



APRÈS L'AUTOMOBILE : RÉPARATION D'UN QUARTIER RÉSIDENTIEL À PRILLY
UNE ÉBAUCHE D'ALTERNATIVE À LA PLANIFICATION TERRITORIALE DANS L'OUEST LAUSANNOIS



Depuis que je fais de la politique, je m'engage pour un pays libre. Et quel meilleur symbole de liberté que la voiture ? Quand ils conduisent, les gens se sentent libres. La voiture nous permet d'aller où on veut et de transcender les distances. C'est le triomphe de l'individualité. Avec une voiture, on est indépendant, un besoin vital.

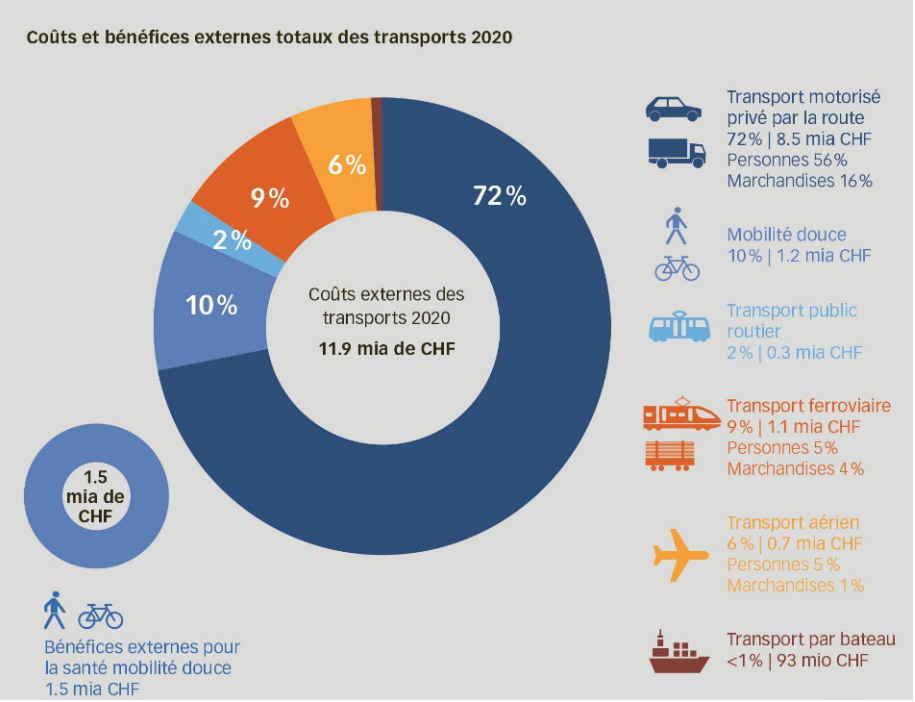
Albert Rösti (chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication) extrait d'un discours prononcé lors de la 18^e journée des garagistes suisses, le 16 janvier 2024.

Nos dirigeants se posent la question, comment rendre notre monde plus durable ? Mauvaise nouvelle, ils ne vont pas y arriver. Bonne nouvelle, ce n'est pas grave. Parce que plutôt que de rendre ce monde durable, il faudrait le rendre souhaitable.

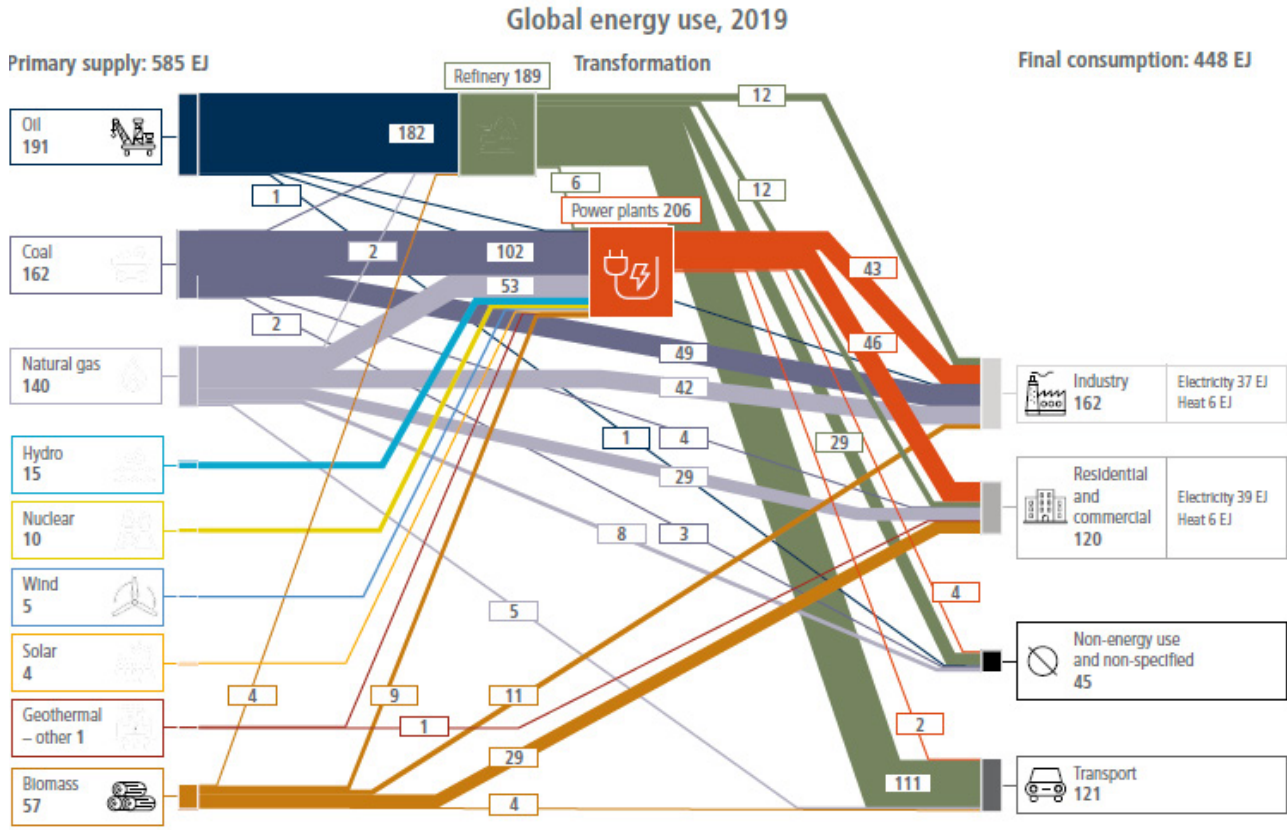
Aurélien Barrau, lors d'une émission radio France Inter du 29 novembre 2023.

Nous sommes des vivants qui n'aimons plus la vie.

Aurélien Barrau, lors de la même émission.



Office fédéral de l'aménagement du territoire, Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse, 2020.



6^e rapport du GIEC, 2023, figure TS 11.

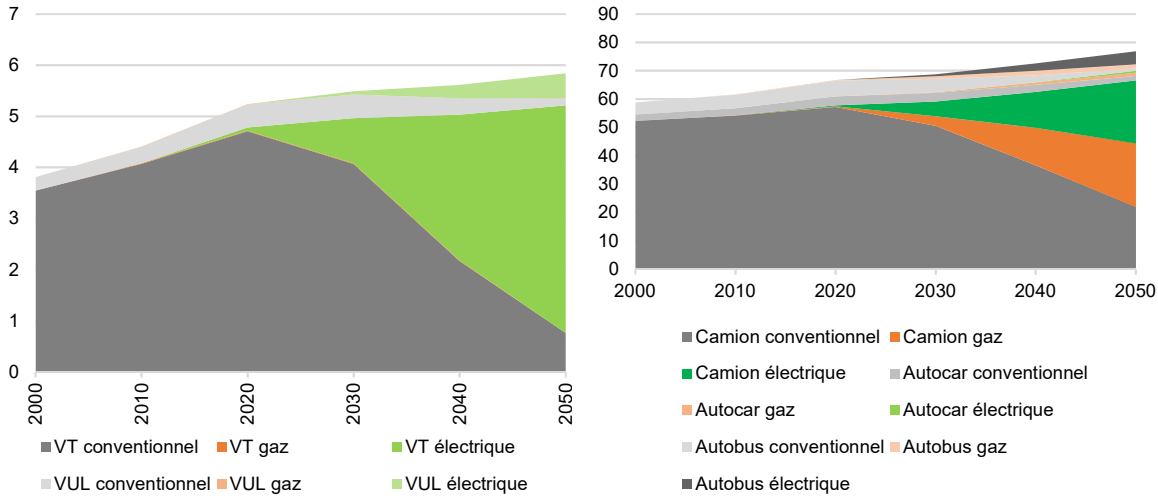
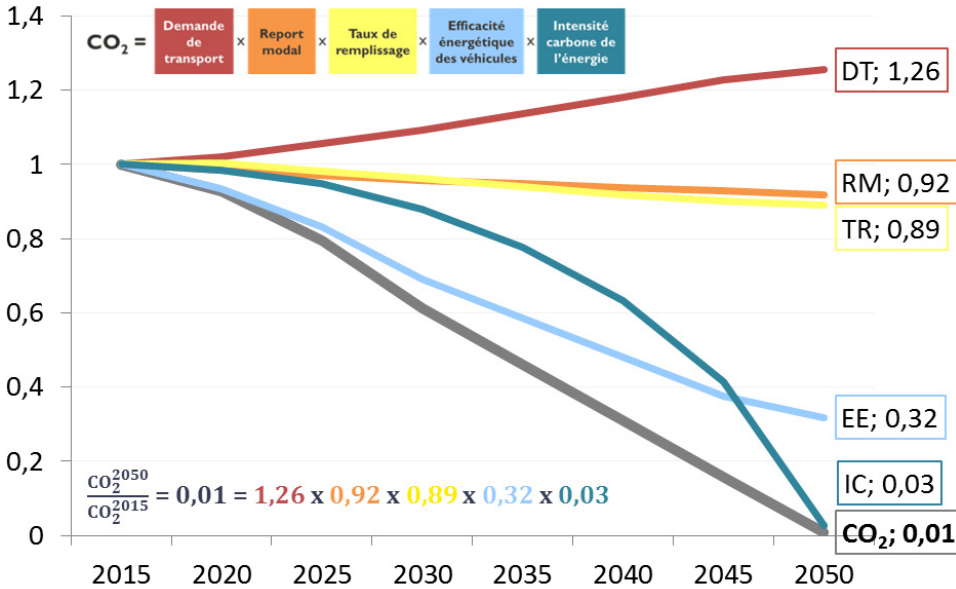


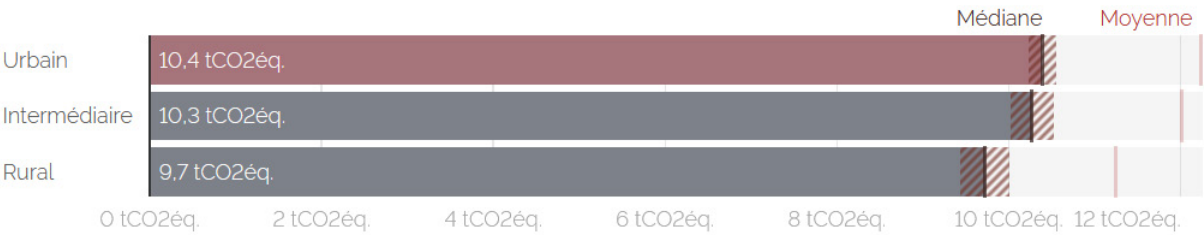
Figure 20 : Évolution jusqu'en 2050 du parc des voitures de tourisme VT et des véhicules utilitaires légers VUL (à gauche, en millions d'unités) et du parc des véhicules utilitaires lourds VUL (à droite, en milliers d'unités) selon le scénario ZÉRO base des PE2050+, par catégories de véhicules. Source : Prognos/TEP Energy/Infras/Ecoplan 2020 ; données détaillées non publiées.



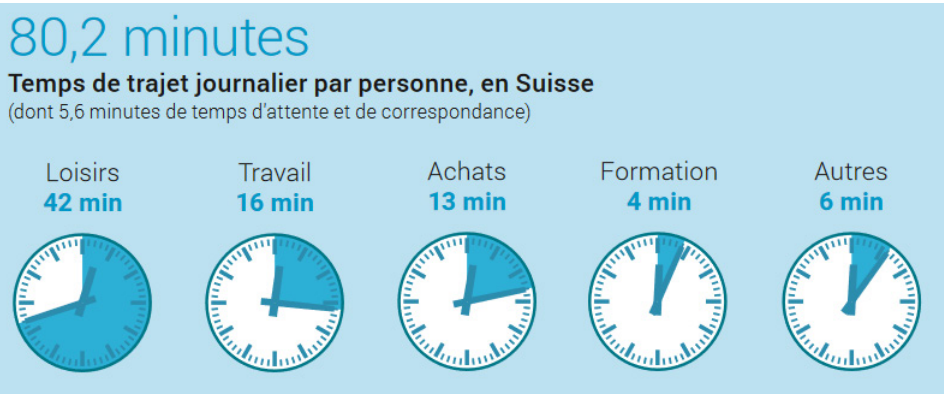
Les citoyens n'ont pas une empreinte plus basse

Empreinte carbone médiane des Suisses selon la typologie urbain-rural du lieu de résidence

La zone hachurée montre l'intervalle de confiance 90%



Source: Panel suisse de l'environnement - ETH



Office fédéral du développement territorial, résultats du microrecensement mobilité et transports 2021.

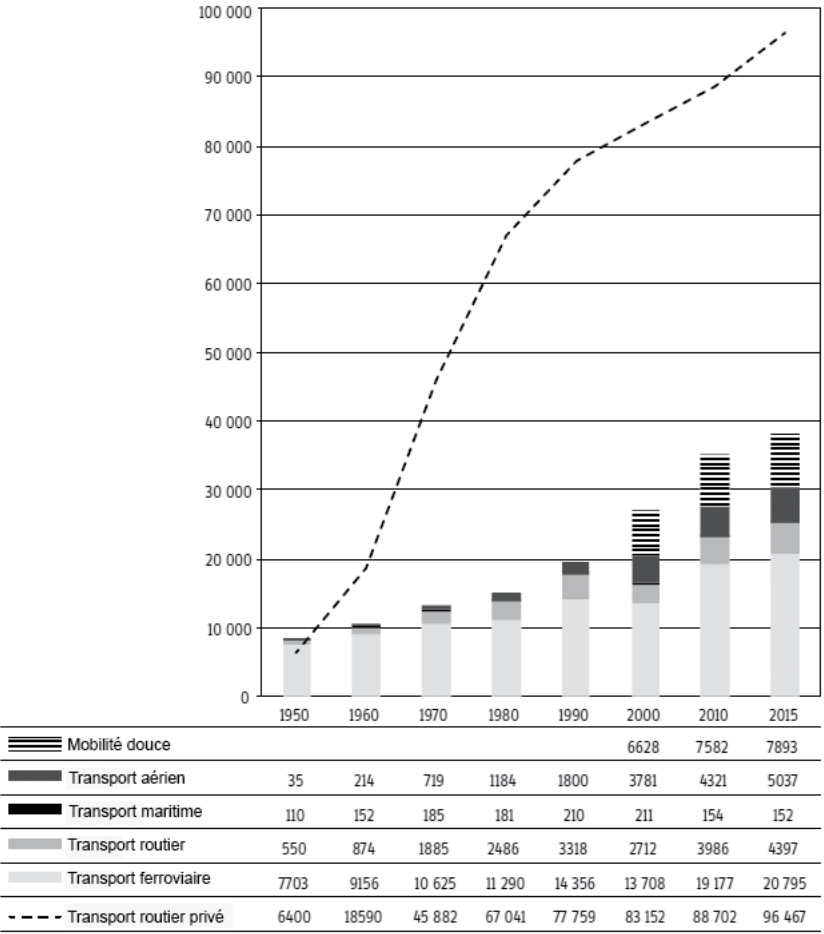
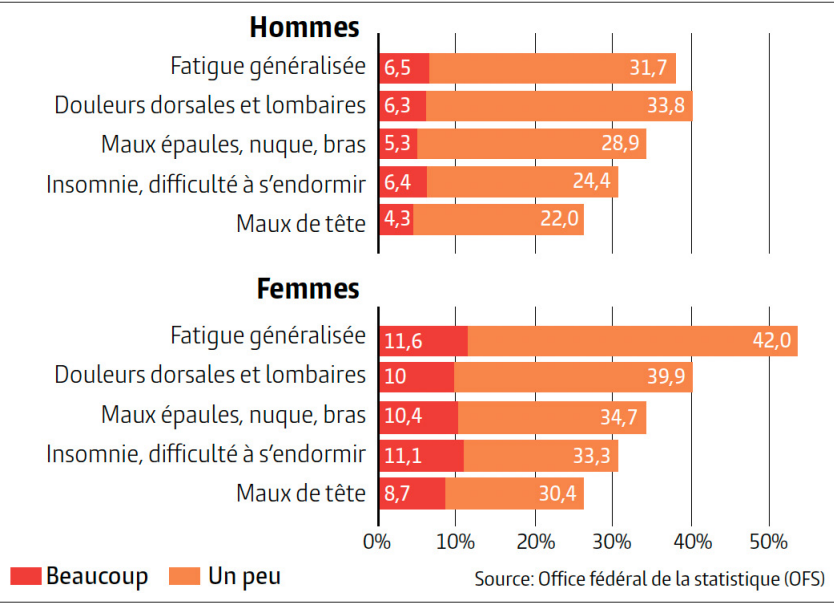
La grande majorité des Suisses préféreraient vivre dans un village ou une petite ville disposant de bonnes infrastructures de transport. C'est le résultat d'un sondage effectué par [l'Institut fédéral sur la forêt, la neige et le paysage](#) (WSL).

Sur les 1200 personnes interrogées, 72% préféreraient vivre dans un village et 67% dans une petite ville. Pour 37%, une commune d'agglomération serait le lieu idéal pour habiter. Ils sont 30% à donner leur préférence à une grande ville, selon le sondage réalisé en 2014 et publié mardi.

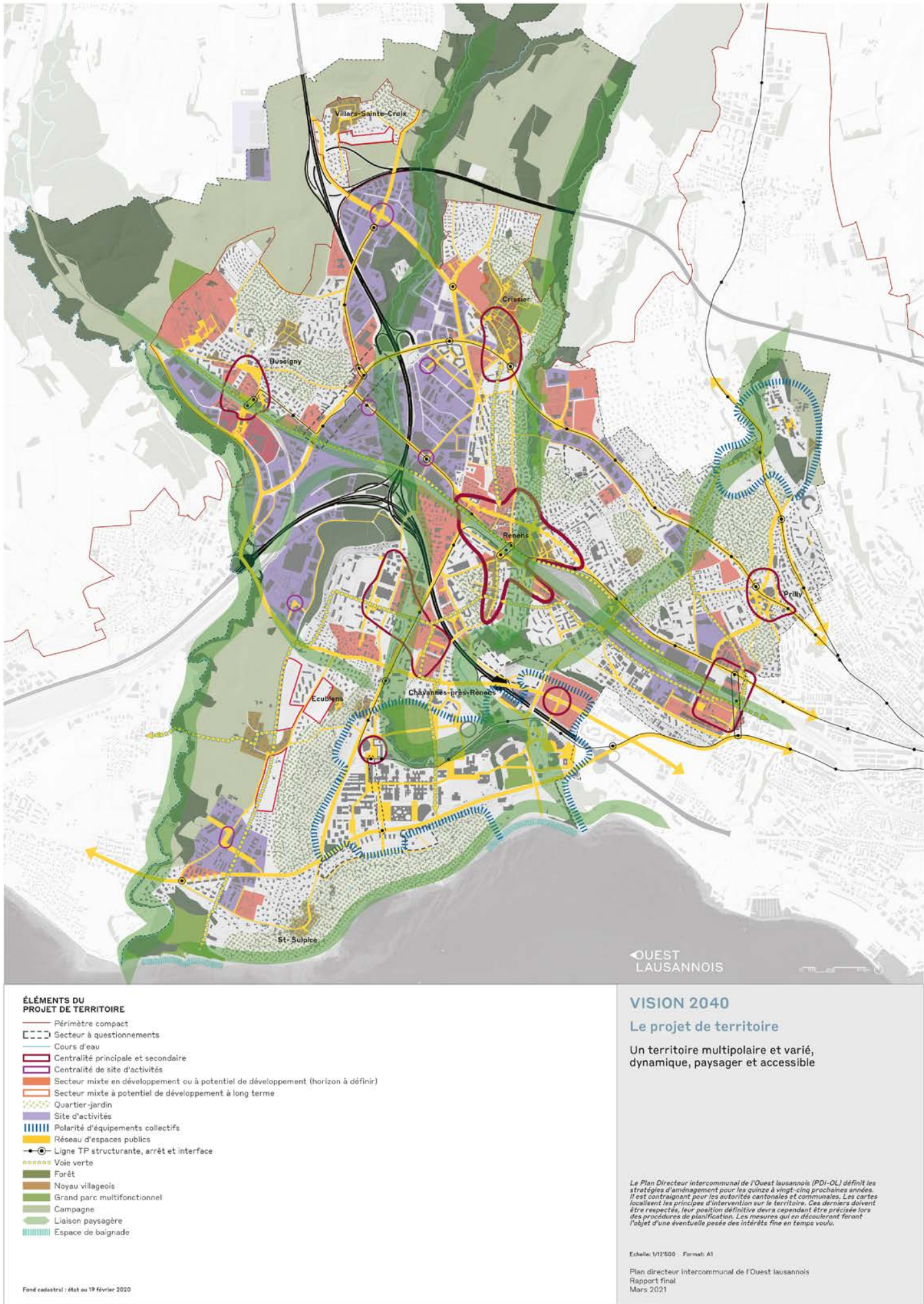
La majorité de la population souhaiterait donc plutôt vivre à la campagne. Cette majorité veut aussi avoir de bonnes relations routières et des transports publics efficaces. On les trouve déjà dans les communes d'agglomération, mais ces dernières ne sont pas très appréciées.

Les principaux maux du pays

Troubles physiques – au cours des quatre semaines précédant l'enquête; répartition par hommes et femmes, en % (2022)



Évolution du nombre de personne-kilomètre parcouru en Suisse en millions, LITRA, Verkehrszahlen, en ligne.



Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois Vision 2040, 2021, page 111

outils de planification

Perspectives d'évolution du transport en Suisse d'ici 2050 (DETEC 2022)

Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse (ARE 2020)

Loi sur l'aménagement du territoire (LAT, 1979, 1^{re} révision 2014)
Ordonnance sur l'aménagement du territoire (2000)

application

Plan directeur cantonal (PDCn 2018 et projet de révision pour 2028 établissant une projection jusqu'à 2050)

Mobilité vaudoise à l'horizon 2050 (2016)

Plan Agglomération Lausanne Morges (PALM 2016 3^e génération)

Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois Vision 2040 (2021)

intégration et coordination

Plan d'affectation communal (2020)

CONFEDERATION

+11% du transport de personnes
+31% du transport de marchandises
68% des déplacements sont réalisés en automobile contre 73% aujourd'hui

Les coûts externes des transports en 2020 en Suisse se montent à 12 milliards de francs.
72% sont imputables aux transports motorisés privés.

encourage l'utilisation parcimonieuse du sol et la densification urbaine contrainst les autorités à planifier le territoire.

VAUD

"Opérer un report modal majeur vers les modes actifs et collectifs"
"Réduire les besoins de mobilité et les distances parcourues"
"Le trafic automobile est réduit, notamment par une politique de stationnement efficace."

Le nombre de pendulaire dans les transports publics va doubler.
Le trafic automobile augmentera légèrement puis se stabilisera.
Aucune remise en cause de la dépendance centre-périphérie, pas de volonté de réduire les déplacements

Aucune diminution du trafic automobile n'est prévue ni aucune mesure contraignante pour encourager un report modal

Objectif du plan : "Guider et accompagner la croissance afin de garantir la qualité de vie des habitants". (p. 1)
Maintien du trafic automobile, augmentation significative de la mobilité, saturation des transports publics. (p. 101)
Aucune proposition contraignante pour réduire l'utilisation de l'automobile.

