

Mai 2008

Diana De Luca

Sous la direction de
Jean-Bernard Racine
et l'expertise de
Jean-Luc Kolb

Le Projet Métamorphose à Lausanne

Un débat géographique





*« On est tous enfants de Lausanne.
Et curieusement,
Lausanne est également notre enfant »*

(Alonso, 2006 : 3)

TABLE DES MATIÈRES	2
1 INTRODUCTION	5
2 LA VILLE AUJOURD'HUI : CONTEXTE GÉNÉRAL	11
2.1 La ville comme espace : étalement urbain et recherche de durabilité	13
2.2 La ville dans l'espace : comment trouver sa place ?	14
2.3 Les actions publiques	15
2.3.1 Les politiques urbaines	15
a) <i>La politique d'aménagement du territoire en Suisse</i>	16
2.3.2 La promotion de la ville	17
3 LAUSANNE ET SA RÉGION	19
3.1 Présentation générale	20
3.2 Exurbanisation à Lausanne	22
3.3 La Politique des agglomérations de la Confédération et le Projet d'agglomération Lausanne-Morges	24
4 LES GRANDES MUTATIONS A LAUSANNE : LE PROJET MÉTAMORPHOSE	27
4.1 Le Programme de législature 2006-2011	29
4.2 Le Projet Métamorphose	30
4.2.1 Les équipements sportifs	31
a) <i>Le secteur sud</i>	32
b) <i>Le secteur nord</i>	33
4.2.2 L'écoquartier	34
4.2.3 Les déplacements	35
4.2.4 La participation	35
5 LAUSANNE VANTE SES ATOUTS	39
5.1 Lausanne, ville du sport	42
5.1.1 Métamorphose et le sport	43
5.2 Lausanne, ville durable	46
5.2.1 Métamorphose et le développement durable	47
6 QUELS ENJEUX POUR LAUSANNE ET SES HABITANTS ? UN DÉBAT GÉOGRAPHIQUE	48
6.1 Création d'un ghetto ?	54
6.1.1 Présentation statistique du secteur « 16 Bossons/Blécherette »	54
6.1.2 La problématique du logement à Lausanne et la réflexion sur la création d'un écoquartier	57
6.1.3 Vers la création d'un ghetto au nord de la ville ?	60
a) <i>Le manque de mixité fonctionnelle</i>	60
b) <i>L'aspect financier et le manque de mixité sociale</i>	62
c) <i>Espaces verts et lieux de convivialité</i>	63
6.2 Une dialectique Nord-Sud ?	69
6.2.1 Le contre-projet « Pontaise Avenir »	70
6.2.2 Deux autres projets pour le Sud	72
a) <i>Le Campus 2010 de l'EPFL</i>	73
b) <i>Le nouveau Musée des Beaux-Arts</i>	74

6.2.3 La répartition des centres commerciaux et des programmes publics majeurs selon Jean-Lou Rivier	76
6.2.4 Vers un déséquilibre urbain ?	78
6.3 La problématique des transports	81
6.3.1 La zone nord	81
a) L'offre en matière de transports individuels motorisés	83
b) L'offre en transports publics et la création d'un m3 : le projet de la Municipalité	85
c) L'alternative des Socialistes	87
d) Exigences fédérales et proposition des Verts	88
e) La problématique de l'écoquartier : prêts pour un report modal ?	88
6.3.2 La zone sud	90
a) Situation et offre en infrastructures de transports	91
b) Aménagements prévus au Sud	92
c) Augmentation du trafic lié aux activités du futur Stade du Léman	93
d) Le tunnel d'Ouchy	95
6.4 Un manque de concertation intercommunale ?	101
6.4.1 Le PALM et les grands générateurs de trafic	101
a) Des transports publics efficaces pour desservir le centre commercial	103
b) Une distribution équilibrée de l'offre commerciale	104
6.4.2 Devant le fait accompli ?	106
6.4.3 La « guerre des axes »	108
6.5 Le côté émotionnel s'éveille	113
6.5.1 Le Stade Olympique de la Pontaise	113
a) Un stade inadapté	113
b) Le réflexe émotionnel	114
c) Un travail de mémoire	115
d) L'avis des milieux sportifs	116
e) Le rôle de la presse	117
6.5.2 La peur du béton	119
a) Bétonner le bord du lac ?!	119
b) Et les Jardins Familiaux ?	119
6.6 Le volet participatif	123
6.6.1 Participation et projet urbain	123
6.6.2 La participation selon la Municipalité	124
a) Comment la Municipalité a planifié le processus participatif	124
b) Les limites de la participation dans le Projet Métamorphose	127
6.6.3 Les revendications	128
a) Discret et dans le mauvais sens	128
b) Un projet inflexible et « non négociable »	129
c) Une démarche alibi ?	131
6.6.4 Une déclaration d'intentions	132
7 PISTES DE RÉFLEXION	137
7.1 Histoires de stades	138
7.1.1 Stades et oppositions en Suisse	139
7.1.2 Les stades et leur impact économique	142
7.2 Et le développement durable dans tout ça ?	144
7.2.1 Trois contradictions ?	144

	a) Une planification sectorielle	144
	b) Faire table rase du passé	146
	c) Une logique hiérarchique et unilatérale	147
	7.2.2 Trop tôt pour le dire ?	149
	7.3 Métamorphose, Lausanne et les Lausannois	151
	7.3.1 Un projet qui pense aux Lausannois, habitants et sportifs ?	151
	7.3.2 Le logement à Lausanne	153
	7.3.3 L'écoquartier et Lausanne	155
	7.3.4 Quels Lausannois impliquer ?	156
	7.3.5 Et les consciences idéologique et écologique ?	158
	7.4 La communication dans Métamorphose	161
8 	CONCLUSION	165
	8.1 Métamorphose, oui, mais pas comme ça ?	167
	8.1.1 Une initiative communale. Quels sont les enjeux de Métamorphose ?	167
	8.1.2 Métamorphose au Conseil communal	171
	8.2 Des avis nuancés	173
9 	ANNEXES	177
	1 Plan général de la zone sud	178
	2 Plans généraux de la zone nord	179
	3 Manifeste d'une fédération d'associations	181
	4 Statistiques du secteur « 16 Bossons/Blécherette »	183
	5 Tableau de synthèse du programme d'action des projets du volet « Habitat » de Quartiers 21	184
	6 Tableau comparatif des dépenses annuelles pour un logement dans un quartier standard et dans un écoquartier	185
	7 L'avis de la population sur quelques Forums choisis	186
	8 Fiches de synthèse du PALM et de coordination avec le SDNL	199
	9 Règlements du plan général d'affectation (PGA)	204
	10 Réseau des axes forts de transports publics de l'agglomération Lausanne-Morges (après compromis)	208
	11 Charte de participation	209
	12 Principe et fonctionnement de la participation	214
	13 Description du projet « Pour un urbanisme humain » à l'issue de la démarche Quartiers 21	215
	14 Initiative communale « Pour l'installation des stades d'athlétisme et de football du projet Métamorphose dans la région de la Pontaise »	216
	15 Vote du Conseil communal du 6 novembre 2007	218
10 	RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	221
	REMERCIEMENTS	235
	RÉSUMÉS ET MOTS-CLÉS	236

INTRODUCTION

INTRODUCTION





Octobre 2006.

2000 logements à la place des zones sportives de la Blécherette (Prin, 2006c : 25) ; Lausanne : des stades, oui, près du lac (Wullschleger, 2006a : 32) ; Insatiable, Lausanne rêve de nouveaux grands travaux (Dufour, 2006 : ?) ; La Pontaise rasée – Lausanne rasera la Pontaise et bâtira une cité du sport au bord du lac (Pidoux, 2006e : 1, 25).

Du ton simplement informatif à la formulation choc et controversée, l'encre de la presse coule à flots sur ce sujet à la fin de l'année 2006 : le Stade Olympique de la Pontaise sera rasé au profit d'un nouveau complexe sportif au sud de la ville...

Les premiers échos d'un possible nouveau stade à l'Ouest remontent à septembre 2005 (Caspary, 2005 : 27), et ceux d'un véritable changement à venir en ville de Lausanne ont surgi en juin 2006 (Wullschleger, 2006b : 65), pour aboutir à un véritable tollé polémique à partir du mois d'octobre de la même année. En fait, ce projet s'inscrit dans la volonté des élus lausannois de marquer un grand coup en donnant une nouvelle impulsion à la Capitale Olympique, longtemps accusée de se reposer sur ses lauriers encore mal explicités. De cette manière, dans son Programme de législature 2006-2011, intitulé « *La métamorphose de Lausanne* » (Municipalité de Lausanne, 2006), la Municipalité indique clairement ses intentions : renforcer le dynamisme et l'attractivité lausannois en menant des actions visant à répondre aux besoins de ses habitants

ainsi qu'aux impératifs des villes modernes, et ce, tout en respectant les principes du développement durable.

Le Programme de législation a surtout fait parler de lui au travers du gros volet connu du public sous le nom de « *Projet Métamorphose* ». Il s'agit d'un vaste projet de réaménagement urbain qui s'inscrit dans « *une réflexion globale et approfondie sur la manière de réaliser les grands équipements utiles à Lausanne et à la région* » (Municipalité de Lausanne, 2006 : 3), et qui représente un apport lausannois au Projet d'Agglomération Lausanne-Morges. Plus précisément, sa mise en œuvre inclura la démolition du Stade Olympique de la Pontaise au Nord et sa reconstruction sur les rives du lac au Sud, aux Prés-de-Vidy. Le nouveau complexe, d'importance régionale, inclura, en plus d'un stade de football, une piscine olympique et un boulo-drome couverts, ainsi qu'un centre commercial. Le tout sera accompagné de bureaux, de logements, et d'un parking d'échange situé dans la boucle autoroutière à proximité de la Bourdonnette. Au Nord, un quartier à haute valeur environnementale sera construit, sur les ruines de l'ancien Stade. Ce nouveau bout de ville sera en outre agrémenté d'un axe lourd de transports publics qui le reliera efficacement au centre-ville. Et finalement, ce vaste remodelage urbanistique se veut avant tout un grand projet de société qui impliquera la participation des Lausannois.

Si l'on s'attache plus au fond qu'à la forme du Projet Métamorphose, il en ressort que son enjeu se situe bien au-delà de la simple mise à disposition d'infrastructures sportives de qualité et de la création de logements. En particulier si l'on tient compte du fait que ce projet s'inscrit dans la lignée d'autres intentions et réalisations de la Municipalité : mise en fonction du m2, réorganisation du réseau tl, station RER à Malley-Prilly, introduction d'une politique de *City Management* en Ville de Lausanne, reconversion de l'UBS de Saint-François et du bâtiment de la Poste à l'avenue d'Ouchy en centres commerciaux et de l'administration communale de Beau-Séjour en habitations, création de 3000 nouveaux logements en Ville de Lausanne ou encore du projet Campus 2010 de l'EPFL, etc. Tant de projets visant à faire de la cité aux cinq anneaux une ville moderne répondant à un ensemble de besoins depuis longtemps exprimés et inventoriés par la Ville et au sein de la population, mais qui ne devraient toutefois pas pour autant lui faire perdre son visage humain... et son cœur (Lausanne Tourisme, 2007 : 7).

Tous ces projets sont ambitieux et démontrent le dynamisme actuel de Lausanne. Ils présentent, ensemble, le point commun de chercher à revaloriser la ville et à lui rendre un pouvoir d'attractivité qui s'est estompé avec le temps. Redonner à la population l'envie de vivre en ville et d'y rester, recoudre les tissus urbains, créer un développement continu et rationnel, lutter contre l'étalement urbain, favoriser mixité et modèle polycentrique, éviter les ségrégations, améliorer la qualité de vie et les recettes fiscales, ou encore favoriser la création d'emplois en ville ; tels sont les enjeux actuels des espaces urbains. Ville moderne, oui. Pour les Lausannois et leurs besoins, aussi. Mais Métamorphose s'inscrit également dans une volonté politique de faire rayonner Lausanne vers l'extérieur. Ville aux quatre piliers qui font d'elle une ville sportive, ville d'études, ville culturelle et ville durable, voire également d'affaires et de loisirs, ville qui cherche à consolider et à faire valoir ce qui fait sa reconnaissance internationale

et ce sur quoi elle fonde son marketing urbain. Ville qui vend et vante son image. En ce début de siècle, Lausanne bouge, cela est certain.

Le Projet Métamorphose se présente donc comme une manière de répondre à ces différentes problématiques actuelles en les rassemblant au sein d'un même projet. Toutefois, les réactions qui ont surgi à l'annonce quelque peu inattendue du Projet par voie de presse vers octobre 2006 ont mis en avant que certains aspects du mégaprojet ne seraient pas acceptables auprès d'une partie de la population et des professionnels. Plusieurs points ont fait et font actuellement encore l'objet de critiques, qu'elles soient à caractère objectif ou alors plus subjectif, et ont été largement discutés et remis en question au cours de ces derniers mois. Si l'on considère les quelques échos défavorables qu'a eus le Projet Métamorphose, peut-on affirmer que tous ces « chamboulements » sont réalisés pour les Lausannois, ou du moins pour répondre à leurs besoins ? Cette interrogation nous amène à nous demander ce que Lausanne souhaite offrir à ses habitants, et ce que cela va impliquer pour ces derniers. Quel sens entend-elle donner à sa mutation ? Quelles sont les orientations suivies par les élus et quelle vision ont-ils de la ville ? Et qu'en est-il de celle des opposants ? Qu'est-on prêt à admettre et à accepter à Lausanne, et que refuse-t-on ? En d'autres termes, la question à se poser en revient à : quelle ville veut-on, mais aussi, qui la veut comment, et pourquoi ?

Volonté de Lausanne, au travers de ses différents projets, de s'affirmer comme ville-centre, tendance au retour en ville, lutte contre la mobilité individuelle ou alors accroissement des nuisances, renforcement de son rayonnement international, valorisation d'atouts, création de nouveaux pôles ou au contraire de nouvelles disparités, projets structurants ou incohérents et porteurs de déséquilibres, modèle ou alors au contraire illusion d'une démarche participative, vision durable, coup de génie, absurdité, chance à saisir, erreurs, etc. Tant d'avis partagés et contradictoires qui démontrent une fois de plus que valoriser une ville et lui donner une orientation ne sont pas choses aisées. Le débat est ouvert.

L'objectif de ce travail, rédigé en amont de toute réalisation matériellement concrète, est de présenter les différents éléments du débat qui a fait rage dès l'annonce du Projet Métamorphose. L'intention municipale a provoqué toute une série de craintes qui ont donné lieu à critiques et réticences, tant de la part du grand public que de celle des professionnels. La métamorphose de Lausanne a éveillé chez les Lausannois l'attachement qu'ils portent à leur ville, ainsi qu'un intérêt pour des questions de nature urbanistique et géographique. Ce travail aura donc pour objet le débat « à chaud », c'est-à-dire qu'il présentera les réactions qui ont accompagné le Projet tel qu'il a été envisagé initialement. Rappelons à ce titre que rien n'est encore réalisé de manière véritablement concrète. En effet, l'intention municipale n'est encore, à la rédaction de ces lignes, qu'un projet, bien que différentes études soient en cours de réalisation, voire déjà réalisées. Le processus participatif devrait quant à lui, si tout se passe comme prévu, débuter fin avril-début mai 2008, c'est-à-dire plus ou moins au moment du rendu

de ce mémoire. Ce dernier se fonde donc plus sur les mots que sur les faits, ce qui fera de ces pages un travail quelque peu éphémère et incomplet. Des rectifications seront à apporter au fil de l'avancement du Projet, car tout se précisera avec le temps ; l'avenir de Lausanne reste à déterminer... et à dessiner.

Mon travail de mémoire va se focaliser sur le débat qui oppose d'un côté les promoteurs du Projet Métamorphose, et d'un autre côté ses « réfractaires ». Nous pourrions de cette manière mettre en avant les aspects à problèmes et les éléments à prendre en compte absolument lors du réaménagement des espaces urbains, et de tirer des leçons, tant géographiques qu'urbanistiques, sur la manière de penser la ville aujourd'hui et de construire le territoire. Les relations qui se réalisent dans les villes sont complexes, puisqu'elles englobent de nombreux acteurs venant de milieux divers, ayant des avis, des besoins et des enjeux différents. Et justement, dans le cas qui nous intéresse, certains aspects de la proposition des élus lausannois ne semblent pas faire que des adeptes. Le but ne sera toutefois pas de déterminer qui « a tort » ou qui « a raison » dans l'étayage de ses arguments, car de toute manière, les décisions urbanistiques ne peuvent pas présenter une seule et unique solution. D'où les discussions qui secouent quasi systématiquement les opérations en milieu urbain.

Afin de donner un ancrage théorique à mon travail, j'aborderai tout d'abord la question des villes en présentant rapidement les aspects principaux qui dictent les actions publiques actuelles (Chapitre 2). Puis je donnerai un bref aperçu des problématiques rencontrées à Lausanne en ce début de siècle en relation avec la théorie vue précédemment (Chapitre 3), pour ensuite m'intéresser aux intentions politiques que les élus entendent mettre en œuvre dans leur Programme de législature. Après avoir présenté le Projet Métamorphose tel qu'il est décrit dans le Préavis (Chapitre 4), je traiterai des deux volets du marketing urbain que la Municipalité se propose de mettre en valeur au travers du mégaprojet lausannois, à savoir les aspects de ville sportive et de ville durable (Chapitre 5). Manière de montrer la contribution au rayonnement de notre ville qu'apportera le Projet. Nous entrerons ensuite dans le vif du sujet en nous intéressant à Métamorphose conçu comme une action visant à répondre aux besoins de la ville et des citoyens. Nous nous pencherons ainsi sur le débat engendré par l'annonce de la grande mutation que s'apprête à expérimenter Lausanne (Chapitre 6). Pour ce faire, j'ai commencé par recenser les différentes thématiques qui alimentent la polémique au sujet du Projet municipal, pour en retirer les aspects essentiels et donner ainsi un panorama des arguments en défaveur de certaines caractéristiques du Projet. Cette partie sera suivie de quelques pistes de réflexions d'ordre plus général et de questions ouvertes concernant la métamorphose de notre ville, ce qu'elle devrait impliquer pour la suite et ses perspectives d'avenir (Chapitres 7 et 8).

Etant données la relative actualité et la « fraîcheur » du Projet Métamorphose, je dois reconnaître que le choix de ce sujet de mémoire m'aura apporté son lot de « palpitations ». En effet, au moment où j'ai décidé d'effectuer mon travail sur Métamorphose, la présentation publique du Préavis n'avait pas encore eu lieu, que l'annonce des intentions municipales

présentait déjà de vives réactions. Ma crainte des lenteurs politiques ainsi que celle de voir le projet refusé au Conseil communal – et donc de devoir être confrontée à un blocage dans mon travail – a finalement été apaisée le 6 novembre 2007 lors de l'acceptation du crédit d'étude. De même, ayant choisi un sujet « vivant », les nouvelles concernant le Projet m'ont contrainte de revoir certains paragraphes de mon travail au fur et à mesure de la rédaction. D'autant plus que le débat est en train de reprendre au moment de la clôture de ce mémoire, puisqu'une initiative communale visant à sauver le Stade de la Pontaise a été lancée dernièrement. Ainsi, ce document a l'opportunité d'arriver « juste à temps », puisqu'il recense les différents aspects du Projet Métamorphose au moment où les Lausannois se retrouvent face à la possibilité de faire un choix quant au devenir de leur ville.

Evidemment donc, des modifications et des rectifications du Projet ne sont pas écartées pour les mois à venir, ce qui apportera des réponses et des précisions à mon travail, et la pertinence de certains de mes propos sera peut-être totalement disqualifiée par la suite. Mais cela, seuls le temps – et la patience – nous en seront témoins.

LA VILLE AUJOURD'HUI :
CONTEXTE GENERAL



Qu'est-ce qu'une ville ? Une question a priori simple, mais dont la réponse – ou plutôt, les réponses – n'est en rien évidente. Si toutes les disciplines s'accordent désormais à avancer qu'une ville ne peut être considérée indépendamment des autres, ses définitions restent nombreuses et variées. Lieu de rassemblement, d'habitation, d'échanges, de flux, d'activités, de travail, d'achats, d'information, de culture, de divertissement, de pouvoir, de décision ou encore d'innovation et de centralité ; elle est tout cela à la fois, et encore plus.

Définir ce qu'est la ville variera selon l'angle d'approche et les points de vue des différentes disciplines. Mais ce qui est certain est que la ville du XXI^e siècle se caractérise par sa grande complexité. Elle ne peut plus être considérée comme un simple point isolé sis au centre d'une plaine homogène. Elle est au contraire le lieu de nombreuses interactions et relations, tant au niveau local que national, voire international. De cette manière, la détermination des différentes échelles d'analyse est capitale pour l'étude d'une ville. La ville, espace de flux et d'interrelations, sera analysée ici selon deux types de relations. D'une part à l'échelle de la ville en tant que telle, c'est-à-dire les rapports qu'entretient la ville-centre avec elle-même et sa périphérie (échelle intraurbaine), d'autre part, dans une moindre mesure, à une échelle interurbaine, autrement dit les liens qui la lient aux autres villes¹.

¹ L'aspect de la ville comme système dans le système des villes est développé dans Berry, 1964 : 147-163.

Il ne s'agira pas dans ce chapitre de traiter de l'histoire de la pensée urbaine ou de retranscrire l'entièreté des théories et paradigmes existants. Nous introduirons ici modestement les concepts théoriques simples qui pourront être mis en relation avec la problématique concernant la ville de Lausanne dans le chapitre suivant, et son Projet Métamorphose par la suite.

■ 2.1 | La ville comme espace : étalement urbain et recherche de durabilité

Si les villes ont commencé par se développer en des endroits particuliers du territoire, elles n'ont cessé de croître et de s'étendre dans l'espace. La rapidité de leur croissance durant la seconde partie du XX^e siècle, période de forte augmentation démographique, les a converties en un phénomène urbain universel, ayant pour centre un noyau dense originel entouré d'une vaste étendue urbanisée plus ou moins continue. Connue sous le nom d'étalement urbain, ce processus touche toutes les « grandes » villes.

Les caractéristiques et problématiques actuelles de l'urbanisation sont désormais bien identifiées ; la ville, en s'étendant et se dilatant, rend ses frontières toujours plus floues et discontinues, et a mené dans les années septante à un phénomène de périurbanisation, voire de rurbanisation. Cet étalement urbain est la résultante de plusieurs évolutions parallèles et inter reliées (Da Cunha, 2005 : 14) : la croissance démographique et économique, la modification des structures démographiques et familiales, le changement des aspirations résidentielles de la population, l'amélioration de l'accessibilité et des technologies, l'accroissement de la mobilité, ou encore l'évolution du marché foncier ont eu comme répercussion de repousser les limites de la ville. De même, les prix élevés du sol au centre ont favorisé l'installation d'activités économiques génératrices de nombreux déplacements en dehors des zones densément peuplées, comme cela est le cas pour l'industrie lourde ou encore pour les grands centres commerciaux en bordure d'autoroute.

Ces nouvelles tendances ont mené aux différents problèmes constamment énumérés : dépendance à la voiture et augmentation des flux pendulaires, accroissement des pollutions et des nuisances, tant environnementales que sonores, qui ont en grand partie pour effet de pousser les contribuables qui en ont les moyens à s'établir dans les zones périphériques, gaspillage de sol et de ressources, augmentation des coûts pour la collectivité, ségrégations spatiales et sociales et, au final, baisse de l'attractivité des centres. En d'autres termes, l'évolution actuelle des villes va à l'encontre des principes d'un développement urbain durable, si bien qu'aujourd'hui « ville » ne rime plus forcément avec « qualité de vie ». Mais en partant du postulat que les villes ne sont pas durables, mais qu'elles peuvent contribuer à la durabilité (Da Cunha, 2005 : 34), il est légitime de se demander de quelle manière elles sont susceptibles de remédier à l'étalement auquel elles sont soumises.

Afin de lutter contre ces évolutions inquiétantes, la solution prônée depuis les années nonante semble être réduite à un simple mot : densification. Qualifiée, bien entendu. C'est-à-dire coordonnée avec une série de mesures complémentaires indissociables pouvant mener à bien une entreprise de qualité : politiques d'aménagement et planification des transports, agencement de centralités secondaires et mixité d'ensemble, valorisation d'espaces publics et amélioration des services urbains, écogestion des ressources et planification spatiale sont des conditions nécessaires afin d'obtenir une bonne cohérence de l'ensemble des mesures. L'entreprise de densification doit en outre inclure un certain nombre d'outils, dont être menée par « projets urbains », démarches participatives situées à l'amont de la prise de décision et mettant à contribution la participation conjointe d'acteurs issus de différents milieux, qu'ils soient pouvoirs publics, spécialistes ou habitants (Da Cunha, 2005 : 21-36). Car, rappelons-le, la géographie postule que le territoire est à l'image de la société qui la produit.

Au final, la reconstruction de « la ville sur la ville », telle qu'elle est prônée actuellement, a pour but de rendre au centre son attractivité d'antan en y améliorant la qualité de vie, et de favoriser par conséquent le retour de la population en ville. Ceci afin de lutter contre les constructions abusives et dévoreuses d'espaces dans la couronne périphérique et de limiter le trafic de pendulaires et donc l'impact environnemental. De même que le principe de mixité, affecté à une ville de type polycentrique, se présente comme une solution visant à éviter la création de zones monofonctionnelles génératrices de déplacements superflus au sein des agglomérations. Cela permet en effet de jouer sur la proximité de l'offre et de favoriser ainsi les mobilités douces.

Densification, valorisation et remodelage des centralités se présentent désormais comme des mots-clés visant un aménagement urbain moderne à l'échelle locale et permettant de contenir l'étalement urbain, de faire revivre les centres délaissés au profit de la zone périphérique et d'orienter ainsi les villes vers la durabilité.

■ 2.2 | La ville dans l'espace : comment trouver sa place ?

A une échelle plus large, la ville peut être analysée comme un point en étroite relation avec d'autres points qui, une fois mis en réseau, forment un système de villes. A une époque où la mondialisation bat son plein et la concurrence entre nations se fait vive, les villes se doivent de s'affirmer et de se trouver une place dans la toile urbaine.

Le système des villes peut se définir comme un système « *mettant l'accent sur les aspects relationnels, les interactions et interdépendances entre les villes d'un réseau urbain.* » De cette manière, « *les villes, organisées en systèmes, mettent en jeu différents types de relations : fonctionnelles (échanges physiques d'informations, de marchandises et de personnes), hiérarchiques*

(commandements emboîtés ou sécants, fonctions d'encadrement des territoires) et des relations de concurrences et/ou de synergies » (Tabarly : 2006).

Déterminer et faire valoir sa (ses) particularité(s) deviennent alors des enjeux majeurs pour les villes d'aujourd'hui. En vantant ses atouts, une ville accroît sa reconnaissance et attire des investisseurs ainsi que des touristes potentiels. Le tourisme, qu'il soit d'affaires, d'agrément ou encore culturel, apporte d'importantes ressources aux villes bénéficiaires. Mais encore faut-il que ces dernières trouvent les moyens – et les mettent en œuvre – de promouvoir leurs particularités. Le rôle, mais surtout l'habileté des pouvoirs politiques et des promoteurs de la ville deviennent alors primordiaux pour rendre la ville et sa région attractives et visibles.

■ 2.3 | Les actions publiques

Lieux de centralité, les villes sont les endroits où se prennent les décisions. Elles sont de ce fait l'expression d'une volonté, non pas le fruit du hasard. Les politiques visant à agir à l'échelle urbaine peuvent être analysées sous deux angles : en tant que politiques urbaines et en termes de promotion de la ville.

■ 2.3.1 LES POLITIQUES URBAINES

Les politiques urbaines sont menées afin de satisfaire les besoins des citoyens. Elles ont pour but d'aménager la ville, de permettre un développement économique local, de répondre aux impératifs actuels des espaces urbains, voire d'améliorer ou de réparer une situation problématique. Ces politiques, comme l'une des composantes de l'aménagement du territoire² et des politiques territoriales, sont une manière de faire, de construire, ou encore de reconstruire la ville. Elles peuvent aussi permettre d'améliorer un ou des quartiers au profit des résidents actuels, ou alors d'attirer de nouveaux habitants, mais aussi des entreprises, et de créer des emplois afin de favoriser le développement économique. Les politiques urbaines se présentent donc avant tout comme un catalogue de bonnes intentions (Blanc, 2007 : 73-74).

