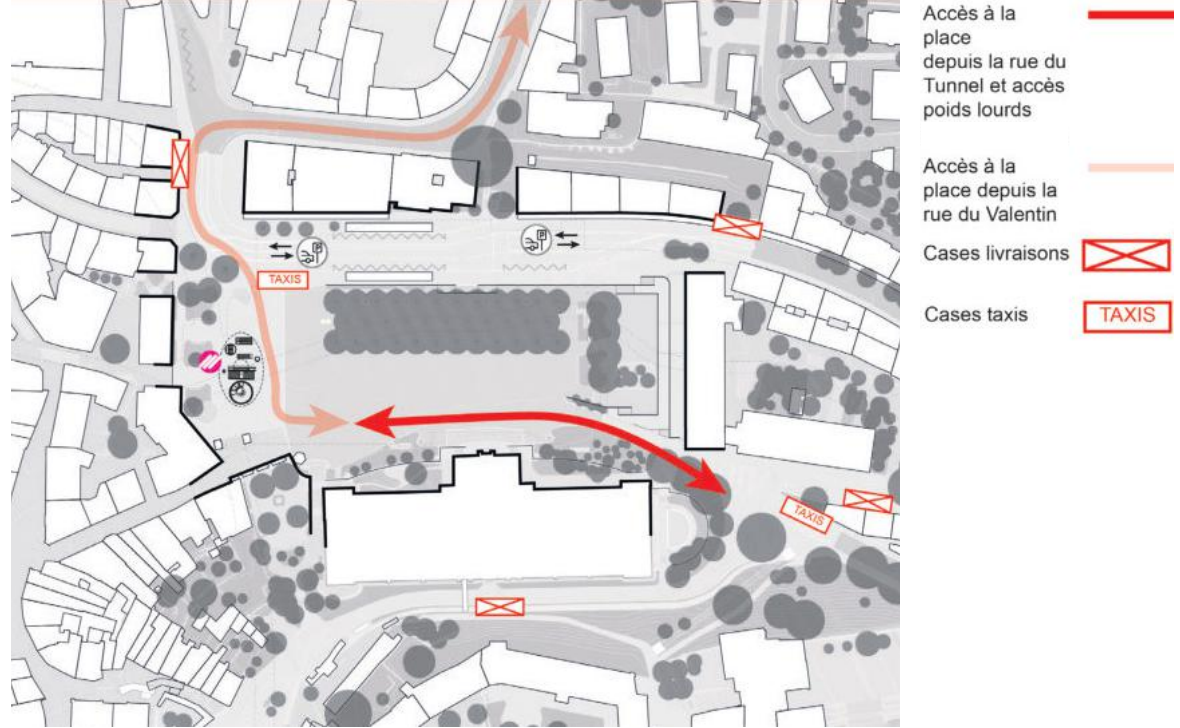
Danser



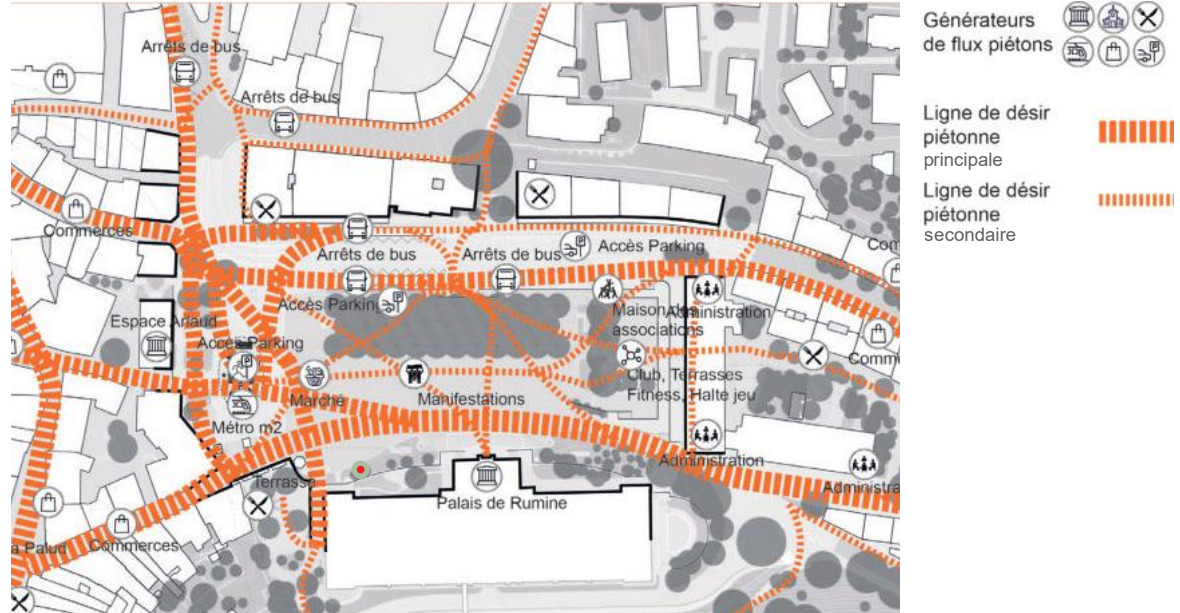
Partager au MIAM festival



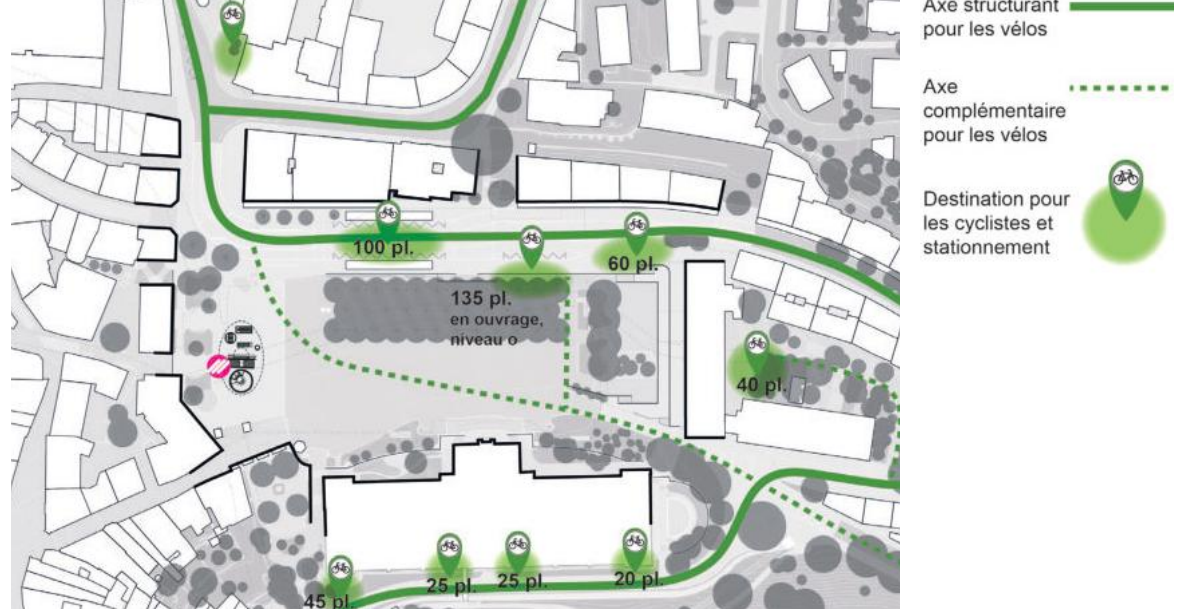
Les dessertes fonctionnelles



Les principes de fonctionnement pour les piétons



Les principes de fonctionnement pour les cyclistes



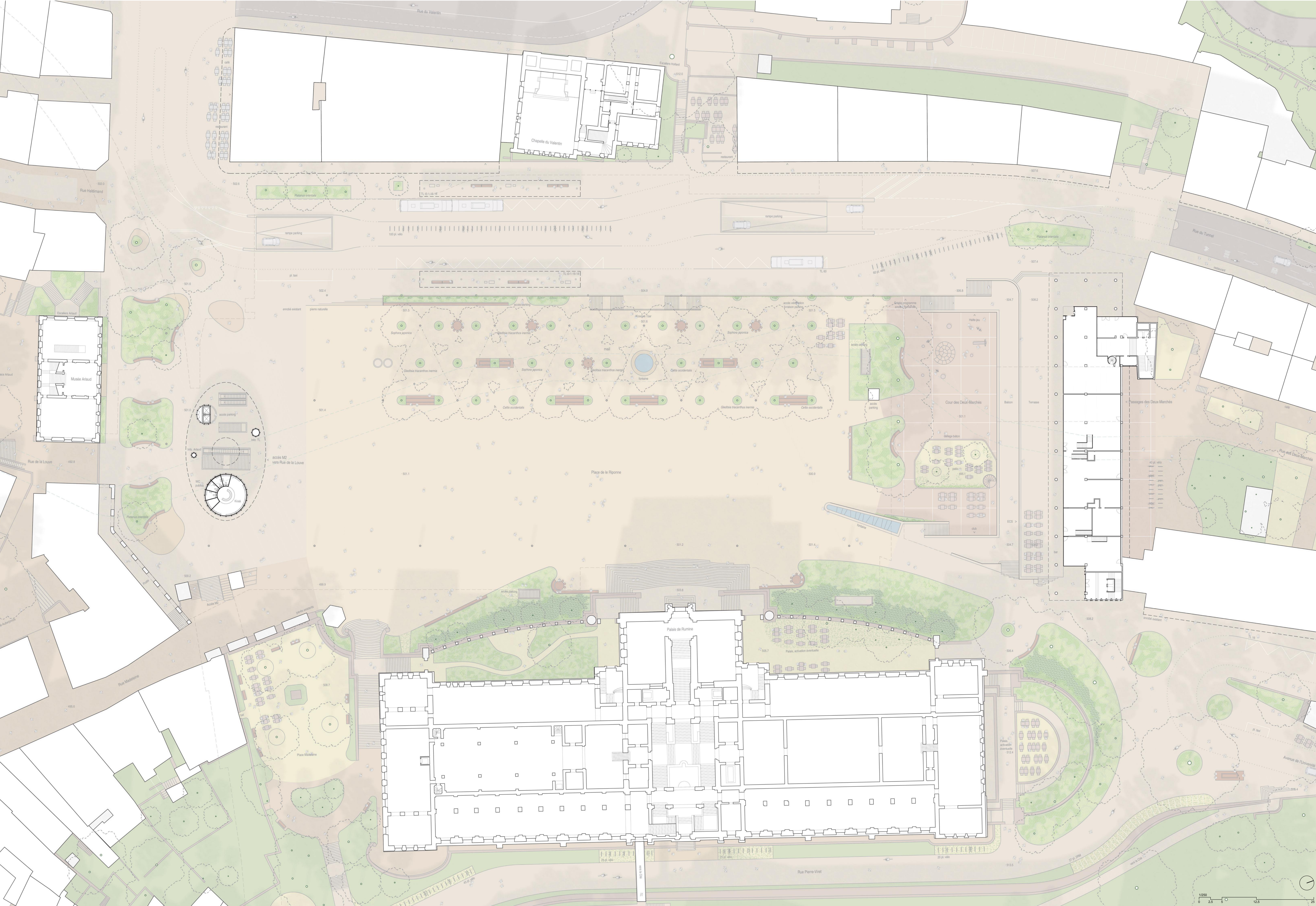
Plan 1.1000e



Mandats d'étude parallèles pour le réaménagement de la Place de la Riponne

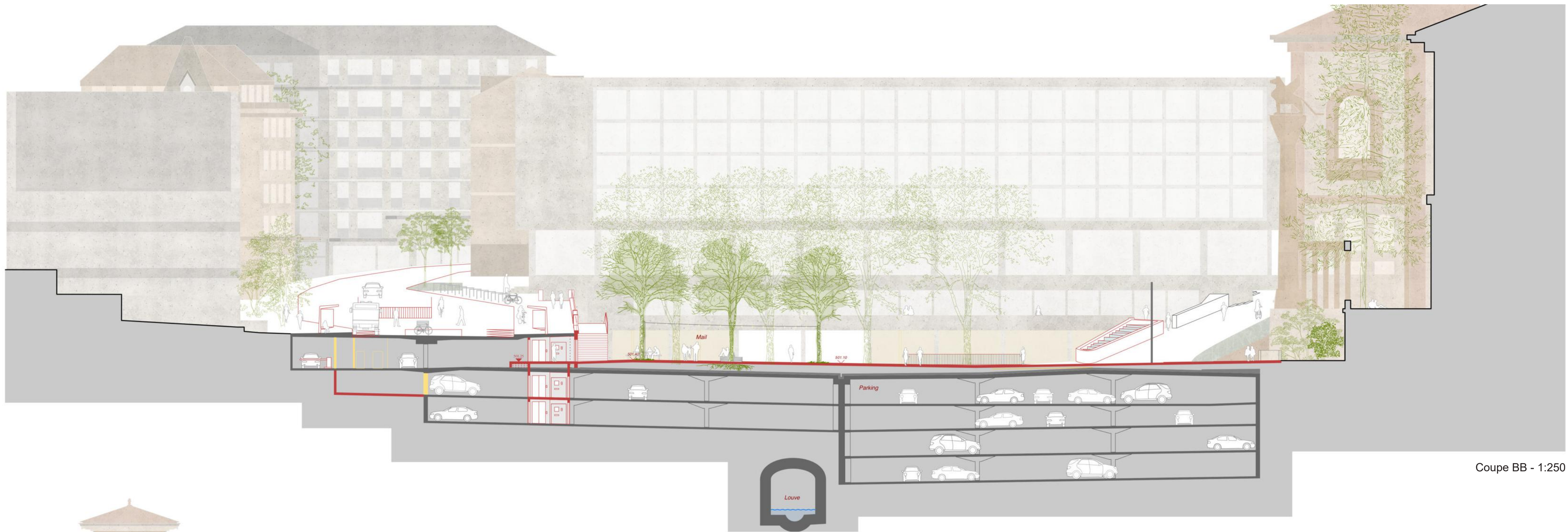
ARBRES DE JOUVENCE

Dialogue final 01.03.25

