

Difficultés et premiers enseignements de la reconversion des plateaux ferroviaires en friche de l'Ouest lausannois

Mai 2005



Mémoire de licence de : Benoît BIELER
Sous la direction de : Antonio DA CUNHA

1. Avant-propos

1.1 Remerciements

Pour l'aide et le soutien que ces personnes m'ont apporté, je tiens à remercier chaleureusement :

Bernard APOTHELOZ, Claire BIÉLER, Philippe BIÉLER, Pascal BOVEY, Marius CAMELIQUE, Edmond CHEVALLEY, Gabrielle CHEVALLEY, Pierre-André CHEVALLEY, Antonio DA CUNHA, Francesco DELLA CASA, Anne-Marie DEPOISIER, Pierre FEDDERSEN, Marie-Thérèse GENOUD, Virginie JATON, Ines LAMUNIERE, Christian LENGACHER, Rodolphe LUSCHER, Simone MAYOR, Pierre MEYLAN, Federico MOLINA, Pierre MOOR, Jacques PYTHON, Jean-Bernard RACINE, Christiane ROH, Manon GENIER-ROSSET, Roger RÜGGLI, Laurent STAFFELBACH, Anne-Christine WANDERS, Ariane WIDMER-PHAM et Dominique ZANGHI.

Ainsi que

Le comité de Droit de Cité, les Géographes et la coloc haldimand15.

1.2 Résumés

1.2.1 Court résumé

Les plateaux ferroviaires en friche de l'Ouest lausannois nourrissent les espoirs d'un développement urbain durable de l'agglomération et remplissent toutes les conditions pour devenir une nouvelle centralité urbaine, dense, mixte et durable. Pourtant de nombreuses difficultés s'opposent à cette reconversion alors que des solutions novatrices sont mises en œuvre. Ce travail de mémoire résume ces difficultés et tente de tirer les enseignements du cas lausannois.

1.2.2 Long résumé

Dans l'Ouest lausannois, une succession de plateaux ferroviaires à différents stades de la friche nourrissent les espoirs d'un développement urbain durable. Situés au cœur de l'agglomération, bien reliés par les transports en commun, peu denses et de grande surface, ces terrains offrent toutes les conditions pour la création d'une nouvelle centralité urbaine, dense, mixte et durable. Mais diverses contraintes ont, depuis longtemps, bloqué leur développement. De plus, les acteurs ne s'accordent ni sur les objectifs à atteindre, ni sur les moyens à utiliser. C'est pourquoi, le risque de voir ces terrains s'urbaniser de manière non coordonnée et sans vision à long terme de leur rôle dans l'agglomération est bien réel. Pire encore, ils pourraient rester dans cet état de friche. Heureusement des solutions novatrices sont mises en œuvre au travers de nombreux projets issus des collectivités publiques, mais pas seulement. Ce travail de mémoire résume les difficultés principales de cette reconversion et tente de tirer les enseignements du cas lausannois.

1.3 Table des matières

| | |
|--|-----------|
| 1. Avant-propos | 1 |
| 1.1 Remerciements | 1 |
| 1.2 Résumés | 1 |
| 1.3 Table des matières | 2 |
| 2. Introduction | 4 |
| 2.1 Problématique | 4 |
| 2.2 Hypothèses | 5 |
| 2.3 Enjeux | 5 |
| 2.4 Structure du travail | 7 |
| 2.5 Méthodologie | 8 |
| <i>----- Partie théorique -----</i> | |
| 3. Les friches | 12 |
| 3.1 Définitions | 12 |
| 3.2 Bref historique de la notion de friche | 13 |
| 3.3 Types de friches | 15 |
| 3.4 Stades | 16 |
| 3.5 Causes | 18 |
| 3.6 Reconversion | 19 |
| 4. Contribution des friches au développement urbain durable | 22 |
| 4.1 Densification | 23 |
| 4.2 Recyclage de la ville | 26 |
| 4.3 Mixité | 27 |
| 4.4 Coordonner transports publics et aménagement du territoire | 30 |
| 4.5 La ville polycentrique | 32 |
| 4.6 Participation des acteurs | 33 |
| 4.7 Ne pas hypothéquer l'avenir | 34 |
| 4.8 Conclusion à la partie théorique | 35 |
| <i>----- Partie pratique -----</i> | |
| 5. Le discours des collectivités | 37 |
| 5.1 Confédération et développement durable | 37 |
| 5.2 Canton de Vaud et développement durable | 43 |
| 5.3 Conclusion | 46 |
| 6. Le contexte lausannois | 47 |
| 6.1 Mobilité individuelle importante | 47 |
| 6.2 Pollution atmosphérique | 48 |
| 6.3 Spécialisation fonctionnelle | 50 |
| 6.4 Ségrégation sociale | 52 |
| 6.5 Pénurie de logements | 53 |
| 6.6 Projections | 54 |
| 6.7 Conclusion | 56 |

| | |
|---|------------|
| 7. Les plateaux ferroviaires | 57 |
| 7.1 Pourquoi les étudier ? | 57 |
| 7.2 Délimitation | 58 |
| 7.3 Bref historique | 61 |
| 7.4 Situation actuelle | 63 |
| 7.5 Contribution à la durabilité de l'agglomération | 74 |
| 7.6 Contraintes | 75 |
| 7.7 Conclusion | 84 |
| 8. Les projets | 85 |
| 8.1 Lausanne Jardins 2004 | 85 |
| 8.2 Europan | 86 |
| 8.3 Le travail des associations | 89 |
| 8.4 Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) | 91 |
| 8.5 Mise en œuvre du Projet ALM | 96 |
| 8.6 Chantier 2 | 98 |
| 8.7 Gare de Malley et transports publics | 103 |
| 8.8 Centre de logistique et Cargo Domino | 106 |
| 8.9 Quartiers 21 | 110 |
| 8.10 Conclusion | 112 |
| 9. Leçons | 113 |
| 9.1 Difficultés principales | 113 |
| 9.2 Enseignements | 120 |
| 9.3 Conclusion | 121 |
| <i>----- Conclusion générale -----</i> | |
| 10. Conclusion | 122 |
| 10.1 Retour sur les hypothèses | 122 |
| 10.2 Conclusion générale | 122 |
| <i>----- Dispositions finales -----</i> | |
| 11. Sources | 124 |
| 11.1 Ouvrages | 124 |
| 11.2 Dictionnaires | 126 |
| 11.3 Articles | 126 |
| 11.4 Autres documents | 128 |
| 11.5 Sites internet | 130 |
| 11.6 Entretiens | 130 |
| 11.7 Conférences | 131 |
| 12. Annexes | 132 |
| Annexe 1. Densification selon GUENIN ATELIER D'ARCHITECTURE | |
| Annexe 2. Friches industrielles du canton de Vaud | |
| Annexe 3. Cartes de Sévelin et Sébeillon | |
| Annexe 4. Cartes de Malley et Renens | |
| Annexe 5. Différents stades de la friche | |
| Annexe 6. Limites des plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois | |
| Annexe 7. Eléments structurants | |
| Annexe 8. Monuments historiques | |

2. Introduction

2.1 Problématique

Dans un contexte de périurbanisation croissante, de pénurie de logements, de dépassement répété des normes légales en matière de pollution de l'air et de pression de plus en plus forte de la part des milieux immobiliers sur les terres agricoles, la Confédération, le canton de Vaud et certaines communes de l'agglomération lausannoise s'engagent pour un développement urbain durable. Les grands principes, qu'il s'agira d'explicitier, sont, entre autres : densité, mixité, coordination entre le développement urbain et les transports collectifs, construction de la ville sur la ville, reconversion des terrains en friche, etc. Ceci ressort de nombreux documents de planification stratégique (politique des agglomérations de la Confédération, plan directeur cantonal, Projet d'agglomération Lausanne-Morges, schéma directeur de l'Ouest lausannois, etc.) ainsi que de la littérature scientifique. Malgré cela, il semble que personne ne sait exactement comment mettre en œuvre ces principes.

Sur le terrain, des structures institutionnelles « légères » se mettent en place pour valoriser les espaces stratégiques de l'agglomération. Le long du cours du Flon, depuis le pont Chauderon jusqu'à la gare de Renens, une succession de plateaux ferroviaires à différents stades de la friche nourrissent les espoirs d'un développement urbain durable. Situés au cœur de l'agglomération, bien reliés par les transports en commun, peu denses et de grande surface, ces terrains offrent toutes les conditions pour la création d'une nouvelle centralité urbaine, dense, mixte et durable. Mais diverses contraintes (pollution des sols, frontières communales, zoning) ont, depuis longtemps, bloqué leur développement. De plus, les acteurs ne s'accordent ni sur les objectifs à atteindre, ni sur les moyens à utiliser. Aucun d'eux n'a le pouvoir politique et encore moins la capacité financière pour jouer le rôle du meneur de jeu ou du gestionnaire d'un projet global, cohérent et de qualité. C'est pourquoi, le risque de voir ces terrains s'urbaniser de manière non coordonnée et sans vision à long terme de leur rôle dans l'agglomération est bien réel. Pire encore, ils pourraient rester dans cet état de friche. A l'heure actuelle, les principes développés aux échelons institutionnels supérieurs peinent à s'appliquer sur le terrain. Et même les esquisses de solutions reposent sur des équilibres fragiles et sur la bonne volonté des acteurs locaux.

Ce travail développera donc cette réflexion sur les friches ferroviaires lausannoises en analysant les enjeux de leur développement, leur potentiel et leur rôle possible dans l'agglomération. Surtout, il tentera de répondre à la question suivante : quelles difficultés rencontre-t-on lorsque l'on veut valoriser des friches urbaines et quels enseignements peut-on tirer de l'exemple lausannois ? Il est important de savoir que le processus n'en est, pour l'instant, qu'à ses débuts dans l'Ouest lausannois et qu'il faudra encore attendre longtemps avant de tirer un bilan définitif. Pourtant certains obstacles et difficultés apparaissent déjà et des solutions novatrices sont mises en œuvre pour y répondre. Ainsi il est possible de tirer certaines leçons qui pourront

servir, soit dans la suite du processus, soit dans d'autres cas, de plus en plus fréquents, de reconversion de friches ferroviaires en milieu urbain.

Pour bien saisir les enjeux et identifier les difficultés et pour en tirer des enseignements pertinents, il est indispensable d'avoir une connaissance approfondie de ces plateaux ferroviaires en friche ; quelles sont leurs limites morphologiques et politiques ; quels sont leurs usages et leurs fonctions actuels ; quelle est leur histoire et quels développements ont-ils subi pour arriver à une situation où seuls 30% des terrains sont exploités¹ ; quels éléments sont structurants dans ce paysage, lesquels représentent un certain patrimoine à conserver. En une phrase, il s'agira de comprendre leur structure pour en déduire leurs potentialités. Pourquoi est-il intéressant de reconvertir ces terrains ? Peuvent-ils accueillir une part importante du développement de l'agglomération lausannoise ? Quel rôle peuvent-ils jouer dans l'agglomération lausannoise : nouvelle centralité, centre de quartier périphérique, quartier d'affaires, quartier résidentiel ? Tout au long de ce travail, nous garderons en tête les enjeux majeurs que sont l'étalement urbain et le développement urbain durable : en exploitant cette zone et en y accueillant une partie du développement du bâti, contribue-t-on à la lutte contre l'étalement urbain et à un développement durable de l'agglomération lausannoise ? Au travers de cet exemple, diverses difficultés d'application des principes du développement urbain durable en Suisse devraient être mises à jour et exemplifiées.

2.2 Hypothèses

Pour ce travail, nous utiliserons cinq hypothèses qu'il s'agira de démontrer au cours de l'exposé. Elles sont les suivantes :

Hyp. 1 : Les plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois sont à différents stades de la friche.

Hyp. 2 : Ils recèlent un grand potentiel de développement urbain pour l'agglomération lausannoise.

Hyp. 3 : Dans certaines conditions, leur reconversion peut répondre aux principes du développement urbain durable promu, dans leur discours, par les collectivités.

Hyp. 4 : Concrètement, la valorisation de ces terrains s'avère difficile et pose de nombreux problèmes.

Hyp. 5 : De la volonté des communes dépend la réussite de cette reconversion.

2.3 Enjeux

Le régime d'urbanisation actuel – la périurbanisation – et son corollaire – l'étalement urbain – entraînent des conséquences graves qui sont maintenant largement connues et reconnues. CAMAGNI et al. indiquent que « la « ville diffuse » non seulement consomme de précieuses ressources territoriales, mais est aussi

¹ BRELAZ, EPFL : 15.03.2004

largement responsable des coûts élevés d'équipement et de la congestion des réseaux de transport, des surcoûts énergétiques, des phénomènes croissants de ségrégation et de spécialisation territoriale, de la pollution et des atteintes à l'environnement, c'est-à-dire d'une série d'éléments qui écartent la ville d'un modèle de développement durable »².

Car l'étalement urbain se définit d'abord comme « les villes ou les aires urbaines qui étendent leur périmètre »³. Le bâti (les bâtiments, mais aussi les infrastructures de transport, les parcs urbains, les équipements sportifs, etc.) occupe une part de plus en plus importante du sol.

Mais l'étalement urbain s'accompagne également d'un processus de différenciation fonctionnelle et sociale de la ville qui entraîne une répartition hétérogène des activités et de la population sur le territoire. Cette nouvelle répartition des fonctions induit une mobilité individuelle importante qui nécessite, pour se satisfaire, la construction d'infrastructures de transport, ce qui, en soit, est une contribution à l'étalement urbain. Il a été démontré, dans les travaux de WIEL, que « la répartition des densités mais également le degré de mixité sociales ou fonctionnelle [...] conditionnent le volume et la longueur des déplacements, et, pour partie, le moyen de transport utilisé »⁴. En outre, l'offre nouvelle de transport permet aux activités et à la population d'accéder plus facilement à de nouvelles parties du territoire favorisant ainsi l'étalement urbain.

Conduisant donc à une consommation extensive du sol, à une forte dépendance automobile, à la ségrégation sociale, au manque d'efficacité économique des services et des équipements publics ou encore à l'inadéquation des frontières institutionnelles avec les espaces fonctionnels, l'étalement, la dispersion, le fractionnement et l'hétérogénéisation des villes constituent, selon une enquête menée en France auprès d'experts économiques et de l'environnement, un « problème majeur pour le développement durable »⁵.

Ce travail de mémoire s'inscrit ainsi dans le débat sur la lutte contre l'étalement urbain et sur le développement urbain durable. Lutte contre l'étalement urbain afin de réduire les nuisances et les impacts négatifs de ce processus ; développement urbain durable pour trouver des formes urbaines dont les impacts seraient limités tout en garantissant la qualité de vie et la satisfaction des aspirations de la population. DA CUNHA nous conforte d'ailleurs dans cette idée en avançant que « les villes ne sont pas durables. Cependant, elles peuvent contribuer à la durabilité »⁶.

Ce travail n'a pas pour objet d'étude les causes et les conséquences de l'étalement urbain⁷, mais s'insère dans l'étape suivante, à savoir la recherche de nouvelles formes et de nouvelles pratiques urbaines, répondant aux principes du

² CAMAGNI et al., 2002, p. 106

³ BESSY-PIETRI *in*: APUMP et IET, 2003, p. 24

⁴ WIEL, 2002, p. 22

⁵ THEYS et EMELIANOFF, 2001

⁶ DA CUNHA, 2004 (3), p. 2

⁷ Pour cela, on peut se rapporter à : APUMP et IET, 2003 ou à : CERTU, 2000

développement durable, qui peuvent apparaître notamment par et lors de la reconversion de friches.

2.4 Structure du travail

Après avoir, dans les premiers chapitres, situé le sujet de mon étude (les friches) à l'intérieur d'enjeux que je crois primordiaux pour l'avenir des villes, le chapitre 3 permettra d'introduire et de délimiter la notion de friche telle qu'elle va être utilisée dans ce travail. Au cours de ce chapitre, nous verrons ce qu'est une friche, les différents types de friches existants, quelles sont les causes de la formation de ces terrains mal exploités.

Le chapitre 4, toujours dans l'esprit de mieux comprendre ce que sont ces friches, les situera dans le contexte actuel du développement des villes. En effet, les friches urbaines constituent un potentiel de développement urbain durable considérable qu'il s'agira d'exposer et d'expliquer. S'il est aujourd'hui aussi important de régénérer les friches urbaines, c'est précisément pour contribuer à une plus grande durabilité des formes urbaines et la réduction des impacts du régime d'urbanisation actuel. Mais cela ne va évidemment pas sans difficultés, elles-mêmes découlant en partie des principes du développement urbain durable et de ses contradictions.

Ainsi nous verrons, dans la partie théorique, pourquoi il est si important de reconverter les friches urbaines avant de se demander, dans l'étude du cas lausannois, pourquoi il est si difficile de le faire.

Pour bien cerner l'objet de cette étude, il m'a semblé indispensable de présenter le contexte dans lequel il évolue. Deux chapitres répondent à ce besoin. Le premier (chapitre 5) informe sur le discours actuel des collectivités publiques. Celles-ci jouent un rôle important dans la valorisation des friches urbaines puisqu'elles fournissent le cadre juridique qui permet, ou non, la reconversion de ces terrains ; mais elles sont également acteurs du terrain, propriétaires fonciers parfois, et surtout moteur ou étincelle d'une action souvent difficile à mettre en route. Analyser leur discours est intéressant à plus d'un titre, puisque cela nous permet d'abord de savoir quels sont leurs objectifs et leurs attentes, mais aussi de confronter ces principes à leurs actions concrètes sur le terrain.

Le chapitre 6 présente des faits, actuellement peu soumis à controverse, sur l'agglomération lausannoise et qui permettent de montrer que le régime d'urbanisation actuelle entraîne de nombreux impacts (environnementaux, sociaux, économiques) mais qu'un léger changement de cap n'est pas impossible. Les plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois jouent un rôle primordial dans ce changement de cap.

Le chapitre 7 concerne directement le sujet de cette étude, à savoir les plateaux ferroviaires en friche de l'Ouest lausannois. Il s'agira d'une présentation complète suivie d'une partie sur leur apport possible au développement durable de l'agglomération lausannoise puis sur les contraintes qu'il faudra prendre en compte.

Au chapitre 8 seront présentés les travaux qui ont déjà été entrepris sur cette zone. De ce chapitre nous pourrions déduire les principales difficultés que l'on rencontre

concrètement lorsqu'il s'agit de régénérer des friches urbaines et qui seront exposées, par thème, au chapitre 9. Nous verrons aussi les solutions mises en œuvre par les acteurs pour résoudre ces problèmes. Il en sortira un certain nombre d'enseignements qui seront également présentés au chapitre 9.

Enfin le chapitre 10 reprendra les hypothèses de ce travail ainsi que les éléments principaux qui en ressortent. Suivront au chapitre 11, les références aux sources puis les annexes.

2.5 Méthodologie

2.5.1 Préambule

Pour bien appréhender le sujet de cette étude, mais surtout par intérêt personnel, j'ai, depuis maintenant une année, décidé de m'immerger dans le monde de l'urbanisme et du développement territorial lausannois. Bien que ne m'impliquant pas directement aux travaux sur les plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois, j'ai pu entrer en contact à de multiples reprises avec les acteurs pertinents de mon sujet d'étude.

Au printemps 2004, avant de trouver le sujet de mon travail de mémoire, j'ai modestement participé à l'élaboration du Projet d'agglomération Lausanne-Morges en tant que stagiaire dans le bureau Retail Rites à Lausanne, une société de design d'environnement spécialisée dans l'aménagement des espaces ouverts au public. J'ai eu la chance de pouvoir participer à plusieurs séances de travail qui m'ont permis de me mettre au courant de la problématique particulière à Lausanne et c'est également au cours de ce stage que j'ai pu découvrir la problématique des plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois et ainsi choisir le sujet de mon mémoire.

Depuis novembre 2004, je suis actif au sein de l'association Droit de Cité, association qui milite pour l'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers et qui, nous le verrons plus loin, a également joué un rôle important dans la problématique des plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois. Il m'a semblé utile de rappeler ici ma participation active à cette association. D'autant plus que cela m'a permis d'avoir accès à de très nombreuses informations écrites ou orales. Par contre je ressens parfois quelques difficultés à citer mes sources, lorsque ces informations proviennent de la mémoire collective des membres actifs de Droit de Cité.

2.5.2 Sources

Si certaines informations ont été glanées au cours de ces activités dans le milieu de l'urbanisme lausannois, ce travail repose principalement sur des informations de trois types. Premièrement les informations provenant du discours scientifique (publications et conférences) qui permettent d'intégrer la recherche dans un contexte plus vaste et de la replacer dans ses enjeux.

Deuxièmement, les informations provenant de documents techniques ayant fait l'objet d'une recherche pratique sur le terrain par d'autres personnes. Ces documents renseignent principalement sur l'état actuel et passé de l'objet d'étude.

Ils donnent également quelques informations sur les objectifs des acteurs lorsqu'ils les ont eux-mêmes réalisés. C'est également lors de nombreuses conférences que j'ai pu recueillir ce type d'informations.

La troisième source d'informations est formée des entretiens effectués avec les acteurs pertinents de la zone, que nous avons pu identifier (cf. point 7.4.1.10 – Identification des acteurs). Ces acteurs, provenant d'horizons très divers et variés, renseignent ainsi sur le possible devenir de la zone ainsi que sur l'avancée de leur(s) projet(s). Ils renseignent également, mais de manière moins directe, sur leurs intérêts en jeu, leurs attentes et leurs objectifs, ainsi que sur les moyens qu'ils mettent en œuvre pour atteindre ces objectifs. Dans le cas des plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois, tous les types d'acteurs pertinents ont pu être contactés et ont, le plus souvent, participé à un entretien d'une durée d'une à deux heures entre les mois de décembre 2004 et d'avril 2005. L'ordre de ces entretiens s'est fait principalement par regroupement dans une même période des acteurs de même type (communes, milieux immobiliers, transporteurs, etc.), ainsi qu'au gré des disponibilités des interlocuteurs.

Les personnes avec qui j'ai pu m'entretenir sont les suivantes :

- APOTHELOZ Bernard, Délégué à la protection du patrimoine bâti, Service d'urbanisme de la Ville de Lausanne, Lausanne : 10.03.2005
- BOVEY Pascal, CFF Trafic régional, Lausanne : 14.02.2005
- CAMELIQUE Marius, CFF Droits fonciers, Lausanne : 04.04.2005
- CHEVALLEY Pierre-André, Chef de Service Adjoint, Losinger Construction SA, Bussigny : 09.03.2005
- DELLA CASA Francesco, Architecte, Commissaire général de Lausanne Jardins 2004 et Rédacteur en chef de la revue Tracés, Ecublens : 13.12.2004
- DEPOISIER Anne-Marie, Syndique de Renens et Présidente du Groupe de pilotage du Schéma directeur de l'Ouest lausannois, Renens : 02.03.2005
- GENOUD Marie-Thérèse, Recensement architectural, Service des bâtiments, monuments et archéologie (SBMA), Lausanne : 24.03.2005
- LENGACHER Christian, Directeur commercial, Losinger Construction SA, Bussigny : 09.03.2005
- LUSCHER Rodolphe, Architecte, Président d'Europar Suisse, Lausanne : 07.02.2005
- MOLINA Federico, Responsable de la planification, Transports publics de la région lausannoise (TL), Renens : 17.01.2005
- RUGGLI Roger, Architecte-urbaniste, Service d'urbanisme de la Ville de Lausanne, Lausanne : 23.02.2005 et 24.02.2005
- STAFFELBACH Laurent, Chef du portfolio management, CFF Immobilier, Lausanne : 18.01.2005

- WIDMER-PHAM Ariane, Cheffe de projet du Schéma directeur de l'Ouest lausannois, Lausanne : 15.04.2005
- ZANGHI Dominique, Adjoint de la Cheffe de service, Responsable Agglomérations ARC, Service de l'aménagement du territoire (SAT), Lausanne : 29.02.2005
- Ainsi que, de manière informelle, plusieurs usagers de la zone.

C'est ici l'occasion pour moi de répéter mes remerciements auprès de toutes les personnes qui m'ont accordé un peu de leur temps pour répondre à mes questions. J'ai à chaque fois été accueilli de la meilleure façon et on m'a permis d'accéder à de nombreuses informations – parfois avant leur publication, parfois confidentielles – pour m'aider dans la réussite de mon travail. J'en suis vraiment reconnaissant.

Reste encore à mentionner les nombreuses balades effectuées – seul, guidé ou accompagné – à pied, en vélo ou en transports publics – qui m'ont permis d'abord de découvrir puis d'appréhender et de comprendre ce terrain d'étude à la fois cohérent par son histoire et complexe par ses structures et son organisation.

2.5.3 Objectifs

Baigner dans la problématique tout en ne participant pas directement au processus en cours afin de tirer le maximum d'informations et de renseignements de la part de tous les acteurs impliqués ou pertinents, de manière à situer les difficultés qu'ils rencontrent tout en ayant assez de recul pour pouvoir tirer les enseignements de leur situation, telle est la méthode utilisée pour ce travail.

L'objectif était triple, prenant en considération à la fois l'état présent et l'état à venir :

- Définir le terrain étudié, comprendre sa structure et identifier les acteurs pertinents.
- Faire ressortir le potentiel de cette zone, tant du point de vue des acteurs que du développement urbain durable.
- Déterminer les objectifs et évaluer les moyens (utilisés ou non) de ces acteurs.

C'est de cette manière que j'ai pu identifier les difficultés principales et tirer certains enseignements.

2.5.4 Analyse critique des sources

L'étudiant que je suis est probablement moins soumis aux pressions et aux enjeux du discours des informateurs que ne le serait un professionnel. En effet, le travail, étant destiné à un nombre très limité de personnes du milieu académique et non aux acteurs directement concernés, ne représente pas, pour les informateurs, un outil de pression sur ceux qui détiennent le pouvoir de décision ni un vecteur d'informations entre ces acteurs. Néanmoins, il faut en permanence garder à l'esprit que ce qui est dit l'est toujours dans un contexte bien précis, et est intégré dans une configuration particulière d'acteurs qui tentent parfois, dans leur propre intérêt, de dénigrer ou de valoriser certaines solutions ou certains autres acteurs.

D'autre part, le discours d'un acteur peut évoluer avec le temps. Après avoir été convaincues par une solution, de nombreuses personnes omettent de dire qu'elles s'y sont opposées, parfois fortement, auparavant. Ceci n'est qu'un exemple des risques auxquels se confronte le chercheur. Ainsi il est intéressant de noter que la position d'un acteur est quelquefois plus facile à analyser à l'aune du discours des autres acteurs qu'à l'aune de son propre discours. En effet les informateurs peuvent avoir tendance à s'exprimer plus ouvertement sur les intérêts, les objectifs et les attentes des autres acteurs que sur les leurs, bien que dans ce cas, leur perception et leur analyse biaisent les informations.

Dans tous les cas, le discours permet surtout de comprendre comment l'interviewé perçoit la réalité. Ce n'est qu'en recoupant les informations, fournies par les différents types d'acteurs, qu'on peut se faire une bonne idée de la situation.

Malheureusement le temps et les moyens à disposition ne permettent ni l'exhaustivité, ni la représentativité dans les entretiens effectués et les conférences suivies. Si j'ai pu m'entretenir avec des représentants de la Ville de Lausanne et des CFF – importants propriétaires fonciers – je n'ai pu contacter l'ensemble des propriétaires présents sur les plateaux ferroviaires. Mais les objectifs de cette étude – identifier les difficultés et tirer les enseignements du cas lausannois – ne justifiaient pas de se lancer dans une étude complète et entière.

3. Les friches

Ce chapitre constitue une approche de la notion de friche et plus particulièrement des friches urbaines. Car si le terme laisse bien entendre de quoi il s'agit (lorsqu'on parle par exemple d'un quartier en friche), cette notion paraît le plus souvent très subjective (un immeuble sur lequel se trouve un écriteau « à louer » constitue-t-il à lui seul une friche ?). Nous verrons dans ce chapitre qu'une définition précise n'existe pas et qu'une prise de conscience est souvent nécessaire pour qu'un secteur en friche soit considéré et traité comme tel. Un palier supplémentaire doit être franchi pour que soit considéré le potentiel qu'une friche représente pour sa ville (potentiel de développement urbain, potentiel de développement économique, etc.)

3.1 Définitions

C'est tout naturellement que l'on se tourne vers le Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement pour trouver une définition simple et précise de ce terme. A l'article *Friches urbaines et industrielles*, CHOAY et MERLIN donnent la définition suivante : « Terrains laissés à l'abandon en milieu urbain »⁸. RODRIGUES-MALTA précise que les friches sont de vastes emprises foncières, brutalement vidées de leurs fonctions premières, abandonnées et demeurant, pour un temps plus ou moins long, dans l'attente de nouveaux desseins⁹. WEGENER, rapporté par SCHRETZENMAYR dans sa thèse de doctorat, définit les friches comme des terrains inutilisés et sans fonction desquels les investisseurs, les propriétaires ou les utilisateurs se sont retirés temporairement ou définitivement¹⁰. VALDA quant à lui donne une définition plus technique de la friche. Il explique que, de manière générale, sont considérés comme des friches les terrains d'une surface minimale d'un hectare, qui servaient à la production et qui sont ou seront libres pour une reconversion¹¹.

Selon le dictionnaire historique de la langue française, le terme de « friche » apparaît au XIII^{ème} siècle. Il « désigne depuis l'ancien français une terre que l'on laisse reposer, notamment dans l'expression *en friche* »¹². C'est donc à l'agriculture que s'appliquait d'abord le terme de friche. Dans son étude sur la perception de la friche, ROUAY-HENDRICKX donne la définition suivante de la friche agricole : « Face à la lande, souvent mauvaise terre et cultivable seulement en partie et temporairement, à la jachère, terre arable non cultivée qui peut être remise en culture immédiatement, la friche n'est pas une mauvaise terre mais elle n'est plus un élément de l'assolement »¹³. Cette définition amène un élément particulièrement pertinent. Le propriétaire de terrains en friche pourrait parfaitement les exploiter conformément à leur affectation, mais il ne le fait plus. Nous aborderons plus loin, la question de savoir pourquoi certains terrains sont laissés en friche.

⁸ CHOAY et MERLIN (dir.), 1996, article : *Friches urbaines et industrielles*

⁹ RODRIGUES-MALTA, 2001, p. 321

¹⁰ SCHRETZENMAYR, 1998, p. 19

¹¹ DIALER, 2004, p. 3

¹² REY (dir.), 1992, article : *Friche*

¹³ ROUAY-HENDRICKX, 1991, p. 27

Pour REY, « les friches sont plus spécifiquement caractérisées par une situation de déséquilibre entre le potentiel d'utilisation du site et les activités qui s'y déroulent et par une durée prolongée sans investissements qui tend à réduire de manière significative sa valeur d'usage »¹⁴. Puis, se basant sur les critères définis notamment par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France (IAURIF), il définit deux critères quantitatifs pour définir les terrains en friche :

- Leur dimension doit être supérieure à 5'000 m² (en Suisse plutôt 10'000 m²).
- Le temps de vacance doit être au minimum d'une année¹⁵.

De tout cela, nous tirons la définition générale suivante de la friche : **terrain affecté à une fonction mais dont cette dernière n'a plus besoin. Des activités alternatives peuvent s'y être temporairement installées, n'exploitant pas tout le potentiel du terrain.** A noter que, selon SCHRETZENMAYR, il n'y a pas de définition juridique de la friche en Suisse¹⁶.

3.2 Bref historique de la notion de friche

« Les origines du mot « friche » sont à rechercher dans le domaine de l'agriculture, où il est utilisé pour désigner une terre agricole non cultivée [...]. Par analogie, ce mot s'est peu à peu imposé en urbanisme pour qualifier des terrains laissés à l'abandon »¹⁷. Après les friches agricoles, germèrent les friches minières. « Au Royaume-Uni, la fermeture des mines apparut d'abord comme un bienfait écologique et esthétique. Le traitement paysager des friches devait préparer le terrain pour de futures usines propres et modernes. La friche [...] passait alors pour une fatalité normale dans l'histoire économique : une rançon du progrès »¹⁸.

Entre la friche agricole, au départ, et la friche urbaine actuellement, il y eut un « glissement sémantique » souligné par LACAZE et rapporté dans son compte-rendu sur les Journées de la Friche industrielle de Saint Etienne par LACOUR : « initialement reconnue comme relevant plutôt d'une logique et d'une localisation périphérique, la référence à la friche se ferait de plus en plus vers l'intra-urbain, voire même au centre »¹⁹. RODRIGUES-MALTA nous apprend que c'est à partir des années 50 que « les fonctions industrielles et portuaires, parce que trop à l'étroit sur leur site originel ou parfois devenues incompatibles avec la vie urbaine, sont peu à peu délocalisées vers les aires périphériques, libérant ainsi de vastes emprises dans les zones centrales »²⁰. Le lien entre étalement urbain et friches urbaines apparaît.

« Comme sous le terme de friche industrielle, on désigne un terrain et un atelier ou une usine qui, après avoir été abandonnés, entrent dans un processus de dégradation, voire de ruinification, on pourrait penser que le phénomène n'est pas

¹⁴ REY, 2005, p. 1

¹⁵ Ibid.

¹⁶ SCHRETZENMAYR, 1998, p. 21

¹⁷ REY, Lausanne : 24.02.2005

¹⁸ BLANC, 1991, p. 103-104

¹⁹ LACOUR, 1987, p. 769

²⁰ RODRIGUES-MALTA, 2001, p. 323

nouveau. Depuis au moins la fin du XVIII^{ème} siècle, chaque crise économique a, en effet, laissé sur le carreau son lot de bâtiments industriels désaffectés. [...] Mais [il] a fallu attendre la fin des années 1970 pour que ce type de bâtiment soit nommé spécifiquement »²¹. « En France, le terme de friche industrielle apparaît véritablement à la fin des années 70, et sa fortune date des années 80. Le Rapport Lacaze (1985-86) le consacre pleinement. Ce succès du terme est lié à l'importance de la question des friches pour les villes »²². En effet, les villes minières ou industrielles ont vécu très difficilement la disparition progressive de leurs activités. Il s'agissait, pour les villes fonctionnellement spécialisées, de trouver des « réponses capables d'enrayer les effets négatifs générés par la disparition des activités qui s'y déployaient et qui constituaient [...] les socles de la dynamique économique locale »²³. « Comment conserver l'emploi quand une entreprise ferme ? » résume BLANC²⁴. Les municipalités décident d'abord de « préserver les chances d'un futur usage industriel des bâtiments industriels abandonnés [...]. L'expérience montre toutefois que le réemploi industriel d'un site abandonné n'est pas assuré »²⁵. Mais la friche est ensuite apparue comme un moyen de restructurer la ville, en faisant sauter un verrou localisé qui bloque spatialement les liaisons entre quartiers ou l'extension du centre²⁶. Ainsi d'une problématique initiale purement économique, on est passé à une préoccupation urbaine comme moteur de l'action et de la réflexion sur les friches urbaines. « L'évolution de la problématique a ainsi fait que les questions de requalification des sites industriels se situent désormais au cœur de questions beaucoup plus vastes, placées au croisement d'enjeux économiques, géographiques, sociaux, urbains, culturels, etc. qui agissent et s'entrecroisent à travers le jeu mouvant de leurs variables »²⁷.

BLANC ajoute : « Tout se passe comme si, après avoir engendré la ville industrielle, l'économie pouvait désormais être provoquée, voire engendrée, par elle »²⁸. Les friches, industrielles en particulier, donnent aux villes l'occasion de se transformer, de renforcer la dotation en équipements urbains, de rééquilibrer le rapport centre-périphérie et deviennent « les lieux-clefs d'une véritable politique de réorientation économique et sociale. Il s'agit alors de saisir ces « opportunités » foncières pour relancer la ville dans la compétition interurbaine »²⁹.

« La formation de friches apparaît aujourd'hui comme un fait urbain ayant favorisé l'émergence d'une nouvelle pratique de l'urbanisme » affirme RODRIGUES-MALTA³⁰. D'une part en redéfinissant l'organigramme décisionnel, pour prendre en compte les multiples acteurs. « Il convient à ce propos de continuer à s'interroger [...] sur la prise en compte et les modalités de participation des populations résidant dans ces

²¹ TOMAS, *in* : MANGIN et PANERAI, 1999, p. 26

²² BLANC, 1991, p. 104

²³ RODRIGUES-MALTA, 2001, p. 322

²⁴ BLANC, 1991, p. 104

²⁵ Ibid.

²⁶ Ibid.

²⁷ Ibid.

²⁸ Ibid.

²⁹ RODRIGUES-MALTA, 2001, p. 332

³⁰ Idem, p. 338

secteurs déclarés abandonnés »³¹. D'autre part, en démontrant la « nécessité de pouvoir maîtriser les incertitudes du contexte en construisant tout d'abord l'armature du projet à partir des infrastructures de transport et des équipements structurants pour désigner ensuite ce qui autorisera la négociation, c'est-à-dire ce qui pourra varier en fonction des nouvelles données de la conjoncture »³². Ces deux nouvelles pratiques de l'urbanisme découlent respectivement du besoin d'intégrer dans la réflexion l'ensemble des acteurs rattachés à une friche et de la nécessité de temporiser le développement de certaines friches afin de préserver la capacité d'absorption de la ville (en nouveaux logements, en nouvelles surfaces commerciales, en nouvelles infrastructures, etc.)

3.3 Types de friches

REY mentionne que « la nature et la qualité de la friche peuvent être très diverses, en fonction des types d'activités pratiquées et du niveau de dégradations des infrastructures existantes »³³. Ainsi il est possible de répertorier différents types de friches en fonction de l'affectation initiale du sol et des constructions s'y localisant. Les différents types de friches sont :

- Les friches agricoles : « terres abandonnées par la culture depuis un an au moins et embroussaillées »³⁴.
- Les friches minières.
- Les friches industrielles : « terrains abandonnés par des industries, soit qu'elles se soient relocalisées, soit qu'elles aient cessé leurs activités. Cette expression est couramment étendue à des terrains encore occupés par des bâtiments industriels (usines, entrepôts, etc.) non démolis mais inutilisés »³⁵.
- Les friches infrastructurelles : abattoirs, stades, etc.
- Les friches militaires : casernes, terrains, etc.
- Les friches ferroviaires : voies, gares, dépôts, voies de raccordement, entrepôts, etc.
- Les friches portuaires : hangars, docks, jetées, entrepôts, etc.
- Les friches touristiques : stations intégrées, remontées mécaniques, etc.
- Etc.

Les friches urbaines, quant à elles, regroupent les terrains en friche que l'on trouve en milieu urbain, qu'elle que soit leur affectation initiale.

Il existe également des terrains vagues ou des quartiers abandonnés que l'on peut désigner comme étant à l'état de friches. Mais RODRIGUES-MALTA met en garde : « encore convient-il de préciser que la définition de ce qui doit être recensé comme

³¹ Ibid

³² Ibid

³³ REY, 2005, p. 1

³⁴ ROUAY-HENDRICKX, 1991, p. 27

³⁵ CHOAY et MERLIN (dir.), 1996, article : *Friches urbaines et industrielles*

« friche » varie considérablement en fonction de la taille, de la localisation plus ou moins stratégique en cœur ou en périphérie d'agglomération, de la nature de l'activité disparue mais également en fonction des dynamiques urbaines plus ou moins aptes à les absorber. Le phénomène de friches urbaines renvoie donc à une grande diversité de bâtiments et de terrains multipliant de fait la nature des enjeux et des réponses souhaitables »³⁶. D'ailleurs BLANC explique que dans le cas des friches industrielles « il s'agit moins d'un fait que d'un problème : problème d'emploi, d'abord, qui s'étend parfois [...] au destin économique de toute une ville. Il est alors tentant de réduire le problème de la requalification des friches industrielles à l'économie. Il soulève cependant, de façon bien plus large, des questions de politique urbaine »³⁷.

Outre ces différents types de friches, découlant de l'affectation originale des terrains, on peut distinguer les friches suivant d'autres critères qui peuvent se révéler d'un grand intérêt dans la problématique du développement urbain durable. BECKMANN et al. relèvent notamment :

- La surface déjà bâtie
- La taille et le morcellement du terrain
- La position dans l'agglomération et l'affectation des terrains alentours
- L'accessibilité (voitures et transports publics)
- La valeur foncière
- Etc.³⁸

Ces différents critères dépendent en partie les uns des autres et déterminent fortement les chances et les difficultés de développement³⁹.

3.4 Stades

Les friches sont non seulement de nature très différente (industrielles, touristiques, ferroviaires, etc.) mais également de qualité diverse, en fonction de l'état de dégradation des équipements et des bâtiments qui s'y localisent, mais aussi en fonction des activités qui subsistent ou qui sont venues occuper le terrain. L'événement culturel Lausanne Jardins 2004, qui se déroulait dans la vallée du Flon, entre le Grand pont et la gare de Renens, a permis à tout un chacun de percevoir ces différents stades de la friche. Les promoteurs de cette manifestation ont créé une intéressante typologie, reproduite ci-dessous⁴⁰. Les différents secteurs en friche ont été classés comme suit :

³⁶ RODRIGUES-MALTA, 2001, p. 323

³⁷ BLANC, 1991, p. 103

³⁸ BECKMANN et al., 1999, p. 43

³⁹ Ibid.

⁴⁰ PAYSAGESTION SA et HOLZHAUSEN, 2002, pp. 12-13

| Emplacement | Typologie | Description |
|--------------------|----------------------|---|
| Gare de Renens | Friche future | Vaste espace ferroviaire monofonctionnel |
| Malley | Friche à son apogée | Plusieurs grands espaces en attente, lumineux, généreux ; richesse, diversité et opulence de la friche ; un grand potentiel d'utilisation |
| Sébeillon | Friche en croissance | Une nature discrète s'imisce entre les rails de ce no man's land |
| Sévelin | Friche résiduelle | Un réseau industriel de vides et de pleins |
| Flon | Fin de friche | Un réseau de rues, venelles et places restaurées, une nouvelle vocation commerciale, un monde minéral, urbain, maîtrisé, des piétons jour et nuit |

Même si, dans ce cas, ce sont principalement des critères paysagers qui ont défini la typologie, et que des termes botaniques ont été utilisés, ceux-ci peuvent être pertinents pour des friches urbaines. On constate clairement, dans les villes, différents stades de la friche. « Les paysages [...] urbains passent par des équilibres dynamiques de courte période dans lesquels l'avancée et le recul de la friche, des friches devrait-on dire, rythment l'évolution des territoires eux-mêmes reflets de modifications relationnelles qui surviennent dans les sociétés »⁴¹.

C'est ainsi que certains terrains sont petit à petit abandonnés par les activités qui s'y déroulaient sans que celles-ci ne soient remplacées (friche en croissance). Certains terrains accueillent des restes de leur fonction première ainsi que d'autres fonctions nouvelles mais ne sont pas exploités au maximum de leur potentiel (friche résiduelle). Certains terrains n'accueillent plus guère de fonctions à part des usages détournés (squat, activités culturelles passagères, jeux, etc.) (friche à son apogée). D'autres ont passé par une phase de friche et ont depuis été reconvertis. Ils accueillent dès lors de nouvelles fonctions comme de l'habitat et des emplois (fin de friche). Enfin, certains espaces sont toujours exploités, mais on sait que ce ne sera plus le cas dans un avenir plus ou moins proche (friche future). Dans ce cas, il est possible d'éviter la phase de la friche, mais la taille des terrains ou leur pollution rendront leur régénération tellement difficile que l'on doute que la ville puisse les absorber d'un coup, laissant dès lors une partie des surfaces à l'abandon, pour une période plus ou moins longue.

⁴¹ RAFFESTIN, 1998, p. 52

3.5 Causes

Peu d'auteurs s'étendent sur les causes de la constitution de friches. Peut-être que cela paraît trop évident, ou que les questions économiques, qui sont probablement à la base de la création des friches, n'intéressent que trop peu les urbanistes⁴². RAFFESTIN explique : « dès les années 50, sans qu'on s'en rende vraiment compte ou plutôt sans qu'on y attache une importance significative, le travail industriel a commencé à reculer au profit du travail dans le secteur tertiaire. La plupart des industries sont ainsi passées entre 1945 et 1975 de l'innovation au développement et enfin à la maturité sans comprendre que cela allait provoquer des déplacements d'entreprises et de main-d'œuvre. Les déplacements ou fermetures d'entreprises ont provoqué d'abord la naissance d'une friche industrielle relativement aux bâtiments et ensuite le chômage pour les ouvriers et les employés. La friche « architecturale » est dans l'ordre des choses car cela signifie que les entreprises sont arrivées à maturité et qu'elles n'ont plus leur place dans le paysage urbain »⁴³. RAFFESTIN utilise alors le terme de « friche de régulation »⁴⁴. Ainsi, dans la continuelle transformation de la ville sur elle-même, les friches jouent un rôle tampon entre les besoins et les capacités du milieu bâti. « Des résidences et des établissements sont construits pour une certaine durée et cela explique que la ville empile et stratifie des organisations de l'espace successives qui gardent en mémoire ce que furent les activités mais aussi les possibilités de déplacements des sociétés urbaines antérieures. Ce décalage contraint à « recycler » en permanence les formes anciennes d'organisation. L'intensité du changement peut entraîner le passage par une phase d'obsolescence (les friches) »⁴⁵ explique WIEL. RYTER et REY ajoutent que « l'accélération des changements de localisations des activités humaines, notamment industrielles, tend à multiplier depuis quelques décennies les situations de déséquilibre entre le cadre bâti et ses fonctions. Il en résulte une part grandissante de bâtiments et de terrains délaissés qui, bien que situés souvent à proximité immédiate des centres villes, revêtent le caractère de friches urbaines »⁴⁶. Pour RAFFESTIN, « il y a enfin [...] la friche créée de toutes pièces c'est-à-dire les m² de bureaux construits par avance et qui n'ont jamais été utilisés et qui devront être « recyclés » pour d'autres fonctions. C'est la conséquence d'une anticipation irrationnelle désadaptant l'offre de la demande »⁴⁷.

ESTERMANN, dans sa définition de la friche, met l'accent sur les causes économiques de l'abandon de certains terrains. Rapporté par SCHRETZENMAYR, il définit les friches comme des surfaces qui ne peuvent économiquement plus être utilisées en raison de leur situation, de leurs caractéristiques ou à cause de leur

⁴² Il est intéressant de noter à ce propos que les services de l'aménagement du territoire ou de l'urbanisme n'ont pas pour mandat le développement économique – dont s'occupent d'autres services – bien que l'économie soit au cœur des préoccupations de l'aménagement du territoire.

⁴³ RAFFESTIN, 1998, p. 51

⁴⁴ Ibid.

⁴⁵ WIEL, 2002, p.22

⁴⁶ RYTER et REY, 2002, p.15

⁴⁷ RAFFESTIN, 1998, p. 51

ancienne affectation, parce que les coûts par rapport à un éventuel profit sont trop élevés sur cette surface⁴⁸.

Les friches sont la conséquence directe des nouvelles dynamiques économiques mondiales, soutient RODRIGUES-MALTA⁴⁹. Les mutations économiques à large échelle provoquent dans les villes un déséquilibre entre les terrains affectés à chaque fonction et les besoins en surface de ces fonctions. Certaines fonctions se développent, recherchant de nouveaux espaces pour s'installer. Parallèlement, d'autres fonctions réduisent leur activité. Les terrains qui leur sont affectés sont alors trop importants. La réaffectation des parcelles et des bâtiments étant un processus long et parfois compliqué, cette situation de déséquilibre conduit à la fois à une situation de pénurie et à la constitution de friches (ce que RAFFESTIN appelle un « phénomène contradictoire fait simultanément de sous-exploitation et de surexploitation »⁵⁰).

3.6 Reconversion

Lorsque l'on désire désigner le processus qui transforme un terrain en friche en un nouvel espace urbain, on se trouve quelque peu emprunté. En effet, la littérature utilise de nombreux termes différents s'en véritablement les définir. On peut ainsi lire, liés au mot friche, les termes de recomposition, reconversion, régénération, réhabilitation, rénovation, requalification, restructuration ou encore revalorisation ! Pourtant seul les termes de réhabilitation et de rénovation trouvent une définition dans le dictionnaire de CHOAY et MERLIN⁵¹ alors que celui de CHATEAUREYNAUD⁵² n'en donne aucune !

Ainsi, le terme de réhabilitation désigne, pour CHOAY et MERLIN, « les procédures visant la remise en état d'un patrimoine architectural et urbain longtemps déconsidéré [...]. C'est donc un ensemble de travaux visant à transformer un local, un immeuble ou un quartier en lui rendant des caractéristiques qui les rendent propres au logement d'un ménage dans des conditions satisfaisantes de confort et d'habitabilité, tout en assurant de façon durable la remise en état du gros œuvre et en conservant les caractéristiques architecturales majeures des bâtiments »⁵³. « Le concept de réhabilitation suppose un respect du caractère architectural du bâtiment »⁵⁴.

Le terme de rénovation, quant à lui, désigne la « démolition, en vue d'une construction nouvelle, d'un secteur urbain occupé par des logements, des activités ou de façon mixte. Cette définition montre que le terme, consacré par l'usage et par

⁴⁸ SCHRETZENMAYR, 1998, p.19

⁴⁹ RODRIGUES-MALTA, 2001, p. 323

⁵⁰ RAFFESTIN, 1998, p. 52

⁵¹ CHOAY et MERLIN (dir.), 1996

⁵² CHATEAUREYNAUD, 2003

⁵³ CHOAY et MERLIN (dir.), 1996, article : *Réhabilitation*

⁵⁴ Ibid.

la réglementation, est impropre : on devrait parler de démolition-reconstruction et réserver l'expression de rénovation à la réhabilitation »⁵⁵ !

