APRÈS L'AUTOMOBILE : RÉPARATION D'UN QUARTIER RÉSIDENTIEL À PRILLY

Où va-t-on ?

Depuis des décennies, comme ailleurs en Suisse et dans le monde entier, l'automobile a façonné et continue de façonner le territoire de l'Ouest lausannois. Face à la catastrophe environnementale et pour des questions de qualité de vie, la dépendance automobile doit être décontruite et le territoire, les modes de vie et les activités économiques doivent se restructurer autour de moyens de transport moins gourmands en énergie, en espace, plus vertueux et inclusifs. Ce n'est cependant pas ce que prévoient les planifications officielles qui anticipent une croissance générée des déplacements et accordent une place encore dominante pour l'automobile en 2050 en Suisse et dans l'Ouest lausannois.

Alors que la confédération suisse et le canton de Vaud se sont engagés à atteindre la neutralité carbone d'ici 2050, n'est-ce pas contradictoire non seulement d'anticiper mais aussi de planifier et d'investir dans une croissance des déplacements motorisés ? Ne faudrait-il pas fixer des limites à la croissance de la mobilité et s'aligner sur les limites environnementales ? Un raisonnablement des modes de vie ne serait-il pas désirable ?

En répondant trois fois par l'affirmative, ce projet propose une alternative aux plans officiels dont les objectifs et les outils sont contestés.

Une réduction des déplacements est non seulement nécessaire mais également désirable. Des objectifs bien plus ambitieux sont liés : la diminution drastique des déplacements automobiles et la nécessité d'amoindrir l'empreinte écologique des activités humaines en deçaux des limites environnementales.

La planification par zone monofonctionnelle issue de l'ère automobile est abandonnée au profit d'un regard plus précis à l'échelle du quartier. À l'opposé de la spécialisation fonctionnelle, celui-ci doit se diversifier, gagner en autonomie et en convivialité.

Au lieu d'un urbanisme à l'échelle de l'automobile gaspillour de ressources, fait de zones spécialisées interdépendantes et interconnectées, le territoire doit se réorganiser à l'échelle humaine autour de ses contraintes et spécificités géographiques et biologiques.

Comment ralentir ?

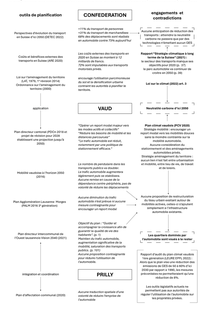
Depuis le début du siècle dernier, l'urbanisation dans l'Ouest lausannois a engendré des milliers de mètres carrés de surfaces de stationnement et plus d'un quart de son territoire est couvert de jardins privés qui sont souvent des pelouses tranimmées.

Partant des conditions matérielles existantes, le projet explore la possibilité pour les quartiers résidentiels de l'Ouest lausannois de se diversifier et gagner en autonomie grâce à la vieillissation et la transformation d'espaces mal et sous-utilisés comme les zones de stationnement et les jardins privés. L'existant est préservé autant que possible et le minium de matériaux externes est employé. Ainsi, les ressources principales du projet sont le soleil, la terre, la végétation, les déchets organiques et de démolition, la topographie et l'eau.

Le banal et prototypique quartier résidentiel En Floréal à Prilly est pris comme cas d'étude. Dans l'hypothèse d'une libération des sols de l'emprise de l'automobile, le quartier est restructuré pour rendre possible différentes activités économiques et de loisirs proche des habitations. L'accessibilité piétonne est améliorée par le tracage de nouveaux chemins tandis que les voies de dessserte quotidiennes sont atrémisées. Ainsi, davantage de sols sont rendus perméables, rendant le quartier plus résilient face aux risques d'îlot de chaleur et d'inondation. La jardinage, dans un esprit de permaculture, s'empare des terres fertiles et prend soin d'un environnement aujourd'hui négligé. La production alimentaire en réduisant favorise des circuits économiques courts et permet une réduction globale des déplacements.

Les bénéfices systémiques engendrés par ce processus de consitution du quartier sont nombreux : la possibilité de travailler, consommer et se diverti plus proche de chez soi, une production alimentaire saine et de saison, le renforcement de la vie de quartier, une plus grande biodiversité et proximité à la nature, une économie des ressources par la valorisation des déchets organiques, une réduction de la pollution atmosphérique et sonore ou encore une baisse des coûts des ménages liés au transport. Peut-être de quoi être curieux/ses de renoncer à sa voiture ?

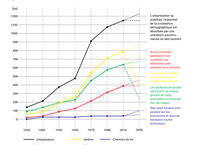
1. Diagramme des hiérarchies et relations des différents niveaux de planifications publiques



2. Plan d'affectation des communes de l'Ouest lausannois en 2023

1:10'000

3. Diagramme de l'évolution de l'utilisation des sols dans l'Ouest lausannois de 1830 à 2019*



1. Arena, « Le Parlement lance deux fois le feu vert à la suisse à l'usine à engrenages le développement », updated-101, en ligne, 29 septembre 2021.

2. Aurélien Bigo, « Stratégie nationale de mobilité : le rail, le vélo et le bus sont plus environnement des voies rapides », Libération, en ligne, 2021.

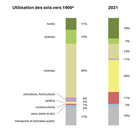
3. « Serre » la définition, sylvie Tom Dieck, La communauté (Éditions du Seuil), 1970.

4. Diagramme et données tiqrés Office fédéral de la statistique (OFS) 2019.0. Réalé l'usure urbanisation. Le cas de la Suisse, Ed. Hans Gerhard Ott Spaces and Times of Urban Form » Lausanne, DPFL, 2021.

5. D'après David Hiniringer, « Feeding Lausanne. Food Flows and Land Use Fro Hiniringer, » en ligne, 2017.

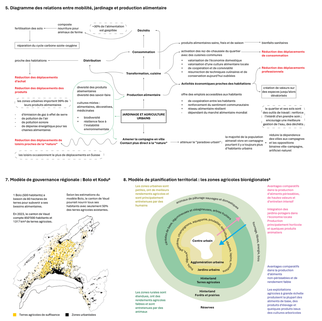
6. D'après Valerie Neuzelet Schwarz, « Les Jardins Ouvriers Urbains et les Spectacteliers des Commons (Édition Victoire Maus, 2018).

Utilisation des sols vers 1900* / **2021**



4. Carte de l'utilisation des sols dans l'Ouest lausannois en 2021

5. Diagramme des relations entre mobilité, jardinage et production alimentaire


fertilisation des sols
compostes
recyclage pour plantes
« Mis de l'alimentation » en jardinée
proche des habitations
réparation du cycle carbone sociétal vivagine
Distribution
Consommation
Transformation, cuisine
Production alimentaire
Réduction des déplacements d'achat
Réduction des déplacements domicile
Réduction des déplacements d'approvisionnement
Activités économiques proches des habitations
les consos urbaines bénéficient 60% du sous produits alimentaires
d'intégration de gaz à effet de serre ou activités du Val
Réduction des déplacements d'approvisionnement
Réduction des déplacements de consommation
les trajets ou consommer le plus de déplacements en Suisse
produits alimentaires sains, frais et de saison
activités liées au lieu d'habiter du quartier
avec des cuisines communes
Activités économiques proches des habitations
Activités économiques proches des habitations
Activités économiques proches des habitations