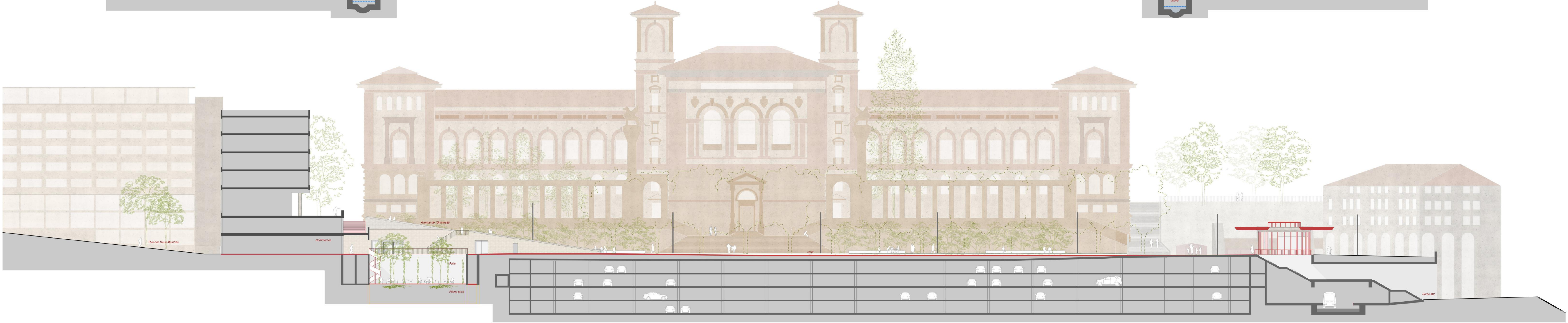




Coupe CC - 1:250



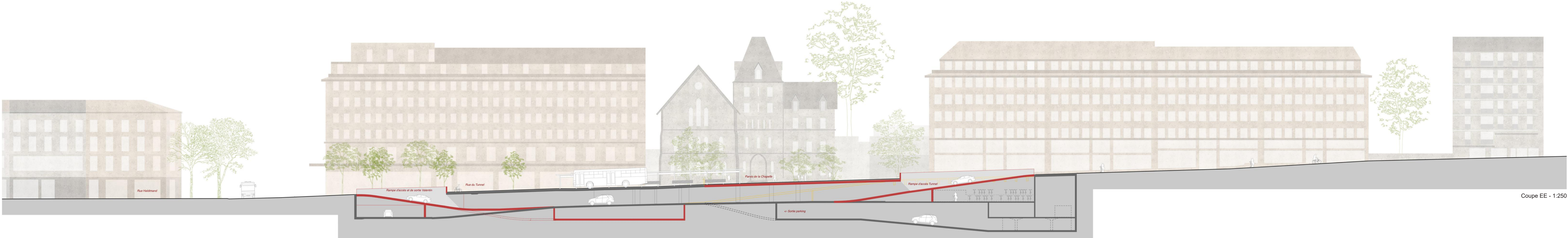
Coupe BB - 1:250



Coupe GG - 1:250



Coupe FF - 1:250



Coupe EE - 1:250

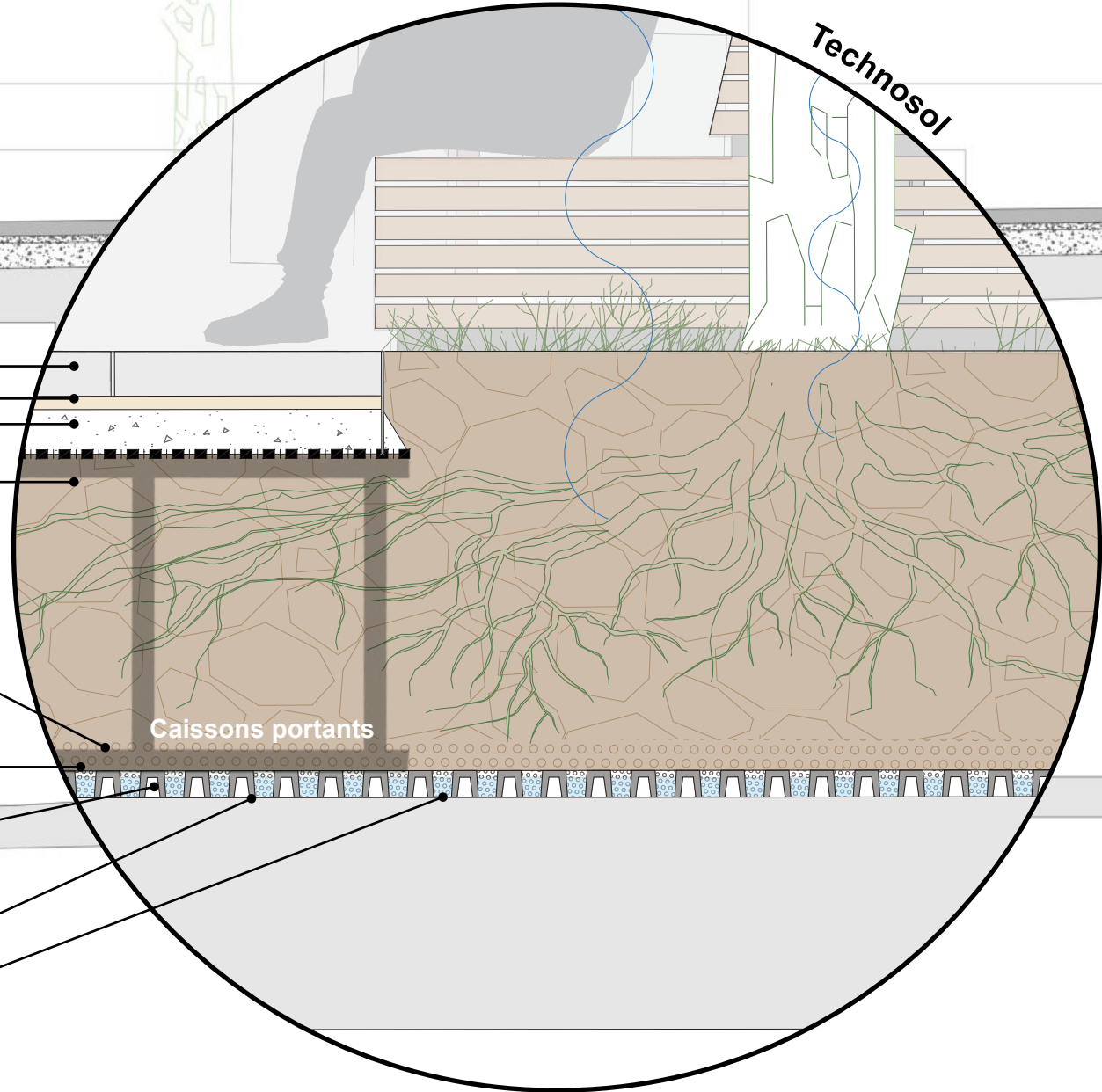
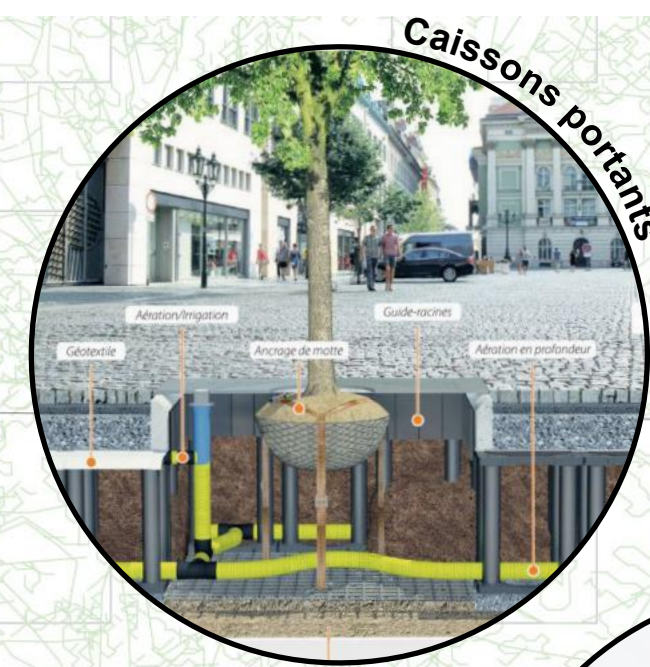
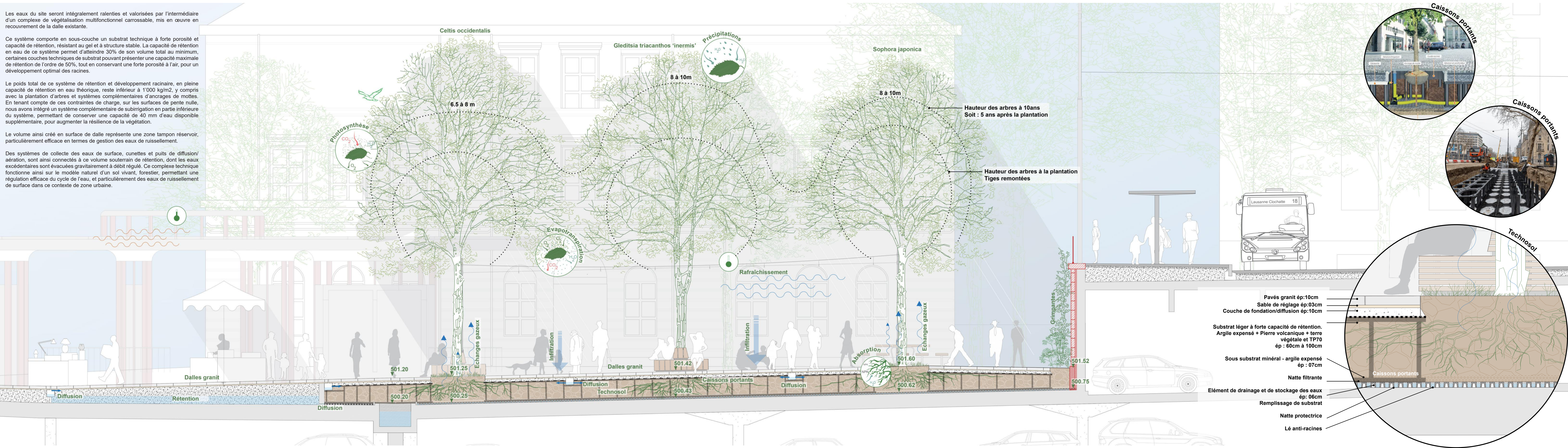
Les eaux du site seront intégralement ralenties et valorisées par l'intermédiaire d'un complexe de végétalisation multifonctionnel carrossable, mis en œuvre en recouvrement de la dalle existante.