Maurice Blanc relève que, dans la politique de la ville, trois volets sont toujours présents. Il s'agit des dimensions économique, urbaine et sociale (voire même sociétale). « *Le volet urbain, dit-il, prend en compte les problèmes de logement, les liaisons du quartier avec la ville et les transports, les équipements sociaux, sanitaires, éducatifs, sportifs, etc.* » (ibid.). Le volet

² L'aménagement du territoire se définit comme étant « l'ensemble des actions concertées visant à disposer avec ordre les habitants, les activités, les constructions, les équipements et les moyens de communication sur l'étendue du territoire » (Merlin, 1997 : 386). Cette notion se réfère en général à l'échelle nationale, mais il englobe aussi des échelles plus limitées. A l'échelle d'une ville, il conviendrait plutôt de parler d'« aménagement local ou urbain ». Notons que la notion d'aménagement du territoire tend à être appelée dernièrement « politiques territoriales ».

économique considère l'action en question comme une possibilité de créer richesses et emploi. Finalement, le volet social prend en compte le traitement des problèmes sociaux (pauvreté, précarité, délinquance, etc.) ainsi que les problèmes de société (la place des pauvres et des étrangers dans la ville et dans la société).

a) *La politique d'aménagement du territoire en Suisse*

Afin de nous donner une idée plus concrète de l'application d'une politique d'aménagement du territoire, intéressons-nous au cas de la politique menée par la Suisse. Le Conseil fédéral a dicté en 1996 les grandes lignes de l'aménagement du territoire suisse³, dans lequel il présente les stratégies d'organisation du territoire visées par la Confédération. Nous y trouvons un point traitant de la manière d'aménager le milieu urbain qui montre clairement la direction à suivre actuellement en la matière pour poursuivre sur la voie d'un développement urbain plus durable :

« On complétera la mise en réseau des villes par la création de centres régionaux de décongestionnement et de pôles de développement à proximité des nœuds ferroviaires importants. On encouragera la rénovation et la revitalisation des quartiers urbains en prévoyant une certaine mixité des affectations ainsi que des possibilités de développement économique.

Des quartiers aux centres attractifs, agrémentés d'espaces verts et d'espaces publics, et accessibles aux piétons, contribueront à augmenter la qualité de la vie. On veillera à prévoir des zones de détente proches des villes et facilement accessibles. On limitera l'extension des agglomérations et structurera ces zones urbanisées. Il conviendra de revaloriser les centres des communes des agglomérations, d'empêcher, dans les quartiers d'habitation, la diminution de la surface de logement et de prévoir des infrastructures efficaces. »

(ARE, 2008)

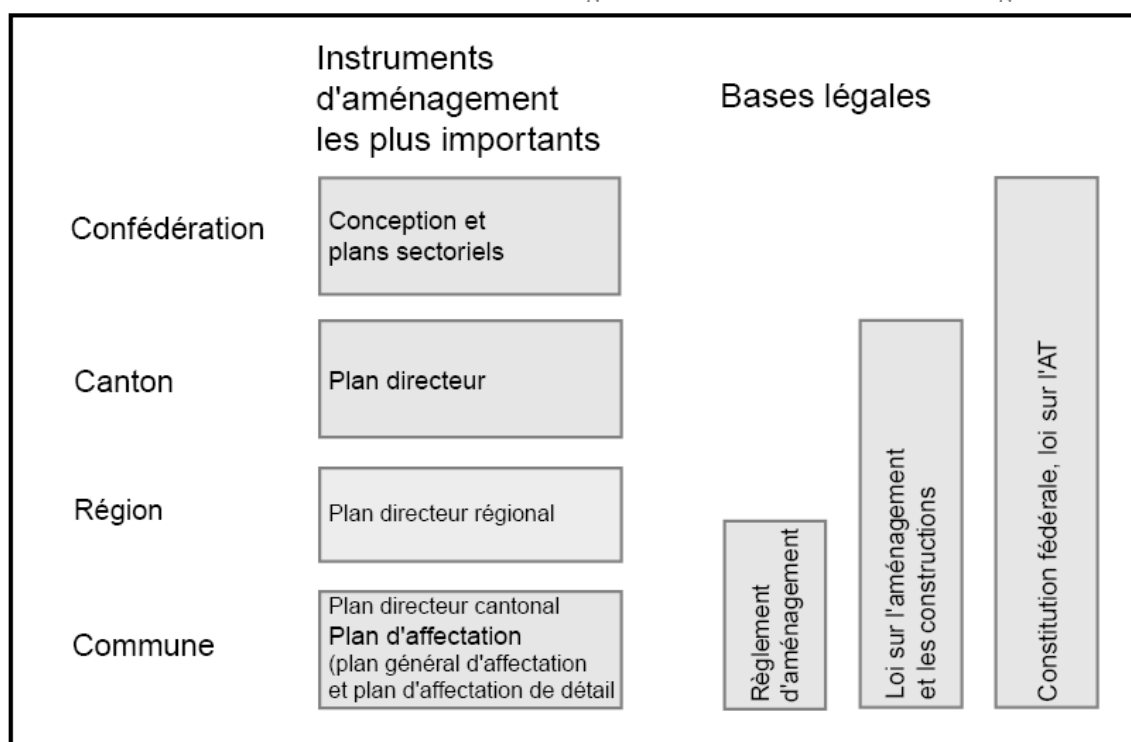
Dans la pratique, ces différentes préoccupations vont se traduire par de nouvelles constructions (où cela est encore possible) dans les zones déjà urbanisées, par des remodelages et réaménagements urbains, ou encore par des réhabilitations, qui consistent à rénover sans détruire ni raser, ou alors par des actions plus radicales, comme la rénovation, qui elle implique bel et bien de démolir ou de raser afin de « reconstruire selon des plans et une architecture qui peuvent être radicalement différents de l'antérieur » (Tabarly : 2006). Le tout sera appuyé par des documents légaux, comme le sont les plans d'affectation, les plans et schémas directeurs, les lois et règlements fédéraux, cantonaux et communaux, les plans plus ciblés (par exemple, le plan cantonal des mesures de lutte

³ Dans son document intitulé „Bericht über die Grundzüge der Raumordnung Schweiz“ (BRP, 1996). Pour la référence, voir : ARE, 2008.

contre la pollution de l'air OPair, etc.), ou encore les chartes, etc. (schéma 2.3-I). Tant d'outils qui règlementent les actions publiques. D'un point de vue plus social, il sera veillé à ce que la ville connaisse une certaine mixité des catégories de population – afin d'éviter des ségrégations –, et des fonctions – ce qui permet de limiter les déplacements motorisés grâce à la combinaison d'emplois, habitations et activités diverses à proximité.

Les politiques urbaines ont beau être dirigées par les autorités, il n'en reste pas moins que les démarches visant à faire participer la population sont désormais de plus en plus ancrées dans les pratiques urbanistiques. Les acteurs de la ville sont nombreux et viennent de milieux différents ; il s'agira donc, dans le développement urbain, d'inclure une concertation entre les élus, les experts et la population concernée, dans le but de mettre en relation différents savoirs.

2.3-I – Vue d'ensemble des instruments d'aménagement du territoire et des bases légales



Source : VLP-ASPAN, 2004 : 5

■ 2.3.2 LA PROMOTION DE LA VILLE

Le second type d'action publique concerne l'aspect promotionnel de la ville. Grafmeyer relève deux sortes d'actions visant à « rendre la ville suffisamment attractive pour qu'elle capte à son profit des flux de ressources de tous ordres » (Grafmeyer, 1994 : 121) : la première politique de promotion de la ville concerne l'aménagement des infrastructures et autres développements (création de technopoles, développement du potentiel universitaire, incitations fiscales à l'implantation de nouvelles activités économiques, etc.) qui ont pour but de « consacrer l'entrée de la ville dans la modernité, et [de] manifester ainsi sa capacité à prendre

place dans le concert international des villes dynamiques » (Grafmeyer, 1994 : 121-122) ; la seconde stratégie d'attraction a trait aux politiques culturelles (au sens large), c'est-à-dire qu'elle joue sur « *les valeurs esthétiques, la qualité du cadre de vie et l'engouement actuel pour tout ce qui s'ennoblit de la patine du temps* » (Grafmeyer, 1994 : 122).

En bref, cela en revient à dire que les villes tendent à être aménagées ou réaménagées pour répondre à des nécessités de modernité et de visibilité, afin de « *créer la différence* » (ibid.). Il s'agit pour l'essentiel de l'introduction de politiques reposant sur la mise en avant de la (des) spécificité(s) des cités. Si les villes se sont développées en partie grâce à leurs avantages comparatifs, elles ont su acquérir des spécialisations qui se sont renforcées avec le temps. Certaines villes peuvent avoir une fonction prédominante commerciale, financière, politique, administrative, ou encore culturelle, spirituelle ou sportive. D'autres n'en ont pas une qui ressorte en prédominance, et doivent donc faire preuve d'inventivité pour gagner (mais aussi conserver) leur place dans le système, comme c'est le cas pour Lausanne par exemple. Il apparaît que les cités possédant un atout mondialement reconnu et bien vendeur vont baser leur communication marketing sur cette particularité. La plupart des villes ont par contre « un peu de tout », ce qui rend la concurrence entre elles plus intense. Le tout est, pour les promoteurs, de réussir à déceler les potentialités de la ville en question et de mettre en avant son image afin de la rendre attrayante et attractive pour la population, les acteurs économiques et les touristes. Cela peut être le rôle de l'Office du tourisme, ou plus généralement des promoteurs de la ville. Mais les grandes décisions sont aussi et surtout prises par les autorités politiques, en particulier lorsqu'elles touchent au développement territorial de la ville. Celles-ci sont censées agir pour les intérêts et les besoins des citoyens. Mais quand urbanisme se mêle avec nécessité de se positionner face à la concurrence, les intérêts peuvent être divergents.

C'est le cas de la ville de Lausanne : la Municipalité propose toute une série de grands projets visant d'une part à répondre aux besoins des citoyens, et d'autre part à promouvoir la cité en lui octroyant un rayonnement à plus grande échelle. Mais une partie des Lausannois semble peiner à accepter certains de ces changements et à s'y identifier. Ces modifications s'inscrivent dans un contexte régional plus large qu'il conviendra d'explicitier dans le chapitre suivant. Ceci avant de nous pencher sur une question qui reste encore d'actualité : quelle ville veut-on ?

LAUSANNE
ET SA REGION

LAUSANNE
ET SA REGION

3



Le chapitre précédent a présenté différents aspects théoriques généraux nous proposant une manière d'aborder l'étude d'une ville et de sa complexité. Il a mis en avant certaines caractéristiques des villes ainsi qu'une série de problèmes auxquels sont confrontés les espaces urbains de nos jours. Nous allons voir dans ce chapitre de quelle manière les paramètres évoqués précédemment s'appliquent à Lausanne, en particulier pour ce qui est de l'étalement urbain et des politiques mises en œuvre afin de lutter contre cette tendance, comme c'est le cas du Projet d'Agglomération Lausanne-Morges qui guide le développement lausannois. Mais faisons d'abord une brève présentation générale de la ville à laquelle nous allons nous intéresser tout au long de ce travail de mémoire.

■ 3.1 | Présentation générale

Lausanne, ville verte, bleue et grise¹, jouit d'une position géographique et de ressources paysagères variées et des plus enviables. Située au bord du lac Léman, les pieds dans l'eau, elle bénéficie d'une vue sur les Alpes françaises, d'une vaste forêt, de rivières, parcs ou encore vignobles, et se trouve à quelques pas de sa campagne environnante. Sise au carrefour d'axes de communication européens importants et efficaces, la ville est aisément accessible de partout, que ce soit par route, rail, air ou encore par l'eau. Elle tient sa place dans la région lémanique, elle-même réputée pour la beauté de ses paysages et sa qualité de vie.

¹ Ces couleurs font référence à la représentation de Lausanne du cinéaste Jean-Luc Godard, dans sa *Lettre à Freddy Buache* (1981).

Passée du statut de chef-lieu à celui de capitale du Canton de Vaud avec l'entrée en vigueur de la nouvelle Constitution vaudoise de 2003, la Ville de Lausanne est le centre principal de son agglomération et compte, fin 2007, quelque 129'000 habitants. L'ensemble de l'agglomération, composée de septante communes, atteint 311'000 habitants lors du dernier recensement. Avec ses 38% de population d'origine étrangère en 2007 dans la commune (SCRIS Lausanne : 2007), Lausanne est considérée comme une ville cosmopolite.

La cité aux trois collines se veut également un centre urbain moderne et de grande importance pour l'économie régionale. Cinquième ville suisse en termes démographiques, Lausanne attire sur son sol des entreprises de secteurs diversifiés et concentre 30% de l'ensemble des emplois du Canton. Cette part se monte à 50% pour la région lausannoise. Il s'agit en particulier du secteur des services, comme le sont les banques, assurances, administrations, transports et le tourisme, lesquels contribuent à conférer à la ville une réputation internationale (Ville de Lausanne, 2003 : 2, 6).

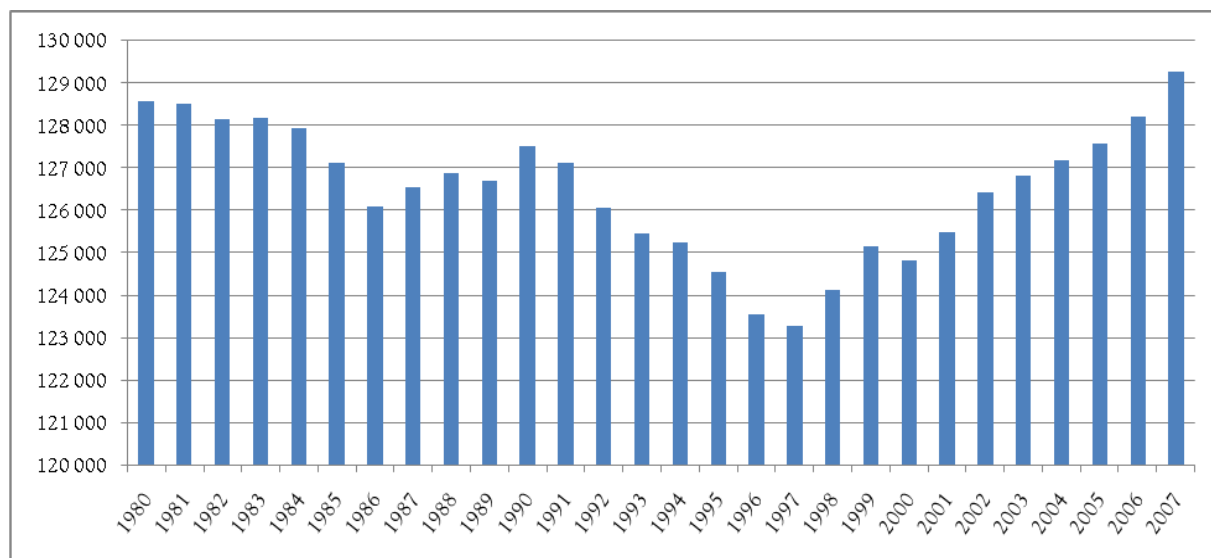
Lausanne est avant tout réputée pour être une ville de culture, de sport, d'affaires, de formation et de durabilité. Ces aspects lui octroient une dimension internationale. Ses institutions sportives renommées, ses firmes reconnues mondialement, la qualité de ses Hautes Ecoles et de ses centres de formation, ainsi que la présence du Ballet Béjart et de nombreux musées constituent des atouts incontestables que la Capitale Olympique n'hésite pas à mettre en avant et qui contribuent à lui faire enregistrer annuellement près de 700'000 nuitées. La qualité de ses relais gastronomiques, le domaine de la recherche médicale et le Palais de Beaulieu ne sont pas moins d'aspects qui lui ont forgé une réputation de ville d'accueil dynamique. Ville culturelle, ville sportive, ville de loisirs, ville d'études, ville durable, ville d'affaires, telle qu'elle est présentée sur le site Internet officiel de la Ville², Lausanne possède une série d'atouts indéniables qu'elle s'efforce de mettre en avant, tout en promouvant une image de ville où il fait bon vivre.

² www.lausanne.ch.

3.2 | Exurbanisation à Lausanne

Malgré tous les atouts et l'attractivité que présente Lausanne, une tendance à l'exurbanisation de la ville par la population est enregistrée depuis plusieurs années. Le graphique 3.2-I montre que les effectifs de population à Lausanne sont en légère baisse depuis les années huitante déjà, puis plus particulièrement depuis le début des années nonante. Ce n'est qu'à partir de 1998 que les chiffres recommencent à croître, pour atteindre à nouveau en 2007 les effectifs de 1980.

3.2-I – Evolution des effectifs de population à Lausanne de 1980 à 2007



Source : SCRIS

Les mouvements qui affectent la population lausannoise sont semblables à ceux constatés dans la majorité des villes : le centre se vide au profit des communes périphériques limitrophes, plus intéressantes d'un point de vue fiscal et en matière de qualité de vie. Lausanne perd pour la plupart des familles avec jeunes enfants et des contribuables aisés, en particulier d'origine suisse. Les personnes restant au centre sont en général seules, âgées ou en formation, et il s'agit plutôt d'une population d'origine étrangère.

Cette répartition démographique résulte des facteurs évoqués dans le chapitre précédent, ainsi que d'une concurrence territoriale qui pousse les « bons contribuables » en dehors de la ville-centre en y laissant les tranches plus modestes de la population, reléguant à Lausanne la prise en charge des coûts d'infrastructures et sociaux notamment, ce qui pèse considérablement sur les caisses publiques. L'enjeu de la capitale vaudoise devient alors de ré-attirer des contribuables aux ressources moyennes à supérieures, afin d'augmenter la masse des recettes fiscales de Lausanne et de contribuer à sa durabilité économique. Cet objectif a été clairement stipulé dans différents préavis municipaux (Préavis 2005/53, 2005/45). Et même si la tendance des familles à quitter la ville pour s'installer à la campagne tend à s'inverser dernièrement (Préavis 2005/45 :

10), ce qui peut se lire dans le graphique 3.2-I, ces gains ne suffisent pas à compenser les fortes proportions de classes moins aisées déjà présentes dans la cité (Préavis 2005/53 : 11).

Le fait que Lausanne ait longtemps privilégié la construction de logements sociaux a entraîné qu'actuellement, ses habitants soient plus pauvres que dans le reste du Canton. La politique de logement actuelle, même si elle vise à encourager l'établissement de contribuables aisés, va tout de même poursuivre ses efforts en vue de proposer des appartements subventionnés. Par ailleurs, une offre de logements appropriée et variée est un critère important qui permet de contribuer à l'attractivité économique d'une ville et de favoriser ainsi l'implantation d'entreprises.

L'enjeu du retour en ville ne concerne pas uniquement les critères sociaux ou économiques ; l'aspect environnemental, auquel les politiques vouent toujours plus d'attention, ne doit pas être omis. En effet, l'émigration vers les communes périphériques engendre le problème déjà mis en évidence de l'étalement urbain. L'emprise au sol, l'usage croissant de la voiture de la part des pendulaires, l'accroissement de la congestion des axes routiers et les pollutions diverses qui en résultent à Lausanne et dans son agglomération rendent une réorientation de la ville nécessaire afin qu'elle soit en consonance avec un développement urbain plus durable et soutenable.

LE RETOUR EN VILLE

L'un des principaux enjeux de la ville d'aujourd'hui consiste à se rendre à nouveau attractive. Abandonnée durant ces dernières décennies au profit de la périphérie, elle tend à redevenir attrayante pour les couches de la population qui la quittaient jusqu'à récemment. Pourquoi un retour en ville ? Les habitants, en particulier la classe moyenne, se rendent compte que ville ne rime plus forcément avec dégradation de la qualité de vie. Au contraire, ils redécouvrent que les centres urbains possèdent les avantages de la proximité aux emplois, aux commodités et aux grands équipements, qu'ils sont des lieux de culture, de rencontre et de divertissement, et que les efforts visant à améliorer la qualité de vie se font ressentir. Comme le précise Pierre-Alain Rumley, directeur de l'ARE, « *ce phénomène n'a pu être possible que par l'action politique des villes* » (in : Keller, 2007 : 5). Action politique, nous l'aurons bien compris.

A cela d'ajouter que ces actions sont menées dans le respect des différents aspects du développement durable, terme qui guide désormais les projets actuels. Ainsi, « *la ville de demain répondra aux critères de développement durable* » (Keller, 2007 : 5). La ville de demain se veut donc compacte, mixte, desservie par des transports publics efficaces, porteuse de proximité aux services et emplois, et surtout, agréable à vivre.

3.3 | La Politique des agglomérations de la Confédération et le Projet d'Agglomération Lausanne-Morges

Nous l'aurons compris, les problèmes qui affectent Lausanne ne s'arrêtent pas à sa frontière administrative, mais ils dépassent l'échelle proprement communale. Et des constats similaires sont également présents dans les différentes villes suisses. Afin de lutter contre les problèmes déjà évoqués liés au mitage du territoire ainsi qu'à la dissociation accrue entre les espaces fonctionnels et les limites institutionnelles existantes, le Conseil fédéral a adopté fin 2001 un rapport intitulé « *Politique des agglomérations de la Confédération* ». L'échelle de l'agglomération se révèle être pertinente pour la résolution des différentes difficultés que connaissent les villes. La politique incitative lancée par Berne a pour but d'orienter les efforts des agglomérations afin de viser un développement plus durable des espaces urbains et ce, en améliorant la collaboration entre Confédération, cantons et villes/communes. D'une manière générale, les nouvelles directives, déjà abordées dans les grandes lignes précédemment, doivent (Conseil fédéral, 2001 : 5) :

1. Contribuer au développement durable de l'espace urbain suisse ;
2. Assurer l'attractivité économique des zones urbaines ;
3. Maintenir un réseau polycentrique de villes et d'agglomérations grandes, moyennes et petites ;
4. Limiter l'extension spatiale des zones urbaines, les structurer et favoriser le développement de l'urbanisation vers l'intérieur.

La Confédération s'engage à apporter son soutien financier aux projets novateurs coordonnant le mieux transports et aménagement du territoire et répondant également à certaines conditions en matière de participation. Le lancement de la politique des agglomérations a créé une dynamique positive et a encouragé plus de trente agglomérations suisses à s'engager sur la voie recherchée par la politique fédérale en matière d'urbanisation.

Lausanne a également adhéré à cette vision globale au travers du Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM) qui regroupe 27 communes³. Les actions prévues suivent donc les directives en matière de densification du territoire et de requalification des espaces urbains pour rendre à ces derniers attractivité et qualité de vie. Afin de mener les réflexions à une échelle plus détaillée que celle de l'agglomération, cette dernière a été divisée en cinq secteurs intercommunaux. Il s'agit des secteurs Ouest, Nord, Est, Centre et Région morgienne (PALM, 2007a : 9)⁴. Le Projet Métamorphose, qui représente « *un apport lausannois au Projet*

³ Plus précisément, le périmètre d'intervention s'étend sur 27 communes, alors que le périmètre d'étude en comprend 70 (PALM, 2007a : 11).

⁴ Les projets des différents secteurs sont présentés dans les Schémas directeurs correspondants, respectivement de l'Ouest (SDOL), du Nord (SDNL), de l'Est (SDEL), du Centre (SDCL) lausannois et de la Région Morgienne (SDRM).

d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) » (Préavis 2007/19 : 1), est compris dans le Schéma directeur du Centre lausannois (SDCL) et mène à l'échelle locale les objectifs visés par le PALM. Nous aurons l'occasion de reprendre ce projet ultérieurement.



Les différents constats négatifs qui découlent du mode d'urbanisation qui a prévalu durant ces vingt dernières années ont contraint les pouvoirs publics lausannois à agir une fois pour toutes. La politique des agglomérations de la Confédération s'est présentée comme une manière d'inciter les espaces urbains à se prendre en main et d'accélérer les processus décisionnels afin de remédier au développement urbain anarchique actuel. Le Projet Métamorphose se présente aujourd'hui à Lausanne, en parallèle à d'autres politiques ciblées, comme une manière de contribuer à résoudre les problèmes énumérés en entreprenant des actions visant à favoriser le retour en ville, à revitaliser son centre, ainsi qu'à privilégier l'usage des transports publics. Et ce, dans l'optique de promouvoir un développement plus durable du milieu urbain lausannois dans ses aspects économiques, sociaux et environnementaux.

LES GRANDES MUTATIONS
A LAUSANNE.
LE PROJET METAMORPHOSE

4

Métamorphose (n.f.) :

« Changement de forme, de nature ou de structure, si considérable que l'être ou la chose qui en est l'objet n'est plus reconnaissable »

(Petit Robert, 1988 : 1190)



L'aube du XXI^e siècle fait vivre à Lausanne une période de grandes mutations. Le chef-lieu vaudois se trouve en effet au cœur de divers projets qui répondent à des besoins, qu'ils soient exprimés directement par la population, ou plus généralement par les nécessités liées aux impératifs auxquels les villes doivent faire face à notre époque. Le Projet Métamorphose est actuellement l'élément le plus voyant et l'un des plus discutés de la politique menée par la Municipalité, puisqu'il aura pour conséquence de transformer et de remodeler de manière notable le territoire lausannois. Mais il ne peut être considéré indépendamment de la série d'autres actions également envisagées, voire déjà réalisées en ville de Lausanne. Une ville se doit d'être pensée globalement, puisque tout y est en relation. Ainsi, ce sont les politiques considérées de manière conjointe qui lui donnent un résultat « final », ou plutôt devrait-on dire « d'ensemble », étant donné qu'elle est en constante évolution. Et le défi consiste à mener une politique globale cohérente pour arriver à une série d'objectifs fixés. Actuellement, Lausanne bouge et se prépare à faire face au XXI^e siècle comme il se doit, en s'orientant sur la voie de la durabilité dans tous ses aspects.

Ce chapitre va se concentrer sur le Projet Métamorphose en proposant une première vue objective de l'intention des édiles lausannois, avec pour base le Rapport-préavis 2007/19 qui en traite. Mais avant tout, il me semble nécessaire de mentionner le cadre dans lequel le mégaprojet s'inscrit, c'est-à-dire le Programme de législature 2006-2011 de la Municipalité de Lausanne, ce qui fait du Projet Métamorphose un véritable geste politique, et l'enjeu principal de la législature en cours.

4.1 | Le Programme de législature 2006-2011

Le Programme de législature 2006-2011 présenté par la Municipalité lausannoise en octobre 2006 et sous-intitulé « *La métamorphose de Lausanne* », affiche la claire intention des élus de travailler en équipe afin de poursuivre la politique de développement durable déjà amorcée en ville de Lausanne et de donner un coup de renouveau à cette dernière. Cette ligne de conduite, allant dans le sens d'une densification de la zone urbaine, devrait ainsi mettre l'aménagement du territoire, la politique des transports et les consommations d'énergie sur la voie de la durabilité. L'ensemble des mesures prises a pour but de favoriser, et surtout de maintenir une dynamique qui « *sera favorable aussi bien à Lausanne qu'à la région lausannoise et au Canton de Vaud* » (Municipalité de Lausanne, 2006 : 3) ainsi que de permettre de revaloriser la ville-centre. Les intentions projetées par les élus municipaux concernent différents thèmes¹ qui incluent entre autres la construction de quartiers écologiques, le soutien des institutions culturelles dans le souci du rayonnement de Lausanne, le retour du commerce en ville, la mise en évidence des quatre piliers du marketing urbain lausannois, le développement d'une politique des transports permettant de diminuer la consommation d'énergie, la mise en valeur des produits du terroir lausannois, la création de 5000 logements en dix ans, le développement de la vie de quartier, l'organisation de manifestations à rayonnement local, national et international dans le domaine du sport d'élite et du sport populaire, le renforcement de son engagement social ou encore la répartition modale en faveur des transports publics.

Mais le gros du programme municipal se situe dans ce qui est connu sous le nom de *Projet Métamorphose*. Celui-ci concerne la série de mesures affectant une grande partie du territoire lausannois qui seront entreprises au vu de repenser la réalisation de « *grands équipements utiles à Lausanne et à la région* » (Municipalité de Lausanne, 2006 : 3). Outre le fait de doter la ville d'infrastructures sportives de qualité, il verra également la construction de logements et d'un nouveau centre commercial, la création

LAUSANNE 2010

Le 24 heures a lancé en avril 2007 une vaste campagne d'information connue sous le nom de « *Lausanne 2010* ». Sous cette appellation, quelque peu futuriste, mais d'un futur certes proche, se regroupent différentes mutations que va connaître Lausanne pour les années à venir. Le quotidien romand se propose d'aborder les dix « *principaux projets qui vont bouleverser la capitale vaudoise et ses environs* ».