PRILLY

Aucune traduction spatiale d'une volonté de réduire l'emprise de l'automobile

engagements et contradictions

Aucune anticipation de réduction des transports : atteindre la neutralité carbone ne passera que par des technologies n'émettant aucun GES

Rapport "Stratégie climatique à long terme de la Suisse" (2021) : le secteur des transports manque ses objectifs pour 2020 (p. 37)
le parc automobile va continuer de croître en 2050 (p. 39)

Loi sur le climat (2022) art. 3

Neutralité carbone d'ici 2050

Plan climat vaudois (PCV 2020)
Stratégie mobilité : encourager un report modal vers les mobilités douces sans la moindre contrainte sur la mobilité automobile.
Aucune considération du stationnement et des aménagements automobiles privés.
Stratégie aménagement du territoire : aucun lien n'est fait entre urbanisation et mobilité, entre lieu de vie, de travail et de loisirs.

Aucune proposition de restructuration du tissu urbain existant autour de mobilités actives, celles-ci s'ajoutent simplement à l'infrastructure automobile existante.

Les quartiers dominés par l'automobile sont voués à le rester

Rapport d'audit du plan climat vaudois 1^{ère} génération (LEURE EPFL 2022) : Alors que le plan vise une réduction des émissions de GES de 50 à 60% d'ici 2030 par rapport à 1990, les mesures préconisées ne permettraient qu'une réduction de 8%.

Les outils législatifs actuels ne permettent pas aux autorités de réguler l'utilisation de l'automobile sur les propriétés privées.

So könnte der nachhaltige
Städtebau der Zukunft aussehen.

Wie er wirklich wird,
liegt in unserer Hand.



Die Nachhaltigkeitsinitiative von Wirtschaft, Wissenschaft und allen, die etwas bewegen wollen.

BCG ■ BKW  die Mobiliar  SAP  swisscom  UBS | EPFL  ETH zürich

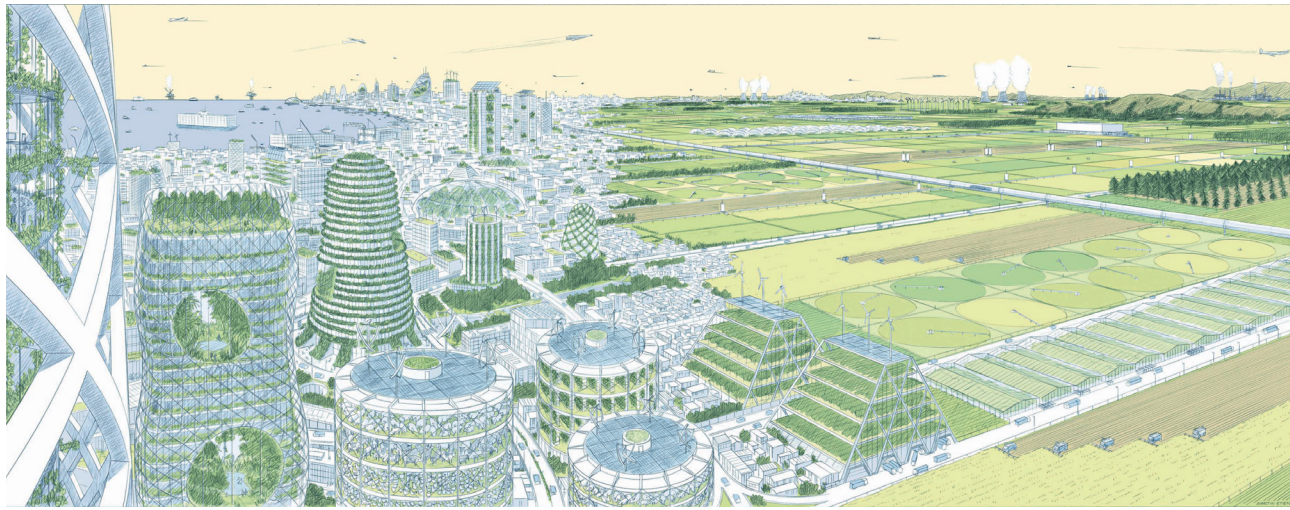
So könnte die nachhaltige
Mobilität der Zukunft aussehen.

Wie sie wirklich wird,
liegt in unserer Hand.

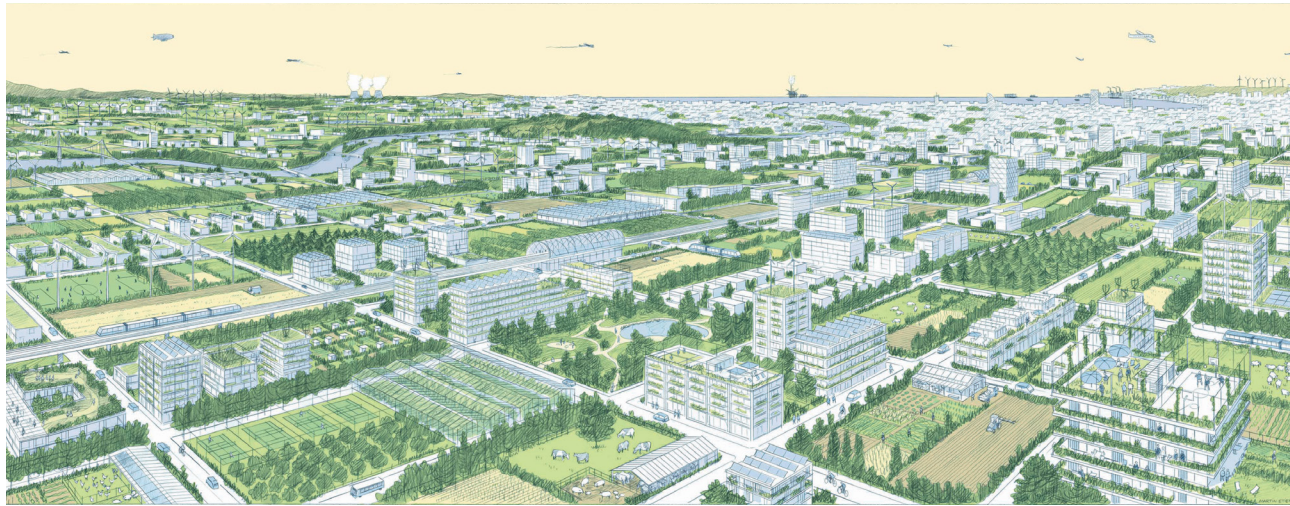


Die Nachhaltigkeitsinitiative von Wirtschaft, Wissenschaft und allen, die etwas bewegen wollen.

BCG ■ BKW  die Mobiliar  SAP  swisscom  UBS | EPFL  ETH zürich



Incorporation : la métropole capitaliste absorbe l'agriculture



Interpénétration : l'agriculture devient une partie intégrante de l'expansion urbaine



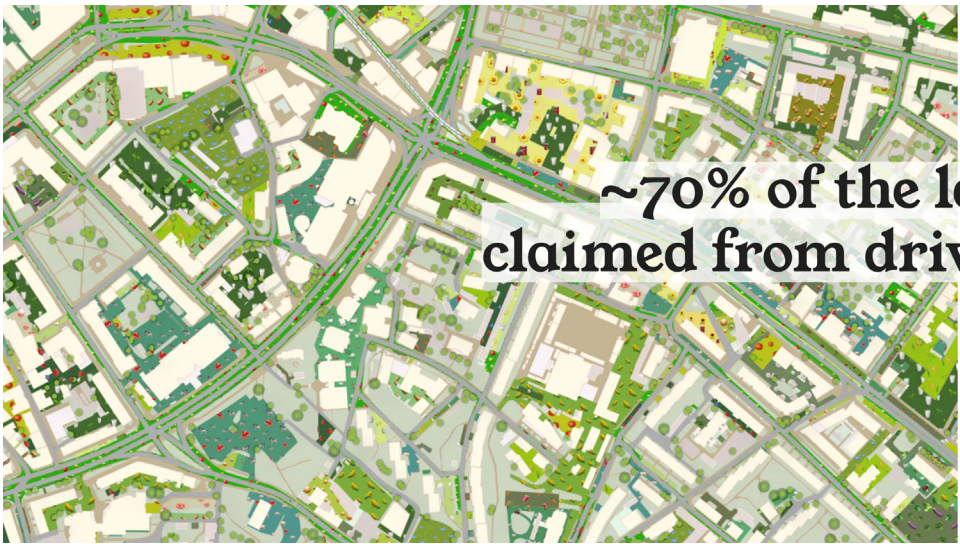
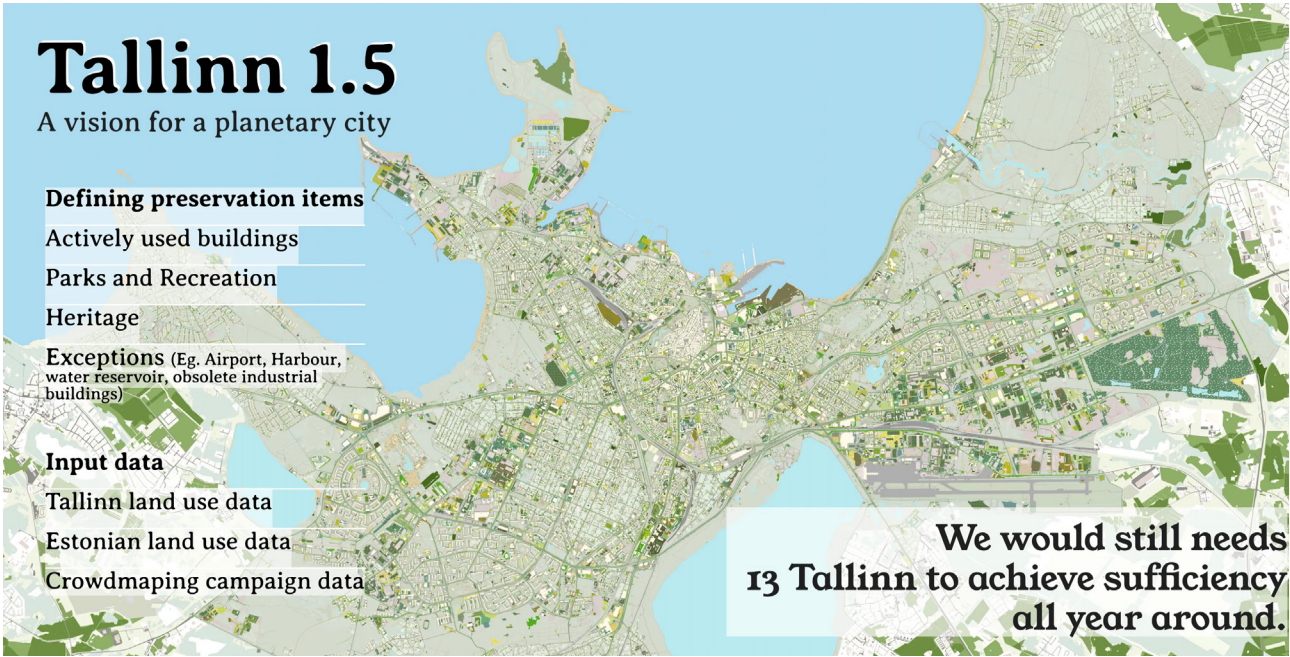
Sécession : « il faut construire l'hacienda »

Schizophrenia

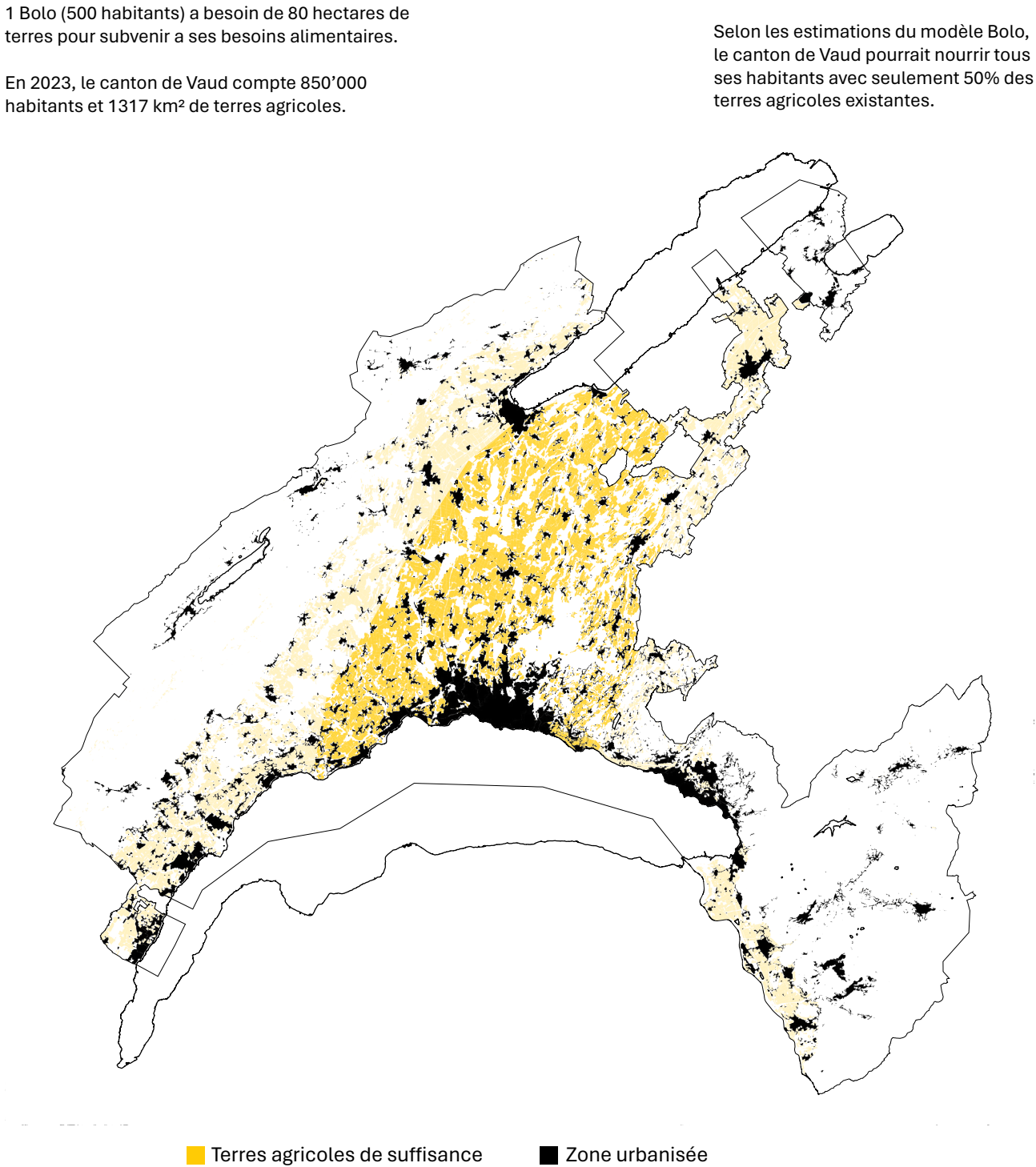
Any reflexive and reasonably informed person today, who takes time to ponder on the global dynamics of our world, is confronted with a highly perplexing situation. When looking back at the past, it seems as if the urbanization of our planet, which has been steadily increasing over the past two or three centuries, is inevitable and is integral to history. Indeed, scores of official statistics demonstrate that global population will keep growing, at least in the present century, and will most likely concentrate, as it does now, in larger and larger cities and metropolises. On the other hand, when one probes the future and the environmental issues that loom there, such as climate change, fresh water scarcity, soil erosion, peak oil and biodiversity collapse, this same urbanization looks impossible. Such a paradoxical situation (both inevitable and impossible) is extremely conducive to schizophrenia, and confronts reason with an unbearable challenge.

Sébastien Marot, texte introductif à l'exposition *Taking the Country's Side*, 2019

Can Tallinn produce all the food it needs?



~70% of the land needed claimed from drivable yards

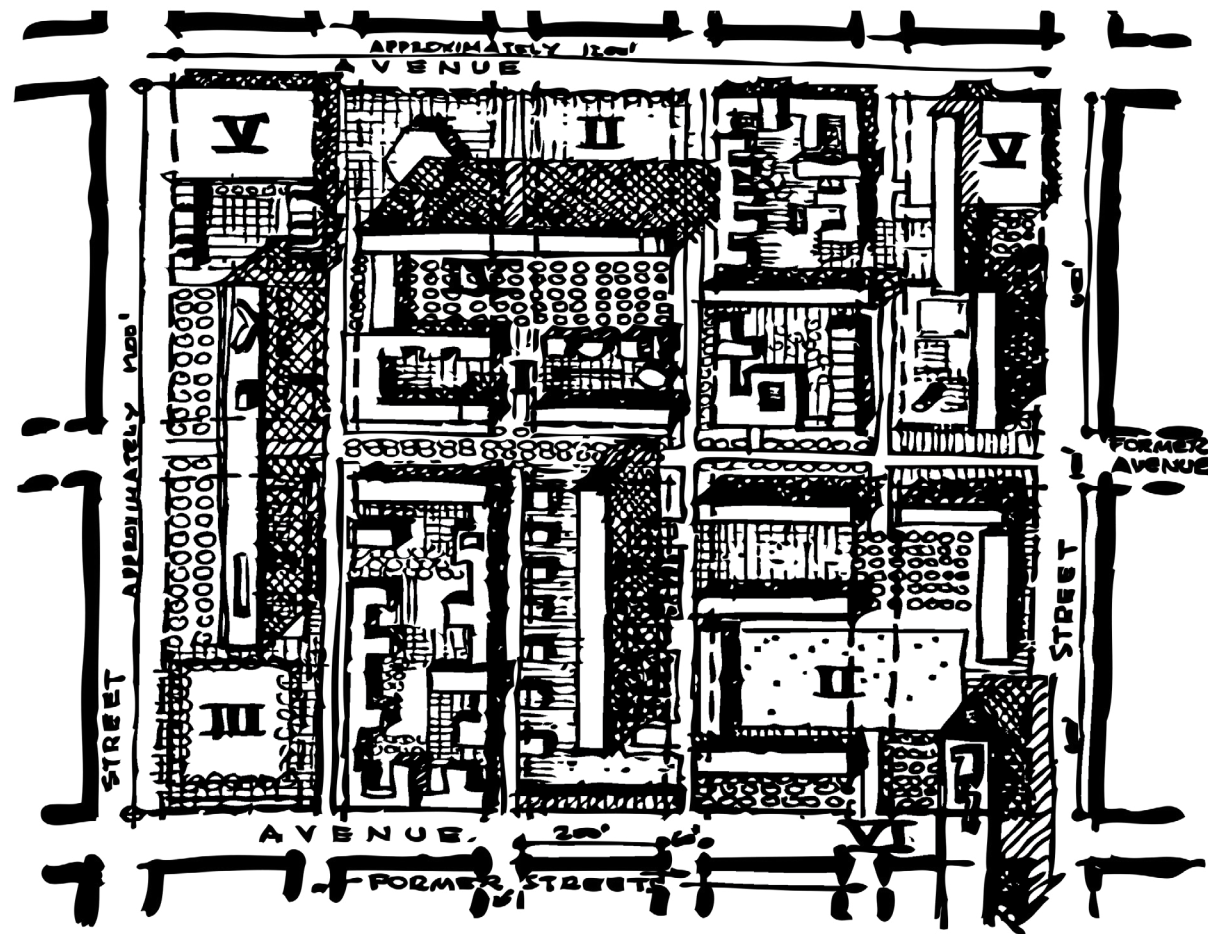


A City of Neighborhoods

The ideal for New York or any other vast city is to become a large collection of integral neighborhoods sharing a metropolitan center and metropolitan amenities.

Given the large fund of newly available land, now wasted on largely unnecessary and always inconvenient traffic and parking, it is possible to develop new neighborhoods in a leisurely fashion, with careful study and without problems of relocation or dislocation of such neighborhood ties as exist.

Instead of the present grid we can aim at various kinds of enclosed neighborhoods, in approximately 1,200-ft to 1,600-ft superblocks.



A ten block area. Density 300-400 at acre. The streets turned into service roads which are also pedestrian walks.

Former traffic area =

Avenues: $100' \times 1,240' = 124,000$

4 Streets: $1,200' \times 240' = 288,000$

412,000 sq. ft.

Gross area ten blocks = 1,612,000 sq. ft. We have added 25% to the usable area.

I. Neighborhood Shopping Center

II. Play and Recreation Areas

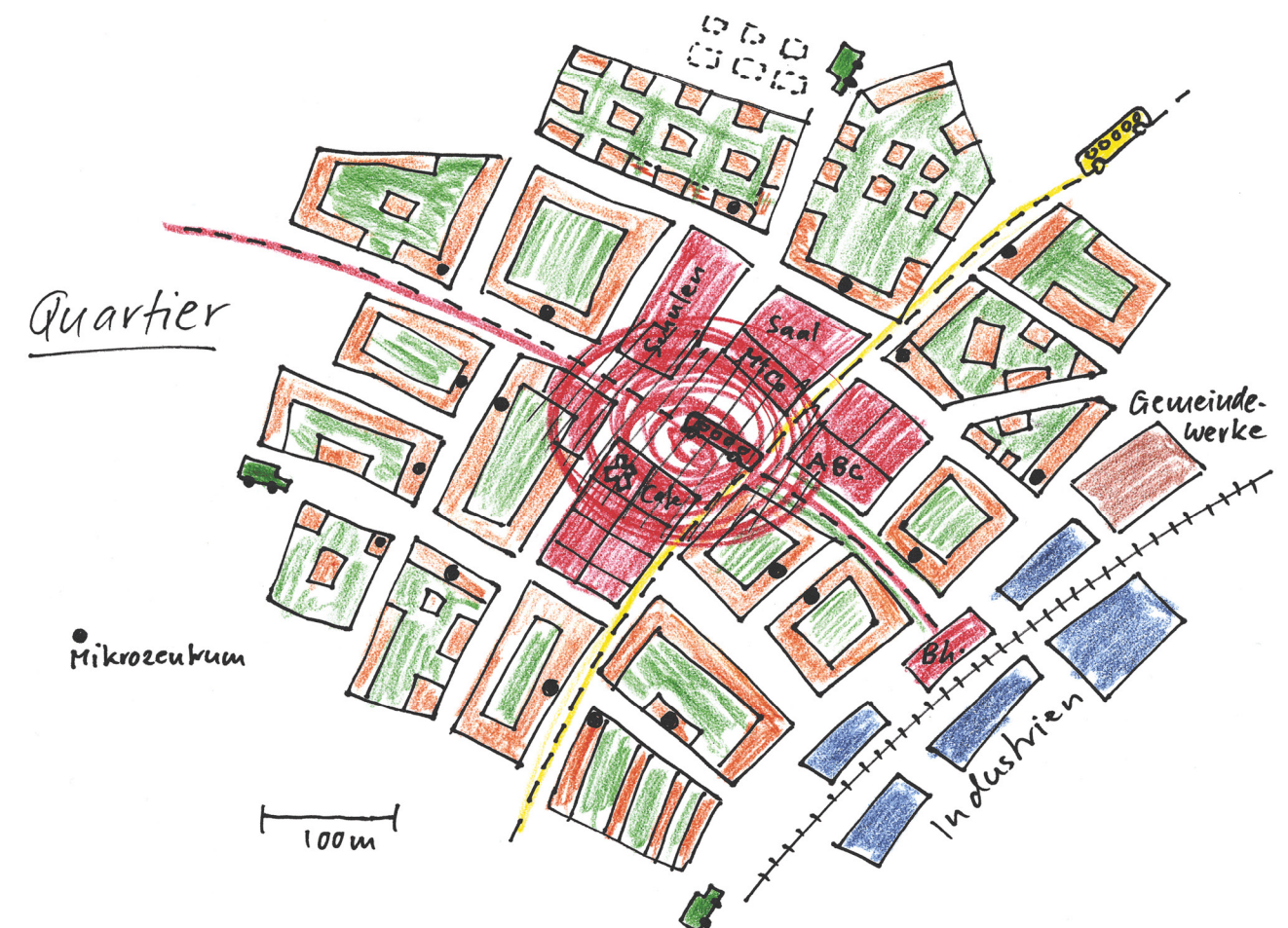
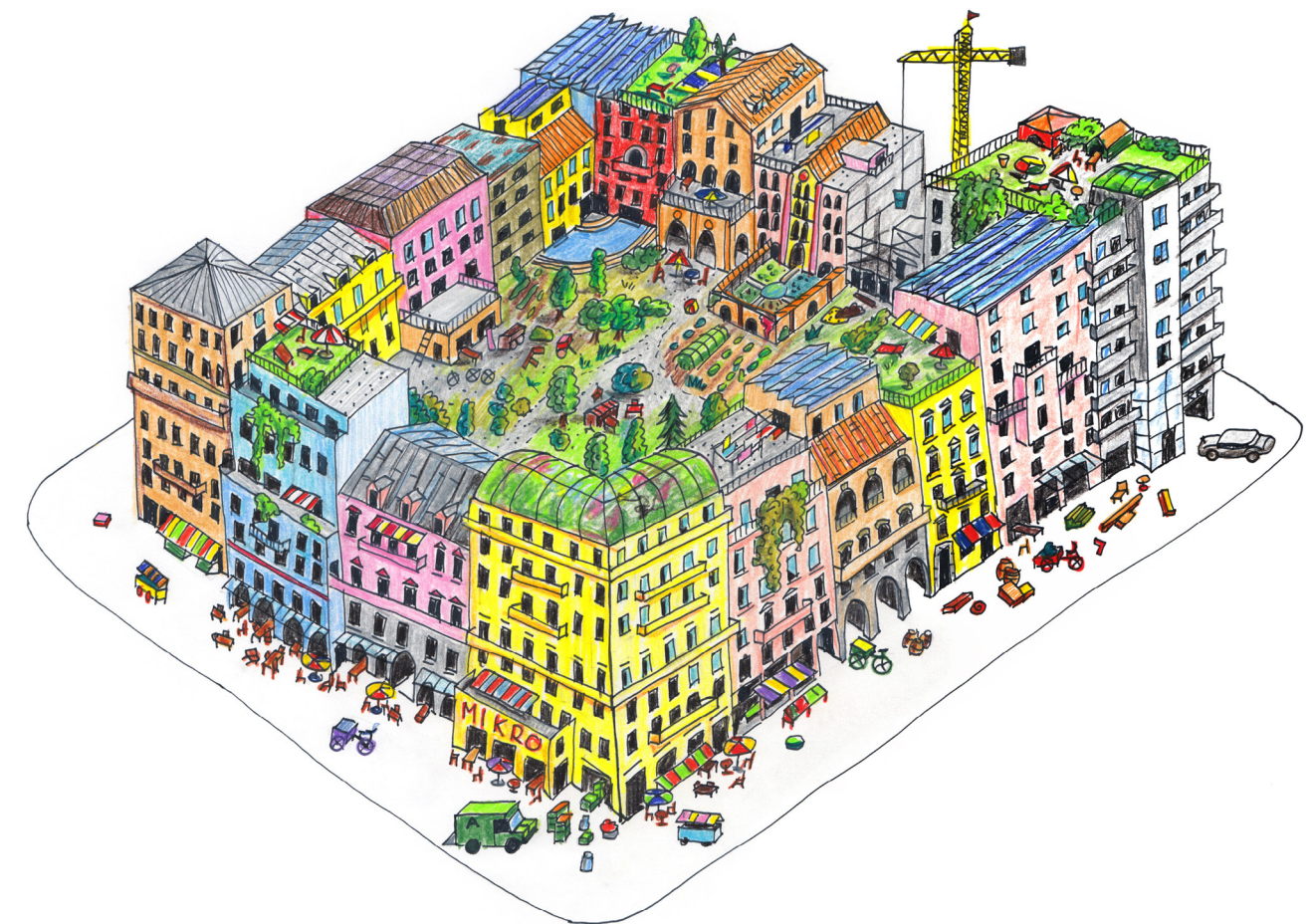
III. Swimming Pool

IV. Housing with School in Lower Floors

V. Non-nuisance Factories

VI. Bridge Building - Office or Apartment Use

The balance is housing for various incomes.



