

# ARCHI- TEC .TURE

[HTTP://SAR.EPFL.CH](http://sar.epfl.ch)

© 2010  
EPFL ENAC SAR-GE  
BÂTIMENT BP  
STATION 16  
CH-1015 LAUSANNE

ARIANE WIDMER PHAM

ÉCOLE POLYTECHNIQUE FÉDÉRALE  
DE LAUSANNE FACULTÉ ENAC

Architecture  
Ingénierie civile  
Ingénierie de l'environnement  
OPTION STUDIO : URBAN PLANNING

Ariane Widmer Pham

ECOLE POLYTECHNIQUE FÉDÉRALE DE LAUSANNE  
Faculté ENAC



## SOMMAIRE

- 5 Préambule
- 6 Objectifs d'enseignement
- 8 Site
- 19 Conférences
- 38 Projets
- 58 Conclusion
- 59 Remerciements
- 60 Références

## Quelle condition urbaine pour l'ouest lausannois ?

« La condition urbaine n'est pas un acquis, elle passe par la création de lieux, la recomposition de lieux et par la lutte des lieux démocratiques. Cette requête va de pair avec une triple exigence d'ordre architectural, urbanistique et politique. »

extrait de « La condition urbaine », Olivier Mongin

## PRÉAMBULE

L'option studio « urban planning » complète par la pratique du projet la formation théorique donnée dans le cadre du mineur en développement territorial et urbanisme. Le but du studio est d'aborder l'urbanisme par le projet. La démarche se veut fondamentalement transdisciplinaire et orientée vers la mise en œuvre. Elle se base sur une compréhension du contexte urbain (construit et planifié) et des acteurs en jeu, et vise l'acquisition de moyens d'action (projet, instruments, stratégie).

Le champ d'action du studio est placé dans l'ouest lausannois, ville en devenir, lieu en mutation et lieu de tous les possibles. L'hypothèse de travail se base sur le constat que c'est dans la « périphérie » de nos agglomérations, dans l'entre-deux, à l'écart des centres historiques des villes et villages, que se situent les principaux enjeux urbains de demain. Le projet interroge ce contexte sur sa capacité à se transformer, à devenir ville. Il cherche à définir les moyens qui permettront de créer des lieux de rencontre dans ces endroits pourtant urbanisés mais qui restent des « n'importe où ». Il tâche de trouver des réponses au besoin de recoller les morceaux d'une ville faite de fragments. Il se penche enfin sur la question du comment « intensifier » la ville, la vie.

## OBJECTIFS D'ENSEIGNEMENT

L'étudiant utilise le projet en tant qu'instrument de compréhension d'un lieu et en tant que moyen pour expérimenter, interroger, découvrir. Il travaille sur des aspects morphologiques, typologiques et programmatiques. Il ne s'agit pas seulement de poser un diagnostic mais surtout de révéler un lieu.

Le travail de l'atelier permet de comprendre l'interaction entre les multiples acteurs (spécialistes) qui déterminent et fixent le cadre du projet urbain, ainsi que leurs rôles respectifs.

Enfin l'atelier aborde le projet dans une perspective de mise en œuvre. Le projet prend forme, par étapes, au travers d'un processus orienté selon une stratégie établie. La conduite du projet passe dès lors obligatoirement par la définition et l'utilisation d'outils et de modes opératoires.

Urbanisation : définition d'une stratégie spatiale basée sur une compréhension fine du contexte (historique, territorial, morphologique, foncier, etc.), de la typologie urbaine et architecturale, et des relations qui peuvent être générées, du programme – DENSITE, MIXITE DES PROGRAMMES, RELATIONS, LIENS

Mobilité : prise en compte des planification supérieure pour les mobilités individuelles et transports publics, élaboration d'un projet pour les mobilités douces – PERMEABILITES, RESEAUX

Environnement : élaboration d'un projet pour les espaces publics et paysage – QUALITE DE VIE

Stratégie de mise en œuvre : outils, priorités, concertation, foncier, financement – PROCESSUS ACTEURS projet urbain – territoire / ville / forme / programme

Le travail de l'atelier évolue par phases autour de diverses approches de recherches abordées selon un principe de liberté académique. Cette façon de procéder permet de formuler des solutions contrastées dans un éventail le plus large possible.

