

PROTÉGEONS LA VALLEYRE

VOTATION COMMUNALE
DU 22 SEPTEMBRE 2024

VALLON DE
LA VALLEYRE AU
MONT-SUR-LAUSANNE

SUBLIME,
SAUVAGE,
ACCESSIBLE...
MAIS MENACÉ

SAUVEGARDE DE LA NATURE
URBANISATION DU MONT
INDEMNISATIONS
TÉMOIGNAGES
INTERVIEWS & REPORTAGES
ILLUSTRATIONS & POSTERS

LE PRÉ

LA VALLEYRE : NATURE VIVANTE OU NATURE MORTE ?

La Valleyre, du Bois du Jorat aux 14 immeubles de la discordie...



Le pré de la Valleyre se situe sur la commune du Mont-sur-Lausanne, immédiatement en aval du village du Petit-Mont et sur la rive gauche du ruisseau de la Valleyre, affluent du Flon. Il forme la base occidentale du signal de Manloud, petite éminence qui, se prolongeant par le bois des Géssiaux et les Liaises, aboutit au parc naturel périurbain du Jorat (parc d'importance nationale). Le périmètre administratif du parc s'arrête à la frontière entre les communes de Lausanne et du Mont-sur-Lausanne ; d'un point de vue géomorphologique, en suivant les vallons du Flon et de la Valleyre, il ne fait toutefois aucun doute que le signal de Manloud introduit le Jorat – il est l'un de ses avant-postes occidentaux.

Considéré depuis l'autre versant, le signal de Manloud a formé et forme toujours la limite de l'extension urbaine du Mont-sur-Lausanne, le ruisseau de la Valleyre traçant à la perfection la ligne à ne pas franchir.

Comme en témoigne l'évolution du village depuis la première édition de la carte nationale (Siegfried, 1873), la conquête des anciens champs et vergers s'est faite du nord-est au sud-ouest, selon un axe oblique allant du Petit-Mont à la Blécherette. En 1873, les terrains au sud du Petit-Mont étaient desservis par les chemins des Martines, de la Clochette, de la Roche et par celui longeant la Valleyre. Sans doute ce dernier avait-il même un peu plus d'importance qu'il n'en a aujourd'hui ; avant l'automobile, il était le plus pratique pour rejoindre les installations proto-industrielles qui jalonnaient les rivières voisines (scierie, moulin, tuilerie, etc.) – qui chemine à pied, va plus volontiers par vaux que par monts.

Aujourd'hui, il conserve une vraie valeur récréative puisqu'il appartient au réseau des chemins de randonnée pédestre.

Au tournant du siècle, lorsque les ingénieurs routiers s'emparent du territoire du Mont-sur-Lausanne, ils tracent la route cantonale – route de Lausanne – à l'ouest du chemin des Martines et déplacent ainsi subrepticement l'épicentre du village au Couchant.

L'arrivée successive du tramway puis du bus (ligne TL n°8) scelle le sort de la nouvelle artère du village qui consolide son statut dans les années 1960, lorsque l'autoroute A9 installe une sortie à la Blécherette. La route de même nom tracée, et voilà que l'aire d'expansion du village est donnée : l'important développement pavillonnaire du Mont-sur-Lausanne se réalisera principalement dans le triangle compris entre la route de la Blécherette, le rond-point de Coppoz, l'autoroute et, justement, le ruisseau de la Valleyre. Les cheminements historiques cités plus haut sont déclassés au rang de modestes rues de desserte périphériques.

Tout au long du siècle et demi écoulé, le ruisseau de la Valleyre a consolidé son caractère de fossé, bien aidé par le signal de Manloud qui prenait alors des airs de forteresse impenable.

Tout dans l'histoire et la morphologie du lieu contredit l'idée même d'une urbanisation de son versant ouest.

S'il existe des ambitions contre-nature, le plan de quartier « Valleyre » en est une.

Les promoteurs de la réalisation de ce plan de quartier se réclament de la LAT – « mandat clair et obligatoire » du peuple suisse à densifier les agglomérations. D'après eux, la LAT exigerait de « concentrer les constructions en bordure des zones déjà bâties ». Manifestement, ils sont passés un peu vite sur l'article 3, al. 3, let. a bis de la loi invoquée : « prendre des mesures propres à assurer une meilleure utilisation [...] des possibilités de densification des surfaces de l'habitat ». La seule occurrence, dans toute la loi, du terme « **densification** », exige en effet que les autorités augmentent, autant que faire se peut, les capacités d'habitat des zones déjà urbanisées – remplacement d'un quartier de villas par une zone de moyenne densité ou surélévation d'immeuble, par exemple.

L'article premier de la LAT, al. 2 let. a bis abonde dans le sens de cette interprétation : « orienter le développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti ». Il est donc au meilleur des cas trompeur d'invoquer l'objectif de densification de la LAT pour justifier la réalisation d'un plan de quartier situé à l'extrême frange d'un territoire urbanisé, au-delà même des zones de villas.