Ces pages concernent business, commerces, transports, logements, sport, formation et culture. Le tout assorti d'un supplément spécial, ainsi que d'une manifestation grand public pour débattre de l'avenir de l'agglomération lausannoise. Ces thèmes englobent des projets concrets, tels le m2, les friches de Malley, l'AquaEcopôle de Vennes, la future gare du Flon, le City Management, le RER, le nouveau Musée des Beaux-Arts et, bien entendu, le *Projet Métamorphose*.

¹ Les différents thèmes du Programme de législature 2006-2011 concernent les domaines suivants : aménagement du territoire et urbanisme ; culture ; eaux ; économie ; éducation et enfance ; énergie ; environnement ; finances ; logement ; organisation de l'administration ; personnel communal ; quartiers ; santé ; sécurité ; social et intégration ; sports ; système d'information ; transports.

d'emplois ainsi que d'une nouvelle ligne de transports publics en site propre. Ces mesures répondent aux besoins de la population, mais également à une volonté de la part des élus de redynamiser la ville en y favorisant le retour du commerce, des emplois et des habitants.

Nous nous occuperons en particulier, dans ce travail, du Projet Métamorphose, même si nous ne pourrions faire l'impasse sur les différents projets visant à concrétiser les intentions du Programme de législature. Et effet, Lausanne va faire l'objet d'un ensemble d'actions qui, une fois réunies, formeront la ville telle qu'elle a été voulue.

4.1-I – Lausanne 2050 selon Burki



Source : Burki, 2007 : 20

4.2 | Le Projet Métamorphose

Le Projet Métamorphose se présente comme le projet phare de la législature en cours, et sa mise en œuvre s'étalera sur deux, voire trois mandats. Il en est du moins le plus visible et celui qui a provoqué le plus large écho médiatique. Rien d'étonnant si l'on considère qu'il remet en cause deux quartiers entiers, celui de Vidy et celui de la Pontaise (Annexes 1 et 2). Il apparaît aux yeux de certains comme un véritable chamboulement pour la ville sur plusieurs aspects, ce qui lui a valu de nombreuses oppositions et critiques. A première vue, il se présente comme un grand remodelage urbanistique visant à réaliser et à redistribuer des installations sportives. Mais le tout est plus complexe et s'inscrit dans une logique plus vaste et globale.

L'annonce officielle du Projet Métamorphose s'est faite lors de la sortie du Programme de législature en octobre 2006, même si quelques rumeurs avaient déjà circulé depuis l'été à ce sujet, ce que les élus n'ont finalement pas pu nier. Le Projet n'a cependant fait l'objet d'un

préavis d'intention (Rapport-préavis 2007/19) que le 5 avril 2007, accompagné d'une présentation publique qui a rassemblé médias et population à l'aula des Cèdres le 19 avril. Préavis d'intention ; cela signifie qu'il est composé de nombreux points d'interrogation qui trouveront des réponses au fur et à mesure de l'avancement du Projet, par le biais d'études d'impact, de concours d'urbanisme et d'une démarche participative. Le Projet Métamorphose présente par conséquent une certaine ouverture à la consultation et à la négociation, même si les grands axes et objectifs de base ont déjà été posés. Il s'agit notamment du fait qu'il se compose de quatre volets principaux : les équipements sportifs, un écoquartier, les transports et la participation. Voyons maintenant le Projet Métamorphose tel qu'il est décrit dans le préavis officiel.

■ 4.2.1 LES EQUIPEMENTS SPORTIFS

Les équipements sportifs à Lausanne vont être repensés d'une part dans le but de répondre aux besoins depuis longtemps exprimés par les milieux sportifs, et d'autre part pour doter la Capitale Olympique d'infrastructures dignes de son titre. Le paysage sportif lausannois n'a pas changé depuis des années, mais Métamorphose lui permettra de le modifier de manière durable et notable.

Lausanne permet actuellement la pratique d'une soixantaine de sports, et comporte plus de 40 surfaces sportives extérieures, plusieurs dizaines de pistes pour la pratique de la pétanque et autres jeux de boules, dix piscines, cinq stades, deux patinoires, deux dojos, des surfaces de beach volleyball, des salles omnisports, un stand de tir, ainsi que des dizaines de locaux divers. Malgré la quantité d'infrastructures dédiées au sport, ses équipements ne répondent plus aux attentes des clubs et de la population, et nécessitent des travaux de rénovation, voire de nouvelles réalisations. Les infrastructures sportives ne constituent pas un sujet nouveau au niveau politique ; elles avaient déjà fait l'objet de plusieurs préavis séparés concernant notamment :

DE TROIS REFUS AU PROJET METAMORPHOSE

Le boulodrome. Il répond à des besoins qui avaient déjà été exprimés en 1996. Plusieurs solutions ont été envisagées afin de doter la ville d'un boulodrome couvert, mais aucune n'a abouti, et ce pour des raisons urbanistiques, financières ou techniques.

La piscine olympique. La piscine, quant à elle, avait déjà fait l'objet de deux préavis. Le premier, en 1990, avait été abandonné après une longue étude. Le second, datant de 2003, a fait l'objet d'un refus de la part de la Municipalité, d'une part parce qu'une étude avait déjà été menée, d'autre part à cause des coûts de réalisation et d'exploitation que la Ville ne pouvait assumer seule pour un équipement répondant aux besoins de toute la région.

Le Stade Olympique. Un projet de transformation et de rénovation du Stade de la Pontaise a été refusé en 2003 par le Conseil communal. Les arguments invoqués concernent le coût exorbitant de l'ouvrage par rapport aux enjeux, notamment sa « VIPisation ». Ainsi, seuls les travaux de remplacement du revêtement de la piste d'athlétisme ont été acceptés.

- La nécessité de se munir d'une piscine olympique couverte (Rapports-préavis 1990/37 et 2003/4) et d'un boulo-drome couvert (Rapport-préavis 2004/10) ;
- La construction d'un centre omnisports à la Pontaise (Préavis 2000/184) ;
- La politique municipale en matière de sport (Rapport-préavis 2002/22) ;
- La troisième étape des travaux de réfection du Stade Olympique de la Pontaise (Préavis 2003/21) ;
- La réfection de Bellerive-Plage (Préavis 2004/30) ;
- La planification des investissements en matière d'installations sportives (Préavis 2005/28).

Force est de constater que ces différentes motions et intentions sont reprises dans le cadre du Projet Métamorphose, et que ce dernier inclut la réalisation tout-en-un de l'ensemble des équipements demandés depuis plusieurs années. La Municipalité prévoit pour ce faire de construire de nouvelles installations, d'en déplacer certaines, ainsi que d'en rénover et moderniser d'autres. Les deux zones concernées par ces changements sont celles de Vidy, au Sud, et de la Pontaise/Blécherette, au Nord.

a) Le secteur sud

4.2.1 - Le secteur sud



Source : map.search.ch

La zone du bord du lac, qui s'étend de la Chamberonne à Ouchy, est la plus grande zone dédiée au sport à Lausanne et elle se prête à la pratique de nombreux sports de nature diverse². Trois secteurs du Sud seront touchés par le Projet Métamorphose. Il s'agit des Prés-de-Vidy, du stade Pierre-de-Coubertin et, dans une moindre mesure, du plateau d'éducation physique.

La construction la plus évidente concerne le futur Stade - baptisé « du Léman » ou « de la Bourdonnette » dans les médias - qui remplacera l'actuel Stade de la Pontaise. Il sera érigé sur le secteur des Prés-de-Vidy sur le site des Roseraies Tschanz, soit à l'emplacement actuel des Jardins Familiaux, lesquels devraient être déplacés à l'ouest de la STEP de Vidy. Il s'agira d'un complexe déterminé par un

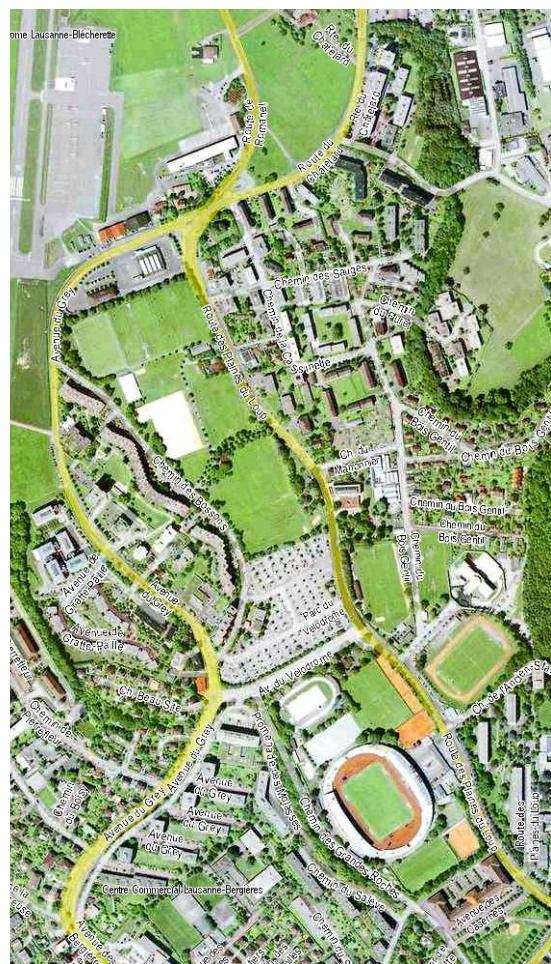
² Comme l'athlétisme, l'aviron, le basket-ball, le beach volleyball, le canoë-kayak, le football, le handball, le hockey sur gazon, la marche, la pétanque et autres jeux de boules, la planche à voile, le sport libre, le tennis, le tir à l'arc, le yachting et le roller.

concours d'architecture qui comportera un terrain de football entouré de 12'000 à 15'000 places assises, ainsi qu'une piscine olympique et un boulodrome, tous deux couverts. Il fera l'objet d'un partenariat privé-public (PPP), lequel sera assuré par l'inclusion dans le Stade d'un centre commercial. Le programme sera accompagné d'activités tertiaires (bureaux du Service des sports notamment), culturelles et économiques (hôtel par exemple), de logements et d'un parking. Enfin, la destruction du Stade de la Pontaise et la conséquente perte des pistes permettant l'accueil d'Athletissima pousseront cette manifestation annuelle à renaître au stade Pierre-de-Coubertin. Ce dernier nécessitera donc des travaux d'aménagement, d'adaptation et de modernisation, et sera pourvu de gradins amovibles, pouvant accueillir jusqu'à 12'000 spectateurs.

b) *Le secteur nord*

Le secteur nord concerné s'étend quant à lui du Service des automobiles et de la navigation (SAN) au bâtiment administratif de la Pontaise. Cette fois-ci, toutes les composantes du secteur sont affectées par le Projet Métamorphose, soit celles du Stade Olympique et de sa zone, de la patinoire-vélodrome, des stades du Bois-Gentil et des Marronniers ainsi que de la Blécherette. Outre les terrains permettant la pratique du football qui se trouvent sur chacune de ces zones (excepté sur celle de la patinoire-vélodrome), d'autres sports peuvent être pratiqués dans le secteur nord, notamment : l'athlétisme aux stades de la Pontaise et des Marronniers, le tennis et la grimpe dans la zone du Stade Olympique, le rink hockey à la Blécherette, les sports de glace et le cyclisme à la patinoire-vélodrome. A ces installations sportives s'ajoutent encore des infrastructures, telles des tribunes, vestiaires, locaux, restaurants, buvettes, cabanes, dépôts et bâtiments administratifs.

4.2-II - Le secteur nord



Source : map.search.ch

Le Projet Métamorphose prévoit à terme la construction d'une salle multisports et multifonctionnelle sur le site de la Tuilière, financée comme le Stade par un partenariat privé-public. Elle répondrait aux attentes de fédérations suisses et internationales, et permettrait d'accueillir des événements, sportifs ou pas, tels des meetings nationaux ou internationaux, des

championnats ou encore des spectacles. Le centre sportif des Grandes-Roches, qui élargira l'offre de sports³, remplacera l'actuelle patinoire-vélodrome sur un site encore indéterminé. Le stade des Marronniers sera pour sa part fortement transformé, puisqu'il est prévu de le rénover et de l'agrandir pour les besoins de l'athlétisme ; il comprendra une piste de 400 mètres de long avec quatre couloirs, un terrain en son centre et des locaux divers. Le stade du Bois-Gentil sera quant à lui rafraîchi.

Même si la Municipalité garantit que l'essentiel des installations sera conservé, le clou du Projet réside bien dans la destruction du Stade Olympique de la Pontaise. Le parking du Vélodrome ainsi que les équipements sportifs du secteur Bossons-Plaines-du-Loup devront aussi être délocalisés vers le site de la Tuilière, lequel permettra l'accueil, en plus de la future salle multisports, d'une dizaine de terrains de football (gazon naturel et synthétique), des surfaces de jeu « Sport Pour Tous » en accès libre et de différents locaux.

■ 4.2.2 L'ECOQUARTIER

Soucieuse de tenir ses engagements en matière de développement durable, Lausanne prévoit de se munir d'un quartier à haute valeur environnementale qui deviendrait le premier quartier romand de ce type. Celui-ci devrait trouver sa place sur l'espace libéré à la Pontaise par la délocalisation du Stade et des terrains cités ci-dessus. La prise en considération de l'échelle du quartier ainsi que le respect de treize principes du développement durable seront nécessaires afin de garantir une entreprise de qualité permettant de réduire les impacts négatifs sur l'environnement. Le quartier écologique⁴, basé sur le modèle de ceux de BedZED (Angleterre), Vauban (Allemagne) ou encore Malmö (Suède), devrait accueillir du logement, des activités économiques, des équipements socioculturels ainsi que des commerces, et fera l'objet d'un concours d'urbanisme tout comme d'une démarche participative auprès de la population. Cette procédure, visant à faire de l'écoquartier un projet de société, est nécessaire à engager afin de garantir l'appropriation du futur quartier, qui respectera les volets économiques, sociaux et environnementaux prônés par le développement durable.

Cette partie du Projet va dans la direction recherchée par le préavis 2005/53 concernant la mise en place d'une politique de développement durable en ville de Lausanne ainsi que dans celui qui rappelle la nécessité de doter la ville de 3000 logements (Préavis 2005/45). Elle répond par ailleurs à un postulat déposé en 2006 auprès du Conseil communal.

³ Il permettra la pratique de sports de glace, du rink et in-line hockey, du judo, du tennis de table, de la musculation et de l'haltérophilie, etc.

⁴ NB : la différence qui est généralement faite entre « écoquartier » (quartier respectant les normes écologiques) et « quartier durable » (qui tient aussi compte des aspects sociaux et économiques) ne sera pas faite dans le cadre de ce mémoire. Selon ces définitions, le quartier prévu à la Pontaise devrait donc être qualifié de « quartier durable ».

■ 4.2.3 LES DEPLACEMENTS

La prise en compte de la mobilité engendrée et/ou modifiée suite à la réalisation et au déplacement des infrastructures projetées dans le cadre du Projet Métamorphose est absolument nécessaire. Ceci non seulement dans le but de respecter les objectifs du développement durable, mais également afin de limiter les externalités négatives créées par l'augmentation de trafic. Il s'agira donc d'encourager un transfert modal en faveur des transports en commun et de la mobilité douce. Dans cette optique, la mise en service d'un axe lourd de transports publics passant par le centre-ville pour desservir la Blécherette, via Beaulieu, la Pontaise et les Plaines-du-Loup, a été projeté. Il a été largement divulgué par la presse sous le nom de « m3 », appellation que nous retiendrons dans ce mémoire afin de faciliter sa désignation, même s'il conviendrait de le nommer « axe fort ». La mise en service de cette ligne entraînera la relocalisation du parking du Vélodrome et du *Park-and-Ride* (P+R) de la Tuilière le long de la route de Romanel, elle-même déviée. Celle-ci a l'avantage de se positionner de façon plus excentrée, ce qui rendra possible la création d'une plateforme permettant un transfert modal de la voiture à la nouvelle ligne de transports publics avant l'entrée en ville.

Pour ce qui est du secteur sud, la construction du complexe sportif et commercial projeté risquera d'induire un afflux de trafic supplémentaire en sa direction. D'autant plus qu'il se situera à une sortie d'autoroute qui provoque déjà des embouteillages aux heures de pointe. D'où l'option de déplacer le P+R de Malley à l'intérieur de la boucle formée par l'autoroute à la Bourdonnette et d'utiliser l'espace ainsi libéré pour créer du logement. D'autre part, la circulation du secteur, et plus largement de sa zone environnante, devra être repensée dans le sens d'une modération du trafic. Le Projet inclura donc la reconversion du tronçon autoroutier A1 situé entre la Maladière et l'échangeur de Bussigny en autoroute urbaine⁵, l'aménagement de cheminements piétons en direction du nouveau Stade, l'adaptation du réseau routier et la construction d'un tunnel à Ouchy allant de l'avenue de Rhodanie à celle de l'Elysée.

■ 4.2.4 LA PARTICIPATION

Finalement, le recours à une démarche participative se présente comme l'une des particularités et des points forts du Projet. Il ne devrait cependant concerner pleinement que la question de l'écoquartier au Nord, les autres zones touchées par Métamorphose laissant peu de marge de manœuvre pour un processus démocratique, étant donnée leur nature plus technique. Les autres volets feront tout de même l'objet d'une participation, même si cette dernière ne sera pas maximale. Les autorités se donnent donc comme devoir d'informer tout d'abord la population

⁵ Relevons à ce sujet que le projet d'autoroute urbaine a finalement été abandonné par le PALM en avril 2008. Raison invoquée : les coûts d'entretien auraient été à la charge du Canton, et non plus de la Confédération. De plus, la longue procédure pour obtenir le déclassement aurait soit échoué, soit retardé le calendrier (Cordonier, 2008 : 28).

comme il se doit, puis de lui permettre de participer à l'élaboration de ce grand projet d'urbanisme, par le biais de phases de consultation et de négociation.

Cette méthode de travail ainsi que la multitude d'acteurs pris en compte dans le processus participatif comportent bien entendu des risques, comme le sont par exemple la consommation de temps et d'énergie, la frustration, l'abandon, l'alibi, etc. Mais une telle démarche est nécessaire afin que les habitants s'approprient le futur écoquartier, et même le Projet de manière plus générale.



Avec son Projet Métamorphose, la Municipalité propose un important renouvellement de la ville et une sérieuse redistribution des infrastructures sportives qui mèneront à une transformation profonde de Lausanne. L'intention de départ était de mettre sur pied un projet sportif. En effet, suite au refus du Conseil communal en 2003 de rénover le Stade de la Pontaise, un groupe informel⁶ issu des milieux sportifs s'est formé afin de réfléchir à une alternative. Car il ne faut pas oublier que Lausanne est la dernière ville de Suisse⁷ à ne pas avoir pris des mesures en vue de proposer un stade de football neuf ou rénové, et que son statut de Capitale Olympique la contraint à se mettre à niveau. Ainsi, la Municipalité a décidé d'entrer dans le projet qui lui a été présenté en 2006, mais en lui incluant une vision plus large, allant au-delà du simple cadre sportif. Cela l'a menée à regrouper les diverses intentions mises en attente dans différents préavis (piscine olympique couverte, boudodrome, création de 3000 logements, etc.), en donnant au tout le nom de « *Projet Métamorphose* ».

La manière dont les quatre aspects pris en compte dans le Projet ont été agencés font qu'ils ne peuvent être considérés séparément, puisque présentés comme intimement liés et dépendants les uns des autres par la Municipalité. En effet, la participation est une condition nécessaire à la réalisation de l'écoquartier, lequel dépend de l'espace libéré à la Pontaise par les différentes délocalisations. De plus, il faudra veiller à ce que le trafic soit maîtrisé suite à ces changements, d'où la série de mesures imposées dans les deux secteurs concernés. L'augmentation de population qui aura lieu au Nord rendra indispensable la mise en service d'un nouvel axe de transports et se présente par ailleurs comme une condition permettant de bénéficier d'une subvention de la Confédération pour le fonds d'infrastructure en faveur des projets d'agglomération. La forte cohésion d'ensemble dont fait preuve le Projet a mené la Municipalité à présenter ce dernier comme un paquet non négociable : ce sera soit le tout, soit rien. Ce qui est l'un des principaux arguments exposés par les opposants pour faire part de leur sentiment de se trouver en position de chantage face aux pouvoirs publics.

⁶ Jacky Delapierre, patron d'Athletissima envisageait déjà en juillet 2006 la construction d'un nouveau stade au Sud. Il a proposé de creuser à l'emplacement du Stade Pierre-de-Coubertin afin de lui donner une profondeur de 5 à 7 mètres, ce qui permettrait de ne pas défigurer le site de Vidy (Wullschleger, 2006c : 32).

⁷ Les villes de Genève, Bâle, Zürich, Berne et Neuchâtel ont déjà pris des mesures pour remédier au fait qu'ils n'étaient pas homologués pour la *Super League* en construisant de nouveaux stades ou en rénovant celui déjà présent. Les villes de Saint-Gall, Schaffhouse, Lucerne, Bienne et Aarau vont aussi y pourvoir prochainement.

Quoi qu'il en soit, les élus ont su intégrer dans le Projet Métamorphose différentes problématiques rencontrées en ville, et ont présenté une proposition pour y répondre. Celle-ci présente des caractéristiques allant dans le sens de la densification du territoire urbain, et devrait contribuer au retour en ville de la population et des activités économiques, limitant ainsi les effets négatifs de l'étalement urbain. La construction d'un écoquartier en ville et efficacement desservi par les transports publics devient alors une manière d'allier aménagement durable du territoire, qualité de vie et satisfaction des besoins, ce qui répond aux objectifs visés par le PALM et aux principes du développement durable.

La législature 2006-2011 peut être saluée pour son entrepreneurialisme et son volontarisme, et le Projet Métamorphose démontre la ferme volonté de la Municipalité de prendre les choses en main une fois pour toutes et de penser au futur de notre ville en frappant d'un grand coup déterminé. Tant et si bien que cette démarche a été plusieurs fois assimilée au développement, ou plutôt à la mutation urbanistique qui a profondément marqué Lausanne au XIX^e siècle. Malgré les a priori que certains ressentent envers quelques aspects du Projet, ceux-ci s'accordent tout de même pour reconnaître que : « *sur un plan politique, il faut tout d'abord souligner l'ambition rare et la très forte cohésion de l'exécutif lausannois, à une époque où les pouvoirs publics sont généralement divisés et circonspects en matière éditoriale* » (Della Casa, 2007a : 5). En effet, j'ai moi-même été étonnée de voir à quel point tous les sept élus lausannois se soutenaient à l'unisson, en particulier lors de la présentation publique de Métamorphose en avril 2007.

Le fait est que Lausanne a pris un coup de vieux ; il devient donc nécessaire qu'elle évolue pour répondre aux besoins et attentes des différents groupes de la population. Les pouvoirs publics se doivent par conséquent d'agir énergiquement et de prendre des décisions. Mais ils ne semblent pas se contenter d'agir simplement ; le Projet Métamorphose va provoquer de sérieuses mutations et avoir un impact profond sur la ville telle que nous la connaissons, en proposant avec ambition la construction d'un écoquartier sur un terrain libéré par la destruction du Stade Olympique qui en occupe une partie.

La polémique sur Métamorphose a été véritablement amorcée, comme déjà mentionné, à la sortie du Programme de législature de la Municipalité. Le débat s'est tout de suite focalisé plus particulièrement sur la délocalisation du Stade – même si la construction de l'écoquartier et du m3 n'ont pas été de reste – alors que les intentions précises des pouvoirs publics n'avaient pas encore été présentées, puisqu'elles ne l'auront été qu'en avril au travers du Préavis. En réalité, le Projet Métamorphose est bien plus qu'une simple réorganisation des équipements à Lausanne. Il s'agit de tout un programme comprenant commerces, sport, logements, hôtels, emplois et peut-être même culture, en plus d'être guidé par le désir de lui faire respecter les principes du développement durable. Et comme il a été remarqué, « *cette dynamique crée, autour du pôle primaire, une activité et un rayonnement qu'un stade seul n'a pas* » (Jaccard, Kolb, 2007 : 21).

Cette « fixation » initiale sur le déplacement du Stade est toutefois ce qui a fait du Projet Métamorphose sa caractéristique et sa reconnaissance principales à ses débuts. D'autant plus que des images de synthèse de ce que pourrait être le futur Stade du Léman ont commencé à

circuler fin janvier à la grande surprise de la Municipalité, provoquant bien entendu un fort impact sur l'opinion publique. En effet, l'architecte Jean-Baptiste Ferrari a dévoilé une première fois son projet de Stade dans l'Hebdo sans l'accord des élus, alors que l'édifice ne témoigne en rien de ce que pourrait être la variante retenue. Cela constitue par conséquent une excellente manière de marquer les esprits et de donner de fausses idées à la population en focalisant le débat sur des détails qui font perdre de vue la globalité et l'enjeu de la proposition de la Municipalité, tout comme les autres problématiques qui accompagnent le tout.

4.2-III – Image de synthèse du Stade du Léman par l'architecte Jean-Baptiste Ferrari



Source : in : Busslinger, 2007 : 23

LAUSANNE
VANTE SES ATOUTS
LAUSANNE
VANTE SES ATOUTS

5



Nous aurons compris à ce stade que d'un point de vue urbanistique, le Projet Métamorphose va apporter de profonds changements à Lausanne en favorisant la reconstruction de la ville sur la ville et ce que cela implique. Le Projet vise à revaloriser la Capitale Olympique tout en répondant en premier lieu à des besoins réels, qu'ils soient ceux de la population, des milieux sportifs d'élite ou amateurs, ou encore de ceux requis par l'évolution et le futur de Lausanne. Métamorphose poursuit également un autre but ; même si ce n'est pas la finalité première, le Projet devrait aussi permettre à Lausanne de rayonner à l'échelle régionale, nationale et internationale. En effet, il existe une claire volonté de la part des élus de consolider les acquis de Lausanne et de lui affirmer une place et une visibilité à grande échelle, ce qui est désormais indispensable dans un monde concurrentiel.

LE CITY MANAGEMENT A LAUSANNE

L'introduction d'une politique de marketing urbain à Lausanne a fait l'objet d'un préavis (Préavis 2006/51) publié en septembre 2006. Le *City Management* vise, dans les grandes lignes, à développer les forces d'un lieu et à promouvoir une cité (Préavis 2006/51 : 4) afin de rendre la ville plus attractive pour les touristes, les habitants, les entreprises et donc les consommateurs.

Dans un monde où la concurrence entre les villes est vive, se démarquer et consolider son identité deviennent une nécessité. C'est pourquoi les villes cherchent leurs particularités et attraits de manière à les mettre en avant, ainsi qu'à créer et à maintenir leurs pôles d'excellence pour leur assurer une visibilité. Lausanne a, pour sa part, axé sa communication en priorité sur quatre piliers : le sport, la durabilité, la formation et la culture.

Cet objectif est d'autant plus évident si l'on considère en parallèle à cela la politique de *City Management* récemment instaurée à Lausanne. « *Quatre images, quatre pôles d'excellence* » titre Lausanne Tourisme dans un article sur le marketing urbain (Lausanne Tourisme, 2007 : 4). Le renforcement de ces pôles passe par ailleurs par une volonté politique, puisque les élus se sont engagés, dans leur Programme de Législature, à « *mettre en évidence les quatre piliers du marketing urbain : culture, capitale olympique, centre d'excellence en matière de formation, développement durable* » (Municipalité de Lausanne, 2006 : 6). En mettant en relation le Projet Métamorphose avec les quatre piliers du marketing urbain lausannois, nous nous apercevons qu'il inclut ceux du sport et de la durabilité.

Ce chapitre se propose donc de présenter ces deux piliers afin de comprendre comment ils s'insèrent dans la logique de promotion de la ville au travers du Projet Métamorphose. Lausanne est souvent accusée de jouer dans la cour des grands ; en a-t-elle les potentialités ? Il n'est en tout cas pas vain, mais il est surtout vital, de tout mettre en œuvre pour les renforcer.

5-I – Les quatre piliers du marketing urbain lausannois



Source : Lausanne Tourisme, 2007 : 6

■ 5.1 | Lausanne, ville du sport

Qui dit Métamorphose ne peut faire l'impasse sur la dimension sportive du projet. Celle-ci est capitale, puisqu'elle est l'un des principaux atouts qui assied la réputation de Lausanne. Le sport, avec ses anneaux olympiques, constitue en l'occurrence le seul argument marketing dont la ville possède l'exclusivité, en lui octroyant une visibilité et une reconnaissance considérables. Siège du Comité International Olympique (CIO) depuis 1915 suite à l'initiative du Baron Pierre de Coubertin¹, Lausanne est passée au statut de Capitale Olympique en 1993. De ce fait, elle attire et abrite désormais de nombreuses fédérations sportives internationales qui profitent de la proximité des institutions olympiques.

