

Les rendez-vous du développement durable au SIPAL

Conférence-débat du 27 novembre 2008

- 1) **Projet d'éco-quartier pour la valorisation des terrains des Côtes de la Bourdonnette**
- 2) **Schéma Directeur de l'Ouest Lausannois (SDOL) - Chantier 2 - Secteur Malley, mise en oeuvre du Plan Directeur Localisé Intercommunal (PDL)**

I.- Projet d'éco-quartier des Côtes de la Bourdonnette

M. Perrette, architecte cantonal

Cette conférence sort volontairement du cadre strict des projets de bâtiments qui sont le quotidien du SIPAL, pour aborder les enjeux du territoire. Bursins (l'inauguration du 17 novembre a été un grand succès) nous montre qu'il faut agir en amont, si on veut avoir de bons résultats des années après! C'est dès 2001 que les bases d'une telle réalisation ont été posées; M. Perrette rend hommage à l'engagement du chef de projet, M. Pitteloud. Aujourd'hui on prépare les réalisations des années 2015, voire davantage, Mettre les choses sur les bons rails dès le départ est infiniment plus satisfaisant et productif. Les exposés de ce matin vont également permettre à un autre secteur du SIPAL, le secteur des opérations immobilières, dirigé par M. Pilet, de mettre en évidence sa contribution.

M. Jean-Pierre Pilet, SIPAL

Les terrains dont il est question occupent 100'000 m², et l'étude en cours vise à éclairer les conditions d'une implantation d'un écoquartier. Cette notion n'est pas encore tout à fait clairement définie.

Mme Geneviève Bonnard, architecte

L'étude étant en cours, les éléments du débat ne sont pas tous consolidés. Il n'y a pas encore de plan directeur localisé. Le secteur a été acquis d'une hoirie en 1995, dans un premier temps pour l'UNIL. Depuis, un autre site a été acquis pour les besoins de l'Université, à proximité du premier. Le lieu est hautement stratégique, à côté de l'autoroute et des sites universitaires, en limite de 3 communes, Lausanne, Renens et Chavannes; il est majoritairement sis sur le territoire de cette dernière. La partie de la parcelle sise sur Lausanne a été consacrée à du logement pour étudiants et des logements locatifs réalisés par une caisse de pension.

En 2000, suite aux dépassements systématiques des normes OPair, un moratoire a été décrété sur le développement de l'Ouest Lausannois, mesure qui a conduit au Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL). Dans ce cadre, a été évoquée la question de réaliser des écoquartiers. Sur le site se côtoient des projets de ce type, et un aménagement pour Aligro, plus au sud.

Le terrain au sud de la route de Chavannes fait l'objet d'études test : trois avant-projets ont été fournis par trois bureaux, pour illustrer des scénarios d'occupation de l'espace, dans l'esprit d'un écoquartier. Un aspect très intéressant est d'assurer une pénétrante piétonnière jusqu'au lac. En revanche en direction de Lausanne, le passage est bloqué par diverses barrières et obstacles.

En termes de transports publics, dès 2014 une ligne de trolleybus desservira la route de Chavannes, ce qui permettra de l'aménager en rue urbaine et de sortir de l'anonymat de la périphérie, ainsi que de prévoir des espaces pour la mobilité douce. De plus, il y a la connexion par le M1 (TSOL). Une nouvelle sortie autoroutière est également prévue, ce qui impliquerait du trafic de transit sur ce tronçon de route.

La crête de la Bourdonnette est une moraine glaciaire abritant un reste de nature dans cette région très urbanisée, qu'il faut sauvegarder et mettre en valeur, ainsi que la vue qu'elle offre. Le terrain est aménagé en terrasses, car l'ancien propriétaire voulait y implanter un camping.

La volonté de faire un écoquartier suppose des critères tels que:

- Options durables en matière énergétique et de choix des matériaux.
- Recherche de mobilité non automobile; l'accent est mis sur la mobilité douce, les transports publics (trolleybus et M1), et un faible nombre de parkings.
- Forte densité et réelle mixité, tant entre logement et activités qu'entre diverses catégories de logement.

Les éléments retenus pour l'aménagement du quartier sont en outre:

- Le passage Nord-Sud vers le lac
- La mise en valeur de la crête
- Une forte densité sur la partie sud
- Des espaces publics de qualité.

