

Esquisse de capacité du Plateau de la Blécherette

Autor(en): **Mestelan, Patrick / Gachet, Bernard**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **117 (1991)**

Heft 20

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-77642>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

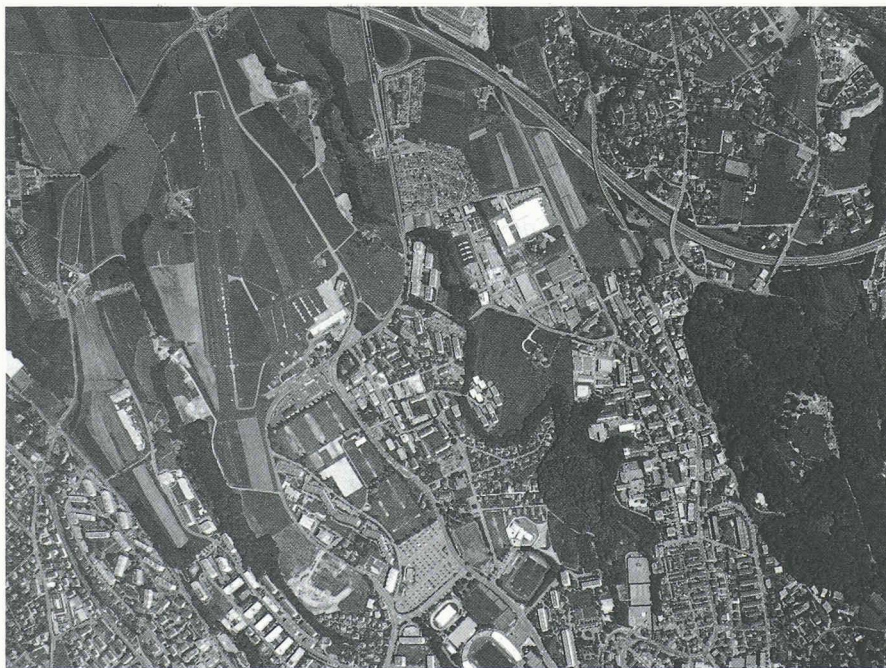
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Esquisse de capacité du Plateau de la Blécherette

La soudaine décision municipale de supprimer l'aérodrome de la Blécherette soulève nombre de questions. N'est-elle pas prématurée? Est-elle bien fondée face à l'avenir du territoire lausannois? En coupant court à toute réflexion, la Municipalité ne montre-t-elle pas sa fragilité et sa vulnérabilité? La démarche que nous avons esquissée et les plans qui l'illustrent ont pour but de sortir de ces impasses stériles et d'intéresser tous les partis politiques. Il s'agit, d'une part, de présenter bénévolement un « dessin » (dessein) à la collectivité et de lui soumettre une vision possible de son développement, hors de toute arrogance ou de tout esprit revancharde, d'autre part, de poursuivre une démarche où, sans démagogie, seraient pris en compte les divers intérêts afin d'aboutir à un désir urbain collectif et partagé.



(Photoswissair.)