1



2



## SITE

Le périmètre de réflexion et d'intervention se trouve dans l'ouest lausannois au centre de l'agglomération entre Lausanne et Renens. Il s'étend sur une longueur d'environ 1km, le long de la route cantonale RC 151 appelée successivement avenue de Morges, route de Renens, rue de Lausanne, avenue du 14-Avril et se situe à cheval sur trois communes : Lausanne, Prilly et Renens.

Le site s'articule autour d'un axe routier historique qui reliait, selon une logique de radiale, la ville de Lausanne aux grandes villes du canton et de la France voisine. Il comprend les terrains adjacents de part et d'autre de cette route et s'étend, d'est en ouest, depuis les bâtiments communaux de Renens (administration et salle de spectacles), en passant devant les anciennes usines de Bobst à Prilly, jusqu'à la place du Galicien à Lausanne.

Les abords de cette route cantonale se sont urbanisées petit à petit sans pour autant que cet espace ne devienne un lieu de vie. Le bâti s'en détourne et ignore l'espace de la route qui a gardé son caractère de lieu de passage sans aucune qualité spatiale ni formelle.

Une opportunité se présente aujourd'hui de s'occuper de l'aménagement de cette route. Le projet d'agglomération lausannoise prévoit la création d'une ligne de transport public performant, sous la forme d'un tramway, qui reliera d'ici 2017 la place de l'Europe à Lausanne à la gare de Renens. Ce projet entraîne avec lui une réflexion sur l'organisation de la chaussée. Celle-ci sera réaménagée pour réduire l'espace destiné à la voiture au profit du tram et pour offrir un environnement qualitatif aux mobilités douces (piétons et vélos) par la création de trottoirs élargis, de pistes cyclables, la plantation d'arbres, la mise en place de mobilier urbain, etc.

Parallèlement à ce projet de transport public et de requalification routière, il s'agit de prendre en main le devenir des abords (quartiers, espaces publics, etc.) de cette route et de trouver des réponses aux questions suivantes. Comment densifier et comment introduire une plus forte mixité, avec quels programmes? Comment animer cet espace public? Quels types de relation peuvent-ils être créés entre les bâtiments existants / futurs et l'espace public ? Comment traiter les abords des arrêts du tramway (interfaces) ? Comment améliorer les liaisons (mobilité douce)

nord-sud pour favoriser l'accès au transport public et pour rendre plus perméable le tissu urbain ? Quels sont les lieux le long de cette route qui ont une vocation publique stratégique (par exemple pour un équipement public) ? Quels sont les acteurs qui peuvent induire ce changement ou comment collaborer avec eux, avec quels types de partenariats, pour les stimuler à mettre en route des démarches de projet ?



Orthophoto avec périmètre d'étude  
Swissimage © Swisstopo





avenue de Morges, route de Renens,  
rue de Lausanne, avenue du 14-Avril,  
élévation nord