Pour les autres termes, reportons-nous aux dictionnaires classiques de la langue française, le Petit Robert⁵⁶ et le Petit Larousse Illustré⁵⁷ :

Recomposition : action de composer ce qui est décomposé, défait (Robert)

Reconversion : adaptation à des conditions économiques, techniques, politiques nouvelles (Robert). Action d'adapter une activité économique à de nouveaux besoins, à une production nouvelle (Larousse).

Régénération : action de renouveler en redonnant les qualités perdues (Robert).

Réhabilitation : action de restaurer et moderniser un immeuble, un quartier ancien (Larousse). Remise en état d'habitation (Robert).

Rénovation : reconstruction d'un îlot, d'un quartier après démolition des immeubles anciens (Larousse).

Requalification : nouvelle qualification donnée à quelque chose ou quelqu'un (Larousse). Action de donner une nouvelle qualification à (Robert).

Restructuration : action de réorganiser selon de nouveaux principes, avec de nouvelles structures, un ensemble que l'on juge inadapté (Larousse). Action de donner une nouvelle structure, une nouvelle organisation à quelque chose (Robert).

Revalorisation : action de rendre son ancienne valeur ou une valeur plus grande à (Larousse). Relèvement de la valeur (Robert).

Le flou se dissipe quelque peu... En fait, les actions entreprises sur des friches présentent tellement de caractéristiques différentes (taille, localisation, activités, dynamiques urbaines) que les termes peuvent varier fortement d'une situation à l'autre. Ainsi, on n'utilisera probablement pas le même terme pour désigner la transformation d'un ancien bâtiment industriel en logements, le développement d'une nouvelle activité économique dans un secteur à l'abandon ou la construction d'un nouveau morceau de ville sur des terrains vides. De plus, une friche présentant souvent des visages multiples (bâtiments en bon état et bâtiments délabrés, terrains construits et terrains vides, ancienne monofonctionnalité mais nouvelle mixité de fonctions, etc.), un seul terme ne suffit souvent pas pour décrire l'ensemble des actions entreprises.

Par contre, deux termes sont souvent opposés : celui de réhabilitation et celui de rénovation. Tout deux contribuent à rendre un espace propre au logement et à l'activité, mais le premier le fait en conservant le bâti existant, alors que le second utilise la démolition. « Des voix de plus en plus nombreuses se sont pourtant élevées pour empêcher la démolition de certains bâtiments, qui méritaient non seulement d'être protégés, mais réhabilités comme éléments d'un patrimoine industriel. Ces bâtiments sont les témoins de prouesses techniques et d'une

⁵⁵ CHOAY et MERLIN (dir.), 1996, article : *Rénovation*

⁵⁶ Le Nouveau Petit Robert 2005, 2004

⁵⁷ Le Petit Larousse Illustré 2005, 2004

mémoire sociale, qui se révèlent d'un grand intérêt ; cela peut contribuer à fonder l'identité et l'image d'une ville, au même titre que bien des monuments historiques plus anciens et depuis longtemps protégés »⁵⁸. Ceci s'explique, selon ASCHER, parce que « nous sommes particulièrement attachés aux lieux les plus anciens et nous avons souvent le sentiment qu'ils offrent plus d'urbanité que ceux que la société produit aujourd'hui »⁵⁹. C'est pourquoi la transformation de friches doit préserver certains bâtiments qu'il s'agit d'identifier et auxquels il faut donner une valeur.

Le terme de rénovation, qui implique la destruction, ne s'applique donc pas aux friches. Mais le terme de réhabilitation non plus, puisqu'il ne s'agit pas de conserver tous les bâtiments, mais uniquement ceux qui représentent un patrimoine architectural ou historique. L'un et l'autre désignent des actions trop radicales pour s'appliquer aux friches.

Dans le cas des plateaux ferroviaires en friche de l'Ouest lausannois, nous utilisons donc le terme de reconversion, selon la définition de VALDA et WESTERMANN : « la reconversion désigne toute modification introduite par rapport à l'affectation initiale. Jusque dans les années 1960, il était fréquent de voir des installations industrielles converties à d'autres usages industriels, mais ce genre de conversion « interne » s'est ensuite raréfié. Reconversion est le terme générique pour l'affectation transitoire (temporaire) et la nouvelle affectation (définitive) »⁶⁰. En effet, les plateaux ferroviaires subiront prochainement une multitude d'actions pouvant être désignées par les termes ci-dessus. Certains bâtiments seront certainement démolis (rénovation), alors que d'autres seront conservés mais réhabilités. Les terrains seront revalorisés alors que les cheminements seront restructurés. Enfin certains espaces seront requalifiés. Toutes ces actions conduiront à la reconversion de terrains destinés à l'activité ferroviaires et aux entrepôts en un nouveau quartier urbain adaptés aux conditions économiques et sociales de l'agglomération. Le terme de reconversion semble le plus approprié, car il englobe l'ensemble des processus qui peuvent être mis en œuvre dans une friche.

Il faut encore mentionner qu'un processus de reconversion ne se met pas en route tout seul. Une prise de conscience de la situation de friche de la part des acteurs principaux du secteur est nécessaire pour que l'inaction qui caractérise les friches (faibles usages, investissements réduits voire nuls) soit suivie d'une transformation. Si des blocages empêchent la reconversion, il est nécessaire que les acteurs se mettent d'accord pour travailler ensemble à définir un avenir à la zone. C'est pourquoi la reconversion de friche est un processus qui ne se fait pas seul, mais qui implique de nombreux acteurs, liés par le fait que leurs intérêts concernent la même zone et qu'ils n'ont pas la capacité de revaloriser seuls leurs terrains en friche (sinon ce serait déjà fait).

⁵⁸ MARCONIS, 2002

⁵⁹ ASCHER, 2001, p. 61

⁶⁰ VALDA et WESTERMANN, 2004, p. 9

4. Contribution des friches au développement urbain durable

Les friches urbaines peuvent jouer un rôle important dans la lutte contre l'étalement et contribuer à la durabilité de la ville. Les impacts sociaux, économiques et écologiques du régime d'urbanisation qu'est la périurbanisation sont intenable à moyen ou long terme. Il s'agit donc de trouver des solutions pour réduire ces effets, et la reconversion des friches urbaines est l'une d'elles.

Les origines du développement durable ont déjà été suffisamment de fois relatées pour que l'on puisse s'en faire l'économie dans un travail de mémoire. Ce qu'il est intéressant de mentionner par contre c'est que ce concept a depuis été mis en oeuvre. Il a non seulement été appliqué à des activités (tourisme durable) mais aussi à des métabolismes (la ville, en tant qu'écosystème, durable) ou à des territoires (forme urbaine durable). « Le concept de durabilité peut être appliqué aux villes à travers une analyse [...] des changements de la « forme urbaine » : on pourra ainsi avancer qu'une ville peut contribuer à la durabilité si elle parvient à mieux gérer l'organisation de ses espaces »⁶¹. Les friches urbaines jouent ici un rôle fondamental.

Ce travail de mise en œuvre ou d'application de la notion de développement durable à la ville a débouché sur un certain nombre de principes, largement controversés pour certains, et que nous aborderons dans ce chapitre. L'étude de ces principes nous permettra de nous rendre compte face à quelles difficultés on peut se trouver lorsqu'il s'agit de les mettre en œuvre dans une ville telle que Lausanne.

« La notion de développement urbain durable renvoie à de nouveaux principes et à de nouveaux instruments de gestion urbaine dans le domaine des politiques publiques »⁶² confirment BOCHET et DA CUNHA. Ce dernier indique par exemple que : « densification, remodelage des formes urbaines, restructuration urbaine, différenciation de l'urbanisation, rénovation et réhabilitation, utilisation multiple des espaces, mixité fonctionnelle, intégration de l'aménagement urbain et des politique de transports sont désormais les maîtres-mots de conceptions et des stratégies de développement urbain durable »⁶³.

Pour notre part, nous avons identifié et sélectionné huit grands principes directement en lien avec les friches urbaines. Ceux-ci sont exposés ci-dessous et permettent de comprendre en quoi les friches peuvent contribuer au développement urbain durable. Mais n'oublions pas que « la notion de durabilité de la ville est une notion complexe : il n'y a pas un modèle, mais des solutions partielles,

⁶¹ DA CUNHA, 2004 (3), p. 5

⁶² BOCHET et DA CUNHA, "Métropolisation, forme urbaine et développement durable", *in* : DA CUNHA et RUEGG (dir.), 2003, p. 96

⁶³ DA CUNHA, 2004 (3), p. 5

intermédiaires à promouvoir »⁶⁴. Il en est ainsi de tous les principes décrits ci-dessous.

4.1 Densification

« Les préoccupations du développement durable relèvent prioritairement de la préservation des ressources non renouvelable. La densification est concernée à ce titre dans sa relation aux problèmes énergétiques (chauffage, transport), à l'espace naturel (urbanisation). La densité est ainsi envisagée comme composante de l'intensité et de la quantité d'urbanisation, et comme facteur influant sur la fréquence et la longueur des déplacements motorisés »⁶⁵. Pour SÉNÉCAL et HAMEL, « la compacité est interprétée [...] comme un facteur de diminution de la pollution atmosphérique par les automobiles, d'efficacité énergétique et de conservation des terres, puisqu'il limite le développement urbain dans la frange urbaine et le navettage quotidien des banlieusards »⁶⁶.

En outre, la principale conséquence économique de l'étalement urbain, pour les collectivités, est une croissance du coût de financement et d'exploitation des équipements et des services publics. Plus la ville est étalée, plus les réseaux de desserte (transports publics, routes, eaux, protection incendie, ramassage des déchets) sont longs. Au contraire plus la ville est dense, plus le nombre d'habitants par distance de réseau est important.

Pourtant SÉNÉCAL et HAMEL affirment aussi que « l'association entre la compacité et la durabilité, évidente à première vue, peut être remise en doute selon d'autres critères. On peut craindre les effets pervers comme l'encombrement du centre et la forte augmentation des valeurs foncières qui y prévaut, ainsi que la présence d'un habitat collectif de grande taille »⁶⁷. « Il existe en effet un certain seuil, variable selon chaque ville, où la densification cesse d'être source d'avantages mais génère des effets contradictoires et paradoxaux avec le développement durable. Il en est ainsi pour le conflit qui peut survenir entre le maintien d'espaces verts et la construction de nouveaux immeubles, ou des problèmes de congestion et de pollution qui résultent d'une concentration accrue »⁶⁸. LURIA affirme d'ailleurs que les efforts de densification et de régénération urbaine peuvent être totalement contre-productifs, l'augmentation de la valeur du terrain poussant les plus pauvres vers l'extérieur⁶⁹, augmentant de ce fait la ségrégation sociale.

La plupart des auteurs s'accordent pour dire que « le mot densité lui-même est connoté de façon très négative »⁷⁰. FOUCHIER affirme même que « le terme de densification effraie »⁷¹. C'est pourquoi MOUDENC soutient que « si nous voulons, pour répondre au phénomène de l'étalement urbain, défendre l'idée d'une certaine

⁶⁴ CERTU, 2000, p. 150

⁶⁵ FOUCHIER, 1995, p. 99

⁶⁶ SÉNÉCAL et HAMEL, 2001, p. 307

⁶⁷ Idem, p. 309

⁶⁸ RERAT, 2004, p. 64

⁶⁹ LURIA, 1999

⁷⁰ MOUDENC *in* : APUMP et IET, 2003, p. 11

⁷¹ FOUCHIER, 1995, p. 106

densité nouvelle, d'une densité supérieure, il faudra que cette densité reste de toute façon modérée »⁷².

SÉNÉCAL et HAMEL ajoutent qu' « autour de cette volonté de densifier les villes et, par la même occasion, de les rendre plus compactes, la littérature oscille entre deux grands types de formes urbaines compactes, l'une métropolitaines, de grande taille et favorable à la centralisation des activités à l'intérieur d'un pôle urbain dominant et gravitaire ; le second concerne les petites et moyennes villes, polyfonctionnelles et engagées dans un système urbain décentralisé. Il va sans dire que ces deux types donnent lieu à de multiples variantes dont l'une les confond : la métropole polycentrique qui combine la réurbanisation du centre de l'agglomération et l'intensification de l'urbanisation des banlieues de plus faible densité et agissant désormais comme des pôles d'emplois secondaires (Bournes 1992) »⁷³.

Pour FOUCHIER « le succès de la densification dépend, par conséquent, de comment et où la densification est envisagée. Il paraît nécessaire qu'elle se double en tout cas d'une revalorisation du quartier dans lequel elle intervient, c'est-à-dire que les habitants en place y trouvent satisfaction dans le court terme et que l'on respecte la modénature et la structure morphologique de l'existant ; ainsi aura-t-on répondu aux principes du développement durable »⁷⁴. Il précise que « la question est donc de savoir si l'on peut assurer une densification apportant une amélioration qualitative : meilleure desserte, plus d'équipement, plus de commerces, des espaces verts mieux traités »⁷⁵.

« A l'instar de toutes les opérations de densification, la régénération des friches urbaines a pour objectif d'amener des habitants et des emplois à privilégier une localisation urbaine plutôt que périphérique »⁷⁶. Par conséquent, « la densification ne doit pas se faire au détriment de la qualité de vie, car elle ne ferait que renforcer les facteurs d'expulsion des centres urbains »⁷⁷. « Pour tendre vers ce but, il apparaît indispensable de viser une qualité globale pour le nouveau quartier. La recherche de cette dernière rejoint en de nombreux points les enjeux opérationnels du développement durable, qui encouragent la réalisation de projets techniquement appropriés, environnementalement non dommageables, économiquement viables et socio-culturellement créateurs de valeur ajoutée »⁷⁸.

« La recherche de qualité de vie occupe une place de choix dans ce processus, en s'incarnant notamment dans la mixité fonctionnelle et sociale (cf. point 4.3 – Mixité), la qualité des espaces publics, la qualité du bâti, le maintien des constructions patrimoniales intéressantes (cf. point 3.6 – Reconversion) et le développement de services de proximité, inaccessibles en périphérie (petits commerces, crèches, etc.) »⁷⁹.

⁷² MOUDENC *in* : APUMP et IET, 2003, p. 12

⁷³ SÉNÉCAL et HAMEL, 2001, p. 307 et 308

⁷⁴ FOUCHIER, 1995, p. 107

⁷⁵ Ibid.

⁷⁶ REY, 2005, p. 4

⁷⁷ RÉRAT, 2004, p. 64

⁷⁸ REY, 2005, p. 4

⁷⁹ Ibid.

BOCHET et DA CUNHA parle dans ce cas de densification qualifiée. « La recherche d'une aménagement axé sur le développement urbain durable semble bien s'orienter vers des pratiques de « densification qualifiée ». [...] La densification qualifiée vise à compléter et à modifier la structure de construction et d'utilisation en recherchant à la fois une utilisation plus intensive du sol, la maîtrise de la demande de déplacements, une consommation modérée des ressources, de même qu'une amélioration qualitative de l'habitat et du paysage urbain. Son application doit faire l'objet de différenciations et d'ajustements locaux »⁸⁰.

Malgré l'émergence d'un certain consensus sur la densification, il en existe, selon nous, deux types dont les impacts sont d'ordre de grandeur très différents. D'une part, on peut densifier la ville en ajoutant des étages et en comblant les espaces vides dans des zones de logements et d'activités préexistantes. C'est par exemple ce que propose le bureau GUENIN ATELIER D'ARCHITECTURES pour la ville de Genève⁸¹ (cf. Annexe 1).

Mais dans ce cas, et pour reprendre les termes de BONANOMI, les risques que la densification conduite à une dégradation de la qualité des logements et des espaces publics⁸² sont importants (ombres portées, distances entre les bâtiments, etc.)

Pour éviter de prendre un risque à ce niveau-là, il est également possible – et souhaitable dans l'optique d'un développement urbain durable – de densifier la ville dans des zones qui ne sont pas habitées et qui ne sont plus utilisées, par exemple par la reconversion de friches urbaines. Cette densification a peu de risques de se faire aux dépens de la qualité de vie des habitants, le principal risque résidant dans une augmentation du trafic automobile dans les quartiers alentours, si rien n'est fait pour limiter l'usage de la voiture dans le nouveau quartier (transports publics efficaces, nombre limité de places de parc, routes d'accès dimensionnées judicieusement, etc.) C'est pourquoi la question de la mobilité individuelle, outre son rapport à la pollution, est un aspect essentiel de la reconversion des friches.

Pour RYTER, « la régénération de ces surfaces abandonnées constitue une part importante du potentiel de densification à l'intérieur du bâti »⁸³. A noter que le plus souvent, la régénération des friches urbaines doit prendre en compte les activités temporaires qui s'y sont installées et la population qui leur est liée.

La contribution des friches au développement urbain durable tient donc pour beaucoup à ce potentiel de densification qu'elles offrent favorisant une meilleure exploitation des terrains bâtis et des infrastructures existantes. Consommation de sol, pollution atmosphérique et usage de ressources non renouvelables sont donc réduits alors que la qualité de vie en ville et la rentabilité des équipements collectifs peuvent être améliorées.

⁸⁰ BOCHET et DA CUNHA, "Métropolisation, forme urbaine et développement durable", *in*: DA CUNHA et RUEGG (dir.), 2003, p. 97

⁸¹ GUENIN ATELIER D'ARCHITECTURE, 2005

⁸² BONANOMI, 2002, p. 13

⁸³ RYTER et REY, 2002, p.15

4.2 Recyclage de la ville

« Le principe d'un recyclage de la ville pour le minimum d'obsolescence de ses parties pourrait être une façon d'interpréter les concepts généraux du développement durable dans leur application à l'urbanisme »⁸⁴ dit WIEL. En effet, en réutilisant certains éléments urbains, on s'attaque à l'étalement urbain dont les impacts sont connus (mobilités individuelles importantes, consommation de sol, inefficacité économique, ségrégation sociale, problèmes politiques). « Chaque nouvelle zone de développement nécessite de nouvelles infrastructures routières, techniques et socioculturelles. Parallèlement, les infrastructures existantes dans les tissus largement bâtis tendent à être sous-utilisées »⁸⁵. En recyclant la ville, la consommation de sol est réduite et les infrastructures existantes mieux mises à profit.

La reconversion des friches correspond parfaitement au principe de recyclage de la ville. Il s'agit de localiser le développement urbain sur des zones déjà bâties mais mal exploitées. En outre, en utilisant les infrastructures et les constructions existantes, la réhabilitation permet de limiter à la fois l'élimination des matériaux déjà en place et la consommation de matériaux nouveaux. « La permanence du système physique n'exclut pas le changement à travers l'usage culturel de ses éléments recomposés, recombinaison et réarrangés en quelque sorte »⁸⁶.

De plus la valorisation des terrains déjà équipés permet une rentabilité supérieure pour les réseaux d'infrastructures et de services (transports publics, élimination des déchets, égouts, etc.) adoucissant les problèmes de financement auxquels les collectivités publiques font face. Il existe donc un intérêt économique au recyclage de la ville (cf. point 4.1 – Densification), en plus de l'intérêt écologique (préservation du sol, consommation de matériaux, etc.)

Pour désigner les deux principes développés ci-dessus – recyclage de la ville et densification – on utilise souvent la notion de « construire la ville sur la ville ». « Il est devenu évident pour beaucoup que la notion de « développement durable » des agglomérations et des pays renvoie précisément au recyclage des terrains urbains et à la reconstruction de la ville sur elle-même plutôt qu'à la poursuite de l'extension périphérique »⁸⁷. « Les tissus urbains doivent être considérés comme des structures morphologiques évolutives et inachevées. Il s'agit avant tout de récupérer les potentialités inexprimées à l'intérieur du périmètre urbain et de les utiliser en s'opposant aux tendances à l'expansion et à l'éclatement. Les zones urbaines actuelles disposent de potentiels de développement interne considérables »⁸⁸.

⁸⁴ WIEL, 2002, p.22

⁸⁵ BONANOMI, 2000, p.9

⁸⁶ RAFFESTIN, 1998, p. 46

⁸⁷ SCHWACH, *in* : AVRIL et al., 1998, p. 5

⁸⁸ BOCHET et DA CUNHA, "Métropolisation, forme urbaine et développement durable", *in* : DA CUNHA et RUEGG (dir.), 2003, p. 97

4.3 Mixité

LELÉVRIER, dans un dossier spécial de la Revue Urbanisme, présente le terme de « mixité » comme « un état idéal plus qu'une situation réelle »⁸⁹ et indique que ce terme évoque « l'idée d'un quartier ou d'une ville diversifiés mais dont personne n'est en mesure de préciser les catégories, les seuils et les échelles géographiques »⁹⁰. Elle précise que « l'état de mixité peut se comprendre comme un mélange d'activités urbaines diverses [...], une mixité urbaine, fonctionnelle. Mais il exprime également le mélange de groupes sociaux différents, surtout dans un lieu de résidence »⁹¹.

Ainsi deux mixités différentes existent, la mixité fonctionnelle et la mixité sociale. Concernant la première, SUEUR affirme qu' « à la ville d'aujourd'hui, patchwork d'espaces monofonctionnels, nous devons substituer une nouvelle urbanité qui reposera sur la plurifonctionnalité des différents espaces, sur la mise en cause des ruptures entre les espaces »⁹². Car « la ségrégation spatiale des fonctions urbaines conduit à des dégradations environnementales croissantes, liées notamment à l'augmentation des distances et à l'importance des transports individuels. La dissociation des zones d'habitat, d'activités, de commerces et de loisirs rend en effet bon nombre d'habitants fortement dépendants de leur voiture particulière, ce qui se traduit par une consommation énergétique accrue, associée à des problèmes de congestion urbaine, de nuisance sonore et de pollution atmosphérique »⁹³.

« Quelle mixité ? » se demande BONANOMI. « Où et à quelle échelle faut-il mélanger les affectations : à celle des immeubles, du quartier, de la ville, de la région ? »⁹⁴. MESQUINA apporte un élément de réponse en affirmant que « la marche à pied est un indicateur synthétique de la mixité urbaine, de la forme urbaine, de la concentration et de la diversité. Une ville dense, mixte, qui rapproche les fonctions est une ville où la marche à pied sera facilitée. A l'inverse, l'usage de la voiture particulière est un indicateur synthétique de dispersion, de mono-fonctionnalité des territoires, de spécialisation »⁹⁵.

Et les transports publics ? « L'usage de la voiture favorise ces enchaînements de déplacements sans retour au domicile (la « pérégrination » d'un lieu à l'autre). La marche à pied les favorise mais sur des aires très restreintes. En revanche, ce n'est pas le cas des transports collectifs, du fait des correspondances multiples que cela implique »⁹⁶. Ainsi, si la mixité doit permettre une réduction de la mobilité motorisée et singulièrement le trafic automobile, gros producteur de nuisances, c'est sur ces *aires très restreintes* qu'il s'agit de la garantir.

⁸⁹ LELÉVRIER, 2005, p. 39

⁹⁰ Ibid.

⁹¹ Ibid.

⁹² SUEUR, 1999, p. 65

⁹³ RYTER et REY, 2002, p. 15

⁹⁴ BONANOMI, 2002, p. 12

⁹⁵ MESQUINA *in* : APUMP et IET, 2003, p. 23

⁹⁶ WIEL, 2002, p. 43

D'ailleurs, la question de l'échelle de la mixité peut être exprimée d'une autre manière. Il ne s'agit pas de savoir à *quelle échelle* il faut mélanger les activités, mais bien à *partir* de quelle échelle il faut de la mixité. En effet, s'il y a mixité intégrale à l'intérieur de plusieurs espaces, il y a également mixité sur l'ensemble du territoire regroupant ces espaces. C'est donc à *partir* d'une aire permettant les déplacements à pied qu'il faut de la mixité.

L'échelle du quartier semble donc toute désignée. Cette échelle garantit la proximité des différentes fonctions. Il est possible d'effectuer l'ensemble des activités quotidiennes à pied. A une échelle plus restreinte, cela est évidemment encore plus facile, mais il semble difficile d'y garantir une mixité suffisante (dans une maison, ou même dans un îlot de maisons). De plus ce ne serait certainement pas souhaitable du point de vue de la coordination avec les transports publics (cf. point 4.4 – Coordonner transports publics et aménagement du territoire). En effet, les arrêts des transports publics, lieux de passage, se combinent bien avec les commerces alors que les logements peuvent être situés plus en retrait (ce qui les protège en outre des nuisances).

A plus large échelle, la distance entre les différentes fonctions oblige la population à l'utilisation de mode de transports motorisés, dont seule l'automobile permet les pérégrinations (maison, emploi, achats, loisirs, etc.)

Les friches urbaines, par la combinaison de leur affectation initiale et de leurs nouvelles affectations et si elles sont d'une taille suffisante (plusieurs hectares), permettent une grande diversité de fonctions, et assurent ainsi une grande mixité fonctionnelle du quartier. Nous verrons, dans le cas lausannois, que certains éléments de l'ancienne affectation se maintiennent parfois lors de la régénération de friche, soit que ces éléments soient récents, soient que leurs propriétaires ne souhaitent pas se déplacer, soit que la nouvelle affectation les maintiennent dans des niches dont l'image colle encore avec l'ancienne affectation. La mixité fonctionnelle est donc plus souvent un fait qu'une volonté.

Concernant maintenant la lutte contre la ségrégation sociale, une attention particulière sur l'offre nouvelle de logement (prix, standing, équipements publics, etc.) doit être portée afin d'assurer une mixité sociale. En effet, malgré le fait que la notion de mixité soit largement débattue, « un consensus se fait [...] sur l'idée que le mélange et l'échange entre groupes sociaux restent préférables à la séparation : la ville mixte serait plus égalitaire et plus harmonieuse »⁹⁷.

Evoquant l'exemple français, LELÉVRIER indique que « la mixité sort du seul champ des « quartiers en difficulté » à partir des années 1990 pour devenir petit à petit un principe de réorganisation de la ville existante dans une perspective de « développement durable ». La nouveauté est d'en faire un principe pouvant guider y compris les nouveaux documents d'urbanisme »⁹⁸.

Citant BACQUÉ et PINÇON, LELÉVRIER insiste pourtant sur le fait que « les travaux sur la cohabitation montrent que la proximité spatiale n'abolit pas la distance sociale

⁹⁷ LELÉVRIER, 2005, p. 39

⁹⁸ Idem, p. 41

entre les groupes et les individus. Au contraire, elle peut exacerber les tensions, accentuer les processus de distanciation sociale et de classements entre individus et groupes sociaux »⁹⁹.

En fait, l'intégration et la création de lien social sont de moins en moins liés au lieu d'habitation mais dépendent de la capacité de chacun de se déplacer et de rentrer en contact. ASCHER soutient que « le quartier est beaucoup moins le lieu d'intégration, des relations amicales, familiales, professionnelles, civiques »¹⁰⁰. Du fait des moyens de transports et de communication, la distance physique n'est plus un obstacle aux rencontres et la proximité n'implique plus forcément l'échange et le contact.

Pour garantir la cohésion sociale par un lien social fort, c'est donc une mobilité suffisante qu'il faut garantir à chacun, afin que personne ne soit exclu et que toutes et tous puissent accéder à l'ensemble du territoire de l'agglomération. « Le droit à la mobilité deviendra indissociable au droit à la ville. Les facilités accrues offertes par les transports publics permettront à tous les habitants de l'agglomération de fréquenter l'ensemble des pôles urbains qui structureront la future ville multipolaire »¹⁰¹ confirme SUEUR.

Il y a là quelque chose de contradictoire. D'un côté, par une certaine mixité fonctionnelle, on vise à réduire la mobilité. De l'autre, pour assurer la cohésion sociale, il s'agit au contraire d'encourager la mobilité de la population. Mais il faut se rendre à l'évidence : « la mobilité n'est pas seulement un coût, elle est une ressource permettant de créer de l'autonomie et du lien social »¹⁰².

La solution à cette contradiction tient dans le fait qu'un report modal est souhaitable. Il s'agit de réduire la mobilité lorsqu'elle n'est pas nécessaire, tout en encourageant une mobilité moins nuisible par un report modal de la voiture vers les transports en commun et la mobilité douce (cf. point 4.4 – Coordonner transports publics et aménagement du territoire). D'ailleurs MARCONIS soutient qu'il s'agit précisément là du rôle des transports publics. « Le transport collectif est investi d'une mission de service public : il doit assurer le lien entre les fragments de l'espace urbain, désenclaver les quartiers en marge et donner aux citoyens non motorisés l'opportunité de bouger »¹⁰³.

« L'accessibilité, pour être mise en œuvre de manière efficace ou performante, doit intégrer le critère de « l'équité ». La mobilité est perçue comme un droit quasi fondamental, voire même constitutionnel, permettant d'accéder aux divers services et équipements urbains, aux divers services de la ville tels que l'emploi. Pour être citoyen, aujourd'hui, il faut être mobile. Reste qu'il existe des exclus de la mobilité »¹⁰⁴.

⁹⁹ Ibid.

¹⁰⁰ ASCHER, 2001, p. 61

¹⁰¹ SUEUR, 1999, p.67

¹⁰² APUMP et IET, 2003, p.120

¹⁰³ MARCONIS, 2002, p.26

¹⁰⁴ APUMP et IET, 2003, p.179

Par leur situation géographique au centre des villes (friches urbaines) ou le long des lignes de chemin de fer (friches ferroviaires), les friches sont généralement bien desservies en transports en commun. Y destiner les logements aux personnes exclues de la mobilité, c'est leur donner l'opportunité de se réintégrer dans la ville, sans les obliger à avoir recours à la voiture.

Résumons : les friches peuvent contribuer au développement urbain durable en jouant sur la mixité, d'une part si l'on se fixe comme objectif une grande mixité fonctionnelle (plus la taille de la friche est importante, plus il y a de place pour une grande diversité de fonctions, jusqu'à pouvoir devenir une centralité secondaire). D'autre part, en accueillant une certaine mixité sociale. Mais l'importance de cet élément décroît avec la qualité de l'offre de transports publics permettant la mise en contact des groupes et des individus ainsi que l'accès à toutes les fonctions urbaines.

4.4 Coordonner transports publics et aménagement du territoire

« Plutôt que d'avoir des politiques de transports publics qui visent à « suivre » l'urbanisation – qui, nous l'avons vu part dans tous les sens – et qui est un pari forcément perdu d'avance, ne devrions-nous pas penser le système en considérant le transport comme l'organisateur de l'urbanisation ? (Francis Beaucire) [...] Ce raisonnement vise à reconnaître la dynamique de la dédensification et l'attrait pour la vie à la campagne, tout en organisant du transfert modal tout le long de lignes de transports publics « structurantes » selon deux moyens complémentaires : ramasser l'étalement le long de ce axes, et rabattre la mobilité automobile sur ceux-ci »¹⁰⁵. Ainsi « l'implantation de bâtiments à proximité d'un nœud ferroviaire s'inscrit dans une vision plus large de mobilité durable et de report modal »¹⁰⁶. Car axer le développement urbain autour des nœuds de transports publics, en particulier les gares, est un moyen d'atteindre une réduction du trafic motorisé individuel – en offrant une véritable alternative à la voiture – et une réduction du déficit des transports publics¹⁰⁷. A ce propos, note FOUCHIER, « le MTR (Mass Transit Railway) [RER de Hong Kong] est l'un des rares réseaux de type RER rentables, car son gestionnaire réalise à son compte des projets immobiliers coordonnés qui constituent des recettes immobilières et une création de clientèle »¹⁰⁸.

En Suisse, « dès les années 1980 s'est affirmé une volonté de susciter des reports d'usage de l'automobile vers les transports publics pour préserver l'environnement »¹⁰⁹. Mais il y a encore un autre avantage : « les habitants des métropoles qui n'ont pas de moyens de transport individuels, en particulier pas d'automobile, sont [...] de plus en plus handicapés, parce que la ville leur est de

¹⁰⁵ CERTU, 2000, p. 140

¹⁰⁶ RYTER et REY, 2002, p. 17

¹⁰⁷ KAUFMANN et al., 2003, p. 13

¹⁰⁸ FOUCHIER, 1995, p. 97

¹⁰⁹ KAUFMANN et al., 2003, p. 12

moins en moins accessible »¹¹⁰. « Réduire le degré de captivité de nombre de nos concitoyens vis-à-vis de l'automobile pourrait être de plus en plus considéré comme une politique sociale à part entière »¹¹¹.

Malgré ces avantages nombreux et pertinents, il faut relativiser les atouts de cette mesure. « Certaines activités commerciales sont compatibles avec les transports publics, alors que d'autres ne fonctionnent, par nature, qu'avec un mode de transport individuel, quel que soit le degré de performance du transports publics proposé »¹¹². De plus l'attractivité des transports publics dépend également de la fonction desservie. Par exemple, si un bout de ligne avec des fréquences relativement faibles peut suffire pour desservir du logement, cela ne sera pas le cas pour des activités de centralité (certains commerces, cinémas, etc.) En outre la proximité avec une ligne de transports publics est toute relative puisqu'une maison située à 500 mètre d'une ligne principale peut être considérée comme bien desservie alors que cette même distance ne convient pas à un commerce.

Il semble donc que le principe de la coordination entre transports publics et aménagement du territoire ne signifie pas tout concentrer le long des axes de transports en commun « structurants »¹¹³, mais réserver les meilleurs emplacements aux fonctions qui pourront le mieux en profiter selon la formule : « la bonne activité au bon endroit ». Car l'espace à proximité des arrêts de transports en commun n'est pas illimité et doit être précautionneusement attribué aux fonctions qui créent le plus de déplacements et dont l'espérance de report modal est la plus forte.

Ce principe implique que l'accessibilité en transports publics d'une friche doit déterminer la nouvelle affectation. L'option de créer une nouvelle centralité ne peut être prise qu'à des endroits où l'accessibilité est forte. « Les nouveaux lieux d'activités et de consommation [...], dont les marchandises et la fréquentation sont compatibles avec les transports publics, doivent [...] s'implanter sur les nouveaux axes de transports publics, dans les nouvelles centralités urbaines »¹¹⁴. A contrario, des friches mal desservies devraient plutôt accueillir des activités qui, de toute façon, ne se pratiquent pas en transports publics.

Le cas des friches ferroviaires et urbaines est intéressant parce que celles-ci bénéficie généralement d'une excellente desserte en transports publics (proximité de la ligne ferroviaire ou situation centrale dans l'aire urbaine). Leur reconversion permet non seulement d'exploiter au mieux les terrains déjà urbanisés, elle permet également d'orienter le développement urbain vers des zones déjà équipées, en particulier en offre de transports publics.

Néanmoins, préviennent KAUFMANN et al., « orienter le développement urbain d'après les réseaux des transports publics nécessite [...] une politique

¹¹⁰ ASCHER, 2001, p. 68

¹¹¹ DRON, "Transports, développement durable et dynamique urbaine", *in* : DA CUNHA ET RUEGG (dir.), 2003, p. 255

¹¹² PYTHON et BIÉLER, 2004

¹¹³ Pour reprendre le terme de : CERTU, 2000, p. 140

¹¹⁴ PYTHON et BIÉLER, 2004

interventionniste et ambitieuse. La mise en cohérence doit ni plus ni moins renouveler les règles du jeu des implantations en allant souvent à rebrousse-poil des représentations dominantes »¹¹⁵.

4.5 La ville polycentrique¹¹⁶

Le débat entre les tenants de la ville compacte et ceux qui craignent les effets négatifs de la densification n'est pas fini, mais une troisième voie, une sorte de compromis, émerge (cf. point 4.1 - Densification). « L'idée d'une ville polynucléaire dans laquelle les fonctions concentrées dans le centre principal sont dispersées dans plusieurs noyaux urbains, constituant autant de centralités secondaires, s'impose. Le modèle polycentrique en réseau, avec une diversification de sous-centres bien desservis par les transports publics est une option de compromis entre la ville étalée et la ville compacte unipolaire »¹¹⁷.

SUEUR prétend que « la ville de demain doit être multipolaire. Si la fonction du centre de l'agglomération, du centre historique, continuera d'être un enjeu important, il est clair que la ville de demain ne pourra pas s'organiser autour de ce seul centre. Ce n'est d'ailleurs plus aujourd'hui le cas. Il est donc essentiel que de vrais pôles urbains se constituent au nord, au sud, à l'est ou à l'ouest du cœur d'agglomération. Les centres-villes des communes suburbaines ne jouent pas souvent ce rôle, leur substance ayant été – tout autant que celle du cœur d'agglomération – happée par les nouveaux espaces commerciaux, et ces nouveaux espaces commerciaux ne jouant que rarement ce rôle aujourd'hui, faute, précisément, d'avoir été conçus comme porteurs d'urbanité »¹¹⁸. « Si le centre lui-même a changé de nature, il reste, même élargi, relativement retreint à l'échelle de l'agglomération, confirme PANERAI, tandis que les périphéries ne connaissent pour la plupart que des polarités inexploitées »¹¹⁹.

Or qu'offrent les friches urbaines si ce n'est des terrains généralement suffisamment grands et bien desservis en transports publics pour constituer une nouvelle centralité secondaire dont parlent BOCHET et DA CUNHA ? La régénération des friches urbaines s'intègre ainsi parfaitement dans la logique de la ville polycentrique, que la littérature considère de plus en plus comme étant le modèle de forme urbaine durable.

Ainsi, dans un modèle de ville polycentrique, chaque quartier accueille une large palette de fonctions urbaines (cf. point 4.3 - Mixité), mais celles-ci se répartissent entre un centre de quartier et des « périphéries locales » atteignables à pied. Les déplacements entre les quartiers peuvent se faire en transports en commun parce qu'ils concernent rarement plus d'une fonction à la fois, absente du quartier (visite à

¹¹⁵ KAUFMANN et al., 2003, p. 14

¹¹⁶ « [Le] concept de centralité repose sur l'idée qu'un centre dispose d'une capacité d'attraction et de rayonnement sur une périphérie plus ou moins étendue, capacité produite par une concentration de fonctions » (CERTU, 2003, p. 131)

¹¹⁷ BOCHET et DA CUNHA, "Métropolisation, forme urbaine et développement durable", *in* : DA CUNHA et RUEGG (dir.), 2003, p. 95

¹¹⁸ SUEUR, 1999, p. 66

¹¹⁹ PANERAI, 1999, p. 143

des amis, grands centres de loisirs, etc.) Concrètement voilà à quoi devrait ressembler les quartiers dans un scénario de ville durable selon BONANOMI : « les commerces seraient implantés en fonction de l'accessibilité à pied, à vélo et par les transports publics. En principe, chaque habitant devrait trouver, au maximum à 500 m. de chez lui, une offre correspondant à un magasin de type Migros M ou Coop (d'autres commerces, boulangerie, pharmacie, un café/tea-room, suivraient automatiquement). Un transports publics commode devrait permettre aux habitants d'atteindre une offre pratiquement complète de biens de consommations »¹²⁰.

Mais attention aux liens qu'il est nécessaire de construire entre les différentes centralités. « L'organisation de la structure urbaine est déterminante pour un bon fonctionnement « de centralité ». Une centralité doit s'articuler pleinement avec le reste de la ville ; elle doit capter ses flux, se « brancher » sur ses mouvements, être accessible par de multiples moyens et être visible... Cela suppose d'être soigneux dans la conception de sa trame viaire, de bien organiser spatialement les différentes fonctionnalités. L'ergonomie des lieux, et leur multiaccessibilité sont des critères fondamentaux à prendre en compte »¹²¹.

4.6 Participation des acteurs

La reconversion de friches urbaines constitue, à n'en pas douter, une occasion pour la ville et l'agglomération de repenser ses structures décisionnelles. S'il s'agissait uniquement de changer l'affectation de terrains situés en milieu urbain, le problème des friches n'en serait probablement pas un. Mais d'autres contraintes techniques ainsi que la multiplicité des attentes et des espoirs obligent les acteurs à repenser la manière dont ils travaillent ensemble (cf. point 3.2 – Bref historique de la notion de friche). Nous verrons plus loin, à propos du cas lausannois, ce qui bloque la reconversion de terrains en friches, et ce qui en fait donc un problème.

S'ils représentent un problème, les terrains en friche sont aussi une formidable opportunité de développement de la ville. Développement économique surtout par les nouvelles activités qui pourront s'y installer, et par l'image dont la ville peut profiter en cas de succès de la reconversion. Mais pour respecter également les attentes en terme de développement urbain durable, il faut offrir à chacun des acteurs l'opportunité de s'exprimer. « La participation et l'intégration de tous les acteurs concernés dans les processus de réflexion permettront de progresser sur une voie plus durable »¹²². Pour cela, il faut « de nouvelles formes de conception et de mise en œuvre des décisions publiques, permettant de consulter et d'associer des habitants, des usagers, des riverains, des acteurs, des experts plus variés, en amont et en aval des prises de décision »¹²³. Il faut réussir à faire émerger un projet auquel les différentes parties pourront adhérer, au risque, sinon, de le faire capoter. « La légitimité d'une décision publique et son efficacité sont en effet d'autant plus grandes qu'elle a été élaborée au travers d'un processus qui réunit les

¹²⁰ BONANOMI, 2000, p. 17

¹²¹ CERTU, 2003, p.190

¹²² WACHTER, 2004, p. 46

¹²³ ASCHER, 2001, p. 97

protagonistes autour d'un enjeu commun»¹²⁴. C'est pourquoi, lors de la reconversion de friches industrielles, la concertation de tous les acteurs est hautement importante.

Selon VAREILLES, « la concertation est en train de devenir un leitmotiv partagé à la fois par les élus, les techniciens [...], les concepteurs [...], les habitants (associations, commerçants, particuliers...). Elle devient un élément central dans les pratiques d'aménagement qu'orientent les politiques urbaines depuis le début des années 1990 »¹²⁵. Toujours selon cette auteure, « la concertation introduirait de nouveaux acteurs dans le projet. Elle chercherait à mettre les habitants et les usagers dans une position de partie prenante du projet, dans une position d'acteur. [...] Mais l'usage du vocable, du signifiant, semble s'appuyer sur une polysémie du terme, du signifié. En effet, les discours sur la concertation glissent en permanence de la communication vers la participation en passant par l'information, la médiation, la négociation ou encore l'adhésion. [...] Cette polysémie renvoie aux différences de points de vue, aux oppositions d'intérêts, aux conflits et, sans doute plus généralement, à ce qui sépare les protagonistes mobilisés dans le projet d'aménagement et en état de concerter »¹²⁶.

4.7 Ne pas hypothéquer l'avenir

« La démarche historique a montré que le devenir de l'espace urbain en vient toujours à dépasser les projets et les intentions des fondateurs, aménageurs et planificateurs ; les structures urbaines sont réinterprétées et recomposées par les temps présents ; l'événement interfère avec la structure. Mais alors s'impose une trajectoire d'évolution à long terme à la fois irréversible et peu prévisible. Vouloir imposer un modèle de développement jugé soutenable à long terme peut déboucher sur son contraire. Les générations actuelles n'ont pas à planifier une fois pour toute la trajectoire optimale du développement à long terme, mais seulement à préserver les capacités des générations futures à satisfaire leurs besoins »¹²⁷.

Le CERTU explique que « le modèle de la ville préconçue a été mis en échec car la ville se construit aussi par les pratiques et les usages de ceux qui l'habitent ou la fréquentent »¹²⁸, et se demande « [La durabilité] ne doit-elle pas se définir par la capacité des objets architecturaux à l'adaptation, aux changements d'usages, à la transformation rapide ? Ainsi, il n'est pas exclu que la ville durable se construise demain avec des équipements réversibles dont on pourrait modifier la vocation, y compris par la démolition »¹²⁹.

Pour GODARD, « le maintien de la flexibilité et de l'adaptabilité de l'espace urbain nécessite une stratégie collective active et cohérente qui s'exprimera par des contraintes structurantes : ménager des espaces de réserve, évaluer les projets et

¹²⁴ Idem, p. 73-74

¹²⁵ VAREILLES, 2002, p. 5

¹²⁶ Ibid.

¹²⁷ GODARD, 1996, p. 32

¹²⁸ CERTU, 2003, p. 151

¹²⁹ CERTU, 2001, p. 228

les activités en fonction du degré de réversibilité qui leur est attaché, favoriser le pluralisme technologique dans le choix des moyens de satisfaire une fonction collective donnée, privilégier les usages mutuellement compatibles, etc. »¹³⁰ C'est pourquoi « le programme de tradition fonctionnaliste, qui découlait d'un diagnostic sur l'état présent de la ville, tend [...] à être substitué par une énonciation de finalités à projeter dans le futur »¹³¹.

« La longue durée constitue aujourd'hui une donnée structurelle des opérations d'aménagement. Dès lors il convient de mettre en place les outils de conception, qui permettront d'en fixer les grands principes qui en constituent l'essence, tout en rendant possible les adaptations aux caprices et aux aléas d'une conjoncture incertaine et évolutive »¹³².

En outre, la reconversion de friches conduit à l'arrivée sur le marché de surfaces importantes. Une mauvaise estimation des besoins de la ville et une incapacité de ces surfaces à répondre à d'autres besoins conduirait à un désastre puisque la reconversion conduirait une friche à devenir... une autre friche ! « La ville durable est donc définie ici comme étant apte à fonctionner, quels que soient les événements qui peuvent changer l'un des paramètres de son système »¹³³.

4.8 Conclusion à la partie théorique

Nous venons de le voir, les friches peuvent contribuer au développement urbain durable parce qu'elles permettent à la croissance urbaine de respecter certains principes. En particulier, la reconversion des friches concourt à la ville compacte, au recyclage des terrains déjà bâtis et à la valorisation de surface généralement située en plein cœur de l'agglomération.

C'est seulement avec l'arrivée de la notion de développement durable que la problématique de la reconversion des friches urbaines a fait son apparition. Il s'agissait jusqu'alors essentiellement d'un problème privé (propriétaire) lorsque la friche n'était qu'architecturale (terrain en friche) et non sociale (activités en friche accompagnées de chômage), comme c'est le cas à Lausanne. A partir des années 1990, les friches ont commencé susciter un intérêt nouveau, car elles permettent de remplir un grand nombre de conditions pour un développement urbain durable. Ainsi si les friches peuvent contribuer à la durabilité de la ville, le développement durable a contribué à la reconversion des friches urbaines.

Ce travail de mémoire est structuré en deux parties principales dont ce point 4.8 constitue la charnière. Le chapitre 3 nous a permis de faire plus ample connaissance avec la notion de friche et ses diverses caractéristiques. Puis nous avons abordé la difficile question de la contribution des friches à la durabilité de la ville. En nous intéressant au cas lausannois, nous allons voir au chapitre suivant que les collectivités promeuvent dans leurs discours le développement urbain durable, et la reconversion des friches industrielles pour y parvenir. Mais les

¹³⁰ GODARD, 1996, p. 35

¹³¹ http://www2.unil.ch/igul/recherche/aspu/projet_urbain.html - ASPU / Le projet urbain aujourd'hui

¹³² ROUX et DESMAREST, 2001

¹³³ CERTU, 2000, p. 148

difficultés sont très nombreuses et font obstacle tant à la notion même de développement durable qu'à la reconversion des friches. La partie pratique de ce travail va chercher à identifier les difficultés, afin de pouvoir tirer un certain nombre d'enseignements utilisables plus tard ou à d'autres occasions, notamment par l'analyse de la configuration des acteurs et des solutions exploitées.

5. Le discours des collectivités

La reconversion des plateaux ferroviaires prend place dans un contexte qu'il est nécessaire d'aborder dans cette étude, sans quoi nous ne pourrions saisir tous les enjeux, les contraintes et les attentes auxquels les acteurs locaux font face. Dans ce cadre, les collectivités publiques (Confédération, canton, communes) peuvent être à la fois acteur local engagé dans un processus concret comme la valorisation de terrains en friche et, en même temps, instance supérieure qui édicte le cadre institutionnel et légal et qui fixe des objectifs, plus ou moins contraignants. Ce double rôle des collectivités publiques doit être mentionné ici, en particulier, par rapport au développement durable.

Nous avons vu, aux chapitres précédents, pourquoi il est important d'exploiter le potentiel des friches urbaines et quelle contribution elles peuvent apporter à la durabilité de la ville. Ce chapitre va nous permettre de voir que les collectivités publiques ont elles aussi fait le choix du développement durable et formulé un certain nombre de principes – très proches de ceux que l'on retrouve dans la littérature scientifique – pour un développement urbain durable, comme le suppose l'hypothèse 3 de ce travail. Il s'agit alors du rôle d'instance décisionnelle de ces collectivités. Nous verrons plus loin comment ces principes sont ensuite concrètement appliqués, sur les plateaux ferroviaires, par les collectivités locales et le canton et déduisons du décalage entre les intentions et la pratique les difficultés qui peuvent être rencontrées une fois passée la phase de la formulation des principes.

5.1 Confédération et développement durable

5.1.1 Constitution fédérale

« Pour les cantons et la Confédération, le développement durable n'est pas une tâche facultative. L'article 2 de la nouvelle Constitution fédérale mentionne le développement durable comme objectif national et l'article 73 exhorte la Confédération et les cantons à « œuvrer à l'établissement d'un équilibre durable entre la nature, en particulier sa capacité de renouvellement, et son utilisation par l'être humain ». Comme ces dispositions constitutionnelles ne sont pas précisées dans une législation d'exécution concrète, elles ont pour fonction première de renforcer la vision d'un développement durable. Toute les décisions politiques devraient s'y référer »¹³⁴. A noter que l'article 50 de la Constitution indique que la Confédération, dans son action, prend en considération la situation particulière des villes et des agglomérations urbaines.