Un bloc de 100 x 100 mètres, 500 habitants, auto-géré, comme unité fondamentale de la ville de Zurich

Neustart Schweiz (<https://www.neustartschweiz.ch/idee/>)



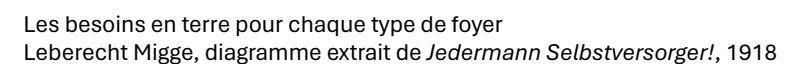
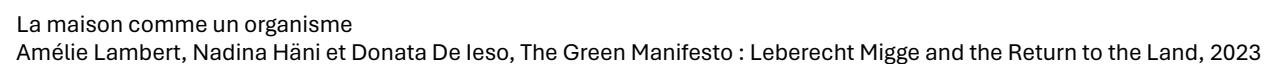
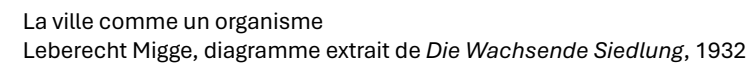
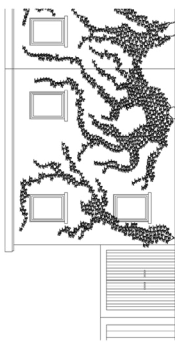
Communauté militante pour la protection des terres agricoles
 Bürgerinitiative für ein lebenswertes Neu-Eichenberg, Der Acker bleibt!, 2019

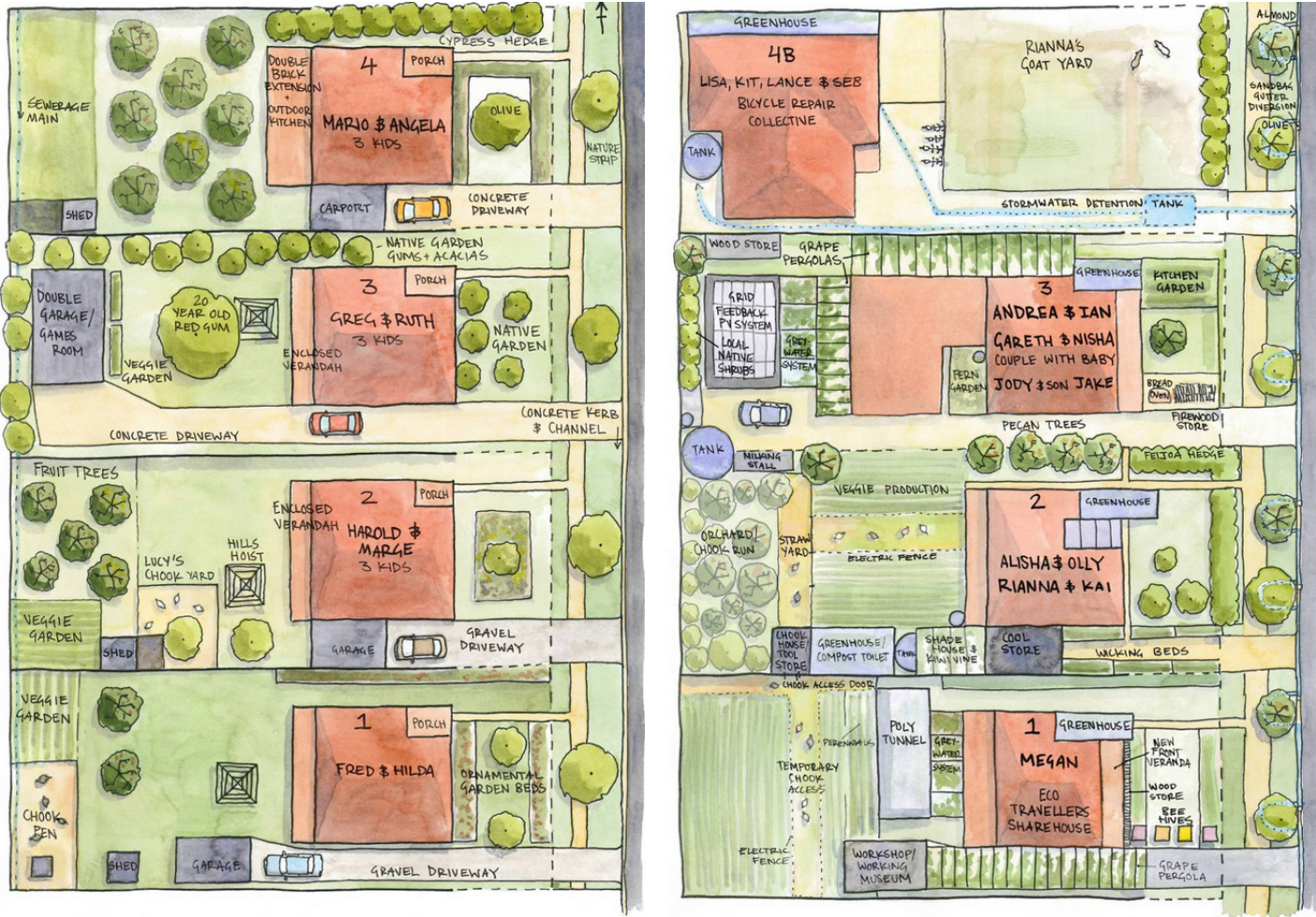


Les 100 noms, l'un des projets emblématiques de la zone à défendre de Notre-Dame des Landes, 2018

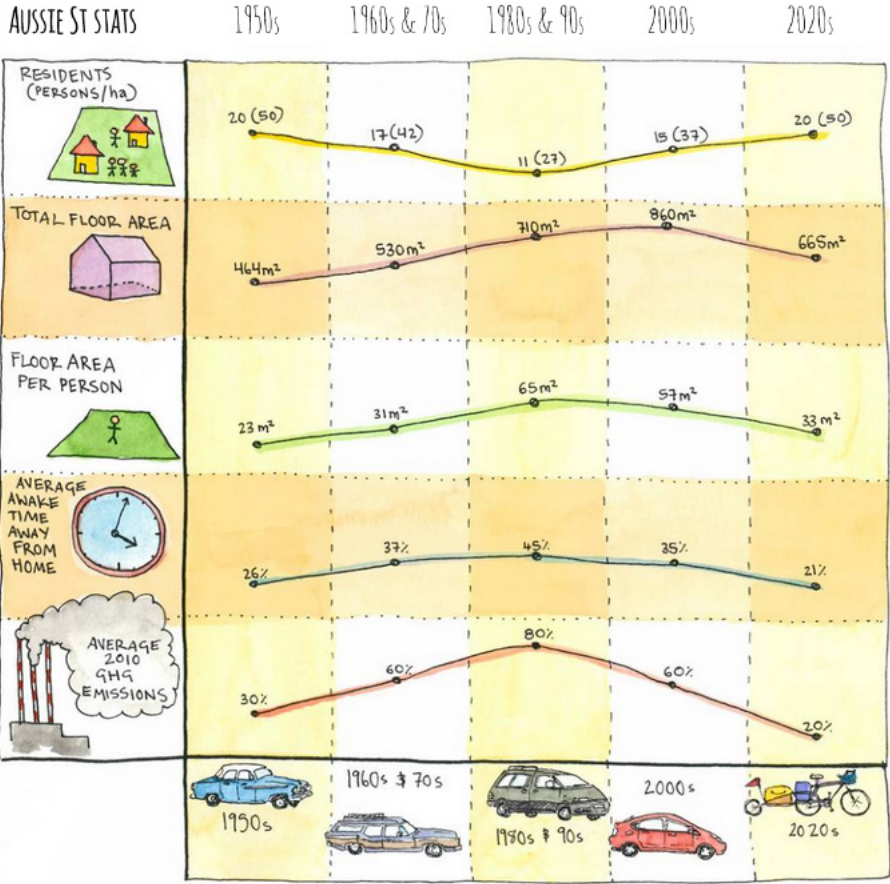
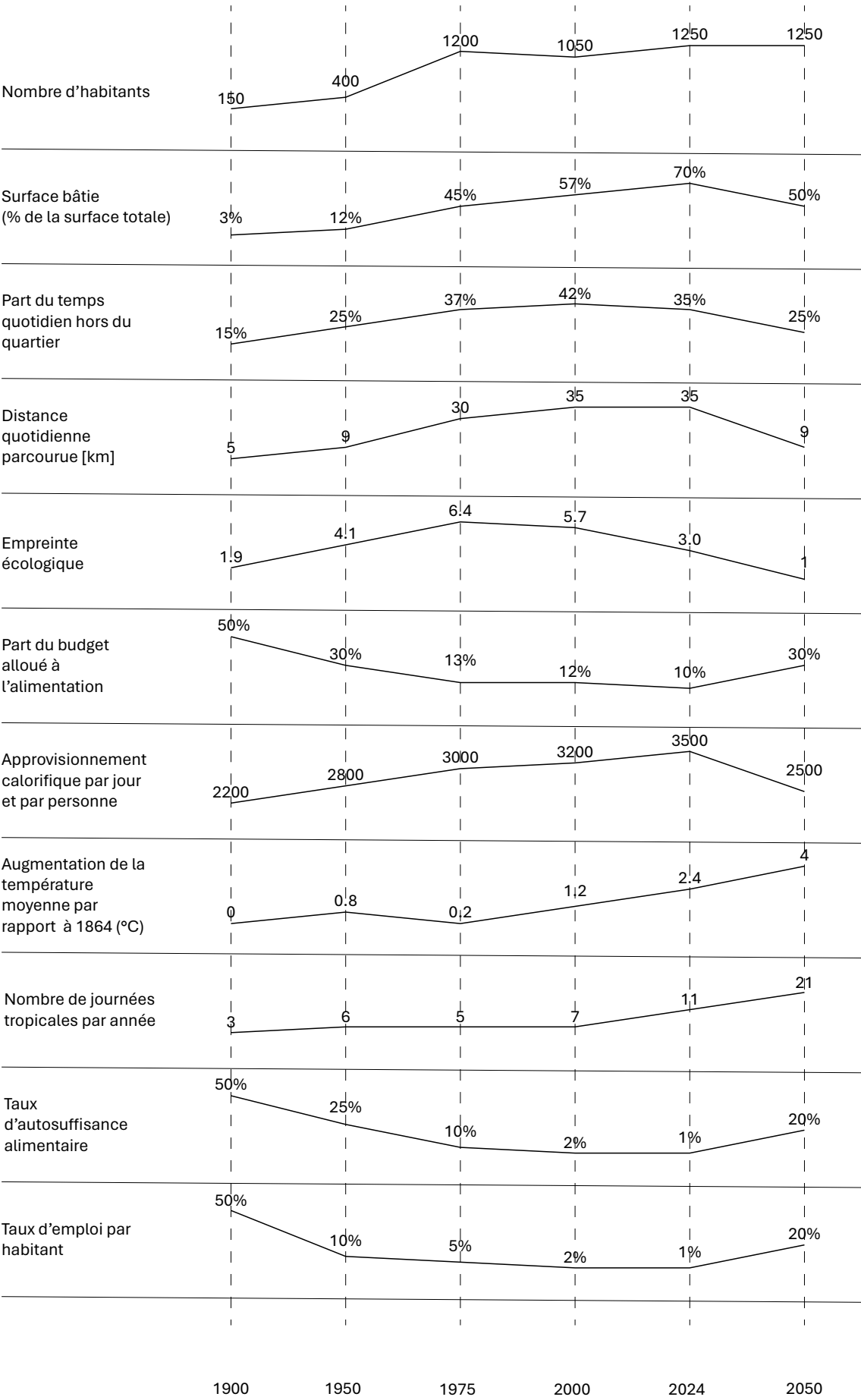


Robi-Spiel-Aktionen, 12m² = Parkplatz = Kinderzimmer, Bâle, 1981



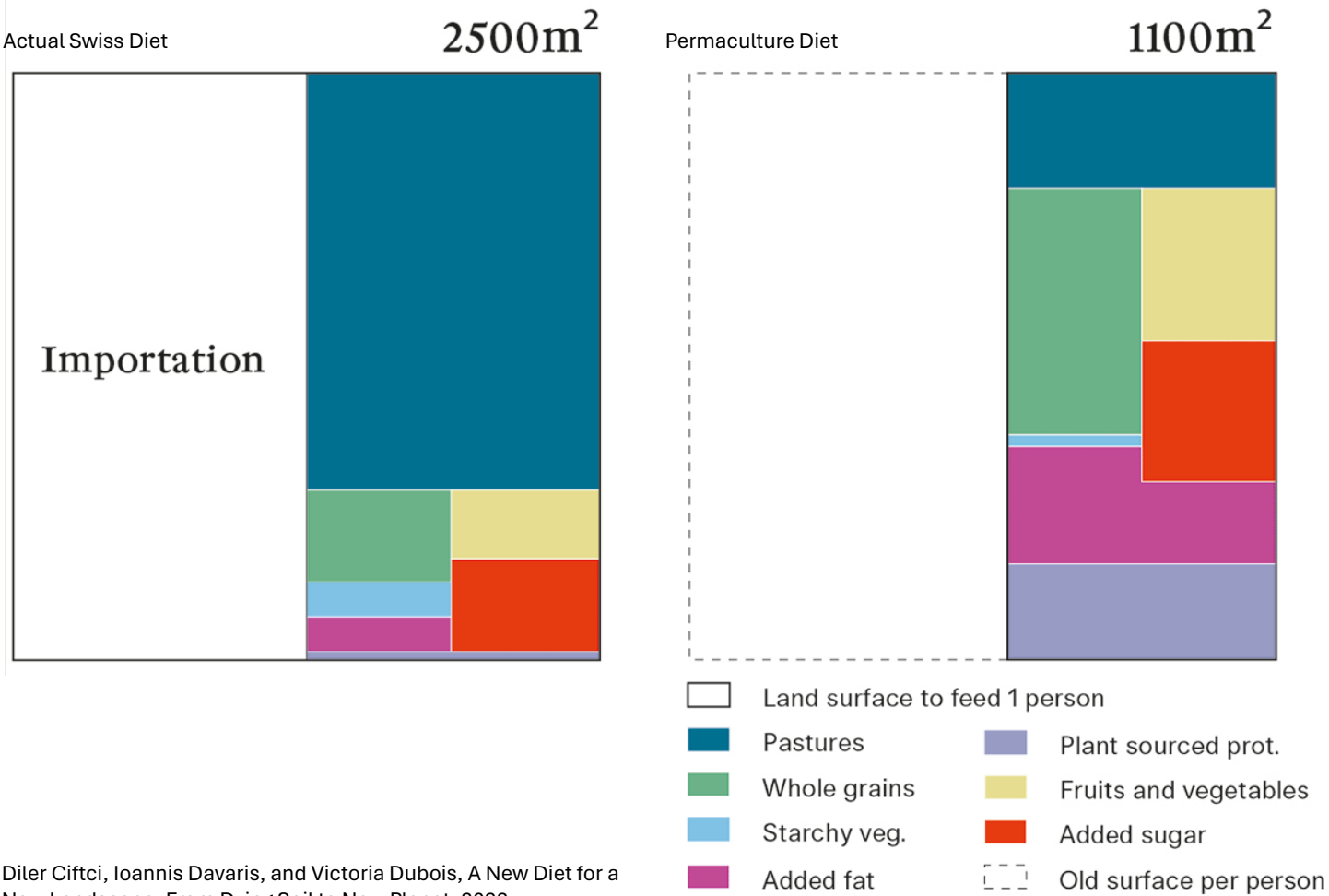


La transformation de 4 maisons suburbaines entre 1960 et 2020. David Holmgren, Retrosuburbia, 2018, pages 39 et 49.

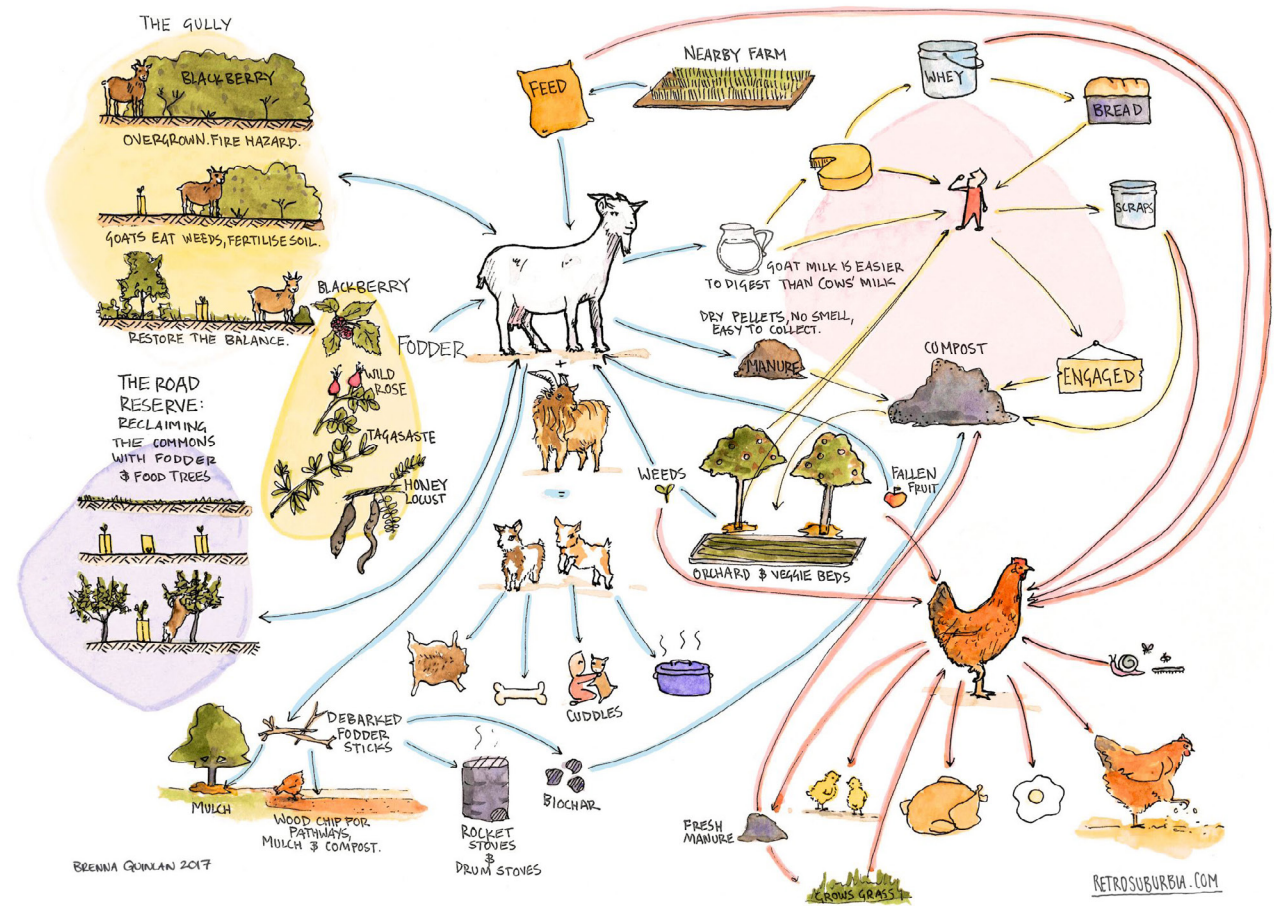


Évolution de différents indicateurs de mode de vie dans le quartier suburbain de Aussie Street. David Holmgren, Retrosuburbia, 2018, page 50.