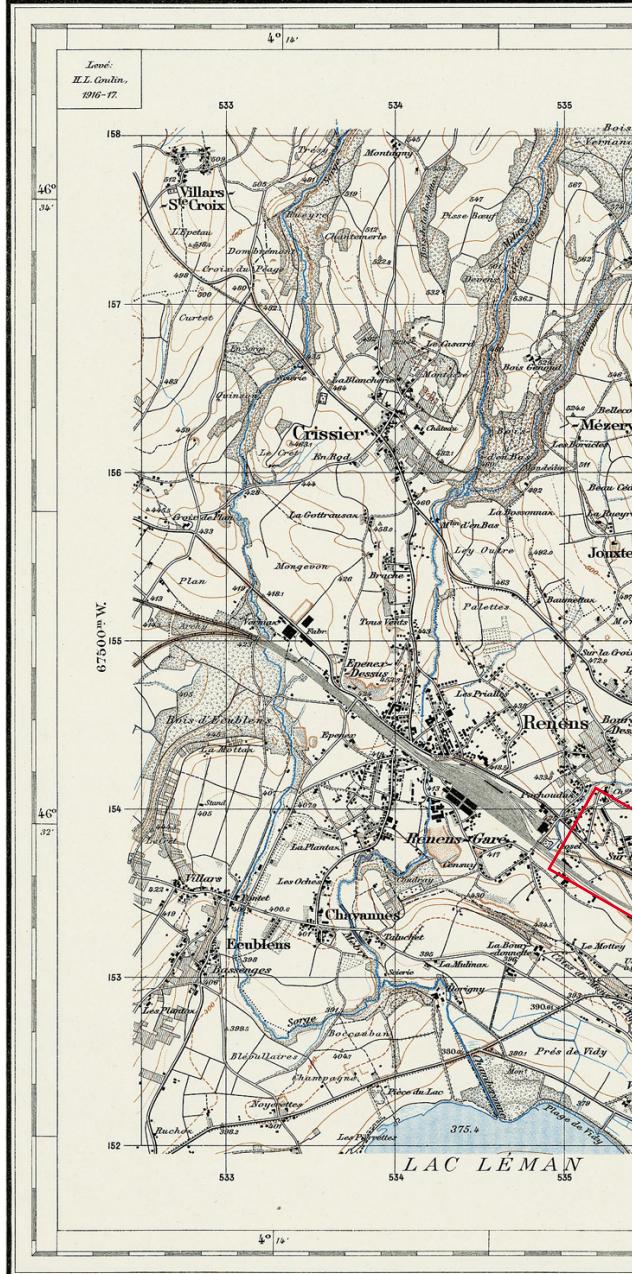






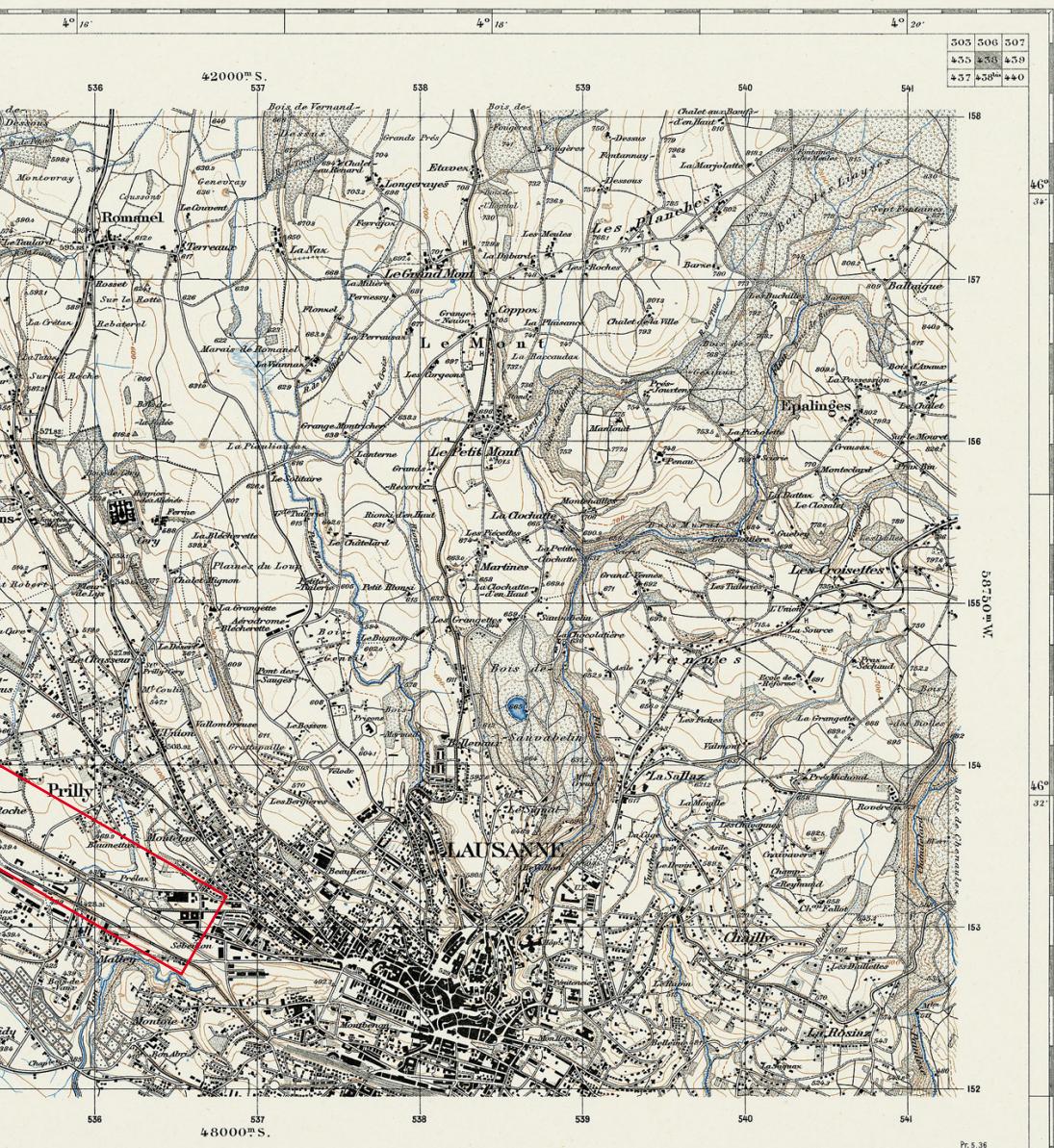
avenue de Morges, route de Renens,  
rue de Lausanne, avenue du 14-Avril,  
élévation sud

Section 4 a, F. XVI.



# LAUSANNE

Feuille 458.



Echelle 1:25000

1cm = 250 Mètres

1 Kilomètres

Gravé par W. Burghold



## CONFERENCES

Les conférences des professeurs, ingénieurs, architectes, urbanistes et historiens invités ont permis d'alimenter le travail des étudiants par des apports théoriques en relation avec le sujet et les objectifs du studio. Les thèmes abordés se sont progressivement éloignés de l'analyse et compréhension du contexte local vers un questionnement plus large des fondements de la ville et de sa transformation. Le cycle s'est clos sur la question de l'espace public et de sa valeur pour la collectivité.

Christophe JEMELIN  
Dr. ès Sciences,  
responsable de projets planification aux TL

## LES TRANSPORTS COMME VECTEURS D'URBANISATION La mobilité dans l'ouest lausannois

C'est dans la deuxième moitié du 19e siècle que les transports ont pour la première fois joué un rôle dans la croissance urbaine, avec l'apparition des tramways. A la fois souhaité par les municipalités pour accéder à un statut de grande ville et craint pour les risques d'exode urbain qu'il pourrait provoquer (déjà !), ce système de transport arrive dans l'Ouest lausannois au début du 20e siècle. Associé au chemin de fer, il suscite un engouement immédiat : « Renens-Gare se développe d'une façon extraordinaire, qui fait penser aux villes d'Amérique. Les maisons y poussent comme des champignons après la pluie » écrit la Gazette de Lausanne en 1904. En 6 ans, la population va ainsi augmenter de près de 60% !

Quelques décennies plus tard, c'est la voiture qui est reine, et synonyme de progrès. 1964, année de l'Expo, voit ainsi l'ouverture de la première autoroute reliant deux villes, Lausanne et Genève, et la disparition du tram à Renens, devenu une gêne pour les automobilistes. La croissance sans frein de cette mobilité aboutit à un paysage commercial et industriel fragmenté, à tel point au bord de l'asphyxie qu'un moratoire sur les nouvelles constructions génératrices de trafic doit être prononcé en 2000.