Par ailleurs, et afin de rester « *le lieu où naissent les tendances* » (Pidoux, 2007b : 23), la ville ambitionne actuellement de réactiver le réseau des villes olympiques qui avait été lancé jadis à Athènes. Il s'agirait d'un grand forum annuel réunissant des cités ayant organisé des Jeux, afin que « *d'autres puissent en partager les enseignements économiques, sociaux ou écologiques* » (Marc Vuillemier, in : Pidoux, 2007b : 23). L'organisation de nombreuses manifestations et compétitions sportives internationales contribue également à assurer la renommée de Lausanne comme capitale mondiale du sport. Relevons ça-et-là quelques-unes d'entre elles qui ont lieu annuellement dans l'espace urbain lausannois : les 20 km de Lausanne, le Roller & In-line Contest, le Tour de Romandie ou encore le Triathlon et Athletissima. Et comme il est précisé par les organisateurs de la 14^e Gymnaestrada qui aura lieu en 2011 dans la Capitale Olympique, « *la philosophie de la ville de Lausanne, en matière d'organisations sportives, est de mettre sur pied chaque année une manifestation internationale* » (Gymnaestrada, 2007).

Pour ce qui est des zones fixes dédiées au sport, Lausanne possède un grand nombre d'infrastructures permettant des pratiques sportives et l'accueil d'institutions (CIO, Musée Olympique, Tribunal Arbitral du Sport, etc.). Par ailleurs, la Ville a contribué à renforcer son statut grâce à la construction notamment de la Maison du Sport International (MSI)², qui regroupe dès 2006 quelque 25 fédérations et associations liées au sport international, ainsi qu'une dizaine d'entreprises actives dans le domaine du sport. La MSI possède l'avantage de créer de nombreuses synergies par le regroupement de différents acteurs du sport. De plus, elle se situe dans un cadre tout à fait agréable et attractif, tant d'un point de vue du paysage que de l'accessibilité : le bord du Léman sur l'avenue de Rhodanie. Sa situation est intéressante à relever, puisque son emplacement, au niveau de Stade de Samaranch, se trouve à mi-chemin entre le siège CIO à Vidy et le Musée Olympique sur les quais d'Ouchy.

¹ Pierre de Coubertin (1863-1937) est considéré comme étant l'initiateur des Jeux modernes. Il a déplacé à Lausanne le siège du CIO fondé à Paris en 1894.

² La Maison du Sport International a été financée par la Ville de Lausanne, l'Etat de Vaud ainsi que par le CIO. Elle comporte un bâtiment d'accueil, trois bâtiments administratifs, des salles de conférence, des bureaux et des dépôts, une cafétéria, une salle de fitness, ainsi que 92 places de stationnement en sous-sol.

De plus, citons au passage qu'en 2006, un *Chemin du sport* a été mis au point par le Panathlon Club lausannois³. Cet itinéraire didactique consiste en un parcours de 4 km composé de 22 stations qui permettent de retracer les grands moments sportifs suisses et internationaux. Il forme une boucle qui longe le bord du lac d'Ouchy à Vidy, en passant par les diverses installations sportives présentes dans cette zone.

Nous pouvons conclure de ces différents exemples que le sud de Lausanne est un lieu sportif par excellence. Il regroupe en effet de nombreuses infrastructures permettant la pratique de sports divers ainsi que des hauts lieux de décision en la matière. Mais la Capitale Olympique connaît une seconde grande aire permettant la pratique du sport. Il s'agit du nord de la ville, lequel n'est pas en reste, car c'est dans cette zone que se situent – pour l'instant encore – le Stade Olympique de la Pontaise, ainsi que de nombreux autres équipements sportifs, terrains notamment, ou encore le Centre de formation Sport Etudes (CSE). Mais cette zone va être presque entièrement remodelée par le Projet Métamorphose, avec notamment la disparition du Stade « mythique » aux abords du lac, c'est-à-dire au Sud.

■ 5.1.1 METAMORPHOSE ET LE SPORT

Concrètement, qu'apporterait la construction d'un nouveau complexe sportif au sud de la ville, d'un point de vue de son rayonnement ? La Municipalité affiche la nette intention de doter Lausanne d'infrastructures dignes de son statut de Capitale Olympique. Ces réalisations sont un argument essentiel pour faire face à la concurrence actuelle en matière d'organisation de manifestations. Et les élus ont clairement énoncé que « *le sport devient une des facettes du marketing urbain et doit permettre d'asseoir la réputation de la cité, inciter les entreprises à s'y installer, créer de nouveaux emplois* » (Préavis 2002/23 : 1). Le sport constitue en effet une source de revenus pour Lausanne et son Canton, et il a joué un rôle important dans le développement du tourisme lausannois, notamment pour ce qui est du tourisme d'affaires (Préavis 2005/53 : 14). Il représente par conséquent un véritable atout pour l'économie, en particulier pour l'emploi et le bien-être de la population, et rapporte chaque année au Canton de Vaud quelque 200 millions de francs (BIC, 2007)⁴, en plus de favoriser la création de réseaux internationaux. L'enjeu est donc principalement d'attirer, mais aussi et surtout de conserver les différents acteurs du milieu sportif dans notre cité⁵. Cela est plus particulièrement le cas pour les grandes fédérations et

³ Pour son 50^e anniversaire. Il a mobilisé la collaboration de la Ville de Lausanne, du Canton de Vaud, du CIO ainsi que d'autres partenaires (parrains, donateurs, partenaires et sponsors).

⁴ Bien que, comme le précise le préavis « Lausanne, capitale olympique » : « *Certes, les événements sportifs ou l'accueil de fédérations sportives ne sont pas la panacée du tourisme et du développement économique d'une ville (ou d'une région). Cependant, planifiés avec soin, ils peuvent être un moyen efficace de promotion des capacités et des charmes d'une cité* » (Préavis 2002/23 : 1).

⁵ « *Le développement de notre cité et le bien-être de sa population [...] dépendent [des activités liées au sport]. D'où l'impérieuse nécessité de consolider les liens existants, de prendre soin de ceux qui sont déjà établis et de se doter des moyens permettant de lutter et de s'imposer sur ce marché particulier* » (Préavis 2002/23 : 2).

instances sportives, car ce sont elles qui s'avèrent être les plus rentables dans ce milieu (Schlosser, 2007 : 17).

Le futur Stade de football du Léman, tel qu'il est projeté, devrait compter entre 12'000 et 15'000 places. Il s'agira d'un stade de la « nouvelle génération », c'est-à-dire que le public se situera proche du terrain, puisqu'il ne sera pas entouré de pistes d'athlétisme en tartan qui éloignent les tribunes. Et grâce à lui, Lausanne serait dotée d'un équipement répondant aux normes de la *Swiss Football League*⁶ et qui permettrait l'accueil de sponsors et médias. De même que le Stade de Coubertin devrait être réaménagé afin d'être adapté aux normes internationales⁷ et de recevoir la compétition à renommée internationale Athletissima, qui avait précédemment lieu à la Pontaise⁸. Bien entendu, ces réfections permettront aussi en premier lieu de répondre aux besoins exprimés par les clubs d'athlétisme locaux. Cette double attribution des équipements est précisée dans le préavis 2005/28 : « *De par son statut de capitale olympique et de lieu de rencontres sportives, Lausanne se doit de posséder des installations sportives « phares ». Il ne s'agit en aucune manière de vouloir concurrencer certaines mégapoles dans une course au gigantisme, mais – en conservant le souci de répondre aux besoins – de disposer d'installations qui permettent l'accueil de grandes manifestations et l'entraînement à haut niveau* » (Préavis 2005/28 : 9).

La nouvelle de la construction d'un stade fait parfois oublier que le complexe des Prés-de-Vidy ne sera pas uniquement dédié au football. Il comportera également un boulodrome couvert⁹ ainsi qu'une piscine olympique, couverte elle aussi, laquelle devrait répondre « *à un besoin avéré et à une attente non seulement des clubs, mais aussi des écoles et de la population* » (Préavis 2007/19 : 11). De plus, cette réalisation sous le stade permettra de tenir enfin compte du préavis 2003/4 qui soutient qu'un bassin couvert de 50 mètres est indispensable à une Capitale Olympique pour permettre l'organisation de compétitions. Rappelons que la ville ne possède actuellement aucune piscine de ce type, et que celle de Mon-Repos est la plupart du temps sursaturée.

Mais même si ces équipements demeurent toutefois modestes en comparaison avec ceux présents dans d'autres grandes villes, il reste à rappeler que ces installations devraient être couplées à des bureaux administratifs qui seront en rapport avec les activités qui s'y logent, c'est-à-dire le sport. Ce qui, comme nous l'avons vu, représente un grand potentiel pour le renforcement du titre de Capitale Olympique de Lausanne ainsi que pour son rayonnement et sa notoriété à l'échelle internationale.

⁶ En effet, le Stade Olympique de la Pontaise n'est plus homologué pour les compétitions UEFA (*Union of European Football Associations*) à cause des nouvelles exigences de cette dernière et de la *Swiss Football League* (SFL) depuis 2005. Il ne le sera plus non plus à partir de 2008 pour la *Super League*. Les exigences de la SFL sont disponibles sur le site :

http://www.football.ch/sfl/cm/Stadionkatalog%20SFL%20der%20Kategorie%20A%20und%20A-plus_f.pdf
(consulté le 18 janvier 2008).

⁷ La réfection de la piste devrait permettre au stade d'être homologué par la Fédération Internationale d'Athlétisme (IAAF).

⁸ Rappelons toutefois qu'originellement, dès 1977, le meeting Athletissima avait lieu au stade Pierre de Coubertin. La compétition a déménagé en 1986 à la Pontaise, suite à son succès grandissant.

⁹ Lausanne a par ailleurs accueilli les championnats du monde féminins de pétanque en 1992.

Pour ce qui est du nord de la ville, le seul équipement qui sera voué à une utilisation plus vaste que celle des clubs ou de la population devrait être la grande salle multisports et multifonctionnelle¹⁰ qui se situera sur le site de la Tuilière. Elle devrait accueillir quelque 6000 spectateurs et répondre « *aux attentes de nombreuses fédérations internationales, mais aussi suisses* » (Préavis 2007/19 : 12). Or, cette réalisation n'est pour le moment prévue qu'« *à terme* », et ne semble « *possible qu'après la construction du nouvel axe de transports en commun en direction du nord-ouest* » (Préavis 2007/19 : 12).

Jusqu'à présent, le sport n'avait que rarement fait l'objet d'un enjeu politique à Lausanne. Mais le programme de législature actuel est guidé par le choix de « *poursuivre l'effort d'accueil des fédérations ou associations sportives à Lausanne et organiser des manifestations sportives à rayonnement local, national et international dans le domaine du sport d'élite et du sport populaire* » (Municipalité de Lausanne, 2006 : 11). Ainsi, le Projet Métamorphose se présente comme une manière concrète d'appliquer cette volonté, ce qui permettra à Lausanne de renouer avec le sport, lequel se trouve désormais au centre d'un projet qui va profondément transformer le paysage sportif de la Capitale Olympique. Et cela, au grand bonheur (de la majorité) des milieux sportifs.

¹⁰ Elle disposerait en outre de salles d'échauffement, de vestiaires, d'un centre de presse et permettrait la tenue d'événements sportifs nationaux et internationaux, de championnats suisses (basketball, par exemple), de meetings ou encore d'activités et de spectacles non liés au sport.

■ 5.2 | Lausanne, ville durable

Lausanne se vante volontiers d'être « *l'une des villes les plus vertes d'Europe* » (Ville de Lausanne, 2003 : 4). Elle a par ailleurs déjà été récompensée à plusieurs reprises pour sa politique énergétique, des transports et de la durabilité, que ce soit sur le plan national ou sur le plan européen. Elle détient par exemple le titre de *Cité de l'énergie* depuis 1996, en tête de liste en Suisse. Ses efforts lui ont aussi valu l'obtention d'un *European Energy Award Gold*¹¹ en 2004, premier prix de ce genre décerné à une ville de plus de 100'000 habitants, ce qui fait de Lausanne une pionnière dans ce domaine en Europe. De plus, la Ville organise annuellement une réunion¹² qui attire des délégations du monde entier pour discuter de durabilité, et elle prévoit même de transformer cet événement en un rendez-vous haut de gamme d'ici la fin de la décennie. Elle met également sur pied différentes actions pour sensibiliser la population chaque année.

Le Programme de Législature 2006-2011, qui a été axé sur le développement durable, s'efforce de reconduire les efforts de la Ville en la matière, et ce dans différents domaines. Sa démarche se décline en sept grands volets : l'environnement, l'énergie et les espaces verts ; le social et le logement ; les finances ; la formation et l'éducation ; les transports et la durabilité ; l'économie ; la politique de développement des quartiers (Lausanne Tourisme, 2007 : 14). Au travers des différents projets et politiques mis en place, Lausanne oriente actuellement ses efforts dans l'intégration des trois piliers sur lesquels le développement durable se fonde : l'économie, l'environnement et la société. Voyons quelques aspects choisis qui montrent que Lausanne œuvre sur cette voie tout en contribuant à sa renommée.

L'un des principaux buts recherchés actuellement afin de contribuer à la durabilité de Lausanne consiste à favoriser le retour en ville de la population et des commerces. Cela passe par toute une série d'améliorations visant à rendre le centre attractif. Les transports publics efficaces, les logements attrayants, les divertissements et surtout la qualité de vie sont des atouts qui ont pour effet, entre autres, de répondre à cet impératif. La densification des tissus urbains se présente également comme une manière de favoriser le retour des habitants et de limiter l'impact environnemental sur le territoire. Cette politique, dont nous avons déjà parlé précédemment, est celle actuellement menée dans la capitale vaudoise. D'autre part, la problématique du retour en ville est également traitée par les politiques de *City Management*, puisque celles-ci contribuent à œuvrer afin d'atteindre la durabilité économique de Lausanne, tout en lui assurant une visibilité internationale.

¹¹ Ce titre, qui récompense les efforts des villes en matière de politique énergétique et de développement durable, a valu à Lausanne d'être invitée à San Francisco lors de la Journée mondiale de l'environnement consacrée à ce thème (Préavis 2005/53 : 16).

¹² Il s'agit de la *Swiss Environmental Solutions for Emerging Countries* (SESEC).

Durable, Lausanne devrait l'être également du point de vue de son offre en transports publics. Elle oriente en effet ses efforts en faveur d'une mobilité douce, et s'efforce de favoriser un transfert modal en faveur des transports en commun. Le m2 marque déjà un point décisif pour sa renommée. La capitale vaudoise est en effet la seule agglomération de Suisse à être équipée d'une ligne de métro automatique (Lausanne Tourisme, 2004). Une technologie moderne pour Lausanne qui voit son potentiel de ville-centre s'accroître, ce qui prouve son dynamisme actuel et qui en fait une cible pour les investissements nationaux et internationaux (Préavis 2006/51 : 12). Lausanne s'est ainsi dotée d'une infrastructure de transport performante qui lui permet de se mettre au niveau des régions concurrentes suisses et étrangères. De plus, elle devrait favoriser l'attraction de nouvelles entreprises et sociétés et augmenter le nombre d'emplois par la même occasion.

■ 5.2.1 MÉTAMORPHOSE ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Les différents aspects choisis et brièvement mentionnés ici montrent que Métamorphose va dans le sens que Lausanne, « ville durable », s'est fixé. Outre les intérêts sportifs, la Municipalité n'omet pas d'entretenir l'aspect du développement durable dans son grand projet. Cela se présente même comme l'une des pièces maîtresses de leur intention. La Capitale vaudoise est renommée pour sa qualité de vie, appréciée par les résidents et par les entreprises. Lausanne se doit donc d'augmenter son attractivité afin d'en attirer d'autres, et encore et surtout de conserver sur son sol ceux qui sont déjà présents.

Métamorphose va surtout contribuer à la promotion de la durabilité grâce à la construction de l'écoquartier à la Pontaise, relié par un nouvel axe de transport performant. Ce défi sera également une manière d'utiliser et de tester des technologies énergétiques innovantes en projet pilote. Lausanne semble ainsi se lancer sur un terrain d'expérimentation qui devrait lui octroyer une visibilité et une exemplarité vis-à-vis des autres villes. Le Préavis stipule en effet que « *la Ville de Lausanne et les SIL (Services Industriels) souhaitent s'engager dans des projets pilotes et dans des réalisations qui leur permettront non seulement de conserver une place éminente parmi les Cités de l'énergie, mais aussi de jouer un rôle pionnier dans des innovations liées au développement durable en matière énergétique* » (Préavis 2007/19 : 32). La Ville s'engage en outre à ce que « *les techniques mises en œuvre pour [la] réalisation [des projets] respectent en permanence les objectifs de développement durable* » (Préavis 2007/19 : 31).

Cela signifie que les solutions énergétiques retenues minimiseront les consommations, limiteront les rejets de particules et utiliseront en priorité des ressources indigènes et renouvelables. Les bâtiments respecteront en outre les critères Minergie¹³ et seront raccordés au

¹³ Le standard MINERGIE® est un standard qui indique une utilisation rationnelle de l'énergie et le recours aux énergies renouvelables, tout en améliorant la qualité de vie, en demeurant compétitif et en diminuant l'impact sur l'environnement. Pour ce faire, le bâtiment est considéré comme un système intégral qui devra répondre à toute une série de critères à exigences élevées (Minergie, 2008). Un bâtiment est considéré comme étant au standard Minergie lorsqu'il consomme au maximum 42 kWh/m²/an pour le chauffage et l'eau chaude sanitaire (bâtiments neufs) ou 80 kWh/m²/an (bâtiments rénovés) (LRD, 2008 : 58).

chauffage à distance. Métamorphose imposera également le recyclage des matériaux de démolition (Préavis 2007/19 : 32-33), privilégiera des matériaux locaux et durables, et veillera à réduire les flux de déchets produits par le quartier. Et dans le but de fixer ses engagements, la Municipalité a inclus dans le préavis sur Métamorphose une liste de « *treize principes de développement durable pour un éco quartier à Lausanne* » (voir le Préavis 2007/19 : 13-15) qu'elle s'engage à respecter. Il convient de préciser que ces treize critères nécessitent l'échelle d'un quartier pour être réalisables, même si les inclure tous n'est pas toujours possible. A titre de comparaison, seuls sept critères sont requis à l'échelle d'un immeuble isolé (Elinora Krebs, in : Cléménçon, 2007 : 11). Lausanne serait ainsi, d'ici 2012, l'une des quelques villes européennes, et la première de Suisse romande, à être dotée d'un quartier à haute valeur environnementale, ce qui lui permettrait de conserver et d'affirmer sa renommée de ville durable exemplaire.



Le Projet Métamorphose, dans son ensemble, devrait contribuer d'une manière importante, en complément d'autres projets, à la promotion de la ville. A l'heure actuelle, nous l'avons vu, Lausanne est en train de mettre en avant ce qui a fait sa renommée, et tente de renforcer ses points forts au travers des différentes politiques engagées. De point de vue du sport, Daniel Brélaz considère que le nouveau Stade « *pourrait offrir une carte supplémentaire à Lausanne, avec ses réseaux de transport, d'autant qu'il ne sera pas seulement consacré au football, mais à d'autres aspects sportifs, commerciaux, etc.* », davantage encore s'il présente un côté touristique fort (Lausanne Tourisme, 2007 : 15). Le syndic lausannois estime par ailleurs que les différentes réalisations (m2, Métamorphose, projets à l'EPFL, etc.) auront une influence positive sur le tourisme, et que « *quand les gens auront une vision réelle de nous atouts, peut-être viendront-ils en plus grand nombre !* » (Lausanne Tourisme, 2007 : 16).

Sous l'angle du développement durable, Daniel Brélaz soutient que « *Lausanne a de l'avance, par rapport à d'autres [villes suisses], dans cette conception de l'organisation urbaine que nous voulons mettre en évidence* » (Lausanne Tourisme, 2007 : 14). Conserver cette place de pionnière devient donc un enjeu pour sa renommée. Le syndic admet même que « *Lausanne veut jouer un rôle international pour améliorer la qualité de vie de différentes régions du monde* » (Lausanne Tourisme, 2007 : 15). Modèle en matière de développement durable en Suisse et en Europe, Lausanne disposerait d'un bon argument de promotion pour la ville, ainsi que d'une manière d'afficher sa modernité et son côté de « ville tendance » faisant partie des cités à la mode qui possèdent un quartier à haute valeur environnementale.

Finalement, et si l'on prend en compte l'ensemble du Projet Métamorphose, le syndic lausannois soutient que « *le développement des transports publics, les équipements sportifs renouvelés avec des coûts réduits pour la collectivité grâce au partenariat privé-public, la création d'un quartier modèle du point de vue écologique et du développement durable sont exemplaires d'une ville moderne* » (Daniel Brélaz, in : Danesi, 2007d : ?).

QUELS ENJEUX POUR
LAUSANNE ET SES HABITANTS ?
UN DEBAT
GEOGRAPHIQUE

*« Aujourd'hui, en région lausannoise,
ce n'est plus sur une page blanche que s'écrit l'urbanisme,
mais sur un palimpseste.
Il faut saisir les rares occasions qui se présentent. »*

(Jaccard, Kolb, 2007 : 22)



Ville moderne qui cherche à consolider ses atouts par le biais de Métamorphose, oui. Mais le Projet et les différents éléments qui le composent, sont avant tout, on l'a vu, un regroupement de plusieurs besoins, actuels et futurs, exprimés par la ville et ses citoyens. Il s'inscrit en outre dans le cadre de la densification des tissus urbains, avec pour objectif de favoriser le retour de la population en ville, de manière à œuvrer pour un développement urbain plus durable de Lausanne dans ses trois volets. Ce vaste réaménagement urbain va avoir d'importantes conséquences sur le territoire lausannois, sur la répartition des différentes infrastructures, ainsi que sur les pratiques quotidiennes des citoyens. Un tel projet ne peut passer inaperçu, étant donnée l'ampleur des chamboulements prévus. La perte d'un stade, la construction d'un complexe sportif et commercial au sud de la ville, l'éclosion d'un écoquartier, un apport de quelque 5000 nouveaux habitants ou encore la mise en service d'un nouvel axe de transport lourd ne peuvent être anodins, tant dans les faits que dans les esprits.

Nous allons entrer avec ce chapitre dans le « débat » sur Métamorphose tel qu'il est apparu au moment de l'annonce des intentions initiales de la Municipalité en 2006. Les projets énumérés dans le Programme de législature ont rapidement fait l'objet d'un sursaut médiatique, suscitant étonnement et vives réactions. Ils ont également provoqué une incompréhension portant à une réticence sur certains points de la part d'une partie de la population, des associations¹ et des

¹ Par exemple, cinq associations se sont rapidement regroupées pour s'opposer à certains aspects du Projet Métamorphose et mettre leurs requêtes en commun. Il s'agit de l'Association de Défense des Intérêts de la Région des Hautes Ecoles (ADIRHE), des Jardins Familiaux, du Mouvement pour la Défense de Lausanne (MDL), de la

professionnels. Ces projets ont eu pour conséquence d'éveiller en une grande partie des Lausannois leur attachement au sol et au patrimoine de leur ville, et les diverses craintes et critiques qu'ils ont évoquées ont démontré leur réticence envers le « massacre à la tronçonneuse » (Pozzy, 2007 : 9) intentionné par les pouvoirs publics².

« Raser la Pontaise ? Le débat fait rage » (Meyer, 2006 : 1) titre une manchette du 24 heures fin octobre 2006 (illustration 6-I). En effet, l'annonce de la délocalisation du Stade Olympique a provoqué une levée de boucliers. Mais le débat concerne plus largement de nombreux aspects du « projet pharaonique », allant au-delà de la simple construction physique d'équipements. Certains se contentent de critiquer des points bien précis, alors que d'autres vont jusqu'à s'attaquer à l'ensemble de la démarche et à la cohérence du Projet. Ce qui est certain est que Métamorphose interpelle de nombreux acteurs de la ville, qu'ils soient habitants, professionnels, membres d'une association ou encore issus des milieux sportifs, et chacun a son opinion sur le sujet.

Qu'il concerne la ghettoïsation, les déséquilibres urbains, la mobilité, la cohérence d'ensemble au sein de l'agglomération, les attachements personnels et affectifs, ou encore l'interprétation du processus participatif, le débat possède avant tout un fondement géographique. Géographique, puisque le Projet Métamorphose touche au territoire, et qu'il va avoir pour conséquence de modifier profondément la Lausanne que nous connaissons et le fonctionnement général de l'espace urbain à une échelle plus vaste, en déplaçant, supprimant et ajoutant des équipements d'importance. Et si le Projet s'attaque à deux zones bien déterminées, les conséquences auront une portée qui ira bien au-delà des deux quartiers concernés. De même, il ne pourra être considéré isolément, sans la prise en compte d'autres politiques parallèles qui ont cours en ville de Lausanne. Le vaste réaménagement urbain auquel le mégaprojet va contribuer devra donc être analysé à différentes échelles, allant de celle de l'agglomération à celle de l'individu, en passant par celle du quartier. Les différents angles d'observation choisis mettront en évidence la diversité des problématiques entraînées par la grande action urbanistique prévue à Lausanne dans le cadre du Projet Métamorphose.

Le débat, tel que proposé ici, va confronter les discours des partisans et adeptes du Projet à celui des détracteurs, nostalgiques ou encore sceptiques ; de ceux qui pensent que nous nous trouvons face à une chance à saisir, ou de ceux qui, au contraire, clament des incohérences et des erreurs. Il convient tout de même d'être nuancé, car si le Projet ne trouve que peu d'opposants farouches, il présente certains points sensibles qui font l'objet de vives discussions

Société de Développement du Nord (SDN) et de Suissetrafic.com. Elles ont exprimé leurs remarques et revendications dans un document intitulé « Manifeste d'une fédération d'associations » en avril 2007 (Annexe 3).

² Il est nécessaire à ce stade d'émettre une réserve quant à l'utilisation dans ce mémoire d'expressions telles que « la population », « les Lausannois », « tous », « la majorité de », etc. En effet, ces termes ne concernent que la population s'étant intéressée à Métamorphose et aux différents éléments qui le composent. De nombreuses personnes ne sont pas au courant du Projet, en ont vaguement entendu parler, ou ne s'en soucient guère.

et oppositions. Afin de pouvoir discuter de ces aspects, j'ai commencé par mettre en évidence les grandes thématiques qui forment le débat autour de Métamorphose. Ceci m'a permis de déterminer les principales critiques formulées à son encontre. Nous pourrions ainsi nous rendre compte de quelles sont les principales craintes que les différents groupes émettent envers un projet qui va fortement modifier l'aspect de leur ville. Cette démarche permettra donc de relever les points faibles, ou du moins les points sensibles et « à risques » que présentent le Projet Métamorphose. Qu'est-on prêt à accepter pour Lausanne ? Quelle ville veut-on, qui la veut comment, et pourquoi ? Que ne veut-on pas ?

Nous nous trouvons certes maintenant au cœur du débat qui a éclaté. Mais cela, précisons-le, avant la matérialisation concrète du Projet Métamorphose. De nombreux aspects et informations que je présenterai dans ce mémoire viendront donc à changer et à être rectifiés avec le temps, d'autant plus que j'ai été portée à émettre quelques suppositions quant à certaines explications. Mon analyse s'inclura dans la période qui va de l'été 2006 à fin avril 2008. Il s'agit de l'étape qui marque le début du débat et qui s'arrête au moment où devrait débiter la démarche participative. Mais l'irruption d'une initiative communale qui réclame la conservation du Stade de la Pontaise au Nord risquera peut-être de changer la donne.

Ce mémoire énumérera donc d'un côté des réactions plus ou moins spontanées, donnant ainsi des informations révélatrices, car collectées « à chaud », ainsi que, d'un autre côté, des réflexions plus reposées, puisque près de deux ans se sont écoulés depuis le début du débat. Ajoutons à cela que les périodes de vives discussions évoluent avec des pics bien marqués, entrecoupés de phases plus calmes. Nous pourrions ainsi comprendre quelles sont les craintes et les sentiments des différents groupes de la population, laquelle s'est retrouvée confrontée au Projet de la Municipalité lausannoise. Je ne pourrai toutefois pas fermer les yeux sur certaines évolutions qui se sont opérées durant la rédaction de ce mémoire, ce qui me fera quelque peu sortir du débat « primitif ».