Évolution hypothétique de plusieurs indicateurs de mode de vie dans le quartier En Floréal

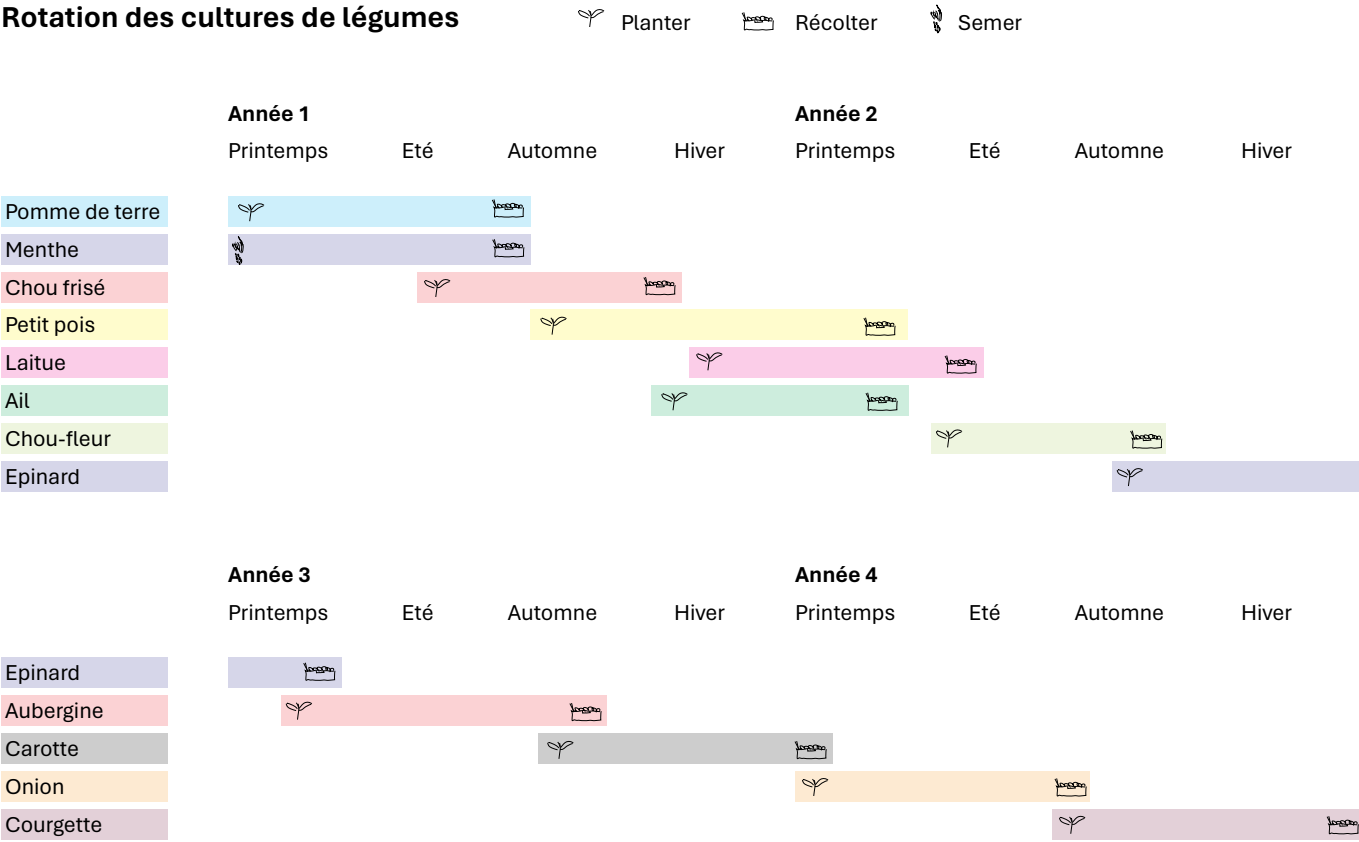


Diler Ciftci, Ioannis Davaris, and Victoria Dubois, A New Diet for a New Landscape: From Dying Soil to New Planet, 2022

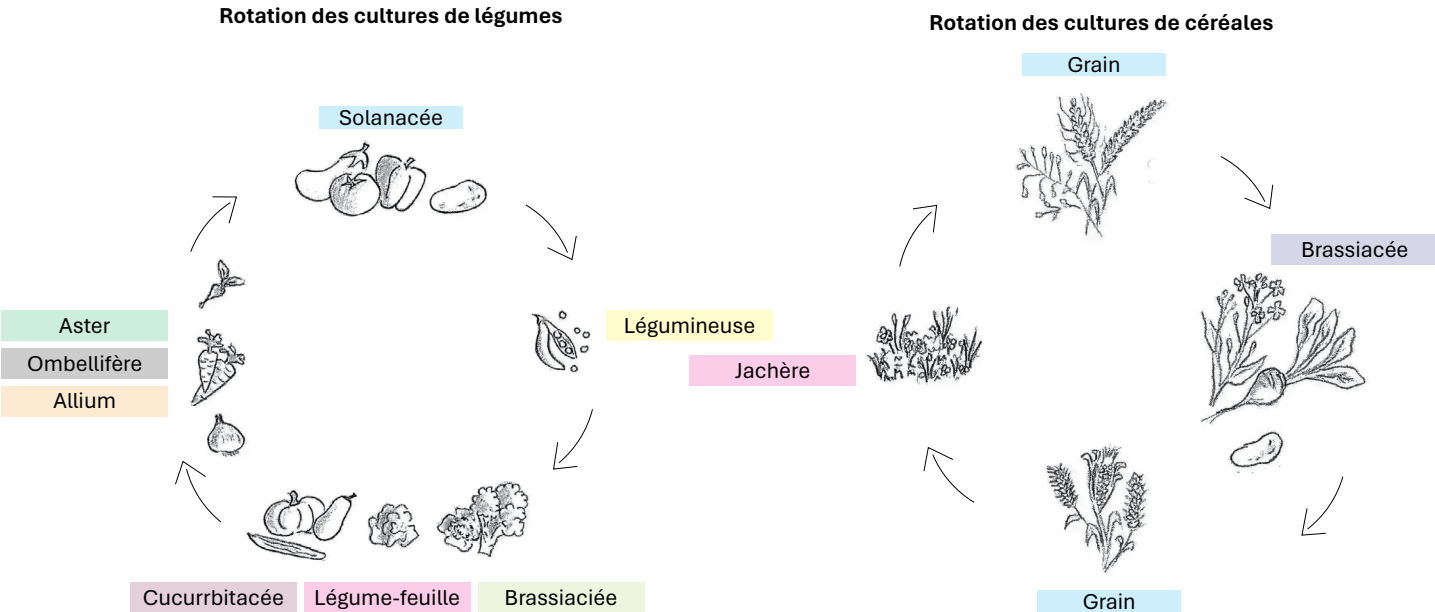
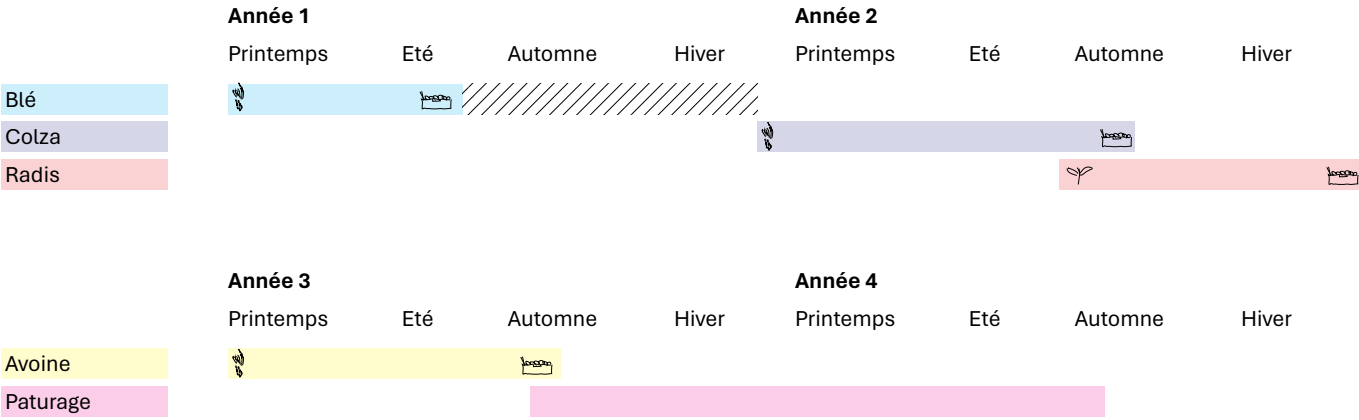


Le rôle systémique d'une chèvre. Brenna Quinlan, Retrosuburbia.com, 2017

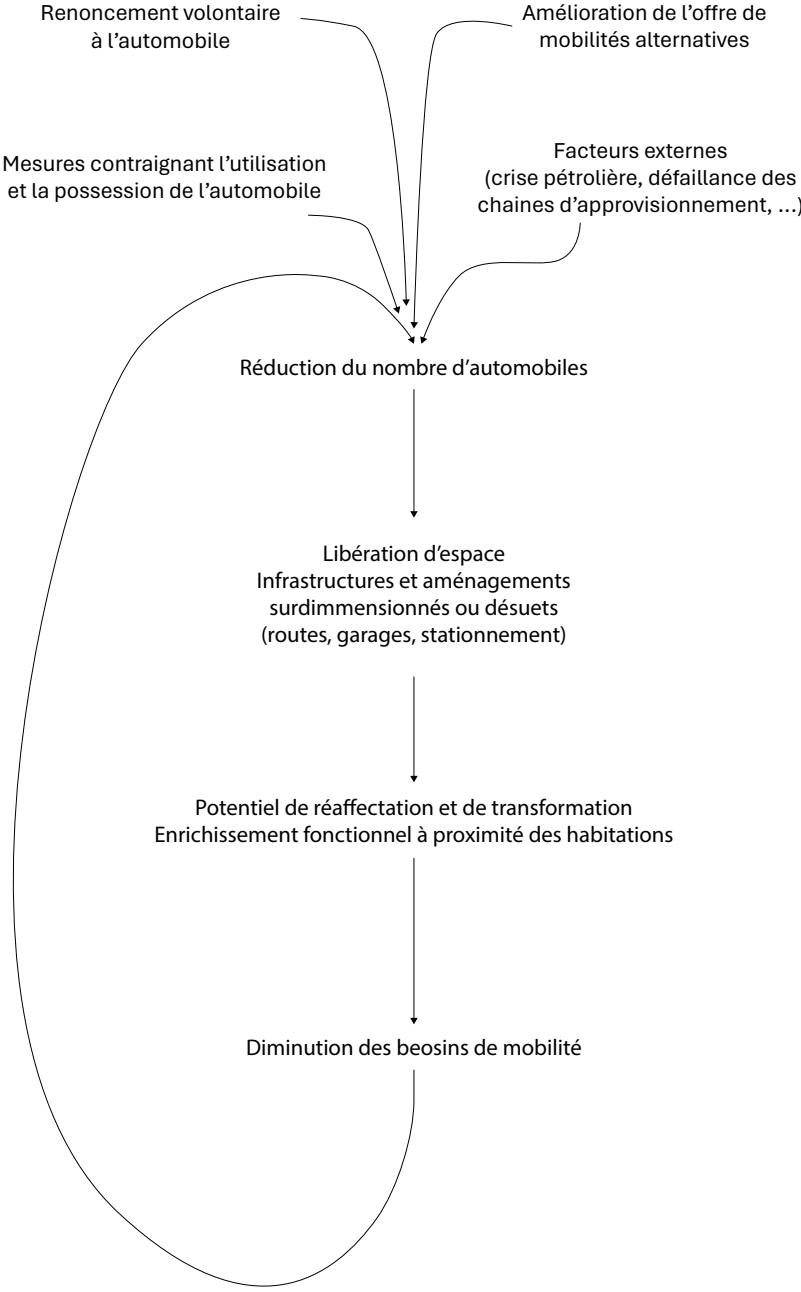
Rotation des cultures de légumes



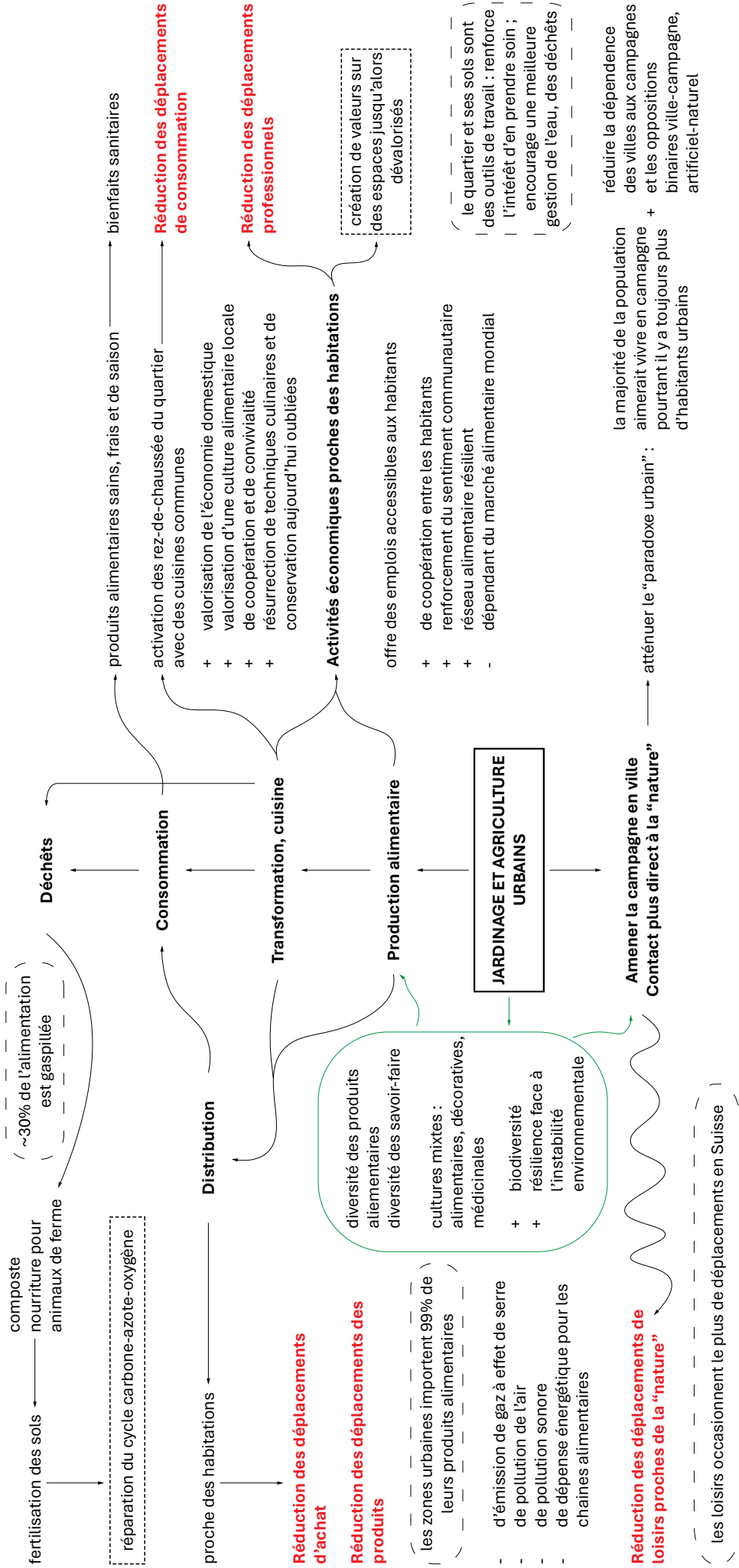
Rotation des cultures de céréales



Déphasage entre le renoncement à l'automobile et les bénéfices qui en découlent

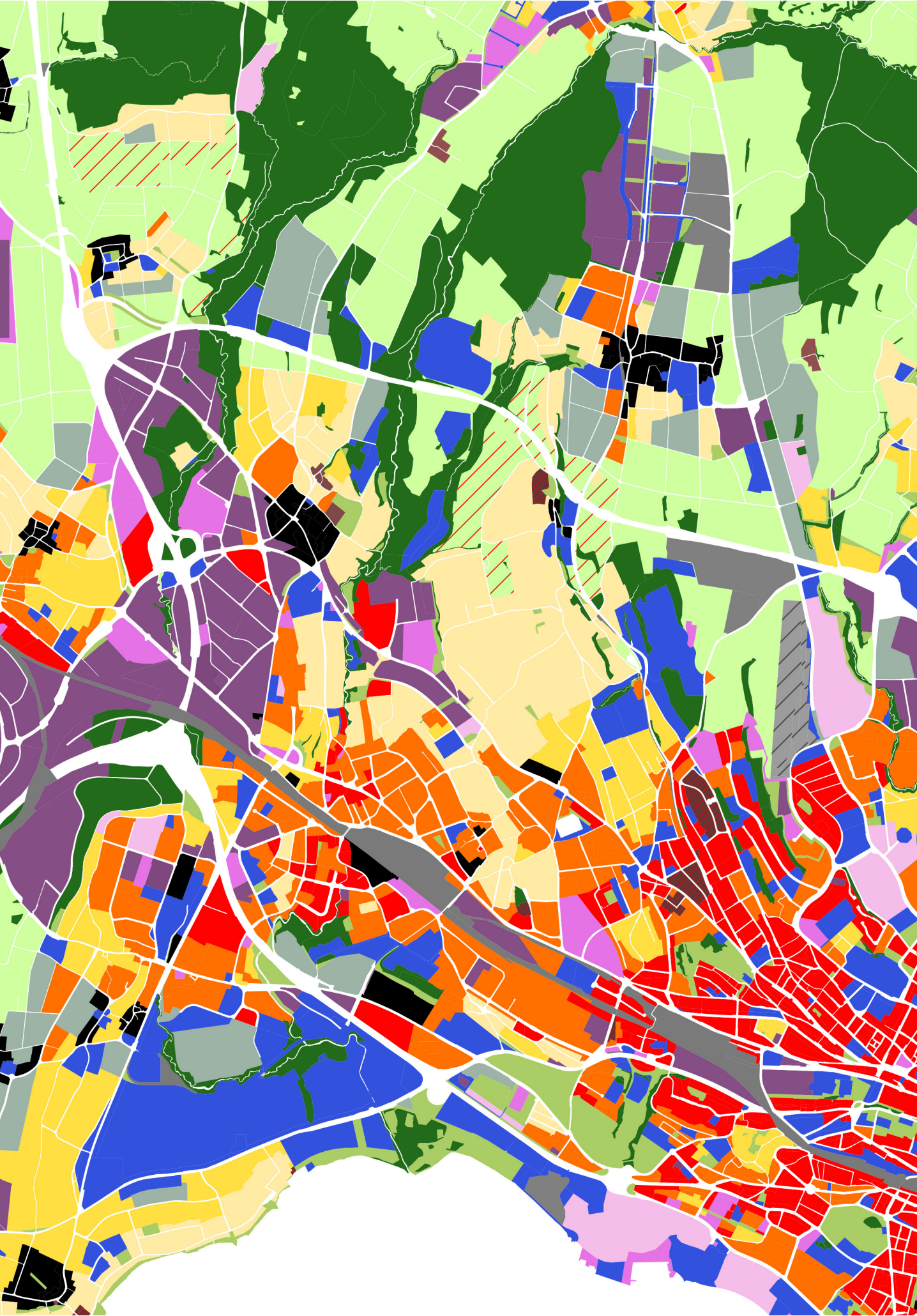


Comment le jardinage et l'agriculture pourraient contribuer à réduire les déplacements dans les périphéries urbaines





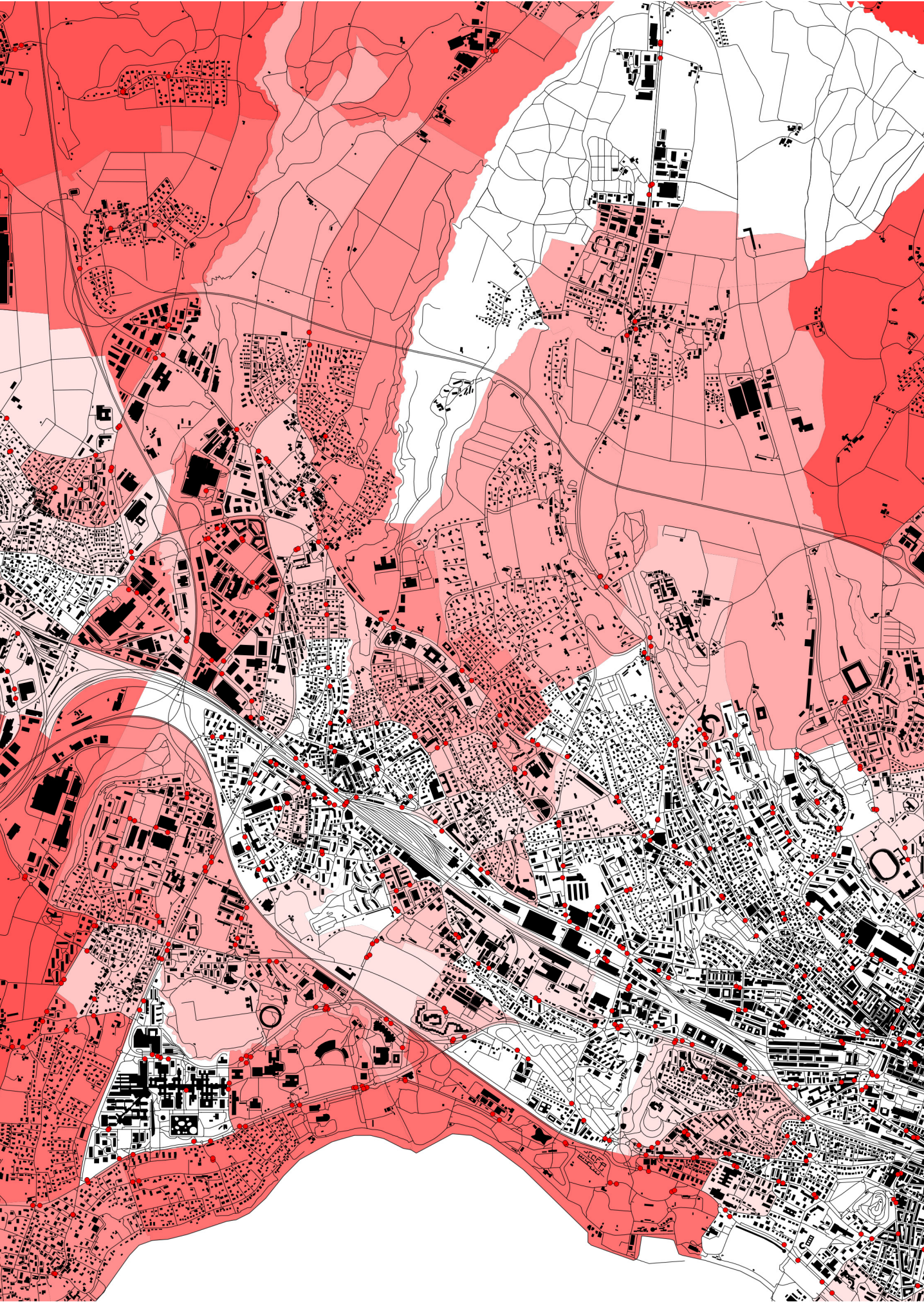
Plan d'affectation des différentes communes de l'Ouest lausannois en 2023 incluant 36 affectations principales



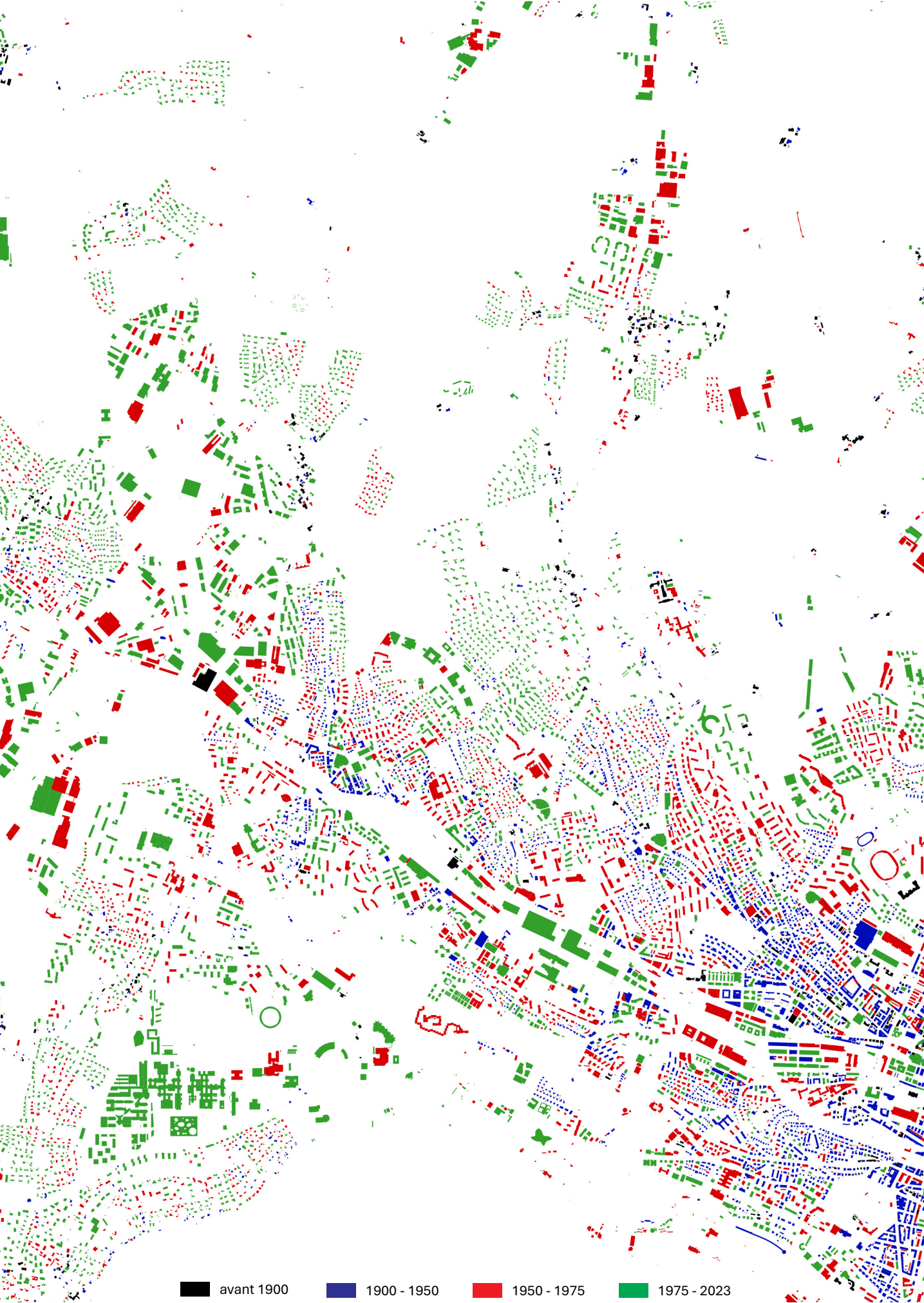
Interprétation du plan d'affectation en 6 zones principales
noir = habitation | gris = activité économique | blanc = transport | rose = agriculture | vert foncé = forêt | vert claire = verdure