Origine et objectifs de l'étude

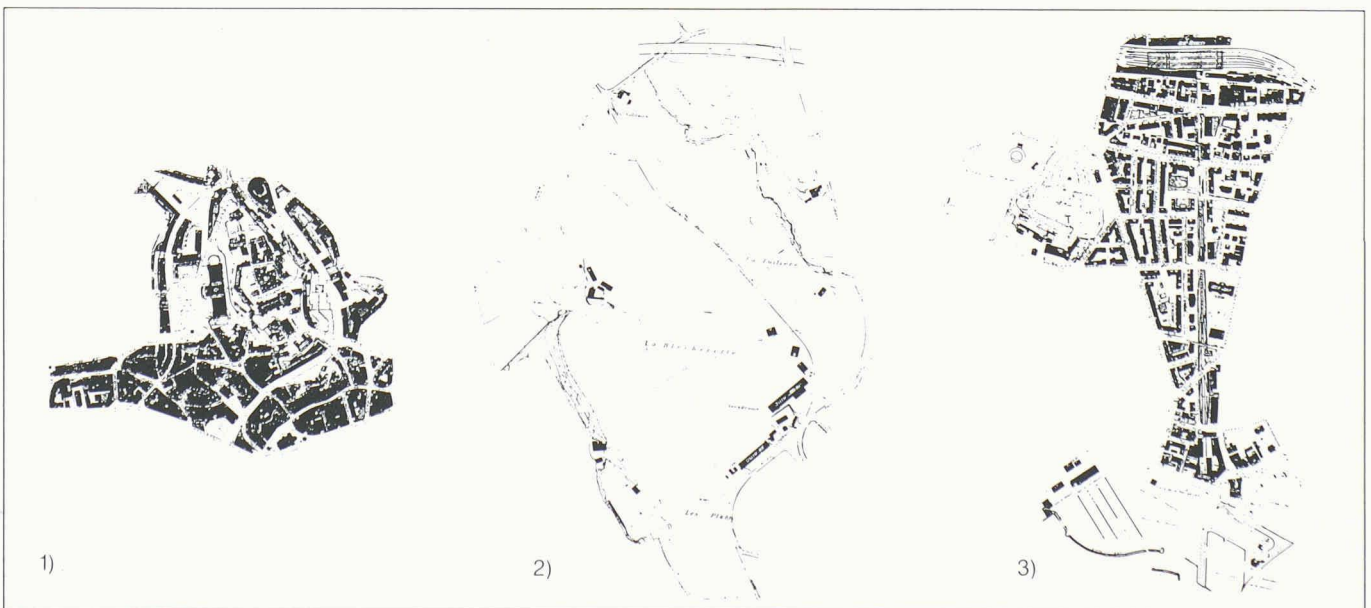
« Quelle que soit la période considérée, l'urbaniste ne se satisfait jamais du présent c'est-à-dire du passé. La ville est un équilibre dynamique qui sans trêve bascule vers l'avenir. » *J. Berque*

En février 1991, le Comité de soutien à l'aérodrome de la Blécherette nous a demandé d'étudier, bénévolement, la possibilité d'urbaniser la zone de l'aérodrome tout en maintenant ce dernier. Nous habitons, travaillons et

PAR PATRICK MESTELAN
ET BERNARD GACHET,
LAUSANNE

enseignons à Lausanne : ce travail s'insère dans une réflexion globale et un engagement personnel sur notre cité et son devenir. En proposant ce projet – simultanément « dessein » et « dessin » – à la collectivité, nous présentons une vision et une méthode d'approche du territoire où l'aérodrome de la Blécherette est un élément inducteur parmi d'autres, sans toutefois en constituer la finalité. Les esquisses de capacité proposées (dont deux sont présentées ici) sont à lire comme un cahier des charges devant déboucher sur une étude approfondie ultérieure et non comme un projet définitif.

Les critères de lecture de ce territoire sont les suivants : les activités et leur coexistence, les circulations routières et piétonnières, la topographie et les espaces verts, les émissions sonores engendrées par l'aérodrome, les routes et l'autoroute, le plan partiel d'affectation pour un réaménagement de l'aérodrome et de sa piste au lieu dit « La Blécherette », ménageant une zone agricole de 14 hectares environ, à l'ouest de la piste et l'étude d'impact



Rapport entre sites lausannois: 1) Centre ville; 2) Plateau de la Blécherette; 3) Avenue d'Ouchy – avenue de la Harpe.

établie par le bureau RPM à la demande de la direction des travaux, publiée en 1990.

Principes de composition et références

Les émissions sonores sont groupées par le déplacement de la route de Romanel parallèlement à la piste de l'aérodrome et le long de ses infrastructures, ce qui ménage ainsi à la Tuilière une plus grande zone favorable à l'urbanisation, protégée du bruit de l'autoroute et des vents par la falaise du Châtelard. En outre, le long de la nouvelle route de Romanel, des constructions font écrans aux nuisances sonores. Au lieu dit « Au Solitaire » sont disposés de grands parkings de dissuasion, reliés au centre ville par les transports publics.

Nous proposons une urbanisation de la zone sportive des plaines du Loup, proche du centre ville, les terrains de sport étant restructurés ou partiellement déplacés à la Tuilière, le long de la route du Châtelard.

Afin d'éviter la cité-dortoir, d'autres activités s'ajoutent au logement : commerces, bureaux, artisanat et petite industrie, équipements nécessaires à la collectivité et à l'animation de ce nouveau quartier.

Plus généralement, il s'agit de (re)structurer ce territoire par la mise en place d'un réseau de communications hiérarchisé (avenues, mails, dessertes, cheminements piétonniers) innervant le tissu urbain futur et raccordant la périphérie au centre ville. Nous proposons également des « éléments singuliers », voire institutionnels, ponctuant, qualifiant et identifiant ce nouveau quartier.