Les CFF et le canton estiment alors que le potentiel de développement des transports publics, malgré la domination de l'automobile, est très important. Le projet de RER cantonal est lancé, des lignes de bus se densifient à l'ouest, et 114 ans après son inauguration, le tramway fera son retour entre Lausanne et Renens. L'occasion de lancer, comme il y a un siècle, de nombreux projets immobiliers, et de susciter à nouveau une croissance des habitants et des emplois. Revanche ou bégalement de l'histoire ? En 1906, on commençait les travaux pour la nouvelle gare de Renens... comme en 2013 !



Renens-Sud  
Chavannes  
Gare CFF

De  
spoor

CROSS  
CROSS  
CROSS

OUEST LAUSANNOIS  
Analyse d'un espace économique et socio-culturel

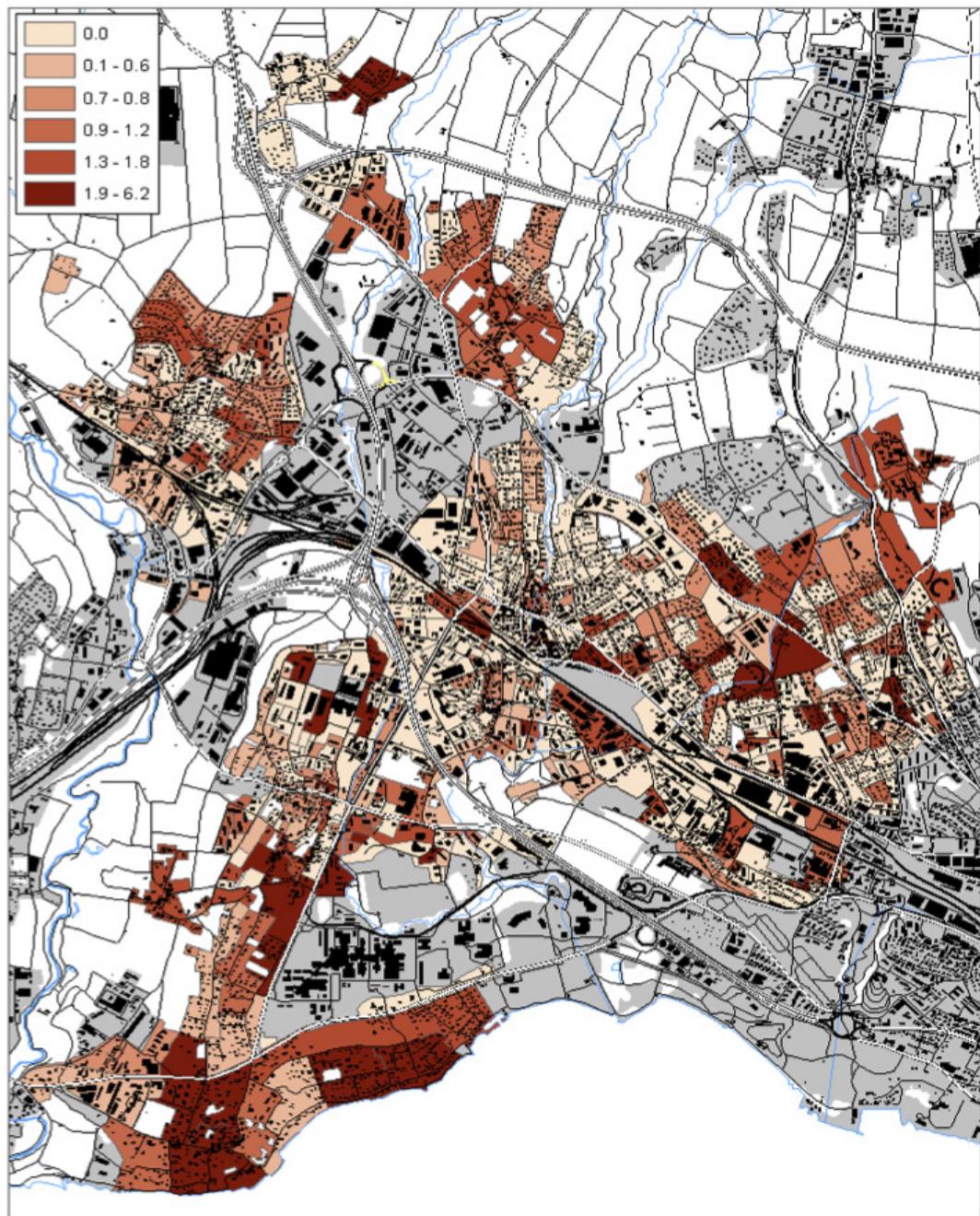
L'Ouest lausannois est un espace urbain qui fait partie de l'Agglomération de Lausanne-Morges et de la Métropole lémanique et qui profite de l'accessibilité maximale en Suisse romande. Cet espace qui disposait de larges terrains plats s'est à la fois bâti sur sa centralité suprarégionale et la proximité de Lausanne. Si l'histoire s'était déroulée différemment, un port de navigation sur l'axe nord-sud et d'un site d'aéroport national aurait pu renforcer le poids de cette région.