Les cheminements seront connectés au maillage existant et permettront de traverser la route de la Maladière et l'autoroute. Pour les parkings, un ratio de 0,5 par logement a été retenu (la question restant ouverte de savoir si on inclut les logements pour étudiants dans le compte), ainsi que des places pour des véhicules Mobility. Les parkings ne sont pas forcément à côté des bâtiments, il faut donc faire un bout à pied. Le quartier bénéficiera de deux arrêts de bus. Un accès doit être possible pour les secours, les déménagements etc même s'il n'est pas ouvert au public.

En matière de mixité, l'option retenue est 60% de logement (900 à 1'200 habitants) et 40% d'activités (600 à 850 emplois). Le souhait est d'avoir un quartier à forte qualité de vie. La question qui se posait était : faut-il construire un morceau de ville ou de parc? L'option retenue est celle d'un parc habité, différencié selon la partie de la parcelle: plus dense et plus compact au sud, plus extensif au nord de celle-ci. Reste la question de la morphologie. Mme Bonnard évoque trois réalisations, à densité croissante, à Zurich et à St.-Gall, qui sont autant d'exemples harmonisant densité et qualité architecturale.

Pour définir la densité optimale, les études ont varié entre 1,1 et 1,5, soit entre 1'500 et 2'100 habitants ou emplois, sur les 10 ha. Avec une densité de 1,1, on arrive à 92'000 m² de surface de plancher à R + 3; avec 1,5, il faut des étages en plus. Plus on monte, plus on augmente les ombres portées et entrave la qualité du tout. On peut aussi différencier la morphologie entre sud et nord de la parcelle: blocs découpés (sans créer de front de rue, il n'en existe aucun dans le secteur), implantations plus légères et plus distantes les unes des autres, au nord.

Plusieurs scénarios d'implantation ont été examinés et c'est finalement la juxtaposition de deux formes urbaines complémentaires qui a été retenue, avec un ratio habitat-emplois de 64-36%. Sur le bas du terrain une forme urbaine, dense, découpée, sorte de filtre, offre des surfaces pour divers types d'activités, tertiaire, enseignement, recherche. Sur le haut du terrain la forme urbaine retient la dispersion de volumes plots comme soustraits à la densité basse et offre divers types de logements : sociaux, à encadrement pour personnes âgées, pour étudiants, libres/en PPE, assurant une hétérogénéité sociale et générationnelle. La localisation de ces options tient compte des offres de mobilité.

II.- Malley, mise en oeuvre du Plan Directeur Localisé Intercommunal (PDL)

Mme Ariane Widmer, cheffe du projet SDOL

L'enjeu est une reconversion de friche industrielle urbaine, dans le cadre du SDOL - plateforme de collaboration entre 8 communes comptant ensemble 65'000 habitants et la Ville de Lausanne. Exprimant une vision commune, le SDOL est un véritable outil de gestion intercommunal qui constitue aujourd'hui un sous-secteur du plan d'agglomération de Lausanne. Cette approche s'inscrit tant dans le plan directeur cantonal que dans la politique d'agglomération de la Confédération, notamment les démarches soutenues par le fonds d'infrastructures.

70% des Suisses habitent en agglomération. Se soucier de la qualité de l'urbanisation est un enjeu de grande importance. De même, si on veut limiter l'étalement urbain, la solution est la densification vers l'intérieur.

En Suisse, on note deux secteurs en forte croissance, le secteur de l'Ouest Lémanique, Genève-Lausanne, et le secteur Zurich-Bâle-Berne. Dans ces régions, il faut se préparer à accueillir la croissance de demain. Dans l'Ouest lémanique, on s'attend à 30'000 à 40'000 habitants et emplois supplémentaires pour 2020. Il s'agit de vérifier si cela est possible et à quelles conditions. Dans ce contexte, le recensement des potentiels de densification est essentiel. La proximité d'un axe de transports publics est un atout, vu qu'un des critères retenus est la bonne coordination entre urbanisation et desserte en transports publics.

Une requalification d'un site comporte évidemment bien plus de contraintes que si on construit sur un terrain neuf. Le site de Malley est semblable à celui du Flon, ancienne plate-forme industrielle le long d'un axe ferroviaire, à la recherche d'un second souffle. Malley se trouve également aux abords des voies CFF et était dévolu à des activités industrielles, hébergeant notamment l'abattoir. Le secteur compte 70 ha et était à l'origine une zone maraîchère. La Ville de Lausanne est la principale propriétaire, suivie par les CFF (ensemble, les entités publiques possèdent deux tiers des terrains), et cette zone est bien un des sites stratégiques de l'Ouest lausannois.