Ce système comporte en sous-couche un substrat technique à forte porosité et capacité de rétention, résistant au gel et à structure stable. La capacité de rétention en eau de ce système permet d'atteindre 30% de son volume total au minimum, certaines couches techniques de substrat pouvant présenter une capacité maximale de rétention de l'ordre de 50%, tout en conservant une forte porosité à l'air, pour un développement optimal des racines.

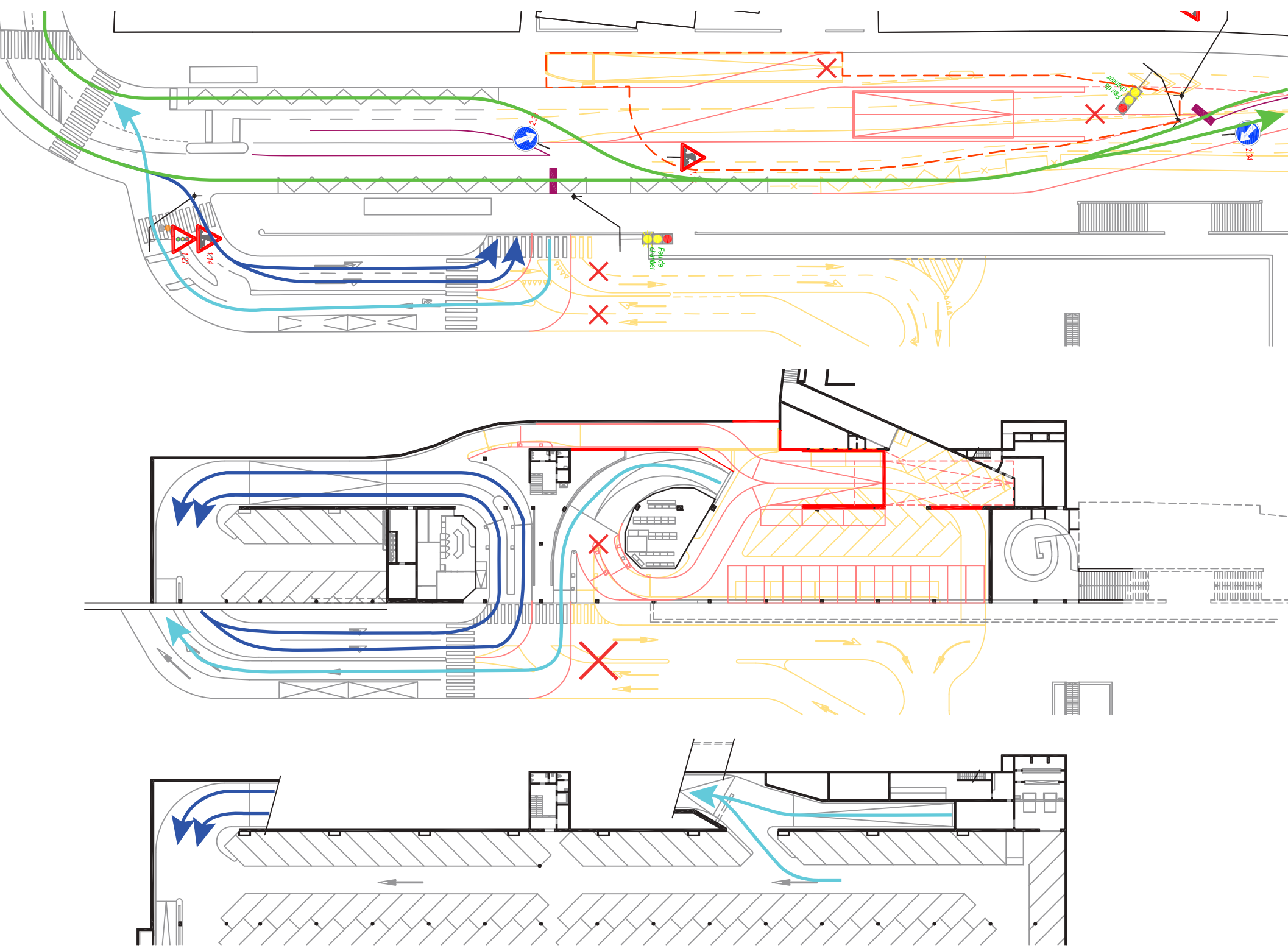
Le poids total de ce système de rétention et développement racinaire, en pleine capacité de rétention en eau théorique, reste inférieur à 1'000 kg/m², y compris avec la plantation d'arbres et systèmes complémentaires d'ancrages de motes. En tenant compte de ces contraintes de charge, sur les surfaces de pente nulle, nous avons intégré un système complémentaire de subirrigation en partie inférieure du système, permettant de conserver une capacité de 40 mm d'eau disponible supplémentaire, pour augmenter la résilience de la végétation.