Depuis 1850, sa population s'est multipliée par vingt, et son évolution économique a franchi quatre étapes de changements profonds. Dès 1880, en lien avec la gare de marchandises de Renens, une industrialisation forte se développe, accompagnée par une spécialisation en horticulture encore aujourd'hui vivante. A partir de 1920, un site d'habitation privilégié au bord du lac voit le jour, suivie, dès 1960, par un processus de suburbanisation démographique très fort et une deuxième vague d'industrialisation sous l'effet de relocalisations industrielles et d'implantations de grands distributeurs en lien avec la desserte par l'autoroute. Après une phase de désindustrialisation durant la crise des années 1990, le caractère d'espace tertiaire spécialisé s'affiche dans la logistique, la distribution et la formation supérieure.

Le tissu urbain de l'Ouest lausannois combine aujourd'hui une population à forte connotation ouvrière et immigrée avec une offre d'emplois spécialisée, apparemment avec peu de liens directs. Malgré une mobilité pendulaire forte, cette combinaison s'avère un atout pour cette banlieue hétérogène. Les Hautes Ecoles (EPFL, UNIL, ECAL), des institutions « lausannoises », s'intègrent dans l'Ouest et ouvrent davantage cette « ville ».

Ouest lausannois - secteurs de recensement

## Part d'anglophones (%)



## DENSITÉ ET MODERNITÉ Une question de forme urbaine

La recherche de la densité est actuellement au centre des préoccupations architecturales et urbanistiques, car elle est directement impliquée dans la notion de développement durable. En effet, la densité est un facteur déterminant de réduction du nombre de déplacements et, par là même, agit sur la consommation d'énergie et sur les émissions polluantes ; d'autre part, elle contribue à restreindre la consommation d'espace, car plus sera dense le développement envisagé, moins son implantation exigera de terrains naturels.

Longtemps décriée, associée à la fois à la spéculation et aux opérations suburbaines, la densité doit faire l'objet de nombreuses études, notamment sous l'angle de son acceptation à différentes périodes historiques. Il est en effet courant d'identifier une forme urbaine dominante durant la période moderne du siècle dernier : celle de la barre haute qui disposée dans des grandes étendues d'espaces verts a été à la base de la morphologie de la plupart des grands ensembles et des cités satellites implantés dans la périphérie de nos villes.