Vu sa taille, ce territoire est occupé de façon progressive, plurielle et réajustable en tout temps.

Les esquisses proposées se réfèrent à l'échelle du territoire et de la ville de Lausanne, comme à l'histoire et à l'idéologie progressiste du logement social, que ce soit à Lausanne, en Suisse ou en Allemagne.

Dans tous les scénarios, bâtiments et gabarits proposés correspondent à des dispositifs typologiques déterminant leurs dimensions, leur orientation, leurs accès, le nombre de pièces, les prolongements extérieurs des logements, les zones jour-nuit et de services.

Scénario I

Du fait du déplacement des terrains de sport au nord de la route du Châtelard, la zone des Plaines du Loup est urbanisée par de grands squares aux angles ouverts, de six étages sur rez-de-chaussée, vis-à-vis des logements du Pont des Sauges. Les rez-de-chaussée des bâtiments situés le long de la route des Plaines-du-Loup sont occupés par des



Aménagement du Plateau de la Blécherette selon le scénario I.

bureaux, des commerces et des équipements collectifs complétant ceux déjà existants.

A la Tuilière, nous proposons une cité-jardin constituée d'immeubles « barres » orientés nord-sud, que terminent à l'est de petits bâtiments locatifs de deux à trois appartements par étage, avec vue sur la vallée du Petit Flon. Selon la pente, les gabarits des logements sont de trois à quatre étages sur rez-de-chaussée. La cité se conclut au sud par un équipement collectif. A l'ouest, le long de la route de Romanel, des immeubles à redents occupés par des commerces et des bureaux protègent le quartier des nuisances de la route. Entre la piste en dur et la route de Romanel, dans le prolongement des infrastructures de l'aérodrome, sont disposées des constructions à vocation industrielle et artisanale.

Pour ce scénario la population pourrait compter environ 7500 habitants et la densité se monter à 0,8 (zone agricole et de l'aérodrome non comprise).

Scénario III

Un mail d'équipements sportifs longe la route des Plaines-du-Loup et le tracé inférieur de la route de Romanel. Disposés à l'ouest de celle-ci, sur les Plaines du Loup, de grands squares sont formés par des bâtiments locatifs. A la Tuilière, à l'est de la route, une cité-jardin s'organise de part et d'autre d'un espace public avec des équipements collectifs. Les logements sont orientés est-ouest, en vis-à-vis, organisant alternativement dessertes routières et jardins privés ou publics, que traversent des cheminements piétonniers.

Le Service des automobiles est déplacé au lieu dit « Au Solitaire », près des parkings de dissuasion. Les équipements de l'aérodrome et les bâtiments flankant la route de Romanel sont identiques au scénario précédent.

Les gabarits de la cité-jardin à la Tuilière sont de quatre étages sur rez-de-chaussée, ceux des Plaines du Loup de six étages sur rez-de-chaussée.



Aménagement du Plateau de la Blécherette selon le scénario III.

Dans ce scénario, la population serait d'environ 6500 habitants et la densité de 0,65 (zone agricole et de l'aérodrome non comprise).

Développement par étape

Notre étude définit également une stratégie de développement, ménageant des alternatives en vue des décisions ultérieures, afin de ne pas hypothéquer le futur.

Cette stratégie de gestion du territoire dans le temps peut se mettre en place selon deux principes illustrés sur la base du scénario III. Dans le premier (variante A) l'aménagement prend en compte les limites, la «porte» de la ville pour se densifier en direction du centre. Le second (variante B) est une extension par secteur allant du centre, que l'on densifie en priorité, pour ensuite englober la périphérie.