Dans l'esprit de la loi, la densification ne semble jamais pouvoir rimer pas avec la condamnation d'un espace naturel.

Car si la LAT parle en effet de densité, elle ne parle pas que de ça. Au-delà d'une interprétation favorable des articles arrangeant la réalisation du plan de quartier, il faut rappeler qu'elle exige d'abord et surtout que soient « conservés les sites naturels et les territoires servant au délaçement » (art. 3, al. 2 let. d) ; elle demande aussi « de ménager dans le milieu bâti de nombreuses aires de verdure et espaces plantés d'arbres » (ibid., al. 3, let. e). Ainsi, la LAT porte une claire ambition de préservation de l'environnement naturel. Les promoteurs de la réalisation du plan de quartier suggèrent qu'ils abondent dans ce sens par « un projet modèle parce qu'il inverse les priorités », parce que les « architectes ont créé le projet sur la base des contraintes fixées par l'écologue ». Au vu des éléments présentés dans le dépliant promotionnel, il reste hélas difficile de voir en quoi les exigences écologiques du site ont prévalu sur les contraintes posées par la réalisation d'une opération immobilière d'envergure (avant 2006).

Le plan mettant en évidence la future couverture végétale du site expose plutôt le contraire de ce qui est avancé par le texte : quelques bosquets d'arbres survivent bon an mal an autour des futurs constructions et aménagements extérieurs, lesquels sont avant tout dévolus à la circulation et au stationnement automobiles. Les zones blanches et grises, qui représentent confortablement les 4/5 du site, indiquent des surfaces bâties, goudronnées, pavées, étanchéisées et, durant le chantier au moins, remuées, excavées, remodelées et perturbées. Dans ce contexte, il est difficile d'attribuer à l'attention de l'écologue autre chose que le traitement des franges du site. Les doutes quant au label vert du projet s'étendent à la réalisation des bâtiments eux-mêmes : les arguments avancés ne laissent entrevoir qu'un chantier comme les autres. Le béton et le bois sont les matériaux de pratiquement toutes les constructions du même type de ces dernières années en Suisse, étant entendu que le bois ne fait pas référence aux beaux madriers de nos chalets d'alpages, mais à du bois lamellé-collé, issu d'une transformation industrielle lourde nécessitant beaucoup d'énergie et de transports (la filière suisse du bois lamellé-collé étant ce qu'elle est, le produit est massivement importé d'Allemagne). Enfin, les panneaux photovoltaïques ne sont exceptionnels que pour qui n'a pas encore vu qu'ils couronnent tous les nouveaux bâtiments depuis quelques années maintenant.



Tout le monde est contraint de le faire et il n'y a donc pas de quoi pavoiser – cela reviendrait à se vanter d'installer des cuisines dans les logements.

Enfin, et c'est peut-être le mensonge le plus éhonté avancé dans la plaquette promotionnelle du projet, il n'est absolument pas vrai que « les places de parc ont toutes été rendues souterraines ». En face de chaque rangée de maisonnettes se trouve une rangée de places de stationnement à ciel ouvert (au mieux couvert d'un semblant de treille), alors que les garages des immeubles à l'est du site ne sont que semi-enterrés, ce qui signifie que les quelques personnes qui auront le courage de se promener le long de la voie de desserte auront alors le plaisir de contempler les postérieurs de toutes les voitures stationnées au pied des immeubles. Là où la construction de la ville générait au XIX^{ème} siècle des rez-de-chaussée animés de charmantes vitrines qui régalaient les yeux, la construction du XXI^{ème} siècle produit encore (et toujours) d'interminables files de garages qui n'ont même plus l'élégance de se dissimuler derrière des portes basculantes. Notons encore que le développement du quartier le long d'une desserte en cul-de-sac est sans doute le meilleur ingrédient pour réaliser un futur ghetto : garage à ciel ouvert le soir et désert urbain durant la journée, soit un bout de ville désespérément vide que personne ne traversera, puisqu'il n'y aura aucune raison de le faire.

Depuis 2018, l'Office fédéral de la culture (OFC) développe le « Système Davos de qualité pour la culture du bâti », un outil à la disposition de toutes et tous et qui vise à enrichir les projets de constructions de préoccupations et notions souvent laissées en arrière-plan (quand elles ne sont pas simplement ignorées). De nombreuses questions soigneusement élaborées par l'OFC doivent vérifier la proximité d'un projet donné avec les objectifs du « Système ». Nous n'en retiendrons qu'une : « le processus de prise de décision concernant le lieu [le plan de quartier Valleyre] est-il participatif, accessible à toutes les personnes concernées et transparent à toutes les étapes »?

Nicolas Meier
Architecte