La future halte du RER lui donne un attrait particulier. La zone comprend actuellement 8'400 emplois et habitants, et on peut doubler ce chiffre.

Le projet est développé à travers un outil ad hoc, le Plan directeur localisé intercommunal, (PDL). Une première réflexion a été menée en 2002 à travers le concours European, puis en 2007 une étude du secteur Lausanne-Bussigny a consigné la vocation de centre urbain dense et mixte de ce lieu ; autrement dit, il s'agit de faire de cette friche un "bout de ville".

Il y a eu ensuite une série de tests, pour analyser le potentiel de ce territoire et aboutir sur des vues partagées. L'option est celle d'une concertation large; les milieux associatifs ont été en particulier impliqués.

Le PDL part des principes suivants :

- Coordination urbanisation-transports.
- Mixité tant des affectations que du point de vue sociologique.
- Une structure densifiée offrant une alternative à la dispersion du bâti.
- Une action sur le long terme, sachant que la ville évolue constamment.
- Dans la densification, de même qu'au Flon, garder la mémoire du lieu, il ne s'agit pas de faire table rase.
- Mise en place de concepts pour l'énergie (par exemple CAD), la biodiversité, et l'utilisation de l'eau, en fonction des objectifs retenus.
- Définir un réseau d'espaces publics.
- Limiter la croissance du trafic motorisé, notamment par une limitation stricte du stationnement, en particulier pour les emplois, et des aménagements propices à la mobilité douce.
- Développer concertation et partenariat.

Pour les aménagements de chemins et la structuration du quartier, l'organisation spatiale se fera à partir du maillage existant. De même, on inscrira les espaces pour équipements publics, les affectations et dessertes dans l'existant. Pour maintenir l'identité du lieu, on travaillera avec ses repères (visuels, géographiques); la question qui se pose est bien sûr le choix des objets à préserver (un inventaire est en cours). Il y aura un maillage d'arbres et d'îlots verts au sein des îlots bâtis.

Les activités existantes seront abordées dans un esprit pragmatique et de requalification. Une carte paysagère a été établie et alors que le gazoduc va être mis hors service (rendant constructible le périmètre), il y a une volonté de préserver l'espace autour. Espace qui pourrait être une zone de verdure pour le quartier ("Parc du gazomètre", en prolongation de la zone sportive de Renens).

La densité prévue est de 200 habitants à l'hectare, elle sera variable selon les secteurs. Pour ce qui concerne les activités économiques, il s'agit d'une donnée qui évolue rapidement, et il faut rester souple. Par ailleurs, tout territoire devrait héberger l'essentiel des activités dont il a besoin, même réputées "sales", et il convient donc de ne pas les cacher. Les techniques modernes permettent d'assainir les sites de production et facilitent dès lors la cohabitation.

La mixité est une condition de base mais les proportions entre activités, services et logement varieront aussi selon les lieux. Plus on se rapproche de la voie CFF, plus on concentrera les activités, et plus on se rapproche du cœur du quartier, plus on trouvera du logement. En tant que telle, une voie ferrée est considérée comme une installation à risques par l'OPAM, ce qui pose certaines limites au développement urbain à proximité.

En matière de mobilité, plus on est proche du RER/M3, moins il est prévu de parkings. Le trafic de transit doit être reporté le plus possible sur les voies externes et en particulier l'autoroute. En termes de mobilité douce, il existe un concept d'ensemble pour l'agglomération, et chaque projet est l'occasion d'en réaliser un élément.

Le concept de quartier durable vise à se référer explicitement aux enjeux du développement durable dans sa mise en place et sa gestion, y compris les aspects participatifs. Cela suppose une coopération entre administrations, mais aussi des approches visant au respect de l'existant, de l'identité du lieu. Il s'agit aussi de saisir la chance qu'offre la proximité des transports publics; en l'occurrence, on peut parler d'une desserte d'une qualité exceptionnelle. Le cadre créé devra être approprié par les futurs habitants, et la structuration des aménagements devra garantir la qualité et la pérennité du projet. La relation entre les éléments privatifs et les espaces publics (rues, parcs) donne le ton et offre identité et visibilité au quartier.