L'exposé essaiera de démontrer que cette vision des choses n'est pas exclusive et que la recherche de la densité durant cette même période a été jalonnée d'autres recherches formelles, des formes intermédiaires d'ouverture de l'îlot aux développements horizontaux typiques des structures « proliférantes » des années 1950. L'exposé portera ainsi spécifiquement sur le développement de cette question, à partir de plusieurs exemples historiques et contemporains



LA VILLE OUVERTE  
Designer de la coexistence

The Open City is not a literal city, but a condition - a balance between integrating and segregating forces that enables the coexistence of cultures and lifestyles. Rather than mixing everything with everybody, the Open City generates networks of buildings and public spaces in which multiple communities and individuals can settle, interact, and establish the dynamic relationships that we call urbanity.

Today, this ability of the city to integrate and connect is impeded by social segregation, functional differentiation, and spatial fragmentation. The very diversity that once inspired the city now threatens to dissolve it. Cities are turning into archipelagos, public infrastructures are splintering and becoming difficult to access, and public spaces are left to wither. Differences between rich and poor, conflicts among ethnic groups, and the emergence of gated communities and security zones are some of the symptoms that point to the urgent need to re-address the idea of Open City and translate it into concrete intervention strategies.

A breeding ground for the development of knowledge, innovation and economic growth, Open City represents a vital achievement in human culture. In order to be sustained, it must be researched and (re)designed.



Rudolf RAST  
Architecte-urbaniste ETHZ - SIA - FSU,  
ancien directeur architecture et construction Expo.02

AARBURG  
Saisir la chance de l'ouverture

Aarburg avec ses 7'000 habitants est une petite ville suisse typique qui évolue dans le sillage des grandes villes. Une série d'évolutions (trafic de transit, château – prison, perte des commerces au centre ville, quartiers ghetto) ont progressivement eu un impact négatif croissant sur la qualité de vie et l'image de la commune. Les élus se sont ainsi trouvés dans l'obligation de prendre en main le développement de leur ville.

S'appuyant sur les atouts d'Aarburg (proximité aux grands centres urbains, aux zones de loisirs naturelles, excellente accessibilité, tissu industriel sain) la commune s'est dotée d'une vision et d'une stratégie globale. Elle s'est lancée dans un processus de transformation urbaine basé sur une recherche de synergies et visant une requalification de l'espace collectif, en tant que bien commun. Les projets de restructuration du secteur de la gare et de la place du Marché, la réalisation de 300 nouveaux logements et d'un nouveau parc public posent les bases de ce processus de renouvellement.



## LE MÉTIER D'URBANISTE

Visions d'avenir, concepts évolutifs et instruments d'aménagement

Le travail de l'urbaniste est différent de celui de l'architecte. La tâche est complexe, souvent fastidieuse et exige beaucoup de talent, de persévérence et surtout de l'innovation dans les pratiques de l'aménagement du territoire.

L'enjeu majeur est d'organiser un territoire cohérent et convivial, selon les principes du développement durable. Un projet territorial est aujourd'hui non seulement un projet spatial, mais aussi un projet de société, un projet économique, un projet environnemental et énergétique, un projet de management urbain, un projet de communication et d'image.

Il faut être inventif, trouver de nouvelles pistes aussi bien dans la gouvernance que dans les instruments d'aménagement. Quant à la conception spatiale, qui est de plus en plus oubliée, faute d'intérêt, de savoir-faire, de temps et de moyens financiers, elle prend tout son sens, surtout quand il s'agit de réfléchir à de nouvelles idées, d'esquisser des visions d'avenir, de proposer de nouveaux concepts, d'appliquer des stratégies urbaines innovantes.

L'urbanisme statique, où tout paraissait être bien en place, réglé et ordré, selon un schéma préétabli et bien rodé est révolu. Il faut passer à un urbanisme dynamique où tout va très vite, plus rien n'est fixe, tout est mobile, rapide et remis en question (mal esquissé, un projet devrait déjà être construit - impatience des investisseurs). On ne peut plus gérer la ville qu'avec un plan de zones et un budget de fonctionnement, la ville est devenue une entreprise qui doit être dirigée avec intelligence.