Le volume ainsi créé en surface de dalle représente une zone tampon réservoir, particulièrement efficace en termes de gestion des eaux de ruissellement.

Des systèmes de collecte des eaux de surface, cuvettes et puits de diffusion/aération, sont ainsi connectés à ce volume souterrain de rétention, dont les eaux excédentaires sont évacuées gravitairement à débit régulé. Ce complexe technique fonctionne ainsi sur le modèle naturel d'un sol vivant, forestier, permettant une régulation efficace du cycle de l'eau, et particulièrement des eaux de ruissellement de surface dans ce contexte de zone urbaine.

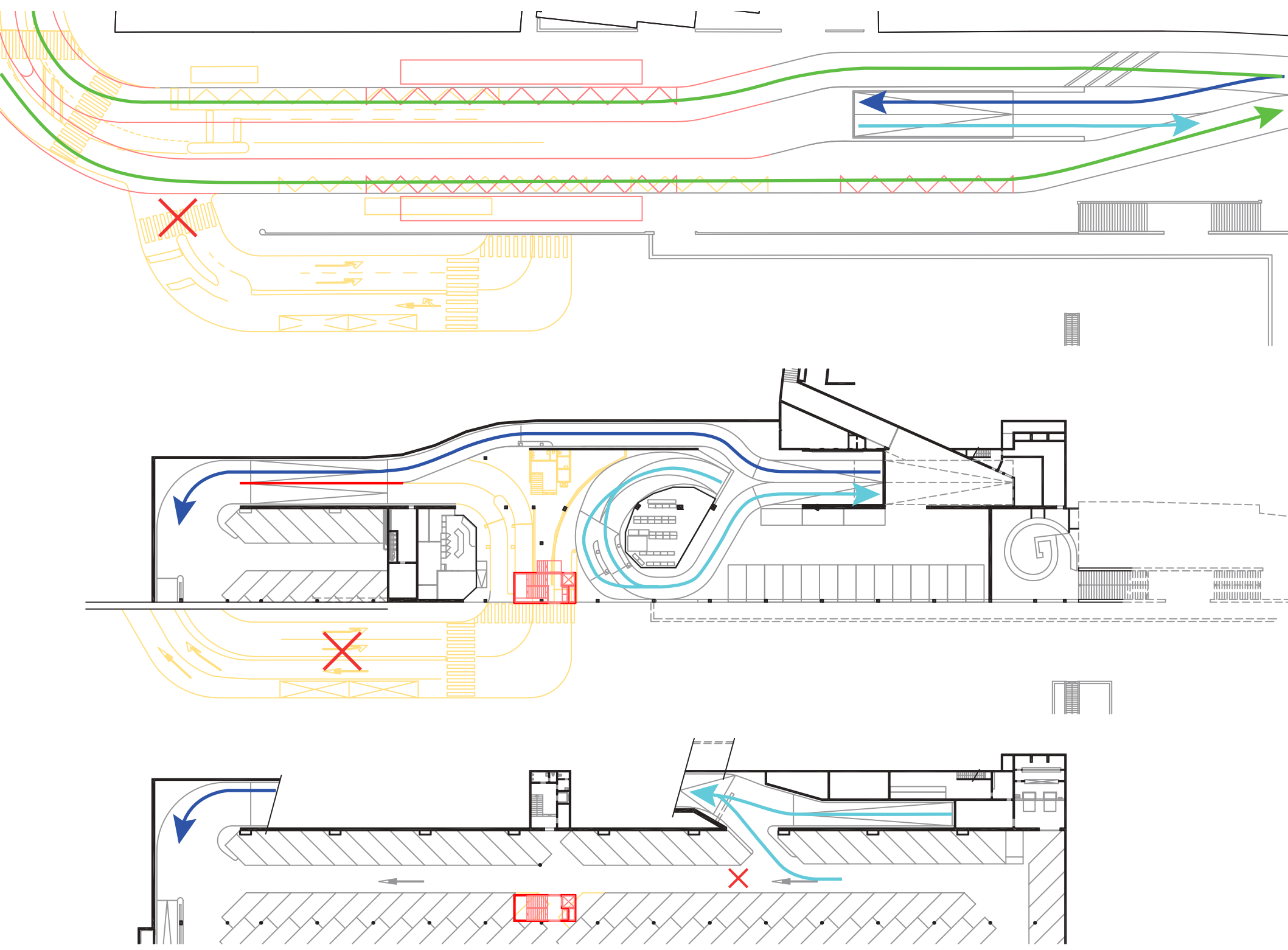


Transformation du parking phase 1 - 1.750e



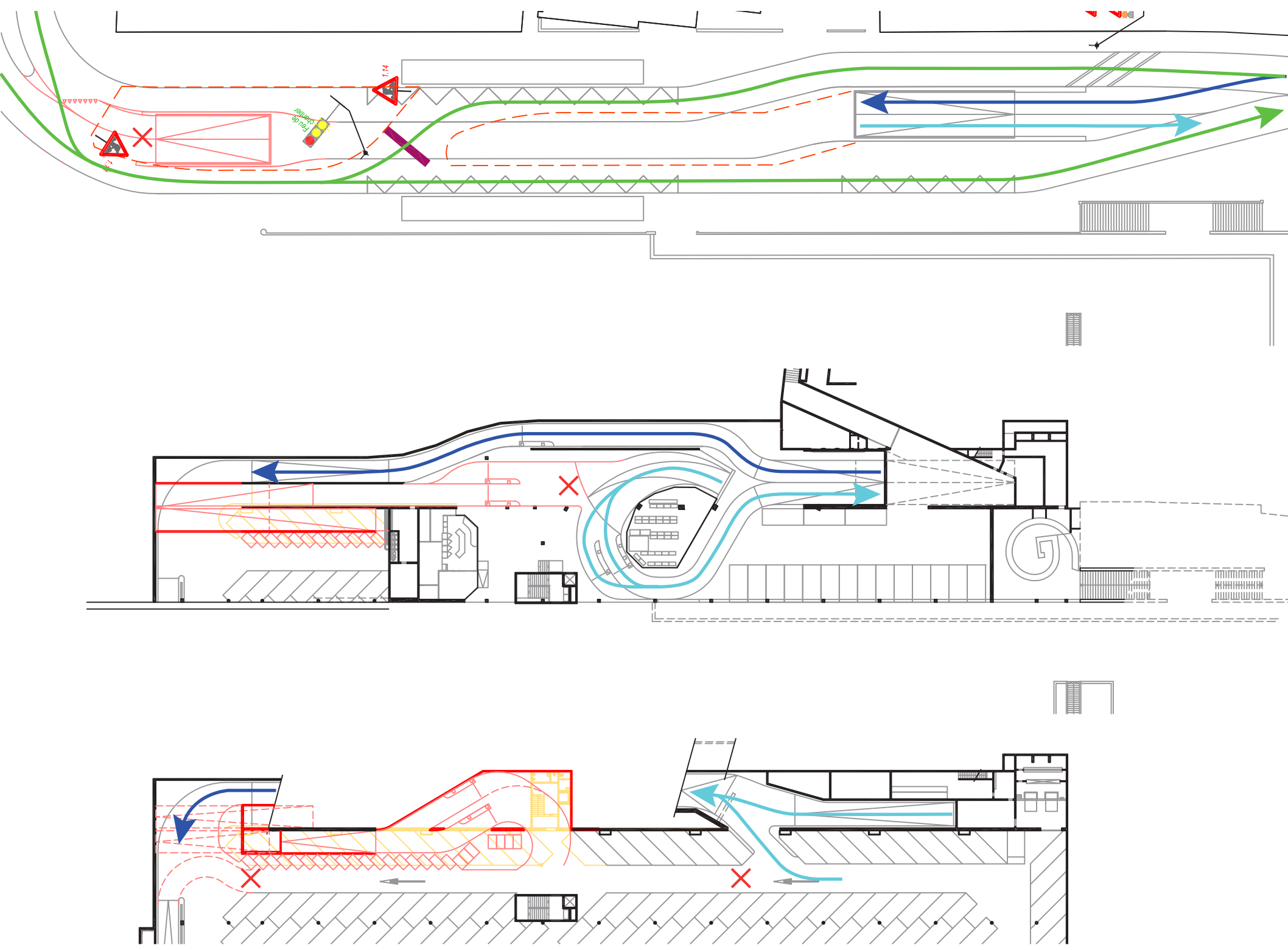
- Phase 1 : Création de la nouvelle trémie « entrée/sortie » Rue du Tunnel**
- Entrée et sortie des véhicules maintenues via la Place de la Riponne.