Pour nous lancer dans la controverse, je vais baser mon argumentaire en grande partie sur les nombreuses coupures de presse que j'ai pu rassembler depuis l'annonce des intentions de la Municipalité. Le recours à des sources plus officielles, tels les préavis municipaux ou les prises de position des différents partis et associations, m'ont aussi donné des renseignements utiles. J'ai également eu l'occasion de m'entretenir avec quelques acteurs³ impliqués dans Métamorphose et dans le débat, ce qui m'a apporté de précieux arguments et points de vue verbaux plus ciblés, complémentaires et « vivants ». Des présentations et débats publics organisés par la Ville afin de garantir la communication du Projet à ses citoyens se sont aussi présentés comme une manière de vivre le débat en direct.

Il conviendra bien entendu d'émettre une certaine réserve sur certaines informations, notamment quant à l'emploi d'articles de journaux, ainsi que d'être prudent avec leur manipulation, puisqu'il y est parfois rapporté des informations incomplètes et/ou décontextualisées. Mais les médias ont l'avantage de dresser, une fois les coupures rassemblées,

³ Voir remerciements.

un panorama des différents avis qui concernent le Projet. Ils ne sont par ailleurs pas moins intéressants, puisque les journaux sont la première source d'information que tout à chacun est à même de se procurer pour se donner une idée sur un sujet d'actualité, en l'occurrence ici sur le Projet Métamorphose et ce qu'il implique. Mais ils sont également une bonne manière d'orienter un débat vers un avis plutôt qu'un autre⁴.

6-I – Manchette du 24 heures fin octobre 2006



Raser la Pontaise? Le débat fait rage

LAUSANNE Avec passion, nos lecteurs expriment majoritairement leur attachement au vieux stade. Mais les personnalités contactées par *24 heures* sont unanimes: il faut une nouvelle structure au sud de la ville. **LIRE EN PAGES 2 ET 19**



Source : Meyer, 2006 : 1

⁴ Il conviendra également de tenir compte du fait qu'il existe des non-dits, étant donnée la nature politique qui guide le débat, et que cela entraînera inévitablement dans ce travail erreurs, inexactitudes et omissions. De même, certaines informations seront certainement empreintes d'une certaine naïveté de ma part, d'autant plus que, malgré les entretiens que j'ai pu obtenir, j'ai surtout vécu le débat depuis l'extérieur.

« Pontaise rasée ? Lausanne créera un ghetto au nord de la ville »

(24 heures. Pont, 2006b : 3)

■ 6.1 | Création d'un ghetto ?

Qu'advient-il de la Pontaise, une fois démunie de son « âme » et vouée au logement ? Les craintes de nombreux opposants sont unanimes : le quartier se muera en un ghetto d'habitations. Le mythique Stade Olympique de la Pontaise étant actuellement considéré comme la seule « attraction » des quartiers nord de Lausanne, certains parlent même d'un abandon de ces derniers une fois que l'édifice sera détruit (Meyer, 2006 : 19). Cette crainte est-elle justifiée, alors que la Municipalité promet, pour sa part, de tout mettre en œuvre pour donner à la Pontaise un avenir radieux ?

Afin d'être en mesure de pouvoir spéculer sur le futur possible du quartier et de présenter les différentes craintes des Lausannois, plus particulièrement celles des habitants du haut de la ville, il convient tout d'abord de commencer par une brève présentation de la zone nord qui nous concerne, suivie d'un aperçu de la manière dont l'idée de doter la Pontaise d'un écoquartier est apparue.

GHETTO

[...] Quartier à forte concentration d'une catégorie socio-économique ou socio-ethnique.

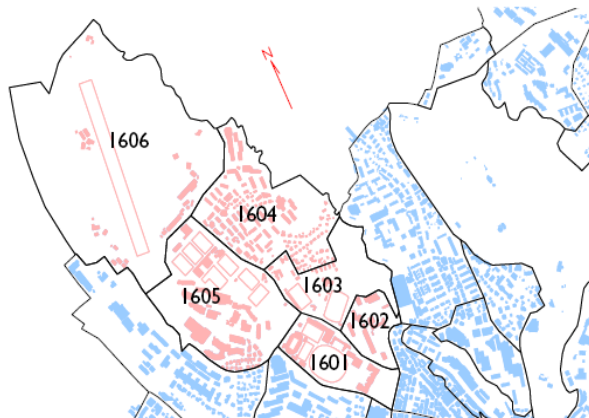
[...] Le ghetto quitta [...] sa connotation « ethnique » pour représenter un modèle urbain primant fortement sur le regroupement communautaire. [...]

Le ghetto est toujours situé à l'écart des pôles d'activité principaux de l'espace urbain et le terme construit lui-même la muraille de l'incompréhension. Le ghetto, en ce sens, exprime une crise de l'urbanité, le déficit d'intégration, la mise à l'écart d'une frange croissante de la société. C'est aux acteurs urbains, comme à la politique de la ville, de se montrer imaginatifs pour que la ville reste ou devienne un bien commun, une Cité (Philippe Guillaume, in : Lévy, Lussault, 2003 : 413).

■ 6.1.1 PRESENTATION STATISTIQUE DU SECTEUR « 16 BOSSONS/BLECHERETTE »

Les quartiers des hauts de la ville directement touchés par Métamorphose sont ceux qui ont reçu la numérotation 16 par le Service Cantonal de Recherche et d'Information Statistiques

6.1-I – Le secteur « 16 Bossons/Blécherette »



Source : SCRIS Vaud, 2007 : 1

(SCRIS). Le secteur « 16 Bossons/Blécherette⁵ » (carte 6.1-I) est composé des quartiers suivants (SCRIS Vaud, 2007 : 1) : le Stade (1601), l'Ancien-Stand (1602), le Bois-Mermet (1603), le Bois-Gentil (1604), les Bossons (1605) et la Blécherette (1606). Seuls les quartiers du Bois-Gentil et de l'Ancien-Stand ne sont pas directement touchés par le Projet.

Le boom des constructions dans cette partie de la ville s'est produit essentiellement durant l'après-guerre, puis plus particulièrement dans les années soixante. Les chiffres du quartier des Bossons montrent une explosion de la population résidante (+ 42,1% entre 1980 et 2005), résultant de la construction de nouveaux logements dans les années 1980 et 1990 (SCRIS Vaud, 2007 : 1). Si le terrain de la Pontaise se trouvait en 1908 encore à l'extérieur de la ville (en face du stade actuel), l'extension de l'urbanisation de Lausanne l'a bien rejoint depuis (Photo 6.1-II).

6.1-II – Vue aérienne du Stade Olympique de la Pontaise de 1954



Source : Lausanne Athlétisme, 2007 : 3

⁵ NB : J'ai dénommé dans le reste de ce travail « quartier de la Pontaise » ou encore « plateau de la Pontaise/de la Blécherette ou Pontaise/Blécherette » une zone qui, d'un point de vue statistique, ne porte pas ce nom. Le secteur « 15 Vinet/Pontaise » correspond à la zone située à l'aval du secteur 16. Mis à part le passage du futur m3, le secteur 15 n'est pas directement touché par le Projet Métamorphose.

Les plus fortes densités de peuplement s'enregistrent à l'Ancien-Stand (124.6 hab./ha pour 940 habitants en 2006), puis au Bois-Gentil (112.8 hab./ha pour 3232 hab.), suivis des Bossons (66.3 hab./ha pour 2159 hab.)⁶. La densité plus faible de ce dernier quartier peut s'expliquer par la présence de nombreux terrains de sport qui occupent cette zone.

La proportion d'étrangers a remarquablement augmenté depuis 1980. En 2006, les quartiers abritant la plus grande proportion de ressortissants étrangers sont l'Ancien-Stand (49.3%), le Bois-Gentil (46.8%), puis les Bossons (37.7%).

Le secteur 16 abrite une proportion assez forte de logements subventionnés ; cela est surtout le cas des quartiers de l'Ancien-Stand et du Bois-Gentil. La moyenne de prix du loyer pour l'ensemble du secteur s'élève à 874 CHF en 2000, contre un montant de 941 CHF pour la ville⁷. Les résidents y sont pour l'essentiel des couples avec enfants, et la taille des ménages y est supérieure à la moyenne lausannoise, alors que les revenus y sont largement inférieurs.

Pour ce qui est de l'offre d'emplois dans le secteur, celle-ci est relativement basse, ce qui fait du quartier Bossons/Blécherette un lieu essentiellement monofonctionnel, à savoir résidentiel. Le sport y occupe toutefois une place importante étant donné les nombreux terrains se trouvant le long des Plaines-du-Loup.

6.1-III – Quartier et terrain des Bossons



Photo : auteur

⁶ A titre de comparaison, la densité moyenne pour l'ensemble de la ville et de ses 128'225 habitants est de 70.7 hab./ha (chiffres pour 2006).

⁷ Précisons toutefois que les loyers dans le secteur des Bossons sont légèrement plus chers que la moyenne lausannoise. Ils s'élèvent à 1018 CHF (SCRIS Vaud, 2007 : 3).

Il ressort de cette rapide présentation statistique⁸ que le secteur qui nous intéresse fait partie des zones « défavorisées » de Lausanne. La photo 6.1-IV montre le quartier des Bossons (en arrière-plan à droite) ainsi que le Stade de la Pontaise (à gauche), lui-même situé à l'arrière de l'Ancien-Stand. La photo 6.1-III présente quant à elle, à l'arrière du terrain de football, les grands bâtiments du quartier des Bossons qui renferment une forte densité de population et donnent un aspect résidentiel et monotone au quartier. Ces logements, bien qu'ayant été qualifiés par les Lausannois de « mur de la honte » à leur construction en 1967, sont appréciés par les locataires, notamment grâce à la vue qu'ils offrent (Audemars, 2006 : 19).

6.1-IV – Vue sur le quartier de la Pontaise (depuis la tour de Sauvabelin)



Photo : auteur

■ 6.1.2 LA PROBLEMATIQUE DU LOGEMENT A LAUSANNE ET LA REFLEXION SUR LA CREATION D'UN ECOQUARTIER

Avant de nous lancer dans le débat concernant la possible ghettoïsation du quartier de la Pontaise, intéressons-nous au processus de réflexion sur la création d'un écoquartier. L'idée, ou plutôt le besoin de disposer de logements supplémentaires découle des prévisions du PALM : le Canton de Vaud devrait accueillir quelque 40'000 nouveaux habitants d'ici 2020. Fortes de ce constat, les villes concernées se retrouvent face à la nécessité de se préparer à cette augmentation en prévoyant la construction d'habitations, tout en densifiant les zones déjà urbanisées et desservies par des transport publics efficaces. A noter que depuis l'an 2000, une

⁸ Les statistiques issues de ce chapitre se retrouvent dans le tableau qui constitue l'Annexe 4.

pénurie généralisée du logement se fait ressentir à Lausanne, dans le Canton de Vaud et même en Suisse. En parallèle à cela s'ajoute la réflexion qui découle de la conférence de consensus de Quartiers 21⁹ concernant le domaine du logement, intitulée « *Une politique du logement pour tous* ». Au terme de cette démarche participative, une série de projets a été proposée. Ceux-ci témoignent de différentes nécessités et préoccupations des participants (Préavis 2005/45 : 2), à savoir, parmi d'autres¹⁰ :

- Créer 3000 logements (en 10 à 15 ans)
- Construire des logements durables
- Eviter les quartiers ghettos

Le besoin ressenti par les Lausannois (ou du moins par les participants à l'atelier) de disposer sur territoire communal de nouvelles habitations respectueuses des principes du développement durable, est donc bien réel. Et ceci en englobant le respect de l'environnement, le financement de préférence par un partenariat privé-public ainsi que le principe de mixité. Par « mixité », il faut entendre d'une part une diversité fonctionnelle, d'autre part une diversité des catégories sociales. Cela devrait ainsi permettre d'éviter la création de ghettos et de déséquilibres sociaux au sein de la ville. Rappelons que la Ville de Lausanne a longtemps privilégié le logement social. Le but actuel, présenté dans les préavis « *3000 nouveaux logements à Lausanne*¹¹ » (Préavis 2005/45), est donc également d'attirer une couche de population à revenu moyen et supérieur¹², comme nous l'avons vu dans le chapitre 3.2. Ceci afin de contribuer à l'équilibre social, mais aussi fiscal de la ville-centre. Les objectifs pour la réalisation des 3000 logements sont tout de même d'atteindre

QUARTIERS 21 À LAUSANNE

« Le projet Quartiers 21 s'inscrit dans la politique de développement durable, Agenda 21, décidée par la Municipalité de Lausanne. Cette démarche participative permet aux Lausannoises et aux Lausannois de s'engager en faveur d'une mise en valeur de la ville et de ses quartiers comme lieux de vie, d'habitation et de travail ». [...]

« Quartiers 21 a pour objectif principal la garantie de la qualité de vie à long terme grâce à un développement urbain durable. Mais il n'y a pas de qualité de vie sans échange et collaboration. Grâce à la démarche participative, Lausanne verra s'instaurer un véritable partenariat entre la population, les autorités et l'administration » (Ville de Lausanne, 2007b).

⁹ La démarche participative Quartiers 21 s'inscrit dans l'Agenda 21 de la Ville de Lausanne. Elle s'est déroulée entre l'été 2002 et le printemps 2005 (Préavis 2005/45 : 1) et a réuni plus de 900 participants répartis dans 15 ateliers d'innovation.

¹⁰ Pour le tableau de synthèse concernant le volet « Habitat », voir Annexe 5.

¹¹ Ce projet est même passé au statut de « *projet prioritaire et d'importance majeure pour le développement de [Lausanne]* » (Préavis 2005/45 : 6).

¹² Cette catégorie comprend plus particulièrement des personnes d'âge mûr ou à la retraite, des personnes en formation, des couples sans enfants et des familles. Les personnes âgées, contrairement à certaines croyances, ne sont pas nécessairement dépendantes des services sociaux. Les jeunes en formation pourraient, à la fin de leurs études, décider de s'installer définitivement à Lausanne. Toutes ces catégories nécessitent des logements de taille différente, ce dont il faudra tenir compte dans les projets (Préavis 2005/45 : 9-10).

Ne perdons pas non plus de vue le fait que la typologie des logements à créer devra dépendre des nouvelles caractéristiques de notre société : les besoins en logement actuels ont changé, puisque la taille des ménages n'est plus la même qu'auparavant. Le pourcentage de personnes vivant seules et le nombre de familles monoparentales s'élève à 35% pour les premiers et 5% pour les seconds dans le Canton de Vaud (Préavis 2005/45 : 3-6).

CRITERES POUR
L'ATTRACTIVITE DU LOGEMENT
EN VILLE

Des études ont prouvé que les critères les plus à même de renforcer l'attractivité de la ville pour les couches sociales les plus aisées sont l'esthétique et la qualité des constructions, leur environnement, ainsi qu'une offre en transports publics satisfaisante (Préavis 2005/45 : 10). Ce sont tant d'aspects à prendre en compte pour empêcher l'exode des contribuables à revenu moyen et supérieur.

Ceci démontre que de nos jours, l'accomplissement recherché n'est plus forcément celui de la villa en périphérie ; une bonne qualité de vie est également possible en ville. Un petit immeuble en zone plutôt dense se présenterait par ailleurs comme un compromis acceptable entre la villa individuelle en zone périphérique et un immeuble en ville (Da Cunha, 2004 : 7).

une proportion de 1/3 de subventionnés (Préavis 2005/45 : 10), ce qui est par ailleurs prévu dans le cadre de Métamorphose. Les travaux et projets en cours ou récemment réalisés montrent clairement que la Ville est déjà en train de mettre en œuvre ses objectifs en termes de construction de logements. L'aire de Sévelin, le bâtiment administratif de Beau-Séjour, le quartier de Prélaz, les anciennes halles rurales de Beaulieu ou encore les friches de Malley dans le cadre du SDOL en sont de bons exemples parmi d'autres¹³.

Un peu plus tard, au premier trimestre 2006¹⁴, un postulat demandant de profiter de l'intention de construction des 3000 logements durables a été déposé. Il propose de ne pas agir seulement sur des bâtiments isolés, mais à une échelle plus vaste, celle de tout un quartier. Et en plus d'intégrer les trois principes fondamentaux du développement durable, ce quartier deviendrait un véritable projet de société. Le secteur Pontaise/Blécherette est alors apparu comme un terrain potentiel idéal et adéquat en termes de taille et de situation pour une telle réalisation (Préavis 2007/19 : 39).

De cette manière, le plateau de la Pontaise se présente comme une opportunité d'inclure conjointement les trois préoccupations recensées lors de la démarche

Quartiers 21. La surface gagnée par les remaniements prévus par Métamorphose s'étend du Stade à la Blécherette le long de la route des Plaines-du-Loup. La mise en œuvre du Projet aura pour conséquence de modifier de manière significative et marquante le quartier de la Pontaise, puisque les 14 hectares¹⁵ dégagés par les différentes relocalisations permettront d'accueillir le fameux écoquartier et, avec lui, quelque 2000 nouveaux logements, soit environ 5000 habitants¹⁶. Le secteur sera donc dédié en grande partie à l'habitat, même s'il comportera des emplois et conservera quelques équipements sportifs.

¹³ Il est à noter que les secteurs des Tuilières et des Prés-de-Vidy sont envisagés, déjà en 2005, comme des lieux potentiels quant à l'accueil de logements (Préavis 2005/45 : 11).

¹⁴ Il s'agit du postulat intitulé « Pour un quartier écologique à Lausanne » (Préavis 2007/19 : 39), déposé par Giampiero Trezzini le 21 mars 2006.

¹⁵ Le statut foncier des 140'000 m² est le suivant : 14'206 m² appartiennent à l'Etat (SAN), 124'836 à la Ville et 1'903 à une société privée (Préavis 2007/19 : 29). Le fait que la majeure partie du terrain appartienne à Lausanne devrait lui permettre de contrôler les prix du logement.

¹⁶ Les 2000 logements prévus dans l'écoquartier de la Pontaise viendraient ainsi s'ajouter à ceux déjà planifiés dans le préavis des 3000 logements (Préavis 2007/19 : 28-29).

ECOQUARTIER

La notion d'écoquartier n'est pas toujours définie de manière correcte au sein de la population, et elle demeure quelque peu floue pour de nombreuses personnes. Rien d'étonnant, puisqu'elle inclut plusieurs aspects n'ayant pas uniquement un caractère environnemental, comme l'on pourrait le croire. Si un écoquartier équivaut avant tout à un style de vie, il peut être défini de la façon suivante :
« *L'écoquartier vise tout à la fois pour le milieu urbain des économies d'énergie et de matière, une meilleure gestion de l'eau, la mobilité douce, une qualité de vie faisant la part belle à la nature en ville et, plus fondamentalement, un urbanisme et des styles de vie durables. A la fois vitrine et symbole d'une évolution positive en profondeur de la société, l'écoquartier est l'expression tangible d'une politique intelligente de la ville et, en même temps, un faire-valoir pour ses promoteurs* » (LRD, 2008 : 15).

■ 6.1.3 VERS LA CREATION D'UN GHETTO AU NORD DE LA VILLE ?

Entrons maintenant dans le débat. Le concept même d'écoquartier n'est pas remis en cause par la population. Il s'agit au contraire d'une intention prometteuse admise par les citoyens, de même que l'est la nécessité pour la ville de proposer de nouveaux logements. Des personnes ont par ailleurs déjà manifesté leur intérêt à s'établir dans le futur quartier, et des investisseurs potentiels n'ont pas tardé à se présenter. Toutefois, des craintes légitimes ont été émises par différents groupes de population quant à la construction (mais aussi et surtout à la destruction « annexe ») prévue. L'appréhension de voir le nord de Lausanne se muer en un ghetto se constate au travers des différents aspects mis en évidence par les détracteurs du Projet. Voyons les trois principales inquiétudes que j'ai pu relever ; elles concernent en particulier le manque de mixité, fonctionnelle et sociale, et la perte de lieux conviviaux au sein du quartier.

a) *Le manque de mixité fonctionnelle*

Malgré les promesses de mixité de la Municipalité, la crainte la plus fréquemment exprimée par la population reste celle qui concerne l'« après-Pontaise » : qu'advient-il du quartier, une fois son « âme » disparue, se terrains délocalisés et sa densité accrue ? Les habitants craignent que le quartier nord ne devienne qu'une vaste cité-dortoir dépossédée de ses installations sportives et du sport « de spectacle » au profit du Sud. Le plateau de la Pontaise deviendrait une zone d'ombre « morte » de la ville, et ce, même si certains considèrent qu'elle l'est déjà. C'est en tout cas ce qui est ressorti de mes entretiens avec les habitants du quartier. De plus, avec Métamorphose, le plateau serait voué en majeure partie au logement, et il confirmerait pour de bon sa forte densité de peuplement ; il se muerait en un ghetto d'habitations.

Des parallèles ont été énoncés avec le cas des banlieues françaises. Celles-ci ont été créées par des actions politiques qui « *partaient de bonnes intentions* » (Jean-Lou Rivier, in : Pont, 2006b : 3). Il serait donc inacceptable que Lausanne reproduise ce modèle de ville « ratée », créée par « *un manque de lucidité* » (in : 24 heures, 2006 : 2), en créant des logements à la périphérie et en ôtant

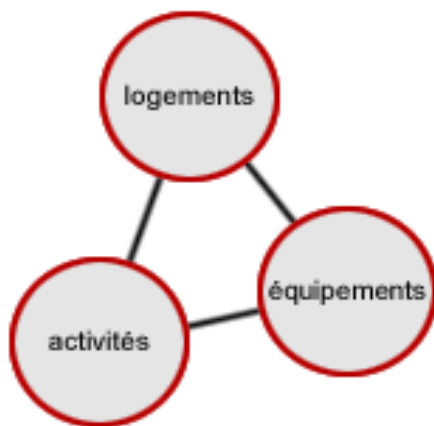
au Nord un équipement public majeur. Certains journalistes ont par ailleurs relevé à plusieurs reprises les échecs de certains écoquartiers européens dus à leur manque de mixité, tant fonctionnelle que sociale (voir point 6.1.3b), ce qui prouve qu'un tel risque n'est pas à exclure.

Mais la Municipalité entend bien tirer des leçons des quartiers prédécesseurs afin de ne pas reconduire les mêmes erreurs. « *Le quartier de la Pontaise va s'inspirer de*

BedZed, mais en prenant en compte les enseignements tirés sur place. La grosse différence entre Lausanne et Beddington est que nous allons devoir mettre sur pied un quartier à haute valeur environnementale où on vit et où on travaille aussi », a affirmé Olivier Français (in : Bonavita, 2007 : 3). Silvia Zamora tient le même type de discours au sujet Fribourg-en-Brigau, après sa visite du quartier allemand : « *Fribourg m'a beaucoup plu, mais ce n'est qu'une base de travail, et c'est à nous d'essayer de ne pas faire les mêmes erreurs* » (in : Pidoux, 2007a : 26). Par « erreurs », elle pense au peu de mixité fonctionnelle et sociale ainsi qu'à l'aspect « endormi » qui règne dans le quartier en journée.

Ainsi, les élus lausannois ont fait part de leur intention de mettre sur pied un quartier multifonctionnel comprenant habitations durables, activités économiques, équipements socioculturels (maisons de quartier, école, lieux d'accueil de jour, etc.) et commerciaux de quartier et aussi d'intérêt régional (schéma 6.1-VI). Les installations sportives ne seront pas non

6.1-VI – La Municipalité souhaite une mixité fonctionnelle à la Pontaise



Source : www.lausanne.ch/metamorphose

6.1-V – Groupe de bâtiments au quartier Vauban



Source : www.vauban.de

plus écartées, puisque l'essentiel des terrains restera dans le secteur, même si certains seront délocalisés et regroupés plus au Nord. Cette manière de repenser l'espace urbain devrait donc apporter de nouveaux éléments qui rendront de l'attrait à ce quartier en le dotant d'une petite centralité, laquelle fait actuellement défaut. Ainsi, les quartiers nord ne seraient pas délaissés et dénués d'attractivité, et cela même si le Projet implique la destruction du Stade de la Pontaise. De plus, une mixité des fonctions est indispensable à la ville d'aujourd'hui afin de limiter les déplacements motorisés individuels superflus pour les trajets quotidiens et les conséquences qui leur sont liées. Nous pouvons bien nous imaginer qu'il serait

impensable, pour les pouvoirs publics, de procéder à une densification à l'aveuglette et de mettre consciemment en danger le futur de Lausanne.

b) *L'aspect financier et le manque de mixité sociale*

La deuxième crainte concerne l'aspect financier du Projet : deux tiers de logements en marché libre ; cela n'équivaut-il pas à faire du plateau de la Pontaise un « repère à bobo (*bourgeois-bohème*) » (Pidoux, 2007a : 26), et donc une sorte de ghetto réservé à des gens aisés et écologiquement convaincus que l'on pourrait même s'aventurer à qualifier de « *gated community* » ? Des bilans établis sur la base de constatations découlant de différents écoquartiers européens indiquent que ce type de quartier favorise en effet bel et bien une classe moyenne supérieure. Et si l'on fait intervenir les lois du marché, on constate que ces logements ont pris beaucoup de valeur grâce à la renommée mondiale de ces projets¹⁷. Les quartiers Vauban et BedZED cités en modèle par la Municipalité forment un bon exemple de ce qui s'est converti en une zone à catégorie sociale plutôt aisée. Par exemple, le quartier Vauban est représenté à 75% par des habitants appartenant à la classe aisée (cadres supérieurs ou professions libérales).

Cependant, les élus lausannois tiennent, comme nous l'avons vu, à ce qu'une mixité sociale soit de la partie, puisqu'il est prévu de faire de l'écoquartier un endroit proposant des logements tant en marché libre que subventionnés. Plus précisément, « *la Pontaise devrait être consacrée prioritairement au marché libre, alors que la Blécherette devrait connaître une mixité* » (Municipalité de Lausanne, 2006 : 4). Cette répartition n'est guère étonnante si l'on considère que le terrain situé sur la pente où se trouvent les casernes devrait bénéficier d'une vue avantageuse. A ce stade, il me semble tout de même nécessaire – et intéressant – de relever un avis contraire aux craintes de la majorité ; celui de LausannEnsemble. Le parti de centre-droit estime pour sa part que les pouvoirs publics se trompent de méthode, et dénonce la volonté municipale de « *vouloir bâtir des logements subventionnés en surnombre* » (Blanc, 2006 : ?) à la Blécherette, alors qu'il souhaiterait privilégier le marché libre. Comme quoi, voici la preuve qu'il sera impossible de satisfaire tout le monde, et que le débat a de beaux jours devant lui.

Il reste une seconde question financière non négligeable : la mise sur pied d'un écoquartier est-elle plus onéreuse que celle d'un quartier traditionnel, et aura-t-elle une répercussion sur les loyers ? Apparemment, les coûts des infrastructures écologiques seraient bel et bien plus élevés, mais pas tant que ce que l'on pourrait croire : ils ne le seraient que de quelques pourcents, et les dépenses seraient compensées par un abaissement des coûts d'exploitation. Ces faits sont confirmés par les chiffres du tableau de l'Annexe 6. Et c'est aussi ce qui a été constaté dans l'écoquartier anglo-saxon : « *le prix d'un logement à BedZED est à peu près 20% plus cher que le prix moyen de l'immobilier dans cette banlieue, mais bénéficie de services locaux améliorés et d'une baisse drastique des charges d'exploitation* » (ARENE Ile-de-France, 2005 : 23). Elinora Krebs, cheffe du

¹⁷ A titre d'exemple, l'écoquartier Bo01 de Malmö en Suède organise trois visites guidées par semaine pour les touristes, principalement européens, chinois et russes (Rieder, 2007 : 26).

Service du logement et des gérances à Lausanne, rappelle par ailleurs que le but est de « *trouver un optimum entre un prix de revient de l'immeuble qui soit raisonnable et une qualité de matériaux qui soit respectueuse de l'environnement et de la santé des habitants* » (in : Cléménçon, 2007 : 10). Le tout étant de faire en sorte d'éviter les surcoûts.

Nous ne pouvons toutefois pas cacher que la qualité de vie, la tranquillité et la verdure présentes dans l'écoquartier sont des éléments essentiels qui attirent spontanément et en particulier des personnes à catégorie sociale élevée (Pidoux, 2007a : 26). Ainsi, même si un écoquartier n'est pas uniquement le privilège de personnes aisées, il y contribue fortement. Nous serions donc confrontés, dans le quartier de la Pontaise, à une zone regroupant une catégorie de population plutôt aisée (l'écoquartier), alors que les zones alentours, plus particulièrement les secteurs de l'Ancien-Stand et du Bois-Gentil, seraient des espaces réservés à une population plus modeste. Le tout sera alors de doser correctement les proportions et de réfléchir à quelle échelle la mixité est à privilégier (immeubles, zones, etc.), afin de ne pas créer de clivages sociaux d'une part et d'autre de deux routes ou alors d'un bout à l'autre d'un quartier.