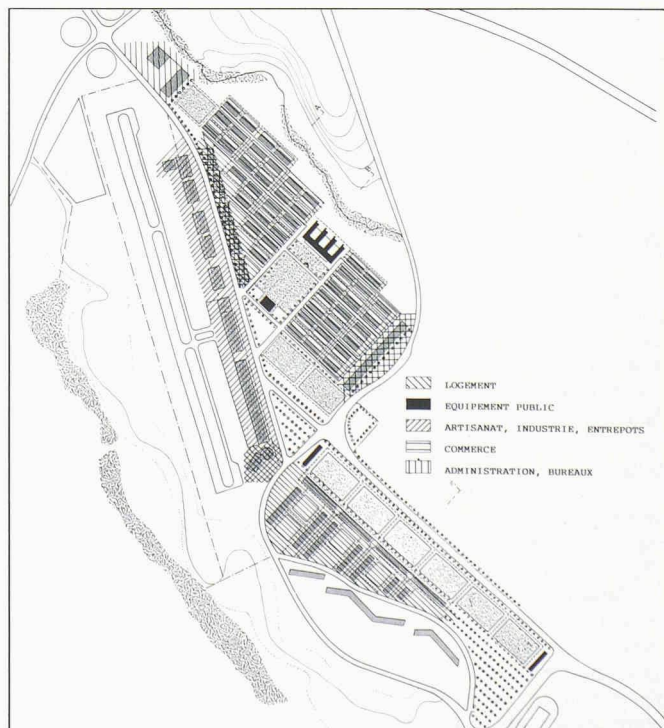
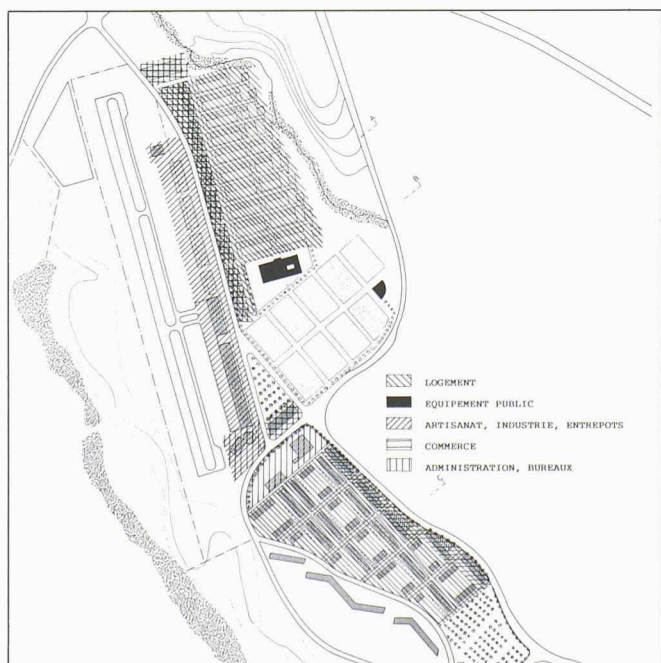
On peut ainsi réaliser rapidement de 700 à 1000 logements à la Tuilière et offrir un cadre aux activités annexes, sans autre modification que le tracé de la route de Romanel, tout en intégrant l'aérodrome et ses infrastructures nouvelles. Ensuite, en réorganisant les terrains de sport, on pourra construire encore quelque 800 à 1000 logements supplémentaires aux Plaines du Loup.

Epilogue

A l'heure où l'aérodrome de la Blécherette fête ses 80 ans d'existence, notre travail suggère, au-delà des polémiques stériles, de poursuivre une démarche qui prenne en compte les intérêts collectifs et individuels.

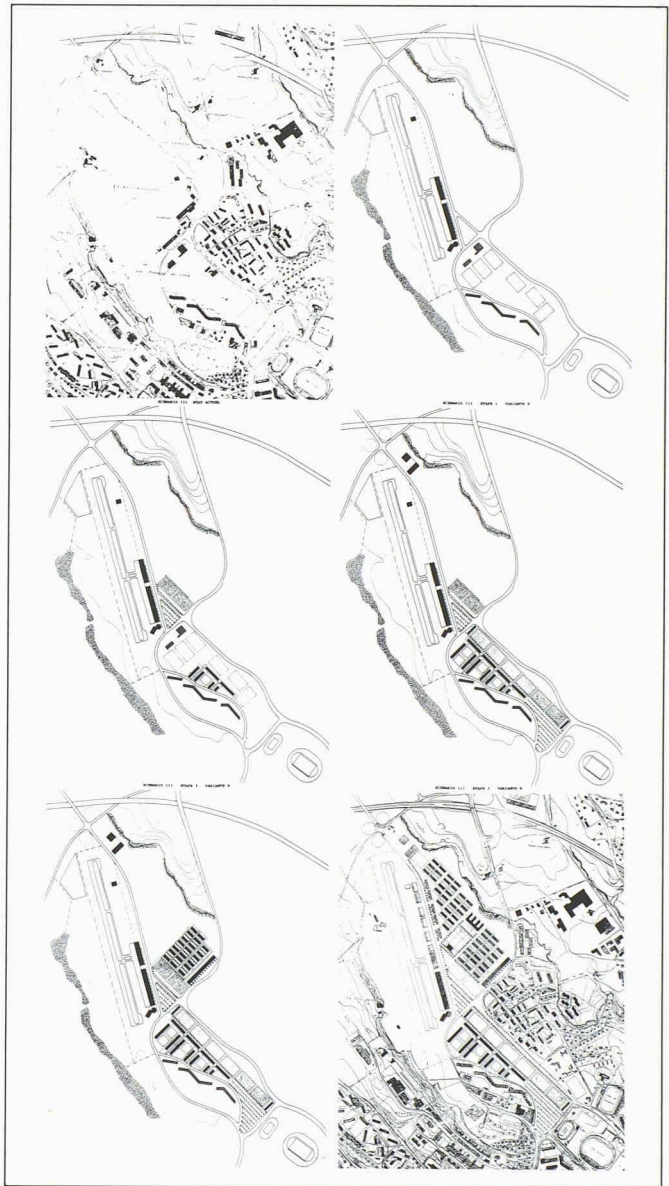
Autrement dit, nous refusons la «tabula rasa» - la suppression immé-

