

Mouvement pour la Défense de Lausanne

Journal d'information destiné aux membres
du Mouvement pour la Défense de Lausanne
Bulletin n° 64 mai - septembre 2013

64

MDL - Case postale 6929 - 1002 Lausanne
www.mdl-lausanne.ch info@mdl-lausanne.ch
téléphone et télécopieur: 021 617 37 67



Maquette du projet d'écoquartier aux Plaines-du-Loup.

Métamorphose : il y a loin de la coupe aux lèvres

Editorial

Le projet Métamorphose est un peu à l'image du monstre du Loch Ness : il fait toujours à nouveau parler de lui sans que l'on sache s'il existe vraiment... Jusqu'à ce jour, après plus de sept ans d'atermolements, la principale réalisation visible et tangible a été le déplacement des Jardins familiaux aux Prés-de-Vidy : ils ont passé du nord au sud de l'autoroute. Tout le reste n'a été qu'étude, slogans, mandats avortés et concours sans suite.

Notre bulletin Patrimoine lausannois a quelque peine à être en phase avec les revirements et changements qui se succèdent. Dans notre numéro 61 d'avril 2012, nous présentions le résultat du concours d'architecture pour le stade de football et la piscine olympique aux Prés-de-Vidy. Ce monument sportif est aujourd'hui déjà passé à la trappe en raison de moyens financiers insuffisants.

En mai 2013, une grande action médiatique a été mise sur pied pour la présentation du Plan Directeur localisé (PDL) concernant le secteur des Plaines-du-Loup. Il est prévu d'affecter cet espace à la réalisation d'un écoquartier d'habitations et d'activités. Ce plan a fait l'objet d'une

période de consultation publique entre mai et juin 2013. Nous développons dans ce bulletin notre analyse de cette planification.

Genèse des écoquartiers

Savoir d'où l'on vient pour savoir où l'on va.

Avant d'aborder la question du comment réaliser un écoquartier, il est primordial de rappeler ses origines. Pour bien appréhender son objectif, on ne peut faire l'économie de remonter aux sources.

L'écoquartier est principalement un phénomène sociologique. C'est une action citoyenne dans le domaine de l'habitat, non pas tant dans sa dimension intérieure et conceptuelle, mais principalement dans son insertion urbaine. L'alternative prônée est avant tout une réaction à l'emprise généralisée de la circulation routière sur l'habitat et de ses effets négatifs : bruit, pollution, dangers, bitumage généralisé des espaces verts pour l'aménagement de places de parc. Cet urbanisme dévolu à la circulation dégrade l'espace de rue : au lieu d'être aussi un lieu de rencontre, de partage et de socialisation, la rue est réduite à un lieu de passage.

Dans les années 1950, ce sont les axes routiers qui définissent le développement des villes. Les alignements des constructions sont assujettis à des projets de routes au profil généreux. La vision urbanistique consistait à faciliter le trafic automobile, à outrance. A Lausanne, cette doctrine est bien lisible dans des axes tels que l'avenue de Rhodanie, l'avenue de Provence, la rue de la Borde, la route des Plaines-du-Loup, l'avenue du Grey, la route de Berne, la route d'Oron.

D'autres projets planifiés dans les années 1960 ne verront heureusement jamais le jour, comme la liaison entre la Maladière et le Denantou avec la fameuse bretelle dite de la Peraudettaz (abandonnée grâce à deux initiatives cantonales lancées par Franz Weber), la route de liaison entre la Sallaz et le Pavement à travers le parc de l'Hermitage, la pénétrante de Vennes à St. Martin.

Avec le développement des routes et du trafic qui les accompagne, la qualité de vie en ville s'est fortement dégradée. Consécutivement à cette dégradation, nombre d'habitants sont partis à la périphérie, vers les quartiers d'habitations en bordure de ville, vers les grands ensembles de banlieue ou les lotissements pavillonnaires (quartiers villas).