Plan du niveau de desserte en transports publics, plus la zone est rouge, moins la desserte est bonne, DETEC, 2023



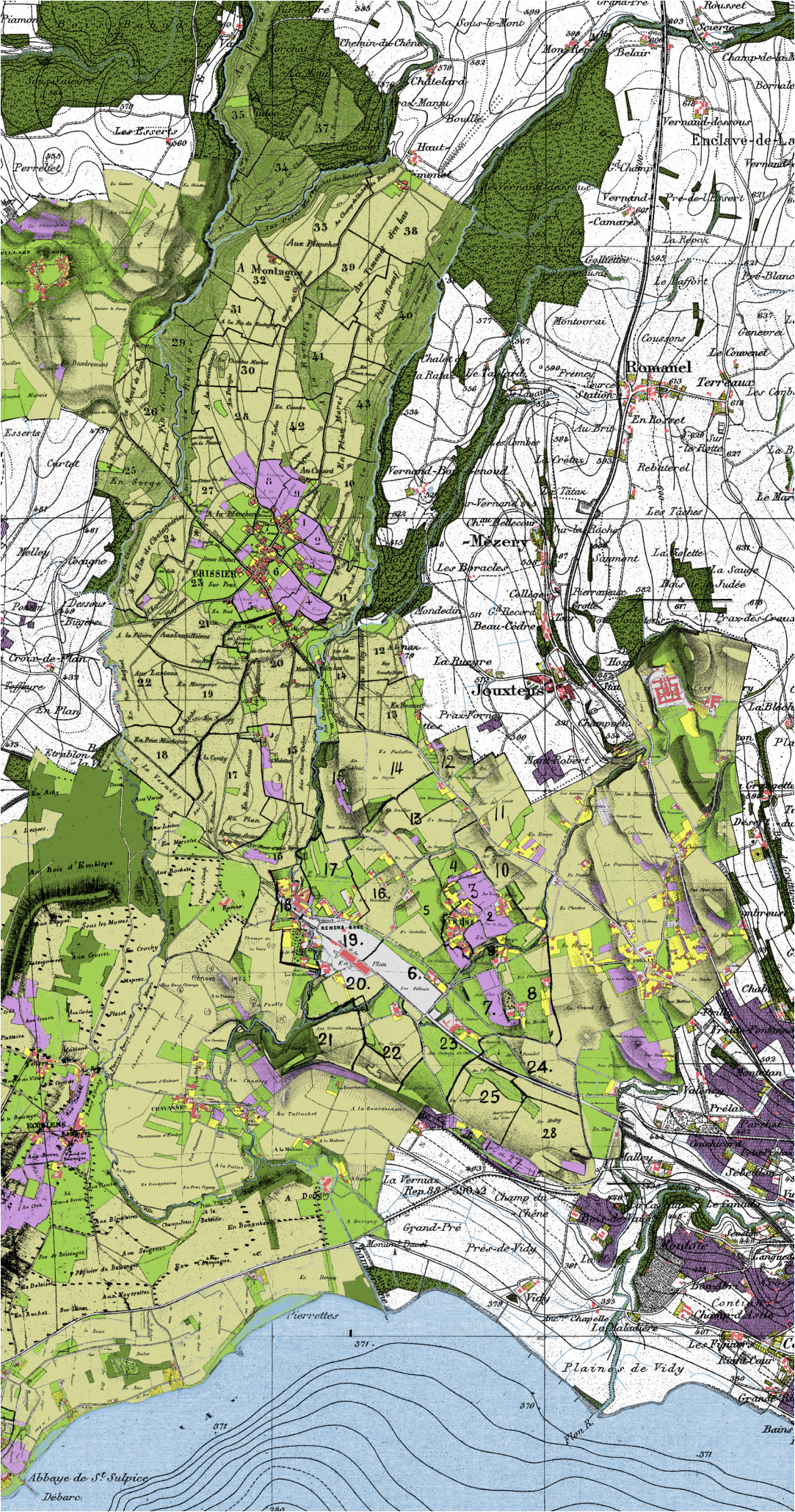
Plan des constructions classées en fonction de leur période de construction



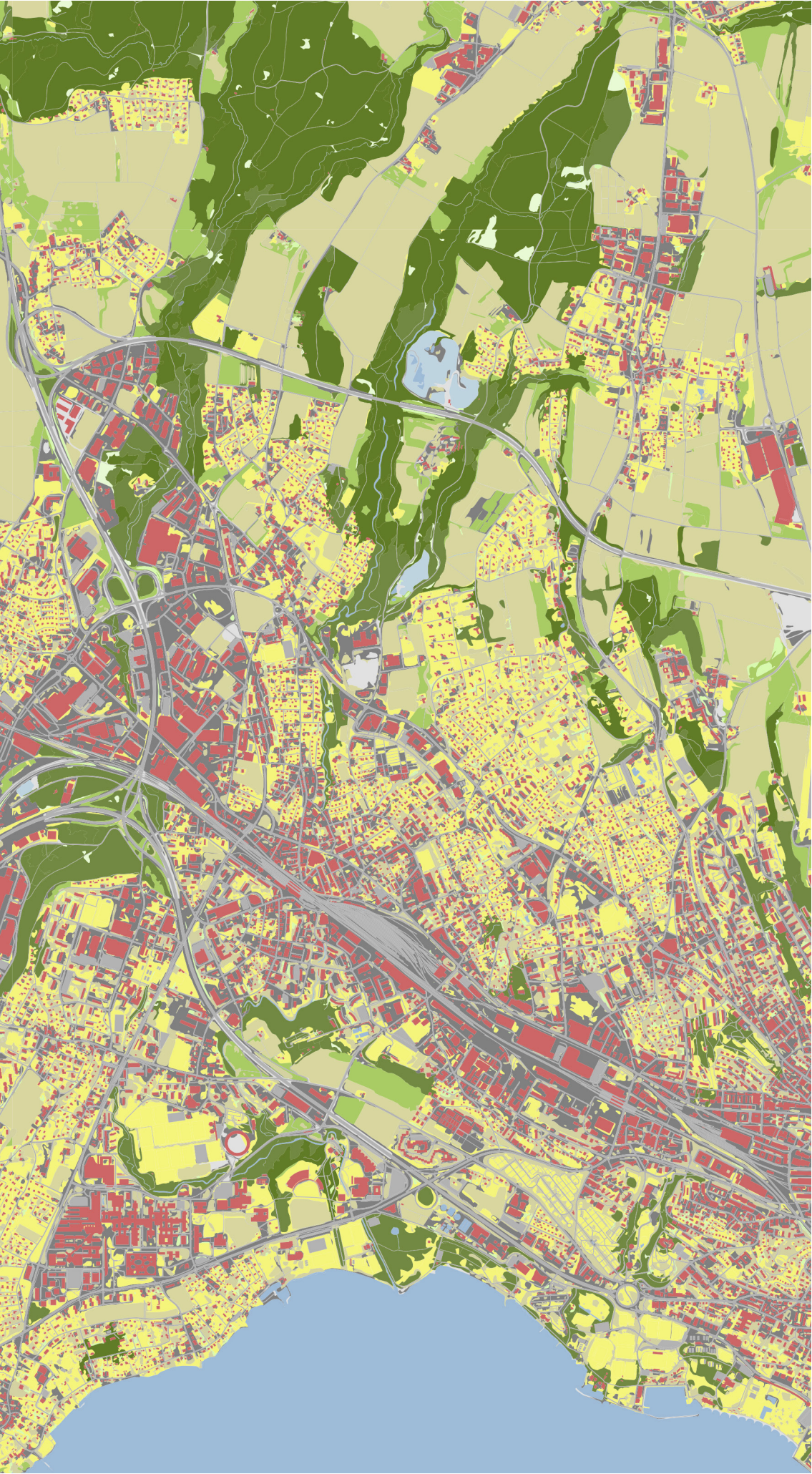
avant 1900 1900 - 1950 1950 - 1975 1975 - 2023

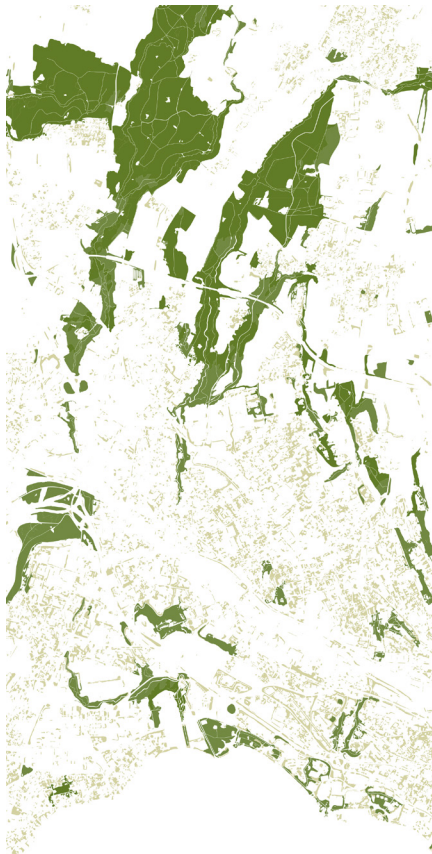
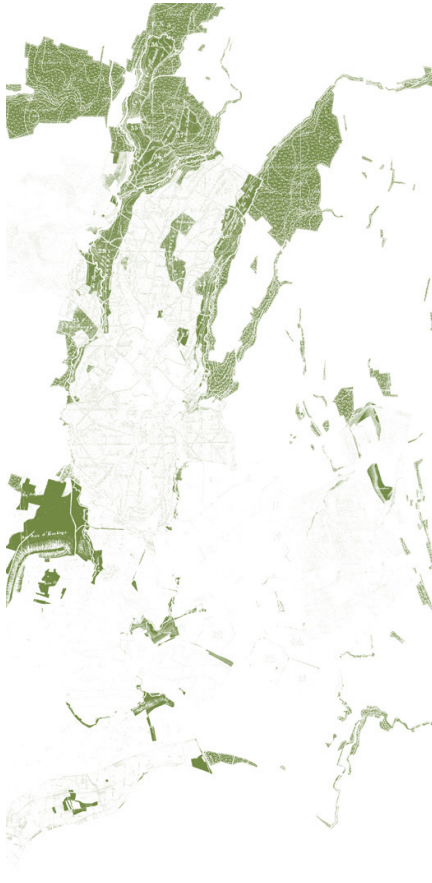
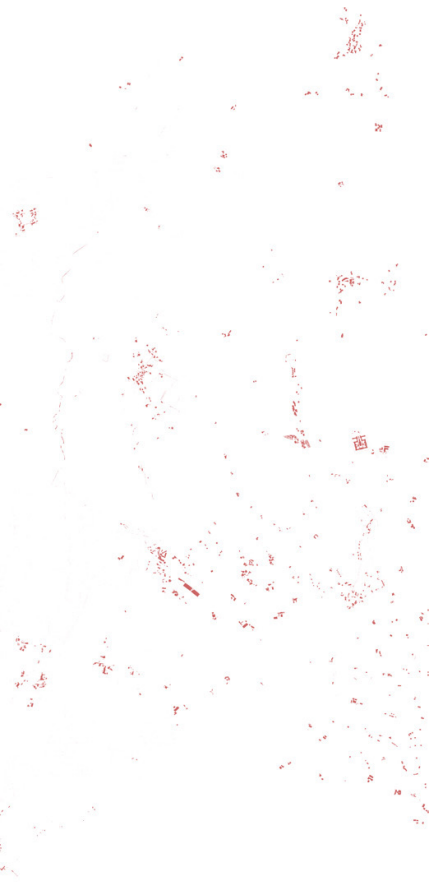
Carte de l'utilisation des sols, vers 1900

- Forêts
- Prairies
- Agriculture
- Viticulture
- Jardins
- Bâtiments
- Eaux
- Transport



Carte de l'utilisation des sols, 2023





Bâtiments

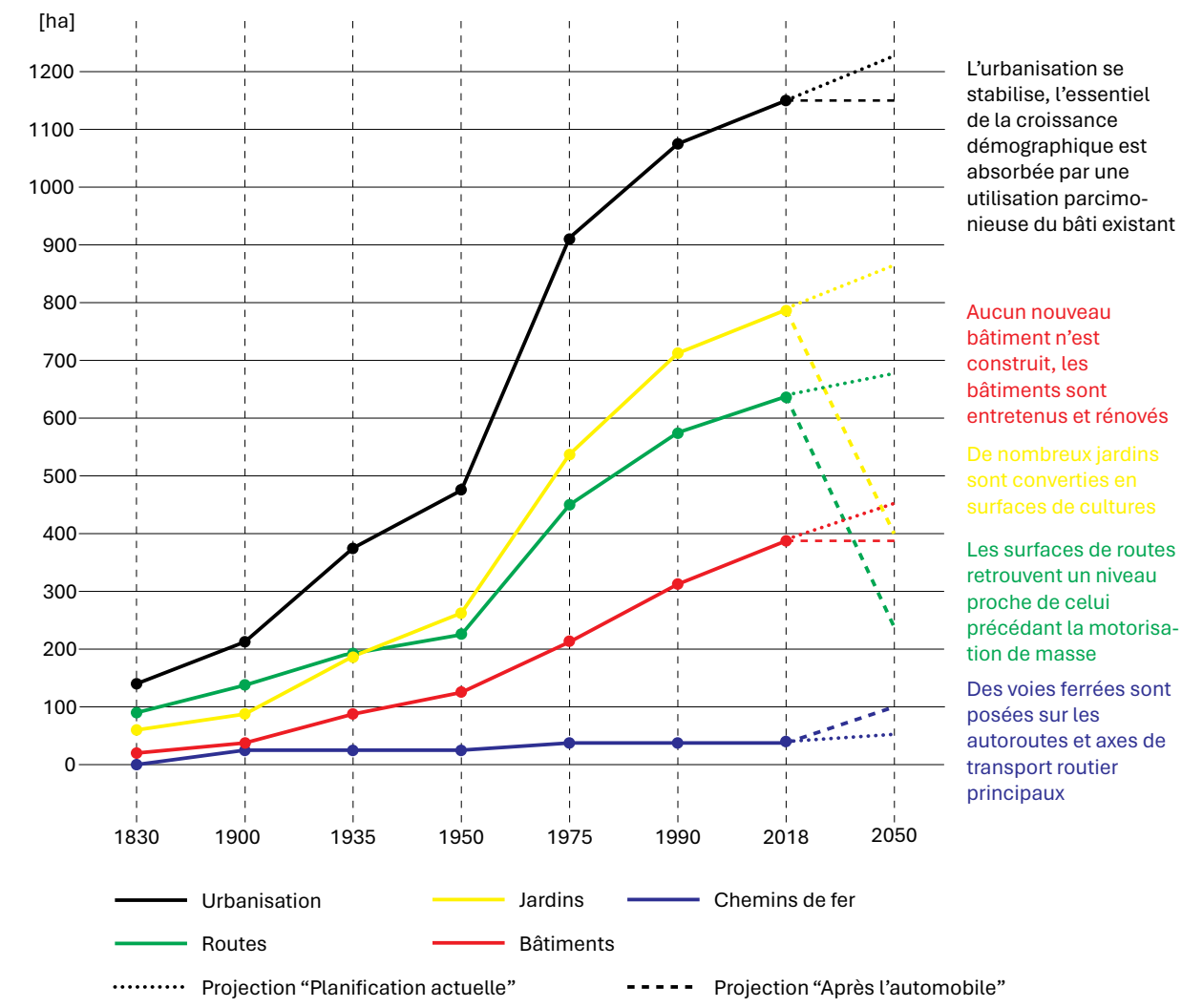
Transport

Eaux

Forêts et arbres isolés

Agriculture

Jardins



Évolution de l'utilisation des sols dans l'Ouest lausannois et projections post automobile

Les données du graphique et la carte de l'Ouest lausannois vers 1900 sont reprise d'Antoine Vialle, « Our Common Soils : West Lausanne Urbanization as Anthropogenesis, A Section through the Spaces and Times of Urban Soils », EPFL, 2021

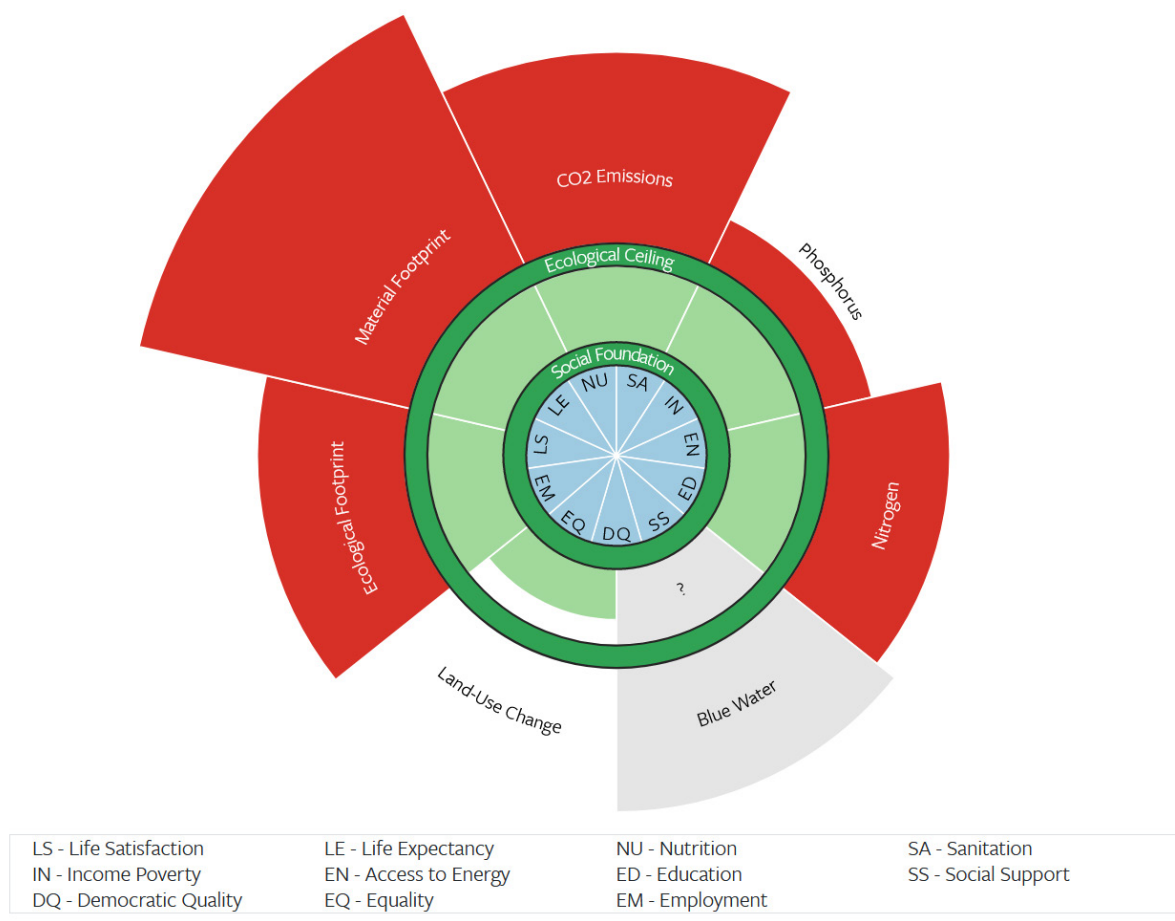


Diagramme des limites biophysiques et sociales en Suisse en 2015, (<https://goodlife.leeds.ac.uk>)