 - Condamnation de l'entrée véhicules via la Rue du Tunnel
 - Condamnation et démolition de l'entrée piétonne via la cage d'escalier Nord
 - Accès chantier depuis trémie existante
 - Ouverture de la nouvelle trémie avec renfort de la dalle adjacente
 - Création de la nouvelle double rampe
 - Sous-œuvre pour liaison de la nouvelle rampe
 - Démolition de l'ancienne rampe et fermeture de l'ancienne trémie

Transformation du parking phase 2 - 1.750e



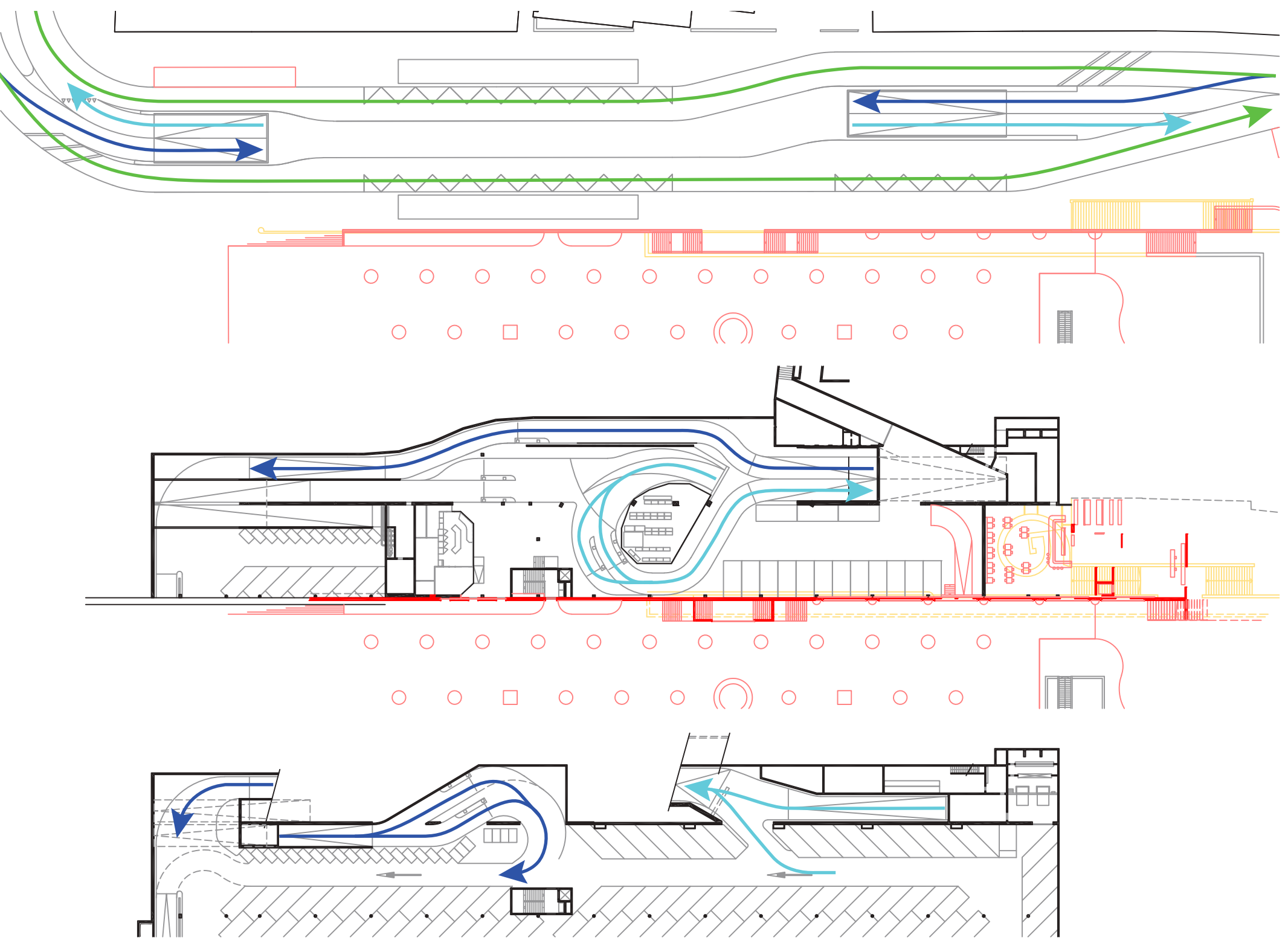
- Phase 2 : Déplacement de la cage d'escalier/ascenseur**
- Entrée et sortie des véhicules via la nouvelle trémie de la Rue du Tunnel
 - Condamnation de l'entrée véhicules via la Place de la Riponne
 - Construction de la nouvelle sortie piétonne (escaliers + ascenseur) sur la place
 - Travaux préparatoires pour la création de la rampe Rue du Tunnel (mur de séparation, ...)