Répartition des activités: scénario I (ci-dessous); scénario III (à droite).





Développement selon le scénario III, variante A.



Développement selon le scénario III, variante B.

diète de l'aérodrome de la Blécherette – qui prolonge sans les remettre en question certaines théories urbaines et hygiénistes du mouvement moderne, avec les avatars qu'elles ont engendrés. Nous proposons un processus acceptant la dynamique urbaine, intégrant

les strates historiques qui constituent ce tissu, où le passé et le présent se mêlent au devenir et à l'offre du territoire.

La vraie question touche donc à l'avenir urbain de Lausanne comme à son image sur le plan régional.

Adresse des auteurs :
Patrick Mestelan et Bernard Gachet
Architectes EPF-SIA
Rue Enning 6
1003 Lausanne

Un revirement est-il possible ?

Les articles ci-dessus ont été écrits avant la journée « Portes ouvertes » organisée le samedi 31 août à l'occasion du 80^e anniversaire de l'aéroport de la Blécherette. L'affluence enregistrée à cette occasion – on estime à quelque 15 000 le nombre des visiteurs – confirme l'intérêt des Lausannois pour leur aérodrome et pour l'aviation. Notons qu'il ne s'agissait pas d'un spectaculaire meeting aérien, mais essentiellement d'une exposition d'avions et des métiers de l'aviation. En primeur : l'information sur les projets d'urbanisation permettant la coexistence de l'aérodrome, de l'agriculture, d'activités commerciales et artisanales et du logement, projets présentés dans ce numéro. La Municipalité lausannoise avait en effet refusé que ces propositions fussent portées à la connaissance du Conseil communal et – a fortiori – que les électeurs lausannois pussent se prononcer à leur sujet. Il est trop tôt pour espérer un revirement des édiles : le municipal Pierre Tillmans, dont nous ne saurions mettre en doute la compétence en matière d'urbanisme et d'architecture, continue d'estimer impossible la coexistence entre avions et logement. Nos lecteurs mettront en balance cet avis et

l'étude de nos collègues Mestelan et Gachet, architectes SIA. On a pu voir M^{me} Jaggi, syndic de Lausanne, s'essayer aux commandes du plus gros appareil présent à la Blécherette – noblesse oblige –, sans toutefois quitter le sol – doctrine oblige. Espérons que cet intermède médiatique lui aura permis de voir d'un tout petit plus haut l'enthousiasme et la ferveur que l'aviation sait si bien susciter ; peut-être aura-t-elle réalisé pourquoi son acharnement à la chasser de la Blécherette est ressenti comme mesquin, rétrograde et discriminatoire par tous ceux qui éprouvent cet enthousiasme et cette ferveur. Le seul argument de poids avancé par la Municipalité contre le maintien de l'aéroport est relatif à l'absence de tout intérêt et de tout soutien de la part du canton. Si l'on admet – à bon droit – que l'activité aéronautique à la Blécherette profite directement ou indirectement à tout le canton, il serait juste que ce dernier ne se contentât pas comme aujourd'hui de contribuer par une aumône d'une minceur insultante à la couverture du déficit de l'aérodrome. Il est temps pour lui de prendre clairement ses responsabilités, comme on le lui demandera prochainement – la survie de la Blécherette en dépend pour une bonne part.

Jean-Pierre Weibel