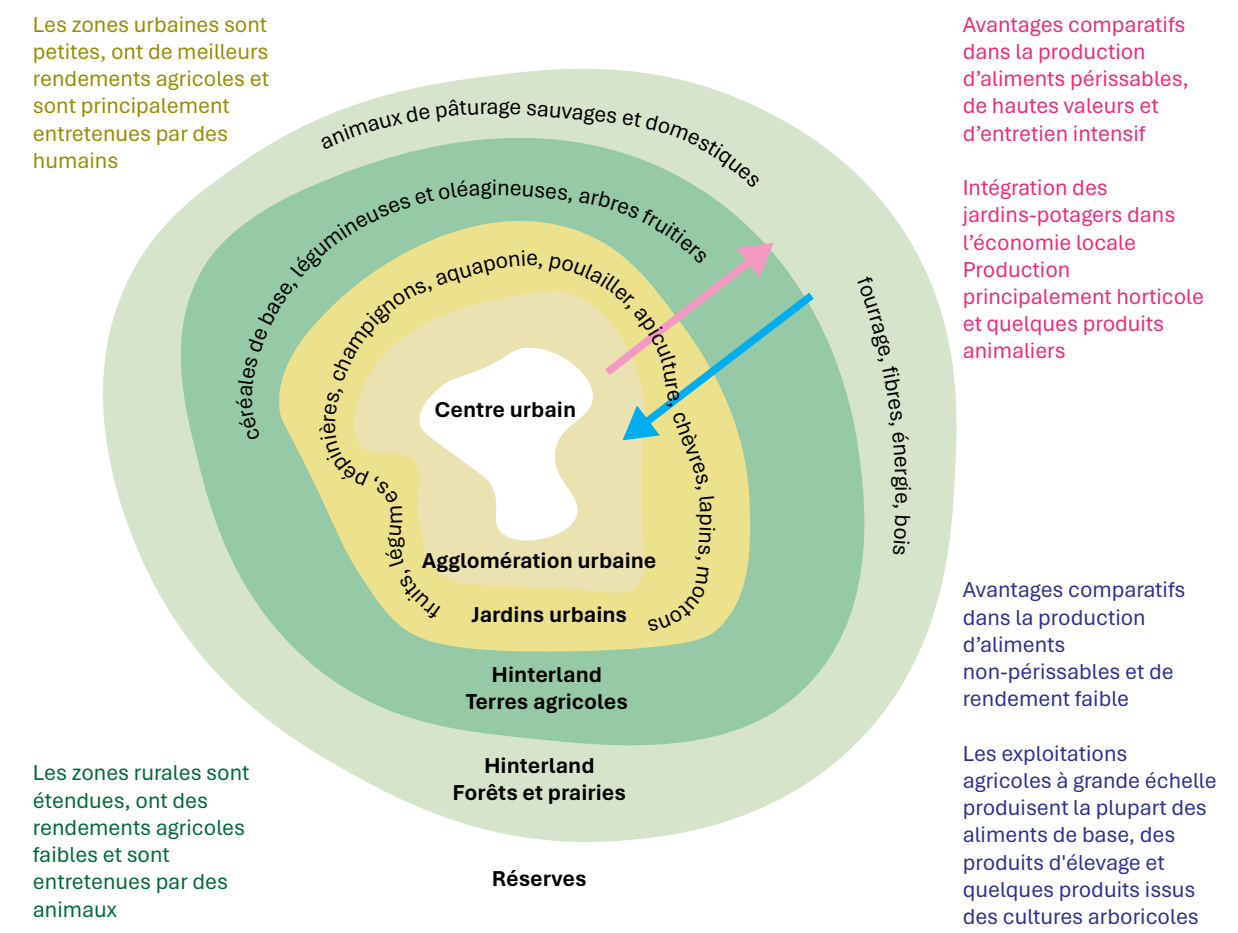
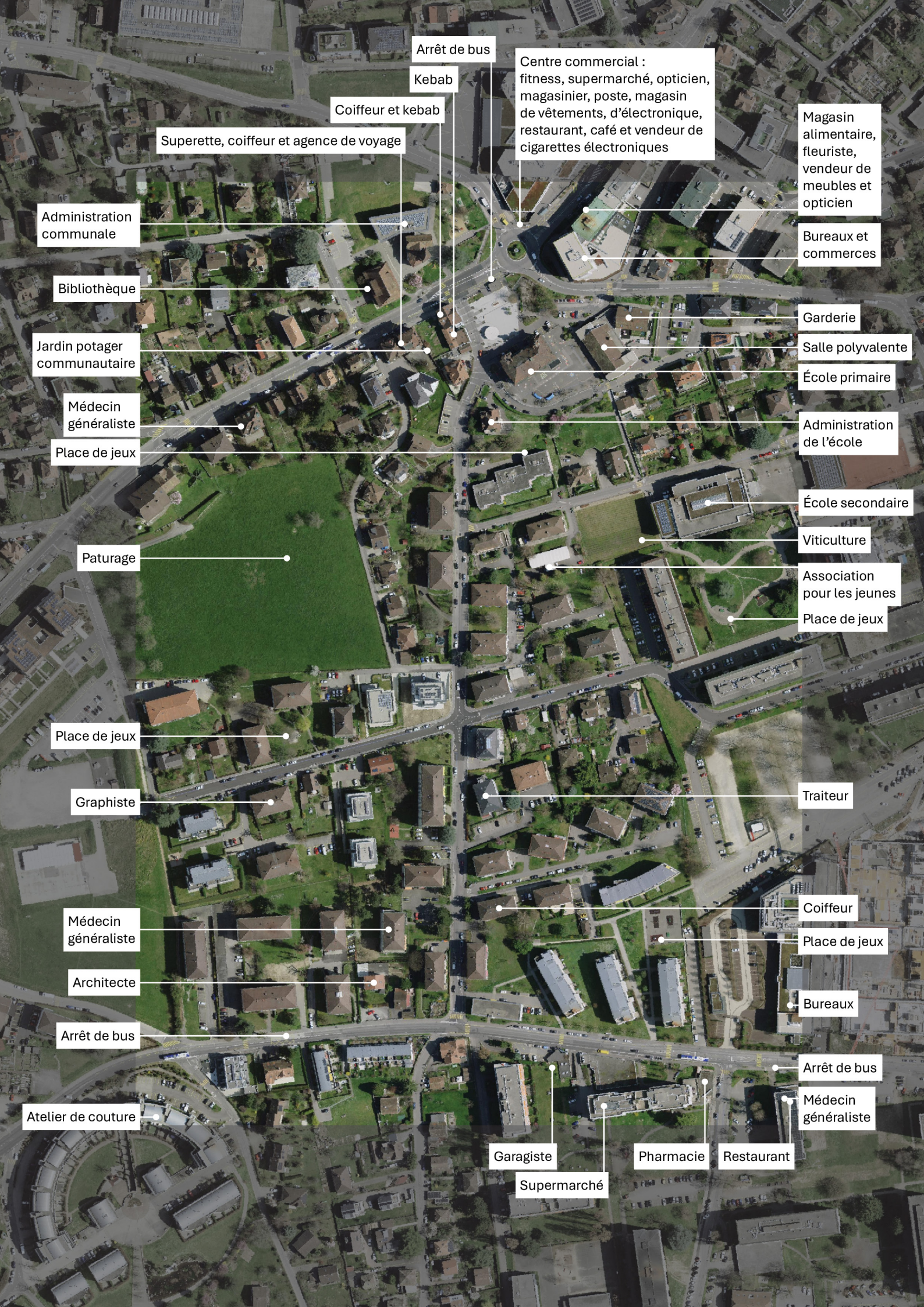
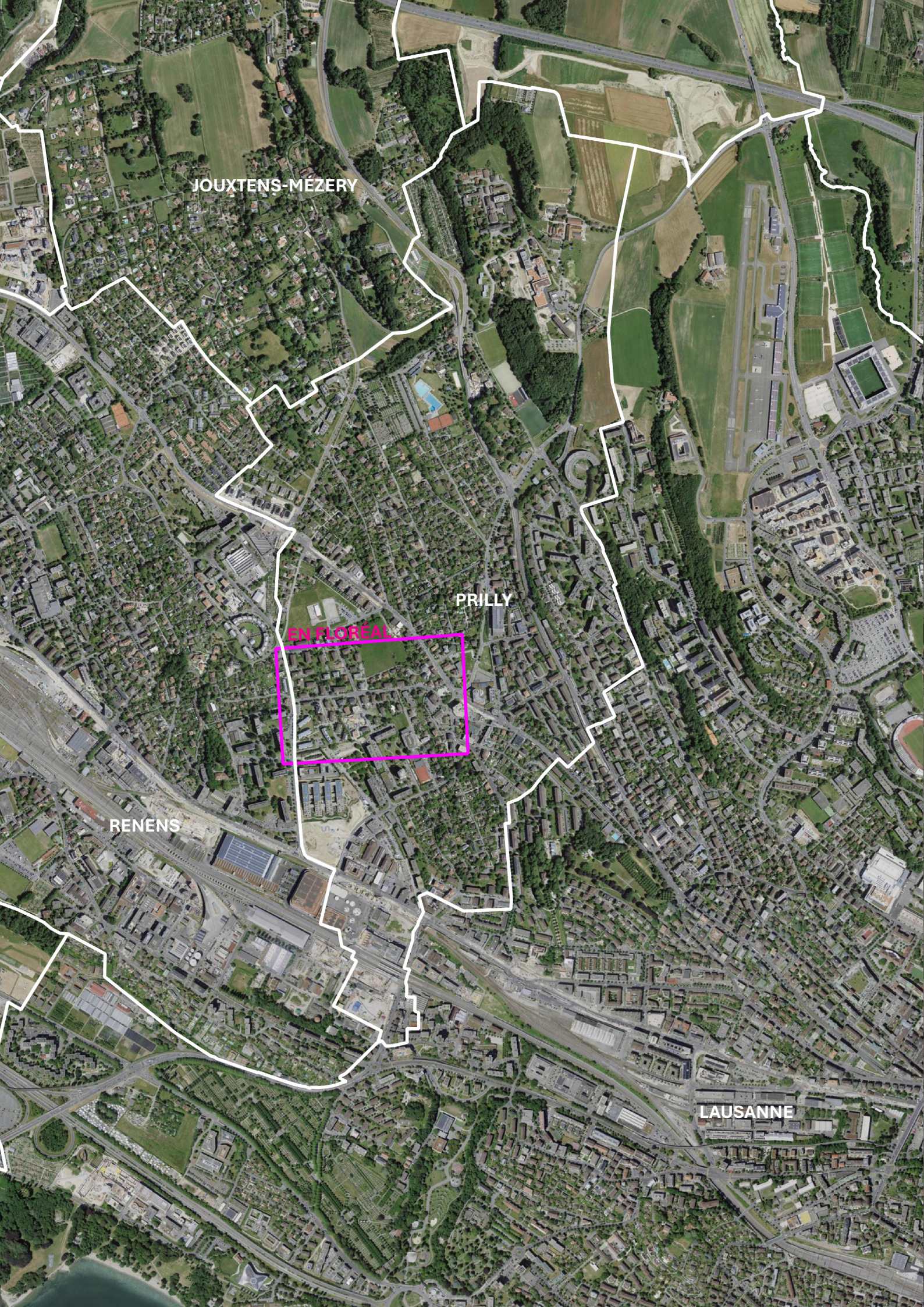


Diagramme des zones biorégionales agricoles d'après David Holmgren, Feeding retrosuburbia, from the backyard to the bioregion, 2017





1944



1963



1973

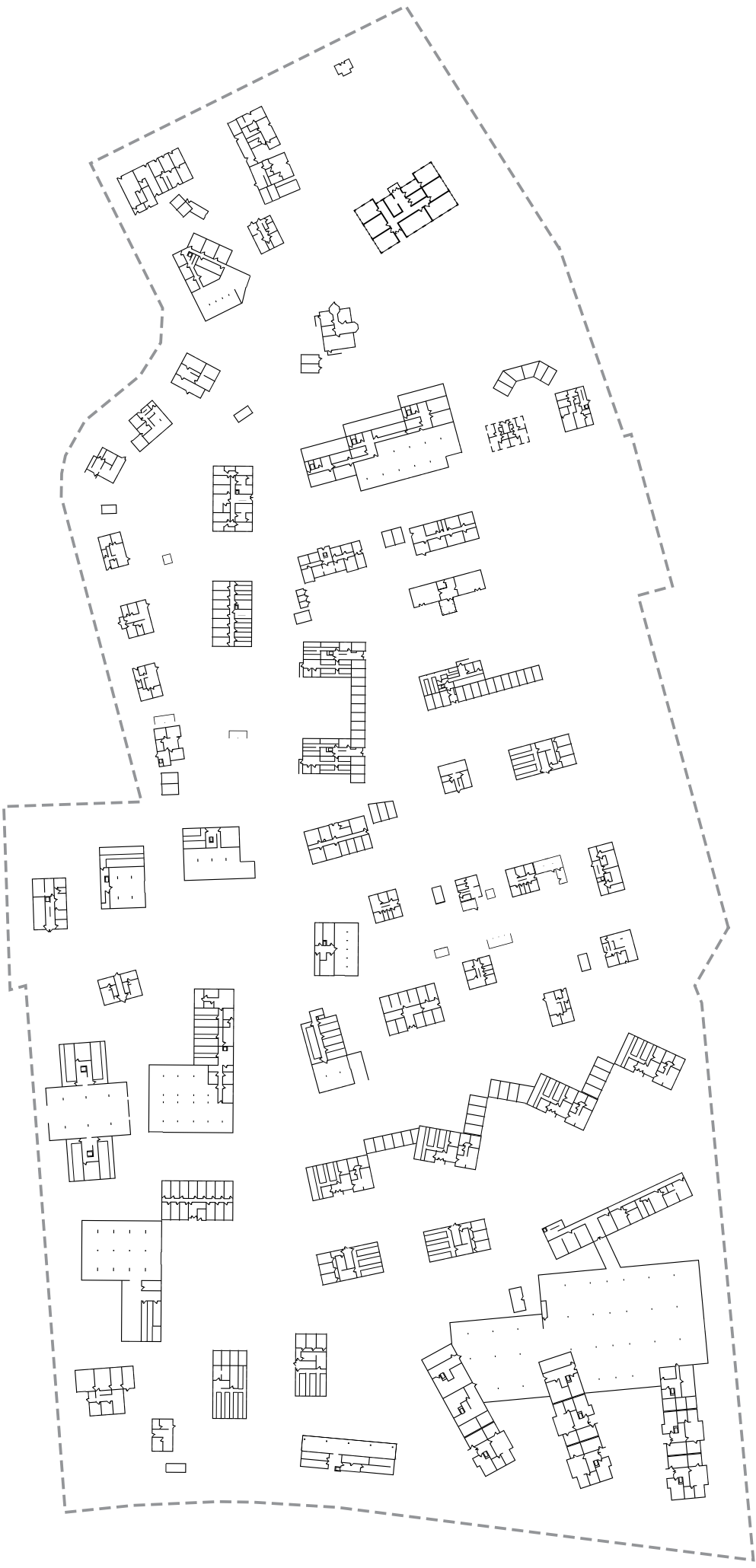


1991

Choix d'un périmètre de projet à partir du découpage parcellaire et des voies



Plan des rez-de-chaussée



Plan des bâtiments classés selon leur année de construction

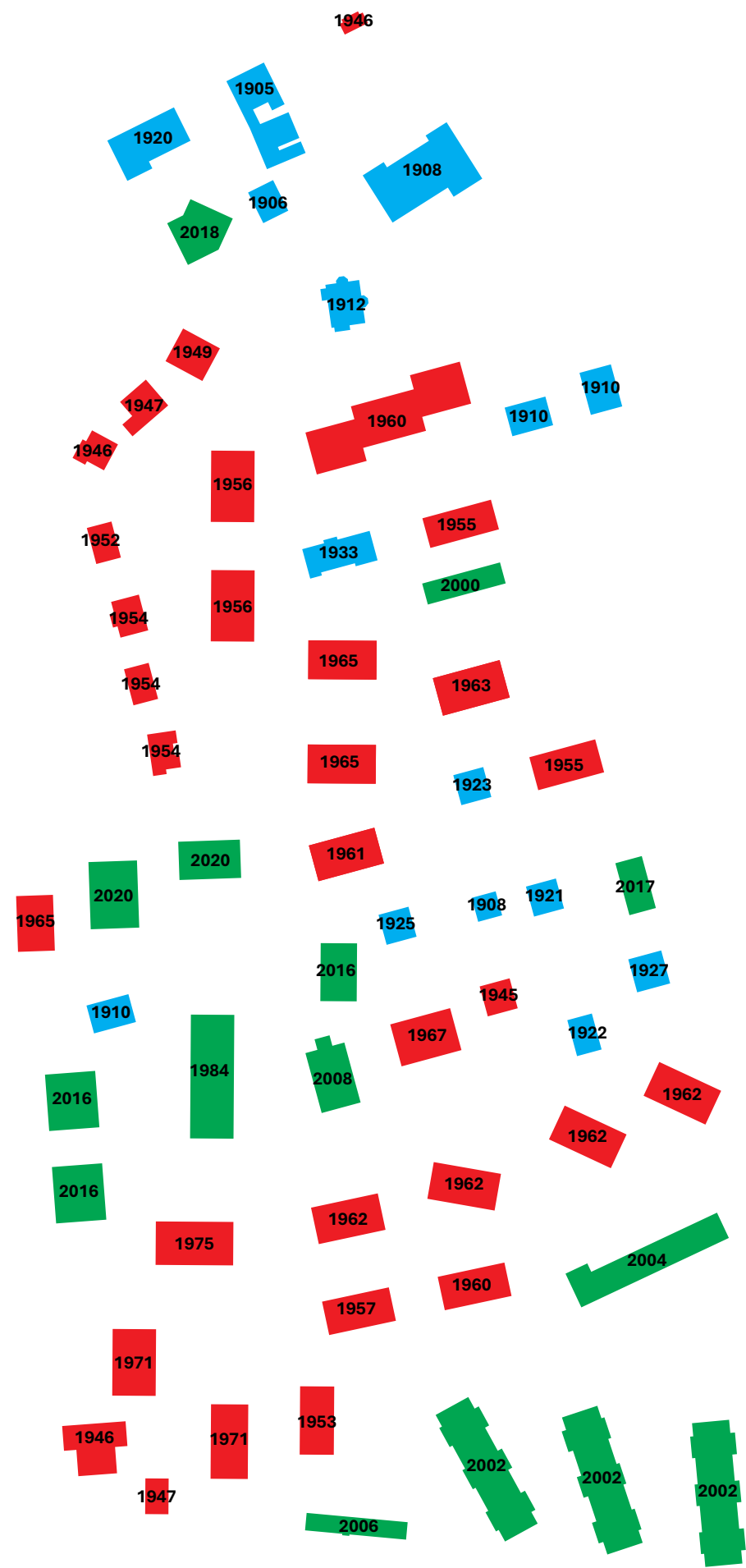
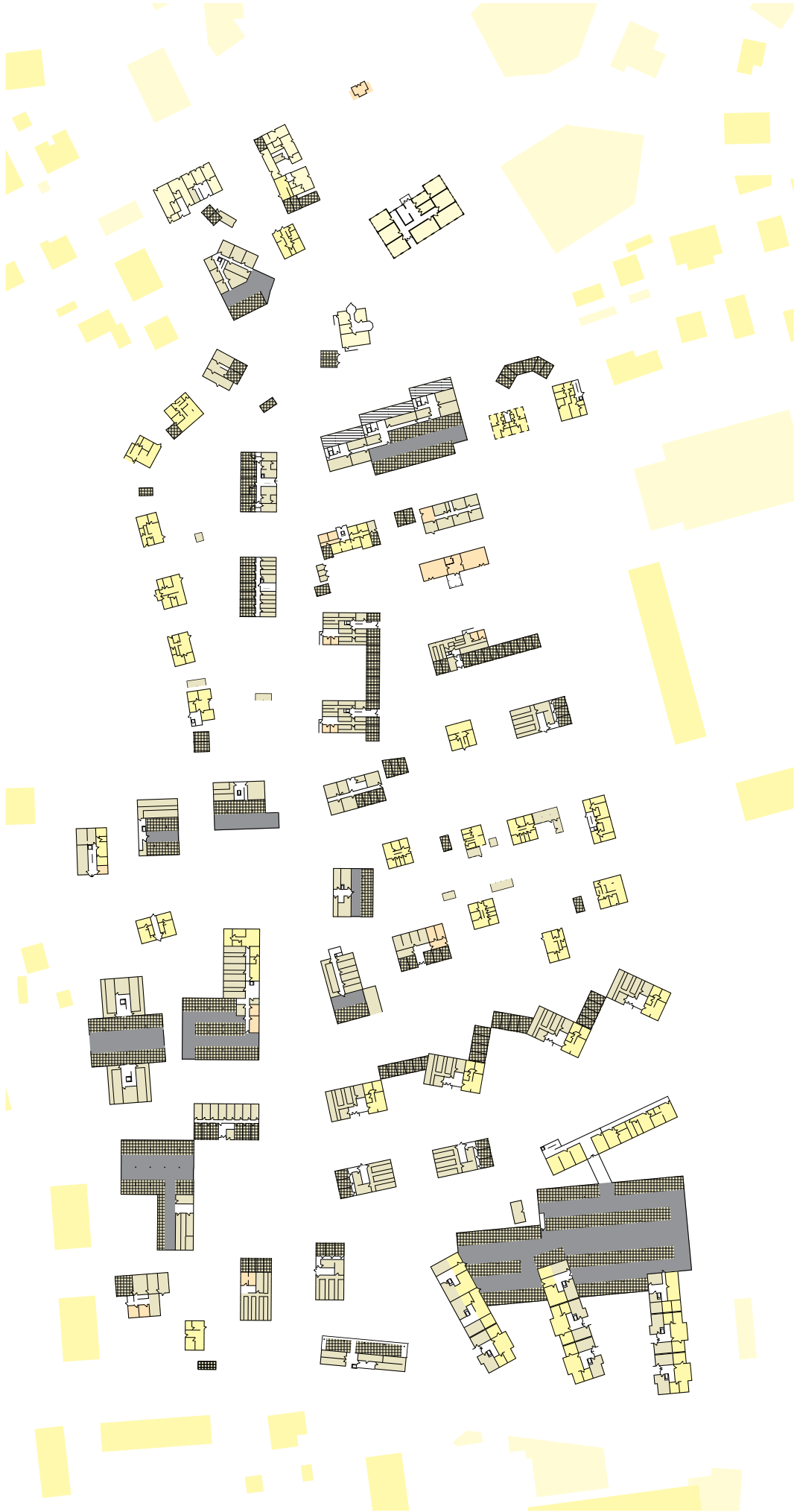
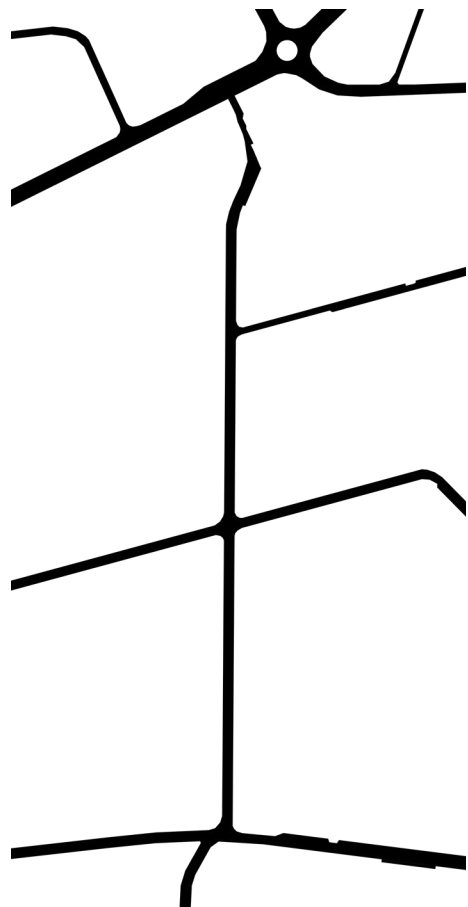