Transformation du parking phase 3 - 1.750e



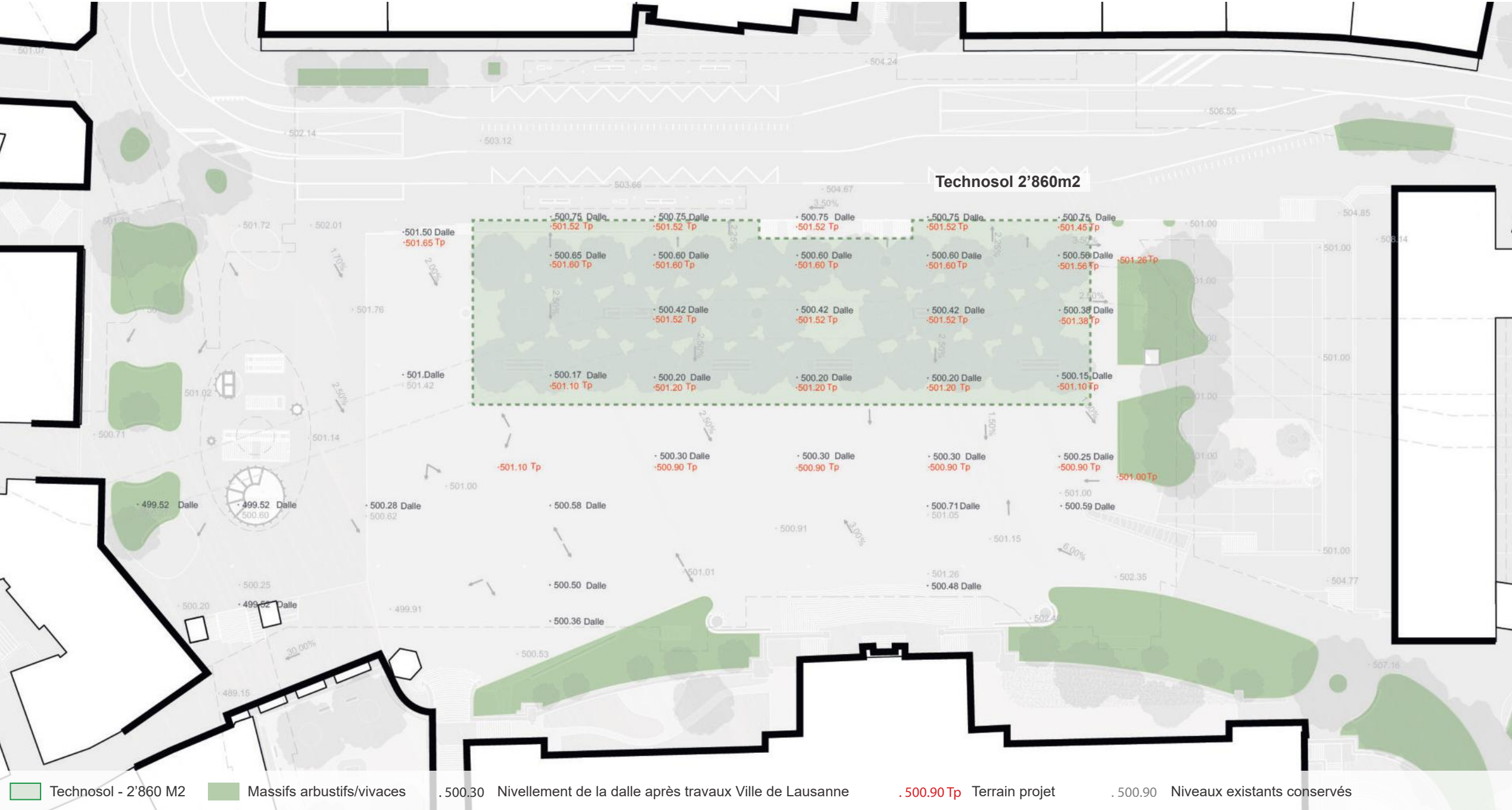
- Phase 3 : Création de la nouvelle trémie « entrée/sortie » Rue du Valentin**
- Entrée et sortie des véhicules via la nouvelle trémie de la Rue du Tunnel
 - Ouverture de la nouvelle trémie avec renfort de la dalle adjacente
 - Mise en place de plateformes de travail permettant le transit des véhicules au niveau sous-sol -1
 - Créations de sommiers renversés en opération coup de points
 - Création de la nouvelle double rampe
 - Travaux réalisés depuis la Rue du Tunnel