5.1.2 Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT)

« Dès la fin des années 1970, la Suisse se dote d'outils de planification urbaine pour maîtriser la croissance des villes et maintenir une zone agricole. C'est ainsi qu'est

¹³⁴ WACHTER, 2004, p. 46

adoptée la Loi sur l'aménagement du territoire (LAT) »¹³⁵. L'article premier de cette loi fédérale du 22 juin 1979, maintes fois modifiée depuis, a la teneur suivante :

« Al. 1. La Confédération, les cantons et les communes veillent à assurer une utilisation mesurée du sol. Ils coordonnent celles de leurs activités qui ont des effets sur l'organisation du territoire et ils s'emploient à réaliser une occupation du territoire propre à garantir un développement harmonieux de l'ensemble du pays. Dans l'accomplissement de leurs tâches, ils tiennent compte des données naturelles ainsi que des besoins de la population et de l'économie.

Al. 2. Ils soutiennent par des mesures d'aménagement les efforts qui sont entrepris notamment aux fins:

- a. De protéger les bases naturelles de la vie, telles que le sol, l'air, l'eau, la forêt et le paysage;
- b. De créer et de maintenir un milieu bâti harmonieusement aménagé et favorable à l'habitat et à l'exercice des activités économiques;
- c. De favoriser la vie sociale, économique et culturelle des diverses régions du pays et de promouvoir une décentralisation judicieuse de l'urbanisation et de l'économie;
- d. De garantir des sources d'approvisionnement suffisantes dans le pays;

[...] »

La notion de développement durable demeure implicite mais néanmoins présente à travers les dimensions de vie sociale, économique et culturelle, aménagement harmonieux et favorable à l'exercice des activités économiques ou encore protection des bases naturelles de la vie. Toujours dans la LAT, l'art. 3, al. 3 indique que « les territoires réservés à l'habitat et à l'exercice des activités économiques seront aménagés selon les besoins de la population et leur étendue limitée ». Enfin cette loi oblige les cantons à établir un plan directeur cantonal qui doit notamment définir l'état et le développement souhaité de l'urbanisation et des transports (Art. 6, al. 3).

5.1.3 Politique des agglomérations de la Confédération

Concernant plus précisément les agglomérations, le Conseil fédéral a adopté le 19 décembre 2001 le rapport : « Politique des agglomérations de la Confédération ». Ce rapport part du constat que deux tiers de la population suisse vivent aujourd'hui dans les agglomérations et que la globalisation et la tertiarisation de l'économie entraînent la concentration des activités à haute valeur ajoutée dans les zones urbaines, favorisant leur développement et les plaçant au rang de moteurs de l'activité économique nationale¹³⁶. A partir de là, ce rapport précise la problématique urbaine et fixe des objectifs et une stratégie pour l'action de la Confédération, entre autres.

¹³⁵ KAUFMANN et al., 2003, p. 11-12

¹³⁶ CONSEIL FEDERAL, 2001, p.7

C'est ainsi qu'on y découvre que « l'engagement de la Confédération à l'égard de l'espace urbain doit :

1. Contribuer au développement durable de l'espace urbain suisse.
2. Assurer l'attractivité économique des zones urbaines et une qualité de vie élevée à leurs habitants.
3. Maintenir un réseau polycentrique de villes et d'agglomération grandes, moyennes et petites.
4. Limiter l'extension spatiale des zones urbaines en favorisant le développement de l'urbanisation vers l'intérieur et en structurant ces zones pour permettre aux villes et communes d'agglomération de se développer de manière efficiente et pour soulager l'espace rural de la pression de l'urbanisation »¹³⁷.

Ces objectifs sont ensuite précisés. Ainsi, concernant le deuxième objectif, le rapport indique que « l'attractivité économique des zones urbaines ne doit pas être garantie au détriment de la qualité du cadre de vie des habitants. Au contraire, habiter en ville doit devenir possible et attractif pour toutes les catégories de population »¹³⁸. Il précise encore que, parmi les facteurs qui déterminent une qualité de vie élevée dans les zones urbaines, on trouve la mixité des populations (classes sociales et démographiques), la diversité de l'offre de logements (logements familiaux, logements sociaux et logements haut de gamme), la proximité des centres d'achat, des espaces publics attractifs, des transports publics de qualité, la possibilité de participer aux processus de décisions politiques, la qualité de l'environnement, une offre culturelle, de loisir et d'infrastructures sportives riches et de bonne qualité, etc.¹³⁹

Concernant le quatrième objectif, le rapport spécifie que « l'urbanisation vers l'intérieur n'a pas pour but de freiner le développement économique et social des villes et agglomérations » mais qu'il vise à favoriser une utilisation optimale des espaces à disposition, une organisation et une utilisation rationnelle des infrastructures au sein des zones urbaines, et ainsi le ménagement des ressources naturelles. Il vise également à la sauvegarde des espaces ruraux¹⁴⁰.

L'objectif 4 est également précisé comme suit : « A l'extension désorganisée des zones urbaines sur les espaces ruraux doit se substituer un plan de développement qui associe l'ensemble des communes d'une agglomération, définit quelques pôles de développement et de densification des constructions (meilleure utilisation des volumes bâtis existants, rénovation et réaffectation) et garantit des espaces publics attractifs »¹⁴¹. « La densification de l'urbanisation doit se faire autour d'un réseau de transport public efficace [...] au sein des zones urbaines, pour que la plus grande partie du flux pendulaire puisse être reportée vers ce mode de transports »¹⁴². Enfin, « la vision d'ensemble du processus de densification à l'échelle d'une

¹³⁷ Idem, p.5 et 32

¹³⁸ Idem, p.32

¹³⁹ Idem, p.32 et 33

¹⁴⁰ Idem, p.34

¹⁴¹ Ibid.

¹⁴² Ibid.

agglomération, l'amélioration de la qualité du bâti, ainsi que la promotion des transports publics et du trafic lent sont indispensables pour assurer que le principe d'urbanisation vers l'intérieur ne soit pas concrétisé au détriment de la qualité de vie en milieu urbain »¹⁴³.

La Confédération définit dès lors cinq axes pour son engagement en faveur des agglomérations, dont le troisième (« inciter à une meilleure coopération au sein des zones urbaines [...]. Seules des agglomération formées de communes coopérant efficacement [...] sont capables d'assurer à long terme l'attractivité économique et la qualité de vie »¹⁴⁴) permet d'introduire une des mesures de première priorité de la Confédération, le Projet d'agglomération.

5.1.4 Le projet d'agglomération

Le Projet d'agglomération figure dans le droit fédéral, dans la LAT (voir ci-dessus). « Il appartiendra néanmoins aux cantons de décider dans quelle mesure ils entendent appliquer obligatoirement [celui-ci] aux agglomérations et comment ils entendent mettre en œuvre cette mesure. L'octroi par la Confédération de moyens destinés à financer les transports dans les agglomérations est cependant assorti de la condition qu'il existe un Projet d'agglomération et que ce dernier traite au minimum des transports, de l'urbanisation, et de l'environnement, ainsi que des rapports qui existent entre ces domaines »¹⁴⁵.

Le Projet d'agglomération comprend dans son périmètre en principe toutes les communes appartenant à l'agglomération telle que définie par l'Office fédéral de la statistique (OFS). Il est contraignant pour les autorités communales et cantonales et lie les communes concernées et le ou les cantons qu'englobe l'agglomération.

Pour le Conseil fédéral, deux arguments plaident en faveur du Projet d'agglomération : d'une part : « un développement coordonné des agglomérations conditionne la solution efficace des problèmes territoriaux, écologiques et sociaux qu'elles connaissent, un développement de l'urbanisation vers l'intérieur et par conséquent durable ». D'autre part : « il faut s'assurer que les fonds que la Confédération met à disposition au profit des transports dans les agglomération soient affectés de manière efficiente, efficace et conformément aux objectifs de la politique d'aménagement du territoire de la Confédération »¹⁴⁶.

Le Conseil fédéral considère ainsi que « le Projet d'agglomération permet aux communes d'une agglomération de considérer dans leur ensemble les problèmes économiques, sociaux et écologiques auxquels est confrontée l'agglomération. Il doit en particulier garantir la planification intégrée des transports et de l'urbanisation »¹⁴⁷. Dans cette optique, le Conseil fédéral insiste sur les points suivants :

¹⁴³ Ibid.

¹⁴⁴ Ibid.

¹⁴⁵ Idem, p.57

¹⁴⁶ Idem, p.58

¹⁴⁷ Ibid.

- « Il importe de limiter la croissance des agglomérations vers l'extérieur en la dirigeant de préférence vers l'intérieur.
- Le développement de l'urbanisation doit être organisé autour des transports publics efficaces (finançables à long terme) et sur un trafic lent attrayant.
- Dans les agglomérations même doivent se former des centres secondaires bien définis et circonscrits, permettant à la population de s'identifier à son lieu de résidence.
- La planification des transports à l'échelle d'une agglomération et coordonnée au développement de l'urbanisation permet de mettre en place une chaîne de transports efficaces, incluant le trafic lent »¹⁴⁸.

Le Projet d'agglomération deviendra une base importante de la planification directrice cantonale. « Le plan directeur cantonal reprend les éléments essentiels du Projet d'agglomération [...]. Le plan d'affectation intègre la mise en œuvre concrète du Projet d'agglomération dans le domaine de l'urbanisation et des transports. [...] »¹⁴⁹. C'est le plan directeur cantonal qui garantit la force contraignante du Projet d'agglomération¹⁵⁰.

5.1.5 Les friches industrielles

La Confédération s'intéresse également aux friches. Elle y voit des « opportunités de développement au cœur des agglomérations ». Ceci est le sous-titre du document paru en 2004 sur la Suisse et ses friches industrielles¹⁵¹. Après un difficile recensement des terrains en friche, l'étude arrive à la conclusion que la Suisse compte environ 17 millions de mètres carrés de surfaces industrielles non utilisées. Cela correspond à l'étendue de la ville de Genève et de ses environs, soit environ 190'000 habitants et 140'000 emplois !

L'étude part du constat suivant : « en Suisse, le milieu bâti s'est largement étendu. La croissance est de l'ordre d'un mètre carré par seconde. La demande de terrain pour l'habitat, le travail, les transports, l'approvisionnement et les loisirs connaît une augmentation plus forte que celle de la population. Cette évolution a pour conséquences indésirables, outre la consommation de sol, des coûts élevés de construction et d'entretien de l'infrastructure, et le mitage du paysage »¹⁵². Concernant plus spécifiquement les friches, l'étude constate que « durant le processus de désindustrialisation, l'industrie suisse s'est retirée de l'espace urbain. Au cours de la seule décennie de 1991 à 2001, le secteur de la production a perdu près de 20% de ses emplois. La migration des industries des centres vers la périphérie est venue s'ajouter à la diminution des emplois, ce qui a produit de

¹⁴⁸ Ibid.

¹⁴⁹ Idem, p.59

¹⁵⁰ Ibid.

¹⁵¹ VALDA et WESTERMANN, 2004

¹⁵² Idem, p. 4

nombreuses friches industrielles. Sur les centaines de milliers de mètres de surfaces inutilisées, seule une petite partie connaît une nouvelle affectation »¹⁵³.

Parmi les principaux enseignements de cette étude, notons que les friches suisses représentent un manque à gagner pour leurs propriétaires de l'ordre de 0,5 à 1,5 milliard de francs. Les communes, elles, perdent chaque année entre 150 et 500 millions de revenus fiscaux.

Selon cette étude, les principaux obstacles à la reconversion des friches industrielles sont : le manque d'usagers, les conditions légales insatisfaisantes (plan d'affectation) ainsi que le manque d'un coup de pouce financier. Si 30% des propriétaires interrogés se plaignent de conditions légales insatisfaisantes, c'est que la plupart des friches se trouvent sur des terrains à vocation industrielle ou artisanale. D'autre part, les zones dont l'affectation est unique – ce qui empêche la mixité – représentent également un obstacle, dans le sens où « la plupart des reconversions exigent une souplesse maximale, raison pour laquelle elles se produisent souvent en zone mixte habitation-artisanat »¹⁵⁴. D'après les auteurs de cette étude, pour la moitié des aires en friches, les plans d'affectation sont insuffisamment voire très mal adaptés pour la conversion à une nouvelle affectation.



Illustration 1 : VALDA et WESTERMANN, 2004, p. 11

Pour les propriétaires de friches, les recours auxquels ils risquent de faire face lors de la procédure d'autorisation ne représentent pas un obstacle insurmontable à la reconversion. Il en va de même pour l'assainissement de sites contaminés et l'élimination des matériaux d'excavation ou de démolition¹⁵⁵, même s'ils constituent des coûts importants à prendre en compte dans le calcul de la rentabilité d'un projet¹⁵⁶.

¹⁵³ Ibid.

¹⁵⁴ Idem, p. 11

¹⁵⁵ Contrairement aux idées reçues...

¹⁵⁶ VALDA et WESTERMANN, 2004, p. 3

5.2 Canton de Vaud et développement durable

5.2.1 Constitution vaudoise

L'art. 6 de la constitution vaudoise stipule que l'Etat a pour buts :

- a. Le bien commun et la cohésion cantonale ;
- b. L'intégration harmonieuse de chacun au corps social ;
- c. La préservation des bases physique de la vie et la conservation durable des ressources naturelles ;
- d. La sauvegarde des intérêts des générations futures.

5.2.2 LATC

La Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC) date du 4 décembre 1985. Elle ne contient aucune référence directe au développement durable. Le premier but de cette loi est « d'organiser l'aménagement et l'utilisation judicieuse et mesurée du territoire cantonal »¹⁵⁷.

5.2.3 Plan directeur cantonal

Le plan directeur cantonal (PDC) actuel est relativement ancien puisqu'il date de 1987. Le Service cantonal de l'aménagement du territoire (SAT) travaille à sa révision. En juin 2002, le Grand Conseil a adopté les Lignes directrices qui expriment les grandes options que le canton devrait retenir dans son nouveau Plan directeur. En novembre 2004, le Conseil d'Etat a adopté l'Avant-projet sommaire du PDC qui est maintenant en phase de concertation. Il devrait être validé en juin 2005, avant que ne commence la phase de consultation publique durant l'automne de cette même année. Ce n'est qu'en 2006 que les instances politiques cantonales devraient adopter le nouveau PDC. Puis, en 2007, interviendra encore l'approbation par la Confédération avant que le PDC ne puisse entrer en vigueur.

5.2.4 Lignes directrices du Plan directeur cantonal

Les Lignes directrices du Plan directeur cantonal, adoptées en 2002 par le Grand Conseil, mentionnent régulièrement le développement durable. Elles retracent notamment l'historique de cette notion¹⁵⁸. Puis elles indiquent que le développement durable est l'enjeu central de l'aménagement du territoire de demain¹⁵⁹.

Les Lignes directrices sont structurées de la manière suivante. D'abord le principe de base qui soutient toute la démarche : « le développement durable est le cadre général de la réflexion et la base d'une nouvelle approche de l'aménagement du territoire. Il est le garant de la cohérence et de la qualité territoriales »¹⁶⁰. Là-dessus viennent se placer cinq objectifs qui synthétisent les choix dégagés lors de la démarche de concertation et de réflexion. On trouve ensuite 18 orientations

¹⁵⁷ Loi sur l'aménagement du territoire et les construction (LATC) du canton de Vaud, art. 1, al. 1

¹⁵⁸ SAT, 2002, p.10

¹⁵⁹ Idem, p.12

¹⁶⁰ Idem, p.13

thématiques qui présentent en détail les problématiques en jeu ainsi que les propositions de solutions émises par le canton de Vaud. Enfin le « projet d'organisation du territoire cantonal » concrétise les éléments du principe du développement territorial durable, des objectifs et des orientations¹⁶¹.

Le principe de base est précisé comme suit : « le développement territorial durable du canton doit permettre de répondre aux besoins économiques, sociaux et environnementaux actuels sans hypothéquer l'avenir. Ce principe [...] doit néanmoins tenir compte de la difficulté de prévoir les besoins de demain »¹⁶².

Parmi les cinq objectifs, le deuxième a plus particulièrement retenu notre attention. Adopté par le Grand Conseil, il veut « améliorer le cadre de vie urbain et optimiser l'utilisation du sol »¹⁶³. Il s'agit ainsi de promouvoir des conditions d'accueil de qualité pour la population et les entreprises, en particulier dans les centres, ainsi que de privilégier le renouvellement urbain de qualité, facile à desservir par les transports publics, plutôt que l'étalement urbain. Sur ce dernier point, les Lignes directrices indiquent que « ne pas réagir à l'étalement des agglomérations entraînerait de nombreuses conséquences, tant sur l'environnement que sur la qualité de la vie »¹⁶⁴. Sont alors mentionnés les concepts de restructuration des friches urbaines, d'utilisation des surfaces à bâtir actuelles, de réhabilitation, de rénovation et de densification.

La première orientation porte sur le territoire urbanisé. Adoptée par le Grand Conseil, elle veut « contenir l'étalement urbain et développer des logements de qualité »¹⁶⁵. Pour cela il s'agit notamment de revaloriser les centres principaux et secondaires des agglomérations ; de favoriser un habitat diversifié et de qualité dans les villes ; de rénover, réhabiliter, reconverter les sites bâtis ; de densifier les espaces bâtis existants en améliorant les espaces extérieurs et la qualité de vie¹⁶⁶. Ce dernier point est justifié par le fait que « la densification, c'est-à-dire l'augmentation de la capacité de bâtir en un lieu donné, permet de diminuer les investissements des collectivités publiques par la réduction des infrastructures de transport et de l'ensemble des réseaux techniques. [...] La densification doit être de qualité et s'adapter aux caractéristiques des territoires concernés »¹⁶⁷.

La troisième orientation veut « promouvoir la mixité des affectations du sol et du bâti ». Il s'agit notamment de développer la mixité (habitat, commerces, activités tertiaires, etc.) dans les quartiers¹⁶⁸.

La cinquième orientation demande de « coordonner l'urbanisation et les infrastructures de transports ». Il s'agit notamment d'augmenter autour des interfaces de transports publics les possibilités de construire des logements, des services et des places de travail ; de concevoir une urbanisation qui offre le choix

¹⁶¹ Ibid.

¹⁶² Idem, p.14

¹⁶³ Idem, p.17

¹⁶⁴ Ibid.

¹⁶⁵ Idem, p.22

¹⁶⁶ Ibid.

¹⁶⁷ Ibid.

¹⁶⁸ Idem, p.23

des moyens de transports ; de renforcer l'efficacité des réseaux de transports publics existants ; de mettre en relation étroite les territoires urbanisés existants ou futurs et les infrastructures de transports¹⁶⁹.

5.2.5 L'Avant-projet sommaire du Plan directeur cantonal

L'Avant-projet sommaire, lorsqu'il traite de l'agglomération Lausanne-Morges dans laquelle sont compris les plateaux ferroviaires en friches de l'Ouest lausannois, reprend les points principaux du Projet d'agglomération¹⁷⁰. C'est pourquoi il n'est pas analysé en tant que tel dans ce travail.

5.2.6 Le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (ALM)

L'objectif du Projet d'agglomération Lausanne-Morges est d'organiser le développement de l'agglomération. Son raisonnement suit le chemin suivant : l'agglomération va encore se développer mais ce développement reste à organiser ; l'examen des transports et de l'urbanisation conduit à préconiser le scénario d'une agglomération compacte ; douze sites de développement d'intérêt cantonal sont identifiés¹⁷¹.

Ce Projet identifie les problèmes liés au mode de croissance de l'agglomération Lausanne-Morges. Il s'agit entre autres du mitage du territoire, de la consommation croissante de sol, de la dévalorisation des territoires centraux, de la saturation des réseaux de transport individuels, du déficit des transports publics, des nuisances du trafic portant atteinte à l'environnement et à la santé de la population, du déséquilibre des finances communales¹⁷².

A partir de là, le Projet d'agglomération présente l'évolution de l'agglomération selon la tendance actuelle et selon deux autres scénarios, dont il retient le scénario de l'agglomération compacte. « Lausanne-Morges a la chance rare, peut-être unique en Suisse, d'avoir en plein cœur de l'agglomération un secteur sous-utilisé et desservi par d'excellentes infrastructures de transport public. L'espace entre la gare de Lausanne et celle de Renens, dans le prolongement immédiat du centre-ville et du Flon, offre des capacités de développement très importantes qui, utilisées par une urbanisation dense (un prolongement du centre-ville à l'ouest), concurrenceraient avantageusement les pôles en périphérie. Cette opportunité a été le point de départ du projet d'agglomération compacte, la même logique étant appliquée à d'autres sites de développement moins vastes ou moins centraux, tout en étant également situés dans la partie dense de l'agglomération ou dans des secteurs déjà urbanisés »¹⁷³. Selon MOLINA, le Projet ALM est le premier document officiel du canton à faire un lien entre aménagement du territoire et transports en commun¹⁷⁴.

¹⁶⁹ Idem, p.25

¹⁷⁰ SAT, 2004

¹⁷¹ SAT et SM, 2004, p.7

¹⁷² Idem, p.10-15

¹⁷³ SAT, 2004, p. 45 et 46

¹⁷⁴ MOLINA, Renens : 17.01.2005

C'est ainsi que douze sites stratégiques de développement sont identifiés dont trois d'intérêt cantonal¹⁷⁵. Certes certains secteurs de développement sont prévus en périphérie, autour des pôles de développement existants, pour accueillir les fonctions d'agglomération peu compatibles avec le voisinage urbain (logistique, centres commerciaux pour les achats lourds, industries avec nuisances, etc.), mais selon le Projet d'agglomération « le processus d'étalement urbain est arrêté. Le développement n'empiète pas sur la campagne, mais utilise les potentialités considérables disponibles dans la partie urbanisée de l'agglomération. La densité et la mixité des projets permet de résoudre les problèmes de friches urbaines, reconverties en quartiers urbains »¹⁷⁶. Les avantages de ce scénario sont notamment une économie de sol et la préservation des paysages de la périphérie de l'agglomération ainsi qu'une valorisation des infrastructures de transport existantes et programmées. Les auteurs du Projet ALM voient une limite principale à ce scénario : son volontarisme¹⁷⁷.

Les plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois sont intégrés dans le site E : Voies ferrées Bussigny – Renens – Malley – Sébeillon, « Centre-ville-ouest » sur les friches et terrains industriels et ferroviaires. C'est un des trois sites de développement prioritaire pour le canton. A son propos, le Projet ALM indique qu'il faut « saisir l'opportunité de vastes terrains sous-utilisés et remarquablement desservis par transports publics pour créer des quartiers de centre-ville, dans le prolongement immédiat du centre-ville de Lausanne »¹⁷⁸. Il indique également que « les sites d'intérêt cantonal sont les lieux prioritaires du développement. Porteurs d'enjeux cantonaux, ils font l'objet d'une planification concertée entre le canton, la ou les communes concernées et les acteurs privés (propriétaires, développeurs). [...] L'instrument à utiliser est du type « schéma directeur », fixant les conditions du développement »¹⁷⁹.

5.3 Conclusion

Nous venons de voir que la Confédération et canton de Vaud formulent dans leurs discours les principes du développement durable et s'y réfèrent pour leurs actions. On se demande d'ailleurs s'il est vraiment nécessaire d'aborder à nouveau ce sujet, tellement il est bien intégré dans les documents publics ! Les principes tirés de la littérature scientifique et ceux provenant du discours des collectivités sont étonnamment proches. Pourtant, depuis toujours dans le domaine de l'aménagement du territoire, le problème réside dans le passage des déclarations à la réalisation. La mise en œuvre du développement urbain durable ne fait probablement pas exception. C'est ce que nous tenterons de vérifier dans les chapitres suivants.

¹⁷⁵ ZANGHI, Lausanne : 29.02.2005

¹⁷⁶ SAT et SM, 2004, p.23

¹⁷⁷ Idem, p.25

¹⁷⁸ Idem, p.60

¹⁷⁹ Idem, p.60

6. Le contexte lausannois

L'agglomération lausannoise, nous allons le voir, subit une urbanisation qui n'est pas sans créer de nombreux problèmes et ne s'apparente pas à un développement urbain durable. De plus tout laisse à penser que ce développement va continuer durant les prochaines décennies. Pour saisir l'intérêt de la reconversion des plateaux ferroviaires en friche – s'il y en a un – et la formidable opportunité qu'ils représentent dans ce contexte-là, il est nécessaire d'indiquer, par quelques exemples significatifs, de quelle manière se développe l'agglomération.

6.1 Mobilité individuelle importante

L'agglomération lausannoise, comme la plupart des agglomérations sans doute, subit fortement les atteintes liées à une mobilité individuelle de plus en plus importante. Il ne s'agit pas, dans le cadre de ce travail, d'entrer précisément dans les détails, mais il paraît nécessaire de donner un aperçu de la situation grâce à quelques chiffres pertinents.

Le trafic automobile atteint, sur le tronçon le plus chargé de l'autoroute de contournement entre Villars-Ste-Croix et Crissier, le nombre impressionnant de 90'000 véhicules par jour. Ce qui importe surtout c'est que ce nombre augmente de près de 3% par année (augmentation annuelle moyenne sur la période 1995-2000)¹⁸⁰. Ce qui impliquerait un doublement du trafic tous les 24 ans ! Ca n'est pas réaliste de continuer comme cela. D'autant plus que le réseau autoroutier approche dangereusement de la saturation, alors que des points de congestion existent déjà dans toute l'agglomération¹⁸¹.

La part modale des transports publics est relativement faible, même au centre-ville de Lausanne. Dans l'ensemble de l'agglomération, elle ne représentait que 13% des déplacements motorisés en l'an 2000¹⁸².

¹⁸⁰ SEVEN, 2004, p.30

¹⁸¹ SAT et SM, 2004, p. 10

¹⁸² SEVEN, 2004, p.33

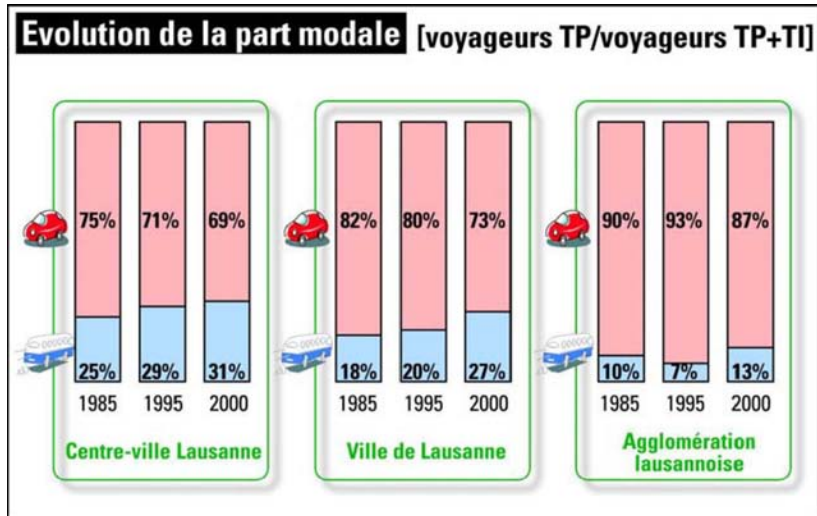
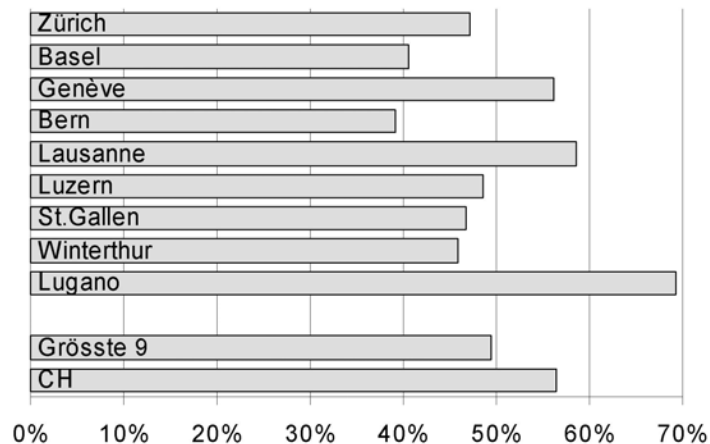


Illustration 2 :
SEVEN, 2004, p. 33

En comparaison avec les autres grandes villes suisses, on remarque que la part modale du trafic individuel motorisé est plus élevée qu'ailleurs (à part à Lugano)

Part du trafic individuel motorisé (TIM) dans les trajets pendulaires en 2000, en fonction du domicile

Illustration 3 :
GEIGER, 2004, p. 4



6.2 Pollution atmosphérique

La pollution atmosphérique dans les zones urbaines provient de l'émission par les transports motorisés, les chauffages et les industries de différents polluants primaires. Parmi ceux-ci, le dioxyde d'azote (NO₂) – qui forme, avec le monoxyde d'azote (NO) les oxydes d'azote (NO_x) –, est co-responsable de la production d'ozone et dépasse nettement la valeur limite de 30 µg/m³ dans la plupart des zones urbaines de Suisse. Les spécialistes considèrent la concentration en NO₂ comme un critère significatif pour évaluer la qualité de l'air urbain et l'utilisent comme référence pour mesurer l'impact des mesures d'assainissement entreprises notamment suite au plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges. Un ensemble de capteurs passifs de NO₂ sont installés dans l'agglomération et

permettent d'avoir une vision précise des concentrations en dioxyde d'azote dans la région. La dernière campagne de mesures date de l'an 2000 et a montré que, d'une manière générale, la valeur limite annuelle d'immissions de 30 µg/m³ de NO₂ est largement dépassée dans de nombreuses zones de l'agglomération Lausanne-Morges. Par une modélisation informatique, il est possible d'établir une carte des concentrations annuelles moyennes de NO₂ dans toute l'agglomération¹⁸³.

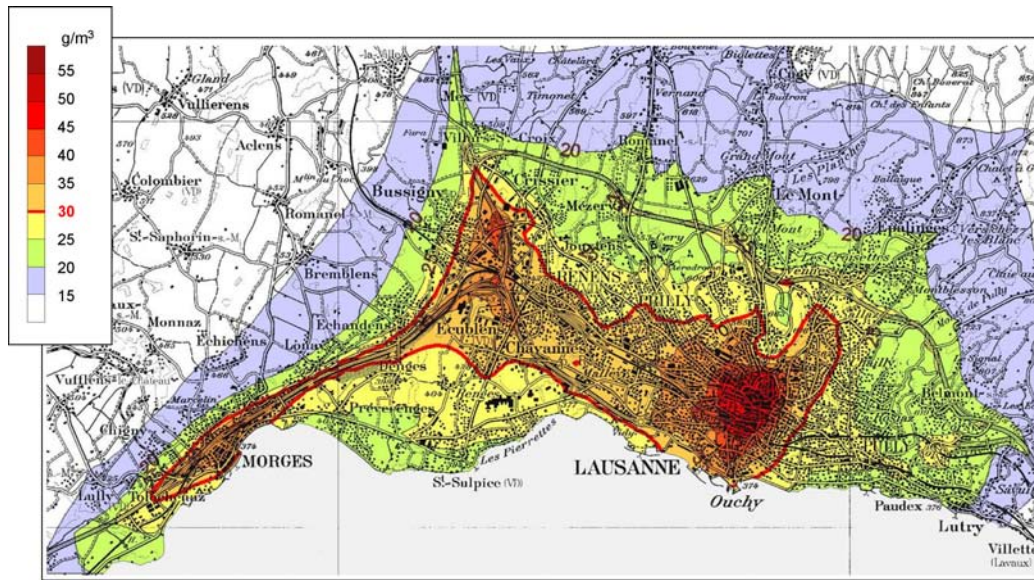


Illustration 4 : SEVEN, 2004, p. 19

Concentrations annuelles moyennes de NO₂ » modélisées. Etat 2003

Cette carte nous montre en particulier que trois zones de l'agglomération ont des concentrations très importantes en NO₂. Il s'agit du centre-ville, de l'Ouest lausannois et de la ville de Morges. Les plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois ont tous des concentrations supérieures à la valeur limite.

Le Plan des mesures OPair propose 59 mesures d'assainissement touchant de nombreux domaines ayant une influence sur la pollution atmosphérique. Ces mesures concernent notamment l'aménagement du territoire, la mobilité, l'énergie et l'industrie. Elles devraient aboutir à une amélioration de la situation dans l'agglomération Lausanne-Morges à l'horizon 2015, dont on peut voir une modélisation sur la carte ci-après.

¹⁸³ Idem, p.9

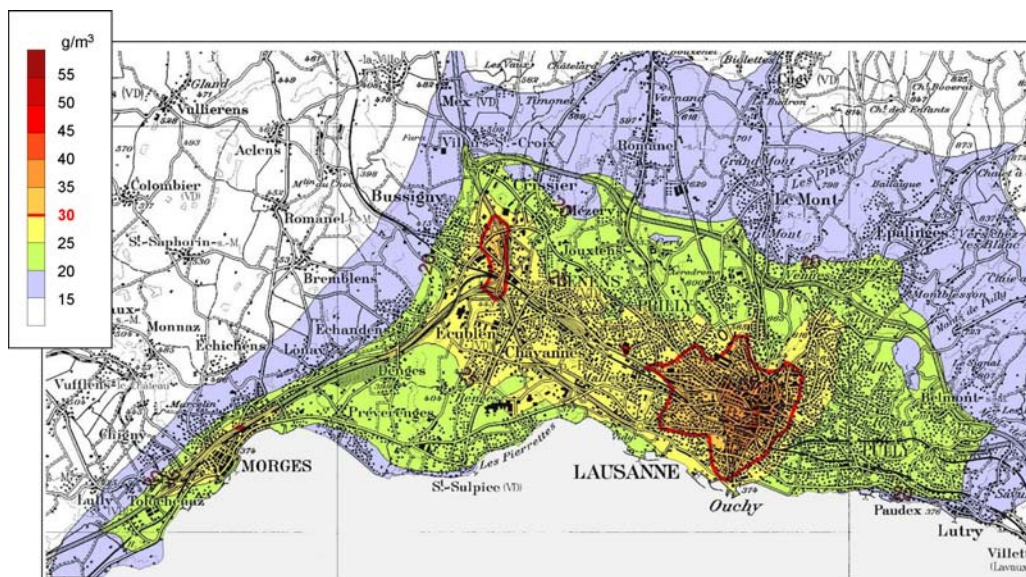


Illustration 5 : SEVEN, 2004, p. 57

Concentrations annuelles moyennes de NO₂ modélisées. Etat 2015 selon plan des mesures OPair

On note sur cette carte que les plateaux ferroviaires de Renens et de Malley sortent de la zone où la concentration en NO₂ dépasse la valeur limite. Par contre la zone de Sébeillon reste soumise à des immissions de dioxyde d'azote supérieures à la limite OPair tout comme le quartier de Sélvelin.

Le plan des mesures OPair ne veut pas constituer « un frein systématique à la réalisation de nouvelles constructions, à la création de nouvelles activités ou à la génération d'emplois dans les zones où les limites OPair sont dépassées. Les mesures proposées sont certes plus ou moins contraignantes, impopulaires, supportables voire difficiles à réaliser à court terme. Elles visent cependant toutes à fixer le cadre dans lequel le développement de cette région stratégique pour le canton de Vaud puisse se réaliser, en tenant compte de la pollution atmosphérique »¹⁸⁴.

6.3 Spécialisation fonctionnelle

L'agglomération lausannoise est loin d'être homogène fonctionnellement. On peut facilement s'en rendre compte en regardant la carte présentant le rapport emplois/habitants par commune (ou quartier de la Ville de Lausanne). Ce rapport permet de distinguer les zones résidentielles des zones d'emplois. Empiriquement, la limite entre ces deux types de zones est fixée entre 0,4 et 0,5 emploi par habitant¹⁸⁵. Nombreuses sont les communes de l'agglomération appartenant à la classe 0,03 – 0,14 emploi par habitant (soit environ un emploi pour dix habitants) alors qu'à l'autre extrême le centre-ville (ainsi que la commune de Mex) compte 2 à

¹⁸⁴ Idem, p.4

¹⁸⁵ SCRIS, 2004, p.4

2,8 emplois par habitant. D'autres communes de la proche couronne, au nord et surtout à l'ouest de Lausanne comptent également plus d'un emploi par habitant.

Rapport emplois/habitants, 2001

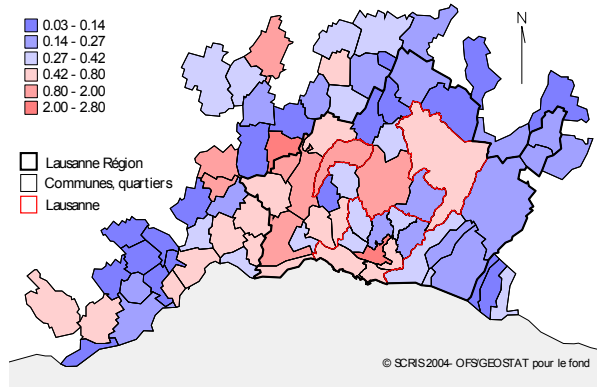


Illustration 6 : SCRIS, 2004

Rapport emplois/habitants, 2001

Les activités commerciales elles non plus ne sont pas réparties de manière homogène dans l'agglomération lausannoise. Outre le centre-ville (bleu foncé), qui représente environ un tiers de l'activité commerciale, les grands centres commerciaux et de loisirs (bleu clair), qui s'adressent à toute l'agglomération et représentent également environ un tiers de l'activité commerciale, se localisent presque exclusivement dans l'Ouest lausannois.

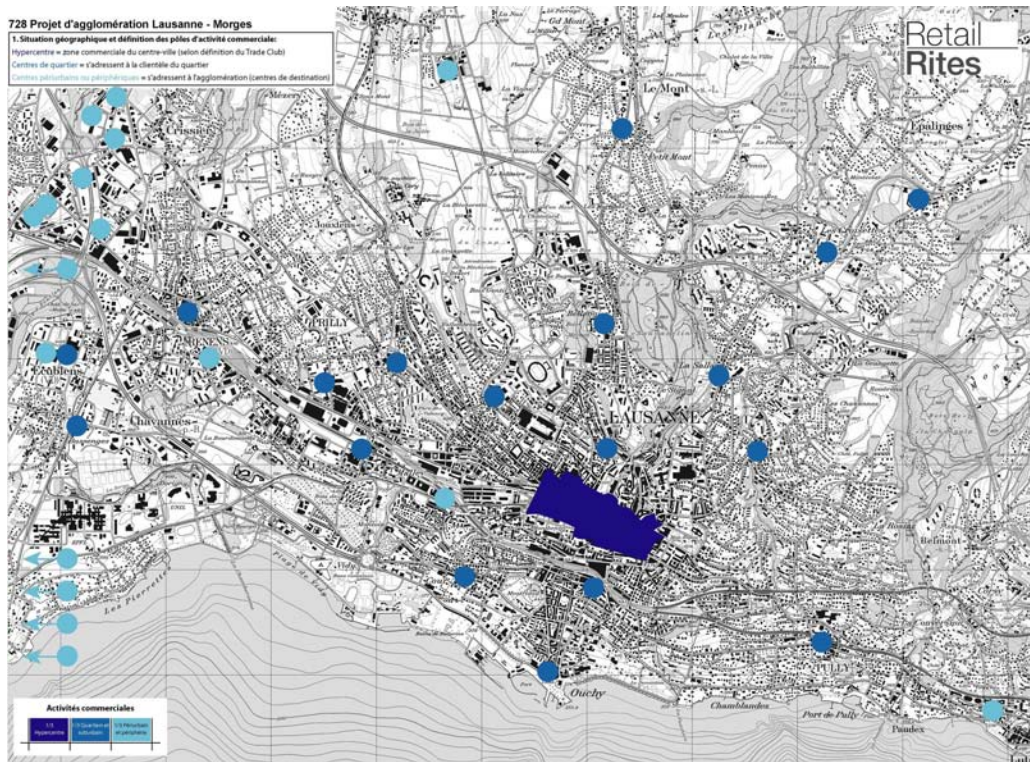


Illustration 7 : PYTHON et BIELER, 2004

Situation géographique et définition des pôles d'activités commerciales

6.4 Ségrégation sociale

La spécialisation fonctionnelle (zones d'emplois, zones résidentielles, zones commerciales, etc.) se double, dans les zones résidentielles, d'une différenciation sociale. Cela est par exemple très net pour la population enfantine. Certaines communes ou quartiers lausannois ont moins de 15% d'enfants (personnes de moins de 16 ans) dans leur population alors que d'autres communes, au contraire, concentrent les enfants, puisqu'ils y représentent jusqu'à 30% de la population. Ce sont les communes les plus périphériques de l'agglomération qui comptent les plus grandes proportions d'enfants alors que la part des 0 à 15 ans est très faible dans les quartiers centraux.

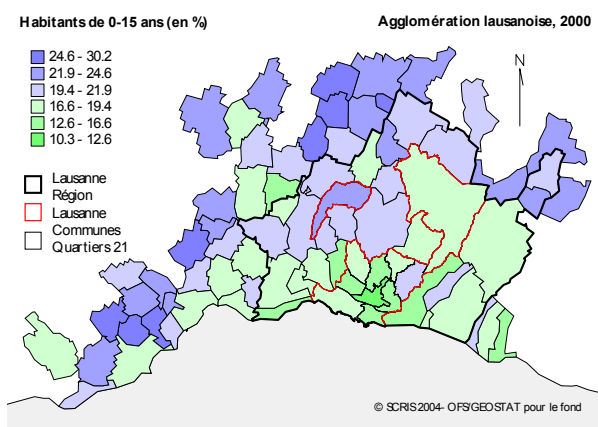
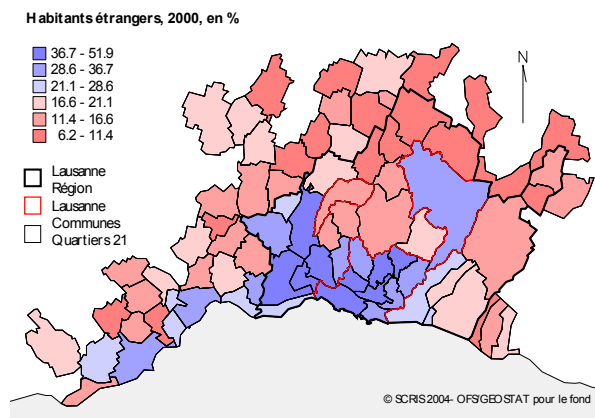


Illustration 8 : SCRIS, 2004
Habitants de 0-15 ans (en %), 2000

Autre indicateur de ségrégation, la nationalité. Si dans certaines communes il n'y a qu'une personne étrangère pour dix habitants, dans d'autres la proportion d'étrangers et de suisses est égale. La Ville de Lausanne et les communes de l'Ouest lausannois accueillent particulièrement beaucoup d'étrangers. L'indice de Duncan, qui détermine quelle proportion d'étrangers il faudrait déplacer pour rendre la répartition uniforme, a fortement augmenté entre 1970 et 2000, passant de 10% à 21%, indiquant une différenciation sociale de plus en plus forte¹⁸⁶. A noter que, selon le SCRIS, la répartition des personnes étrangères dans l'agglomération lausannoise est nettement plus hétérogène que la répartition selon l'âge¹⁸⁷.

Illustration 9 : SCRIS, 2004
Habitants étrangers, 2000, en %



¹⁸⁶ Idem, p.16

¹⁸⁷ Ibid.

Les catégories socioprofessionnelles et le revenu montrent également une différenciation sociale de l'agglomération. Dans ce cas, il est intéressant de noter que l'indice de ségrégation de Duncan montre que les catégories supérieures (dirigeants, professions libérales, professions intellectuelles et d'encadrement) sont plus concentrées que les travailleurs non qualifiés (indices de respectivement 19,8% et 15,8%)¹⁸⁸, indiquant la gentrification de certaines communes.

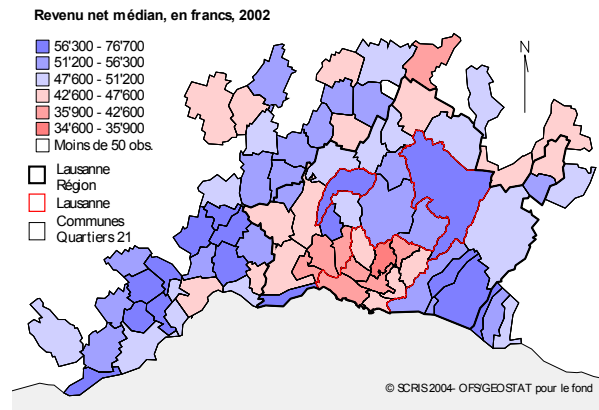
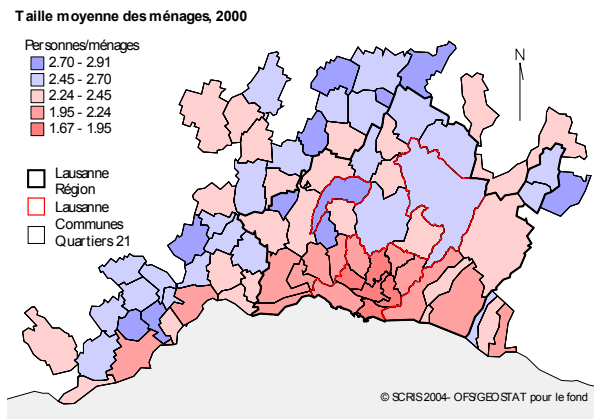


Illustration 10 : SCRS, 2004
Revenu net médian, en francs, 2002

Les modes de vie familiaux eux aussi varient selon les communes et les quartiers lausannois. Ainsi la taille moyenne des ménages oscille entre 1,67 et 2,91 personnes par ménage. C'est principalement au centre-ville, ainsi que dans les communes de l'Ouest lausannois, que les ménages sont les plus petits.

Illustration 11 : SCRS, 2004
Taille moyenne des ménages, 2000



6.5 Pénurie de logements

Si l'on considère généralement qu'un taux de logements vacants de 1,5% assure l'équilibre entre l'offre et la demande de logements, le canton de Vaud vit actuellement un période de pénurie. En effet, le taux cantonal de logements vacants n'est que de 0,56% (Suisse : 0,91%)¹⁸⁹ ! A Lausanne, pour les locatifs de 1 à 5 pièces, le taux de vacance oscille même entre 0,11 et 0,21%¹⁹⁰ ! C'est dire si le

¹⁸⁸ Idem, p.44

¹⁸⁹ OPPLIGER, 2004

¹⁹⁰ CREVOISIER, 2005

marché est déséquilibré. La demande est importante et la croissance démographique ne devrait qu'empirer la situation (cf. point 6.6.1 – 40'000 habitants supplémentaires).

6.6 Projections

6.6.1 40'000 habitants supplémentaires

A l'horizon 2020, l'agglomération Lausanne-Morges pourrait connaître un accroissement de sa population résidente de 14%. Pour l'instant, la population de l'agglomération se chiffre à 311'000 habitants. D'ici 15 ans, 48'000 nouveaux habitants devraient s'y installer¹⁹¹. Suivant les différents scénarios du Projet d'agglomération Lausanne-Morges, l'Ouest lausannois (regroupant les communes de Prilly, Renens, Chavannes-près-Renens, Ecublens, St-Sulpice, Bussigny, Crissier, Jouxens-Mézery, Villars-Ste-Croix) devrait voir sa population augmenter de 13'000 à 17'000 alors que la ville de Lausanne devrait subir une croissance de 5'000 à 10'000 habitants¹⁹². Les terrains actuellement légalisés dans l'Ouest lausannois ne suffiront pas à absorber cet afflux¹⁹³. Il sera donc indispensable de modifier les plans d'affectation afin de déclasser certaines zones ou d'augmenter les coefficients d'utilisation du sol.

6.6.2 Types de logements

Il est difficile de prévoir la demande de logement. Il semblerait que celle-ci soit très variable et qu'elle change en deux ou trois ans seulement¹⁹⁴. Il s'agit là du point de vue du financier ou de l'entreprise générale de construction. D'un point de vue démographique, le Service cantonal de recherche et d'information statistique (SCRIS) estime que les ménages vont devenir de plus en plus petits¹⁹⁵. En 2020, 40% des vaudois habiteront seuls, tout en voulant des logements de plus en plus vastes. De 1980 à 2000, le nombre moyen de personnes par ménage est passé de 2,33 à 2,22 et baissera encore jusqu'à 2,14 d'ici 2020. Ainsi, même en cas de stagnation de la population, il faudra plus de logements.

D'autres phénomènes démographiques peuvent être estimés. Par exemple, les personnes âgées vivront de plus en plus seules. En 2020, il y aura plus de couples vivant sans enfant qu'avec. Dans l'ensemble, les ménages avec enfants ne représenteront plus que 31% de tous les ménages, alors qu'ils sont encore 34% actuellement, avec une augmentation continue du taux de familles monoparentales. Toutes ces données statistiques donnent une idée des types de logements dont la population aura besoin d'ici 2020.

Mais quelles sont les attentes de cette population ? Le rapport de synthèse « Mobilité résidentielle, aspirations des ménages et transformations de l'habitat : l'agglomération lausannoise » nous donne de nombreuses réponses. Et d'abord que

¹⁹¹ LIAUDAT, 2004

¹⁹² Ibid.