Diagramme des réseaux souterrains







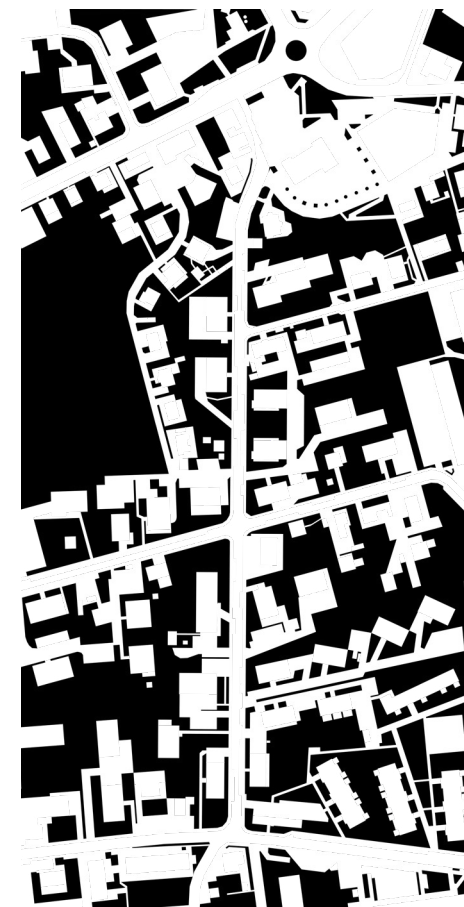
Voies publiques



Voies de desserte



Bâtiments



Espaces non-bâti



Espaces piétons publics et privés



Zones de stationnement



645 voitures



Arbres et haies



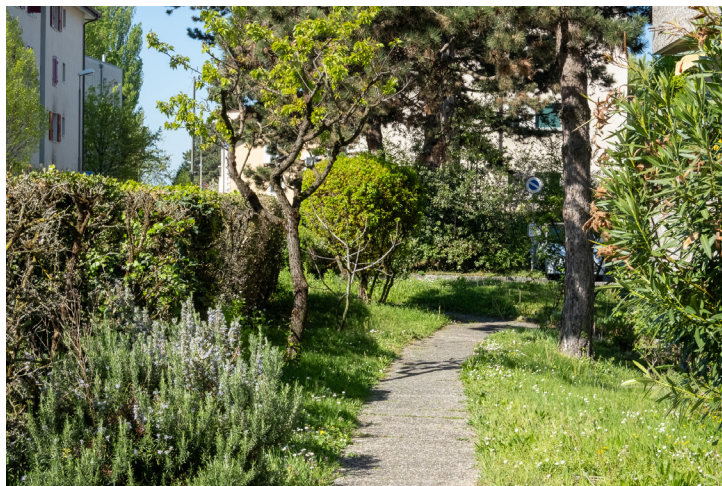
Bâtiments

Garages



Voies de desserte

Voies publiques



Voies piétonnes

Jardins



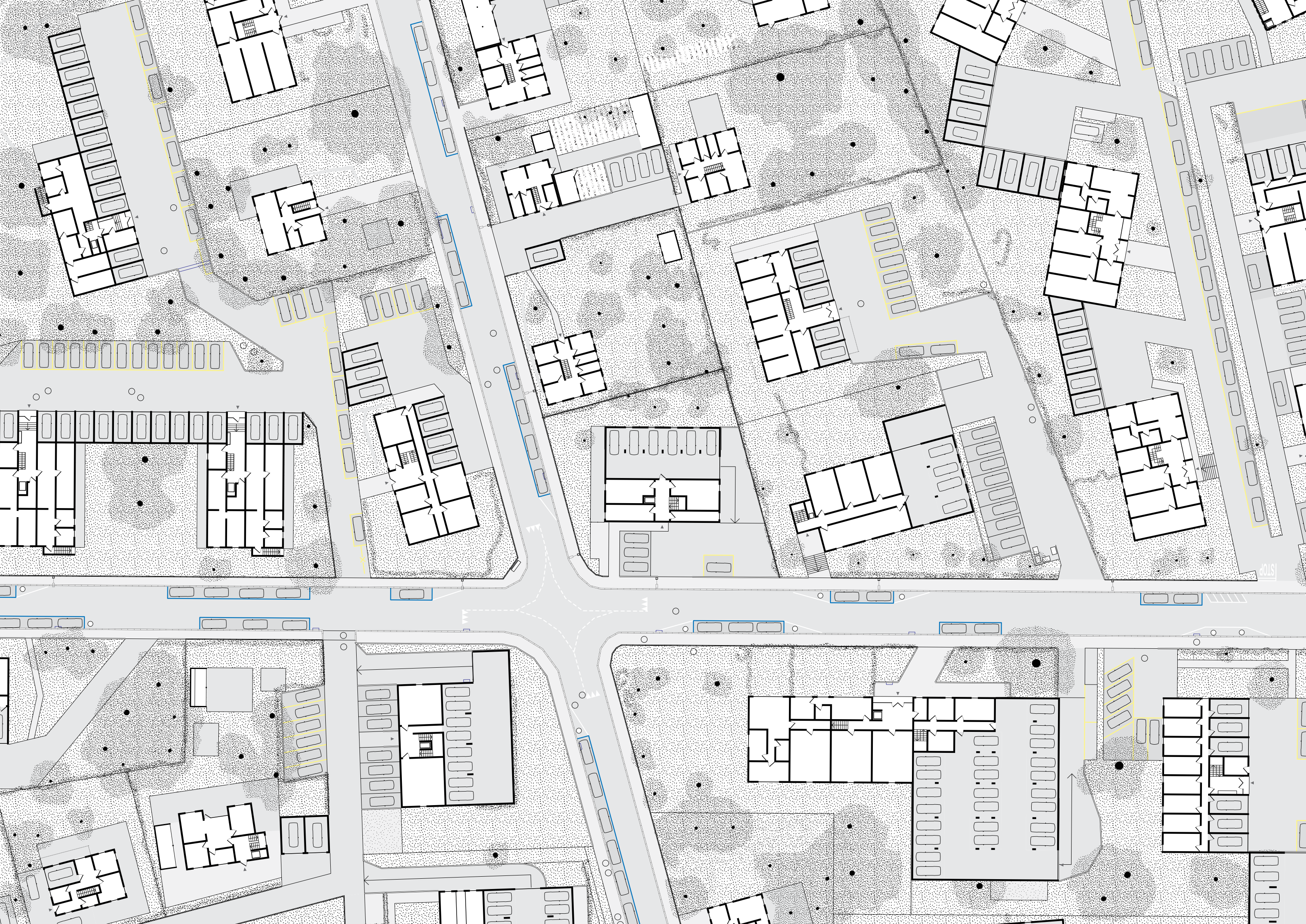
Places de jeux

Vues



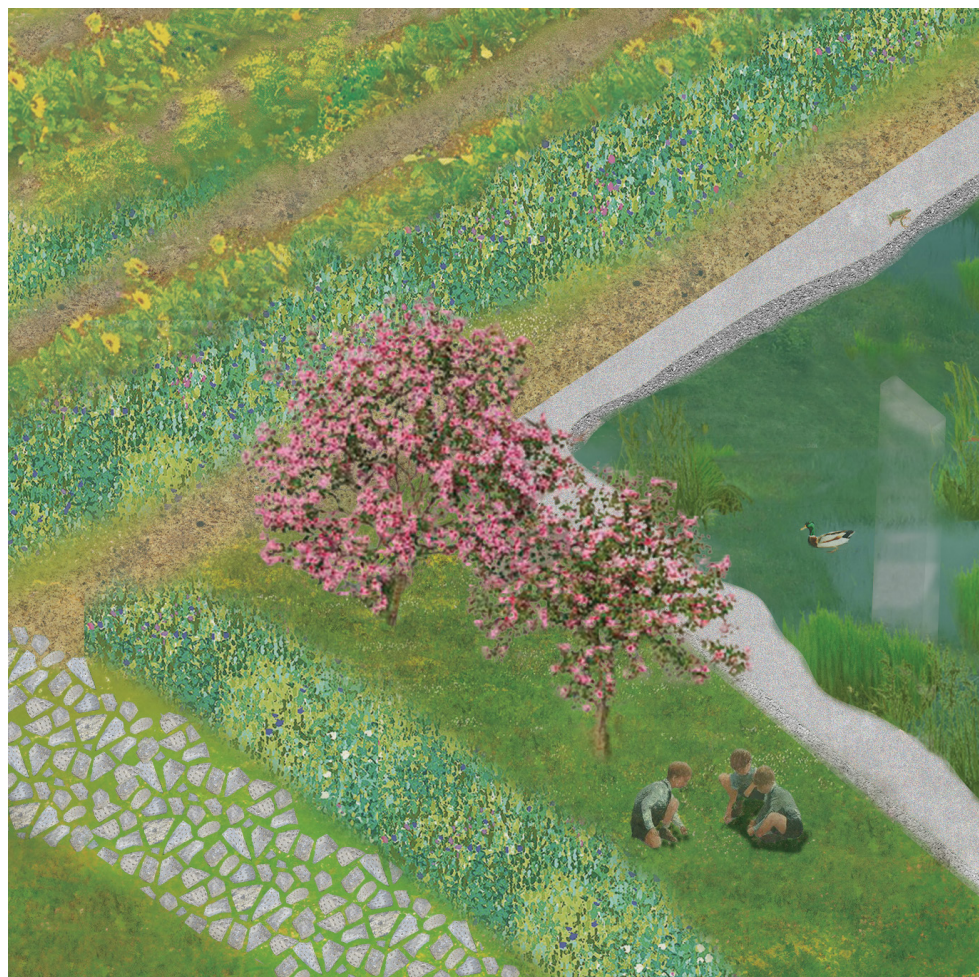
Réseaux souterrains

Parking souterrains









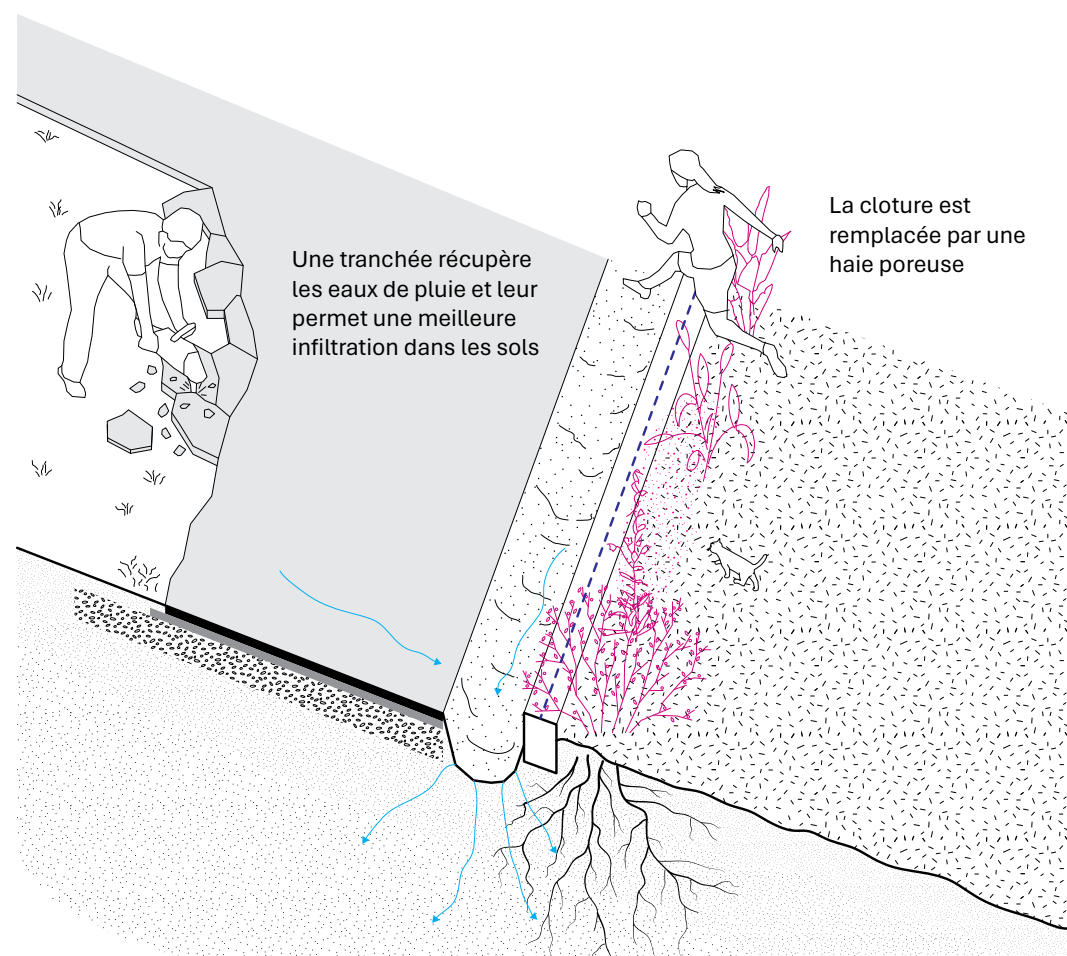
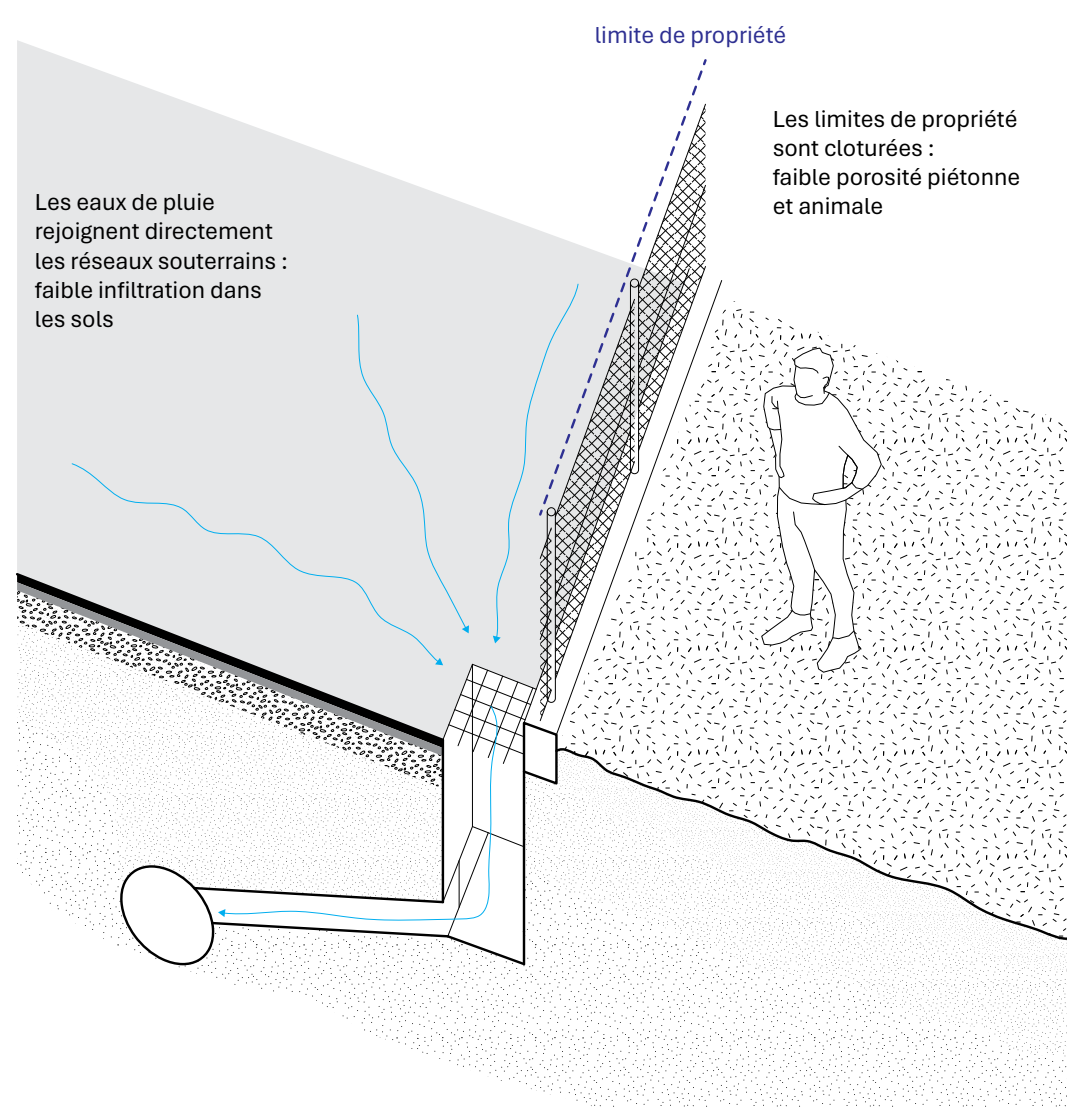
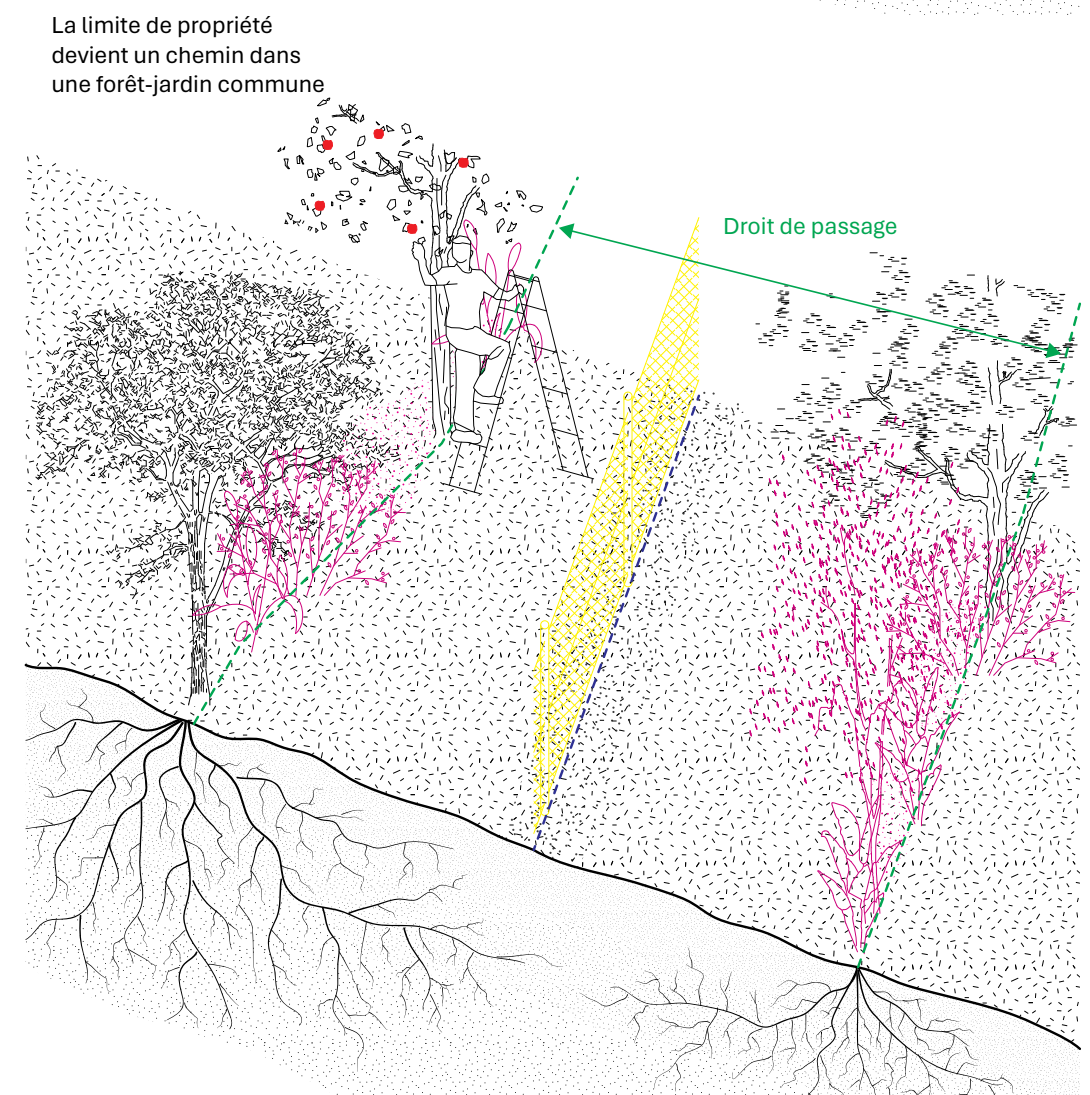
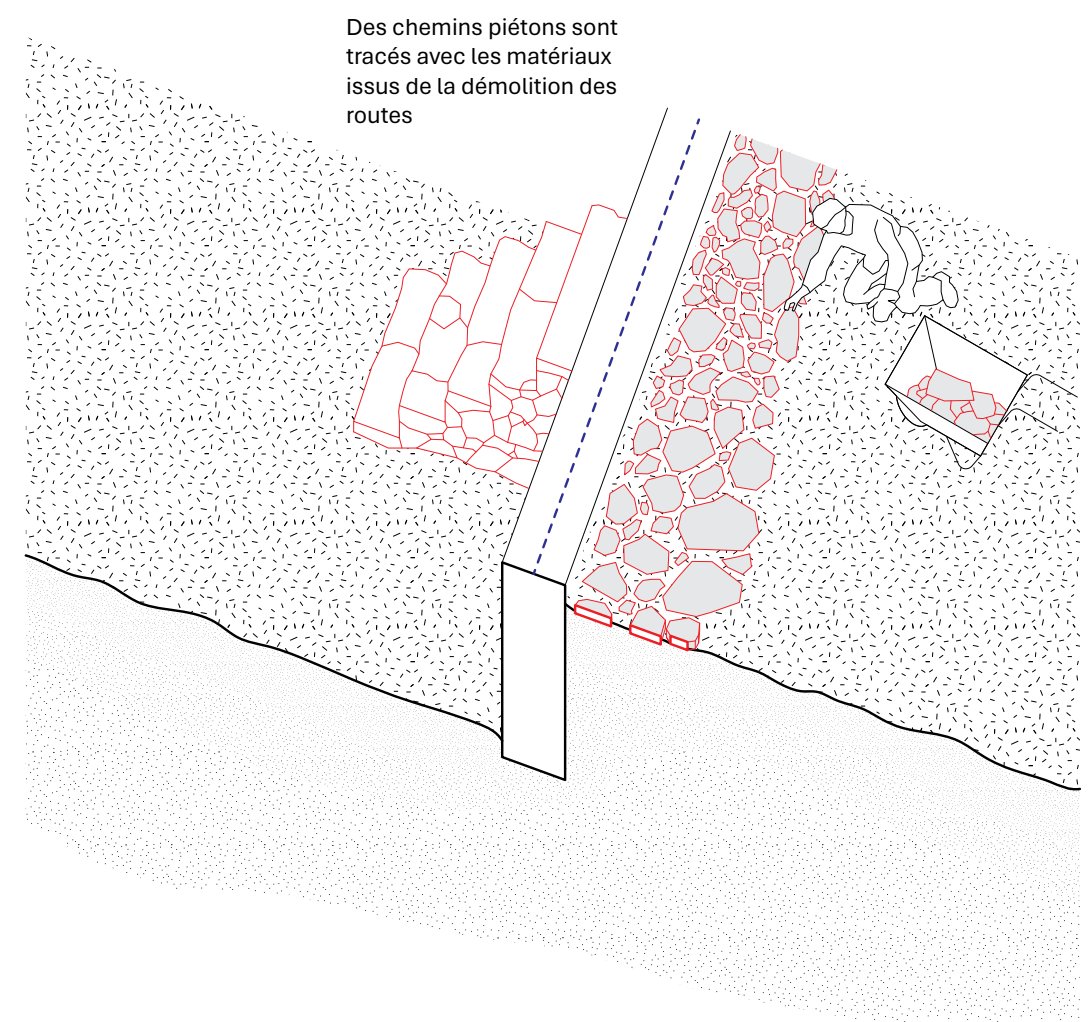