Transformation du parking phase 4 - 1.750e

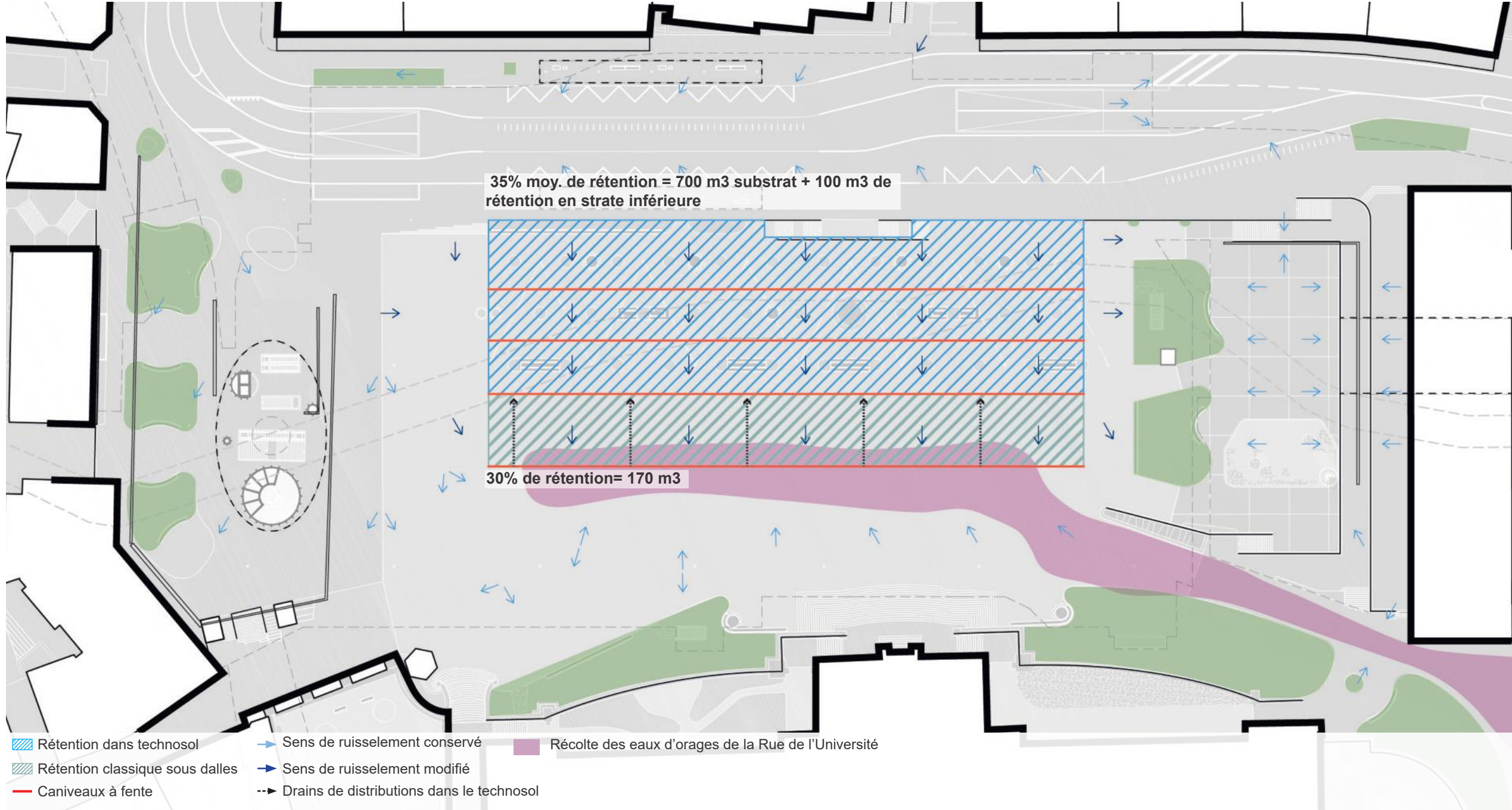


- Phase 4 : Fermeture du mur de la place**
- Fermeture et aménagement du mur de la place de la Riponne
 - Aménagement du parking Mobility au niveau 0

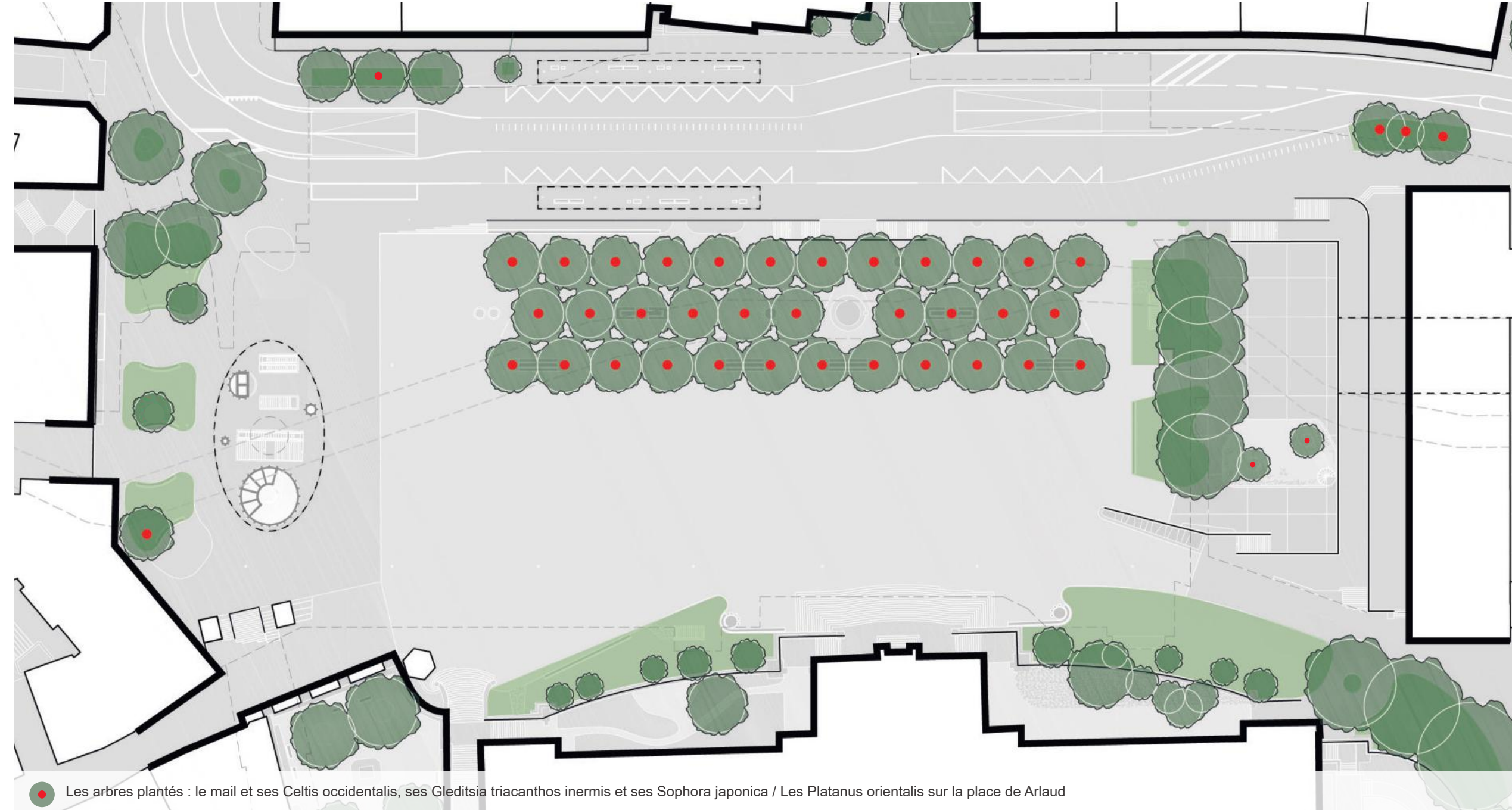
Nivellement et emprises des fosses



La gestion des eaux



La présence végétale



Faisabilité économique du projet

Pour permettre de dégager la place de toute emprise routière (ce qui par ailleurs augmente sa surface de 1'000m²) nous avons prévu la construction de nouvelles rampes d'accès. Cette réorganisation de l'accessibilité au parking souterrain implique la suppression de 34 places de parc et permet la création de 25 places pour les deux-roues motorisés.

L'ensemble des travaux concernant les modifications apportées au parking ainsi que l'indemnité de 140'000 CHF par place de parc sont compris dans le coût des travaux du projet. Ces coûts rentrent dans le budget de 20 millions de francs selon le chiffrage que nous avons effectué.