¹⁹³ SCHEMA DIRECTEUR DE L'OUEST LAUSANNOIS, 2003, p.19

¹⁹⁴ LENGACHER, Bussigny : 09.03.2005

¹⁹⁵ WICHSER, 2005

18% des ménages de l'agglomération lausannoise souhaitent déménager à court ou à moyen terme (ce chiffre est plus élevé parmi les ménages qui habitent à Lausanne). Environ la moitié d'entre eux déménageront dans un délai de douze mois. Ceux-ci « appartiennent à des classes sociales plus favorisées mais non-propriétaires : couples mariés avec de jeunes enfants, au bénéfice de diplômes d'études supérieures... Comme ils ont les moyens d'aller où ils le désirent, c'est eux qu'il faut éventuellement séduire pour contrôler l'étalement urbain de l'agglomération lausannoise »¹⁹⁶, laisse entendre ce rapport. En ajoutant : « dit abruptement, les groupes moins aisés, les étrangers peu qualifiés qui résident dans la commune de Lausanne en sont captifs. Il n'y a guère d'effort à faire pour les y maintenir. Ce qui ne signifie pourtant pas qu'il soit inutile de faire en sorte qu'ils puissent disposer d'une offre de logements et de services répondant à la fois à leurs attentes et leur budget et à la perspective d'une bonne qualité de vie urbaine »¹⁹⁷.

Parmi les critères déterminants pour le choix d'un nouveau logement, on trouve la tranquillité du quartier, la situation géographique et la surface du logement. Ce dernier critère est important puisque de nombreux ménages déménagent suite à une modification de leur taille (mise en ménage, naissance, départ des enfants, etc.)

Les caractéristiques du logement, avec leurs éléments de coût et de confort, jouent un rôle important à côté et peut-être à égalité avec l'image des lieux, la qualité du cadre de vie ou l'accessibilité à une multiplicité d'équipements collectifs dans l'arbitrage auquel les ménages procèdent pour déterminer leur lieu d'habitation¹⁹⁸. Ainsi le rapport de synthèse de DA CUNHA montre que les aspirations des habitants du périurbain ne sont pas vraiment flexibles et sont conformes au modèle de la maison individuelle en milieu bâti à faible densité¹⁹⁹. Ceux qui habitent dans le suburbain ont des aspirations un peu moins rigides. Ils déclarent vouloir habiter dans un appartement plutôt que dans une maison individuelle. Ces personnes sont également plus sensibles à la proximité du centre²⁰⁰. Ainsi, résume DA CUNHA, « dans le centre et dans les communes suburbaines, la préférence pour un appartement dans un immeuble, plutôt petit que grand, est plébiscitée par environ deux tiers des personnes souhaitant déménager »²⁰¹.

En outre « les ménages sont partagés sur l'habitat en maison individuelle lorsqu'un tel choix les éloigne trop du centre de l'agglomération ou en tout cas d'un ensemble de commodités offertes par la densité et la proximité des équipements et des services. [...] Le petit immeuble en zone plutôt dense semble offrir un compromis acceptable dès lors que les surfaces correspondent aux besoins des ménages et que l'environnement n'est pas trop frénétique »²⁰². « L'urbanité et la proximité d'une variété d'équipements et de services semblent faire pencher une partie non

¹⁹⁶ DA CUNHA (responsable scientifique), 2004 (1), p.14

¹⁹⁷ Idem, p.15

¹⁹⁸ Idem, p.19

¹⁹⁹ Ibid.

²⁰⁰ Ibid.

²⁰¹ Ibid.

²⁰² Idem, p.21

négligeable des ménages en faveur de la localisation en milieu à plus forte densité »²⁰³.

En conclusion à son chapitre sur les aspirations résidentielles, DA CUNHA dit : « si l'offre de logement dans l'agglomération lausannoise s'est développée, au cours des dernières années, surtout en périphérie selon des modalités répondant aux aspirations de plus en plus individualisantes, il faut aussi constater aujourd'hui une flexibilité des aspirations donnant une marge de manœuvre certaine aux politiques d'aménagement urbain et à la diversification de l'offre immobilière en milieu bâti à plus forte densité »²⁰⁴. Il ajoute plus loin que « les aspirations résidentielles des habitants des zones plus centrales peuvent se résumer de la manière suivante : ils souhaitent se loger dans un appartement suffisamment grand (la surface moyenne par habitant varie entre 70 m² et 130 m² dans les différentes zones de l'agglomération) mais à loyer abordable dans un petit immeuble et dans un quartier tranquille si possible pas très éloigné des équipements et des services de base... »^{205/206}

Ces données ne concernent évidemment que les habitants actuels de l'agglomération lausannoise et ne prennent pas en compte l'arrivée prochaine de nombreux habitants aux aspirations peut-être différentes.

6.6.3 20'000 emplois supplémentaires

D'ici 2020, le nombre d'emplois dans l'agglomération lausannoise devrait augmenter de 11 à 24% suivant les scénarios du Projet d'agglomération Lausanne-Morges. Cela signifie entre 20'000 et 43'000 emplois supplémentaires. La répartition à l'intérieur de l'agglomération montre que l'Ouest lausannois peut s'attendre à accueillir entre 9'000 et 17'000 emplois additionnels alors que la Ville de Lausanne obtiendrait 2'000 à 7'000 emplois de plus.

6.7 Conclusion

Nous venons de voir que le développement de l'agglomération lausannoise se fait au prix d'une mobilité individuelle très importante, d'une pollution atmosphérique qui dépasse largement les normes en vigueur, de la spécialisation des territoires conduisant à une différenciation fonctionnelle et sociale, d'une consommation extensive du sol, d'une véritable crise du logement causée par la pénurie, etc. Si l'on songe en outre au fait que l'agglomération s'étale maintenant sur près de 70 communes (selon l'OFS), menant 70 politiques de l'aménagement du territoire différentes, on se rend compte des problèmes que l'étalement urbain entraîne. Nous allons voir au chapitre suivant si les plateaux ferroviaires en friche de l'Ouest lausannois peuvent répondre à ces problèmes et s'ils peuvent apporter leur contribution à la durabilité de l'agglomération.

²⁰³ Idem, p.22

²⁰⁴ Ibid.

²⁰⁵ Idem, p25

²⁰⁶ Qui a parlé des plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois ?

7. Les plateaux ferroviaires

Quatre plateaux ferroviaires peuvent être recensés entre le centre-ville de Lausanne et la gare de Renens. Il s'agit de Sévelin, de Sébeillon, de Malley et de la plate-forme de la gare de triage de Renens. Suivant le cours de la rivière du Flon, ces quartiers se succèdent en escalier, marquant ainsi la morphologie de l'Ouest lausannois.

Une continuité historique et morphologique fait que ces quatre plateaux ferroviaires appartiennent en fait à un ensemble plus vaste, allant du Grand Pont jusqu'à Denges. En amont de Sévelin se trouve la plate-forme du Flon, alors qu'une nouvelle gare de triage a été construite dans les années 1960 à quelques kilomètres à l'Ouest de celle de Renens, sur la commune de Denges.

7.1 Pourquoi les étudier ?

Depuis longtemps les activités ont tendance à s'écouler comme l'eau du Flon. Les moulins d'abord puis les décharges, l'industrie et les entrepôts se sont localisés au Rôtillon, puis au Flon et petit à petit se sont déplacés vers l'Ouest pour atteindre quelque fois Malley et la commune de Renens. D'autres activités temporaires ont également suivi le même mouvement comme la prostitution ou les activités alternatives (culturelles, artistiques, etc.) Paradoxalement, les multiplexes ont suivi le chemin inverse puisque qu'un premier se trouve à Malley, que le suivant s'est ouvert au Flon et qu'un dernier pourrait voir le jour au Rôtillon.

S'ils étaient d'abord dévolus aux activités ferroviaires, à l'industrie et aux entrepôts, ces quartiers regroupent aujourd'hui l'ensemble des fonctions urbaines à l'exception notable du logement. Nichés au creux de la vallée, ils sont peu visibles mais représentaient – lors de leur construction – et représentent – à nouveau pour certains – le cœur de l'activité économique, mais aussi culturelle, artistique et de loisir de la ville.

Pourtant leur occupation est faible et certains plateaux revêtent actuellement la forme de friche, avec d'anciennes activités sur le déclin, quelques affectations transitoires et parfois un bâtiment précurseur, qui montre la voie vers une reconversion possible. Car il faut garder en permanence à l'esprit le potentiel que représentent ces plateaux. Situés en plein cœur de l'agglomération, de grande taille et doté d'une bonne accessibilité (nous allons le voir), ils peuvent devenir une nouvelle centralité urbaine.

Etudier ces terrains constitue donc une démarche particulièrement intéressante. Par la vision que cela donne des transformations qu'une ville subit. Par l'extraordinaire variété des activités et des fonctions qui s'y localisent. Par le potentiel que ces terrains représentent. Par leur signification dans l'agglomération lausannoise. Par la morphologie particulière découlant d'un passé industriel. Et par la combinaison des différentes échelles qui se bousculent sur ces terrains (patrimoine bâti, quartiers, communes, agglomération, canton).

7.2 Délimitation

Délimiter l'objet d'une étude comme celle-ci est nécessaire pour savoir de quoi l'on parle et jusqu'où s'étendent les recherches. Le choix a été fait de ne pas traiter de l'ensemble des plateaux ferroviaires lausannois bien que « l'installation des infrastructures ferroviaires [ait] maintenu, de manière sans doute inconsciente, l'homogénéité de ce territoire particulier »²⁰⁷ et qu'il serait intéressant, tant morphologiquement qu'historiquement d'étudier ces plateaux comme un tout.

Pourtant, dit DELLA CASA « chaque plate-forme ferroviaire a son caractère, sa typologie, sa vocation, ses enjeux »²⁰⁸. Ce travail se limitera donc aux quatre plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois que sont Sévelin, Sébeillon, Malley et Renens.

Denges n'a pas été pris en considération pour plusieurs raisons. D'abord, personne n'imagine pour l'instant que ce plateau devienne un jour une friche. Cette gare de triage est l'une des plus importantes de Suisse, située au croisement de plusieurs lignes majeures pour les CFF (Simplon, Pied du Jura, Vallorbe-France, Fribourg-Berne). Il semble hautement improbable que les CFF s'en défassent prochainement.

De plus la gare de triage de Denges est relativement récente puisqu'elle date des années 1960 (soit près de 40 ans après la construction de Sébeillon, le plus récent des plateaux de l'Ouest). Enfin elle n'a pas été construite dans la continuité physique des autres plateaux mais à plusieurs kilomètres de là, pour s'éloigner de la zone fortement urbanisée. Sa situation dans l'agglomération n'a donc rien de similaire avec celle des plateaux de l'Ouest qui avaient eux été sciemment construits en pleine zone urbaine. Elle se situe dans une sorte de creux d'urbanisation, à mi-distance entre la ville de Morges et celle de Lausanne, sur des communes périurbaines, et est entourée par des prés et des vignes. Les enjeux sont donc très différents. Toutes ces raisons justifient de ne pas traiter de la gare de triage de Denges.

Mais ce travail ne porte pas non plus sur la plate-forme du Flon, et pour plusieurs raisons également. La reconversion de ce quartier est maintenant pratiquement arrivée à son terme. C'est d'ailleurs un processus qui a commencé bien avant que la problématique des plateaux de l'Ouest n'émerge. L'unique propriétaire de ce quartier – même les rues lui appartiennent – la LO Holding, a depuis longtemps cherché à valoriser ces terrains stratégiquement situés au cœur de la ville. Si ce processus de reconversion n'arrive à son terme qu'aujourd'hui, explique RACINE, c'est que « la ville se révélera [...] hésitante devant les nécessaires transformations de ses zones centrales. Les Lausannois rejettent en effet en 1986 le projet d'aménagement du Flon »²⁰⁹.

Ce qui justifie également de ne pas traiter du Flon avec les autres plateaux de l'Ouest, c'est le fait que le Flon est une problématique considérée et traitée à la

²⁰⁷ DELLA CASA, 2004 (1), p. 8

²⁰⁸ PAYSAGESTION SA et HOLZHAUSEN, 2002, p. 11

²⁰⁹ RACINE, 2001, p.128

seule échelle de la Ville de Lausanne ; les plateaux ferroviaires eux concernent l'agglomération. Les acteurs, les enjeux et les difficultés sont donc trop différents pour être traité dans une seule étude.

7.2.1 Cœur de l'agglomération

D'autres critères permettent de cerner le terrain de cette étude, notamment sa position centrale dans l'agglomération. Bien que la ville de Lausanne soit située plus à l'est, l'extension de l'agglomération dans cette direction est limitée par les reliefs du Lavaux (aucun terrain plat disponible) et par la protection cantonale dont bénéficie cette région contre l'urbanisation et la destruction du paysage. En direction de l'ouest par contre, il n'y a pas de réelles contraintes physiques, ni de règles institutionnelles limitant l'extension de l'agglomération. Aujourd'hui, celle-ci s'étend de Cully à Aubonne et du lac Léman à Echallens. Le Projet d'Agglomération Lausanne-Morges a tenté de définir une ville compacte où devrait, à l'avenir, se concentrer le développement urbain. Cette ville compacte s'étend de Tolochenaz à Lutry, ainsi que jusqu'à Villars-Ste-Croix et au Mont-sur-Lausanne au nord.

Bien que situés à l'extrémité ouest de la commune de Lausanne – et nous verrons plus loin ce que cela signifie du point de vue des représentations des instances politiques de la Ville – les plateaux ferroviaires de Renens, Malley, Sévelin et Sébeillon, se situent au cœur même de l'agglomération et de la ville compacte. C'est pourquoi ils représentent un secteur important du développement urbain, considéré d'ailleurs comme stratégique par le Canton. D'autres terrains ferroviaires faiblement exploités existent ailleurs dans l'agglomération (triangle de Bussigny, par exemple) mais leur situation par rapport à la zone urbaine n'a rien de comparable avec celle des plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois, c'est pourquoi ils ne sont pas pris en considération dans ce travail.

7.2.2 Morphologie

Morphologiquement et en raison de leur histoire, les plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois sont assez facilement délimitables. Construits pour accueillir des activités ferroviaires, ils se devaient d'être aussi plats que possible. Le décrochement entre les plateaux et leurs flancs indique la limite de ce que les chemins de fer pouvaient atteindre. Sévelin est inséré dans les flancs de la vallée. Le plateau ferroviaire de Sébeillon pour sa part domine une autre partie de la vallée du Flon, également comblée, avec un talus pour séparation.



Illustration 12 : Talus supportant le plateau ferroviaire de Sébeillon, 2004

Les plateaux de Renens et Malley, eux aussi plats, sont plus difficilement délimitables morphologiquement. Leurs contours viennent des limites atteintes par le chemin de fer. Il leur a donc donné une forme urbaine homogène.

D'autre part, ces quatre plateaux sont non seulement situés le long de la même rivière, mais ils se touchent les uns les autres, constituant de la sorte une longue bande de terrains ferroviaires.

7.2.3 Zones centrales et extensions

Si les limites historique et morphologique des plateaux ferroviaires sont facilement identifiables, elles ne sont, fonctionnellement, que peu légitimes. En effet, l'affectation des terrains aux zones ferroviaire et industrielle déborde largement des plateaux notamment en direction du nord (usine Bobst) et du sud (Provence ainsi que Renens). D'un autre côté, le plateau du Flon n'est, depuis quelques années déjà, plus affecté à l'industrie, mais bénéficie d'un plan partiel d'affectation permettant d'y développer des activités de loisirs, commerciales, administratives et même des logements.

Les terrains les plus en friche – ou, devrions-nous dire dont l'exploitation est la plus faible – se situent au centre de la zone, à Malley. Les autres plateaux peuvent également être considérés en friche (cf. point 7.4.2 – Friche ?). Il existe également, à proximité des plateaux ferroviaires, de nombreuses poches ou niches industrielles à l'abandon, sortes de mini-friches, dont l'intérêt pour la densification et le développement urbain de l'agglomération n'est pas négligeable. C'est pourquoi ce travail se base sur des limites relativement souples et perméables. Il considère qu'il existe historiquement et morphologiquement, dans l'Ouest lausannois, des plateaux ferroviaires qui sont actuellement en friche mais qu'il n'est plus pertinent de s'arrêter à ces limites et qu'il faut également considérer certaines extensions de la zone industrielle, bien visibles sur le schéma des affectations (cf. point 7.4.1.1 – Affectations). A l'inverse certains éléments situés sur les plateaux ferroviaires ne peuvent être considérés comme appartenant à une friche et constituent autant de

contraintes pour le développement urbain de cette zone. L'illustration de l'annexe 6 permet de se faire une idée de cette notion de limites souples.

7.3 Bref historique

C'est évidemment l'épopée ferroviaire qui marque l'histoire de ces plateaux. Ceux-ci répondent au besoin que la ville a en nouvelles surfaces planes pour accueillir les activités ferroviaires qui se développent depuis le XIX^{ème} siècle. La Ville de Lausanne développe en effet un « programme [...] d'aménagement de la vallée du Flon en aval du pont Chauderon ; la Commune désire y créer des terrains industriels pour favoriser le développement économique de la ville »²¹⁰. Il s'agit donc non seulement d'activités ferroviaires à proprement parler (triage, dépôts, garages, etc.), mais également d'activités qui fonctionnent grâce au chemin de fer comme certaines activités industrielles ou l'entreposage de marchandises livrées par rail.

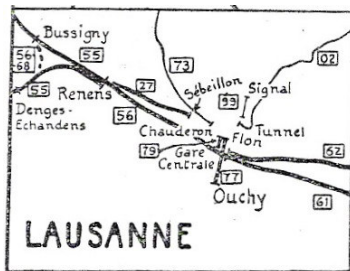


Illustration 13 : MATHYS, 1942
Dates de construction des lignes
ferroviaires desservant Lausanne

Si les premières lignes ferroviaires ont atteint Lausanne depuis l'Ouest (depuis Yverdon et Morges), les plateaux ferroviaires et les activités qui s'y déroulent ont toujours suivi une progression d'est en ouest. C'était déjà le cas avant leur construction, puisque le développement des moulins actionnés par le Flon s'est fait d'amont en aval, ce fut le cas pour la construction des plateaux ferroviaires (Flon, puis Sévelin, Sébeillon, Malley, Renens et enfin Denges dans les années 1960), c'est encore le cas d'autres activités qui ont « glissé imperceptiblement »²¹¹, notamment « le convoyage des wagons de marchandises, les ateliers d'artistes, les compagnies théâtrales ou les locaux des communautés étrangères »²¹².

En 1868, un comité d'initiative formé notamment de Jean-Jacques Mercier, industriel, et de Louis Gonin, ingénieur-constructeur, étudie la possibilité de construire un chemin de fer entre les rives du lac et la vallée du Flon, construction qui permettra, grâce aux matériaux excavés, de combler une partie de la vallée du Flon pour en faire des terrains industriels. Le Flon est à cette époque déjà en partie canalisé et voûté suite à une série d'épidémies propagées par l'eau de cette rivière. Les photos du comblement montrent bien l'ampleur des travaux.

²¹⁰ INSA INVENTAIRE SUISSE D'ARCHITECTURE 1850-1920, 1990, p. 239

²¹¹ DELLA CASA, 2002, p. 8

²¹² Ibid.



Canalisation du Flon et Entrepôt fédéral, vers 1890.

Illustration 14 : Lausanne Jardins
2004, 2002

Canalisation du Flon et Entrepôt
fédéral, vers 1890

Progressivement le front du comblement s'avance vers l'Ouest. Arrivé au pont Chauderon, le comblement marque un palier et reprend à un niveau inférieur pour tenir compte de la morphologie qui l'accueille. C'est ainsi qu'entre le Flon et Renens, les plateaux s'étagent graduellement en direction de l'Ouest.

Illustration 15 : Tracés n° 22, 2002
Front du comblement de la vallée du Flon



Si le plateau du Flon est atteignable grâce au chemin de fer Lausanne-Ouchy (qui passe par la gare de Lausanne et permet donc l'acheminement des wagons depuis le réseau national), les plateaux de Sévelin et de Sébeillon sont situés le long d'une ligne ferroviaire construite à partir de 1920 pour les desservir. En 1927 a lieu l'inauguration de la gare de marchandise de Sébeillon. Ce n'est que dans les années 1950 qu'une halle de transbordement est construite à Sébeillon²¹³.

Le plateau de Malley, quant à lui, est édifié à partir de 1908, pour accueillir la nouvelle usine à gaz (mise en fonction 1911) de la Ville de Lausanne²¹⁴. Ce plateau, situé en bordure de la ligne ferroviaire principale, est connecté à la gare de Renens. Il accueillera aussi les abattoirs de la Ville.

Quant au plateau de la gare de triage de Renens, il est construit en 1908, en même temps que l'actuel bâtiment de la gare²¹⁵.

²¹³ CORTHÉSY, 2004

²¹⁴ INSA INVENTAIRE SUISSE D'ARCHITECTURE 1850-1920, 1990, p. 237

²¹⁵ LAUSANNE JARDINS 2004, 2002, p. 24

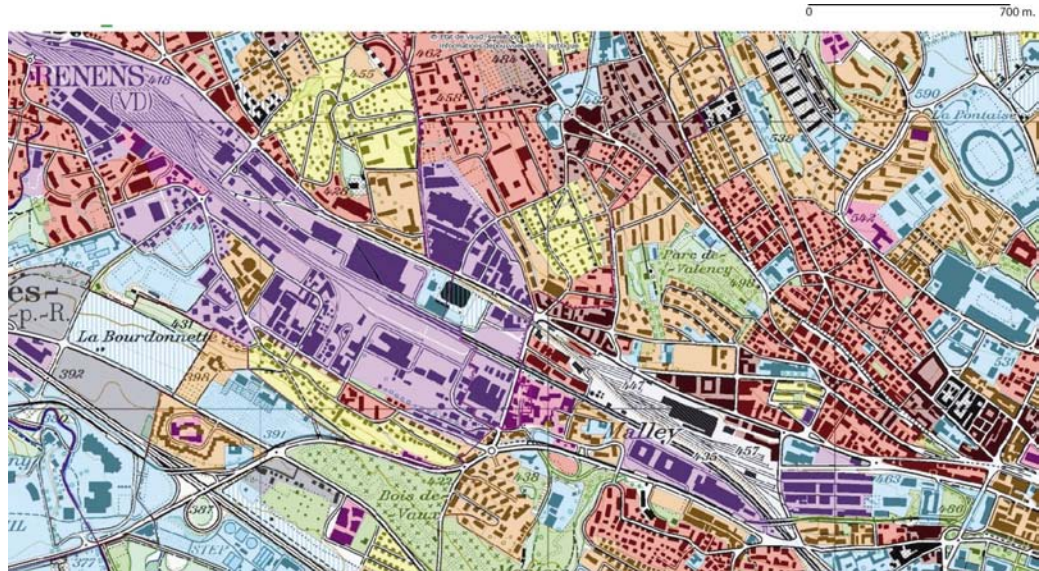
7.4 Situation actuelle

L'analyse de la situation actuelle des plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois va d'abord nous permettre de déterminer si l'on peut réellement parler de friche pour désigner ces terrains. Si ces terrains correspondent à la définition d'une friche (terrains affectés à une fonction mais dont cette fonction n'a plus usage) nous pourrions ensuite déterminer le potentiel urbain de cette zone et sa contribution possible au développement urbain durable de l'agglomération lausannoise. Pour cela, il est nécessaire de connaître aussi précisément que possible la structure de cette zone, les équipements et les usages qui s'y localisent ainsi que les représentations des usagers. C'est pourquoi ce point 7.4 sera vaste et divers, traitant autant des bâtiments que des usagers actuels, du rôle de ces terrains dans l'agglomération que des éléments structurants.

7.4.1 Structure

7.4.1.1 Affectations

La quasi-totalité des plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois est affectée soit à l'industrie soit aux activités ferroviaires. Le quartier de Sévelin bénéficie d'un plan partiel d'affectation qui maintient cette affectation à l'industrie et à l'artisanat. Seuls le Centre intercommunal de glace de Malley et l'Ecole des métiers sont en zone d'utilité publique.



- Activités artisanales ou tertiaires
- Agricole
- Agricole protégée
- Agricole spéciale
- Aire de communication
- Aire forestière
- Forêt
- Camping
- Divers
- Exploitation de matériaux
- Golf
- Centre localité
- Habitation forte densité
- Habitation moyenne densité
- Habitation faible densité
- Hameau
- Hospitalière
- Hôtelière
- Industrie
- Intérêt militaire
- Intermédiaire
- Non bâti
- Pistes de ski
- A plan spécial
- Résidence secondaire
- Site protégé
- Sport et détente
- Tourisme
- Utilité publique
- Verdure
- Viticole ou viticole protégé
- Autres

Illustration 16 : Etat de Vaud, swisstopo,
www.geoplanet.vd.ch/amenagement/index.html
 Affectations des plateaux ferroviaires

Parmi les terrains entourant les plateaux ferroviaires, on remarque une grande diversité d'affectations (habitat à forte densité, habitat à moyenne densité, habitat à faible densité, industrie, artisanat, tertiaire, utilité publique).

L'étude du bureau PLAREL ARCHITECTES ET URBANISTES ASSOCIÉS « Inventaire des potentiels constructibles, corridor des voies ferrées » recense les terrains qui disposent encore d'espaces constructibles selon les règlements en vigueur.

Concernant strictement les plateaux ferroviaires, cette étude nous apprend que sur 50,31 hectares recensés, 23,33 ha sont actuellement urbanisables²¹⁶. Mais ces mesures ne tiennent compte ni d'un éventuel départ des activités en place, ni d'une modification des règlements en vigueur. Elles ne prennent pas non plus en compte certains terrains industriels bordant les plateaux ferroviaires, comme l'usine Bobst. Le potentiel constructible est donc très important.

7.4.1.2 Usages

L'usage des plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois ne peut être considéré comme uniforme. Malgré la construction de la gare de triage de Denges, les CFF exploitent encore celle de Renens pour y entreposer leurs wagons. L'usage ferroviaire correspond à l'affectation.

A Malley, par contre, on rencontre plusieurs détournements de fonction, ou usages ne correspondant pas à l'affectation du site. Ainsi les talus de la ligne ferroviaires accueillent maintenant des jardins familiaux qui ne correspondent ni à l'affectation initiale du site, ni, et cela est problématique – nous le verrons plus loin – à l'affectation nouvelle probable (4e voie).

Les terrains situés entre l'usine à gaz et la ligne de chemin de fer, qui accueillait anciennement certaines constructions et autres infrastructures de l'usine à gaz, servent maintenant de terrains d'entraînement au dressage à la Société canine lausannoise, ainsi que de terrains de jeu pour les boulistes du quartier. Au vu du nombre de personnes présentes sur cette zone certains beaux dimanches d'été, il apparaît que ces terrains sont le support d'une vie sociale de quartier relativement importante. Ces personnes, tout comme les propriétaires de jardins familiaux n'habitent pas les plateaux ferroviaires, puisque ceux-ci n'accueillent, dans leurs limites strictes, que très peu de logements. Mais ce sont majoritairement des habitants des proches alentours.

Autres détournements de fonction, une partie des abattoirs sert maintenant à leur propriétaire (la Ville de Lausanne) de lieu de tri des déchets et d'entrepôt pour certains de ses véhicules. Bien que toujours affectés à l'industrie, certains bâtiments de Sévelin accueillent des activités culturelles (Théâtre 36), commerciales ou encore tertiaires (ateliers d'architecture, de design, etc.). L'un des bâtiments de l'usine à gaz, à Malley, accueille un théâtre ainsi que des salles de répétition. Ce théâtre constitue d'ailleurs aujourd'hui un des éléments marquants du paysage des

²¹⁶ PLAREL ARCHITECTES ET URBANISTES ASSOCIÉS, 2003

plateaux ferroviaires (cf. point 7.4.1.7 – Eléments structurants). A Malley toujours, un entrepôt accueille une école de danse.

D'autres bâtiments sont carrément inutilisés comme la halle Swisscom, symbole de la restructuration de la régie fédérale, puisque le bâtiment, depuis sa construction dans les années 90, n'a jamais servi ! Outre des bâtiments, certaines voies ferroviaires sont également inutilisées comme celles qui irriguent la zone de Sévelin ou, plus encore, celles situées à l'ouest de la gare de Sébeillon, squattées par Lausanne Jardins 2004 durant un été entier sans que cela ne semble poser de problèmes insurmontables. Les lignes aériennes ont d'ailleurs déjà été démontées.

Il reste tout de même quelques bâtiments qui gardent leur usage initial, en particulier des entrepôts, mais ceux-ci ne sont que faiblement utilisés.

Indépendamment de l'affectation du sol, les plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois accueillent également quelques bâtiments récents qui sont utilisés conformément à leur fonction. Nous pensons notamment au Portique, à la patinoire de Malley, au dépôt TL et à Malley Lumières. A noter que ces trois derniers bâtiments sont situés au nord du plateau de Malley, entre la ligne ferroviaire principale et la ligne de Sébeillon. Quant au Portique, bâtiment administratif situé à Sévelin, il faut relever l'audace de ses propriétaires qui ont décidé, bien avant tout le monde, d'implanter en pleine zone d'entrepôts un luxueux bâtiment administratif. Depuis peu un panneau « locaux à louer » a fait son apparition sur la façade de ce bâtiment.

Pour terminer ce chapitre sur les usages, rappelons que la fonction première des plateaux ferroviaires devait être l'industrie. Or Lausanne n'est jamais devenue une ville industrielle et c'est pourquoi les constructions que l'on trouve sur les plateaux ferroviaires ne sont pas, dans leur majorité, des bâtiments industriels, mais de simples entrepôts. Ainsi entre la fonction initiale prévue par les promoteurs du projet et les premiers usages, il y eut, déjà à l'époque, un important décalage. Aujourd'hui se pose la question de savoir si ces terrains sont encore l'endroit judicieux pour des entrepôts (cf. point 7.6.5 – Nouveau rôle dans l'agglomération).

7.4.1.3 Etat du bâti et du foncier

Une des caractéristiques des terrains en friche, c'est qu'ils ne font plus l'objet d'investissements nouveaux puisqu'ils ne sont plus ou presque plus utilisés. C'est pourquoi certains bâtiments sont dans un état dégradé voire très dégradé. Pour autant, la plupart ne sont pas irrécupérables, mais devraient subir, pour une réaffectation, des travaux importants. Leur présence dans un quartier nouveau permet en outre d'indiquer l'origine industrielle et ferroviaire de l'endroit. Il s'agit là d'une marque culturelle intéressante et à protéger. Nous verrons d'ailleurs que certains bâtiments sont inscrits à l'inventaire des monuments historiques, dont certains sont considérés comme d'importance régionale/cantonale.

Il existe également des surfaces non construites sur les plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois.

7.4.1.4 Découpage politique

Les plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois sont situés sur trois communes différentes. Sévelin et Sébeillon se trouvent sur la commune de Lausanne, Malley se trouve sur les communes de Renens et de Prilly, et est bordé par la commune de Lausanne. De plus de nombreux terrains situés à Malley appartiennent à la ville de Lausanne, c'est notamment le cas des abattoirs. L'ancienne gare de triage de Renens, quant à elle, se trouve entièrement sur la commune qui lui a donné son nom.

Cette « intercommunalité » est particulièrement importante pour comprendre l'évolution des plateaux ferroviaires. D'une part parce que pour chacune de ces trois communes, les plateaux ferroviaires ne sont que l'extrémité du territoire communal, ce qui signifie qu'ils sont particulièrement destinés à accueillir les activités les plus *nuisantes*, celles qu'on repousse le plus loin possible (usine à gaz, abattoirs, dépôts mais aussi prostitution, etc.) D'autre part, cette situation à cheval sur trois communes rend particulièrement ardue la réalisation de projets globaux ou coordonnés, le domaine de l'aménagement du territoire étant du ressort des communes.

7.4.1.5 Transports publics

Les plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois bénéficient d'une excellente offre de transports publics à leurs marges. Au nord de ceux-ci circule la ligne 7 des TL, l'une des lignes de trolleybus les plus chargées et dont la fréquence est la plus élevée de tout le réseau d'agglomération. Cette ligne est renforcée par la ligne 18 qui relie le Flon à Malley avant de s'écarter des plateaux ferroviaires pour rejoindre la commune de Crissier.

Au sud des plateaux ferroviaires circule le M1, métro à grande capacité. Trois arrêts sont particulièrement pertinents pour ces plateaux : l'arrêt de Vigie dessert le Flon et Sévelin, l'arrêt de Montelly dessert Sévelin et Sébeillon, enfin l'arrêt de Malley dessert le plateau du même nom. Pourtant ces arrêts sont relativement excentrés et n'assurent pas une desserte fine du territoire à cause de leur distance (environ un kilomètre entre eux). A noter que l'arrêt de Provence, situé entre ceux de Montelly et de Malley, n'est pas pris en compte dans cette étude parce qu'il ne permet aucune desserte des plateaux à cause des voies de chemin de fers qui constituent une barrière infranchissable à cet endroit.

Entre l'arrêt du M1 à Malley et le sud de la gare de Renens circulent deux lignes de bus offrant une bonne fréquence et desservant relativement finement le territoire. L'une d'entre elles, à partir de l'arrêt du M1 s'oriente sud-nord et borde le plateau de Malley par l'est, remontant l'avenue du Chablais.

Enfin mentionnons que la ligne ferroviaire Renens-Lausanne borde les plateaux de Renens, Malley et Sébeillon, mais qu'aucune halte ne permet l'arrêt des trains. Une autre ligne ferroviaire à voie unique dessert les mêmes plateaux en passant plus au nord mais est réservée au trafic marchandises.



Illustration 17 : Transports publics de la région lausannoise (TL), 2004

Extrait du plan du réseau des TL entre le pont Chauderon et la gare de Renens

Ainsi les plateaux ferroviaires sont bien desservis par les transports publics même si aucune ligne d'irrigation n'existe actuellement. D'autre part la ligne 7 est saturée²¹⁷ ce qui risque de poser problème si l'on songe à la population supplémentaire que pourrait accueillir cette zone dans quelques décennies.

7.4.1.6 Infrastructures

Les plateaux ferroviaires sont actuellement tous équipés tel que le demande la législation (eau, électricité, égouts).

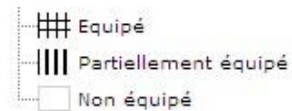
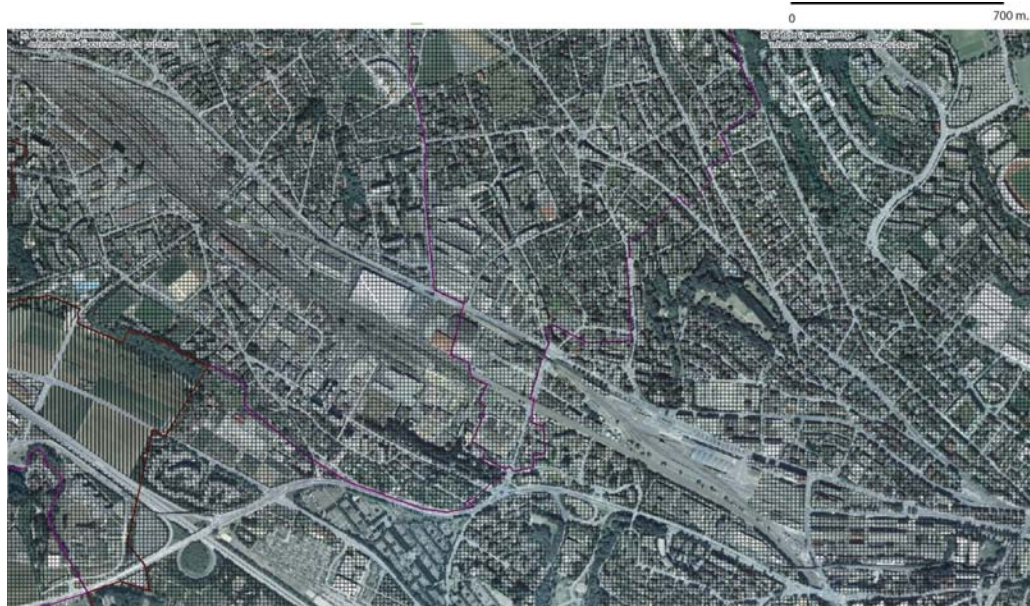


Illustration 18 : Etat de Vaud, swisstopo, www.geoplanet.vd.ch/amenagement/index.html

Etat de l'équipement des parcelles des plateaux ferroviaires

Comme pour les transports publics, les infrastructures routières sont importantes mais se limitent aux marges des plateaux ferroviaires. La desserte fine est encore peu existante (Malley et gare de Renens) ou pourrait ne plus correspondre aux besoins (Sébeillon). Une entrée d'autoroute se trouve à environ un kilomètre de la plate-forme de Malley.

Par contre aucune infrastructure de service public (école obligatoire, guichets de l'administration, etc.) n'est présente sur les plateaux ferroviaires. La population actuelle étant pratiquement nulle, ces infrastructures ne sont pour l'instant pas nécessaires. Avec la valorisation de ces terrains, va se poser la question de leur mise en place. Celles des quartiers alentours suffiront-elles à absorber la demande ? Quelle taille pour les nouvelles constructions ? D'autant plus si le développement des plateaux ferroviaires se fait en plusieurs étapes et qu'il s'agit alors de calibrer l'offre en services publics à la population résidente, en perpétuelle

²¹⁷ MOLINA, Renens : 17.01.2005

augmentation. Ce problème se pose d'ailleurs dans les mêmes termes pour l'offre en transports publics.

7.4.1.7 Eléments structurants

Certains éléments situés sur les plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois structurent ou marquent l'espace et méritent à ce titre d'être sauvegardés et de conserver leurs activités (cf. Annexe 7. Eléments structurants).

L'un des éléments structurants majeurs de ces plateaux est l'avenue du Chablais qui marque la limite est de Malley et qui accueille aujourd'hui déjà de nombreuses activités commerciales. Malley Lumière (multiplexe et centre commercial) et le Café des Bouchers sont connus dans toute l'agglomération. D'autres enseignes en font une rue animée et jouant actuellement déjà le rôle de centre du quartier.

Parmi les éléments structurants se trouvent également les théâtres Kléber-Meleau, qui loge dans un ancien atelier de l'usine à gaz, et Arsenic, à Sévelin. Leurs auras dépassent allégrement les limites du canton.

Le silo de l'architecte mondialement connu Bernard Tschumi, en face de la gare de triage de Renens, est également un élément fort puisqu'il est bien visible de par sa hauteur. Monument inscrit à l'inventaire fédéral, il permet de s'orienter dans l'Ouest lausannois.

Enfin les grands bâtiments au nord de la voie ferrée à Malley (dépôt des TL, centre intercommunal de glace de Malley, Malley-Lumière) s'imposent également comme éléments marquants.

Par contre il est intéressant de noter que l'arrêt du M1 à Malley, qui devait accueillir des surfaces commerciales et devenir le centre du quartier – donc un élément structurant fort – est un échec total ! La plupart des locaux sont vides et peu de commerces qui s'y sont installés ont survécu. La situation enterrée et quelque peu cachée semble être à l'origine de cet échec. D'autant que les commerces qui s'y sont installés n'ont jamais été assez attractifs pour que les passagers du M1 qui transitent par la gare de Malley s'y arrêtent.

7.4.1.8 Rôle actuel dans l'agglomération

Les plateaux ferroviaires ont eu, jusque dans les années 1970, un rôle important pour le développement de Lausanne. C'est par eux que transitaient les marchandises dont l'agglomération avait besoin et ils servaient de lieux de travail pour une partie importante de la population. Avec l'abandon progressif du rôle de transit et d'entrepôts ainsi que du rôle industriel de ces surfaces ferroviaires, il est maintenant légitime de se demander quel rôle jouent encore les plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois.

Considérons les différentes échelles auxquelles un rôle peut être attribué à ces terrains. Au niveau national, ces plateaux ne jouent aucun rôle particulier. Par contre, ces terrains accueillent plusieurs écoles cantonales et romandes, en particulier l'Epsic (Ecole professionnelle de Lausanne), l'Eracom (Ecole romande

d'arts et communication) et la HETSR (Haute école de théâtre de la Suisse romande).

A l'échelle de l'agglomération, les plateaux ferroviaires fournissent des terrains bon marché et centraux à des activités alternatives ou dont la capacité financière est faible, comme des ateliers, petites entreprises, dépôts, stocks, etc. Ces activités doivent se satisfaire de locaux et d'infrastructures qui ne leur étaient pas destinés. La fonction initiale d'entrepôts subsiste également par endroit.

Concernant les activités qui se sont installées récemment sur les plateaux ferroviaires, elles donnent pour beaucoup un rôle au niveau de l'agglomération à cette zone. Que se soit le théâtre Kléber Méleau (à Malley), le théâtre Arsenic (à Sévelin), la patinoire de Malley, le cinéma Malley Lumières, etc. tous se destinent à l'ensemble de la population de l'agglomération.

Attardons-nous maintenant sur le rôle donné à ces plateaux par les communes. Situé à l'extrémité du territoire de trois d'entre elles (Renens, Prilly et Lausanne) les plateaux ferroviaires ont toujours été considérés comme l'endroit idéal pour installer les activités avec de forte nuisances. Nombreux sont les exemples : l'usine à gaz, les abattoirs, le centre de tri des déchets, les activités pétrolières, la prostitution et même une nouvelle salle de concert, en construction. Il s'agit là d'un exemple frappant du phénomène NIMBY (Not In My Back Yard) à l'échelle des communes.

En outre de ça, certaines activités de quartier sont présentes sur les plateaux ferroviaires. Ainsi, l'avenue du Chablais, qui borde la plate-forme de Malley, fait office de centre de quartier, avec ses magasins et ses restaurants. Les terrains abandonnés de ce même secteur servent à la détente des habitants des alentours (jardins familiaux et jeux de boules). Sévelin accueille également les skateurs de la région.

Ainsi il est intéressant de noter que le rôle des plateaux ferroviaires n'est pas du tout similaire à toutes les échelles, et que se développent actuellement deux fonctions principales, d'une part les activités culturelles (théâtre, écoles de théâtre, cinéma, salle de concerts), d'autre part un pôle de formation regroupant de nombreuses écoles qui bénéficient des grandes surfaces peu exploitées et relativement bon marché présentes dans cette zone.

Mais il faut aussi tenir compte du fait que les plateaux ferroviaires bénéficient actuellement d'une très mauvaise image auprès de la population lausannoise qui les assimile à l'industrie, à la prostitution, à la gestion des déchets, etc. Il est ainsi possible de dire que pour l'instant peu de personnes iraient vivre là-bas par choix.

7.4.1.9 Identification des acteurs

Le nombre d'acteurs concernés par ces terrains est impressionnant. Il n'est donc pas possible d'être exhaustif mais on peut les décrire par catégorie. Ainsi il y a les acteurs institutionnels : canton et commune (Lausanne, Renens, Prilly) mais aussi la Confédération, qui pourrait financer une partie des infrastructures de transport, ainsi

que les autres communes de l'Ouest lausannois qui sont concernés depuis que les communes ont décidé de réfléchir ensemble à leur développement territorial.

Les collectivités publiques sont d'ailleurs généralement représentées par plusieurs services. C'est le cas du canton dont les services de l'aménagement du territoire (SAT), de la mobilité (SM), de l'économie, du logement et du tourisme (SELT), des bâtiments, monuments et archéologie (SBMA), de l'environnement et de l'énergie (SEVEN), entre autres, sont concernés.

Autres acteurs importants, les propriétaires des terrains. Dans le cas de Sévelin, ils sont très nombreux et leur diversité rend toute reconversion d'autant plus difficile que ce sont des acteurs décisifs. Dans le cas de Sébeillon et de la gare de triage de Renens, ce sont les CFF qui sont propriétaires de la plus grande partie des terrains. On pourrait croire que cela facilite les choses, et pourtant... Les CFF sont organisés en secteurs dont les tâches sont bien définies mais dont les objectifs sont parfois contradictoires. Ainsi l'acteur CFF se décline en fait en CFF Immobilier, chargé de valoriser le patrimoine foncier et immobilier de l'ex-régie ; CFF Cargo qui s'occupe du trafic marchandises ; CFF Infrastructure qui gère les infrastructures ferroviaires ; CFF Voyageur qui s'occupe du trafic voyageurs. Autant d'acteurs qu'il faut prendre en compte lors de la reconversion de friches (cf. point 7.6.4.4 – Les CFF).

Enfin la partie centrale du plateau de Malley appartient en grande partie à la Ville de Lausanne, bien qu'elle se situe sur les communes de Renens et de Prilly. Certains terrains sont aussi la propriété des CFF. A noter que nombre d'entre eux sont grevés de droits de superficie. En marge de Malley, une foultitude d'autres propriétaires se partage les surfaces restantes.

Les deux plus gros propriétaires sont donc la Ville de Lausanne et les CFF. De plus ils détiennent les terrains stratégiquement les mieux placés puisque situés au centre des plateaux ferroviaires (le centre du centre de l'agglomération !)

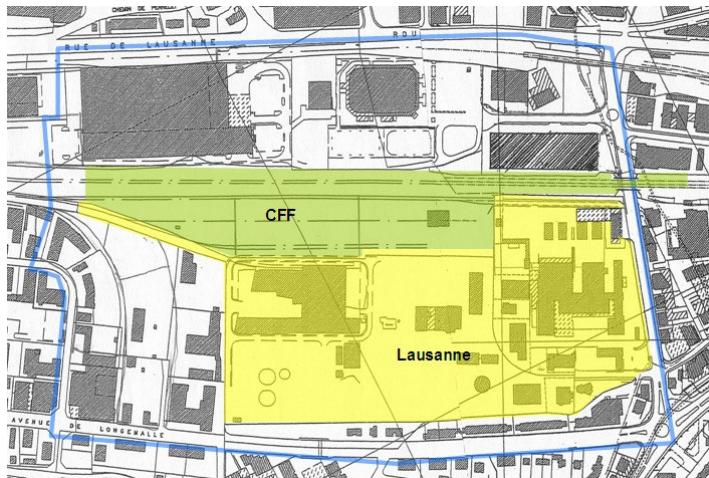


Illustration 19 : RÜGGLI, 2004
Les CFF et la Ville de Lausanne comme principaux propriétaires de la plaine de Malley

Les acteurs les plus concernés – mais également ceux dont l'avis compte probablement le moins – sont les usagers. Leur avis est relativement peu pris en compte parce que les usagers de friches sont généralement peu nombreux et du fait de leur statut de locataires. Mais c'est surtout parce qu'ils sont censés être

représentés par les politiques que les usagers sont rarement consultés. Se pose ici la question de la participation des différents acteurs (cf. point 4.6 – Participation des acteurs). Notons que, si l'utilisateur et le propriétaire sont les mêmes personnes, il n'y a pas de conflit. Par contre les intérêts des propriétaires peuvent être très différents de ceux des usagers en particulier dans le cas d'activités temporaires ou de détournement de fonctions (squats, baux à court terme, etc.)

Autres acteurs, les milieux économiques et immobiliers qui, bien que non directement concernés par la zone, seront chargés d'apporter les moyens financiers et les compétences techniques pour les nouvelles constructions. En effet, les propriétaires ne sont généralement pas assez puissants pour entreprendre seuls la valorisation de leur terrain. Ils doivent faire appel à des fonds extérieurs. Les milieux immobiliers se chargent en particulier de mettre en relation les propriétaires disposant d'un terrain mais pas des moyens financiers et les investisseurs (caisses de pensions, p.ex.) qui détiennent des fonds importants et qui cherchent à investir.

Enfin n'oublions pas le milieu associatif qui, par sa force de proposition, sa marge de manœuvre importante (il n'a de compte à rendre à personne) et son droit de faire recours, constitue également un acteur à prendre en compte. Dans le cas des plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois, on peut notamment citer l'association transport et environnement (ATE) et l'association Droit de Cité.

7.4.2 Friches ?

Plusieurs indices nous laissent penser que les plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois sont en friche. D'abord leur affectation à l'industrie ne correspond plus aux besoins de cette fonction puisqu'il existe plus de 23 ha de terrain urbanisable dans cette zone. De plus plusieurs bâtiments sont à l'abandon, en attente d'une nouvelle affectation ou d'une destruction. Enfin de nombreuses constructions accueillent des activités auxquelles elles ne sont pas destinées.

Mais de quel type de friche s'agit-il ? Certainement de friche urbaine, puisque nous sommes en plein cœur de l'agglomération. Mais il s'agit avant tout de friches ferroviaires et industrielles, par leurs fonctions initiales. Certaines parcelles peuvent être définies comme des friches infrastructurelles, en particulier celles qui accueillait les abattoirs de la Ville de Lausanne.

Ce qui est un peu particulier c'est que cette situation de friche n'est pas nouvelle, mais que ces terrains n'ont été considérés comme tel que depuis très récemment. Les terrains de l'usine à gaz, par exemple, restent inexploités depuis la fermeture de l'usine à la fin des années 1970. Ce qui a changé, c'est la prise de conscience des acteurs locaux, et en particuliers les services d'urbanisme, du fait que l'affectation du site ne correspond plus à aucun besoin. L'industrie et les entrepôts délaissent ces surfaces alors qu'aucune autre activité ne peut s'y installer correctement, pour cause d'affectation monofonctionnelle.

S'il y a donc des friches à l'Ouest c'est d'une part parce que certains terrains sont affectés à une fonction qui n'en a plus l'usage et d'autre part parce que les acteurs ont pris conscience de cette situation et tentent d'y remédier. Les friches n'existent que parce qu'on y prête attention.