Discussion

M. Golay introduit la discussion en précisant les implications du SIPAL : à Bourdonnette, l'Etat a décidé de ne pas vendre sa part et est donc partenaire du projet, et à Malley, il y a le projet du gymnase de l'Ouest vaudois. Par ailleurs M. Perrette en tant qu'architecte cantonal est actif dans les projets de requalification urbaine.

- Comment se présente le financement? C'est le 3^e pilier du développement durable, et les options sociales et écologiques sont souvent réputées plus chères. Comment rendre ce type de projets attractifs financièrement? La Ville de Lausanne dans son projet des 3'000 logements a utilisé l'instrument du droit de superficie, concédé dans le contexte d'engagements précis à souscrire par le superficiaire.

- *L'analyse foncière a été faite, et un bureau spécialisé a étudié la viabilité économique des projets élaborés. Les privés devront contribuer aux équipements publics, selon les bases légales actuelles (la loi cantonale ne prévoit pas le principe de plus-values). En fonction de l'OPAM, les densités ont dû être révisées à la baisse. Il faut régler tous les paramètres pour être sûr que le tout soit rentable. La Ville de Lausanne par exemple demande, au même titre qu'un propriétaire privé, un rendement immobilier pour ses terrains. Maintenant simplement rajouter des étages aux immeubles pour améliorer la rente foncière déséquilibrerait le projet. L'élément clé reste la volonté des collectivités impliquées d'investir.*

- Une péréquation entre propriétaires est-elle prévue?

- *Oui, par ailleurs il faudra une structure de gestion pour accompagner le développement du site.*

- La même question se pose pour la péréquation entre les communes. Le droit de superficie est une alternative positive à la vente, mais n'est pas possible dans tous les cas.

- *Cela reste néanmoins un instrument d'avenir.*

- A la Bourdonnette, l'option de construire dans un parc pose la question de la qualité de l'espace public, n'est-ce pas par ailleurs un gâchis de terrain? On ne pourra pas utiliser les rez de chaussée pour des activités, et on organise l'éparpillement du bâti.

- *Il n'y aura pas une demande suffisante de locaux commerciaux justifiant de mobiliser tous les rez. La prochaine étape de l'étude porte justement sur la morphologie du bâti et la distribution. Quant aux espaces verts, pour l'essentiel, ils resteront collectifs, seuls des abords des immeubles seront privatifs (jeux pour enfants, etc.). De toute manière, le concept retenu implique qu'on commence par structurer le réseau des rues et du maillage vert, dans lequel le bâti viendra s'insérer. N'oublions pas, enfin, que nous sommes en pleine agglomération, presque en ville...*

- Que peut-on dire de l'accessibilité interne en transports publics?

- *A teneur des normes VSS les deux quartiers sont très bien desservis par les transports publics, Malley par le train, la Bourdonnette par le M1 et le bus. On imagine une répartition modale de 50 % TP. Il faudra cependant faire un peu de marche pour rejoindre son logement.*

- Comment cela est-il perçu par les candidats à l'habitat de ce quartier, et les entreprises?

- *Selon le service de la promotion économique, les conditions de desserte sont très bonnes. Il faudra travailler sur les équipements publics de proximité (écoles notamment). La question*

reste cependant celle des restrictions de parking et il faudra voir si les habitants acceptent de changer d'habitude : ne plus lier nécessairement la fonction déplacement à la possession de véhicules.

Perspectives

La dimension spatiale du développement durable a déjà été évoquée lors de précédentes rencontres. Ainsi si on réalise 10'000 villas minergie dispersées sur le territoire, l'économie d'énergie que cela va apporter risque d'être absorbée par la consommation due au trafic que cette implantation va induire... La problématique de la localisation des constructions même optimisées en elles-mêmes est donc un élément incontournable de toute prise en compte du développement durable.

Le développement durable exige un usage rationnel de nos ressources, et une forte réduction de notre empreinte écologique. La maîtrise de l'"effet de rebond" ne peut se faire que sur un territoire (métabolisme d'un territoire), et il s'agit également de cesser de gaspiller le bien précieux qu'est le sol.

La notion de quartier durable est donc à juste titre un passage obligé de la mise en œuvre du développement durable. Elle permet d'harmoniser les exigences économiques, sociales et écologiques du développement durable, et des critères sont en train d'être définis, donnant une sorte de SIA 112/I du territoire.

L'approche de deux sites de l'agglomération lausannoise, l'un à requalifier, l'autre à urbaniser, montre bien à la fois la nécessité de dégager et d'appliquer des critères précis, et les options morphologiques qui en découlent.