Du quartier tranquillisé au quartier sans voiture

Dans les pays du nord de l'Europe, la réflexion critique et sociale quant à l'évolution des villes, fait émerger le concept de la rue résidentielle, comme aux Pays-Bas (nous sommes à la fin des années 1970). Les zones 30 km/h sont aussi un concept né dans cette mouvance (la première zone à 30 km/h à Lausanne date des années 1990). La recherche d'un habitat moins anonyme, mais implanté dans un environnement urbain, est une autre tendance des années 1970. On redécouvre la valeur des centres historiques pour le logement. C'est aussi dans ce contexte qu'apparaissent les premiers «squats», revendication d'un logement plus «démocratique». La forme élaborée a trouvé son expression dans cette idée généreuse de renverser la tendance du tout à l'automobile pour créer des quartiers d'où le trafic est quasi banni ; et idéalement de renoncer à posséder une voiture (ce qui donnera naissance aux coopératives d'auto-partage).

Ce sont ici les racines des écoquartiers. Dans cette vision, on comprend mieux la nécessité de réaliser cet idéal sous forme d'un quartier entier. Seule une telle entité permet d'obtenir la cohérence d'espaces extérieurs tranquillisés et conviviaux. La rue devient lieu de rencontre et d'échanges sociaux pour toutes les générations. Pour que le quartier soit pleinement fonctionnel, une proximité avec les transports en commun et des autres commodités (commerces, écoles, etc.) est aussi indispensable. Dans le monde

germanique, ces quartiers ont pris le nom de «autofreies Wohnen» (quartiers sans voiture).

Les bénéfices de tels quartiers sont une diminution drastique du bruit, une qualité de l'air supérieure, un environnement naturel, une vie sociale plus riche, une mobilité écologique, des possibilités de jardinage, des espaces extérieurs accueillants pour les enfants.

La gestion légale de l'autofreies Wohnen

L'enjeu de la voiture est un point d'achoppement régulier lors de la légalisation des règlements de zone définissant les règles à bâtir des quartiers sans voitures. Réduire au strict nécessaire les places de parc pour les voitures paraît régulièrement au sein des administrations municipales et des élus comme une impossibilité.

Dans certaines villes alémaniques, on a trouvé des compromis en incluant dans les loyers un abonnement mensuel pour les transports publics. A Berne, certains contrats de bail incluent une clause d'engagement à renoncer (sauf exceptions bien précises) à la voiture. Le bail est résilié si cette clause n'est pas ou plus respectée.

L'écoquartier à Lausanne

L'écoquartier dans la culture francophone

Assez étonnamment, dans les pays francophones (France, Québec, Suisse romande), la réalisation de quartiers sans voiture n'est pas une priorité du concept d'écoquartiers. L'objectif général est plutôt de réaliser des constructions répondant au développement durable et aux économies d'énergie.

L'écoquartier veut concilier les différents enjeux environnementaux dans le but de réduire l'impact du bâti sur la nature :

- réduction des consommations énergétiques : les bâtiments ont une consommation au mètre carré aussi faible que possible ;
- recours aux énergies renouvelables (solaire) ;
- incitation à l'utilisation de transports doux (marche à pied, vélo, transports en commun) ;
- limitation de la production de déchets ;
- implication des habitants dans la conception du quartier ;



La campagne de la Tuilière aujourd'hui.

- recherche d'une mixité socioéconomique, culturelle et générationnelle.

Comparativement aux quartiers sans voiture, l'écoquartier de culture francophone est plutôt un ensemble d'écoconstructions. Ses objectifs sont en fait applicables, pratiquement sans restriction, à l'entier du territoire urbain. La nécessité d'un quartier entier n'est dès lors plus une nécessité incontournable.

L'écoquartier des Plaines-du-Loup

L'écoquartier planifié aux Plaines-du-Loup va s'élaborer autour d'un plan directeur localisé (PDL). Dans celui-ci sont définis les objectifs principaux du projet :

- créer un morceau de ville qui soit dense ;
- rechercher une véritable mixité fonctionnelle et sociale ;
- construire une continuité urbaine avec les quartiers existants en créant une couture entre le nouveau quartier et les quartiers voisins par un réseau d'espaces publics continus ;
- réaliser un quartier exemplaire du point de vue énergétique et environnemental.