7.5 Contribution à la durabilité de l'agglomération

Le chapitre 4 nous a permis de voir de quelle manière la reconversion des friches urbaines contribue à la durabilité de la ville. Il s'agit maintenant de s'assurer que ces conditions se vérifient également dans l'Ouest lausannois.

7.5.1 Coordination entre transports publics et aménagement du territoire

Comme nous l'avons vu au 7.4.1.5 – Transports publics, la desserte actuelle des plateaux ferroviaires est bonne mais tend à être saturée. Tant les fréquences que le nombre de lignes sont importants et permettent de se rendre facilement dans l'ensemble de l'agglomération. Cette situation nous indique que l'objectif de coordonner transports publics et aménagement du territoire peut aisément être réalisé dans cette zone. La préexistence des transports publics par rapport au développement urbain permettra en outre aux nouveaux usagers de profiter directement d'une offre de transports en commun importante et variée. Malgré cela, la question de la capacité des transports publics se pose car tant la ligne 7 que le métro m1 sont surchargés à certaines périodes de la journée (en particulier à l'heure de pointe du matin) et l'arrivée d'un certain nombre de nouveaux habitants et d'emplois devrait mener à une situation extrêmement tendue.

7.5.2 Construire la ville sur la ville

Les plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois peuvent être considérés comme à différents stades de la friche. La plate-forme de Malley constitue celle dont l'abandon actuel est le plus marqué mais Sévelin et Sébeillon recèlent également de grands potentiels de développement.

Ces terrains bénéficient déjà de nombreuses infrastructures (transports publics, électricité, eau, égouts, routes, etc.), il s'agit donc bien de terrains déjà urbanisés mais peu et mal exploités. Ainsi leur revalorisation correspondrait pleinement aux principes de construire la ville sur la ville par le recyclage de la ville et la densification du tissu urbain existant.

7.5.3 Polycentrisme

Les plateaux ferroviaires jouissent d'une situation enviable au cœur de l'agglomération. La desserte en transports publics ainsi que le potentiel constructible de la zone peuvent en faire une nouvelle centralité secondaire (certains parlent même d'un second centre). En revalorisant les plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois, la structure polycentrique de l'agglomération lausannoise ne sera que renforcée. Elle profitera en outre de centralités bien reliées par les transports en commun.

7.5.4 Autres conditions nécessaires

Si trois principes du développement urbain durable auxquels la régénération des friches urbaines peut contribuer semblent garantis en cas de reconversion des plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois, rien ne garantit que les autres principes seront suivis. En particulier, se posent les questions suivantes : quelle densité sera

attribuée à la zone ? la mixité sera-t-elle favorisée ? quelle sera la participation des acteurs ?

Nous avons vu au chapitre 5 que la Confédération et le canton montrent, par leur discours, leur volonté de contribuer au développement durable. A travers leurs actions nous verrons le décalage qui existe entre le discours et la pratique. Régénérer les plateaux ferroviaires sans s'inquiéter de la constitution d'un ghetto, d'une gated community ou d'une zone hyperspécialisée, en favorisant la mobilité individuelle ou en privilégiant certains choix sans que ceux-ci fassent l'objet d'un débat ne pourra pas être considéré comme étant une politique publique durable.

7.6 Contraintes

Les plateaux ferroviaires peuvent contribuer à la durabilité de l'agglomération lausannoise en accueillant une part de son développement urbain. Divers chiffres circulent sur la capacité d'accueil de ces terrains, les plus élevés atteignant 40'000 habitants et 20'000 emplois. On entend même dire que la ville de la Chaux-de-Fonds y trouverait place²¹⁸ ! Il faut pourtant s'attendre à de nombreuses contraintes qui vont inmanquablement réduire ce potentiel. D'autant que la question du rôle des plateaux ferroviaires dans l'agglomération n'est pas encore défini. Le nombre d'habitants et d'emplois variera en fonction par exemple du type de quartier prévu (maisons individuelles ou petits immeubles, quartier mixte ou habitat seulement, etc.)

7.6.1 Pollution

A cause des activités qui ont pris place au cours du temps sur les plateaux ferroviaires, ceux-ci sont en partie pollués.

Ce sont en particulier des hydrocarbures qui souillent le sol. Leur présence ne représente pas de danger particulier, selon ZANGHI, mais renchérit les coûts de construction en sous terrain, puisque la terre excavée doit être dépolluée avant de pouvoir être réutilisée ou stockée ailleurs²¹⁹.

²¹⁸ Cette image, reprise par tous les politiciens et techniciens concernés, trouve son origine dans une superposition de cartes réalisée par RÜGGLI, architecte-urbaniste à la Ville de Lausanne

²¹⁹ ZANGHI, Lausanne : 29.02.2005

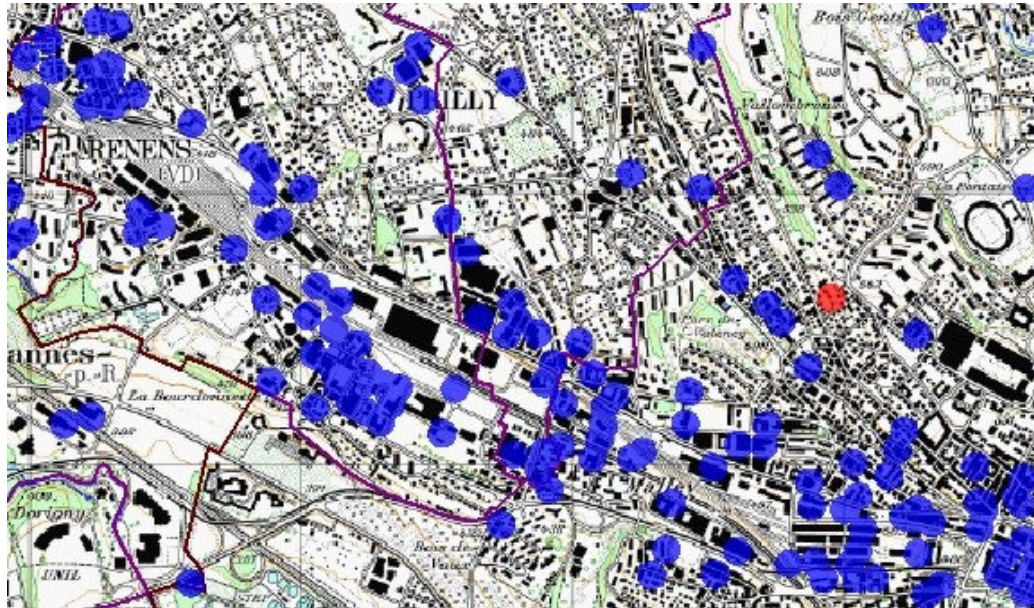


Illustration 20 : Etat de Vaud, swisstopo, www.geoplanet.vd.ch/amenagement/index.html
Plateaux ferroviaires et sites pollués

Des solutions architecturales permettent de réduire la masse de terre à dépolluer. Il s'agit notamment de construire en profondeur (parking souterrain, fondations pour les constructions de plusieurs étages, etc.) uniquement là où le sol n'est pas pollué et de réserver les terrains pollués pour des infrastructures qui ne nécessitent pas de fondations (parcs, places, bâtiments à un étage, etc.)

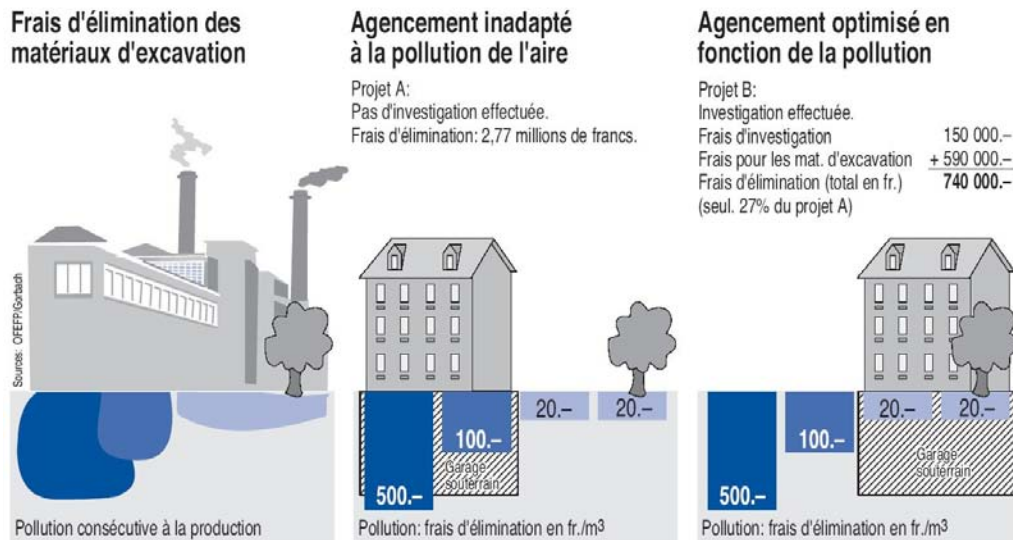


Illustration 21 : VALDA et WESTERMANN, 2004, p. 15
Solution urbanistique pour réduire le coût de la dépollution

La pollution des plateaux ferroviaires aura pour conséquence d'une part d'alourdir le budget pour la reconversion de ces terrains et d'autre part d'imposer des contraintes au projet architectural qui va avec.

Ces surcoûts pour l'Ouest lausannois n'ont pas encore été chiffrés, mais ils ne devraient vraisemblablement pas dépasser la plus-value réalisée par les propriétaires grâce à la réaffectation de leurs terrains idéalement situés au cœur de l'agglomération. La situation serait très différente en cas de localisation périphérique ou rurale, là où la valeur foncière est plus faible (cette remarque n'est valable que pour les propriétaires qui ont entièrement amorti leurs achats fonciers).

7.6.2 Droits de superficie

De nombreuses parcelles sont grevées de droits de superficie. Ceux-ci occasionnent deux obstacles à la régénération des plateaux ferroviaires. Le premier, c'est que certains terrains sont intouchables pour longtemps (30, 50 voire 100 ans). Les constructions et les activités qui s'y trouvent vont donc y rester à long terme alors qu'elles s'accordent souvent mal avec les nouvelles activités qui vont s'installer avec la reconversion de la friche. A Malley, une importante parcelle accueille le dépôt des TL, construit dans les années 1990. Ceux-ci bénéficient d'un droit de superficie de 100 ans. Pourtant leurs activités ne correspondent par vraiment à l'idée d'un nouveau quartier urbain (trafic lourd important, gaspillage de sol, manipulation d'hydrocarbures, caractère peu urbain du bâtiment, etc.)

Le second obstacle à la régénération des plateaux ferroviaires vient du fait que les différents droits de superficie n'ont pas les mêmes échéances. Cela signifie que les propriétaires qui possèdent de grands terrains grevés de multiples droits de superficie ne peuvent réaliser un projet global. Les divers termes maintiennent l'existence des anciennes parcelles, celles-ci ne pouvant être regroupées ou redécoupées que si les échéances correspondent.

7.6.3 Monuments historiques

Le canton de Vaud établit un recensement de toutes les constructions situées dans le centre des villes et des villages. Une évaluation historique et architecturale permet d'attribuer à chaque bâtiment une note allant de 1 pour les monuments d'importance nationale à protéger, à 7 pour les bâtiments altérant le site.

Les bâtiments ayant obtenu une note de 3 bénéficient de la protection générale. « Si le propriétaire veut faire des travaux, il doit obtenir les autorisations usuelles délivrées par la commune, mais l'Etat peut s'opposer à un projet qu'il juge néfaste »²²⁰. Les constructions ayant obtenu les notes 1 ou 2 bénéficient d'une protection spéciale. Ils sont généralement inscrits à l'inventaire des monuments historiques. « Les travaux sur [ces] bâtiments [...] doivent être soumis à la section des monuments historiques et recevoir une autorisation spéciale. [...] Des mesures conservatoires peuvent être prises par le Département des Infrastructures, lorsqu'un danger imminent menace un objet noté de 1 à 3 : arrêt immédiat des travaux, expropriation ou acquisition »²²¹.

²²⁰ <http://www.dinf.vd.ch/sbma/> - Service des bâtiments, monuments et archéologie du canton de Vaud

²²¹ Ibid.

Plusieurs bâtiments situés dans et à proximité des plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois ont reçu une note de 2 ou de 3 (cf. Annexe 8. Monuments historiques)

Certains monuments recensés seront préservés pour marquer le passé ferroviaire de ces plateaux. De la gare de Sébeillon, de valeur 3, CORTHÉSY dit : « l'intérêt du bâtiment réside également dans [...] sa valeur de témoignage d'un vaste réseau de convoiement des marchandises à l'échelle lausannoise »²²². « Ce réseau, formant une boucle, mettaient en relation la gare de voyageurs en Mornex [ancêtre de l'actuelle gare de Lausanne] avec les plates-formes du Flon, de Sévelin et de Sébeillon. Il se trouve en outre connecté à l'Ouest avec la gare de Renens et les grandes lignes ferroviaires par un raccordement propre, comprenant entre autres éléments le pont du Galicien »²²³. Ce pont a reçu la note 2 et est inscrit à l'inventaire des monuments historiques.

Ainsi quels que soient les projets de réhabilitation, il faudra tenir compte des contraintes qu'impose cette notation, en particulier du fait que les bâtiments notés 2 sont inscrits à l'inventaire des monuments historiques.

7.6.4 Objectifs et moyens des acteurs

Nous avons identifié, au point 7.4.1.9, les acteurs présents sur les plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois. Ces acteurs ont des objectifs et des moyens très différents et parfois incompatibles, qui rendent tout processus de reconversion plus difficile. Analysons ici quelques acteurs importants. J'indique que cette analyse est tout à fait personnelle et qu'elle découle des multiples entretiens que j'ai pu faire et des informations récoltées par exemple lors de conférences ou dans des documents écrits. Il ne faut donc y voir que le résultat d'un travail d'analyse et non pas une évaluation objective de la situation, même si j'ai évidemment essayé de rester le plus neutre possible.

7.6.4.1 Le canton

La position du canton, en particulier celle exprimée dans le Projet d'agglomération Lausanne-Morges, est très claire. Les plateaux ferroviaires représentent une formidable opportunité de développement de l'agglomération et il faut tout entreprendre pour que cela se passe dans les meilleures conditions. Le canton considère que ces terrains deviendront à terme un nouveau centre pour l'agglomération ce qui justifierait de repousser au dehors les activités qui ne sont pas de centralité (entrepôts, gestion des déchets, dépôts, etc.).

Sa position est incompatible d'une part avec la volonté de la commune de Lausanne d'installer son nouveau centre de logistique à la place des abattoirs de Malley (cf. point 7.6.4.2 – Lausanne), d'autre part avec la position de nombreux petits propriétaires qui souhaitent maintenir leurs activités industrielles sur les plateaux ferroviaires (cf. point 7.6.4.5 – Autres propriétaires).

²²² CORTHÉSY, 2004

²²³ Ibid.

En outre le canton a décidé de prendre les choses en main lorsqu'il a pris l'initiative du moratoire sur les nouvelles implantations dans l'Ouest lausannois afin que le développement de cette zone à cheval sur près de dix communes se fasse de manière coordonnée. Cette action n'est pas directement de sa compétence et nécessite de ce fait la participation et la coopération des communes. Toutes les communes n'ont pas souhaité participer à cette démarche.

A terme, le canton espère ainsi que la zone pourra accueillir 20'000 personnes et 12'000 nouveaux emplois. Pour cela, le canton souhaite une nouvelle halte ferroviaire à Malley.

Malgré cette bonne volonté, le manque de moyens financiers du canton risque de l'obliger à revoir ses ambitions à la baisse. Seuls les projets les plus modestes pourront être financés par le canton alors que celui-ci cherchera d'autres financements pour les réalisations les plus onéreuses (CFF ou Confédération, par exemple).

7.6.4.2 Lausanne

La commune de Lausanne a toujours laissé entendre que les seuls terrains encore disponibles pour du logement sont ceux du plateau de la Blécherette²²⁴. Cette vision ne fait pas l'unanimité. Car il existe des terrains disponibles à proximité du centre, mais qui ne se situent pas sur la commune de Lausanne. Celle-ci a longtemps refusé de voir ces terrains comme une solution à ses problèmes de manque de terrain pour la construction parce qu'elle craignait que le centre ne se déplace ou ne soit concurrencé par Malley. Ce sont des initiatives privées et des milieux associatifs, ensuite relayées par les cantons et les communes de Renens et Prilly, puis plus tard encore par la commune de Lausanne qui conduiront à l'utilisation des plateaux ferroviaires de l'Ouest pour concentrer le développement urbain.

La valorisation du plateau de la Blécherette est d'autant plus critiquée que la desserte en transports publics est moins bonne qu'à Malley (terminus d'une ligne de trolleybus, deux à partir de 2008) et que l'aéroport entraîne des nuisances importantes.

En tant que propriétaire de terrain à Malley, la Ville de Lausanne souhaite les utiliser pour implanter son centre logistique. Cette solution est légitime pour deux raisons : les terrains appartiennent déjà à la ville et ils accueillent des activités du même type (abattoirs). Pourtant cette solution est vivement contestée (cf. chapitre 8) d'autant que ces terrains pourraient à l'avenir prendre énormément de valeur s'ils deviennent le centre du nouveau quartier de Malley (avec la halte de Malley à proximité immédiate).

La Ville de Lausanne, craignant pour le potentiel commercial de son centre-ville et répétant les schémas du passé, joue un rôle mineur et passif dans la reconversion des plateaux ferroviaires malgré sa situation prédominante en tant que commune centre et propriétaire. Si la Ville participe en tant qu'observateur aux études et aux

²²⁴ FRANÇAIS Olivier, Lausanne : 06.10.04

chantiers, c'est uniquement pour se tenir au courant de l'évolution de la zone²²⁵. Cette situation vient de changer puisque la Ville de Lausanne a accepté de participer pleinement aux études en cours depuis le printemps 2005.

7.6.4.3 Renens

Dans une commune où 10% de la surface est occupée par les activités ferroviaires²²⁶, la question de ces terrains n'est pas complètement nouvelle. Ainsi dans le plan directeur communal, datant de 1998, on trouve de nouveaux principes d'aménagement pour le secteur de Malley. L'objectif est de « convertir les secteurs dont le caractère industriel est obsolète en quartiers urbains à affectation mixte et en quartiers d'activités adaptés aux besoins des emplois actuels »²²⁷.

La commune de Renens est la première commune à avoir « découvert » le potentiel que représentent les plateaux ferroviaires, même si DEPOISIER, syndique de Renens, admet que « l'on a vraiment réalisé le potentiel de cette zone seulement depuis 2 – 3 ans, à un niveau politique en tout cas »²²⁸. Il s'agit ici de la parfaite illustration d'une remarque tenue par ZANGHI indiquant qu'il y a un énorme décalage entre les techniciens et les politiciens dans le domaine de l'aménagement du territoire²²⁹.

Aujourd'hui, la volonté de cette commune est d'urbaniser Malley de manière à ce que la ville soit continue²³⁰. Pourtant les moyens, notamment financiers, de la commune sont extrêmement limités. Si certains chantiers seront financés par les communes (ainsi que par le canton et la Confédération), Renens compte en particulier sur les propriétaires et les promoteurs pour financer les projets et surtout les infrastructures manquantes, en misant sur des partenariat public-privé.

A noter que Renens était en train de refaire son PGA lorsque le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (cf. chapitre 8) s'est mis en route et que depuis l'étude a été suspendue pour attendre les résultats des travaux coordonnés entre toutes les communes de l'Ouest.

Il est surprenant de remarquer à quel point la situation est opposée si l'on se place du côté de Lausanne ou de Renens. Lausanne assiste passivement aux démarches alors que Renens est la commune qui soutient le plus les démarches entreprises et celle qui a compris la première l'intérêt d'une action coordonnée. Ce volontarisme sera démontré par le fait que la syndique de Renens est devenue présidente du Groupe de pilotage du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL), succédant ainsi à un Conseiller d'Etat, et que le service de l'urbanisme de Renens accueille également le bureau du SDOL.

²²⁵ RÜGGLI, Lausanne : 23.02.2005 et 24.02.2005

²²⁶ DEPOISIER, Lausanne : 07.03.2005

²²⁷ RENENS, 1998, p. 44

²²⁸ DEPOISIER, Renens : 02.03.2005

²²⁹ ZANGHI, Lausanne : 29.02.2005

²³⁰ DEPOISIER, Renens : 02.03.2005

7.6.4.4 Les CFF

L'acteur CFF doit être vu au travers de ses multiples facettes. Il y a d'une part les entités chargées du transport (CFF Voyageur, CFF Cargo et CFF Infrastructure) qui souhaitent développer les infrastructures, en particulier construire une 4^{ème} voie entre Renens et Lausanne, et qui veulent se laisser la plus grande marge de manoeuvre possible en conservant les infrastructures existantes même si celles-ci ne sont que faiblement ou pas du tout exploitées.

Il y a d'autre part l'entreprise qui doit valoriser les terrains qu'elle possède (CFF Immobilier) qui voit le potentiel de la zone de Malley et des plateaux ferroviaires mais qui, selon STAFFELBACH, n'a pour l'instant ni les moyens financiers, ni les ressources humaines pour valoriser elle-même ses surfaces²³¹.

Dans les deux cas, la position des CFF reste relativement passive, avec la volonté de profiter des occasions qui se présenteraient mais sans vouloir jouer le rôle du meneur, du leader de la reconversion, bien que les CFF soient de loin les plus grands propriétaires de la zone et qu'ils tiennent ce rôle dans d'autres quartiers (la Praille à Genève, Stadtraum Hauptbahnhof à Zurich).

Les CFF ont pourtant le mandat de la Confédération de valoriser leur patrimoine foncier. Le problème, c'est que ce patrimoine représente un potentiel de développement de 2,8 millions de m² pour les quinze prochaines années!²³² La capacité du marché, tant pour la construction que pour la vente, est limitée, c'est pourquoi les CFF commencent là où c'est le plus facile (Genève, Zurich). Si les CFF n'excluent pas de valoriser un jour les terrains non ferroviaires lausannois, ceux-ci n'imaginent pas jouer le rôle de promoteur. C'est pourquoi ils comptent sur des investisseurs tiers²³³.

Cette position passive rend la reconversion des plateaux ferroviaires évidemment bien plus difficile et va à l'encontre de la volonté du canton et des communes. Car le propriétaire est souvent le moteur d'une reconversion, cherchant à valoriser son patrimoine. D'autant que les CFF semblent ne pas avoir fixé, à l'interne, de priorités qui permettent de trancher entre les intérêts de ses différentes entités.

D'autres éléments laissent sceptique les CFF. Pour eux, rien ne permet de dire que les terrains de la gare de triage de Renens vont se libérer²³⁴. Pour le canton au contraire, il était clair que la construction de la gare de triage de Denges devait servir à remplacer celle de Renens²³⁵.

En outre, la desserte des plateaux ferroviaires n'est pas suffisante selon les CFF. « C'est le tiers-monde des transports publics par rapport à Zurich ! »²³⁶ s'amuse STAFFELBACH. Pour lui, la gare de Malley doit être l'événement déclencheur du développement de la zone.

²³¹ STAFFELBACH, Lausanne : 18.01.2005

²³² Ibid.

²³³ Ibid.

²³⁴ BOVEY, Lausanne : 14.02.2005

²³⁵ ZANGHI, Lausanne : 29.02.2005

²³⁶ STAFFELBACH, Lausanne : 18.01.2005

7.6.4.5 *Autres propriétaires*

A côté des CFF et de la Ville de Lausanne, de nombreux petits propriétaires se partagent les terrains des plateaux ferroviaires. Parmi ceux-ci, certains ont maintenu une importante activité. Pour eux, pas question de quitter les lieux même si leurs activités ne correspondent plus au nouveau caractère urbain que le quartier pourrait prendre. « Nous sommes là depuis 1943. Nous sommes chez nous et notre affaire continuera d'être exploitée » affirme Christian Vanlanden, directeur de l'entreprise de démolition du même nom, cité dans 24 heures. « Situés avenue de Tivoli 32, les différents locaux de l'entreprise Vanlanden servent de locaux administratifs ainsi que de dépôts. A l'intérieur de ces derniers, des portes, des cadres de fenêtres et autres éléments récupérés lors de démolition s'amoncellent »²³⁷.

Cette position est dénoncée par le canton qui y voit une entrave au développement de la zone et qui souhaite mettre en place une politique de secteurs stratégiques devant accueillir les activités qui correspondent le mieux à leur situation géographique et à leur accessibilité. ZANGHI, adjoint au SAT, répond qu' « un certain nombre d'acteurs devraient admettre qu'ils n'ont plus leur place au cœur de la ville »²³⁸. Pour lui, beaucoup d'usagers actuels de la zone n'ont toujours pas pris conscience de l'intérêt de la zone pour l'agglomération²³⁹.

7.6.4.6 *Les milieux de l'immobilier*

Les milieux immobiliers cherchent en permanence de nouveaux terrains pour bâtir. La pénurie est telle qu'ils n'ont aucune difficulté à vendre ou à louer les nouveaux appartements mis sur le marché. Pourtant, ils ne montrent qu'un intérêt limité pour les plateaux ferroviaires de l'Ouest. Cette passivité s'explique par les incertitudes qui touchent encore cette zone (pollution, délai, accessibilité, etc.) mais aussi par le fait que les milieux immobiliers n'interviennent que beaucoup plus tard dans un processus de reconversion, seulement au moment du montage du projet²⁴⁰. De plus leurs moyens financiers et humains sont limités de même que la capacité d'absorption des nouveaux logements (entreprises de construction, système de mise en vente, etc.) Leur intérêt se limite donc aux terrains les plus facilement et rapidement valorisables.

7.6.4.7 *Certains usagers*

Les usagers des plateaux ferroviaires sont conscients de la précarité de leur situation. Les jardins familiaux de Malley, par exemple, sont situés sur des terrains appartenant aux CFF et destinés à accueillir la quatrième voie Renens-Lausanne. De même, les terrains d'entraînement pour le dressage occupent le cœur du futur quartier. Il est donc certain que tous ces usagers devront se relocaliser, même s'ils ne savent pas encore où.

²³⁷ BORLOZ, 2005

²³⁸ ZANGHI, Lausanne : 29.02.2005

²³⁹ Ibid.

²⁴⁰ LENGACHER, Bussigny : 09.03.2005

7.6.5 Nouveau rôle dans l'agglomération

Les plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois sont de vastes terrains mal exploités mais dont la situation centrale représente une opportunité de développement. Mais pour y mettre quoi ? Quel rôle peut jouer ce quartier dans l'agglomération ?

Plusieurs critères rentrent en considération. Il s'agit notamment de prendre en compte la situation géographique des terrains, leur accessibilité ainsi que leur taille. Ces données nous permettent de prédire que les plateaux ferroviaires peuvent former à l'avenir un nouveau quartier et pas une simple extension d'un quartier préexistant. Ce secteur deviendra probablement une nouvelle centralité de l'agglomération car il est très bien desservi par les transports publics et qu'il possède suffisamment de terrain pour accueillir une large palette de fonctions.

Jusqu'à récemment, les plateaux ferroviaires ont eu une vocation industrielle ou d'entrepôt. Cette vocation ne subsiste plus puisque ces activités ont régressé voire disparu. C'est d'ailleurs la raison qui explique la situation de friche. Se pose donc la question de savoir quelles fonctions doivent accueillir maintenant les plateaux ferroviaires ? Or cette problématique est de la compétence des communes qui décident de l'affectation des terrains (le canton donne son accord sur la légalité). Ce sont donc les communes qui vont décider du type d'activités, du degré de mixité ainsi que de la densité de la zone. Comme les plateaux ferroviaires s'étalent sur trois communes, une action coordonnée est nécessaire pour développer un quartier cohérent.

Une fois ces caractéristiques déterminées, ce sont les milieux immobiliers qui décident du standing des logements, de leur taille et de leur qualité. On sait que les constructeurs essaient de répondre le mieux possible aux besoins du marché au moment de la mise sur le marché des logements. Mais est-ce vraiment les besoins d'un instant qui doivent dicter la construction ou ne devrait-on pas se demander, selon d'autres modes de réflexion, à qui on veut destiner ce nouveau quartier ?

La question du rôle de ces terrains ferroviaires se complexifie si l'on songe au principe de ne pas hypothéquer l'avenir. Les infrastructures ferroviaires aujourd'hui inexploitées (à Sébeillon par exemple) peuvent-elles accueillir des bâtiments, ce qui impliquerait de renoncer définitivement à toute fonction ferroviaire ? Ou ne devrait-on pas se ménager la possibilité d'y développer les transports publics, ce qui est aussi un principe du développement durable. On pourrait par exemple imaginer que dans quelques années se développent des plates-formes de livraison de marchandises par le rail pour les commerces du centre ville et que Sébeillon soit l'emplacement idéal. Le transfert de la route au rail, soutenu par la Confédération, nécessite des infrastructures. Or la reconversion des plateaux ferroviaires conduira à la destruction de certaines de ces infrastructures.

Nous venons de voir que cette problématique du rôle des plateaux ferroviaires se pose à plusieurs acteurs qui peuvent chacun décider dans les limites de leurs compétences (les CFF s'ils ont encore besoin ou non de leurs infrastructures, les communes de l'affectation des terrains, les promoteurs du type de logements, etc.) On peut donc se demander si un travail commun ne serait pas plus pertinent pour

décider du rôle de ce nouveau quartier dans l'agglomération, au risque sinon de voir les acteurs agir isolément et de manière contradictoire.

Ce chapitre a soulevé de nombreuses questions sans y apporter de réponses. Certaines informations fournies dans ce travail peuvent aider à se faire une idée sur le rôle de ce quartier. L'objectif de ce travail reste d'indiquer les difficultés et de soulever les interrogations qui se présentent. Il semble donc tout à fait pertinent de lister un certain nombre de question, sans pouvoir y répondre.

7.7 Conclusion

A cet instant de l'étude, il apparaît que trois hypothèses ont pu être vérifiées. La première stipulait que les plateaux ferroviaires sont à différents stades de la friche. Malley représente le secteur le plus abandonné alors que la gare de triage de Renens n'est pour l'instant pas disponible pour accueillir de nouvelles fonctions. L'étude de PLAREL a montré que le potentiel de développement est important même sans modification des règlements en vigueur²⁴¹. Une réaffectation à la zone mixte ainsi qu'un relèvement des coefficients d'utilisation du sol, augmenteraient encore le potentiel des plateaux ferroviaires. La deuxième hypothèse de ce travail est donc elle aussi confirmée.

Enfin nous venons de voir que les friches peuvent contribuer à la durabilité de la ville et que les plateaux ferroviaires peuvent contribuer à celle de l'agglomération lausannoise. La troisième hypothèse est donc également vérifiée. Pourtant de nombreuses questions restent sans réponse alors que certains principes du développement urbain durable n'ont pas encore été pris en compte. Pour contribuer à la durabilité de l'agglomération lausannoise, il s'agira de répondre à ces questions et de remplir l'ensemble des conditions du développement durable. Nous allons voir au chapitre suivant quelles solutions sont apportées à ces questions par les différents projets de valorisation des plateaux ferroviaires.

²⁴¹ PLAREL ARCHITECTES ET URBANISTES ASSOCIÉS, 2003

8. Les projets

Les plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois font l'objet de plusieurs études et projets, lancés par des acteurs très divers. A l'exception de Lausanne Jardins 2004 qui aura envisagé les plateaux ferroviaires dans leur ensemble – du Flon à la gare de Renens – aucun de ces projets ne les considère comme un tout. Plus précisément, les plateaux ferroviaires sont soit englobés dans un périmètre plus vaste soit traités indépendamment.

Ce chapitre se propose de présenter les différents projets qui concernent directement l'avenir des plateaux ferroviaires et leur reconversion. Nous verrons que ces projets ne sont pas a priori coordonnés mais que l'on tente a posteriori de les intégrer dans le chantier 2 du Schéma directeur de l'Ouest lausannois.

8.1 Lausanne Jardins 2004

L'été 2004 aura été l'occasion pour la population lausannoise de (re)découvrir les plateaux ferroviaires en friche de l'Ouest lausannois. En effet, cette saison-là, la manifestation culturelle « Lausanne Jardins » a décidé de s'implanter entre le Flon et Renens, le long d'un parcours permettant de flâner entre les entrepôts et les lignes ferroviaires. Consacré à l'art des jardins en ville, ce véritable événement estival avait pour enjeu « de proposer à ses visiteurs de considérer le site de la Vallée du Flon comme un paysage »²⁴². Loin de n'être qu'un événement parmi d'autres, Lausanne Jardins 2004 s'est inscrit « dans une perspective sous-jacente, celle du développement futur d'une vallée disparue, puis comblée, puis peu à peu délaissée »²⁴³.

Tirant les enseignements de cette édition 2004, DELLA CASA, commissaire de la manifestation, indique qu'elle « représente une accumulation de documents et d'expériences qui devraient permettre de nourrir les réflexions de ceux qui seront appelés à travailler sur l'aménagement urbain. Elle a également permis d'identifier un certain nombre d'acteurs et de groupes sociaux susceptibles de participer activement aux recherches et aux débats à venir »²⁴⁴. Il ajoute que « la manifestation a pu représenter le banc d'essai en vraie grandeur d'une collaboration territoriale. Cheminements piétonniers, ligne de transports publics, parcours et jardins ont été mis en place, puis évalués concrètement par une grande part de la population »²⁴⁵.

Lausanne Jardins 2004 a donc joué le rôle d'une « manifestation éphémère comme instrument d'analyse, d'expérimentation et de projet appliqué à l'espace urbain »²⁴⁶. Car son « ambition majeure consistait à modifier en profondeur la perception que l'on a de ce territoire »²⁴⁷. Toujours selon DELLA CASA, « La somme des

²⁴² DELLA CASA, 2004 (2), p. 8

²⁴³ Idem. p. 9

²⁴⁴ DELLA CASA, 2004 (1), p. 10

²⁴⁵ DELLA CASA, 2004 (3), p. 5

²⁴⁶ Idem, p. 5

²⁴⁷ DELLA CASA, 2004 (1), p. 7

commentaires, des projets de jardins, des groupes sociaux qui s'y sont agrégés, des témoignages de visiteurs ou de spécialistes atteste qu'une mutation s'est amorcée »²⁴⁸.

J'ajoute, à titre personnel, qu'en effet cette manifestation fut une excellente opportunité de découvrir un bout de ville méconnu et dévalorisé et qu'elle m'a permis de découvrir dans d'excellentes conditions les terrains de cette étude.

8.2 Europan

Europan est une fédération européenne d'organisations nationales gérant des concours d'architecture réservés aux jeunes diplômés. En 2003, la septième session d'Europan a proposé 68 sites dans 19 pays. Europan Suisse, pour sa part, a proposé deux emplacements, l'un à Fribourg, l'autre à Malley. Le financement du concours est assuré par un partenariat entre le privé et le public. Dans le cas de l'Ouest lausannois, les communes de Renens, Prilly et Lausanne se sont associées aux CFF pour assurer le financement du concours.

« Europan a pour objectif d'aider les villes et les aménageurs ayant proposé des sites à trouver des réponses architecturales et urbaines novatrices »²⁴⁹. Les objectifs formulés par les communes et les CFF lors de la première session du concours éclairent sur leurs intentions. Pour la commune de Renens, « il s'agit de revitaliser [un] quartier anciennement lié aux activités amenant trop de nuisances au centre-ville et de lui donner une identité d'affectation mixte (logements souhaités). Il importe d'avoir une vision globale du développement urbain et arrêter de donner des autorisations au coup par coup »²⁵⁰. La Ville de Lausanne, qui a déjà installé certains de ses services, souhaite « des projets applicables ou pour lesquels le jury peut donner un mode d'emploi »²⁵¹. Tant pour Renens que pour les CFF, il s'agit également « d'intégrer le centre logistique de gestion des déchets de manière à ne pas dévaloriser les abords de la future station REV »²⁵² et à ce qu'il « n'hypothèque pas l'aménagement du secteur »²⁵³. Enfin Lausanne et les CFF soulignent la nécessité d'un « développement de ce territoire en étapes »²⁵⁴.

Pour l'architecte LUSCHER, Président d'Europan Suisse, ces concours cherchent « à créer des visions urbaines et d'organisation. Il s'agit d'un apport d'idées ». « Le défi lancé par le site de Renens-Malley relève plutôt du domaine de la planification [et] requiert des stratégies intelligentes pour un développement progressif à longue échéance »²⁵⁵. « Pour Malley, explique LUSCHER, Europan doit agir comme un déclencheur et permettre de poser sur la table tous les problèmes liés à un tel site. Hors cadre normatif, les projets proposés vont permettre aux interlocuteurs et différents partenaires de discuter de l'aspect du lieu à partir d'idées créatrices et

²⁴⁸ IBID.

²⁴⁹ EUROPAN SUISSE, 2004, p. 1

²⁵⁰ IDEM, p. 5

²⁵¹ Ibid.

²⁵² Ibid.

²⁵³ Ibid.

²⁵⁴ Ibid.

²⁵⁵ GONTHIER, 2004, p. 3

d'images suggestives que l'on peut projeter dans le futur, de réfléchir en termes de planification, d'équipement, d'urbanisme et de formes. Cela permet aux partenaires concernés d'élargir les points de vues et de ne pas figer les discussions. Europan est un instrument de travail pour des échanges à partir d'éléments constructifs »²⁵⁶. Dans le cas de Malley, le concours a, selon lui, permis une « nouvelle réflexion sur les infrastructures prévues ». Il attend que soient « réétudiés les emplacements prévus pour les grandes infrastructures en fonction des visions d'Europan ».

D'autre part grâce à l'exposition des projets et aux présentations, la problématique de Malley a été portée devant le public.

Une des critiques portée au concours Europan vient du fait que les limites du site n'étaient volontairement pas définies et que les lauréats se sont concentrés sur le plateau ferroviaire à proprement parler, sans voir les liens avec les autres plateaux et la structure longiligne qui marque ce territoire.

Un fait particulièrement marquant illustre cette remarque. Tous les projets placent le centre du nouveau quartier au centre de la plate-forme de Malley. Cette solution n'a rien d'illogique en soit et correspond parfaitement à l'idée de centre. Pourtant lorsqu'on élargit l'horizon et que l'on étudie l'ensemble de la zone en tenant compte des liens avec les autres plateaux et les quartiers alentours, on remarque qu'une des limites du plateau de Malley fait déjà office de centre de quartier. Cette centralité se situe sur l'avenue du Chablais. En élargissant l'espace étudié et en le considérant à toutes les échelles auxquelles il appartient, on place logiquement le centre du nouveau quartier le long de l'avenue du Chablais. C'est ce que l'association Droit de Cité a toujours défendu (cf. point 8.3 – Le travail des associations), c'est aussi la conclusion à laquelle le chantier 2 est arrivé (cf. point 8.6 – Chantier 2), c'est encore l'opportunité que les communes et les CFF n'ont pas voulu hypothéquer en acceptant de déplacer le centre de logistique à l'ouest du plateau alors qu'il devait être situé le long de l'avenue du Chablais (cf. point 8.8 – Centre de logistique et Cargo Domino) !

²⁵⁶ REYMOND, 2004



Illustration 22 :

L'avenue du Chablais complètement marginalisée par l'un des deux projets mentionnés lors du concours Europan 7 : VAN DE WERF Kathleen, TROCH Sofie et SLAGMEULDER Gunther, Herent (Belgique)

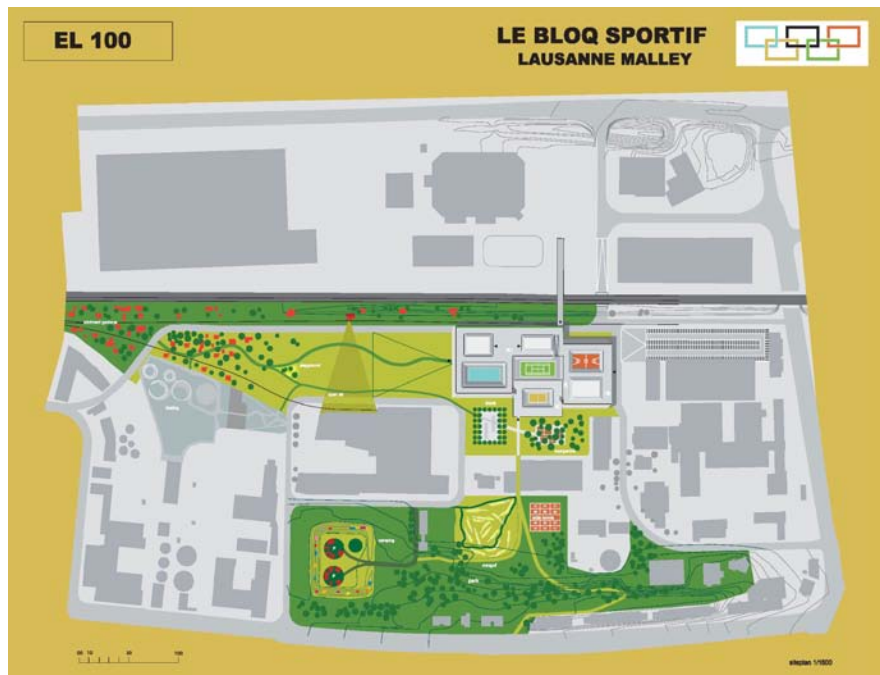


Illustration 23 :

L'avenue du Chablais complètement oubliée par un des projets cités par le jury du concours Europan 7 : AYMO-BOOT Skafta, NEZU Yukiko ET SCHELE Johannes, Amsterdam

Aucun premier prix n'a été attribué par le jury, mais deux projets ont reçu une mention. Les auteurs de ces deux projets ont été invités à prolonger leurs réflexions dans le cadre du chantier 2 (cf. point 8.6 – Chantier 2).

Le concours European nous permet de tirer divers enseignements et de mettre à jour certaines difficultés qui se présentent lors de la valorisation d'un site en friche.

L'une de ces difficultés vient de la question de savoir à quel moment il est opportun de faire un concours d'architecture. Pour DEPOISIER par exemple, European est arrivé un peu trop tôt. « On n'est pas encore à ce niveau de réflexion, on n'est que dans la phase de préparation »²⁵⁷. Dans ce cas, le programme risque d'être défini de manière trop peu précise. Mais en même temps un concours d'architecture permet d'imaginer tout (ou presque) ce qu'il serait possible de faire sur un espace et offre des visions qu'il est plus facile à défendre que ne le sont des stratégies et des programmes. Les lauréats du concours European ont par exemple été les premiers à présenter une illustration de ce que pourrait être la future gare de Malley et son implantation au cœur du quartier.



Illustration 24 :

Gare de Malley, vision d'un candidat au concours European 7 : CATELAND Bruno, LESTRA Jean-Baptiste et GALTIER Céline, Lyon

8.3 Le travail des associations

Parallèlement au travail de collectivités publiques (canton, communes), plusieurs associations ont également participé à la réflexion sur l'Ouest lausannois et ses plateaux ferroviaires, et contribué à la prise de conscience de l'existence de cette problématique par la population de l'agglomération. L'association transport et environnement (ATE) et l'association Droit de Cité (DDC) ont été, l'une et l'autre, très actives dans ce domaine.

En 2002 – une année avant la publication du Schéma directeur de l'Ouest lausannois – l'ATE sort une étude intitulée « Se déplacer dans l'Ouest lausannois. Propositions pour éviter l'asphyxie et la paralysie ». La nouvelle halte de Malley y est notamment mentionnée avec ce commentaire : « de nouveaux arrêts dans les zones où la ville doit se développer en priorité »²⁵⁸.

²⁵⁷ DEPOISIER, Renens : 02.03.2005

²⁵⁸ ATE, 2002, p. 15

De son côté, l'association DDC a organisé, à partir de 1999, des « safaris en ville » dans l'Ouest lausannois. Ces balades « se déroulent en deux phases. La première consiste en une visite guidée pour découvrir et lire un quartier en parcourant les rues, places, traboules et recoins d'un quartier ; la seconde est une assemblée publique, pour discuter des choses vues pendant la visite et pour recueillir les avis, critiques et suggestions des habitants. Cette approche de bas en haut et ces réflexions aboutissent à des propositions que DDC s'efforce de faire valoir auprès des autorités compétentes »²⁵⁹.

En 2003, DDC organise un safari spécifique sur Malley, dont certaines interventions ne laissent aucun doute sur la volonté de cette association de participer à la réflexion sur le devenir de cette plate-forme (Roland Willomet : *Le secteur ouest de Malley, problèmes et potentialités* ; Goran Bosovic : *Le site de Malley : reconversion de friches industrielles* ; Sylvie Favre : *Les enjeux du développement d'un quartier au centre de l'agglomération* ; Christophe Gnaegi : *L'avenue du Chablais, futur centre de quartier* ; François Marthaler : *Sébeillon : quel avenir pour une gare de marchandises au centre ville ?*²⁶⁰).

En novembre 2002, un groupe de travail de DDC rédige une motion reprise par des conseillers communaux des communes de l'Ouest lausannois, invitant ces communes à conduire ensemble un grand projet participatif pour l'Ouest lausannois. Cette motion indique notamment que « l'action des Municipalités ne doit plus s'arrêter aux frontières communales. Il est temps de mettre fin à la concurrence stérile entre communes et d'agir en collaboration dans l'intérêt général de la région. Travailler ensemble coûtera moins cher et sera plus efficace »²⁶¹.

Parmi les objectifs définis par la motion, il est mentionné que « les communes de l'Ouest lausannois s'associent pour conduire en commun un projet pour un développement durable de l'urbanisation de l'Ouest lausannois, afin de construire une région cohérente et attractive »²⁶². Puis la motion insiste sur le fait que « le succès de l'entreprise dépendra [...] dans une large mesure de l'implication citoyenne des conseillers communaux, des habitants, des associations, des commerçants et des acteurs économiques et sociaux. Ils devront donc y être associés selon des formes à déterminer »²⁶³. En conclusion, il est écrit que « telles sont les conditions qui permettront d'initier sans attendre un processus ouvert et évolutif dans une dynamique de projet, évitant les habituels blocages juridico-institutionnels. Novateur, ce projet devra aussi être conçu comme un processus d'apprentissage »²⁶⁴.

La motion a bénéficié d'un accueil très positif dans la presse et dans les Conseils communaux puisqu'elle a été acceptée et donc renvoyée à la municipalité dans les six communes où elle a été déposée²⁶⁵. Mais il faut dire qu'elle demandait en

²⁵⁹ <http://www.droitdecite.ch/safaris.htm>

²⁶⁰ DROIT DE CITE, 2003 (2)

²⁶¹ DROIT DE CITE, 2002

²⁶² Ibid.

²⁶³ Ibid.

²⁶⁴ Ibid.

²⁶⁵ Bussigny, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Prilly et Renens

grande partie ce que le Schéma directeur de l'Ouest lausannois allait faire dans les mois suivants.

C'est d'ailleurs ce que relève PITTET dans sa prise de position sur le SDOL : « tel est en substance le contenu essentiel de notre motion. A le rappeler, on ne peut manquer d'être frappé par sa très grande parenté avec l'orientation générale du Schéma, et cela alors même que les auteurs de la motion ont travaillé sans avoir connaissance de ce document. C'est dire à quel point notre groupe se réjouit tant de la démarche (enfin) entreprise par les communes et l'Etat que du document mis en consultation. L'une et l'autre vont largement dans le sens de ce que nous demandons dans notre motion. Et nous constatons avec satisfaction que les propositions du Schéma, elles aussi, impliquent désormais une action résolue et, surtout, concertée des communes qui partagent la responsabilité du développement durable de l'ensemble du territoire de l'Ouest lausannois »²⁶⁶.

Cette association a également joué un rôle dans le déplacement du centre logistique de la Ville de Lausanne (cf. point 8.8 – Centre logistique et Cargo Domino), par l'intermédiaire d'une de ses membres qui déposa une motion au Conseil communal de la Ville demandant un moratoire sur tous les projets en lien avec le site de Malley.

Ce point sur les associations nous montre d'une part que celles-ci veulent jouer un rôle dans les réflexions sur l'aménagement et le développement de l'Ouest lausannois et qu'elles usent des moyens dont elles disposent (prises de position, informations, motions, mais aussi recours, si nécessaire) pour faire entendre leur avis.

D'autre part, les associations jouent un rôle de lobby face aux autres acteurs. Par leur action, elles contribuent à la sensibilisation des habitants et des politiciens. Ce point est d'autant plus important dans le cas des plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois, car ceux-ci ont une mauvaise image (personne ne souhaite aller y habiter pour l'instant) et que cette image devra nécessairement changer pour que cette zone se développe. La question de l'acceptabilité et de l'attrait de cette zone comme lieu de résidence et de travail requiert des efforts communs et concertés de la part de tous les acteurs. Les associations contribuent également à maintenir cette problématique à l'agenda politique et tentent de s'adjoindre une volonté politique forte, nécessaire à tout projet urbain global.

8.4 Schéma directeur de l'Ouest lausannois

Considérant la situation catastrophique de l'Ouest lausannois en terme de trafic et de pollution, sept communes de cette région et le canton ont constitué un groupe de pilotage (Gropil) « chargé de réfléchir à l'avenir de cette région et de proposer des solutions en matière d'aménagement et de transport »²⁶⁷. A partir de là, ces instances « ont décidé d'envisager ensemble l'avenir de l'Ouest lausannois »²⁶⁸ et

²⁶⁶ PITTET, 2003

²⁶⁷ SCHEMA DIRECTEUR DE L'OUEST LAUSANNOIS, 2003, p. 6

²⁶⁸ Idem, p. 5

ont signé en l'an 2000 une convention allant dans ce sens. Cette dernière impliquait également la mise en place d'un moratoire sur l'implantation de grands générateurs de trafic (plus de 500 mouvements de véhicules par jour et par hectare) de deux ans, afin de tenter de trouver une solution au problème de la congestion et de la pollution atmosphérique dans l'Ouest.