Diagramme des transformations des limites





Plan des transformations des voies et dallages



Plan de la gestion des eaux de pluie et des réservoirs



Diagramme de l'ensoleillement annuel moyen au sol

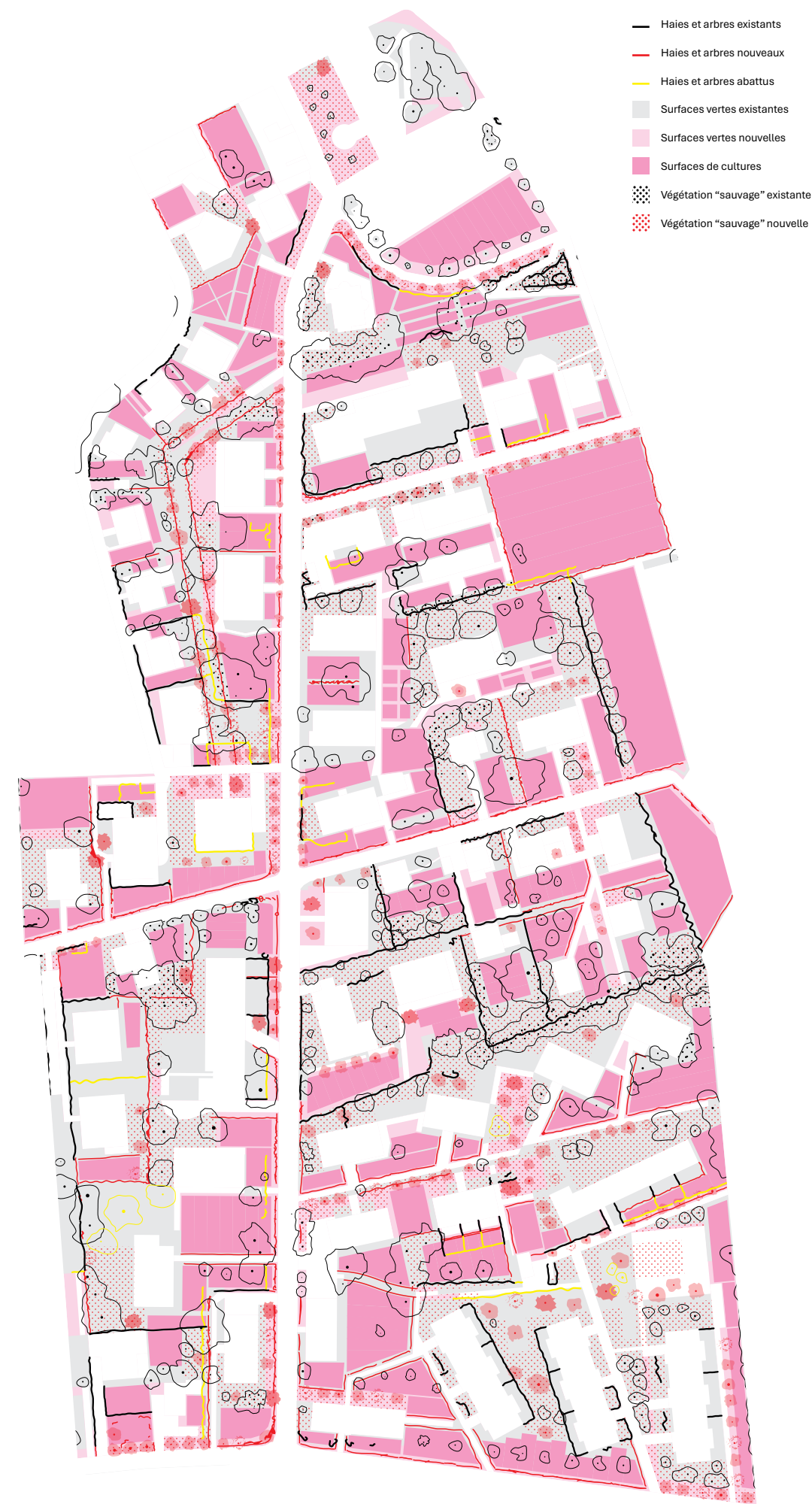


Diagramme de l'utilisation des surfaces végétales et des plantations

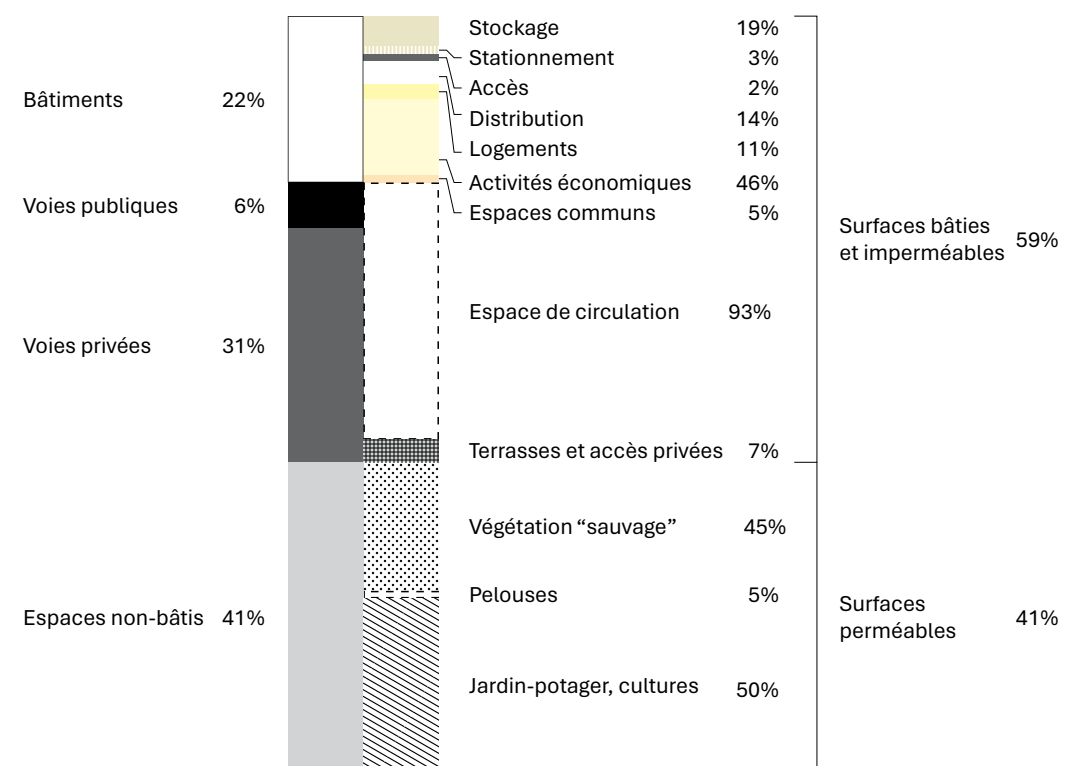
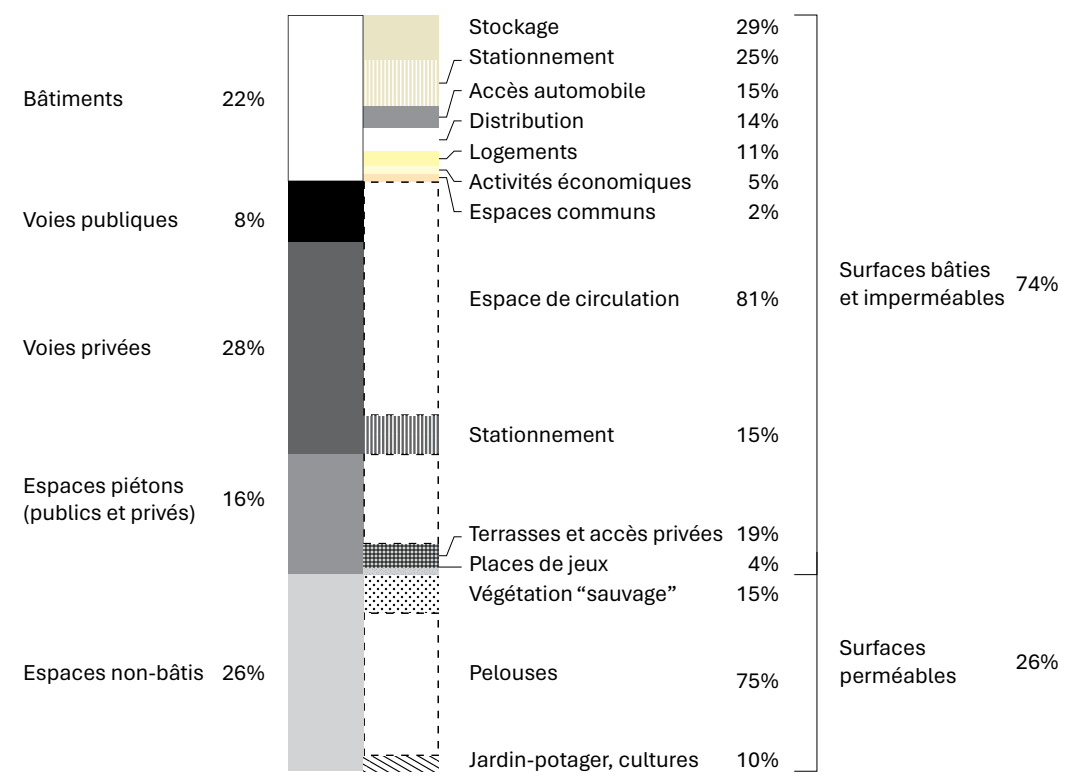
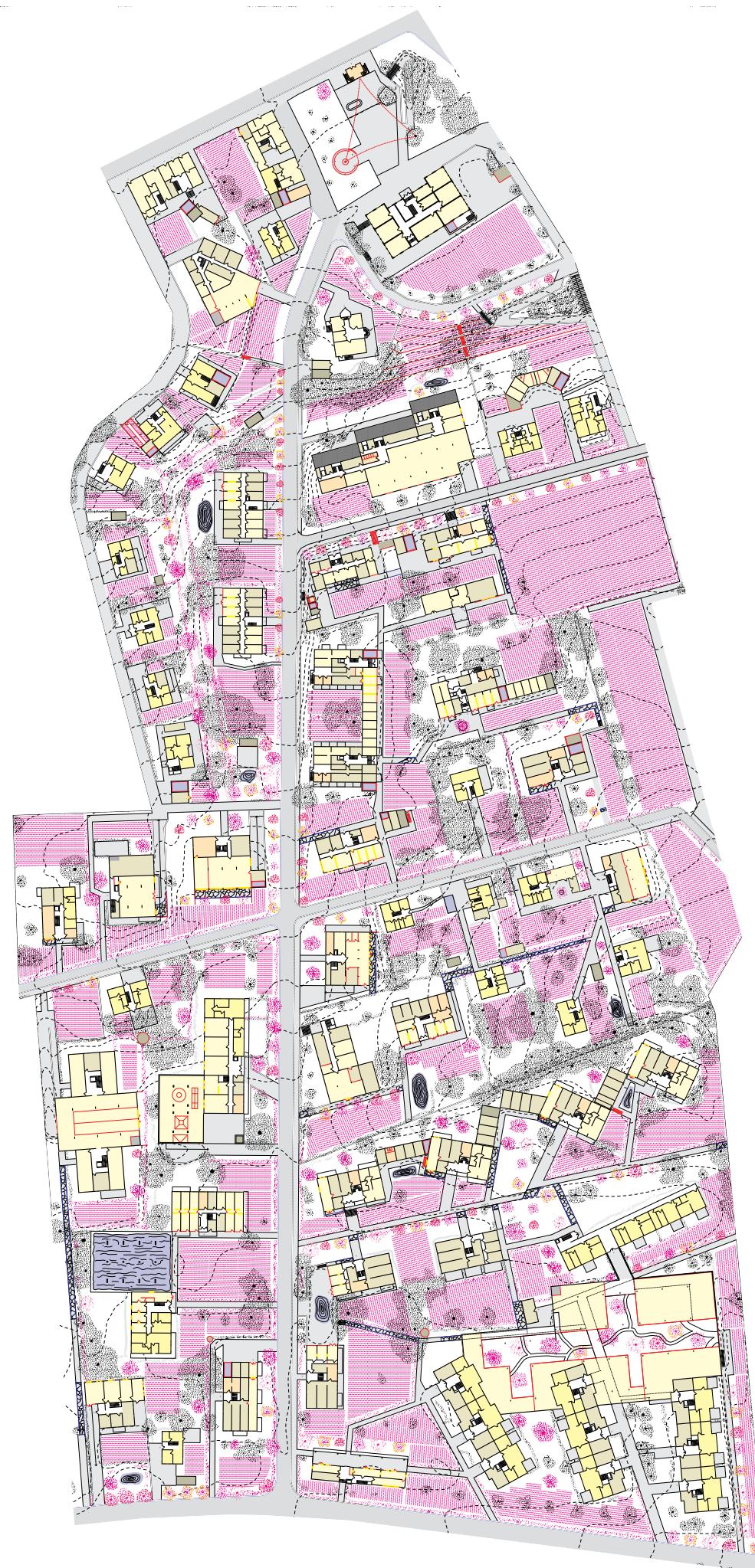
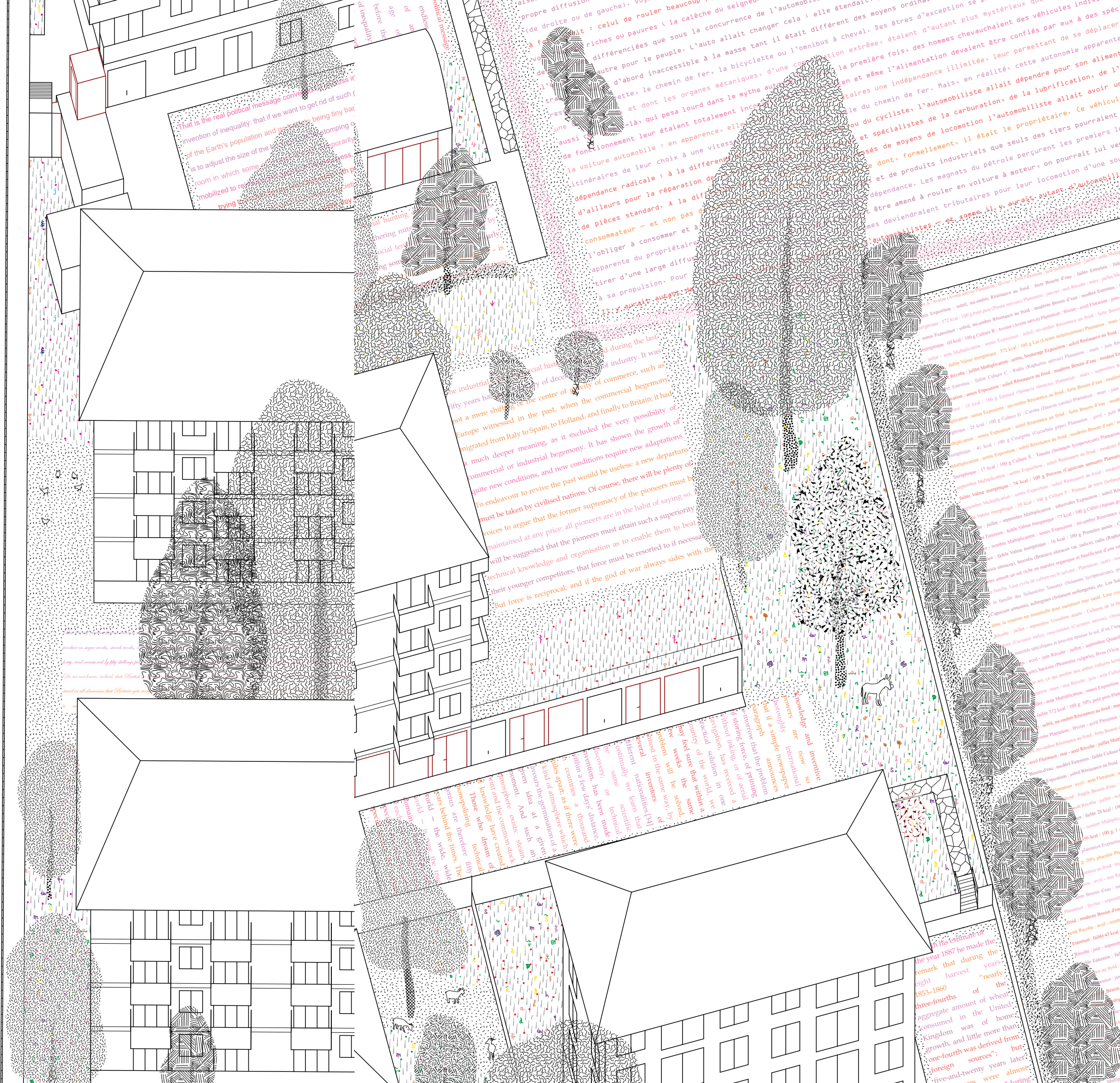
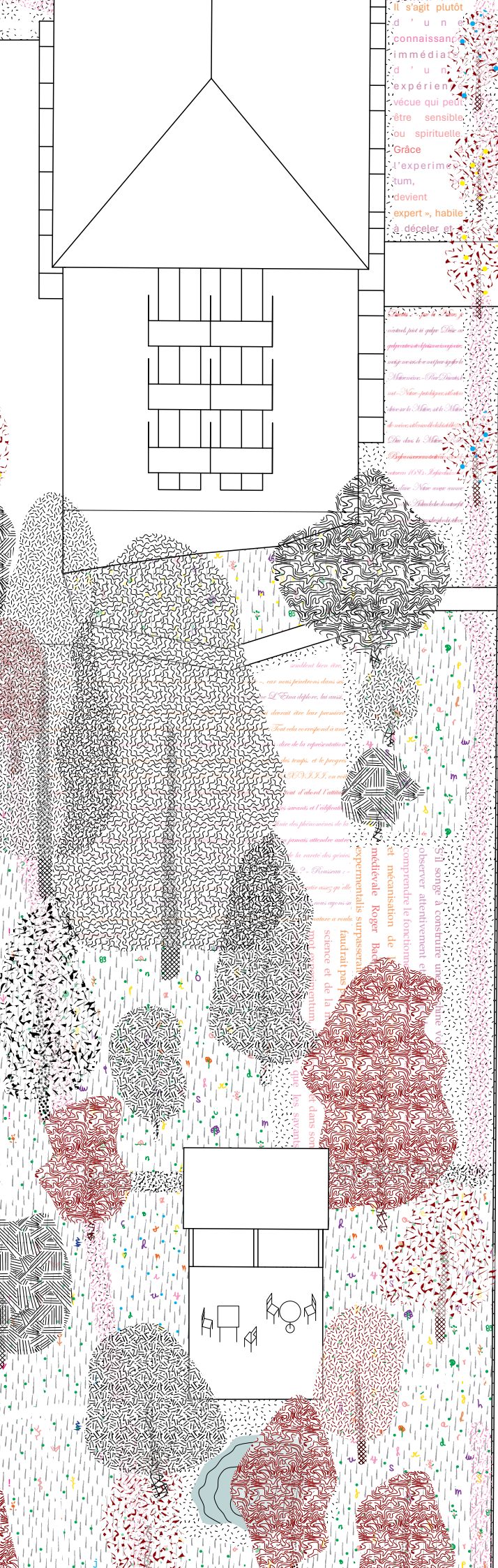
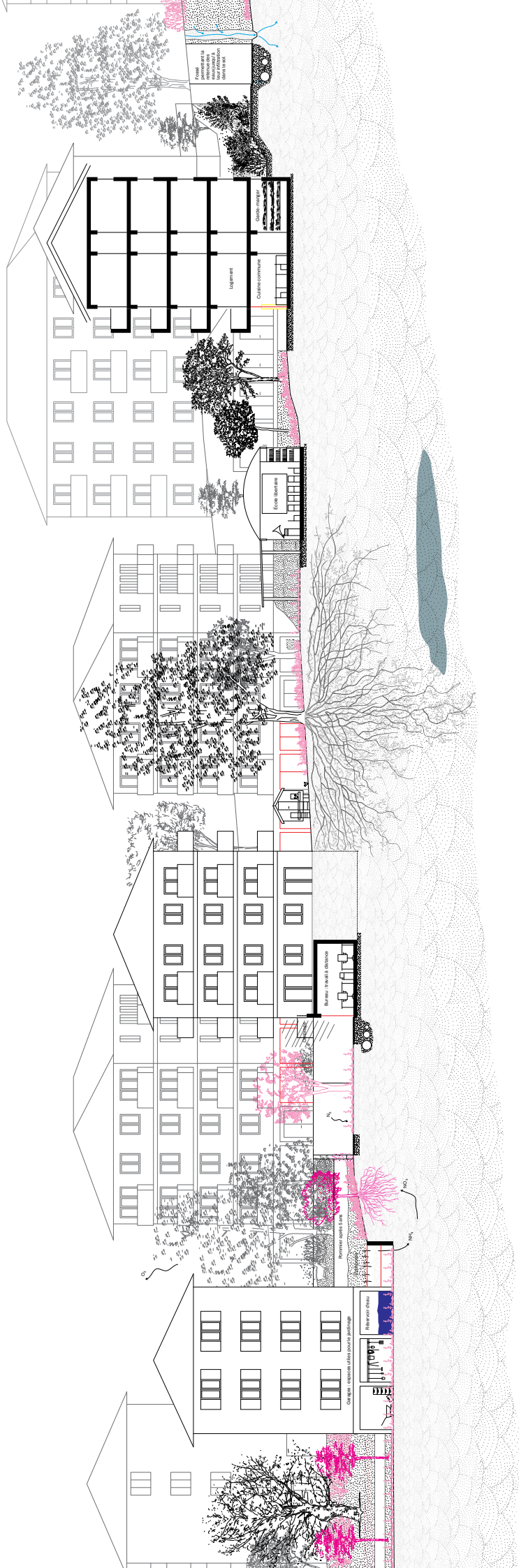
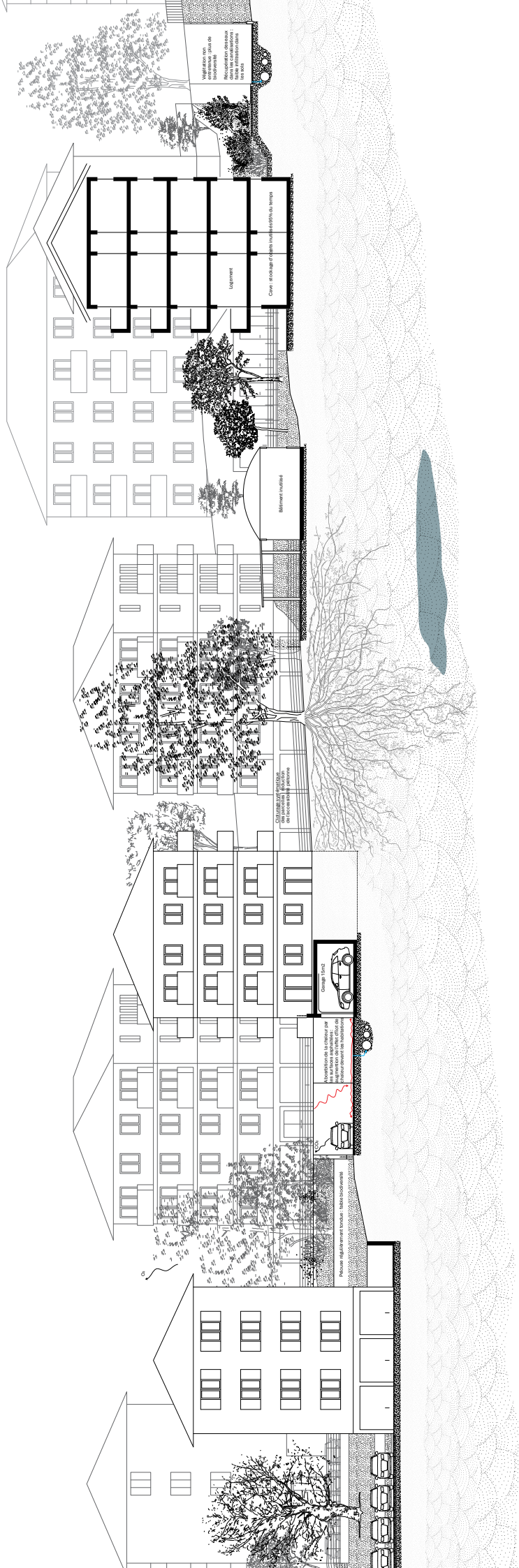


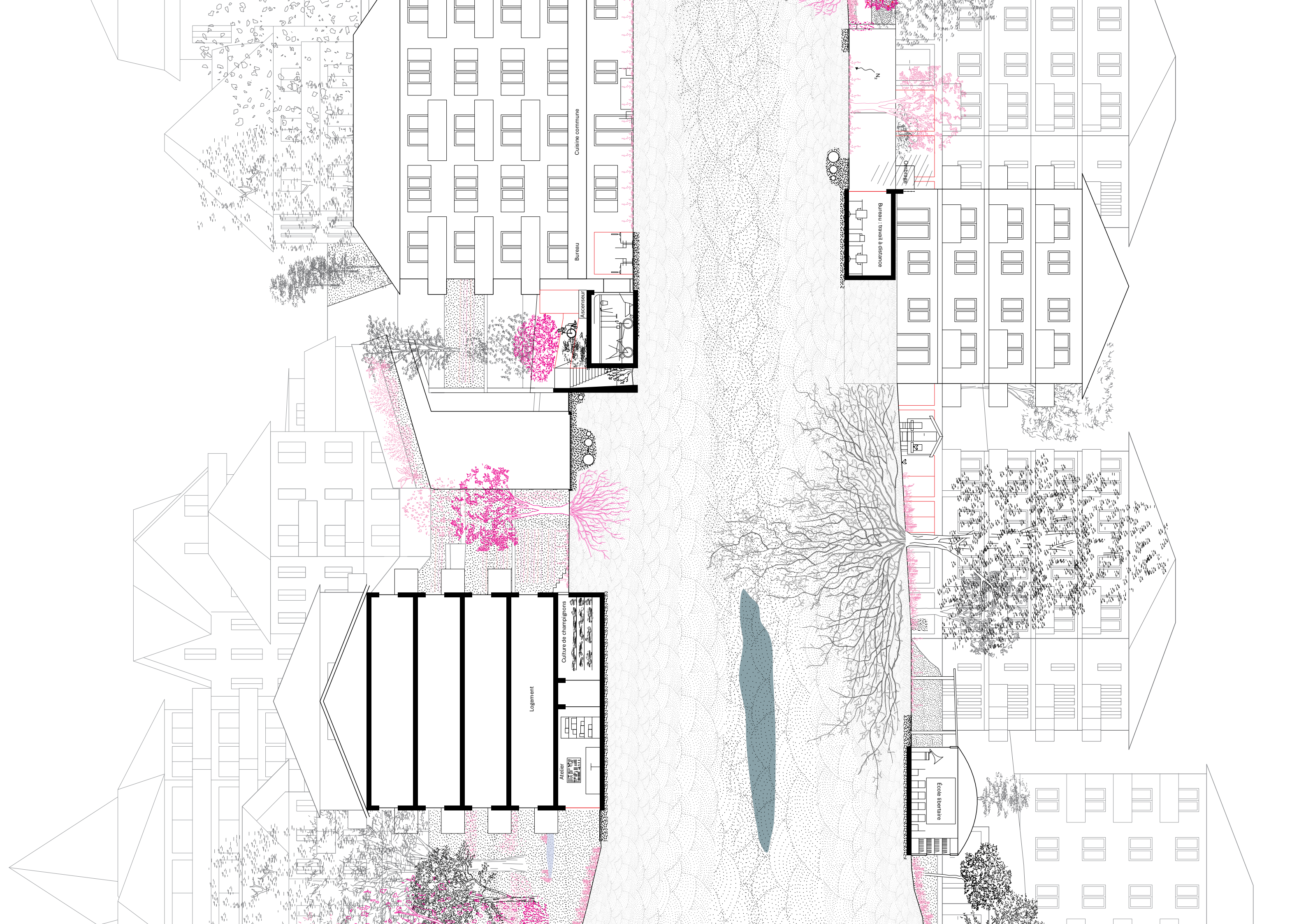
Diagramme de l'utilisation des sols en l'état existant (en-haut) et suivant le projet (en-bas)



Plan du projet







Bureau : travail à distance

Cuisine commune

Bureau

Ascenseur

Culture de champignons

Logement

Atelier

École littéraire



Nous savons que la géographie nous
entre dans le coeur par les pieds, qu'un
pays ne s'apprend pas dans les livres,
qu'une ville est écrite dans les rues.

Pierre Perrault, *J'habite une ville*, 1965