Il est prévu de bâtir 3'500 logements, édifiés par des investisseurs privés sur des terrains propriété de la Ville. Les logements répondront aux normes les plus exigeantes en matière de consommation d'énergie et de respect de l'environnement. Des parkings centralisés offriront un nombre de places de parc limité (environ 1 place pour 2 logements). L'excellente desserte en transports publics, grâce au nouveau métro m3, permettra d'effectuer de nombreux déplacements en métro, en bus, mais aussi à vélo ou à pied, contribuant ainsi à respecter le concept de la société à 2'000 watts. A son achèvement, 6'900 habitants et 3'100 emplois animeront quotidiennement l'écoquartier des Plaines-du-Loup. (Retranscription du dépliant municipal Métamorphose, de mai 2013).

Hormis ces perspectives promotionnelles, le dépliant tait des réalités plus prosaïques : démolition du stade olympique, du vélodrome, déplacement et élargissement de la route de Romanel, bétonnage complet de la campagne de la Tuilière (les terrains de sport seront en surface artificielle avec de très importants terrassements et murs de soutènement), déclassement de terrains en zones intermédiaire (aujourd'hui inconstructibles), démolition de la compostière de la Tuilière, reconstruction d'un stade de football, d'un stade

d'athlétisme, et enfin érection d'une tour de 100 mètres dans le périmètre de l'écoquartier.

Une analyse

Densification

L'objectif prioritaire ouvertement affiché est de créer un quartier dense (180 habitants par hectare). Hormis le quartier Vinet-Valentin-Pontaise dont la densité culmine à 215 h/ha, tous les autres quartiers lausannois ont des densités inférieures (de 38 à 166 h/ha) à ce qui est prévu à l'écoquartier (source: statistiques Vaud, juin 2012). Si l'objectif de ménager du terrain peut être honorable, la qualité de l'habitat en pâtit, quoi que l'on en dise. La différence de densité entre les quartiers existant de part et d'autre du secteur est aussi véritablement flagrante. D'aucuns comparent la densité prévue à celle du secteur de la Harpe, fort prisé (217 h/ha). La comparaison est tronquée, car à l'échelle du quartier, à savoir Sous-Gare et Ouchy, la densité se réduit à 130 h/ha en raison des espaces verts du Parc de Milan, du crêt de Montriond, de la campagne des Cèdres. Aux Plaines-du-Loup, les limites sont l'aéroport, la caserne et d'autres quartiers urbanisés. Mentionnons enfin que la densité humaine de l'écoquartier planifié à Lausanne est assez exactement le double de celle du quartier écologique de Vauban à Freiburg-en-Brisgau.

Limites fonctionnelles de la ville

Combien d'habitants supplémentaires la Ville de Lausanne est-elle capable d'absorber? Entre 2000 et 2011, la population lausannoise s'est déjà accrue de 11'000 nouveaux habitants. Ce qui a conduit à la saturation de plusieurs infrastructures. Augmenter dans les proportions prévues le nombre d'habitants et d'activités produira globalement une dégradation marquée des fonctionnalités urbaines et de la qualité du cadre de vie.

Limites territoriales de la ville

En faisant abstraction des territoires forains et de quelques friches, la ville de Lausanne a atteint ses limites naturelles et géopolitiques. Vouloir l'étendre sur les terrains de sport des Plaines-du-Loup n'est qu'un leurre. En effet, les installations sportives existantes seront déplacées sur des terres agricoles colloquées en zone intermédiaire (inconstructibles).

Rationnellement, il n'y a pas non plus de sens de déplacer ces installations de quelques centaines de mètres.

Urbanité

Créer du logement pour 7'000 habitants et des locaux pour 3'000 emplois revient quasi à créer une nouvelle ville. L'expérience montre que du point de vue de l'urbanité,



La campagne de la Tuilière selon Métamorphose.

dans sa double acception, une création ex nihilo d'importants quartiers pose de nombreux problèmes (manque d'identification, stratification sociale problématique, etc.). Il est toujours préférable de développer un ville dans une extension douce, temporellement bien répartie, dans une planification moins globale. L'obsolescence avérée en moins de 10 ans du PGA lausannois doit donner à réfléchir.

Tel que proposé, le projet des Plaines-du-Loup nie le tissu bâti et paysagé existant et fait fi des composantes sociales, économiques et environnementales. Cette planification de table rase n'est pas une réponse appropriée et acceptable sur le plan du développement urbain durable.