Les sept communes concernées sont Bussigny-près-Lausanne, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Renens, Saint-sulpice et Villars-Ste-Croix. La commune de Prilly s'est jointe à ces travaux en cours de route. La commune de Lausanne est restée observatrice jusqu'au printemps 2005.

La convention a débouché sur la rédaction d'un Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) qui n'est pas contraignant, mais qui sera intégré dans le Plan directeur cantonal (PDC) afin de lui donner une force contraignante.

« Le Schéma directeur servira de guide, tant pour les futurs documents d'aménagement que pour les réalisations concrètes à venir. Le développement régional pourra, à l'aide de ce nouvel outil, se poursuivre sur des bases solides et dans le respect de principes fondamentaux, qui visent notamment l'amélioration de la qualité de vie, la maîtrise des systèmes de transport et un développement socio-économique harmonieux »²⁶⁹.

Ce projet est ambitieux. « Les objectifs du SDOL sont de poursuivre le développement de cette région, concentrer le développement sur les secteurs stratégiques, situés le long des axes principaux de transports publics et individuels, favoriser la mixité et la densification le long de ces axes principaux, renforcer l'interface régionale de Renens, le REV, le TSOL, étendre les lignes n° 2, 7, et 9 et revoir le réseau de rabattement sur les interfaces les plus importantes, modifier le réseau autoroutier en transformant l'autoroute entre Ecublens et la Maladière en boulevard urbain [...], mettre en place une politique de transfert modal et une politique restrictive en matière de stationnement, qu'il soit privé ou public, concevoir et réaliser un réseau de parcours piétonnier et cycliste qui relie les différents lieux et interfaces »²⁷⁰.

Bien que le SDOL concerne une zone beaucoup plus vaste que les plateaux ferroviaires, ceux-ci sont concernés par la démarche parce que les communes de Renens et de Prilly accueillent les plateaux de Malley et de Renens et que de ce fait, ils sont également traité dans le SDOL et en particulier dans la phase de mise en œuvre de ce schéma (cf. point 8.6 – Chantier 2). De plus avec l'arrivée toute récente de la commune de Lausanne, les plates-formes de Sébeillon et de Sévelin sont également concernées.

D'autre part, il est intéressant d'aborder la question du SDOL dans ce travail sur les plateaux ferroviaire parce que cette démarche est totalement nouvelle, qu'elle ne s'appuie sur aucune expérience plus ancienne et que ses protagonistes inventent en permanence leur manière de travailler²⁷¹. « Le schéma directeur de l'Ouest

²⁶⁹ Ibid.

²⁷⁰ SURCHAT-VIAL, 2004, p.60

²⁷¹ DEPOISIER, Renens : 02.03.2005 et WIDMER, Lausanne : 02.03.2005

lausannois suscite de l'intérêt. Souvent qualifié d'innovateur, il est présenté comme une référence pour d'autres planifications régionales ou des projets d'agglomération »²⁷².

« Le schéma est innovateur à double titre. D'abord, du point de vue du contenu et de la philosophie d'action, il propose une conception directrice pour promouvoir une urbanisation garante d'une qualité de vie, non gaspilleuse de cette ressource rare qu'est le sol, coordonnée avec les transports publics et privés avec le souci d'éviter les dysfonctionnements et les surcoûts. Quant à sa mise en œuvre, elle s'appuie sur des « chantiers », où l'on cherche ensemble entre partenaires publics et privés, à concrétiser les idées directrices développées dans la conception du schéma directeur. [...]

Mais le schéma est aussi novateur dans la démarche qui a conduit à son élaboration, à sa concertation, à son approbation et à son application. Le pilotage politique des études, les relations entre les responsables politiques et les experts, le management du processus de planification ainsi que les réflexions développées autour de la coordination et des compétences de décision des communes et du Canton ont donné progressivement au schéma directeur une légitimité politique. Il s'est agi d'un véritable processus d'apprentissage collectif mené par les acteurs impliqués dans un contexte de changements institutionnels caractérisés par la complexité et l'incertitude »²⁷³.

« Le Schéma directeur ne constitue pas une fin en soi : il représente un instrument de référence évolutif qui permet d'orienter les futures actions d'aménagement du territoire dans l'Ouest lausannois. A terme, les principes et objectifs de ce schéma devront, au travers des « chantiers » d'études, aboutir à une révision des planifications communales »²⁷⁴. « La mise en œuvre par chantier signifie « mettre en chantier », construire, développer des idées directrices émises dans le concept.

Selon les thèmes et les périmètres, les démarches de réalisation seront différentes, avec des acteurs, des moyens, des priorités et des dispositifs d'organisation spécifiques à chaque chantier. Cette stratégie de mise en œuvre permet une grande flexibilité. Chaque chantier peut mettre en place une structure institutionnelle ad hoc, avec les partenaires impliqués et un programme de travail propre. Il est ainsi possible d'associer plus facilement les acteurs économiques (propriétaires, promoteurs, entreprises, etc.) à la recherche de solutions. C'est une formule adéquate pour promouvoir non seulement la collaboration communes – canton, mais aussi le partenariat public – privé »²⁷⁵.

« Les études entreprises dans le cadre des chantiers seront coordonnées avec les études à grande échelle (projet agglomération Lausanne – Morges, etc.) et avec les études sectorielles (PPA, PDL, etc.) »²⁷⁶. Les six chantiers constitueront autant d'annexes au SDOL qui permettront la révision des plans directeurs communaux. Il

²⁷² REY, 2004, préambule

²⁷³ Ibid.

²⁷⁴ MUNICIPALITE DE RENENS, 2004, p. 2

²⁷⁵ REY, 2004, p. 41

²⁷⁶ SCHEMA DIRECTEUR DE L'OUEST LAUSANNOIS, 2003, p. 78

serve à cadrer les projets de construction dès le départ²⁷⁷. Les plateaux ferroviaires sont inclus dans le chantier 2, dont l'objectif est d'élaborer un Schéma directeur intercommunal à l'horizon 2005 – 2006²⁷⁸.

Outre les chantiers d'étude, un deuxième moyen d'action - un « moyen d'urgence », selon les termes de WIDMER²⁷⁹ – est utilisé pour mettre en œuvre les principes développés par le SDOL. Il s'agit du questionnaire ABC qui a permis la levée du moratoire. « Le Gropil a décidé d'appliquer par l'intermédiaire du questionnaire « ABC » des critères transitoires qui permettront de juger de l'opportunité des futurs projets dans l'Ouest lausannois (permis de construire, affectation des terrains en zone à bâtir, etc.). Ceci afin d'éviter la réalisation de projets qui compromettraient les objectifs du présent Schéma directeur »²⁸⁰. Ce questionnaire doit être rempli en amont de la mise à l'enquête²⁸¹. « Si, au terme du questionnaire « ABC », des divergences entre le projet souhaité et les propositions du Schéma directeur sont observées, le dossier est transmis sans attendre à une commission technique (groupe « ABC ») chargée de rédiger un préavis qui doit servir de base de dialogue avec le demandeur, en vue d'une éventuelle modification de son projet »²⁸².

Nous n'allons pas entrer plus en détails dans l'historique du SDOL, ni dans le fonctionnement de son bureau, mais nous allons tout de même mentionner les principales critiques dont fait l'objet le SDOL puisque celui-ci s'applique très concrètement aux plateaux ferroviaires en friche de l'Ouest lausannois par l'intermédiaire du chantier 2. Les sources de ces critiques proviennent principalement de deux documents mais reflètent, à mon goût, assez bien les avis entendus ci et là lorsque la question du SDOL est abordée. Ces documents sont :

- PITTET Danièle, au nom du groupe des conseillers communaux, 2003, *Consultation publique sur le Schéma directeur de l'Ouest lausannois. Remarques des Conseillers communaux auteurs de la motion intercommunale pour un développement durable de l'Ouest lausannois*, Renens
- REY Michel, 2004, *Le schéma directeur de l'Ouest lausannois. Un processus d'apprentissage novateur. Enseignements pour les projets et démarches d'agglomération*, Lausanne : CEAT, 45 p.

La première critique vient du fait que les communes de Prilly et de Lausanne n'ont pas collaboré depuis le début à la démarche du SDOL, mais n'y ont participé que comme observatrices. Concernant Lausanne, les responsabilités de cette absence ne sont pas claires, les communes de l'Ouest accusant Lausanne de ne pas vouloir participer au développement de sa banlieue ouest, alors que Lausanne affirme ne pas avoir été invitée.

²⁷⁷ WIDMER, Lausanne, 02.03.2005

²⁷⁸ Ibid.

²⁷⁹ Ibid.

²⁸⁰ SCHEMA DIRECTEUR DE L'OUEST LAUSANNOIS, 2003, p. 73

²⁸¹ DEPOISIER, Renens : 02.03.2005

²⁸² SCHEMA DIRECTEUR DE L'OUEST LAUSANNOIS, 2003, p. 73

Dans tous les cas, ces absences ont nuit à la qualité de l'étude puisque des frontières institutionnelles sont venues se placer dans l'espace fonctionnel qui faisait l'objet de cette étude. C'est d'ailleurs la réflexion tenue par certains conseillers communaux de Prilly qui ont considéré que « notre commune ne peut plus se permettre de rester dans son coin alors que notre territoire est part entière de l'Ouest lausannois et que nous en payons quotidiennement le tribut, touchés comme nous le sommes par les nuisances diverses dues au trafic de transit ou au manque de communications efficaces nord-sud, pour ne citer que cela. Si nous ne nous associons pas aux autres communes de l'Ouest pour défendre nos intérêts nous allons continuer à devoir subir les dictat urbanistiques qu'imposent le développement de la région sans pouvoir dire grand-chose »²⁸³.

Ce n'est qu'à la fin de l'année 2004 que la commune de Lausanne a décidé de participer aux études régionales concernant l'agglomération, dont le SDOL fait partie ! Aujourd'hui la présence de Prilly et de Lausanne permet notamment d'aborder la question de plateaux ferroviaires dans leur ensemble.

Une autre critique a l'intention du SDOL vient du fait que la démarche participative s'est "limitée", d'une part à une concertation assez large des acteurs directement concernés (propriétaires, communes, canton) et, d'autre part, à une consultation du document auprès de la population. « Une consultation sur un document d'un tel degré d'abstraction et de généralité (à l'instar d'un plan directeur) est un exercice plutôt problématique. Les implications concrètes sont difficilement perceptibles pour le citoyen lambda. En outre, le langage reste souvent technocratique et l'effort (réel) de vulgarisation encore insuffisant »²⁸⁴. « La démarche « up-down » qui a abouti au schéma devra en effet être encore complétée – soit à la fois nourrie et légitimée – par une démarche « bottom-up », le sens du processus participatif proposé dans notre motion »²⁸⁵.

« S'agissant du processus de participation à organiser dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma, ce dernier ne contient hélas aucune proposition concrète. Comme proposé dans notre motion, il faut organiser et conduire une démarche participative digne de ce nom, qui permette :

- l'expression et l'identification des besoins réels des habitants et usagers ;
- l'enrichissement et l'affinement des projets à partir de leurs propositions ;
- une meilleure légitimation et acceptation des projets et mesures.

[...] Pour réaliser une vraie participation, il faut beaucoup d'informations, d'explications et de temps. Par ailleurs et d'une façon générale, une consultation du public devrait se faire en amont, pour définir les besoins avant de planifier »²⁸⁶.

Enfin le SDOL fait l'objet de critiques sur sa mise en œuvre. Il manque une marche à suivre pour savoir comment appliquer les principes développés par le SDOL. De

²⁸³ CONSEIL COMMUNAL DE PRILLY, 2003

²⁸⁴ PITTET, 2003

²⁸⁵ Ibid.

²⁸⁶ Ibid.

plus, le schéma ne prend pas le risque de trancher les questions : que faire avant quoi ? et que faire si un élément ne se fait pas ? « On regrette en particulier [...] que des priorité ne soient pas plus clairement établies tant pour les objectifs que pour les chantiers [...]. Or, certaines priorités sautent aux yeux : en particulier, au chapitre de l'urbanisation, le développement des secteurs situés dans le faisceau des voies ferrées »²⁸⁷.

Pour finir les moyens dévolus au SDOL et plus particulièrement à sa mise en œuvre paraissent misérables face à l'importance et à la profondeur de la problématique.

« Le schéma directeur n'est qu'un instrument... Tout le travail reste à faire !

Seul un management urbain dynamique et prospectif, conçu dans une optique intercommunal, peut contribuer à la réalisation des idées émises dans le schéma directeur.

Les communes sont appelées à collaborer étroitement, à coordonner leurs initiatives, si possible en étroite synergie avec les dynamiques du monde économique privé. Ce travail implique une volonté politique partagée et l'appui de professionnels compétents et indépendants, soucieux de la promotion des intérêts de la nouvelle entité régionale de l'Ouest lausannois »²⁸⁸.

L'approbation par les communes du SDOL et sa mise en application ont nécessité la création d'un bureau du SDOL. Or il emploie une architecte-urbaniste à 50 % ainsi qu'un secrétaire administratif à un pourcentage plus faible encore. Il lui est difficile de mener de front l'ensemble des études, d'autant qu'aucune priorisation des études n'a été fixée.

8.5 Mise en œuvre du Projet ALM

Comme nous l'avons vu au point 5.2.6, le Projet d'agglomération Lausanne-Morges a sélectionné 12 secteurs stratégiques dont trois sont d'intérêt cantonal. Ceux-ci sont « les lieux prioritaires du développement. Porteur d'enjeux cantonaux, ils font l'objet d'une planification concertée entre le canton, la ou les communes concernées et les acteurs privés (propriétaires, développeurs) »²⁸⁹. « Chaque site stratégique est un « chantier » d'étude à conduire de manière coordonnée entre les communes concernées. L'instrument à utiliser est du type « schéma directeur », fixant les conditions du développement »²⁹⁰. « Chaque « chantier » répondra à des exigences de développement urbain de façon à garantir une vision d'ensemble et une cohérence en matière de :

- forme et densité urbaine
- mixité des fonctions
- programme d'équipements publics

²⁸⁷ Ibid.

²⁸⁸ REY, 2004, p. 42

²⁸⁹ SAT et SM, 2004, p. 52

²⁹⁰ Ibid.

- accessibilité en transports publics et individuels
- réseau et aménagement des espaces publics
- infrastructures
- mesures environnementales
- etc.

Dans chaque « chantier », les instruments de planification et de protection de l'environnement seront coordonnés (par exemple changement d'affectation dans le PGA, mise en vigueur des zones réservées etc.). De même, une coordination doit être assurée entre développement urbain et transports »²⁹¹.

Le site E des voies ferrées Bussigny – Renens – Malley – Sébeillon englobe les plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois, et concerne, outre les communes de Lausanne, Renens et Prilly, celles de Chavannes-près-Renens, Crissier et Bussigny. Ce site est traité par un chantier d'étude particulier qui est le même que le chantier du SDOL. Les études, plutôt que d'être réalisées à double (une fois pour le Projet ALM, ou fois pour le SDOL), ont été regroupées sous la responsabilité du bureau du SDOL.

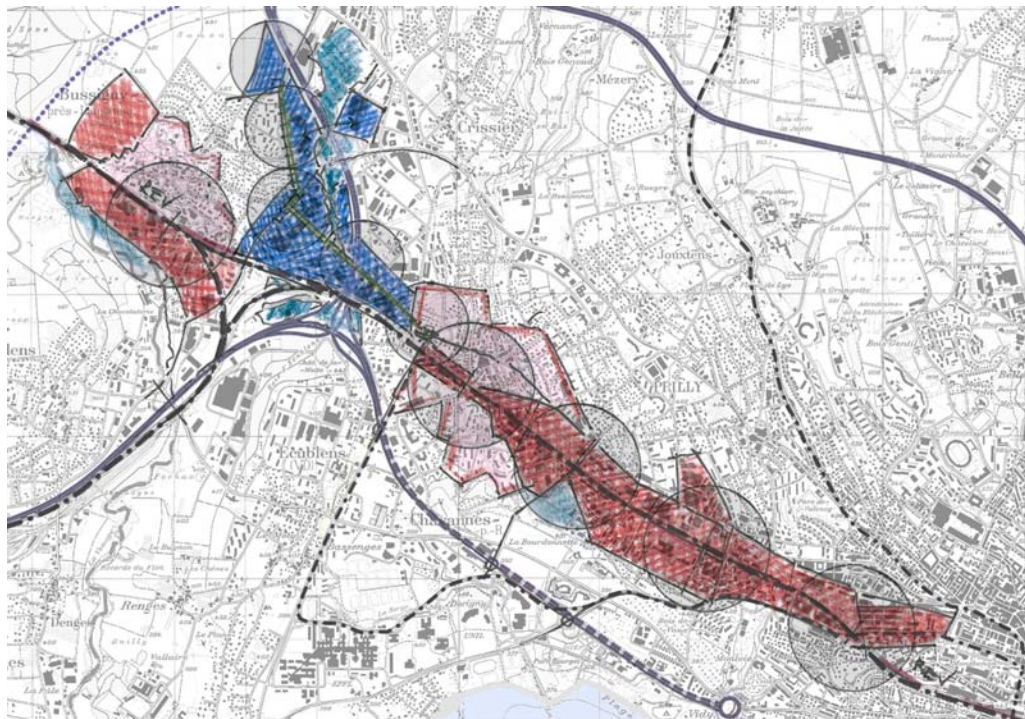


Illustration 25 : SAT et SM, 2004

Site E Voies ferrées Bussigny – Renens – Malley – Sébeillon

²⁹¹ Ibid.

Le Projet ALM définit un certain nombre de principes d'aménagement du secteur :

- Saisir l'opportunité de vastes terrains sous-utilisés et remarquablement desservis par transports publics pour créer des quartiers de centre-ville, dans le prolongement immédiat du centre-ville de Lausanne.
- Favoriser une mixité d'affectations en marquant les spécificités de chaque développement
- Pôles d'urbanisation dense à proximité des gares et arrêts REV [RER Vaudois] ainsi que sur le trajet de la ligne TL7.
- Desserte principalement ferroviaire avec corridor CFF à 4 voies et création de 4 gares et haltes, dont la halte de Malley en première priorité
- Sur un tracé s'approchant de la ligne 7 actuelle, desserte de haut niveau par un axe est-ouest (tram à terme). Lignes de bus complémentaires

Nous retiendrons du Projet ALM que des secteurs stratégiques de développement ont été définis dans l'agglomération. Le faisceau des voies ferrées, regroupant les plateaux ferroviaires de l'Ouest, est l'un de ces secteurs. Il doit accueillir une extension du centre-ville actuelle. La mise en œuvre des principes développés se fait par l'intermédiaire du chantier 2 du Schéma directeur de l'Ouest lausannois.

8.5 Chantier 2

« Le secteur Bussigny-Sébeillon offre une opportunité majeure d'accueillir une part significative du développement dans la continuité immédiate du centre-ville de Lausanne. Il apparaît comme un enjeu important dans trois documents coordonnés :

- Schéma directeur de l'Ouest lausannois SDOL (2003), mis en œuvre par 9 communes et par le canton : dans ce document, le secteur Bussigny-Sébeillon est identifié comme « chantier 2 »
- Projet d'agglomération Lausanne-Morges ALM (avant-projet 2005) : dans ce document, le secteur Bussigny-Sébeillon correspond à deux des 12 « sites de développement d'intérêt cantonal [...]
- Plan directeur cantonal (avant-projet sommaire octobre 2004) : un chapitre déterminant de ce document est le projet d'agglomération Lausanne-Morges, dont le secteur Bussigny-Sébeillon est l'une des grandes opportunités »²⁹².

²⁹² FEDDERSEN & KLOSTERMANN, 2005, p. 5

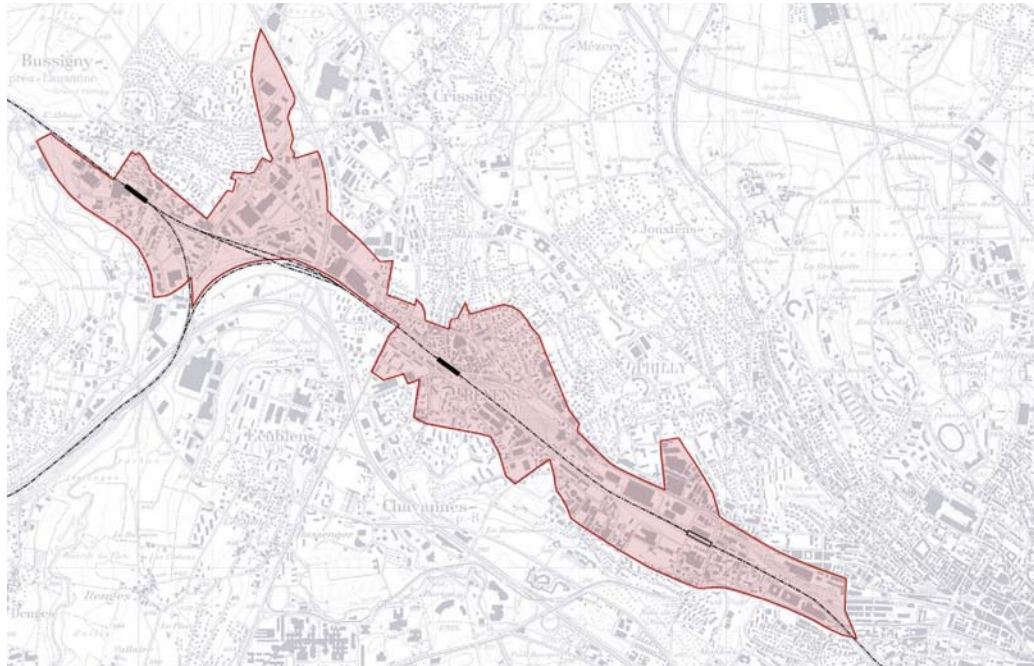


Illustration 26 : FEDDERSEN & KLOSTERMANN, 2005
Secteur étudié par le chantier 2 du SDOL

« La mise en œuvre du SDOL dans le secteur Bussigny-Sébeillon s’effectue par un Schéma directeur intercommunal. [...] Ce schéma servira de document de référence pour les services cantonaux et communaux. Il fixe les conditions spatiales, temporelles et de faisabilité du développement du secteur et sert de base pour la coordination des projets d’aménagement et de construction. Il vise à adresser un message fort et dynamique aux porteurs et développeurs de projets publics et privés »²⁹³. « Sa mise en œuvre opérationnelle s’effectuera sur la base du découpage en sous-secteurs fixé par le Schéma »²⁹⁴.

Ce Schéma directeur intercommunal du secteur Bussigny – Sébeillon (ou chantier 2), est maintenant en phase d’adoption par le groupe de pilotage du SDOL. Une consultation publique devrait débuter aussitôt ce rapport adopté par le Gropil. Il a été rédigé par un groupe de travail composé des membres des services de l’urbanisme des cinq communes concernées, de Mme. WIDMER, cheffe de projet du SDOL, des représentants des services du canton, des représentants d’autres partenaires (CFF et TL), des experts (notamment les lauréats des mentions au concours d’architecture European 7) ainsi que les mandataires de l’étude (en particulier le bureau Feddersen & Klostermann). En tout une trentaine de personnes, ce qui constitue une large représentation. J’en ai fait la malheureuse expérience puisque j’ai souhaité une fois assister à une séance du chantier 2 et que cela m’a été refusé, justement du fait du nombre trop élevé de personnes présentes

²⁹³ Idem, p. 6

²⁹⁴ Idem, p. 8

dans ces séances et des difficultés que cela pose en terme d'avancement du travail et de discussion !

Entre Lausanne et Bussigny, le chantier 2 a identifié six sites stratégiques « ayant pour vocation de devenir des centralités urbaines à divers échelons, jouant un rôle moteur pour l'urbanisation »²⁹⁵.

Pour chaque sous-secteur, la réflexion a porté sur des options d'aménagement spécifiques respectant la structure générale du secteur Bussigny-Sébeillon. De plus des densités minimales ont été définies pour chaque sous-secteur. Ceux-ci sont les cadres où se poursuivront les études d'aménagement. Parmi eux, deux sont des plateaux ferroviaires. Il s'agit de Malley et de Sébeillon.

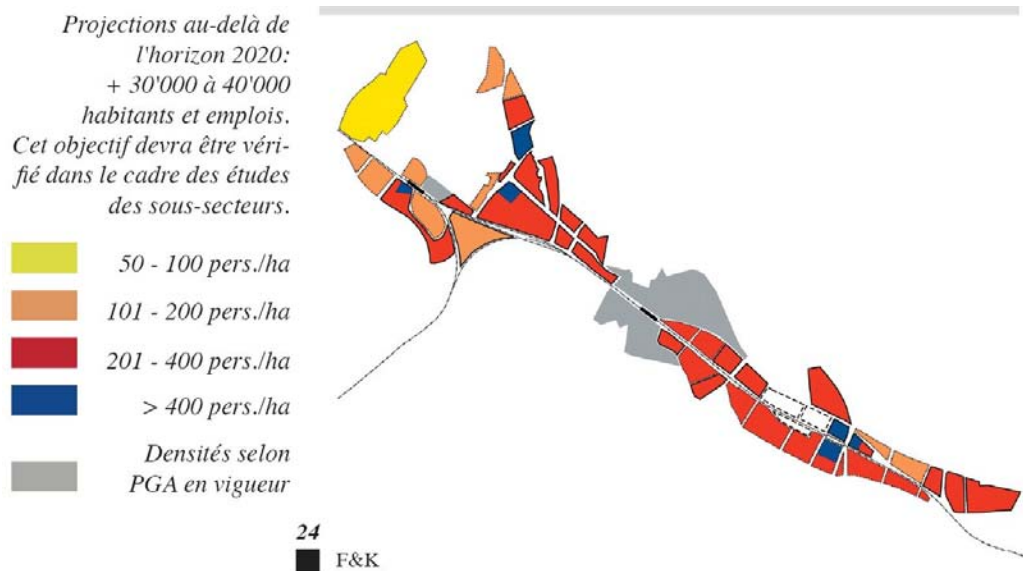


Illustration 27 : FEDDERSEN & KLOSTERMANN, 2005
Densités déterminées par le chantier 2

²⁹⁵ Idem, p. 15

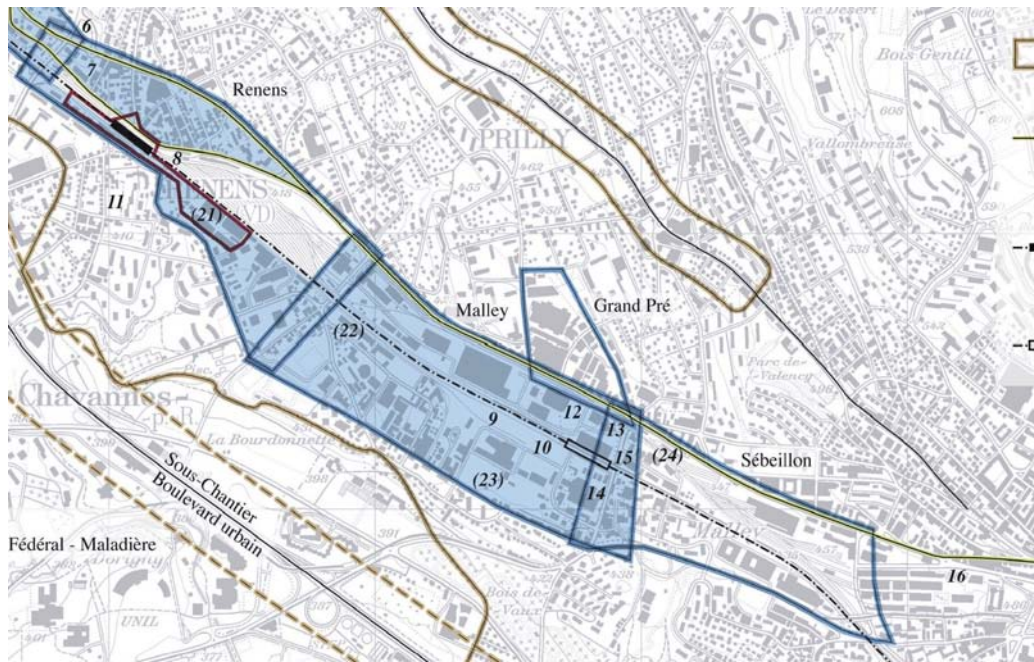


Illustration 28 : FEDDERSEN & KLOSTERMANN, 2005
 Les sous-secteurs de Malley et de Sébeillon

Le chantier 2 entre plus en détail dans l'aménagement de ces nouveaux quartiers. Ainsi, pour Sébeillon, il indique que « ce site, trait d'union entre Sévelin et Malley recèle d'importants potentiels de développement »²⁹⁶. Les options d'aménagement sont notamment :

- Continuité de la structure urbaine et des cheminements entre le Flon et Malley
- Halle de marchandises à valoriser, comme élément fédérateur du développement du site

Concernant Malley, le schéma directeur intercommunal Bussigny-Sébeillon indique que « ce site au développement déjà amorcé sera desservi par une gare régionale RER. Il a vocation de devenir un pôle de centre-ville de haute qualité, attirant des visiteurs de toute l'agglomération. Ce projet ambitieux appelle la structuration d'un lieu brillant, à image forte, doté d'accents architecturaux affirmés qui rendent lisible son importance dans l'agglomération. Les options d'aménagement sont notamment :

- Concentration d'activités économiques [...] d'activités commerciales à valeur d'image et d'activités socio-culturelles
- Pôle d'échange transports publics à valoriser

²⁹⁶ Ibid.

- Densité urbaine à traduire par de hauts gabarits qui sont à la fois un signe urbain et une façon de libérer le sol pour l'aménagement d'espaces publics
- Mixité entre habitat urbain de qualité et activités
- Gestion des sites pollués

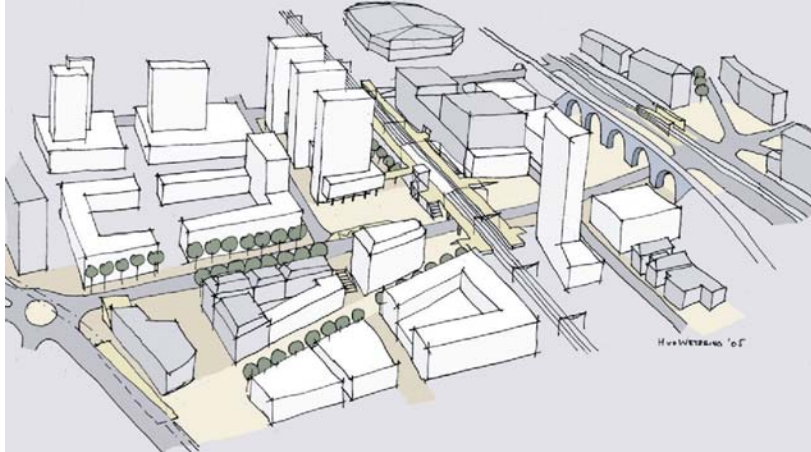


Illustration 29 : FEDDERSEN & KLOSTERMANN, 2005
 La nouvelle centralité de Malley en 2020, esquisse à titre illustratif

Les innovations du SDOL et de sa mise en œuvre ont déjà été de nombreuses fois saluées. Le fait que plusieurs communes travaillent ensemble à leur développement territorial est une grande nouveauté. Le SDOL a permis de réfléchir à l'avenir des plateaux ferroviaires sans les frontières communales qui, fonctionnellement, n'ont plus aucune légitimité. Ce point est remarquable. Cela l'est d'autant plus que la réflexion sur les plateaux ferroviaires a d'abord porté sur l'ensemble du faisceau de voies entre Lausanne et Renens, puis s'est portée sur les sous-secteurs (dont certains sont des plateaux ferroviaires) et que cette réflexion va se continuer à cette échelle mais en respectant la structure générale héritée du chemin de fer.

Le chantier 2 a également permis de déterminer le nouveau rôle de cette zone ainsi que les activités qui s'y dérouleront et leur densité. La question de la mixité sociale n'est par contre pas abordée, de même que les qualités et caractéristiques des bâtiments et des espaces publics. S'il s'agit bien de construire densément, surtout à proximité des arrêts de transports publics, la question de la densification qualifiée n'est pas traitée.

L'ensemble du processus, SDOL et chantier 2, repose en bonne partie sur une participation large des acteurs institutionnels concernés (services communaux et cantonaux, services de transports publics, etc.) et sur des professionnels de l'urbanisme. Par contre, il n'y a pas de processus participatif incluant les habitants et les usagers. Ceux-ci auront certes la possibilité de s'exprimer lors de la phase de consultation publique, mais il ne s'agit alors que de faire des commentaires sur un document existant. On peut regretter que la démarche visant à faire travailler

ensemble de nombreux acteurs concernés n'ait pas pris en compte les habitants et les usagers. Un processus tel que Quartier 21, mis en place par la Ville de Lausanne, aurait pu être imaginé.

Reste que le travail sur les sous-secteurs, dont la démarche n'est pas encore clairement définie (plan directeur communaux, plan général d'affectation, concours d'idées, etc.), semble l'occasion de donner la parole à ceux qui ne l'ont pas encore eue.

8.7 Gare de Malley et transports publics

L'un des éléments fort du projet de valorisation des terrains le long de la ligne ferroviaire est la création d'une nouvelle halte dans la zone de Malley. Cette halte apparaît dans le Schéma directeur de l'Ouest lausannois ainsi que dans le Projet d'agglomération Lausanne-Morges. Elle a aussi été prise en compte dans le concours European.

Cette nouvelle halte doit permettre de desservir la zone de Malley et doit constituer la nouvelle centralité de ce quartier en devenir. Il s'agit dans ce cadre d'améliorer l'offre en transports publics. Mais cette amélioration est d'autant plus avantageuse qu'elle combine deux progrès.

Premièrement la capacité de transports devrait être fortement augmentée puisque, selon les horaires actuels, ce ne sont pas moins de cinq trains RER qui devraient s'y arrêter chaque heure.

Deuxièmement, la création d'une halte pour le RER contribuera à positionner la zone de Malley dans une plus large échelle, celle du canton tout entier. En effet, si Malley est relativement bien desservi par les transports publics d'agglomération grâce aux lignes de bus, de trolleybus et du M1, la zone n'a pas de connexions directes avec le réseau CFF et reste donc difficilement atteignable depuis le reste du canton. La construction d'une nouvelle halte à cet endroit apportera des connections directes notamment avec les villes de Morges, Yverdon, Vallorbe, Vevey, Montreux, en plus de faciliter la connexion avec le réseau national des CFF.

Selon les premières études, la nouvelle halte devrait se situer le long du Malley Lumière²⁹⁷ et ainsi être raccordée à l'avenue du Chablais qui est déjà le centre de l'activité commerciale et le centre d'animation du quartier. Elle permettra aussi une desserte directe du centre intercommunal de glace de Malley et des terrains abandonnés au sud des voies. Les CFF prévoient près de 5'000 voyageurs par jour²⁹⁸.

STAFFELBACH, Chef du portfolio management de CFF Immobilier, ne croit pas à un développement de la friche de Malley sans une nouvelle halte ferroviaire²⁹⁹. Les capacités des transports publics sont déjà à saturation, ce qui est confirmé par MOLINA, et la construction d'une nouvelle centralité secondaire créerait de gros

²⁹⁷ CFF-VOYAGEURS et CFF-INFRASTRUCTURE, 2005

²⁹⁸ BOVEY, Lausanne : 14.02.2005

²⁹⁹ STAFFELBACH, Lausanne : 18.01.2005

problèmes de capacité aux TL, qui s'attendent à un doublement de la clientèle potentielle dans le secteur de Malley³⁰⁰.

Mais le rôle de cette gare ne se limite pas à améliorer l'offre en transports publics. Il s'agit également de contribuer à la réduction de la pollution atmosphérique dans l'Ouest, en offrant une alternative crédible et attractive à la voiture. Selon le plan des mesures OPAir, on peut s'attendre à une « augmentation de la part des déplacements effectués en transports publics en augmentant les prestations offertes par ces derniers »³⁰¹.

D'autre part, la nouvelle halte doit servir à renforcer la centralité de ce quartier, en créant du passage et en permettant le développement de l'offre commerciale.

Or il apparaît maintenant que la réalisation de la halte de Malley se heurte à de très nombreux problèmes. En effet, le financement d'une nouvelle halte régionale incombe au demandeur, le canton dans le cas de Malley (art. 14/15 de la Loi cantonale sur les transports publics LCTP : le canton supporte 70% des charges financières et 70% des charges d'exploitation, le solde étant à la charge des communes)³⁰². Les CFF et les communes, qui y ont aussi intérêt pourraient participer sur une base volontaire, suite à une négociation, qui risque d'être difficile, entre les différents partenaires.

De plus, les capacités de la ligne Lausanne-Renens, la plus chargée de Suisse romande³⁰³, ne permettent pas de créer un nouvel arrêt sur cette ligne sans y adjoindre une quatrième voie³⁰⁴, dont le coût se chiffre à quelques centaines de millions de francs !

Ce financement pourrait être pris en charge par la Confédération. Soit par les crédits alloués à la deuxième étape de Rail 2000, soit suite à la création du fond d'urgence pour le trafic d'agglomération. Or ce fond porte sur les années 2007-2011 et la construction de la quatrième voie n'y a pas été incluse parce que les démarches n'étaient pas assez avancées. Dès 2012, ce fonds d'urgence devrait, selon le Conseil fédéral, être remplacé par un fonds d'infrastructures qui « permettra de financer des contributions au trafic d'agglomération »³⁰⁵. Ce n'est donc pas avant 2012 qu'un financement pourrait être trouvé pour autant que les Chambres fédérales approuvent le projet. Considérant ces difficultés, la plupart de mes interlocuteurs ne prévoient pas la réalisation de la nouvelle halte de Malley avant 10 ou 15 ans (2015 – 2020). Le délai est au moins aussi long avec un financement provenant de la deuxième étape de Rail 2000³⁰⁶.

Pour tout financement, « la Confédération exige une vision globale de l'agglomération, également du point de vue politique. Berne veut bien passer à la

³⁰⁰ MOLINA, Renens : 17.01.2005

³⁰¹ SEVEN, 2004

³⁰² Ibid.

³⁰³ BOVEY, Lausanne : 14.02.2005

³⁰⁴ Bien que les trains RER circulent déjà sur la ligne Lausanne-Renens, un arrêt entre ces deux gares entraînerait une telle réduction de la capacité de la ligne qu'il n'est pas envisageable en l'état.

³⁰⁵ ARE, 2004

³⁰⁶ SEVEN, 2004

caisse pour résoudre les problèmes de trafic, mais ne veut plus que chaque commune continue de vouloir aménager son territoire comme elle l'entend »³⁰⁷. Voilà donc une difficulté supplémentaire qu'il va falloir résoudre avant de pouvoir songer sérieusement à la réalisation de la nouvelle halte de Malley.

Dans tous les cas, ces financements ne parviendront au canton que s'il présente un Projet d'agglomération complet. Et dans le meilleur des cas, le financement de la Confédération se limitera à 50%, le reste devant venir du canton et des communes.

Quoi qu'il advienne, les CFF et la Confédération s'occuperont de créer une halte selon les standards des CFF. « Les éventuels équipements supplémentaires sont à définir par le Canton ou les communes en début d'étude »³⁰⁸. Cette phrase indique que tout équipement supplémentaire sera à la charge du canton ou des tiers partenaires (centre commercial ou magasin d'alimentation, par exemple).

Il paraît néanmoins probable que certains éléments de la régénération du quartier de Malley seront construits avant la réalisation de la nouvelle halte. La question qui se pose donc est de savoir quelle offre de transports publics peut être suffisante pour absorber la demande.

Mais plus fondamentalement se pose la question du phasage du développement de la zone en lien avec les transports publics. Doit-on construire des logements et des surfaces commerciales et administratives sans offrir à leurs usagers une desserte suffisante en transports publics au risque de les voir prendre pour habitude de se déplacer en voiture, ou doit-on d'abord construire de nouvelles infrastructures de transport avec le risque d'un fonctionnement « à vide » les premières années, le temps que les usagers s'installent ? Cette question, qui oppose écologie et économie dans le cadre du développement urbain durable, n'est pas tranchée.

Dans les faits, plusieurs projets sont déjà lancés (Malley Lumières déjà construit, immeubles administratifs à la place de l'ancien dépôt de véhicule de la Poste, centre de tri des déchets, etc.) et ne vont pas attendre la création de la nouvelle halte pour être réalisés. D'ici dix ans, d'autres projets vont certainement voir le jour. Et même si tout ne sera pas encore réalisé, il y a fort à parier que la halte de Malley arrivera après le redéveloppement de la zone. En fait la valorisation de terrains, lorsque leur affectation est décidée, prend beaucoup moins de temps que la réalisation d'infrastructure de transport lourd (halte CFF, tramway, etc.). Ce n'est donc pas un choix politique, mais une simple solution technique, qui décide qui de l'urbanisation ou du raccordement aux transports publics doit se faire en premier.

Les services de l'Etat, et en particulier le service de la mobilité (SM), projettent aussi la création d'un système de transport lourd pour remplacer la ligne de trolleybus n° 7. Il pourrait s'agir d'un tramway. Cette solution a l'avantage d'offrir une capacité très grande et pourrait s'avérer utile même en cas de construction de la nouvelle halte de Malley. En effet, les deux moyens de transports ne sont pas en concurrence puisqu'ils n'ont pas d'effet sur les mêmes échelles (de l'agglomération pour le tram, du canton pour le RER) et ne desservent pas le même axe.

³⁰⁷ PRIN, 2005

³⁰⁸ CFF-VOYAGEURS et CFF-INFRASTRUCTURE, 2005

Mais la construction d'une ligne de tram serait là aussi à la charge du canton. Une partie pourrait probablement être également financée par la Confédération mais uniquement dans le cadre du fond pour le trafic d'agglomération. Le financement n'est donc pas assuré plus rapidement que pour la halte de Malley.

Quant à un éventuel développement du réseau TL dans l'Ouest lausannois pour faire face à la demande croissante, il dépend entièrement des communes puisque les TL travaillent sur la base d'un contrat de prestations avec une clé de financement entre les communes basée à un tiers sur leur population respective et aux deux tiers sur les kilomètres parcourus sur le territoire communal. Le secteur des plateaux ferroviaires, situé sur trois communes et à proximité de deux autres (Chavannes-près-Renens et Crissier), n'est pas favorisé puisque toute augmentation de l'offre d'une ligne doit se faire avec l'accord de toutes les communes traversées. Chaque collectivité bénéficie de fait d'un droit de veto, ce qui fait dire à MOLINA que le Projet ALM doit s'accompagner d'une modification institutionnelle pour que les compétences en matière de transports publics, de transport individuel (parking) et d'aménagement du territoire soit à l'échelle de la région et plus de la commune, avec un financement assuré au même niveau³⁰⁹.

De ce chapitre 12.6 nous pouvons tirer les enseignements suivants. L'une des difficultés de régénération des friches provient de la nécessaire coordination entre le développement urbain et l'amélioration de l'offre en transports publics. D'autre part, la question du financement des transports publics en période de restrictions budgétaires et même s'il s'agit d'un secteur stratégique pour le canton, n'est pas résolue.

Pourtant plusieurs acteurs voient dans la gare de Malley l'élément déclencheur du renouveau de cette friche, un « repère urbain »³¹⁰ pour lancer la dynamique de reconversion. ZANGHI, par exemple, compte lui aussi sur un urbanisme de repère plutôt que de projet urbain³¹¹.

8.8 Centre logistique et Cargo Domino

Plusieurs projets d'infrastructures de transbordement (interfaces) ont vu le jour ces dernières années dans l'agglomération lausannoise. Les plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois sont *présumés* pour en accueillir trois.

³⁰⁹ MOLINA, Renens : 17.01.2005

³¹⁰ DEPOISIER, Renens : 02.03.2005

³¹¹ ZANGHI, Lausanne : 29.02.2005

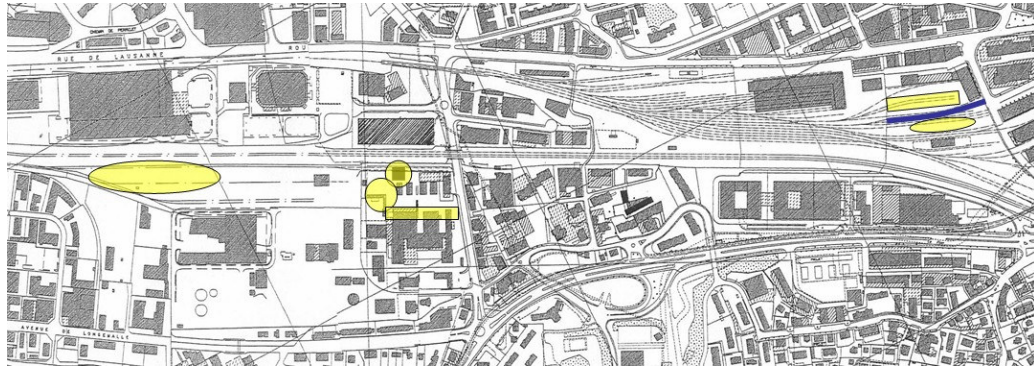


Illustration 30 : RÜGGLI, 2004

Trois emplacements pour trois projets d'infrastructures de transbordement

La commune de Lausanne souhaite installer son centre intercommunal de logistique à la place des anciens abattoirs, le long de l'avenue du Chablais, sur des terrains qu'elle possède déjà. Ce centre comprendra :

- Un centre de transbordement et de compactage des ordures incinérables entre camions et wagons
- Un garage pour le stationnement des camions et autres véhicules d'exploitation
- Une nouvelle déchetterie publique
- Le centre de tri des déchets recyclables (déjà en exploitation à proximité des anciens abattoirs)
- Le centre collecteur des déchets animaux (déjà en exploitation à proximité des anciens abattoirs)

La ville de Lausanne souhaite également installer dans l'Ouest lausannois la station de transbordement de TRIDEL. L'emplacement choisi se situe à l'est du plateau de Sébeillon, à proximité de la sortie du tunnel du raccordement industriel vers l'usine d'incinération. Il s'agit dans ce cas d'une interface permettant aux camions de transborder les déchets de la route au rail avant qu'un train ne les emmène vers l'usine TRIDEL.

Enfin CFF Cargo souhaite installer un centre Cargo Domino sur des terrains leur appartenant à l'Ouest du plateau de Malley, entre le centre Magasin général des Services industriels de Lausanne (MAGESI) et la ligne ferroviaire principale. Cette implantation n'est pas encore décidée, mais les terrains sont réservés. Cargo Domino est une chaîne de transport intégrale (porte-à-porte) par caisses mobiles pour des transports de marchandises d'un volume de 5 à 600 tonnes. Une fois remplie par le client, CFF Cargo Domino se charge de venir enlever la caisse pour l'amener jusqu'à la station de transbordement. Le transport se fait ensuite par chemin de fer jusqu'à la station de transbordement la plus proche du destinataire final où un nouveau camion se charge de l'acheminement final. Cargo Domino souhaite s'implanter à proximité des grands centres urbains.

C'est l'installation du centre de logistique qui a induit le plus grand nombre de réactions négatives. Plusieurs associations dont l'ATE et Droit de Cité, ainsi que des conseillers communaux de Lausanne (Sylvie Favre) et de Renens (Tinetta Maystre) ont montré leur désaccord avec le choix d'un emplacement qualifié de « stratégique [pour le] futur nouveau quartier qu'il s'agit de créer sur le site de Malley »³¹² en déposant une motion proposant « un moratoire sur tous les projets en lien avec le site de Malley et pour la création d'une commission intercommunale ». Cette motion a été déposée dans les trois communes concernées (Prilly, Renens et Lausanne). En mars 2003, le Conseil communal de Lausanne a voté pour le renvoi à la municipalité de la motion dans sa version originale.

Les illustrations projets du concours Europan ont également apporté la preuve « par l'image » qu'un centre de logistique n'avait rien à faire à cet emplacement (au milieu entre le centre tel que prévu par les candidats au concours Europan et les activités commerciales et culturelles actuelles).

Après réflexion commune, les municipalités de Lausanne, Renens et Prilly ainsi que CFF Immobilier ont conclu un engagement de principe permettant la concentration de toutes ces nouvelles infrastructures à proximité du MAGESI. Cette solution offre les avantages de préserver l'avenue du Chablais (probable futur centre du quartier) et le plateau de Sébeillon ainsi que de concentrer les nuisances à un seul endroit. Elle ne résout pas les problèmes de circulation induite par ces équipements (environ 100 camions par jour pour chacun des installations) et qui devront probablement passer à travers le nouveau quartier. « Si ce site doit recevoir ces infrastructures, des mesures importantes devront être prises pour protéger le voisinage (probablement résidentiel et mixte qui pourra se développer) des nuisances sonores et visuelles »³¹³.