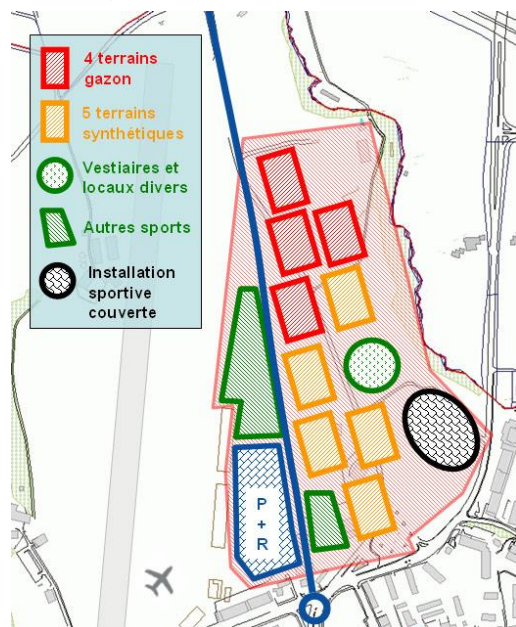
c) Espaces verts et lieux de convivialité

La troisième crainte émise concerne l'appréhension des habitants de la Pontaise à voir disparaître les vastes zones de verdure leur servant de lieux de récréation. En effet, les riverains se sont habitués à occuper les vastes espaces verts qui composent le plateau nord. Ce sont des lieux intensément utilisés et appréciés, principalement en été, qui accueillent sport, enfants, fêtes, broches, repas et autres activités. La disparition des terrains des Plaines-du-Loup, « poumons verts » situés à proximité des zones d'habitation, engendre donc des mécontentements. Et ce, d'une part parce que les gens appréhendent de voir passer leur quartier du vert au gris, suite au bétonnage en faveur d'un quartier écologique dense, d'autre part parce qu'ils craignent de perdre en qualité de vie et en convivialité. Pour cette raison, la Société de Développement du Nord (SDN), entre autres, réclame le maintien des terrains des Bossons (les Bosquets et les terrains de sport) en plus de celui des terrains des Marronniers et du Bois-Gentil que Métamorphose a déjà prévu de garder et de rénover. Ceci afin de garantir la conservation d'assez de lieux de rassemblement, sans toutefois s'entêter à vouloir « *conserver chaque brin d'herbe* » (Audemars, 2007c : 18). Jacqueline Audemars, présidente de la SDN, estime que cela est nécessaire « *pour le bien et la sécurité de la jeune génération* » (Audemars, 2007b : 19). En effet, si les jeunes, qui se verront retirer leurs terrains de proximité, ne sont pas disposés à se déplacer jusqu'à la Tuilière pour s'adonner à une pratique sportive, les probabilités de voir accroître leur inactivité, et donc la violence et la délinquance, augmentent. D'autant plus qu'il s'agit d'une zone où la violence et l'insécurité sont déjà ressenties.

Rappelons à ce titre que le Projet prévoit la délocalisation et le regroupement d'une grande partie des terrains en dehors des zones habitées, le long de la route de Romanel, comme le montre le schéma 6.1-VIII. Le comité de Droit de Cité soulève un autre aspect de cette problématique en relevant le choix arbitraire de la Municipalité quant à la détermination des terrains à conserver. Il estime que « les choix de maintenir telle ou telle infrastructure semblent découler d'une démarche aléatoire ou d'une

appréciation technique, mais en aucun cas urbanistique. Pour exemple, prenons les stades de Bois-Gentil et du Marronnier. Leurs périmètres clairement délimités par des haies et des grillages en font des espaces clos

6.1-VIII – Regroupement des terrains vers le site de la Tuilière (emplacements à titre indicatif)



Source : www.lausanne.ch/metamorphose

6.1-VII – Jeunes footballeurs au terrain synthétique du Centre Sportif de la Blécherette un dimanche après-midi de février



Photo : auteur

infranchissables et perturbants. Les activités qui s'y logent n'ont pas de lien direct avec le quartier » (DDC, 2007). C'est pourquoi ils proposent de remplacer ces surfaces par du logement en délocalisant ces stades, et de situer l'espace dédié au Sport pour tous au sein même du quartier afin de garantir un dégagement, ainsi que des espaces de convivialité et de pratique sportive. Ce serait une manière de donner une priorité aux espaces utilisés par les habitants et de faire une distinction entre sport de compétition et sport amateur, et de conserver les terrains dans la zone d'habitation à proximité des nombreux jeunes du quartier. Cela se présente comme un impératif, puisque le sport en accès libre ne devrait pas être centralisé, afin de permettre à un maximum de personnes de le pratiquer. Ce qui est moins important en ce qui concerne le sport d'élite.

6.1-IX – Le terrain des Marronniers et la prison du Bois-Mermet en arrière-plan



Source : www.stades.ch

Pouvoir juger de la convivialité qui résultera des aménagements n'est pas évident, car les affectations précises des futurs équipements n'ont pas encore été déterminées. Mais la qualité de vie recherchée par le maintien d'espaces verts est l'un des objectifs de la Municipalité, laquelle tient absolument à conserver des zones de verdure afin d'assurer une vie de quartier agréable. Ecoquartier et qualité de vie en ville obligent. Cet impératif fait par ailleurs partie des stratégies d'organisation du

territoire prônées par la Confédération. Il trouve également sa place dans les « *treize principes de développement durable pour un éco quartier à Lausanne* » (Préavis 2007/19 : 13-15), sous le point intitulé « *Préservation du sol et de la biodiversité* » :

« Contenir l'étalement urbain en favorisant une densification raisonnée impliquant une valorisation optimale et cohérente du sol. Il s'agira de trouver le juste équilibre entre les espaces construits d'une part et les espaces naturels de qualité, garants du maintien de la biodiversité animale et végétale, d'autre part. »

(Préavis 2007/19 : 13)

Ce principe se retrouve également dans le point « *Bien-être, santé et confort* » :

« Garantir le confort, améliorer la qualité de vie des habitants et dans les espaces publics ou naturels. [...]. Offrir finalement un cadre de vie à taille humaine et réservant une place de choix aux espaces naturels de qualité. »

(Préavis 2007/19 : 14)

De cette manière, même si le quartier se verra retirer des terrains, il devrait toutefois être aménagé de manière à assurer des espaces verts conviviaux et satisfaire à une vie de quartier agréable et accueillante pour ses habitants actuels, tout comme pour les futurs arrivants. Ces espaces seront-ils suffisants ? La démarche participative devrait avoir son mot à dire en la matière. Et il est fort à parier que les espaces verts feront l'objet d'un vif débat lors des ateliers, et qu'il sera très fortement insisté sur la conservation de nombreux coins d'herbes sur le plateau nord.



Que le quartier Pontaise/Blécherette renforce son caractère de zone surpeuplée, ou alors qu'il ne devienne qu'un trou destiné à l'établissement d'une population aisée, nombreux sont ceux qui craignent que, dans quelques années, ce secteur ne se convertisse en une poche d'habitations située en bordure de la ville et dénuée d'intérêt, sans l'ombre d'une infrastructure publique majeure. Le morceau de ville qui sera créé se trouvera cependant bel et bien *en ville*. Même si le territoire de la Pontaise constitue une zone de transition entre la ville dense et la campagne se prolongeant au Nord ainsi que l'entrée de l'autoroute, il marque une zone naturelle de continuation du bâti, où l'urbanisation progressera presque inévitablement durant les années à venir. La réalisation d'un « m3 » performant devrait par ailleurs permettre d'assurer une connexion entre ce bout de ville et le centre de Lausanne.

Et à en entendre les élus, l'avenir de la Pontaise ne sera pas celui d'un ghetto, même si cette affirmation a fait son lot de sceptiques, ce qui se comprend aisément au vu du bétonnage du site et de la quantité de nouveaux habitants prévus. La démarche participative, attendue impatiemment par tous les groupes, se présente comme une solution qui permettra à la population d'exprimer son avis sur le sujet et d'apporter des propositions à la Municipalité pour assurer une construction répondant à ses aspirations, ainsi que pour éviter de commettre les mêmes erreurs qui ont été répertoriées dans d'autres écoquartiers. Reste donc à prouver l'application du principe de mixité dans les faits, et la recherche d'un équilibre devra passer par une volonté politique forte, sans quoi les chances de réussite sont faibles. Relevons toutefois un « risque » que la mixité fonctionnelle pourrait apporter. L'inclusion d'activités tertiaires devrait animer le quartier durant la journée. Mais il ne faut pas perdre de vue que pendant les heures nocturnes, ces surfaces seront vides et ne contribueront donc pas à apporter de la vie, comme me l'a fait remarquer l'un de mes interlocuteurs résidant sur le plateau nord.

Pour ce qui est des infrastructures sportives, peut-on considérer que la perte d'un stade si emblématique pour le quartier de la Pontaise, ainsi que de terrains sis au centre de nombreux blocs de bâtiments justifie de qualifier le futur écoquartier et sa zone environnante de « ghetto » ? Il est clair que la disparition de l'édifice, « carte de visite » du plateau nord, enlèvera une partie de l'atmosphère des quartiers environnants et en dépossédera plus d'un émotionnellement. C'est en tout cas ce qui est ressenti du côté des habitants des lieux. Le Stade reste le grand point chaud du débat, et nombreux sont ceux qui réclament le maintien de l'édifice, voire la reconstruction d'un ensemble sportif et commercial tout neuf, mais en le laissant dans les hauts de la ville.

Pour ce qui est des terrains, le fait qu'ils soient conservés, même si cela implique délocalisations et rénovations, ne devrait pas permettre de craindre un abandon total des équipements collectifs à la Pontaise. D'autant plus que de nouvelles constructions devraient également faire leur apparition. Cette réorganisation de l'espace impliquera tout de même le déplacement des usagers et la perte de vastes espaces verts pour les habitants actuels au sein même du quartier, ce

qui changera notablement le visage de ce dernier. Il devient intéressant à ce stade de nous imaginer quel pourrait être l'aspect futur du plateau nord à l'aide d'une vue aérienne qui présente la zone touchée par Métamorphose (photo 6.1-X). Il convient de se représenter toute la longue bande centrale de l'image, y compris le Stade Olympique et le vaste parking du Vélodrome, recouverte par le quartier écologique prévu et s'intégrant à l'espace résidentiel qui l'entoure, allant de Boisy à Bellevaux et même au-delà. Il devient alors évident que la disparition des nombreux terrains verts présents actuellement à cet endroit privera les riverains d'espaces qui ont l'avantage d'aérer le quartier. Des terrains qui agissent comme une rupture entre deux quartiers pour les uns, et comme un espace de rencontre pour les autres...

L'enjeu principal de la création d'un nouveau quartier reste au final de ne pas commettre d'erreurs afin de ne pas « assassiner [le] quartier » (Audemars, 2007a : 6) en en faisant une cité-dortoir monotone et inanimée. C'est-à-dire qu'il faudra réfléchir soigneusement et consciencieusement à l'agencement des différents équipements, à leur intégration dans l'environnement qui l'entoure, ainsi qu'aux caractéristiques de la zone, ceci afin d'assurer une continuité « naturelle » du bâti avec le reste du tissu urbain. Il s'agira également de conserver une centralité, des activités diversifiées et une surface d'espaces verts suffisante, en intégrant ces dernières de façon adéquate aux parties bétonnées. De plus, il faudra impérativement veiller à respecter un certain degré de mixité, de manière à éviter ainsi un déséquilibre à Lausanne et la création d'un véritable ghetto d'habitations à son Nord. Malgré les promesses et les bonnes intentions, un tel risque existe bel et bien, et cette éventualité ne peut et ne doit en aucun cas être écartée.

Le nouvel axe fort de transport devrait jouer un rôle important dans l'accessibilité du quartier, et donc dans son intégration au reste de la ville. De plus, la démarche participative devrait contribuer à déterminer certaines caractéristiques de l'écoquartier et à favoriser son appropriation par les habitants actuels et futurs, grâce au recensement des véritables aspirations collectives. Il faudra ainsi faire en sorte de redonner vie au plateau Pontaise/Blécherette, lequel ne bénéficie actuellement pas de véritables attractions. Cette zone semble plutôt proposer une série d'« espaces vagues », avec ses vastes terrains et son grand parking qui coupe la longue coulée verte en deux parties. Redonner un éclat et un coup de neuf à la Pontaise ; tel est l'enjeu. Malgré cela, pourra-t-on espérer voir naître à cet endroit une centralité secondaire, à l'image du quartier de La Sallaz par exemple ? Une centralité qui ne rendrait pas ce bout de ville totalement dépendant des services offerts ailleurs à Lausanne ?

6.1-X - Vue aérienne du plateau de la Pontaise



Source : Prin, 2006c : 25

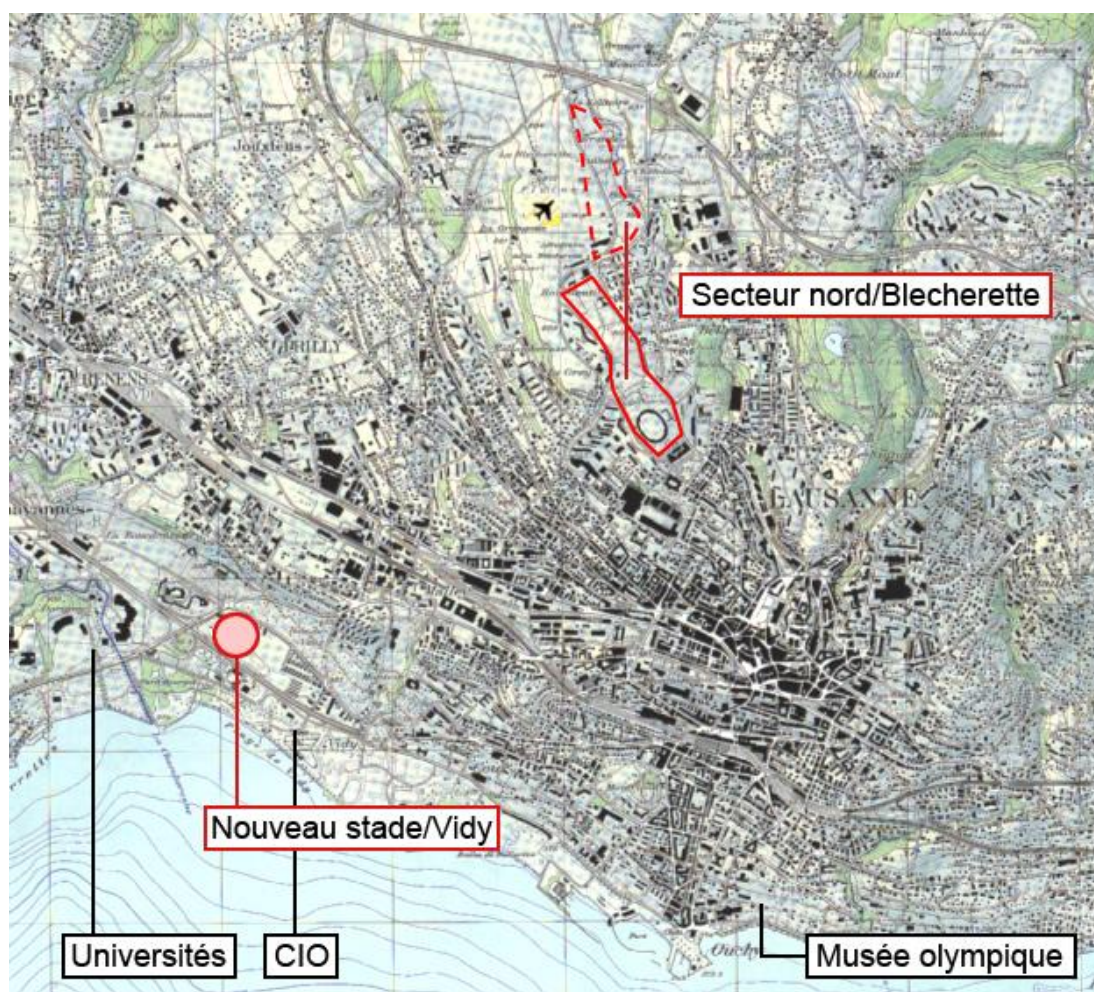
« Lausanne ne doit pas entièrement basculer côté lac »

(Le Temps. Rivier, 2007 : ?)

6.2 | Une dialectique Nord-Sud ?

Passons dans ce chapitre à une échelle plus vaste que celle du quartier en nous intéressant aux deux zones concernées par le Projet Métamorphose, ce qui nous amènera aussi à englober d'une manière plus large la ville de Lausanne et son agglomération. L'une des principales critiques - et craintes - émises par les détracteurs de Métamorphose s'inscrit au plein cœur d'un débat proprement géographique qui concerne l'inégalité de la répartition des infrastructures publiques.

6.2-1 - Plan topographique : secteur nord vs secteur sud



Source : www.lausanne.ch/metamorphose

Les opposants voient en l'intention municipale une concentration des équipements sportifs au bord du lac, lequel regorge déjà de nombreuses installations dédiées au sport et à la culture. La redistribution des infrastructures, telle que planifiée dans Métamorphose, contribuerait à renforcer le rôle du Sud comme cité du sport et de loisirs, et le Nord comme zone à caractère résidentiel. Chose impensable pour une politique de la ville moderne qui prône partout la nécessité de maintenir une mixité fonctionnelle au sein des espaces urbains.

L'annonce de la répartition des infrastructures telle que prévue dans le Projet Métamorphose a mis en évidence la nécessité pour la population de maintenir un certain équilibre au sein de l'ensemble du territoire. La délocalisation du Stade de la Pontaise et sa reconstruction au bord du lac ont donc fait prendre conscience aux Lausannois que d'un côté, le Sud gagnerait en visibilité, mais que de l'autre côté, le nord de leur ville serait privé d'une installation d'importance, et qu'il serait voué, comme nous l'avons vu, à un destin résidentiel. La destruction du Stade Olympique représenterait en outre pour les habitants du Nord, en plus d'une perte émotionnelle, voire identitaire, une perte d'attractivité du quartier, puisque le Stade est considéré par certains depuis plus d'un demi-siècle comme l'unique attraction de cette partie de la ville.

■ 6.2.1 LE CONTRE-PROJET « PONTAISE AVENIR »

La perte identitaire et d'attractivité que représente la disparition de l'emblème de la Pontaise, la crainte de voir le futur quartier écologique se muer en un ghetto, ou encore celle de déséquilibrer Lausanne par une répartition des activités jugée inadéquate ont poussé une bonne partie de la population et des professionnels à s'opposer à la condition de base qui permettra la réalisation du Projet Métamorphose ; c'est-à-dire la délocalisation du Stade Olympique au Sud. L'architecte Jean-Lou Rivier est même allé jusqu'à proposer un contre-projet baptisé « Pontaise Avenir ». Ce dernier conserve tous les éléments prévus dans Métamorphose, mais maintient le Stade de la Pontaise à son emplacement actuel en le rénovant pour la pratique de l'athlétisme, et engage la construction du complexe sportif et commercial de la Bourdonnette... à la Pontaise, à la place de l'actuel parking du Vélodrome, ce qu'il considère comme « *naturel, possible et préférable* » (Rivier, 2007 : ?).

Le schéma 6.2-II présente la répartition des différentes affectations du plateau nord prévues par l'architecte, et le 6.2-III nous détaille la zone du Stade. Le quartier écologique est conservé, mais il trouverait sa place non pas sur et autour de l'actuel stade, mais bien entre, ainsi que de part et d'autre des deux stades. Nous pouvons remarquer qu'il est accordé une grande place aux espaces verts et surtout à leur continuité, avec la présence notamment d'un vaste parc public ; ce sont des éléments indispensables à maintenir en ville pour favoriser une vie de quartier agréable et conviviale. Les rectangles rouges et verts démontrent l'importance que Rivier accorde à la mixité du plateau. Il inclut également des espaces publics et prévoit de pourvoir le plateau d'activités de culture et de loisirs, ainsi que de services. Le tout afin d'assurer une mixité au sein du futur quartier. Ce contre-projet permettrait, selon l'architecte, de conserver l'identité

de la Pontaise en lui laissant son Stade, éviterait la création d'un ghetto de logements et ne perdrait rien par rapport au Projet de la Municipalité. Il apporterait en outre une dynamique créée par la présence de deux stades majeurs, d'un centre commercial qui fait actuellement défaut dans cette partie de la ville et qui permettrait d'approvisionner les habitants actuels et futurs, ainsi que d'activités diverses et d'un axe de transports efficace. La Société de Développement du Nord fait bien évidemment partie des adeptes de la proposition de Rivier, tout comme les personnes ayant répondu présentes en donnant leur avis sur le forum du site web de l'architecte¹⁸ (Annexe 7).

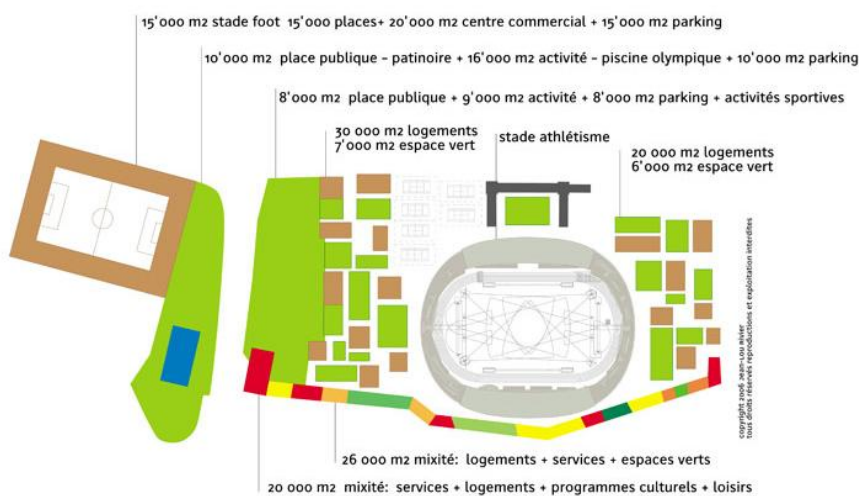
6.2-II – Le contre-projet de Jean-Lou Rivier : le quartier nord



Source : www.pontaiseavenir.ch

¹⁸ www.pontaiseavenir.ch.

6.2-III – Les « programmes » dans la zone du Stade Olympique



Source : www.pontaiseavenir.ch

Il apparaît clairement que Jean-Lou Rivier ne remet pas en cause la volonté de la Municipalité de contribuer au rayonnement de la ville et de répondre aux divers besoins en construisant un complexe sportif digne d'une Capitale Olympique et en la pourvoyant de logements durables et d'un centre commercial. Mais il voit dans le fait de déplacer le Stade près de la Bourdonnette l'inconvénient majeur de créer une fracture entre le nord et le sud de Lausanne. Ce problème concernerait le développement futur de la ville, puisque la mixité entre logements et équipements n'existerait plus ; le Sud serait dédié aux équipements sportifs, Hautes Ecoles et centres commerciaux (étant donnée la proximité de ceux de l'Ouest lausannois), alors que le Nord resterait délaissé au profit d'une vaste zone d'habitations, sans élément d'importance majeure. En d'autres termes, Métamorphose créerait un déséquilibre urbain. Le contre-projet de Jean-Lou Rivier insiste donc avant tout sur la nécessité de conserver une mixité fonctionnelle au sein des différents quartiers qui composent la ville, thème déjà soulevé au point 6.1. Selon ses termes, « une ville durable [...], c'est aussi une ville agréable, fondée sur l'équilibre : l'équilibre entre ses quartiers et l'équilibre entre les logements et les emplois » (Rivier, 2007 : ?). Il voit dans le Projet Métamorphose une politique allant à l'encontre du développement durable de Lausanne puisqu'elle ne respecterait justement pas cette notion d'équilibre. Le plateau Pontaise/Blécherette possède de grands potentiels, lesquels restent à exploiter afin d'en faire un quartier mixte et équilibré répondant aux besoins actuels de la ville et de la population.

■ 6.2.2 DEUX AUTRES PROJETS POUR LE SUD

Dans une plus large mesure, le combat lausannois Nord-Sud ne se fait pas uniquement ressentir dans le domaine des infrastructures sportives¹⁹. J'ai déjà émis la nécessité de ne pas considérer le

¹⁹ Il est intéressant de relever qu'une dialectique entre le nord et le sud de Lausanne existait déjà primitivement au début de l'histoire de la ville. En effet, dès les premières occupations, des groupes d'humains ont fréquenté la zone

Projet Métamorphose sans prendre en compte les projets parallèles qui ont actuellement cours en ville de Lausanne. En effet, cela permet de donner une vue plus globale de la problématique de la répartition des centres d'intérêt. C'est pourquoi j'estime nécessaire de mentionner dans le cadre de ce travail des infrastructures qui auront pour conséquence d'octroyer au sud de Lausanne une plus grande attractivité. Voyons à ce titre les cas récents et actuels du Campus 2010 de l'EPFL et du nouveau Musée des Beaux-Arts (nMBA) à Bellerive.

a) *Le Campus 2010 de l'EPFL*

Les choses bougent du côté des Hautes Ecoles. Le projet Campus 2010 prévoit de doter l'Ecole polytechnique d'une bibliothèque, d'espaces de travail, d'une salle polyvalente, de restaurants et de commerces, le tout réuni au sein du *Rolex Learning Center* respectant les normes Minergie. Un Centre de Congrès trouvera également sa place sur le campus de l'EPFL dès 2010. Il pourra accueillir jusqu'à 4000 visiteurs, et sera le théâtre de manifestations estudiantines et scientifiques, dépendantes ou non de l'Ecole. L'ensemble, financé par un partenariat privé-public (PPP), sera complété par une galerie marchande, notamment Manor, a priori (Fontannaz, 2007 : ?). Et de l'autre côté de la route cantonale, un hôtel de 150 à 200 chambres et quelque 300 logements pour étudiants seront implantés.

L'ensemble des mutations prévues dans le cadre du projet Campus 2010 fera de l'Ecole polytechnique un véritable pôle high-tech de la ville, et renforcera son attractivité. Bref, de quoi faire rayonner l'EPFL et contribuer à sa renommée mondiale. Lausanne ville d'études, Lausanne ville d'affaires et de culture ; tout cela est aussi en train de se tourner gentiment vers le lac, au sud de la ville. Tant et si bien que l'Ecole polytechnique est désormais considérée comme un pôle d'excellence fort de Lausanne, voire même comme une ville à part entière²⁰, encore plus si l'on pense aux nouveaux équipements et services qu'elle offrira (centre commercial, hôtel, etc.).

Mais cette recherche d'indépendance de l'EPFL n'est pas la crainte principale exercée envers le projet Campus 2010, et plus particulièrement envers la construction du Centre de Congrès. En effet, la salle qui accueillait jusqu'à présent les manifestations professionnelles et les congrès n'est autre que le Palais de Beaulieu, situé au nord de la ville, non loin de la Pontaise. Déjà confronté à une concurrence régionale, voire européenne et mondiale quant à l'organisation de congrès, le Palais, et plus généralement les quartiers nord de la ville, risqueraient de perdre en

de Vidy et la colline de la Cité (Crotti, Kaenel, 2001 : 37), donnant ainsi une origine bipolaire à Lausanne. Dès la fin de l'époque romaine, au IV^e siècle, les rives de Vidy, centre de gravité qui a su conférer à Lausanne un rôle commercial important, ont lentement été délaissées au profit de la fortification naturelle que représente la colline de la Cité. Les murailles qui entoureront la vieille ville à partir du XIII^e constitueront par ailleurs une délimitation du cœur historique de Lausanne. Le Moyen-Age verra déjà une expansion urbaine autour du noyau de la Cité, le long des routes vouées à un commerce international, avec l'émergence de nouveaux quartiers et faubourgs, allant jusqu'au franchissement des rivières qui entourent le promontoire rocheux originel. Cette étape marque le point de départ de l'expansion lausannoise (Biaudet, 1982 : 122-126).

²⁰ Le campus est considéré comme étant la deuxième ville du canton de par son nombre d'étudiants, chercheurs et personnel scientifique, soit 25'000 âmes, ou l'équivalent de la ville d'Yverdon (Barraud, 2007 : 25).

importance et en renommée à cause de ce « partage des tâches » avec l'EPFL et ce, au profit à nouveau du bord du lac. Selon Jean-Lou Rivier, le quartier nord « profite de la présence du pôle d'expositions de Beaulieu » (in : Della Casa, 2006 : 14), au même titre que le Stade.