Stade Olympique

Démolir des installations sportives fonctionnelles est un acte non durable. Le Stade Olympique de la Pontaise doit être conservé. Le rapport du professeur de l'EPFL Franz Graf le confirme, sa valeur patrimoniale est unique. Et un rapport technique confirme que sa rénovation est possible. Son maintien n'entrave pas significativement le développement de l'écoquartier. Ses qualités sportives sont appréciées. Un stade «deux en un» est la réponse appropriée, tant sur le plan sportif qu'économique. Cet équipement est actuellement utilisé au quotidien par de nombreuses sociétés sportives ainsi que par une multitude d'écoliers. Sa situation est stratégique, c'est l'expression de la mixité urbaine tant recherchée. Ce même raisonnement s'applique au Vélodrome.

Volumétrie des constructions

Les volumétries envisagées pour l'écoquartier sont en rupture d'échelle par rapport au bâti existant des quartiers avoisinants, d'ailleurs déjà relativement densément construits pour certains. Ceci est spécialement vrai pour les immeubles en forme d'îlots longeant la route des Plaines-du-Loup. Prévoir 8 niveaux est excessif. Ce d'autant plus que la dimension réduite des cours intérieures hypothéquera grandement la qualité des logements. Le gain du captage passif du soleil par une orientation sud est aussi perdu. Il peut pourtant représenter jusqu'à 50% des gains dans une construction Minergie. Certains logements auront une mono-orientation, parfois plein nord. C'est la notion même de l'écoquartier qui est remise en question.

Enfin, proposer une construction de grande hauteur (tour) dans ce périmètre va à l'encontre du choix d'un écoquartier. Ce type de construction est l'antithèse même de l'écoquartier. Une tour n'apporte rien à la densification ni à la qualité des espaces. Par son essence, elle n'est ni durable ni écologique, elle nie intrinsèquement la cohésion sociale.

Appréciation et synthèse

Comme on peut le constater, le PDL des Plaines-du-Loup ne peut être considéré comme une planification satisfaisante pour un écoquartier. La densité est excessive, la voiture

conserve un rôle prépondérant (même si son parcage est périphérisé) le cadre de vie est avant tout urbain. La planification ne prend pas en compte de façon convaincante les aspirations des futurs habitants (livrés aux promoteurs) et la tour au nord confirme le pressentiment d'une puissante mainmise économique-politique sur le projet. Ce n'est plus un quartier alternatif. De même démolir pour reconstruire les mêmes infrastructures sportives est un gaspillage incroyable de ressources financières et écologiques.

Le projet d'écoquartier doit être repensé de fond en comble. Dans sa forme actuelle, il s'agit d'une gigantesque promotion immobilière. Le nom d'écoquartier est véritablement usurpé. Les objectifs avancés (quartier écologique et durable) et ceux qui sont sous-jacents (améliorer le bilan financier du ménage communal et financer, avec les redevances encaissées, des infrastructures sportives pharaoniques) sont en complète discrépance. Le malaise est d'emblée perceptible en observant la maquette du projet.

Une autre vision de la ville

Nous proposons d'envisager une croissance de la ville plus parcimonieuse, qui tienne compte de l'existant pour le faire évoluer vers une forme durable, conviviale, respectueuse de l'histoire et des défis de l'avenir. Faire évoluer les visions au rythme de l'homme. Ne pas imposer des structures globalisantes et totalitaires. Planifier en pensant que d'autres générations suivront, qui doivent elles aussi pouvoir penser et repenser la ville.

En toute sagesse enfin, il faut avouer que l'on ne peut envisager une croissance continue de la ville. La forte augmentation de population des 10 dernières années mérite un temps d'absorption et une prise de recul. La fuite en avant serait une erreur. Aujourd'hui encore, nous n'avons pas même fini de «digérer» la croissance des années 60. Comme pour la vie humaine, il est préférable de viser l'amélioration de la qualité que d'ajouter de la quantité. L'obésité est un écueil à éviter, pour la ville aussi. La première urgence est aujourd'hui de viser la durabilité, la qualité, sur l'entier du territoire urbain, tant dans les constructions neuves que dans la réhabilitation de l'existant. Et aussi repenser la place donnée et prise par les infrastructures de transport. C'est bien ici le vrai point de cristallisation des écoquartiers.



L'écoquartier de Vauban, Freiburg-in-Breisgau. Un concept exemplaire.