Le choix de cet emplacement s'est fait parce qu'il fallait un emplacement central dans l'agglomération, avec un terrain suffisamment grand (Sébeillon, pressenti également, semble trop petit), qu'il est suffisamment éloigné du futur centre de Malley et que le centre Cargo Domino, s'il se fait, n'aura pas besoin de permis de construire (terrains ferroviaires)³¹⁴. « A l'emplacement des abattoirs désaffectés de Malley, l'ancien site prévu pour le Centre de logistique a été abandonné pour permettre le développement urbain plus harmonieux de ce secteur »³¹⁵. « L'emplacement retenu ne péjorera pas le développement de ce secteur aux confins des trois communes, et dont l'affectation mêlera à terme habitat, activités et espaces verts »³¹⁶.

³¹² DROIT DE CITE, 2003 (1)

³¹³ RÜGGLI, 2004

³¹⁴ RÜGGLI, Lausanne : 24.02.2005

³¹⁵ VILLE DE LAUSANNE, 2004

³¹⁶ Ibid.

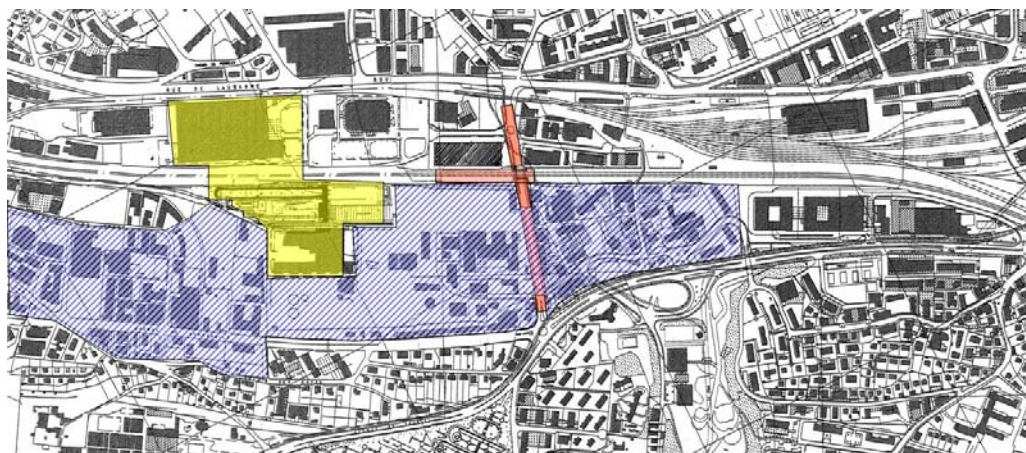


Illustration 31 : RÜGGLI, 2004

En jaune : les terrains destinés à accueillir les activités à caractère industriel (dépôt TL, centre de logistique, centre de transbordement, Cargo Domino et MAGESI) ; en rouge : l'avenue du Chablais ; en rose : emplacement de la nouvelle halte de Malley ; en bleu : espace disponible pour le développement d'un nouveau quartier urbain mixte

Les trois communes, par leur engagement de principe, considèrent que « le réaménagement du site de Malley peut se poursuivre dans le sens de la définition d'une évolution progressive du secteur en quartiers urbains mixtes (habitats / activités / espaces verts) dans lesquels les activités, à caractère industriel, ne sont pas absentes mais tendront à être confinées dans des espaces clairement définis permettant de libérer des espaces à reconverter. Les trois Communes s'engagent à mettre en commun leurs efforts dans ce sens »³¹⁷.

Cet engagement de principe correspond parfaitement à l'idée de ne pas hypothéquer l'avenir (cf. point 4.7). Bien qu'au moment de sa décision, on n'ait pas su encore exactement à quoi ressemblerait le quartier de Malley dans un futur relativement lointain, la décision de déplacer le centre de logistique là où des infrastructures de même type allaient trouver place permet de ne pas hypothéquer l'avenir de Malley et de se laisser la plus grande marge de manœuvre possible. L'objectif de valoriser Malley est donc reconnu, bien qu'il n'existe aucun projet concret. Cette décision montre en particulier que les acteurs concernés ont pris conscience du potentiel de la zone et sont d'accord de se laisser le temps de la réflexion avant de prendre des décisions capitales pour le quartier. Cette position est confirmée par RÜGGLI qui écrit « compte tenu des hypothèses de développement que ce soit à Lausanne [...] et à Malley (SDOL), et des incertitudes liées à la gare REV, la solution MAGESI nord est celle qui laisse la plus grande marge de manœuvre »³¹⁸.

D'autre part cet engagement montre que lorsque l'urgence décide (le centre de transbordement de déchet pour TRIDEL doit être prêt lors de l'ouverture de l'usine, soit en 2006), ce ne sont pas les structures institutionnelles mises en place qui sont

³¹⁷ RÜGGLI, 2004

³¹⁸ Ibid.

utilisées mais des structures informelles beaucoup moins lourdes. En effet, plutôt que de travailler avec le bureau de SDOL et trouver une solution concertée pour l'emplacement de ces infrastructures dans l'Ouest lausannois, les communes concernées et les CFF ont préféré s'entendre entre eux. Ce choix implique tout de même que le projet tel qu'il a été concocté par les communes et les CFF devra passer aux cribles du questionnaire ABC ! Il montre également que la volonté des communes à vouloir participer au SDOL n'est pas aussi forte qu'elles ne le disent officiellement, puisqu'à la première difficulté rencontrée, elles passent outre !

8.9 Quartiers 21

La Ville de Lausanne, dans le cadre de son Agenda 21 pour un développement durable, a lancé, en avril 2003, un processus participatif nommé « Quartiers 21, la parole aux habitants ». « Donner la parole à tous les habitants, y compris ceux qui ont peu d'expérience avec les processus politiques, les inviter à dessiner ensemble l'avenir pour améliorer la qualité de vie, les rassembler autour de projets sur leurs quartiers et leur ville, instaurer un dialogue entre les autorités, l'administration et la population, tels sont les buts de la démarche participative Quartiers 21 »³¹⁹.

Pour simplifier la procédure, la commune de Lausanne a été découpée en plusieurs secteurs, de manière à ce que les habitants d'un même quartier se retrouvent lors des séances de travail.

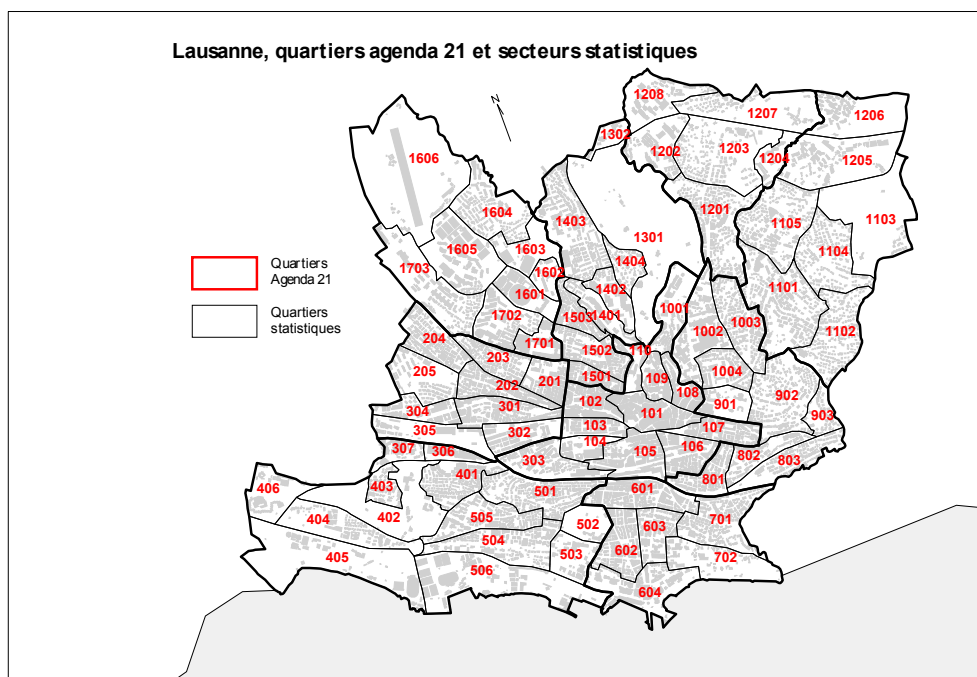


Illustration 32 : SCRIS, 2004

En gras : les Quartiers 21

³¹⁹ QUARTIERS 21, 2005, p. 4

Quartiers 21 s'est déroulé en trois phases. Durant la première phase, « les habitants ont été invités à exprimer leurs préoccupations, leurs souhaits, leurs propositions dans le cadre d'une quinzaine de rencontres. 950 personnes ont participé et ont formulé près de 170 propositions »³²⁰.

Durant la deuxième phase, « des habitants et des représentants d'associations et de groupes d'intérêts (environ 110 personnes) ont approfondi les propositions issues des ateliers d'innovation [première phase]. Les thématiques développées concernent la vie des quartiers, la communication, l'urbanisme, le logement, la propreté de l'espace public, la mobilité »³²¹.

Enfin « les services de l'administration [...] ont vérifié la faisabilité des propositions issues des conférences de consensus [deuxième phase], en identifiant notamment les actions à entreprendre pour concrétiser les projets »³²².

Je ne souhaite pas, dans le cadre de ce mémoire, entrer plus en détail dans le fonctionnement de Quartier 21 ni en faire une critique exhaustive. D'autres personnes mieux placées que moi ont déjà tenté de le faire. Ce qui m'intéresse, c'est le lien avec les plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois et en particulier leur prise en compte.

Première remarque, Quartier 21 est un projet de la municipalité de Lausanne, ses compétences se limitent donc au territoire de cette commune. Si Sévelin et Sébeillon sont ainsi intégrés dans ce processus, ce n'est pas le cas de la plaine de Malley (propriété de la ville de Lausanne) et encore moins de la gare de Renens. Ainsi Quartier 21 nie la structure morphologique et fonctionnelle de ces plateaux, au profit de la seule structure institutionnelle, pourtant peu pertinente du point de vue du développement urbain durable. On ne peut que le regretter.

Deuxième remarque, les quartiers ont été délimités selon un certain nombre de critères, notamment de manière à avoir un nombre à peu près égal d'habitants dans chaque quartier. Les plateaux de Sébeillon et de Sévelin se sont donc retrouvés intégrés dans un quartier beaucoup plus large, fonctionnellement et morphologiquement très différent. Ainsi l'hétérogénéité des quartiers de « Quartier 21 » a probablement conduit à une trop faible prise en compte des enjeux des plateaux ferroviaires puisque ceux-ci sont habités par une population très peu nombreuse.

Le projet « Quartier 21 » met ainsi à jour la difficulté de délimiter les espaces à prendre en compte lors de la reconversion de friches urbaines. Voulant donner la parole aux habitants au sujet du devenir de leur ville, Quartier 21 a ainsi noyé la population des plateaux ferroviaires peu dense dans celle d'un quartier beaucoup plus grand et plus dense.

Se pose également ici la question de savoir qui est légitimé à donner son avis sur l'avenir des friches urbaines (une question qui passionne tout particulièrement les géographes). Est-ce que ce sont les habitants actuels de ces friches qui sont

³²⁰ Idem, p. 5

³²¹ Ibid.

³²² Ibid.

souvent peu nombreux voire inexistantes ? Ou les habitants des quartiers alentours, qui souvent n'ont pas usage des terrains en friches ? Ou les citoyens de la commune où se trouvent les friches ? Ou les habitants de l'ensemble de l'agglomération ? Ou ne devraient-ce pas être les futurs habitants de la zone, qui seront peut-être 20'000 prochainement, mais dont il est impossible de trouver aujourd'hui un représentant ?

Une troisième problématique est soulevée par « Quartiers 21, la parole aux habitants ». Si la population de terrains en friches est pratiquement nulle, ce n'est pas le cas des usagers. Or, en s'adressant aux habitants uniquement (les usagers ne peuvent participer qu'en tant qu'habitants de la ville), on limite intentionnellement l'importance donnée à la problématique des friches.

Pourtant cette démarche est un exemple d'un processus participatif mis en place par une collectivité publique et qui pourrait relativement facilement être repris ailleurs ou à d'autres échelles (par exemple pour traiter de la problématique des plateaux ferroviaires en friche de l'Ouest lausannois par les habitants des trois communes concernées).

8.10 Conclusion

Par l'étude de tous ces projets, réalisés ou non, nous avons pu voir émerger un certain nombre d'obstacles et de difficultés qui rendent la reconversion des plateaux ferroviaires en friche moins aisée. Tous ces projets contribuent, ou ont contribué, à leur manière à la reconversion des plateaux ferroviaires. Leurs résultats sont très différents, mais ils nous donnent de nombreux enseignements qui pourront également être réutilisés plus tard, dans le même processus, ou ailleurs dans d'autres situations similaires.

Plusieurs questions ont été ou sont en phase d'être résolues. Le chantier 2 apporte par exemple une réponse à la question de la densité qui sera forte sur tous les plateaux ferroviaires. Le système de concertation et de consultation choisi par le SDOL et le chantier 2 est une réponse – peut-être insatisfaisante – à la question de la participation. Le rôle des plateaux ferroviaires de Sébeillon et de Malley a aussi été clairement défini alors que le sort de la gare de triage de Renens reste trop lié au chemin de fer pour faire l'objet d'une étude poussée sur sa reconversion.

Il est aussi remarquable que tous les projets et toutes les études aient dans le même sens. Il n'y a plus de contradiction flagrante depuis que Lausanne a accepté de déplacer son centre de logistique. Et, à part ce projet, l'ensemble des actions tendent à se rejoindre dans la mise en œuvre du SDOL, par l'intermédiaire du chantier 2.

9. Leçons

Comme nous venons de le voir, les friches découlent de la différence entre les terrains affectés à une fonction et les besoins de cette fonction. Il en résulte une exploitation faible ou nulle, avec parfois des activités alternatives qui s'installent mais qui ne peuvent exploiter au mieux les terrains puisque les infrastructures et les bâtiments ne leur sont pas destinés (architecture mal adaptée, sous- ou suréquipement, coûts de fonctionnement trop élevé, etc.)

En même temps, il arrive parfois que d'autres activités peinent à trouver des terrains libres pour s'installer et que les espaces à disposition dans les friches urbaines leur seraient profitables. Dès lors se pose une question : pourquoi certains terrains restent-ils sous-exploités ? quels sont les principaux obstacles à la régénération des friches urbaines ?

Ces questions sont d'autant plus légitimes que, dans le cas lausannois, les plateaux ferroviaires en friche peuvent contribuer de manière décisive à la durabilité de l'agglomération et que les collectivités publiques encouragent la valorisation de ces terrains. Des solutions novatrices sont mis en œuvre et apportent des réponses concrètes à ces problèmes. Bien qu'un grand nombre d'éléments soient déjà apparu dans les chapitres précédents, nous allons maintenant résumer l'ensemble des difficultés et des enseignements que le cas lausannois nous apprend.

9.1 Difficultés principales

Le cas des plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois nous permet de faire ressortir les principaux obstacles auxquels on fait face lors de la reconversion de friches urbaines. Si l'on a déjà pu se rendre compte de certaines difficultés dans les chapitres précédents, il s'agit ici d'en faire l'inventaire le plus complet possible, même si celui-ci ne pourra être exhaustif.

9.1.1 Marché foncier inexistant ou inefficace

L'état de friche dans lequel sont les plateaux ferroviaires découle du fait que les besoins en terrains industriels ne suffisent plus pour couvrir l'offre et que les entreprises choisissent des localisations moins centrales pour s'implanter dans l'agglomération. Ce décalage induit une sous-exploitation des terrains dévolus à cette activité. Il s'agit donc premièrement d'un problème de marché.

Dans le cas lausannois, nous ne sommes pas face à une désindustrialisation rapide, qui pourrait conduire à la libération d'une telle surface qu'aucune autre fonction n'aurait besoin des terrains abandonnés. Au contraire, face à la pénurie de logement, la sous-exploitation des plateaux ferroviaires apparaît comme une aberration. Les autres difficultés abordées ci-dessous permettront d'expliquer ce qui empêche de nouvelles fonctions de venir s'implanter dans les plateaux ferroviaires.

Il existe une autre déficience du marché. En effet la valeur des terrains est estimée de manière très différente selon que l'on se trouve du côté de l'ancien propriétaire ou de l'acheteur potentiel. Le vendeur surestime généralement la valeur de ses

terrains en friche, alors que l'acheteur potentiel ne voit que toutes les difficultés et les incertitudes (dézonage, pollution, remise en état, etc.) qui grèvent la valeur du terrain.

Autre difficulté liée au marché foncier, le manque de moyens financiers et humains des milieux immobiliers qui peut expliquer le retard pris dans les investissements sur une zone. Ce cas s'avère d'autant plus vrai, si c'est le propriétaire qui souhaite valoriser ses terrains en friche mais qu'il n'a pas encore les moyens de le faire (en particulier si ses moyens sont accaparés par d'autres terrains, par exemple dans une autre ville)³²³. C'est le cas des CFF à Lausanne, qui préfèrent miser sur Genève et Zurich, pour l'instant, parce qu'ils n'ont ni les moyens financiers, ni les moyens humains pour s'occuper de tous leurs terrains en friche, malgré la situation particulièrement favorable de ceux situés à Malley³²⁴.

Quant aux promoteurs, leurs moyens sont eux aussi accaparés par d'autres projets urgents, indispensables pour faire face à la pénurie, mais qui sont moins complexes que les plateaux ferroviaires de l'Ouest. Car ce qui décourage le plus les investisseurs potentiels, ce sont les incertitudes qui planent toujours sur les terrains en friche. Cette zone va-t-elle être réaffectée ? les sols sont-ils pollués ? quel est le potentiel constructible ? à quelle échéance ? etc.³²⁵

9.1.2 Zoning

Le zoning est un obstacle à la reconversion des terrains en friche car, le plus souvent, les activités affectées à une friche n'ont plus besoins de ces terrains. Or, dans les règlements actuels, la vocation des zones est clairement déterminée (habitat, industrie, commerce, etc.) De plus la mixité des affectations n'est généralement pas permise (ceci permet de protéger certaines fonctions des nuisances produites par d'autres, en particulier du bruit). Il n'est donc légalement pas possible d'installer d'autres activités sur les terrains abandonnés. Classés en zone industrielle ou en zone ferroviaire, par exemple, leur réaffectation pour d'autres activités, (zone mixte par exemple) est un processus long et complexe qui fait intervenir la commune et le canton, qui passe par une mise à l'enquête publique et peut donc faire l'objet de recours³²⁶.

9.1.3 Difficultés techniques

La pollution du sol est la principale difficulté technique qui empêche la reconversion des friches urbaines. Certaines activités entraînent des atteintes à la qualité du sol, ce qui induit une hausse des coûts de reconversion qui peut se solder par un rendement nul ou négatif (cf. point 7.6.1 – Pollution). S'il s'agit donc, à la base, d'une difficulté technique, le vrai problème vient du coût de la dépollution. Dans le cas lausannois, les plateaux ferroviaires sont pollués en plusieurs endroits, notamment à l'emplacement de l'usine à gaz. Le coût de la dépollution n'a malheureusement jamais fait l'objet d'une étude sérieuse ce qui laisse libre court à

³²³ BECKMANN et al., 1999, p.74

³²⁴ LENGACHER, Bussigny : 09.03.2005

³²⁵ Ibid.

³²⁶ WIDMER-PHAM Ariane, 15.04.2005

toutes les estimations imaginables et maintient l'incertitude sur l'opportunité des investissements nécessaires à la reconversion. De manière plus large, l'un des obstacles à la régénération des friches provient du financement nécessaire pour rendre les terrains conformes aux normes en vigueur.

9.1.4 Concertation

Nous avons vu au point 7.4.1.9 que le nombre d'acteurs concernés par la problématique des plateaux ferroviaires est très important, même si l'on écarte les habitants et les usagers. Or faire travailler ensemble la totalité de ces acteurs avec leurs objectifs, leurs attentes et leurs moyens respectifs représente l'une des difficultés majeures de la reconversion des friches urbaines.

Les communes et le canton, à travers la SDOL et le chantier 2, ont mis en place un processus de concertation qui fait intervenir de nombreux acteurs (propriétaires, promoteurs, collectivités, etc.), puis dans un deuxième temps une consultation de la population intéressée (dans le sens de : qui montre son intérêt). Il ne s'agit pas à proprement parlé d'un processus participatif comme le demandaient les associations. Un tel processus aurait pris en compte dès le début les attentes de la population et des usagers, par exemple avec la mise en place d'un Quartier 21 des friches ferroviaires.

Pourtant les représentants des collectivités concernées relèvent tous la difficulté de mettre en place un processus réellement participatif. Selon ZANGHI, le système politique fait qu'une consultation large ne peut avoir lieu qu'après que les propositions ne sont acquises politiquement. « On ne peut pas consulter sur quelque chose qui n'est pas mûr politiquement et techniquement »³²⁷. D'autant que, selon lui, « il faut être fort politiquement pour dialoguer avec les propriétaires et les habitants »³²⁸. Mais il n'exclut pas que pour certains chantiers, ou pour certains sous-secteurs, on puisse mettre en place un processus du type de Quartiers 21. Pour FRANÇAIS, municipal lausannois, la concertation sur la planification est difficile parce qu'il n'y a pas de vision, de projet architectural sur lequel se prononcer³²⁹. Pour DEPOISIER, le processus mis en place pour le SDOL tient clairement plus de la concertation que de la participation. Si les propriétaires ont déjà été intégrés à la réflexion, le milieu associatif aura bientôt l'occasion de faire de même mais « uniquement ceux qui ont déjà des idées, ceux qui ont une force de proposition »³³⁰. Il s'agit donc d'une « concertation ciblée »³³¹ alors que les usagers ne pourront intervenir que dans la phase de consultation.

Nous venons de le voir, les acteurs ne s'accordent pas sur le type de participation à mettre en place. En outre, d'autres questions restent en suspens : s'il y a un processus participatif – quel qu'il soit – à quel moment doit-il faire intervenir quels acteurs ? et sur quoi porte-t-il ? Enfin, une question restera sans doute sans réponse : comment prendre en compte l'avis, ou au moins les intérêts, des

³²⁷ ZANGHI, Lausanne : 29.02.2005

³²⁸ Ibid.

³²⁹ FRANÇAIS, Lausanne, 02.03.2005

³³⁰ DEPOISIER, Renens : 02.03.2005

³³¹ Ibid.

générations futurs, ce qui signifie, dans le cas des friches, des futurs habitants qui seront probablement nombreux et fortement impliqués dans la vie locale (s'ils y habitent, qu'ils y travaillent et y font leurs activités d'achat et de loisir, comme le voudrait le principe de mixité) mais dont aucun représentant légitime ne peut être désigné pour l'instant. Cette question se pose avec d'autant plus d'acuité que la population actuelle des friches urbaines est nulle et qu'elle ne peut donc se substituer à la population future.

Enfin, nous l'avons vu dans le cas de Quartiers 21 de Lausanne, il s'agit encore de délimiter les participants. Dans le cas du SDOL et prochainement des chantiers, la consultation est ouverte à tout un chacun, habitants de l'agglomération ou non. La consultation englobe théoriquement l'ensemble de la population terrestre, même si celle-ci ne le sait pas... Avec Quartiers 21, au contraire, seuls les habitants de la commune de Lausanne étaient invités à donner leur avis.

Concernant des friches qui s'étalent sur trois communes d'une agglomération qui en fait 70 dans un canton en regroupant plus de 370, il est légitime de se demander jusqu'où va le processus participatif afin que tous ceux qui sont concernés puissent s'exprimer sans que le débat ne soit rendu impossible par le trop grand nombre de participants.

9.1.5 Morcellement géographique

Dans l'Ouest lausannois, les frontières institutionnelles ne correspondent plus, depuis longtemps, à l'espace fonctionnelle. Il s'agit là d'une première sorte de morcellement géographique qui fait obstacle à la reconversion des friches. En effet, les plateaux ferroviaires de l'Ouest, étalés sur trois communes, dépendent de trois règlements communaux différents et de la volonté de trois municipalités. « Les problèmes apparaissent avec le décalage entre l'espace urbain dans lequel se déroulent les activités économiques ou sociales, privées ou publiques, et les espaces politiques (les communes) qui pilotent et gèrent les infrastructures publiques, supportes des services collectif locaux, etc.»³³² rappellent DAFFLON et RUEGG.

Il apparaît en outre que même une réflexion à trois, menée par les communes concernées, est trop restreinte, même si elle s'intègre dans la problématique plus large de l'Ouest. « Sept communes de l'Ouest et l'Etat de Vaud ont établi un schéma directeur qui s'arrête à la frontière de Lausanne, mais le véritable lieu de discussion doit être l'agglomération, ville-centre comprise. Une zone aussi intercommunale et imbriquée est à traiter comme un ensemble et non pas comme une juxtaposition d'éléments. Les photos aériennes montrent l'extension des territoires construits de l'agglomération »³³³.

Le CERTU confirme cette idée. « Si pour certains aménagements urbains – voirie, paysage, espace public -, le niveau communal reste pertinent, il n'en est pas de même pour d'autres. Concernant les nouvelles centralités, c'est à l'échelle de l'agglomération que peut se construire une coordination afin de définir ou de choisir

³³² DAFFLON et RUEGG, 2001, p. 9

³³³ JAGGI, 2004

leur localisation. Les communes d'une même agglomération doivent donc mettre en œuvre des principes de subsidiarité et recourir aussi à des formules de compensation pour les communes désavantagées. Il s'agit là d'un mode de fonctionnement de l'intercommunalité novateur, où les communautés ont beaucoup à inventer »³³⁴.

Mais le morcellement institutionnel n'est de loin pas le seul à freiner la reconversion des friches. La multiplicité des parcelles rend difficile le montage d'un projet global et cohérent. Les droits de superficie qui les grèvent font que le morcellement géographique des terrains se transforme en un échelonnement temporel puisque ces droits sont généralement désynchronisés, ce qui signifie que les parcelles sont reconvertibles à des échéances différentes.

Le morcellement du territoire est aussi marqué par des barrières physiques comme les infrastructures de transports (lignes ferroviaires) et les talus qui gênent les relations et les échanges entre les différentes parties des plateaux ferroviaires. Des différences de niveau rendent plus difficile la constitution d'un nouveau quartier cohérent, visible et structuré.

Des problèmes de délimitation de la zone à traiter et donc à prendre en compte apparaissent également à cause du morcellement géographique. Le chapitre 8 en a montré quelques exemples. Europan s'est limité à Malley, le Chantier 2 ne prend pour finir pas en compte le quartier de Sévelin, Lausanne différencie ses plateaux ferroviaires de ceux de ses voisins alors que certains professionnels affirment qu'il faudrait tenir compte de la morphologie particulière de cette vallée qui va de la Cité jusqu'à Renens³³⁵.

9.1.6 Multiplicité des acteurs

Qu'il s'agisse du ou des propriétaires, des différentes collectivités publiques représentées par leurs élus et leurs techniciens, des promoteurs potentiels, des usagers des terrains en friche (usage conforme à l'affectation initiale mais en déclin ou affectation transitoire), des habitants et commerçants des alentours, des associations de quartier, etc. on arrive vite à un nombre très élevé d'acteurs intéressés par l'avenir de la friche. Leur nombre et leur diversité rendent tout processus de reconversion plus compliqué.

Car multiplicité des acteurs signifie évidemment multiplicité des attentes, des objectifs, des moyens ainsi que des horizons temporels. Certains propriétaires voient la reconversion comme une occasion de valoriser leurs terrains alors que d'autres ne comprennent pas pourquoi ils devraient quitter le secteur pour laisser la place à d'autres activités. Cela conduit nécessairement à une reconversion s'étalant sur de (très) nombreuses années avec une phase où anciennes et nouvelles activités se côtoient. Or les nuisances des premières peuvent empêcher le développement des secondes (bruit, odeur, image, etc.) A Malley, la présence d'une déchetterie le long de l'avenue du Chablais aurait certainement rendu extrêmement difficile la reconversion de cette zone en une nouvelle centralité.

³³⁴ CERTU, 2003, p. 148

³³⁵ RUGGLI, Lausanne : 23.02.2005 et 24.02.2005

Ainsi la présence d'un grand nombre d'acteurs fait courir le risque d'une absence de concepts généraux et de coordination. Un morcellement des parcelles entre de nombreux propriétaires renforce ce risque d'un développement non-coordonné et donc ne répondant pas aux attentes de la reconversion.

9.1.7 Volonté politique

Il est intéressant de noter que si tous les documents officiels s'accordent sur la nécessité de reconvertir les terrains en friche et de contribuer au développement urbain durable, aucun législatif local ou cantonal n'a encore eu à se prononcer sur le résultat des études en cours (Projet ALM, SDOL, chantiers, etc.) La volonté vient principalement des services de l'administration et des exécutifs.

Or la plupart des projets dépendent, en partie au moins, de la volonté des collectivités locales. Sans révision des plans d'affectations, sans négociation de partenariats public-privé, sans accord sur le réseau des transports publics, la reconversion des plateaux ferroviaires ne pourra pas se faire. C'est pourquoi les communes doivent prendre le leadership dans la reconversion des friches urbaines. Elles doivent tenir le rôle de manager urbain³³⁶ pour stimuler la créativité des autres acteurs, les convaincre de la justesse de la démarche et les y associer. Elles seules peuvent mettre en place un véritable processus participatif, à l'exemple de Lausanne. Elles seules ont la compétence de modifier les plans d'affectation. Elles seules sont responsables des équipements et des services publics (transports publics, écoles, gestion de déchets, etc.) !

9.1.8 Phasage

« On doit à la fois répondre à celui qui veut construire demain et à la fois suivre les contraintes de développement sur 20-30 ans »³³⁷ s'inquiète DEPOISIER. En effet la reconversion des friches urbaines est un processus extrêmement long et dont les différents éléments ont des vitesses et des échéances très variées. « La complexité du jeu des acteurs [...] exige de tenir compte des différentes échelles de temps »³³⁸. Dès lors se posent les questions suivantes : par quoi commencer, que faire si l'un des éléments bloque ?

Le cas des transports publics est exemplaire. Une seule commune peut empêcher la création d'une ligne nouvelle. Or l'arrivée de nouveaux habitants et de nouveaux usagers doit être accompagnée d'une amélioration de la desserte. Que faire si une commune refuse de payer parce qu'elle considère que l'offre nouvelle ne lui est pas destinée ? Peut-on lancer la construction de nouveaux logements avant d'avoir l'assurance d'une offre de transports publics suffisante ou doit-on d'abord faire rouler à vide les véhicules de manière à ce que les premiers usagers du quartier bénéficient directement d'une offre attractive qui les encourage à laisser leur voiture au garage, ou à ne pas acheter de voiture ?

³³⁶ ZANGHI, Lausanne : 29.02.2005

³³⁷ DEPOISIER, Renens : 02.03.2005

³³⁸ BRUHAT, "La complexité du jeu des acteurs dans la reconquête des quartiers industriels de la banlieue nord-lilloise, bordée par le canal de la Deûle", *in* : SÉNÉCAL Gilles et al. (dir.), 2002, p. 234

La question se pose dans les mêmes termes pour tous les équipements publics. Par quoi commencer, les équipements ou les utilisateurs ?

9.1.9 Programme

La régénération des friches urbaines pose la question de savoir que localiser dans ces espaces souvent de grandes tailles et bien positionnés dans les agglomérations. Longtemps, une telle décision était uniquement du ressort de la commune qui, ayant pris conscience de la situation de friche pouvait décider d'une nouvelle affectation.

Avec la prise de conscience des impacts sociaux, économiques et écologiques du régime d'urbanisation des villes occidentales et l'émergence de la notion de développement urbain durable, de nouveaux principes d'urbanisation ont vu le jour et peuvent servir de guide à la réflexion sur le devenir des friches urbaines.

Les principes du développement urbain durable sont notamment densité, mixité mais aussi qualité des espaces (densification qualifiée). Pour réussir une reconversion il faut donc répondre aux questions suivantes : à qui est destiné le nouveau quartier ? quel type de logements ? quel qualité des espaces publics et des constructions ? à qui destine-t-on l'espace public ? l'accessibilité se fait-elle d'abord en voiture ou d'abord en transports en commun ? etc. Mais une question encore plus difficile reste à résoudre, qui peut légitimement prendre ces décisions ?

9.1.10 Image

Il reste encore à vaincre des problèmes d'image qui rendent parfois sceptiques les investisseurs et les usagers potentiels. Pour cela il sera probablement nécessaire de relocaliser les activités qui n'ont plus leur place dans les friches. Mais l'emplacement nouveau doit encore être trouvé. A Sévelin, la présence de la prostitution de rue nuit à l'image du quartier. Qui, pourtant, serait d'accord d'accueillir cette activité, pour autant qu'il faille l'accueillir quelque part ? Autre illustration, les plateaux ferroviaires sont situés dans la zone la plus polluée de l'agglomération. Est-on bien sûr qu'il s'agit du meilleur endroit pour accueillir le développement démographique ?

9.1.11 Conclusion

Les friches s'intègrent maintenant dans une problématique plus large portant sur la ville et son évolution. La logique économique, dont les terrains laissés à l'abandon sont symptomatiques des difficultés, ne concoure pas à leur reconversion. Les besoins du tissu économique local changent plus vite que leur support dans le territoire, créant un décalage. C'est pourquoi de nombreux terrains resteraient en friche, subissant les forces du marché telle qu'elles sont réglementées, s'ils ne représentaient pas une réelle opportunité de reconversion urbaine et un potentiel de développement urbain durable au cœur des villes. Ce potentiel explique la volonté des acteurs à vouloir dépasser les problèmes qui se posent et favorise la mise en commun des ressources pour atteindre un objectif partagé, la revalorisation de ces terrains abandonnés.

9.2 Enseignements

Jusqu'à la naissance de la notion de développement durable, les friches étaient essentiellement le problème de leurs propriétaires. Avec la prise en compte des coûts pour les collectivités, des atteintes de l'étalement urbain à l'environnement et les impacts sociaux de la périurbanisation, il est devenu clair que les friches doivent être exploitées. Or de multiples difficultés obligent les propriétaires, les collectivités publiques et les autres acteurs à travailler ensemble, pour réussir là où les propriétaires seuls échouent. L'arrivée de la notion de développement durable a donc contribué à publiciser la question de la reconversion des friches urbaines. C'est le premier enseignement de cette étude.

9.2.1 Les principes du développement urbain durable

Le cas lausannois montre que les principes du développement urbain durable peuvent être suivis, du moins dans la phase de planification. En effet l'ensemble des conditions de la durabilité de la ville qui peuvent être résolu par les friches sont respectées dans l'Ouest lausannois. Seules les questions de la mixité sociale et de la qualité de la densification restent à résoudre, mais il est fort probable que la définition précise des besoins, notamment en terme de types de logements ou de qualité des espaces publics, n'interviendra qu'en fin de processus.

La densification des plateaux ferroviaires permettra de renforcer la structure polycentrique de l'agglomération, de coordonner transports publics et aménagement du territoire et de recycler la ville existante.

9.2.2 Ne pas hypothéquer l'avenir

Le travail des collectivités publiques, notamment par leur engagement pour le SDOL, a montré qu'il est possible de définir des objectifs vers lesquels tendre et qui permettent de surmonter en partie le problème des temporalités. Les constructions malheureuses, qui ne respecteraient pas l'esprit du projet de reconversion peuvent être refusées avant même que ne soient construits les premiers éléments de la reconversion. Il n'en reste pas moins à résoudre le problème des équipements et des services publics.

9.2.3 Partenariat privé-public

Au problème du financement des équipements et des services publics, les acteurs concernés répondent tous en cœur « partenariat privé-public » ! Il s'agit là d'un accord entre les collectivités publiques et les promoteurs qui vise à faire financer une partie des équipements collectifs (places de jeu, espaces publics, etc.) par les promoteurs d'un projet immobilier en échange d'une modification des contraintes d'aménagement pour les rendre plus favorables (par exemple en autorisant la construction d'un étage supplémentaire). Renens a déjà pratiqué cela pour plusieurs plans de quartier et s'en félicite³³⁹. Les milieux immobiliers y trouvent également leurs comptes³⁴⁰. Par contre il semble indispensable de coordonner les politiques

³³⁹ DEPOISIER, Renens : 02.03.2005

³⁴⁰ LENGACHER, Bussigny : 09.03.2005 et CAPOL, Lausanne : 07.03.2005

des différentes communes à ce niveau-là au risque, sinon, d'un dumping défavorable aux collectivités publiques. A l'heure actuelle, un promoteur qui souhaite construire sur la commune d'Ecublens payera 40.- par m² pour les équipements collectifs, mais seulement 15.- s'il choisit de s'installer à Chavannes !³⁴¹

9.3 Conclusion

Arrivé à la fin de ce chapitre, nous avons montré que la reconversion de plateaux ferroviaires en friche est difficile et qu'elle se heurte à de nombreux obstacles. Nous avons également montré que les communes sont les acteurs principaux de la reconversion des friches urbaine, que de leur bonne volonté dépend la réalisation d'un projet coordonné et qu'elles disposent d'une quantité de moyens pour faire échouer le processus, s'il ne leur paraît pas suffisamment favorable à leurs intérêts. Les deux dernières hypothèses de ce travail sont donc maintenant démontrées.

³⁴¹ LENGACHER, Bussigny : 09.03.2005

10. Conclusion

10.1 Retour sur les hypothèses

Par ce travail, nous avons pu démontrer que les plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois sont en friche, qu'ils recèlent un grand potentiel de développement urbain pour l'agglomération lausannoise et que, sous certaines conditions, leur reconversion peut contribuer à la durabilité de l'agglomération. Nous avons également montré que cette reconversion se heurte à de nombreux obstacles et que de la volonté des communes dépend la réussite de cette reconversion, même si elles ne peuvent l'entreprendre seules.

10.2 Conclusion générale

« La friche architecturale peut être considérée comme une chance dans une ville qui a des problèmes d'urbanisme par manque de place car c'est l'occasion de repenser les aménagements »³⁴² affirme RAFFESTIN. Le cas lausannois n'échappe pas à la règle. En effet la valorisation des plateaux ferroviaires en friche de l'Ouest lausannois va apporter une contribution importante non seulement à la durabilité de la ville, mais aussi à la manière dont elle se construit. La présence d'un espace aussi vaste et inexploité au cœur de l'agglomération a été à l'origine de l'idée de secteur stratégiques de développement et a guidé les réflexions ultérieures du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (ALM). Dans le même temps, le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) choisissait également de profiter de ces espaces pour accueillir le développement démographique.

On peut dire que les plateaux ferroviaires ont contribué à l'émergence d'une nouvelle manière de pratiquer l'urbanisme. Car si de nombreuses questions restent en suspend, des solutions nouvelles et imaginatives ont été apportées par les différents projets qui concernent les plateaux ferroviaires. La mise en place de l'événement Lausanne Jardins, le concours Europan, le déplacement du centre logistique et surtout le chantier 2 découlant du SDOL et du Projet ALM, tous ont contribué à la reconversion de ces friches urbaines et nous ont permis de tirer un certain nombre d'enseignements fort utiles pour d'autres situations similaires.

Malgré tout, le processus se poursuit et apportera encore son lot de difficultés et d'obstacles et permettra de tirer de nouveaux enseignements. Il s'agira notamment d'assurer le suivi des mesures engagées et de vérifier dans cinq ou 10 ans si les objectifs définis sont atteints et si la reconversion de plateaux ferroviaires répond toujours aux principes du développement urbain durable.

La question de la prise en compte des intérêts de la population future reste entière mais ne sera probablement pas résolue avant que l'on sache comment tenir compte des intérêts des générations futures, comme le demande le développement durable.

³⁴² RAFFESTIN, 1998, p. 51

Les difficultés rencontrées, notamment pour mettre en place un processus participatif digne de ce nom et pour respecter une cohérence globale dans l'agglomération, montre qu'il est peut-être nécessaire de dissocier les niveaux qui s'occupent de la planification de ceux qui sont chargés de la mise en œuvre. L'agglomération dans son ensemble, et pas seulement certaines communes immédiatement concernées, peut légitimement vouloir donner son avis sur les grandes orientations du développement urbain alors que les questions concernant la mise en œuvre des principes d'aménagements peut se faire à l'échelle du quartier, par exemple en mettant en place un processus participatif du type Quartiers 21.

Il n'en reste pas moins qu'il faut considérer chaque situation de manière différente, avec un regard neuf, et que les enseignements et les solutions lausannoises ne résoudre pas tous les problèmes de la reconversion des friches urbaines, loin de là !

11. Sources

11.1 Ouvrages

APUMP (ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE L'URBANISME DE MIDI-PYRENEES) et IET (INSTITUT D'ETUDES TERRITORIALES DE BARCELONE) (dir.), 2003, *La ville étalée en perspectives*, Actes du colloque transnational sur l'étalement urbain qui s'est déroulé à Toulouse les 24-25-26 janvier 2002, Nîmes : Editions Champ social, 293 p.

ARE (OFFICE FÉDÉRAL DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL) et OFEFP (OFFICE FÉDÉRAL DE L'ENVIRONNEMENT, DES FORÊTS ET DU PAYSAGE), 2004, *Friches industrielles. Base en vue d'encourager judicieusement la reconstruction sur les friches industrielles et leur reconversion*, Aperçu des cantons : Vaud, Berne : DETEC, 8 p.

ASCHER François, 2001, *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, La Tour d'Aigues : Editions de l'Aube, 99 p.

AVRIL Bertrand et al., 1998, *Reconstruire la ville sur la ville*, Paris : ADEF – Association des Etudes foncières, 172 p.

BECKMANN Klaus J. et al., 1999, *Städtebauliche Chancen und Risiken bei der Entwicklung von Bahnflächen*, Aachen: Institut für Stadtbauwesen, 113 p.

BONANOMI Lydia, 2000, *Vers un urbanisme de la proximité ; coordonner développement urbain et transports*, PNR 41, Berne

CERTU, 2000, *La forme des villes : caractériser l'étalement urbain et réfléchir à de nouvelles modalités d'actions*, Collection du CERTU, 178 p.

CERTU, 2001, *Les temps de la ville et les modes de vie. Quelles perspectives d'action ?*, Collection du CERTU, 262 p.

CERTU, 2003, *Centralités dans la ville en mutation. Quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics ?*, Collection du CERTU, 190 p.

CONSEIL FEDERAL, 2001, *Politique des agglomérations de la confédération*, Berne : ARE et SECO, 80 p.

DA CUNHA Antonio (responsable scientifique), 2004 (1), *Mobilité résidentielle, aspirations des ménages et transformations de l'habitat : l'agglomération lausannoise. Rapport de synthèse*, Lausanne : Institut de géographie, 30 p.

DA CUNHA Antonio ET RUEGG Jean (dir.), 2003, *Développement durable et aménagement du territoire*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 350 p.

DAFFLON Bernard et RUEGG Jean, 2001, *Réorganiser les communes, créer l'agglomération*, Fribourg : Editions Universitaires Fribourg Suisse, 158 p.

DIALER Claudius, 2004, *Urbane Vitalität durch Konversion*, thèse de doctorat sous la direction du Prof. Heiner Hierzegger, Vienne : Technische Universität, 129 p.

- GEIGER Rolf, 2004, *Transports et territoire. Etudes comparative des agglomérations*, Berne : Office fédéral du développement territorial
- INSA INVENTAIRE SUISSE D'ARCHITECTURE 1850-1920, 1990, *Lausanne*, Tiré à part, extrait du volume 5 de la série complète, Berne : Société d'Histoire de l'Art en Suisse
- KAUFMANN Vincent et al., 2003, *Coordonner transports et urbanisme*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 210 p.
- LURIA Daniel D. et ROGERS Joel, 1999, *Metro Futures*, Boston : Beacon Press, 82 p.
- MANGIN David et PANERAI Philippe, 1999, *Projet urbain*, Marseille : Editions Parenthèses, 182 p.
- MARCONIS Robert, 2002, *Urbanisation et urbanisme en France*, Aubervilliers : La documentation française, n° 8025, 64 p.
- MATHYS Ernst, 1942, *Les chemins de fer suisses au cours d'un siècle, aperçu historique et technique*, Berne : SBB
- PANERAI Philippe, 1999, *Analyse urbaine*, Marseille : Editions Parenthèses, 185 p.
- QUARTIERS 21, 2005, *Quartiers 21, la parole aux habitants*, Lausanne : Ville de Lausanne, 40 p.
- RERAT Patrick, 2004, *De la friche urbaine au développement durable : étude de faisabilité du quartier Ecoparc à Neuchâtel*, mémoire de licence, Neuchâtel : Université de Neuchâtel, 134 p.
- REY Michel, 2004, *Le schéma directeur de l'Ouest lausannois. Un processus d'apprentissage novateur. Enseignements pour les projets et démarches d'agglomération*, Lausanne : CEAT, 45 p.
- SAT (SERVICE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE), 2002, *Lignes directrices du Plan directeur cantonal adoptées*, Cahier n°1, Lausanne : Département des Infrastructures
- SAT (SERVICE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE), 2004, *Avant-projet sommaire (APS) du Plan directeur cantonal*, Lausanne : Etat de Vaud
- SCHEMA DIRECTEUR DE L'OUEST LAUSANNOIS, 2003, *Schéma directeur de l'Ouest lausannois*, Adopté par le groupe de pilotage le 18 décembre 2003, Renens
- SCHRETZENMAYR Martina, 1998, *Strategien zur Umnutzung von grossflächen innerstädtischen Industrie- und Gewerbebrachen*, thèse de doctorat sous la co-direction des Profs. Jakob Maurer et Thomas Sieverts, Zurich: ETHZ, 378 p.
- SCRIS, 2004, *Lausanne à la carte. Atlas thématique des quartiers et de l'agglomération*, Lausanne : Statistique Vaud – (SCRIS)
- SÉNÉCAL Gilles et al. (dir.), 2002, *Grands projets urbains et requalification*, Sainte-Foy (Québec) : Presses de l'Université du Québec

SEVEN (SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ENERGIE), 2004, *Plan des mesures OPair 2004 de l'agglomération Lausanne-Morges*, Version de consultation du 20 août 2004, Lausanne : Département de la sécurité et de l'environnement

SUEUR Jean-Pierre, 1999, *Changer la ville pour une nouvelle urbanité*, Paris : Editions Odile Jacob, 211 p.

VALDA Andreas et WESTERMANN Reto, 2004, *La Suisse et ses friches industrielles. Des opportunités de développement au cœur des agglomérations*, Berne : ARE (Office fédéral du développement territorial) et OFEFP (Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage), 18 p.

WIEL Marc, 2002, *Ville et automobile*, Paris : Descartes & Cie, 131 p.

11.2 Dictionnaires

CHÂTEAUREYNAUD Philippe, 2003, *Dictionnaire de l'urbanisme. 800 mots, actes et procédures*, 3^{ème} édition, Paris : Editions du Moniteur, 899 p.

CHOAY Françoise et MERLIN Pierre (dir.), 1996, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris : Presses universitaires de France, 863 p.