Cependant, pour pallier à ce problème, ou en tout cas pour minimiser la concurrence au sein même de la ville, les exploitants de Beaulieu seront associés à la gestion du centre de l'Ecole polytechnique. Sous un autre angle, certains considèrent que la concurrence engendrée par le centre de l'EPFL pourrait plutôt être un moteur accélérant les aménagements à Beaulieu, en termes d'accessibilité plus particulièrement (Bécherraz, 2007a : 11). Rappelons tout de même que pour sa part, le Palais sera prochainement soumis à de nouveaux aménagements qui lui permettront d'améliorer sa compétitivité : il fait l'objet de travaux de modernisation et accueillera d'ici 2011 un ensemble hôtelier sur le front Jomini, accompagné d'un restaurant et d'un business center. Les anciennes halles rurales feront quant à elles place à une centaine de logements²¹, ce qui continuera de donner au nord de la ville une vocation à caractère plutôt résidentiel.

b) *Le nouveau Musée des Beaux-Arts*

Un autre projet faisant l'objet d'une intense polémique concerne non pas directement une confrontation Nord/Sud, mais plutôt une dialectique entre le centre et le Sud. Ce projet fait tout de même l'objet d'un gain en attractivité pour le bord du lac, c'est pourquoi je tiens à en faire mention ici. Il s'agit du débat concernant la localisation du Musée Cantonal des Beaux-Arts (MCBA), actuellement situé au Palais de Rumine à la Riponne.

La vague d'oppositions qui avait remué le Conseil communal à la fin du XIX^e siècle est relancée à partir de la dernière décennie du XX^e quant à l'emplacement d'un tel édifice. Construit en 1904, le bâtiment avait déjà fait l'objet de débats virulents avant la pose de la première pierre : le choix de la Riponne ne faisait de loin pas l'unanimité²², car sa Place était jugée inadéquate pour l'accueil d'une construction de cette ampleur, et les détracteurs ont demandé des études supplémentaires en vue de trouver un emplacement alternatif. Les propositions de Mon-Repos, du Champ-de-l'Air et de la Cité n'ont finalement pas été retenues, et un crédit a finalement été voté par le Conseil communal pour la construction du Palais de Rumine au centre-ville (Corminboeuf, 1978-79 : 24-29).

Le débat est aujourd'hui relancé quant à un nouvel emplacement pour le Musée des Beaux-Arts, qui est l'une des quatre institutions qui occupent le Palais de Rumine²³. La décision de le déplacer remonte à 1991, lors de l'accord donné par le Conseil d'Etat vaudois ; un nouveau site

²¹ Il s'agit du projet *Beaulieu-Bonacasa*. Un tiers des logements devrait être dédié aux personnes âgées de la classe moyenne. Ce projet vise « une intégration des aînés dans un quartier urbain et une mixité sociale intergénérationnelle » (Ville de Lausanne, 2007a).

²² Des opposants se trouvaient au sein du Conseil communal, de la population, de la commission de Rumine ainsi que du Comité de la Société pour le Développement de Lausanne et de la Société des Ingénieurs et Architectes (SIA).

²³ Les quatre institutions sont le Musée Cantonal des Beaux-Arts, les collections d'histoire naturelle et d'archéologie, la Bibliothèque Cantonale et Universitaire (BCU) et le Parlement cantonal.

lui permettrait de disposer d'un espace plus vaste lui donnant l'opportunité de mettre le patrimoine artistique vaudois en valeur, chose impossible actuellement au vu de la surface restreinte. En 2001, la Ville réitère son intention de construire un nouveau Musée des Beaux-Arts (nMBA) au bord du lac, à Bellerive (photo de synthèse 6.2-IV)²⁴. Cette décision n'a bien évidemment pas fait l'unanimité, une fois de plus. Pourquoi s'acharne-t-on encore à vouloir bétonner les rives du lac ? N'est-il pas avant tout un lieu de loisirs et de promenade ? Pourquoi déboursier tant d'argent pour un art destiné aux riches ? Qu'en sera-t-il du trafic engendré ? Telles sont les remarques les plus fréquentes.

A l'heure où le *City Management* a été instauré en ville de Lausanne, une action menant à la perte d'une institution culturelle pour le centre paraît contradictoire pour certains. Le MCBA est actuellement l'un des pôles culturels forts du centre-ville, logiquement situé à proximité d'autres musées, que sont le Mudac, l'Hermitage, l'Espace Arlaud et la cathédrale de la Cité, et les détracteurs²⁵ considèrent que le centre a besoin d'un pôle muséographique fort. D'où des propositions²⁶ de transformer la Place de la Riponne et d'agrandir le Palais de Rumine plutôt que de délocaliser l'une de ses quatre institutions. Le « trou » en lequel consiste la Place de la Riponne, échec urbanistique ouvertement et largement critiqué, ainsi que l'îlot de bâtiments Riponne-Tunnel seraient par conséquent tous deux réaménagés, et le second aussi densifié, de manière à devenir plus attrayants pour les habitants, les commerces et les touristes (Poget, 2007 : 23).

Le nMBA devrait normalement trouver sa place à Bellerive, et un second crédit d'étude de 340'000 francs visant à élaborer le projet définitif du Musée sera voté prochainement. Mais récemment, les députés vaudois ont demandé d'approfondir les études concernant la mobilité, puisque l'accessibilité en transports en commun serait jugée insuffisante dans cette partie de la ville²⁷. Le débat n'est donc toujours pas clos.

La vaste polémique amorcée concernant la nouvelle localisation du Musée démontre un fait quelque peu contradictoire, mais intéressant à relever : contesté au centre-ville, après que l'Université a été délocalisée vers 1970 sur le site de Dorigny non sans débats, le Palais de Rumine est en fin de compte bien ancré, tant à la Riponne que dans les mentalités. Les gens se sont donc faits à l'idée que l'édifice se situe à cet emplacement central. Il y a donc bien des chances que dans quelques années, si le projet se concrétise, ils trouvent naturel que le nMBA se situe au bord du lac et non plus au centre-ville. En ira-t-il de même pour ce qui est du Stade Olympique ?

²⁴ Une étude de 17 sites potentiels a été menée, et celui de Bellerive a finalement été retenu.

²⁵ Les principaux opposants au projet du nMBA sont les Verts lausannois, le Mouvement de Défense de Lausanne, l'Association rives publiques et la Compagnie Générale de Navigation sur le Léman (CGN).

²⁶ Ces propositions ont été faites par un collectif minoritaire nommé « *Pour un Grand Rumine* ». Elles consistent en un contre-projet jugé plus écologique qui présente trois variantes permettant une extension du Palais par la création de nouveaux bâtiments, en conservant le tout à la Riponne. Ces variantes sont présentées sur le site www.mbavd.ch (consulté le 3 février 2008).

²⁷ Le nMBA se trouve à une distance de plus de 700 mètres à vol d'oiseau de l'arrêt du m2 à Ouchy, ce qui est considéré comme un trajet trop contraignant pour un visiteur.

6.2-IV - Le nouveau Musée des Beaux-Arts à Bellerive (photo de synthèse)



Source : www.vd.ch

■ 6.2.3 LA REPARTITION DES CENTRES COMMERCIAUX ET DES PROGRAMMES PUBLICS MAJEURS SELON JEAN-LOU RIVIER

Revenons-en maintenant aux déséquilibres urbains auxquels le Projet Métamorphose pourrait contribuer, en nous intéressant d'une manière plus large à l'ensemble de l'agglomération lausannoise. Rappelons que le complexe du Léman comprendra un centre commercial et qu'il en va de même pour le Centre de Congrès. Il avait été initialement annoncé que Carrefour se trouvait en tête de liste pour accompagner le Projet lausannois. C'est donc plus particulièrement sur la base d'un commerce de type grande surface que le débat s'est orienté et que Rivier a travaillé.

L'architecte a mis en évidence la problématique de la répartition de tels services en se penchant sur la localisation des centres commerciaux au sein de l'agglomération lausannoise. La carte 6.2-V qui en résulte montre que la grande majorité des activités commerciales se situe au centre de Lausanne ainsi que dans sa zone industrielle à l'Ouest. Le Sud posséderait trois centres principaux : Ouchy, Pully et Lutry. Toute la zone nord, quant à elle, ne disposerait que du marché de Romanel. La carte démontre donc un réel manque de ces services dès que l'on s'éloigne du centre-ville pour se rendre au Nord et au Nord-Est ; elle témoigne d'une véritable dialectique urbaine.

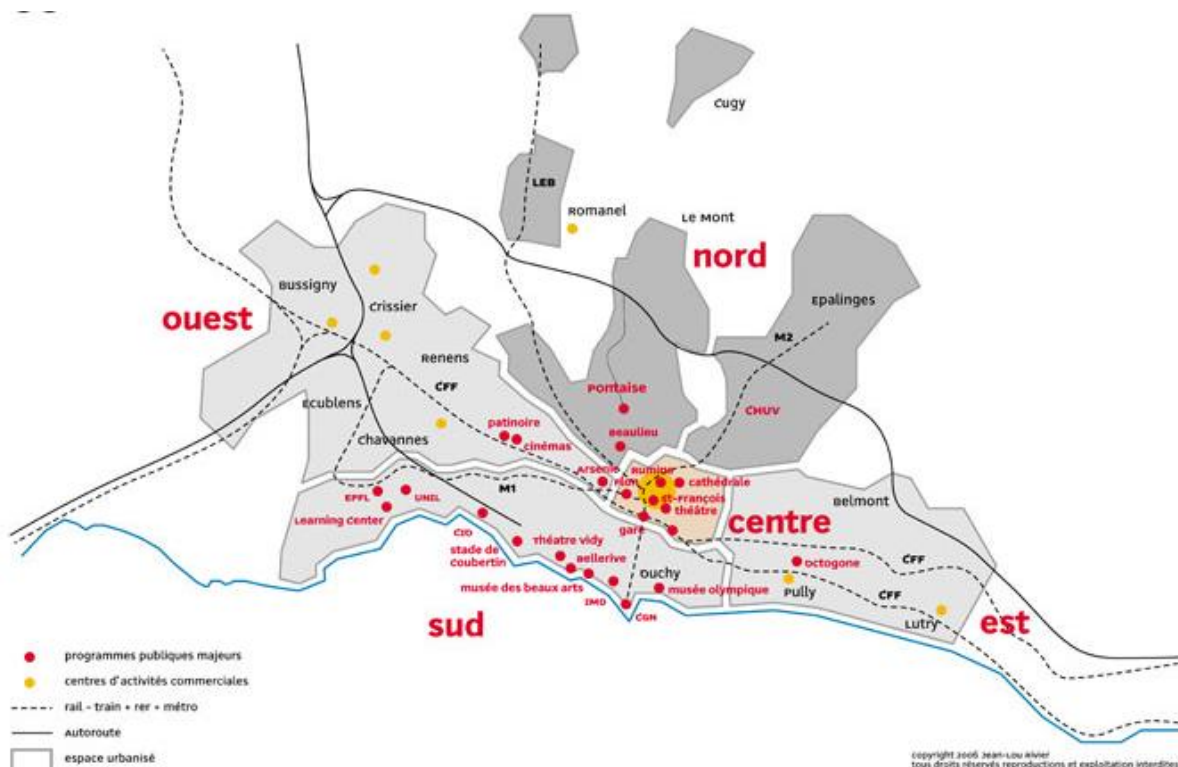
Le Nord semble également délaissé de ce que Rivier qualifie de « programmes publics majeurs ». Ceux-ci sont essentiellement l'affaire du centre et du Sud, comme le laissent porter à croire les innombrables « points rouges » se succédant sur la carte le long du bord du lac et s'entassant au centre-ville. Seuls le Palais de Beaulieu et pour l'instant encore le Stade Olympique de la Pontaise valoriseraient le Nord. La construction, telle qu'imaginée par Rivier et les membres de l'AUP²⁸, d'un centre commercial sous un nouveau complexe sportif à la Pontaise comprenant une mixité des activités (logement, emplois, culture, sport, espaces verts et publics, etc.) serait

²⁸ AUP : Association pour un Urbanisme Participatif. Ses membres fondateurs sont Jean-Lou Rivier, Jean-Gilles Décosterd, Blaise Sahy et David Vessaz, architectes et enseignants en architecture ou en urbanisme (Rivier, 2007 : ?).

une manière de remédier aux manques dont souffrent actuellement les quartiers nord et d'offrir aux habitants des commerces de proximité accessibles à pied.

La Municipalité réitère de son côté qu'il serait accordé une place sur le plateau à des commerces « de quartier et régionaux » (Préavis 2007/19 : 27). Et pour contrecarrer la proposition de Rivier, Daniel Brélaz ajoute que le projet de l'architecte serait source de trop de nuisances dans cette zone d'habitat, puisqu'il prévoit un centre commercial « trop à l'intérieur de la ville », et qui plus est « sera un énorme générateur de trafic, donc impossible dans cet endroit » (in : Pont, 2006a : 26). A priori, l'argument de la trop grande proximité à la ville ne me semble pas être à même de justifier inévitablement un emplacement au bord du lac, étant donné que le futur Stade du Léman ne se trouverait pas significativement plus en dehors de la ville que ne l'est actuellement le Stade de la Pontaise. Certes, l'emplacement choisi par la Municipalité aurait l'avantage d'occuper une zone moins densément peuplée que le Nord, ce qui se constate sur le plan topographique 6.2-I. Mais le futur Stade de la Bourdonnette se situerait à l'entrée de la ville, et surtout, il serait érigé dans une zone qui, bien que mieux desservie en transports publics que la Pontaise, se trouve à proximité immédiate de l'entrée de l'autoroute et d'un carrefour routier important déjà surchargé. Le complexe sportif et commercial aurait donc pour effet de renforcer également à cet endroit-là un trafic motorisé déjà fortement présent.

6.2-V - Répartition des programmes publics majeurs et des centres d'activités commerciales dans l'agglomération lausannoise



Source : www.pontaiseavenir.ch

■ 6.2.4 VERS UN DESEQUILIBRE URBAIN ?

Pour en revenir à la problématique émise dans cette section, peut-on affirmer qu'une dialectique Nord-Sud (voire centre-Sud) est bel et bien en train de s'instaurer à Lausanne ? Il apparaît clairement qu'une tendance de la ville à se développer sur le bord du lac se profile. Le sport, notamment, se taille une part prépondérante des activités du Sud. Les installations sportives et culturelles semblent même constituer une continuité logique avec la présence du Musée Olympique, de l'Institut international de management et de développement (IMD), de la piscine de Bellerive et de son parking accueillant des événements, du Théâtre de Vidy, de la Maison du Sport International, du Musée romain, des terrains et des zones de récréation de Vidy, du CIO, du stade de Coubertin et du centre sportif de Dorigny. La carte montrant la répartition des « programmes publics majeurs » proposée par Jean-Lou Rivier met en évidence qu'il existe bel et bien une continuité des centres d'intérêt dans le pôle d'excellence allant d'Ouchy aux Hautes Ecoles, que le Centre de Congrès, et peut-être bientôt le nMBA et le Stade du Léman contribueront à renforcer. Un certain déséquilibre entre le sud et le nord de Lausanne serait donc bien présent. Jacqueline Audemars, présidente de la Société de Développement du Nord (SDN), va même plus loin dans sa réflexion sur le fractionnement de la ville et la dialectique instaurée : « *la Municipalité [...] désire découper la ville en tranches : au sud le sport, à l'ouest l'industrie et les commerces, à l'est les quartiers résidentiels. Et au nord ???* » (Audemars, 2007b : 15).

L'abandon des quartiers nord et l'affaiblissement du centre ne sont toutefois bien évidemment pas envisageables par la Municipalité. Même si l'on craint une ghettoïsation des hauts de Lausanne et que l'on redoute une perte d'attractivité du centre-ville, certains avis démontrent que le renforcement de la richesse du Sud n'est pas si problématique : le Palais de Beaulieu tire 75% de son chiffre d'affaires de l'organisation de foires. De plus, il a engagé une collaboration avec Montreux, qui tend à s'imposer sur le marché des forums, et sera allié à l'EPFL lors de grandes rencontres (Russier, 2006 : ?). De son côté, le nouveau Musée des Beaux-Arts ne constitue pas une menace pour le centre-ville, lequel est déjà riche en musées et galeries et sera de toute manière valorisé par la politique de *City Management*, entrée en vigueur en mai 2007. Pour ce qui est de la démolition du Stade de la Pontaise, le quartier ne devrait pas être entièrement appauvri et dénué de sport, puisque l'essentiel des autres installations sportives sera conservé ou, tout au plus, déplacé. Le Nord se verra par ailleurs doté de nouveaux sports grâce au centre des Grandes-Roches et à une salle multifonctionnelle. Mais il perdra une pièce importante du « sport spectacle » qui a fait la renommée de la Pontaise. Toutefois, la future « atmosphère » du quartier devrait dépendre en grande partie de la manière dont les différents équipements seront agencés et organisés.

Il convient de ne pas oublier que toute approche dépend de ce que l'on veut bien prendre en considération. La carte de Rivier montre un véritable déséquilibre des activités en faveur du bord du lac. Mais si l'on ajoute ce que l'architecte a omis de prendre en considération, nous constatons que la ville n'est pas si déséquilibrée que ce qu'il prétend (carte 6.2-VI). Les fonctions du nord, du sud et du centre de Lausanne ne sont certes pas les mêmes, mais les centres d'intérêt et de loisirs sont répartis plus équilibrément²⁹. C'est en tout cas ce qui ressort de l'ajout de l'aérodrome de la Blécherette, des centres sportifs de la Pontaise, du parc et de la tour de Sauvabelin, du futur AquaEcopole de Venness et des pôles commerciaux secondaires que sont La Sallaz, Chailly ou encore Prélaz. Sans oublier bien sûr le m3 et le fait que le Projet Métamorphose soit intégré dans les schémas directeurs des communes alentours. Et nous pouvons même aller jusqu'à dire, dans cette nouvelle optique, que Lausanne ne présente pas de déséquilibres véritablement criants au sein de son agglomération.

6.2-VI – Carte-riposte de la Ville : une agglomération équilibrée et coordonnée avec le PALM



Source : www.lausanne.ch/metamorphose



²⁹ A titre indicatif, le SDNL recense les nombreux équipements du Nord lausannois « répondant aux besoins de la population de l'agglomération, voire d'une grande partie du canton » (SDNL, 2007 : 61) de la manière suivante : Comptoir suisse, anciennes casernes de la Pontaise, Stade de football de la Pontaise, Vélodrome, Terrains de sport des Plaines-du-Loup, centre de tennis, piscines publiques, service des automobiles et de la navigation, aéroport Lausanne-Blécherette, hôpital psychiatrique de Cery (ibid.). Notons toutefois que la réalisation du Projet Métamorphose entraînerait la disparition d'une part importante d'entre eux...

L'étude de Rivier me paraît dans son ensemble quelque peu parcellaire, et sa carte schématiquement exagérée de par ses omissions. Il ne semble par ailleurs pas tenir compte des déplacements motorisés qu'engendreraient les deux stades, avec à la fois le centre commercial et les installations sportives dans cette zone fortement peuplée. Son contre-projet est toutefois intéressant, puisqu'il montre les différents aspects et activités que l'architecte tient à voir présents dans le futur écoquartier, tout en ne remettant pas en question les intentions de la Municipalité. Il a également l'avantage de répondre à certaines craintes émises par la population en proposant un quartier mixte qui éviterait la création d'un ghetto, présentant de nombreux espaces verts, activités et lieux publics. Et surtout, ce serait un quartier qui conserverait à la fois son Stade et son identité. Il me semble tout de même intéressant de relever que sur la carte de Rivier, le Sud-Ouest ne présente aucun centre commercial à l'heure actuelle. Les projets Campus 2010 et Métamorphose devraient donc le doter d'un tel service, ce qui pourrait limiter par la même occasion les déplacements des riverains habitant cette zone.

La Ville a décidé de déplacer un stade au Sud afin de construire une vaste zone résidentielle au Nord, soit. Cette proposition peut paraître étonnante, voire incompréhensible et inappropriée. Toujours est-il qu'il ne faut pas perdre de vue que les possibilités de développement à Lausanne ne courent pas les rues, étant donné son caractère déjà fortement urbanisé. De plus, les différents types d'activités qui se trouvent en ville dépendent de tout un nombre de conditions immuables, comme le sont la topographie, l'histoire, le développement ou encore l'affectation du sol. Il est par exemple normal que le bord du lac ait une vocation de détente et de certains types de loisirs, alors que des pentes jouissant d'une vue magnifique comme cela est le cas dans l'Est lausannois soient vouées à l'habitation, ou encore que la vaste zone plate de l'Ouest accueille des industries. De même, le lac représente une limite naturelle qui stoppe le développement vers le Sud, alors que le Nord forme une zone de développement inévitable de la ville.

A l'instar du secteur des friches de Malley qui apparaît comme une opportunité rare au vu de ses 50'000 m² de surface, le secteur Pontaise-Blécherette se présente comme une chance à saisir pour la construction de tout un quartier, respectant qui plus est les critères écologiques. Un tel potentiel ne se retrouverait dans aucune autre partie de la ville. Le secteur sud, quant à lui, présente les avantages d'être relié par les transports en commun et desservi par des infrastructures routières et autoroutières, d'être plus ou moins plat et au cœur du bassin de population, ainsi que de se trouver sur un terrain appartenant à la commune, lequel est à la fois peu dense et à proximité des Hautes Ecoles ; tout ceci limite donc bien évidemment les localisations possibles. Ainsi, les critères géographiques, historiques mais aussi légaux ont donc leur mot à dire dans le Projet Métamorphose, et pas des moindres. Mais toujours est-il que c'est bien le bord du lac qui va bénéficier d'un nombre important d'institutions prestigieuses, en particulier pour ce qui est du sport professionnel, ce qui aura pour effet de doter le Sud d'un fort pouvoir d'attraction. A cela s'ajoutent toutefois, et non sans raison, les craintes liées à une augmentation du trafic individuel motorisé au sud de la ville...

« Le LEB à la conquête de la Blécherette »

(24 heures. Prin, 2007c : 23)

« Le tunnel d'Ouchy refait surface »

(24 heures. Prin, 2006b : 27)

■ 6.3 | La problématique des transports

La problématique des transports concerne aussi bien le sud de Lausanne que son nord, et constitue l'un des quatre volets qui composent le Projet Métamorphose. La gestion des déplacements est un sujet qui suscite de fortes discussions. Par ailleurs, les questions et remarques les plus récurrentes adressées à la Municipalité concernaient les transports. C'est en tout cas la sensation qui m'a été donnée lors des différents débats et conférences auxquels j'ai pu assister. Cela n'a rien d'étonnant, puisque d'une part, une offre en transports publics efficaces est indispensable dans une ville que l'on densifie, et d'autre part, parce que la population s'inquiète pour sa qualité de vie en milieu urbain qui menace de se dégrader à cause des nuisances environnementales et sonores que les transports individuels motorisés engendrent. Et le Projet Métamorphose, avec les constructions et réaménagements qu'il implique, a remis sur la table diverses problématiques en suspens en matière de transports.

■ 6.3.1 LA ZONE NORD

Occupons-nous tout d'abord du secteur Pontaise-Blécherette. Le Schéma Directeur du Nord Lausannois (SDNL), qui inclut notamment le plateau de la Blécherette, relève que des problèmes d'accessibilité sont présents dans cette zone d'une part à cause de la surcharge du réseau routier aux abords de l'autoroute, et d'autre part parce que la desserte en transports publics y est peu efficace (SDNL, 2006 : 16).

a) L'offre en matière de transports individuels motorisés

Intéressons-nous pour commencer à l'offre en infrastructures de transports individuels motorisés que propose ce secteur. Ce dernier se trouve à une sortie d'autoroute, à la frontière entre la zone densément bâtie de Lausanne et la campagne allant au-delà de la Blécherette.

La principale route traversant le quartier de la Pontaise est la route des Plaines-du-Loup qui rejoint la rue de la Pontaise au Sud et les routes de Romanel et du Châtelard (laquelle mène ensuite à l'autoroute) au Nord. La zone met à disposition deux vastes parkings gérés en *Park and Ride* : celui du vélodrome (210 places), qui comporte également des places de parc « standard » (P-Only, 952 places), et le P+R de la Tuilière (167 places) situé au terminus de la ligne de bus numéro 1 « Maladière/Blécherette ». Ces parkings-relais ont été mis en place pour accueillir l'automobile des pendulaires résidant à l'extérieur de la ville et leur permettre d'accéder à la zone dense en transports publics.

Le Projet Métamorphose prévoit la délocalisation de ces deux parkings et leur regroupement plus au Nord³⁰, c'est-à-dire de manière plus excentrée, le long de la route de Romanel, elle-même déviée. Cela devrait permettre de réduire la présence de véhicules motorisés à proximité du futur écoquartier en plus de libérer de l'espace pour les constructions agendées. Le nouvel emplacement du parking correspondra notamment au terminus du futur m3.

Actuellement, le fait que les places de stationnement se trouvent déjà dans la zone habitée et que l'offre en transports publics desservant ce secteur soit peu attractive implique que les voitures provoquent des nuisances pour les habitants des quartiers nord, le problème se répercutant même jusqu'à la hauteur de Beaulieu. Les encombrements du réseau routier et de la jonction autoroutière se font particulièrement ressentir aux heures de pointe ou lors d'événements ayant lieu au Palais de Beaulieu ou au Stade de la Pontaise (SDNL, 2006 : 39). Une offre en transports publics performants se présente donc comme une véritable nécessité, d'une part pour pourvoir cette zone d'une desserte efficace pour les habitants présents et futurs, et d'autre part afin de garantir un meilleur cadre de vie aux riverains en limitant encombrements et nuisances.

LA BLECHERETTE, UN FUTUR NŒUD POUR LES TRANSPORTS PUBLICS

Dans son postulat datant d'octobre 2006, Fabrice Ghelfi (PSL) relance le projet de la construction d'un m3 reliant le secteur de la Blécherette.

Il demande que des études soient menées sur les différentes possibilités pouvant y pourvoir, et que des mesures d'accompagnement soient entreprises : maîtrise de la circulation automobile dans la zone des Plaines-du-Loup, favorisation de la marche à pied et du vélo, déplacement du P+R du vélodrome et réaménagement d'une interface de transports publics à la Blécherette (Préavis 2007/19 : 37).

³⁰ La Municipalité envisageait déjà en 2000 de délocaliser le P+R du vélodrome sur le site de la Tuilière, ainsi que de créer un pôle d'habitations, de commerces et d'emplois dans la zone de la Blécherette (Préavis 2000/149 : 2).

b) L'offre en transports publics et la création d'un m3 : le projet de la Municipalité

Le volet « déplacements »³¹ du Projet prévoit donc de doter le secteur nord d'« une vraie alternative à la voiture pour toutes les activités planifiées dans le secteur » (Préavis 2007/19 : 15). Il est évident que la construction de l'écoquartier entre la Pontaise et la Blécherette, en engendrant un apport de quelque 5000 nouveaux habitants, va, par extension, apporter un total quasi équivalent de pendulaires. Le but de la Municipalité étant de mettre sur pied un quartier minimisant les déplacements motorisés individuels, celui-ci devra obligatoirement être doté d'une desserte en transports publics efficace.

Actuellement, l'unique ligne passant par les Plaines-du-Loup est le bus numéro 1 « Maladière-Blécherette » qui compte quatre arrêts sur le plateau nord : Stade Olympique, Parc Vélodrome, Bois-Gentil et Blécherette. Sa fréquence atteint les six minutes environ aux heures de pointe³².

6.3-I - Desserte en transports publics de la zone Pontaise-Blécherette (avant la réorganisation du réseau tl 08)



La Blécherette est également reliée par la ligne 11 « Bergières-Blécherette » qui longe l'ouest du quartier de la Pontaise en passant par l'avenue du Grey. Le réseau 08, qui accompagne la mise en service du m2, ne prévoit pas d'amélioration substantielle concernant la desserte de la zone de la Pontaise en passant par les Plaines-du-Loup³³. Mais la venue de l'écoquartier rendra inévitable et plus pressante une meilleure offre de services en termes de fréquence et de capacité.