Le Petit Larousse Illustré 2005, 2004, Paris : Larousse

Le Nouveau Petit Robert 2005, 2004, Paris : Dictionnaire Le Robert

REY Alain (dir.), 1992, *Dictionnaire historique de la langue française*, Paris : Dictionnaires Le Robert

11.3 Articles

BLANC Jean-Noël, 1991, "Les friches industrielles de l'économique à l'urbain", *in* : *Revue de Géographie de Lyon*, vol. 66, n° 1, pp. 103-107

BORLOZ Emmanuel, 2005, "Le démolisseur refuse de passer à la casse", *in* : *24heures*, 15.04.2005, p. 29, Lausanne

CAMAGNI Roberto et al., 2002, "Forme urbaine et mobilité : les coûts collectifs des différents types d'extension urbaine dans l'agglomération milanaise", *in* : *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n° 1, pp. 105-140

CREVOISIER Arnaud, 2005, "La pénurie va durer", *in* : *Gauchebo*, 04.02.2005, Lausanne

DA CUNHA Antonio, 2004 (2), "Développement durable et projet urbain", *in* : *Vue sur la ville*, n° 9, p. 1

DELLA CASA Francesco, 2002, "Mouvements en ville", *in* : *Tracés*, n° 22/13.11.2002, pp. 6-9

DELLA CASA Francesco, 2004 (1), "Epluchures", *in* : *Tracés*, n° 23/01.12.2004, pp. 7-10

DELLA CASA Francesco, 2004 (2), "Jardins de passage", *in* : *Tracés*, n° 5/03.03.2004, pp. 7-9

- DELLA CASA Francesco, 2004 (3), "L'éphémère comme instrument", *in*: *Tracés*, n° 23/01.12.2004, p. 5
- FOUCHIER Vincent, 1995, "La densification : une comparaison internationale entre politique contrastées", *in*: *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 67, pp. 95-108
- GODARD Olivier, 1996, "Le développement durable et le devenir des villes : Bonnes intentions et fausses bonnes idées" *in*: *Futuribles*, n° 209, pp. 29-35
- GONTHIER Regina, 2004, "Place à la créativité", *in*: *Europan 7*, supplément de Hochparterre, 1-2 2004, p. 3
- JAGGI Yvette, 2004, "Il existe une force vitale dans l'organisme urbain", *in*: *24heures*, 4-5.12.2004, p. 29, Lausanne
- LACOUR Claude, 1987, "La réinsertion urbaine des friches industrielles: la ville redécouverte", *in*: *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n° 5, pp. 769-783
- LELEVRIER Christine, 2005, "Mixité : d'un idéal social aux incertitudes des politiques urbaines", *in*: *Revue Urbanisme*, n° 340, pp. 39-43
- OPPLIGER Etienne, 2004, "L'appel du grand large", *in*: *24heures*, 29.12.2004, p. 11, Lausanne
- PAYSAGESTION SA et HOLZHAUSEN Klaus, 2002, "La ville en mouvement", *in*: *Tracés*, n° 22/13.11.2002, pp. 11-13
- PRIN Mehdi-Stéphane, 2005, "Agglomération Lausanne-Morges : des projets pour trois milliards", *in*: *24heures*, 17.02.2004, p. 19, Lausanne
- RACINE Jean-Bernard, 2001, "Lausanne métropole : un siècle d'inventions et de transformations", *in*: PITTELOUD Antoinette et DUBOUX Charles (dir.), *Lausanne. Un lieu, un bourg, une ville*, Lausanne : PPUR, pp. 125-132
- RAFFESTIN Claude, 1998, "Permanence et changement en géographie", *in*: *Revue européenne des sciences sociales*, Tome XXXVI, N° 110, pp. 45-52
- REYMOND Armande, 2004, "Le secteur industriel de Malley sous la loupe d'Europan", *in*: *Journal de l'Ouest*, 19.03.2004, Lausanne
- RODRIGUES-MALTA Rachel, 2001, "Régénération urbaine : variations sud-européennes", *in*: *L'information géographique*, n° 4, pp. 321-339
- ROUAY-HENDRICKX Pascale, 1991, "La perception de la friche : étude méthodologique", *in*: *Revue de Géographie de Lyon*, vol. 66, n° 1, pp. 27-37
- ROUX Jean-Michel et DESMAREST Agnès, 2001, "Projets durables et de longue durée : expérimentations et innovations dans la conception et le management", *in*: MASBOUNGI Ariella, *Fabriquer la ville : outils et méthodes : les aménageurs proposent*, Paris : La Documentation française, pp. 51-62
- RYTER Marco et REY Emmanuel, 2002, "De la friche ferroviaire au développement urbain durable", *in*: *Tracés*, n° 24/11.12.2002, pp. 14-19

SENECAL Gilles et HAMEL Pierre J., 2001, "Ville compacte et qualité de vie : discussions autour de l'approche canadienne des indicateurs de durabilité", *in*: *Le Géographe canadien*, n° 2, pp. 306-318

SURCHAT VIAL Nicole, 2004, "Un urbanisme innovant : l'exemple de l'Ouest lausannois", *in*: *Forum du développement durable*, n° 1/2004, pp. 58-61, Berne : ARE

THEYS Jacques et EMELIANOFF Cyria, 2001, "Les contradictions de la ville durable", *in*: *Le Débat*, n° 113, pp. 122-135

WACHTER Daniel, 2004, "Des coopérations pour renforcer le développement durable", *in*: *forum du développement territorial*, 2/2004, pp. 44-46, Berne : ARE

WICHSER Fridolin, 2005, "Le Vaudois en 2020 : un solitaire avide d'espace", *in*: *24heures*, 23.02.2005, p. 23, Lausanne

11.4 Autres documents

ARE (OFFICE FÉDÉRAL DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL), 2004, *Fonds pour le trafic d'agglomération et les routes nationales – ouverture de la consultation*, communiqué de presse, Berne : Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)

ATE, 2002, *Se déplacer dans l'Ouest lausannois. Propositions pour éviter l'asphyxie et la paralysie*, Brenles : ATE Vaud, 24 p.

CFF-VOYAGEURS et CFF-INFRASTRUCTURE, 2005, *Malley. Nouveau point d'arrêt. Profil d'exigences*, Lausanne

CONSEIL COMMUNAL DE PRILLY, 2003, *Rapport de la commission chargée de préavis sur la prise en considération de la motion de M. François Marthaler « Pour un développement durable du territoire de l'Ouest lausannois. »*, Prilly

CORTHÉSY Bruno, 2004, *Lausanne Sébeillon, gare de marchandises, rue de Genève 97-103, Lausanne*, Lausanne, 12 p.

DA CUNHA Antonio, 2004 (3), *Développement urbain durable et politiques du territoire*, document de cours, Lausanne : IGUL, 13 p. s

DROIT DE CITE, 2002, *Le moratoire : et après ? Conduire ensemble un grand projet participatif pour l'Ouest lausannois*, motion pour les communes de l'Ouest lausannois, Lausanne

DROIT DE CITE, 2003 (1), *Appel de l'association Droit de Cité aux conseillers communaux de Lausanne et à toute personne intéressée au développement de Lausanne et de sa région*, Lausanne

DROIT DE CITE, 2003 (2), *Safari du 3 mai 2003 à Malley. Quelques notes pour mémoire*, Lausanne

EUROPAN SUISSE, 2004, *Rapport du Jury*, Lausanne, 26 p.

FEDDERSEN & KLOSTERMANN, 2005, *Chantier 2. Schéma directeur intercommunal du secteur Bussigny – Sébeillon*, Projet soumis pour adoption au Groupe de pilotage, Renens : Schéma directeur de l'Ouest lausannois.

GUENIN ATELIER D'ARCHITECTURE, 2005, *Genève : Une remise en question des densités*, Genève.

LAUSANNE JARDINS 2004, 2002, *La ville en mouvement*, plaquette de présentation de la manifestation, Lausanne

LIAUDAT Christian, 2004, documents de travail pour le Projet d'agglomération Lausanne-Morges, Lausanne : Service de la mobilité, Etat de Vaud

MUNICIPALITÉ DE LAUSANNE, 2004, *Etudes régionales : demande de crédit*, Préavis n° 2004/46, Lausanne

MUNICIPALITE DE RENENS, 2004, *Réponse de la Municipalité à la motion de Madame la Conseillère communale Danièle Pittet et consorts intitulée « Le moratoire : et après ? Conduire ensemble un grand projet participatif pour l'Ouest lausannois »*, Renens

PITTET Danièle, au nom du groupe des conseillers communaux, 2003, *Consultation publique sur le Schéma directeur de l'Ouest lausannois. Remarques des Conseillers communaux auteurs de la motion intercommunale pour un développement durable de l'Ouest lausannois*, Renens

PLAREL ARCHITECTES ET URBANISTES ASSOCIÉS, 2003, *Corridor des voies ferrées. Inventaires des potentiels constructibles*, sur mandat du SAT, Lausanne

PYTHON Jacques et BIÉLER Benoît, 2004, *Lieux ouverts au public à forte génération de trafic*, document de travail du Projet d'agglomération Lausanne-Morges, Lausanne : Retail Rites

RENENS, 1998, Plan directeur communal, Renens

REY Emmanuel, 2005, *Régénération des friches urbaines et développement durable*, documents distribués lors de la conférence du 24.02.2005

RÜGGLI Roger, 2004, *Emplacement du Centre intercommunal de logistique de la commune de Lausanne*, présentation PowerPoint, Lausanne

SAT (SERVICE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE) et SM (SERVICE DE LA MOBILITE), 2004, *Projet d'agglomération Lausanne-Morges, Urbanisation, transports, économie, environnement*, Version de travail 1, Lausanne : Etat de Vaud

VAREILLES Sophie, 2002, *Les dispositifs de concertation dans le projet d'aménagement. Le cas des espaces publics de la région lyonnaise*, sujet de thèse, sous la direction de Monique Zimmermann, Lyon : INSA

VILLE DE LAUSANNE, 2004, *Une solution concertée pour l'emplacement du futur Centre intercommunal de logistique à Malley*, communiqué de presse, Lausanne : Service de l'information

11.5 Sites internet

http://www.cadredevie.ch/reglement_short.htm - PGA Lausanne

<http://www.dinf.vd.ch/sbma/> - Service des bâtiments, monuments et archéologie du canton de Vaud

<http://www.droitdecite.ch/safaris.htm> -

<http://www.geoplanet.vd.ch> - Guichet cartographique de l'Etat de Vaud

http://www2.unil.ch/igul/recherche/aspuprojet_urbain.html - ASPU / Le projet urbain aujourd'hui

11.6 Entretiens

APOTHELOZ Bernard, Délégué à la protection du patrimoine bâti, Service d'urbanisme de la Ville de Lausanne, Lausanne : 10.03.2005

BOVEY Pascal, CFF Trafic régional, Lausanne : 14.02.2005

CAMELIQUE Marius, CFF Droits fonciers, Lausanne : 04.04.2005

CHEVALLEY Pierre-André, Chef de Service Adjoint, Losinger Construction SA, Bussigny : 09.03.2005

DELLA CASA Francesco, Architecte, Commissaire général de Lausanne Jardins 2004 et Rédacteur en chef de la revue Tracés, Ecublens : 13.12.2004

DEPOISIER Anne-Marie, Syndique de Renens et présidente du Groupe de pilotage du Schéma directeur de l'Ouest lausannois, Renens : 02.03.2005

GENOUD Marie-Thérèse, Recensement architectural, Service des bâtiments, monuments et archéologie (SBMA), Lausanne : 24.03.2005

LENGACHER Christian, Directeur commercial, Losinger Construction SA, Bussigny : 09.03.2005

LUSCHER Rodolphe, Architecte, Président d'Europasuisse, Lausanne : 07.02.2005

MOLINA Federico, Responsable de la planification, Transports publics de la région lausannoise (TL), Renens : 17.01.2005

RUGGLI Roger, Architecte-urbaniste, Service d'urbanisme de la Ville de Lausanne, Lausanne : 23.02.2005 et 24.02.2005

STAFFELBACH Laurent, Chef du portfolio management, CFF Immobilier, Lausanne : 18.01.2005

WIDMER-PHAM Ariane, Cheffe de projet du Schéma directeur de l'Ouest lausannois, Lausanne : 15.04.2005

ZANGHI Dominique, Adjoint de la Cheffe de service, Responsable Agglomérations ARC, Service de l'aménagement du territoire (SAT), Lausanne : 29.02.2005

11.7 Conférences

BRELAZ Daniel, 2004, *in*: *Présentation du postgrade Projets territoriaux et mutations spatiales*, EPFL : 15.03.2004

CAPOL Jürg, 2005, architecte-urbaniste, *in*: *Let's dense – Densifier l'agglomération lausannoise... oui mais !*, SIA, Lausanne : 07.03.2005

DELACRETAZ Yves, 2005, chef de la division planification au Service de la mobilité du canton de Vaud, *in*: *Let's dense – Densifier l'agglomération lausannoise... oui mais !*, SIA, Lausanne : 07.03.2005

DEPOISIER Anne-Marie, 2005, syndique de Renens et présidente du Groupe de pilotage du Schéma directeur de l'Ouest lausannois, *in*: *Lausanne et l'Ouest lausannois : concurrence ou collaboration ?* Droit de Cité, Lausanne : 02.03.2005

DEPOISIER Anne-Marie, 2005, syndique de Renens et présidente du Groupe de pilotage du Schéma directeur de l'Ouest lausannois, *in*: *Let's dense – Densifier l'agglomération lausannoise... oui mais !*, SIA, Lausanne : 07.03.2005

FOUCHIER Vincent, 2005, "La densité urbaine dans le projet de territoire : quelle contribution au développement durable ? ", *in*: *Revoir la forme des villes pour les rendre durable*, ArGiLe, l'Observatoire universitaire de la Ville et du Développement durable et la Revue durable, Lausanne : 24.02.2005

FRANÇAIS Olivier, 2004, *in*: *Assemblée générale de l'association Droit de Cité*, Lausanne : 06.10.04

FRANÇAIS Olivier, 2005, municipal de la Ville de Lausanne, *in*: *Lausanne et l'Ouest lausannois : concurrence ou collaboration ?* Droit de Cité, Lausanne : 02.03.2005

MERMOUD Jean-Claude, 2004, *in*: *L'agglomération : Quel futur pour notre région ? 3 niveaux – 3 regards*, Lausanne : 21.04.2004

REY Emmanuel, 2005, architecte-urbaniste, "Régénération des friches urbaines et développement durable", *in*: *Revoir la forme des villes pour les rendre durable*, ArGiLe, l'Observatoire universitaire de la Ville et du Développement durable et la Revue durable, Lausanne : 24.02.2005

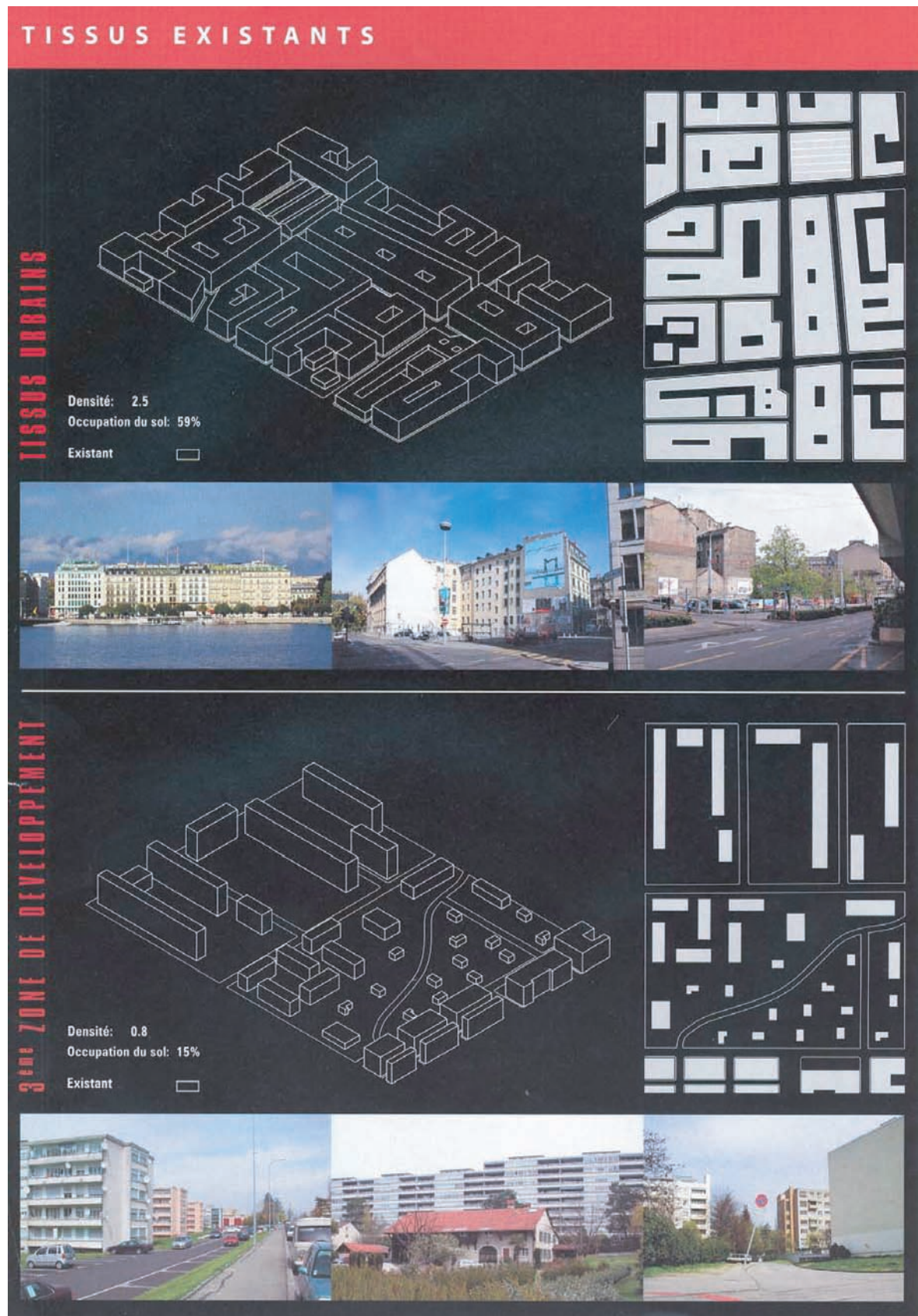
RUZICKA-ROSSIER Monique, 2005, architecte, *in*: *Let's dense – Densifier l'agglomération lausannoise... oui mais !*, SIA, Lausanne : 07.03.2005

THEYS Jacques, 2005, "Le développement durable en action : éloge et limites du pragmatisme", *in*: *Revoir la forme des villes pour les rendre durable*, ArGiLe, l'Observatoire universitaire de la Ville et du Développement durable et la Revue durable, Lausanne : 24.02.2005

WIDMER Ariane, 2005, cheffe de projet, Schéma directeur de l'ouest lausannois, *in*: *Lausanne et l'Ouest lausannois : concurrence ou collaboration ?* Droit de Cité, Lausanne : 02.03.2005

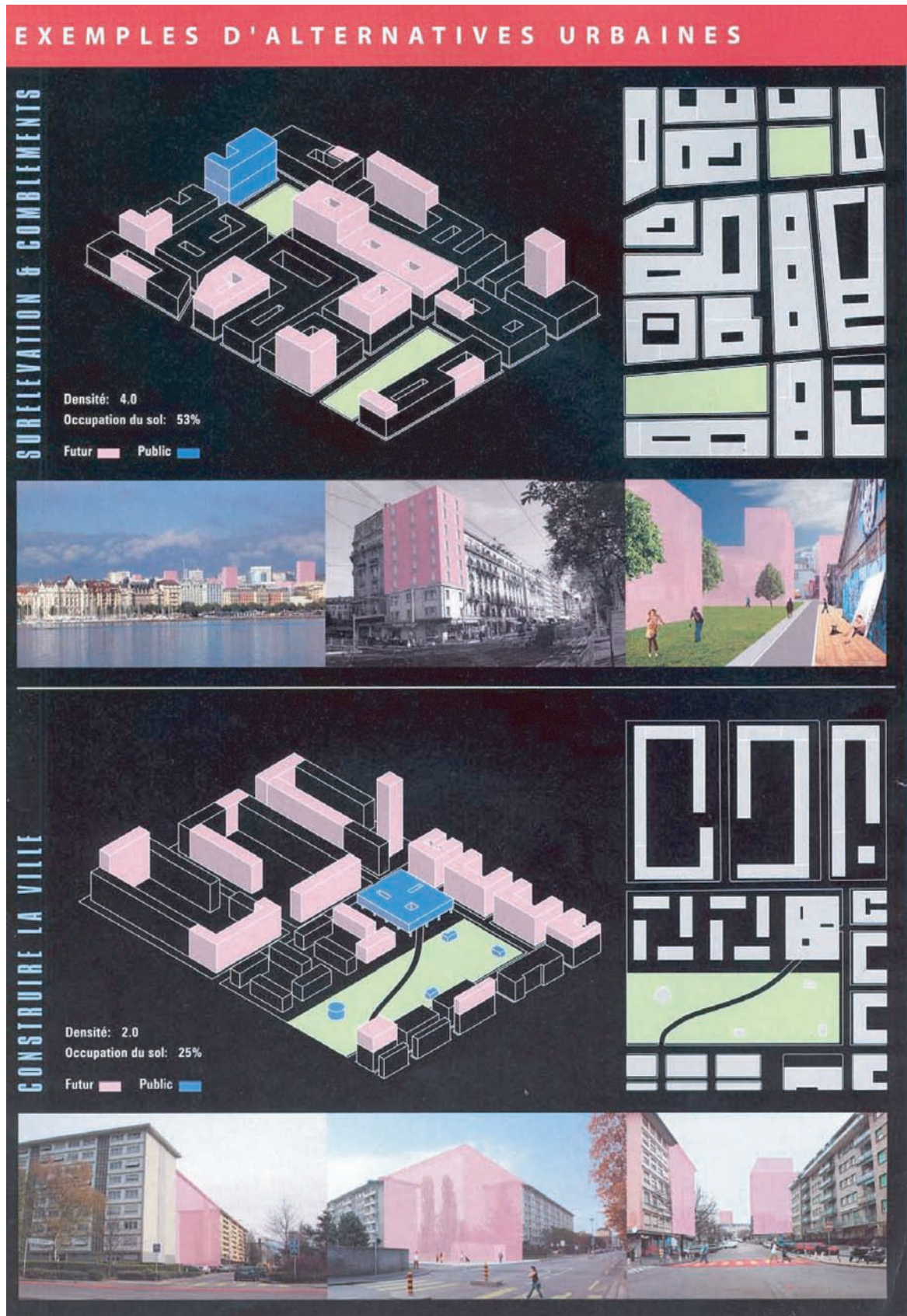
WIDMER Ariane, 2005, cheffe de projet, Schéma directeur de l'Ouest lausannois, *in*: *Let's dense – Densifier l'agglomération lausannoise... oui mais !*, SIA, Lausanne : 07.03.2005

Annexe 1. Densification selon GUENIN ATELIER D'ARCHITECTURE



Légende : Tissus existants dans deux quartiers genevois
Source : GUENIN ATELIER D'ARCHITECTURE, Genève

Annexe 1. Densification selon GUENIN ATELIER D'ARCHITECTURE



Légende : Possibilités de densification de deux quartiers genevois par surélévation et comblement
Source : GUENIN ATELIER D'ARCHITECTURE, Genève

Annexe 2. Friches industrielles du canton de Vaud

ARE et OFEFP, 2004, *Friches industrielles. Base en vue d'encourager judicieusement la reconstruction sur les friches industrielles et leur reconversion*, Aperçu des cantons : Vaud, Berne: DETEC, p. 6

Friches industrielles du canton de Vaud

Parcelles pour lesquelles des données existent

| Identification de la parcelle | | | | Caractéristiques d'exploitation | | | | | Situation sites contaminés | |
|-------------------------------|--|--------------|-------------------------|---------------------------------|--|----------------------------|---|--------------------|----------------------------|------------------------|
| No | Nom | Lieu | Surface de l'aire en m2 | Début affectation transitoire | Genre d'utilisation de l'affectation transitoire | Début nouvelle affectation | Genre d'utilisation de la nouvelle affectation | Taux d'utilisation | Bâtiment/sol pollués | Assainissement réalisé |
| | | | | | | | | 0% 100% | | |
| 141 | Hermes | Sainte-Croix | 15'200 | | Industrie, divertissement | | | | non | |
| 142 | ex- Ateliers de constructions mécaniques | Vevey | 22'203 | 1992 | Artisanat, dépôt, prestation de services | | | | oui | |
| 143 | Oulevay | Morges | 15'341 | 1993 | Artisanat, dépôt, autres | | | | non | |
| 144 | Parking Stellram | Nyon | 13'960 | | | | | | oui | |
| 145 | Terrain Longemalle | Renens (VD) | 10'602 | 1980 | Artisanat, dépôt | | | | oui | |
| 146 | Fion Vallée | Lausanne | 55'000 | 1980 | Commerce de détail, autres | 1980 | Commerce de détail, habitat, gastronomie/hôtellerie | | | |
| 147 | Moulin Rod | Orbe | 10'350 | 1998 | Artisanat, industrie, dépôt, autres | | | | non | |
| 148 | Sébeillon | Lausanne | 158'188 | 1969 | Prestation de services, gastronomie/hôtellerie | | | | oui | |
| 149 | Esso Dépôt Renens | Renens (VD) | 10'908 | 1996 | Commerce de détail | | | | oui | |

Légende: Pourcentage nouvelle affectation

Pourcentage affectation transitoire

Pourcentage surface non utilisée

Annexe 2. Friches industrielles du canton de Vaud

ARE et OFEFP, 2004, *Friches industrielles. Base en vue d'encourager judicieusement la reconstruction sur les friches industrielles et leur reconversion*, Aperçu des cantons : Vaud, Berne: DETEC, p. 7

Parcelles pour lesquelles les données n'existent pas (friches possibles)

| Identification de la parcelle | |
|-------------------------------|-----------------------------|
| No | Nom |
| 593 | Hermes Yverdon |
| 594 | Usine Gaz |
| 595 | Ancien dépôt Prélaz |
| 596 | Site industriel Nexans |
| 597 | Sécheron |
| 598 | Route de Genève |
| 599 | Vennes |
| 600 | Services dépôt et matériaux |
| 601 | Usine métallurgique |
| 602 | Toni Molkerei Lausanne |
| 603 | Toni Molkerei Lucens |

Lieu

Yverdon

Renens (VD)

Lausanne

Cossonay Gare

Gland

Lausanne

Lausanne

Crissier

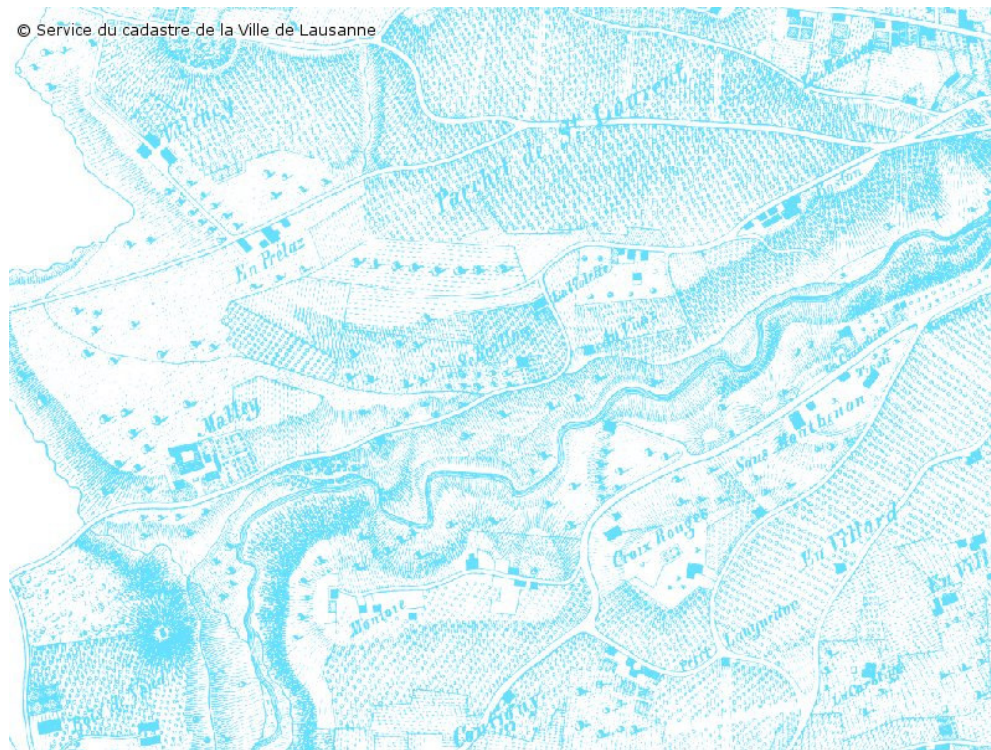
Vallorbe

Lausanne

Lucens

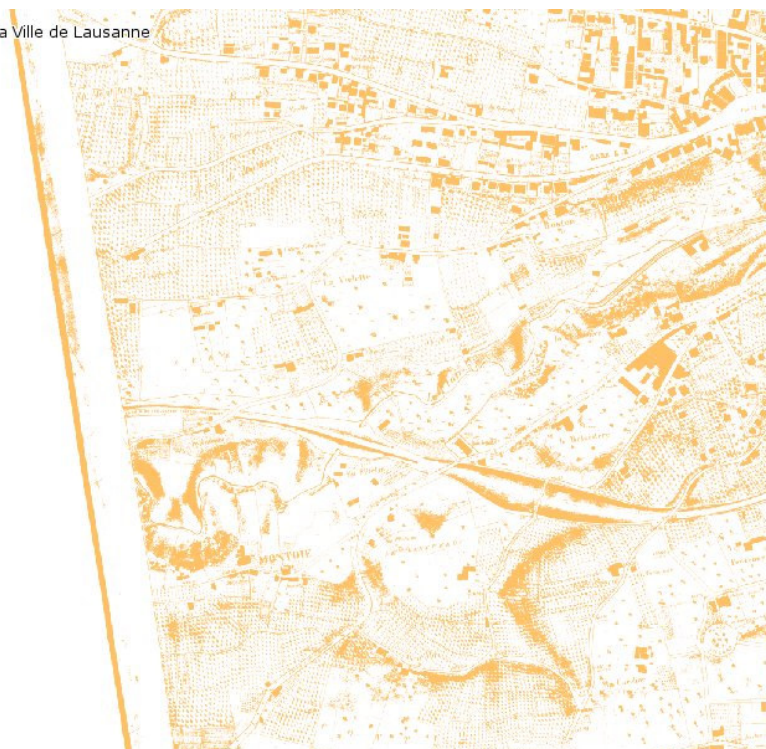
Annexe 3. Cartes de Sévelin et Sébeillon

© Service du cadastre de la Ville de Lausanne

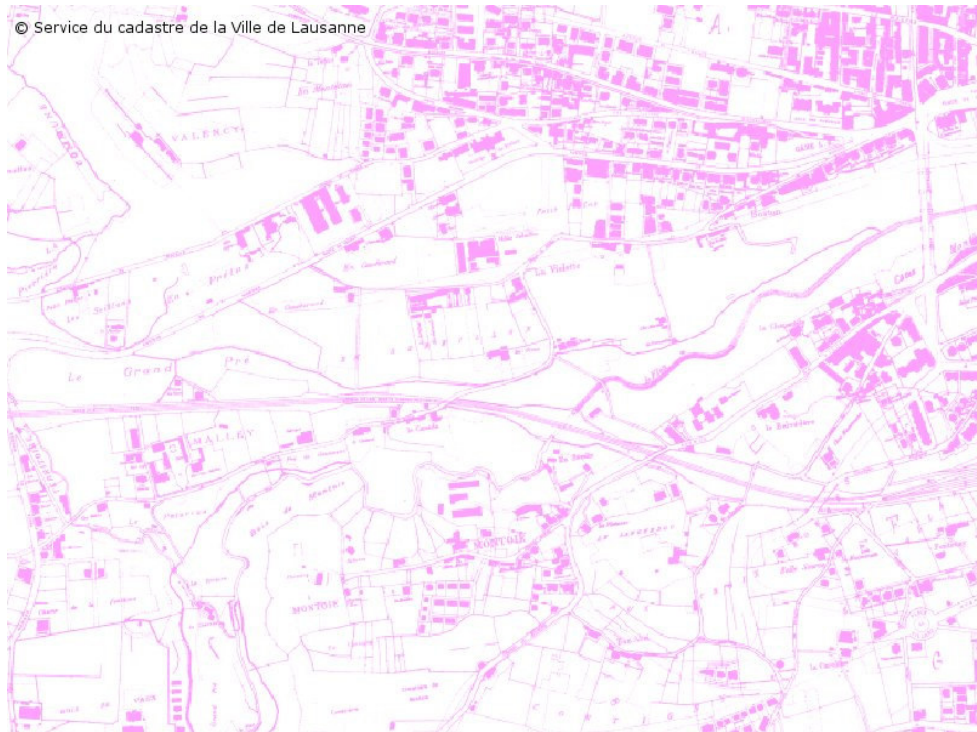


1838

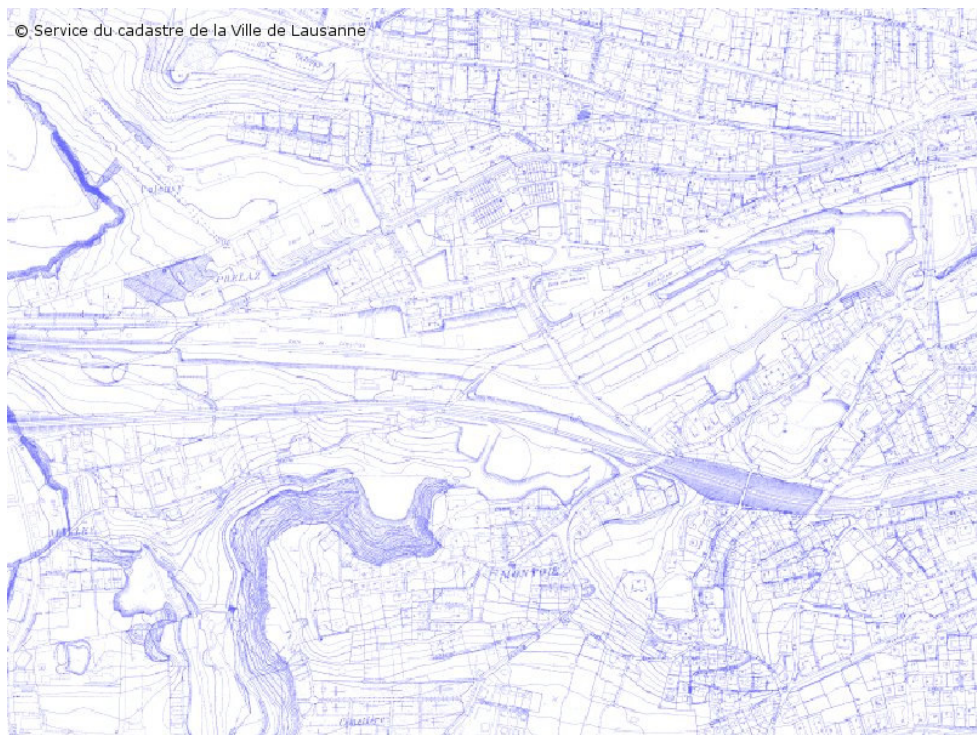
© Service du cadastre de la Ville de Lausanne



1896



1912



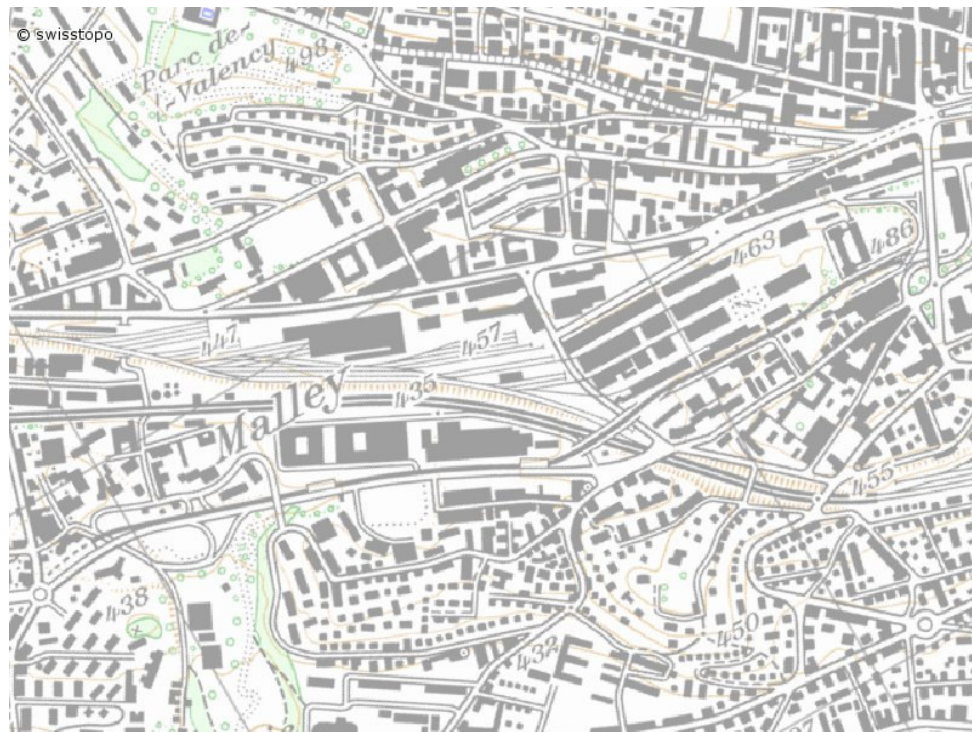
1937



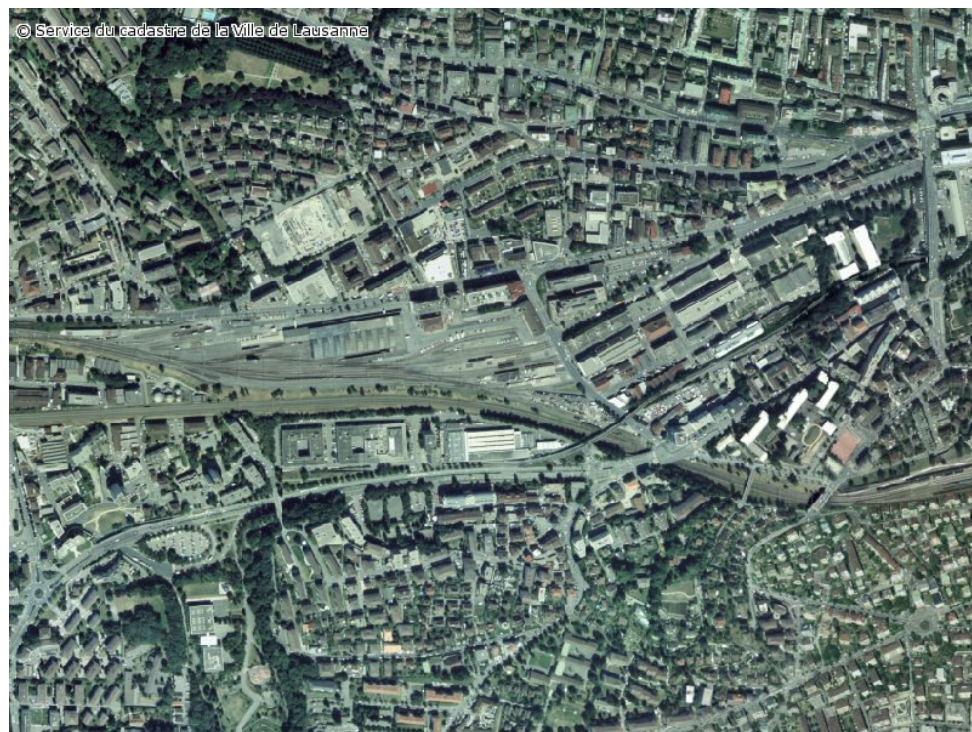
1959



1968



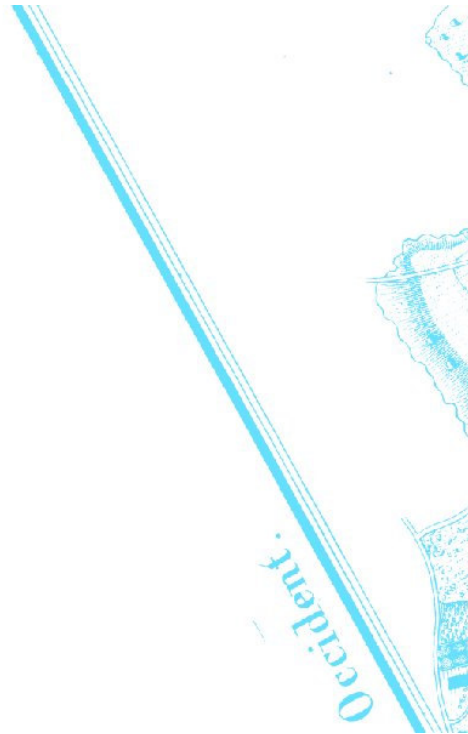
Carte actuelle



Orthophoto actuelle

Annexe 4. Cartes de Malley et Renens

© Service du cadastre de la Ville de Lausanne



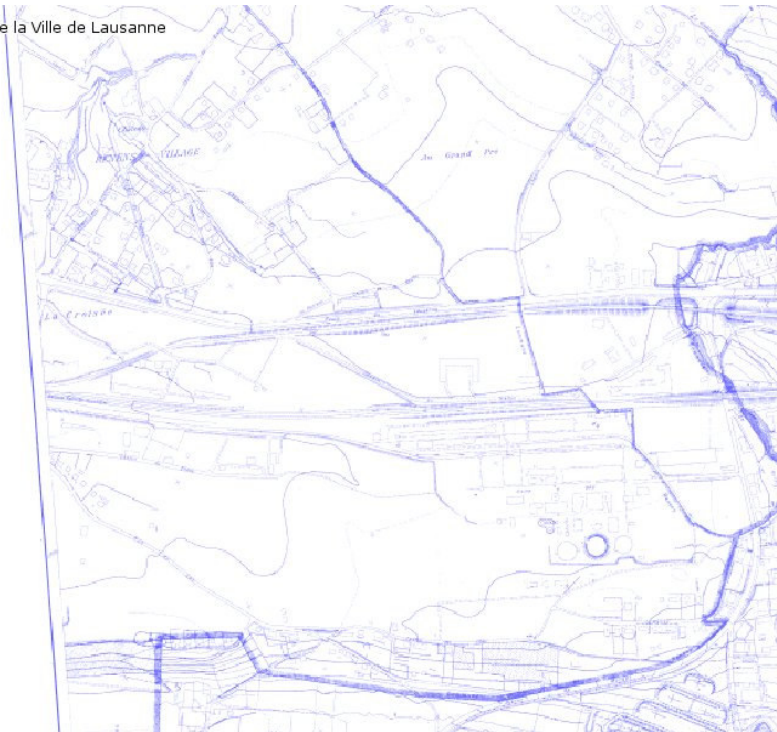
1838

© Service du cadastre de la Ville de Lausanne



1912

© Service du cadastre de la Ville de Lausanne



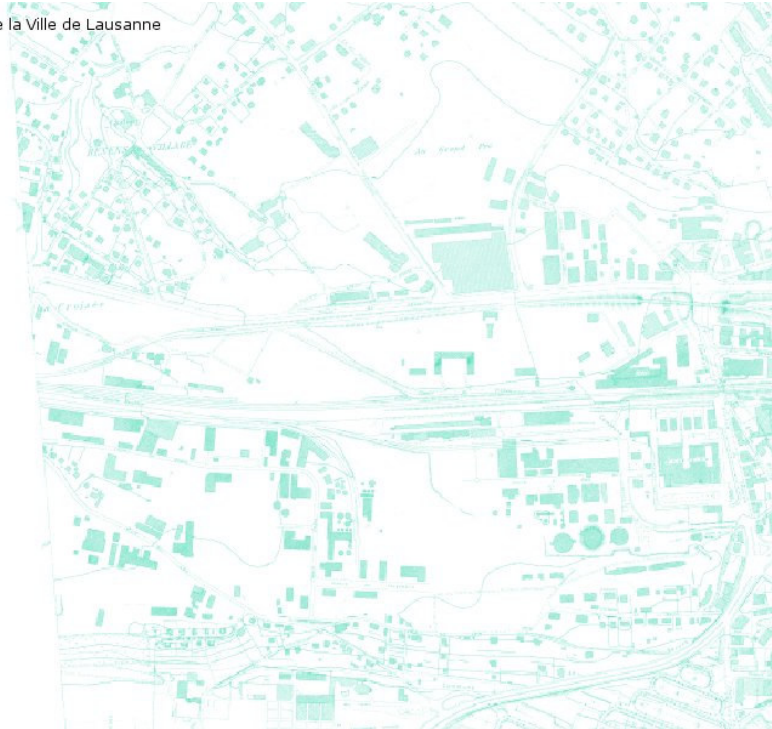
1937

© Service du cadastre de la Ville de Lausanne



1959

© Service du cadastre de la Ville de Lausanne



1968

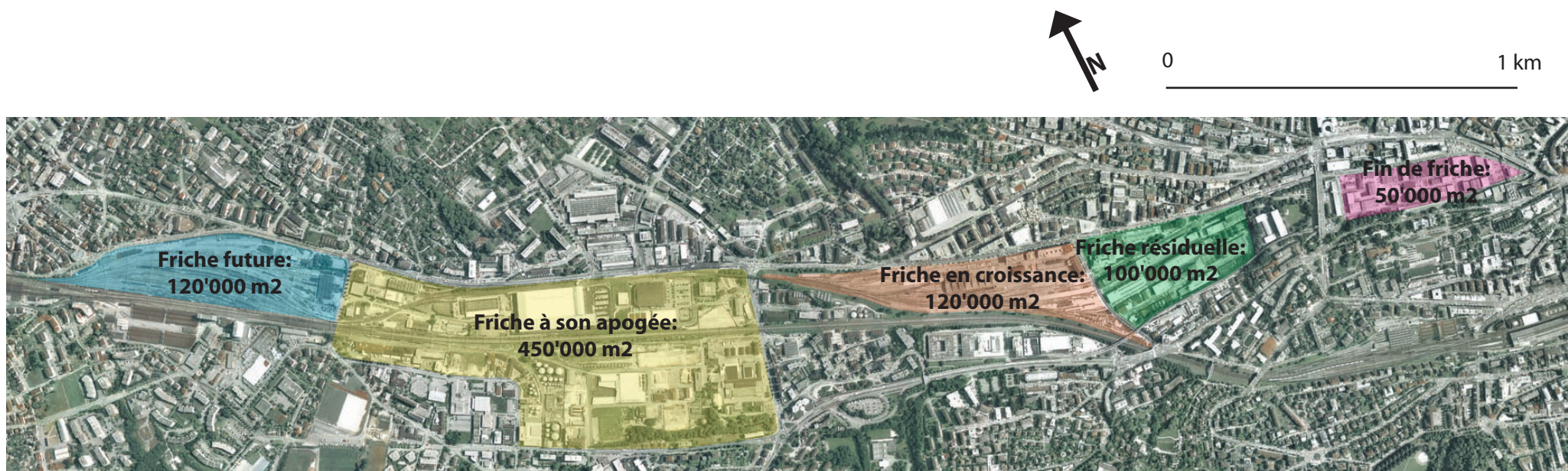


carte actuelle

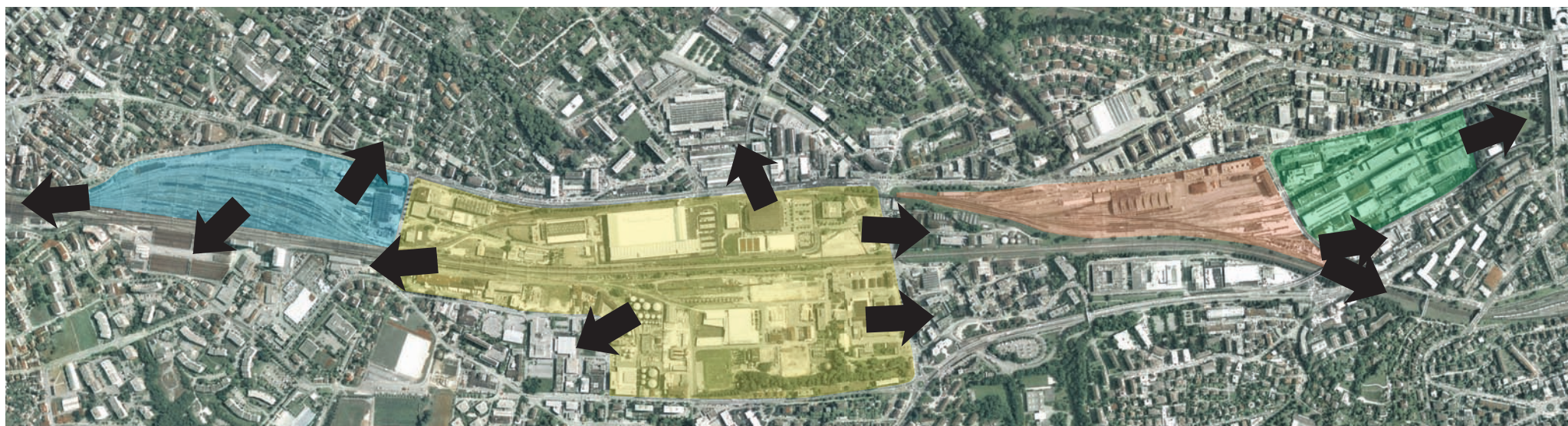


Orthophoto actuelle

Annexe 5. Différents stades de la friche



Annexe 6. Limites des plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois








0

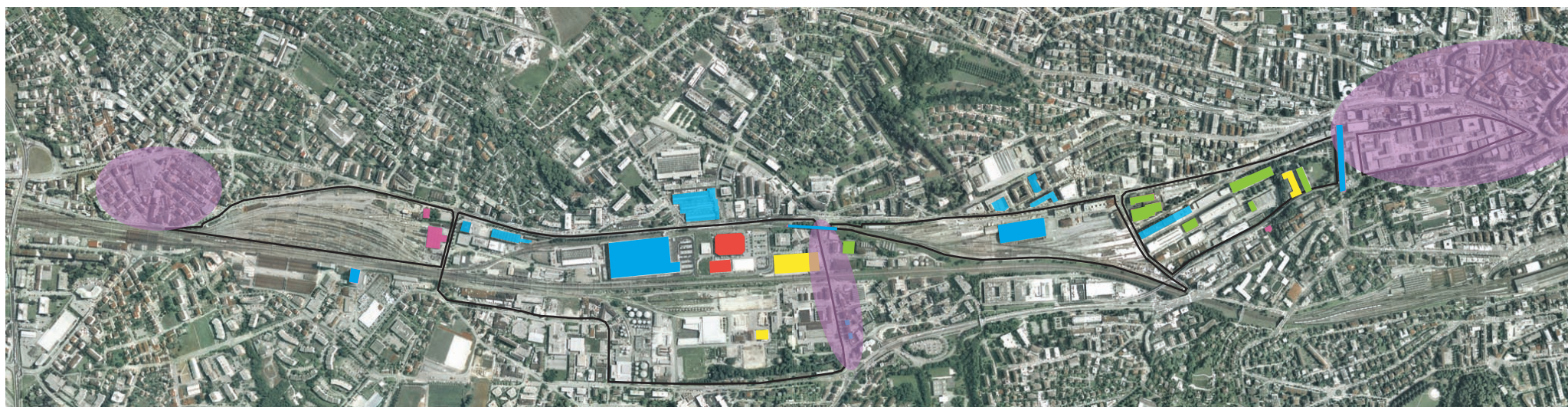
1 km

Annexe 7. Éléments structurants

0 1 km



-  Ecoles supérieures
-  Activités culturelles
-  Activités sportives
-  Zones commerciales
-  Autres monuments architecturaux marquants



Annexe 8. Monuments historiques

 Constructions ayant obtenu la note 2 au recensement architectural