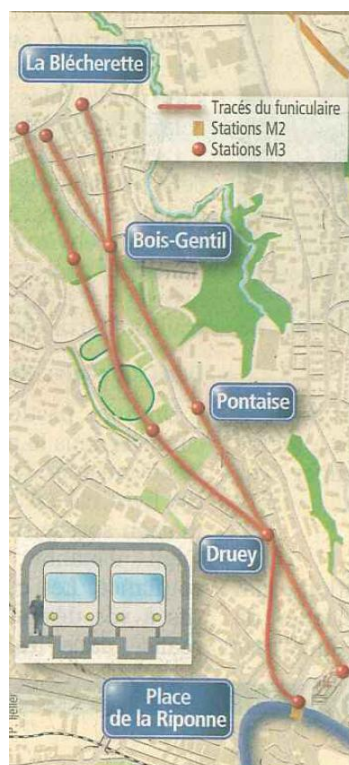
Le Plan Directeur Communal (PDC) de 1995 envisageait déjà le développement d'une ligne de transports publics pour desservir le secteur allant de Beaulieu à la

³¹ NB : Les informations qui vont suivre dans ce chapitre sont issues du Projet tel qu'il a été imaginé au départ, et datent d'avant le compromis trouvé entre la création d'un axe Est-Ouest allant de Bussigny à Lutry et la détermination d'un tracé pour un futur m3. Le Projet Métamorphose est, à la rédaction de ces lignes, déjà en train de s'adapter et de se réorienter avec l'avancement des études. Mais l'objet de ce travail de mémoire est le débat qui concerne le projet initial. Nous traiterons tout de même de la solution du compromis entre les communes en note de bas de page au point 6.4. A noter toutefois que cette modification n'a pas de conséquences véritablement importantes sur l'idée de départ.

³² Le temps de parcours de la ligne n°1 se monte, aux heures de pointe, à 30 minutes entre la Maladière et la Blécherette, dont 6 entre Lausanne CFF et St-François, et 13-14 entre St-François et la Blécherette. Frédéric Bründler, membre du PSL, a calculé le temps de parcours de la ligne à différents horaires, et il en ressort que le tronçon St-François-Blécherette peut nécessiter jusqu'à 16 minutes de voyage (Bründler, 2006 : 5).

³³ Avec la mise en œuvre du réseau 08, la ligne tl n°11 « Blécherette-Bergières » actuelle sera remplacée par la ligne n°21. Cette dernière prolongera l'itinéraire du 11 par l'avenue de Beaulieu, le pont Chauderon, et l'avenue Ruchonnet, pour terminer sa course à la Gare CFF. Sa fréquence sera par ailleurs renforcée : elle sera de six minutes aux heures de pointe, contre une vingtaine actuellement pour la ligne 11.

6.3-II – Premières esquisses du tracé du m3



Source : Prin, 2006a : 27

Blécherette depuis le centre³⁴. Le préavis de Métamorphose réactualise donc cette intention, et propose une ligne partant du centre-ville (probablement du Flon ou de la Riponne) et assurant une connexion avec les deux axes lourds lausannois en site propre : le m1 et le m2. Le « m3 », tel qu'il a été baptisé par les médias, devrait posséder des caractéristiques semblables à celles des deux métros lausannois en termes de capacité et de niveau de service (Préavis 2007/19 : 15).

Même si les études n'ont pas encore abouti à ce jour, différents tracés potentiels ont été présentés au public. Mais les itinéraires et arrêts envisageables ne sont pour l'instant encore qu'au stade de propositions. Olivier Français se dit en outre ouvert à toute proposition, et il se chargera d'évaluer les différentes alternatives. Par ailleurs, ses idées ont déjà évolué depuis le début du Projet. En effet, si nous nous penchons sur les premières esquisses (schéma 6.3-II), nous constatons que le tracé du m3 débute de manière souterraine à la Place de la Riponne, et ne comporte que trois arrêts (contre quatre actuellement) : « Pontaise » (remplace l'actuel « Stade Olympique »), « Bois-Gentil » et « La Blécherette ». Ainsi, l'arrêt connu aujourd'hui

sous le nom de « Parc Vélodrome » disparaît. Cela pourrait se justifier de par le fait que le bus n°1 transporte actuellement les pendulaires sortant du parking du Vélodrome. Et puisque celui-ci sera délocalisé, emportant par la même occasion ses usagers, cet arrêt ne se justifie plus. Mais si l'on considère qu'en milieu urbain les gens sont disposés à faire 300 mètres³⁵ en moyenne pour se rendre à un arrêt, le maillage proposé par le municipal semble insuffisant. D'autant plus que le nombre de résidents va augmenter de manière conséquente et que les transports publics bondés sont souvent un critère rendant leur utilisation dissuasive.

La dernière version « officielle », qui se trouve actuellement sur le site web de Métamorphose³⁶, a été quelque peu modifiée par rapport aux premiers coups de crayon (schéma 6.3-III) ; la ligne comporte elle aussi trois stations sur le plateau nord (si l'on ne compte pas « Casernes » qui se trouve plus à l'aval), mais le maillage s'est tout de même resserré. L'arrêt « Pontaise » étant perdu, et celui du Vélodrome par contre regagné. La principale différence est que le tracé part cette fois du Flon et remonte de façon souterraine jusqu'aux Casernes. Il apparaît également

³⁴ Plus tard, le préavis 2000/149 prévoyait de doter le Nord d'un transport sur voie réservée (TVR), concept situé à mi-chemin entre un tramway et une ligne de bus. Ceci afin de diminuer les temps de parcours des lignes 1 et 3. Le trajet envisagé devait emprunter la route des Plaines-du-Loup, l'avenue du Mont-Blanc, l'avenue Jomini, l'avenue de Beaulieu et la rue des Terreaux jusqu'à Bel-Air, puis continuer en direction des communes de l'Est (Pully, Lutry et Paudex), selon le tracé actuel de la ligne n°9 (Préavis 2000/149 : 2-3). Cependant, l'idée a été abandonnée, car la place pour créer des couloirs de bus sur l'entier du tracé est insuffisante (Bründler, 2006 : 5).

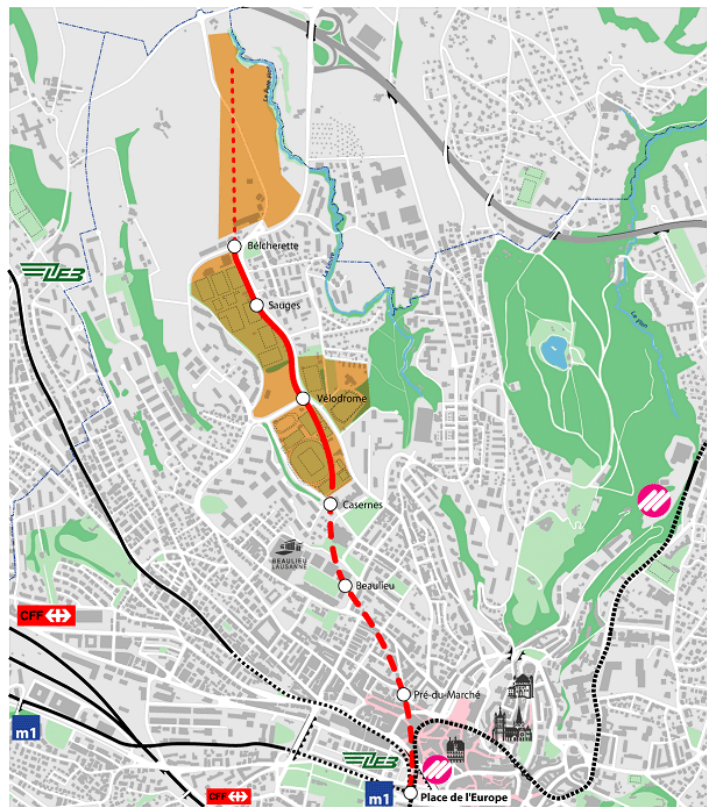
³⁵ Les urbanistes considèrent comme « courte distance » un chemin de moins de 700 mètres. La distance la plus agréable serait celle qui ne dépasserait pas 300 mètres (Robert, 2005 : 38).

³⁶ www.lausanne.ch/metamorphose.

que dans cette version, le futur axe pourrait au besoin être prolongé vers le Nord ultérieurement, et surtout qu'il transite par Beaulieu.

A ce jour, le tracé reste encore incertain, tout comme la technologie qui sera employée³⁷ : funiculaire (de type Minimetro à câble) ? tram ? embranchement du LEB ? La question reste encore ouverte, mais la Ville semble vouloir privilégier un tracé souterrain. Ce qui fait l'objet d'une autre critique ; en effet, certains dénoncent le fait qu'aucune mesure ne semble avoir été prise afin de limiter l'accès à la voirie par les transports individuels. Enterrer les transports publics n'est de loin pas la solution qui fait l'unanimité au sein de la population, même si cela

6.3-III – Nouvelle proposition de tracé



Source : www.lausanne.ch/metamorphose

devrait permettre une vitesse commerciale plus élevée pour la ligne en question. Le choix des pouvoirs publics pourrait toutefois devoir être contraint par des limitations financières. C'est pourquoi il devrait se porter sur une technologie n'entraînant pas de coûts excessivement élevés.

c) *L'alternative des Socialistes*

Les propositions de la Municipalité concernant la technologie et le tracé du futur m3 au nord de la ville ne font pas non plus que des adeptes. En effet, le Parti Socialiste a présenté fin 2006 une alternative au tracé proposé par Olivier Français. Les remarques majeures apportées au projet de ce dernier concernent différents aspects : techniques³⁸ notamment, mais aussi pratiques (peu de lignes transitent à la Riponne) ou encore « idéologiques », étant donné que la rupture de charge opérée à la Riponne aurait un effet dissuasif pour les (potentiels) utilisateurs, lesquels devraient effectuer un certain trajet à pied afin d'accéder à une correspondance (PSL,

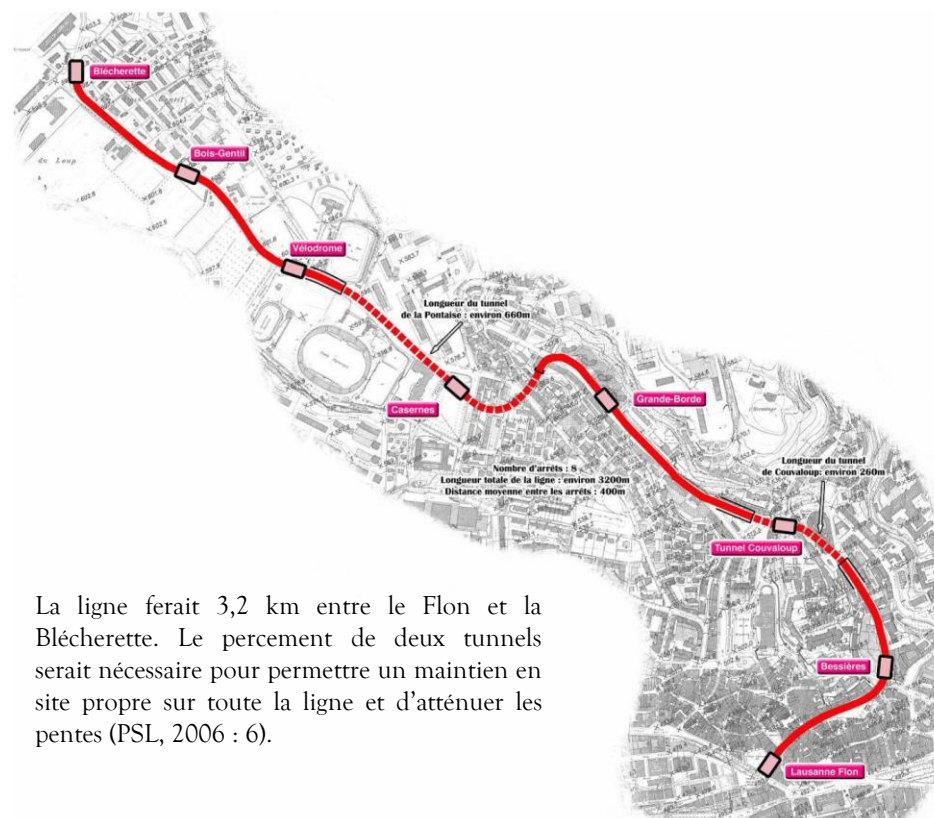
³⁷ Il est très probable qu'il s'agisse d'un tramway au final. Sa technologie n'a toutefois pas encore été définie. Voir note 67, page 112.

³⁸ Par exemple, les stations d'un funiculaire nécessitent d'être positionnées de façon symétrique. La desserte du territoire n'est donc pas optimale, et les arrêts présentent le risque d'être excentrés. De plus, le parking souterrain de la Riponne empêche de creuser à cet endroit, ce qui implique que l'arrêt du funiculaire ne pourrait pas être directement adjacent à celui du m2. La station de la deuxième ligne de métro lausannoise à la Riponne ne pourrait donc pas devenir une véritable plateforme modale sans rupture inconfortable (PSL, 2006 : 3).

2006 : 3-4). De plus, une technologie telle un funiculaire ne peut être que difficilement prolongée par la suite.

Les Socialistes ont donc proposé un tram reliant le Flon à la Blécherette, mais transitant cette fois par la rue Centrale, Saint-Martin et la Borde. Les principaux atouts de cette proposition seraient que le tram voyagerait à ciel ouvert sur la majeure partie de son parcours, serait compatible avec la technologie du futur tram Est-Ouest, bénéficierait d'une connexion directe avec le centre-ville, pourrait être prolongé à terme vers le Nord et finalement permettrait une desserte des quartiers beaucoup plus fine (PSL, 2006 : 4-5). De plus, elle a été pensée en parallèle à des mesures complémentaires, comme le serait par exemple la fermeture aux voitures de l'axe reliant le Flon au Rôtillon. Des aménagements de l'espace public des quartiers traversés par le futur tram, visant à rendre ces lieux plus conviviaux pour les piétons, devraient également être envisagés. Le groupe indépendant et apolitique Suissetrafic.com soutient le projet du Parti Socialiste, car il permettrait un transfert modal et une limitation du trafic privé en ville (Suissetrafic.com, 2007d : 12).

6.3-IV – Tracé de la ligne de tram proposé par les Socialistes



La ligne ferait 3,2 km entre le Flon et la Blécherette. Le percement de deux tunnels serait nécessaire pour permettre un maintien en site propre sur toute la ligne et d'atténuer les pentes (PSL, 2006 : 6).

Source : PSL, 2006 : 6

Le municipal en charge des travaux à Lausanne avoue avoir déjà envisagé le recours à un tram³⁹. Sauf que sa variante enterrée ce dernier jusqu'à la hauteur de la Pontaise en transitant par

³⁹ Dans cette version, il s'agirait d'utiliser un embranchement du LEB au départ de Chauderon pour relier la Blécherette. Cette alternative permettrait de disposer d'une technologie compatible avec une autre déjà présente à

Beaulieu. Il défend donc un projet permettant de désengorger cette avenue fortement touchée par le trafic routier, contrairement au contre-projet qui transiterait plus à l'Est, sans desservir le Palais. De plus, il argumente que le réseau 08 des tl prévoit déjà deux bus⁴⁰ empruntant le même début de tracé que celui prévu par les Socialistes (Pidoux, 2006a : 27). La solution de ces derniers ne serait donc pas la plus idéale, mais elle sera étudiée au même titre que les autres possibilités, de façon à porter le choix final sur la meilleure option. Quitte à faire de la gare du Flon « *un véritable musée vivant des transports* » (Bécherraz, 2007b : 13) étant donnée l'incompatibilité que présentent les différents modes de transports publics lausannois. De ce fait, le réseau actuel présente déjà plusieurs points faibles : les ruptures de charges et, d'un point de vue plus technique, la diversité des moyens logistiques nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation des véhicules.

d) *Exigences fédérales et proposition des Verts*

En fin de compte, quels que soient le tracé du m3 et la technologie utilisée, une amélioration de la desserte se présente pour tous, et en particulier pour les habitants actuels de la Pontaise, comme une condition sine qua non à la densification du quartier nord. En effet, une connexion efficace est indispensable pour combler les manques actuels et « désenclaver » cette partie de la ville afin d'éviter qu'elle ne risque une ghettoïsation et que le réseau routier et les lignes de bus ne soient sursaturées une fois les nouveaux habitants établis. Elle donnerait en outre au Nord lausannois un effet structurant et dynamisant, et permettrait de favoriser un report modal qui devrait améliorer la qualité de vie et de l'air dans cette partie de la ville. Pour ce qui est de la densification des tissus urbains, les nouvelles directives de la Confédération insistent sur la nécessité de penser aux transports publics avant d'entreprendre de nouvelles constructions, mais également, comme le rappellent les Verts, sur le fait que les autorités fédérales « *ne subventionne[nt] pas de nouvelles infrastructures si celles qui sont existantes ne sont pas optimisées* » (Les Verts, 2007 : 2).

De cette manière, le parti écologiste ne semble pas convaincu de l'intention de doter le nord de la ville d'un m3, ni même d'un tram⁴¹. Et ce, parce qu'il juge plus judicieux d'optimiser les infrastructures déjà existantes. Il estime en outre que le m3 ne devrait pas être une priorité du Canton concernant les axes lourds de l'agglomération, puisque le plateau Pontaise-Blécherette bénéficiera d'une bonne desserte avec la mise en application du réseau tl 08 : la ligne 1 permettra des interconnexions avec le m1, le m2 ainsi que le LEB, et la ligne 21 desservira directement la Gare CFF et offrira une connexion avec le m1. Si le m3 devait toutefois se

Lausanne, mais aussi de laisser la possibilité de prolonger la ligne par la suite, en direction du Mont (Prin, 2007c : 23).

⁴⁰ Il s'agit des bus 22 et 60, qui parcourront le même trajet sur le tronçon allant du Flon à Forêt. Entre Lausanne-Flon et le Tunnel, trois arrêts seront ajoutés par rapport au réseau actuel : Rôtillon, Bessières et Pont Bessières.

⁴¹ Ils rejettent également la proposition du tram socialiste, puisque « *ses deux tunnels [...] implique[nt] la construction de plusieurs trémies (rampes menant dans un souterrain) qui sont des catastrophes urbanistiques* » (Yves Ferrari, in : Prin, 2007c : 23).

réaliser, le parti écologiste privilégierait l'utilisation de la branche du LEB à Chauderon, alternative jugée globalement plus intéressante⁴², en plus d'avoir l'avantage de relier le Nord au centre plutôt que simplement à la Riponne (Les Verts, 2007 : 1-3).

La proposition des Verts va dans le sens de celle du groupe Suissetrafic.com, qui consiste à envisager avant tout le renforcement de la fréquence des trolleybus, leur mise en site propre, ainsi que la création de nouvelles lignes (Suissetrafic.com, 2007d : 13). Une telle alternative, moins onéreuse que la construction d'un axe lourd, est à mon avis envisageable. Mais il faut tout de même tenir compte du fait qu'une rame de tram permet de transporter quelque 300 personnes, alors qu'un bus a une capacité maximale de quelque 150 à 180 individus. De plus, la vitesse commerciale d'un trolleybus risquerait d'être amoindrie, même si la ligne bénéficie d'un site propre sur une partie de son tracé.

e) *La problématique de l'écoquartier : prêts pour un report modal ?*

La situation que s'apprête à expérimenter Lausanne reste quelque peu particulière, étant donné que la ville prévoit de se doter d'un écoquartier. Celui-ci se devra, par définition, de respecter les principes fondamentaux du développement durable, et une mobilité douce sera donc à promouvoir. Car il est évident qu'il ne suffit pas de dire que l'on souhaite densifier sans pouvoir en assumer les conséquences. Et sachant que d'une manière générale, une desserte efficace en transports publics favorise le report modal des habitants des communes-centres pour leurs déplacements pendulaires au sein de la ville, agir sur une telle offre devient impératif. Or, comme nous l'avons vu, le quartier écologique accueillera vraisemblablement une part importante de résidents de catégorie sociale moyenne à élevée. Les chiffres témoignent qu'il s'agit de la classe la plus sujette à la possession d'une, voire de plusieurs voitures, et qui présente le taux de mobilité le plus élevé (tableau 6.3-V).

La question suivante se pose : une ligne de transports collectifs efficace, telle un m3, suffira-t-elle à dissuader les pendulaires d'utiliser leur véhicule privé ? Même si les objectifs de la Municipalité sont clairs, il est certes délicat d'y répondre a priori. Il apparaît toutefois que dans les différents quartiers

6.3-V – Prestations kilométriques annuelles des voitures de tourisme selon la taille du ménage et du revenu (12 derniers mois)

	km/an	Suisse en %
Taille du ménage		
1 personne	12 104	88,7
2 personnes	11 951	88,5
3 personnes	13 194	89,1
4 personnes	13 258	89,0
5 personnes et plus	13 606	89,8
Revenu mensuel du ménage		
Ne sait pas/pas d'indication	12 027	88,1
Jusqu'à 2000 francs	8 667	86,8
2001–6000 francs	11 433	90,5
6001–10 000 francs	13 298	88,6
10 001–14 000 francs	13 779	88,8
Plus de 14 000 francs	13 875	85,9

Base: 30 190 voitures mises en circulation avant 2005, avec indication valable des prestations kilométriques annuelles

Source : OFS, 2007 : 27

⁴² Selon les Verts, le m3 municipal posséderait plusieurs désavantages, lesquels concordent en grande partie avec ceux déjà relevés par le Parti Socialiste : nombre insuffisant d'arrêts, impossibilité de prolongation de la ligne, jonction à la Riponne peu intéressante. Par contre, la branche du LEB garantirait une desserte de Beaulieu, une jonction sur l'interface du Flon, une flexibilité du nombre d'arrêts, la possibilité d'être en surface à partir du Vélodrome et un éventuel prolongement de la ligne vers Le Mont, En Budron et Cugy (Les Verts, 2007 : 3).

écologiques européens, l'usage de la voiture au sein du quartier concerné est quasi nul, voire totalement absent. Par contre, pour ce qui est des voyages à l'extérieur du quartier, la voiture n'en est pas pour autant inutilisée⁴³. Et même si Daniel Brélaz argumente que « *le libre choix du mode de déplacement, en particulier celui des actifs, est probablement plus accessible aux personnes aisées...* » (in : Suissetrafic.com, 2007a : 16), une densification demeure un risque du point de vue des engorgements potentiels engendrés par les habitants supplémentaires en plus de ceux déjà présents.

Ainsi, il a été réclamé à plusieurs reprises que la future ligne de transports publics soit mise en service *avant* la construction de l'écoquartier, de manière à ce que la population s'y habitue et se l'approprie dès le début. Toutefois, Daniel Brélaz précise qu'« *il est impossible d'obtenir un financement de la Confédération si le développement du quartier n'est pas prouvé. [Le m3] sera vraisemblablement construit pendant, éventuellement après si la réalisation du quartier est très rapide* » (in : Suissetrafic.com, 2007a : 13)⁴⁴. Il convient de relever que cet énoncé présente une contradiction en regard de celui de la Confédération cité précédemment qui prône au contraire de penser aux transports publics avant de densifier.

Quoi qu'il en soit, des mesures complémentaires d'accompagnement et d'incitation à l'utilisation des transports en commun devront absolument être engagées, tout comme des mesures de dissuasion à l'usage du véhicule privé : zones 30 km/h, réaménagements de la chaussée, obstacles ralentissant le trafic, zones piétonnes et autres seront également nécessaires. Cela est indispensable, car il a été démontré qu'il ne suffit pas d'inciter la population en améliorant l'offre en transports collectifs ; si l'on souhaite que l'effet se fasse véritablement ressentir, il faut aussi engager une politique restrictive envers les automobilistes en parallèle (LRD, 2006 : 13). Et ce tout en ne perdant pas de vue qu'une personne qui possède une voiture tend à l'utiliser si elle en a l'opportunité. Et en plus de ces mesures, une mixité fonctionnelle devra aussi être assurée afin de limiter les déplacements à l'extérieur du quartier qui peuvent être évités si la répartition des activités est adéquate.

Un autre problème identifié dans certains écoquartiers européens concerne le fait que le quartier agisse comme une sorte de bulle en milieu urbain au trafic routier très limité. De cette manière, les voitures ne pouvant pas emprunter ces zones doivent les contourner, et le trafic est reporté plus loin, sur d'autres routes entourant le quartier écologique. Celui planifié à la Pontaise ne devrait pas être entièrement fermé aux voitures, comme cela est généralement le cas dans les autres écoquartiers ; la circulation devrait a priori être réduite à quelques exceptions à l'intérieur même du quartier. Mais les routes alentours, telles les Plaines-du-Loup, devraient

⁴³ En effet, Taoufik Souami relève que « *les approches des quartiers durables étudiés considèrent assez peu la complexité des espaces et des périmètres qu'utilisent réellement les habitants. Par exemple, l'évaluation réalisée sur la mobilité à GWL Terrein, quartier sans voiture, montre que les habitants utilisent moins leur voiture mais ne réduisent pas pour autant leurs déplacements à l'extérieur du quartier, bien au contraire : le bilan final des réductions des gaz à effet de serre (GES) n'est donc pas à la hauteur des espérances* » (Souami, 2007 : 2).

⁴⁴ Dans le préavis sur Métamorphose, il est simplement précisé au sujet du m3 que « *sa réalisation devra être planifiée en fonction du développement des différentes activités* » (Préavis 2007/19 : 18).

presque inévitablement continuer d'être sujettes au trafic. Des mesures dissuasives et incitatives seront privilégiées de manière à rendre naturel le report modal sur les transports publics et les mobilités douces. Elles se traduiront par exemple par des interdictions de parquer un véhicule dans le quartier (sauf pour charger/décharger), par le renoncement à la possession d'un véhicule privé ou par l'obligation de posséder une place de parc en périphérie du quartier d'habitation, ou encore par la mise en place d'un système de *carsharing* (Préavis 2007/19 : 14). De plus, la voirie existante devrait subir des modifications, déjà mentionnées plus haut, de manière à aménager des espaces publics et naturels, et les transports publics offriront des services performants. Ces intentions sont bonnes et nécessaires, mais elles me semblent quelque peu sectorielles. En effet, il ne suffit pas de réparer à un endroit pour repousser le problème ailleurs. La Ville entend réaliser une étude d'accessibilité multimodale sur l'ensemble du secteur, comprenant en particulier la délocalisation et le regroupement de l'offre de stationnement le long de la route de Romanel et la desserte générale de la zone en transports collectifs (Préavis 2007/19 : 17). Mais ne serait-il pas aussi envisageable de reconsidérer l'ensemble de cette partie de la ville, voire même de Lausanne ? Car si les Lausannois ne renoncent pas à utiliser leur véhicule privé, le trafic au nord de la ville risquera de devenir encore plus problématique qu'il ne l'est déjà, étant donnés les réaménagements de la voirie et la tranquillisation de la zone qui créeront inévitablement des bouchons. Et qu'en sera-t-il des habitants déjà présents qui vivent dans des « quartiers à voitures » ? Mais aussi, quelle qualité de vie pourrait-on espérer d'un écoquartier entouré de trafic routier ?

Au final, il reste donc à nous poser une question légitime : les futurs habitants du quartier écologique, et même les Lausannois en général, sont-ils prêts à un véritable report modal ? Seront-ils disposés à réduire leur usage de la voiture individuelle pour privilégier les transports publics ? Cette interrogation peut laisser sceptique. Bannir la voiture ne sera de toute façon pas possible, ni envisageable, ni même envisagé. Garantir une qualité de vie, réduire les nuisances atmosphériques et sonores se présente déjà comme un défi à l'heure actuelle. Mais des mesures seront tôt ou tard indispensables à Lausanne, au vu des métamorphoses agendées et de l'augmentation de population qui nous attend ces prochaines années. L'évolution de la condition urbaine à Lausanne nécessitera surtout une véritable prise de conscience de la part des citoyens, ainsi qu'une forte volonté d'orienter leurs efforts afin d'opérer un transfert modal et de modifier leurs habitudes et réflexes. Ce qui semble a priori difficile pour les années à venir, étant données l'inflexibilité des habitudes et la primauté du principe du moindre effort.

■ 6.3.2 LA ZONE SUD

Pour ce qui est des quartiers sud, la problématique est quelque peu différente, puisqu'elle ne concerne pas l'accessibilité à un quartier et son désenclavement à proprement parler. Et si le but de la Municipalité est de « *situer les plus grosses installations créatrices de déplacements au sud de la ville* » (Préavis 2007/19 : 2), cela semble bien être l'une des principales critiques adressée à ces

intentions. Tout d'abord à cause des nuisances qui en résulteront, puis parce que cette nouvelle répartition relance les discussions autour d'un projet qui avait déjà eu l'occasion de faire parler de lui : le tunnel d'Ouchy.

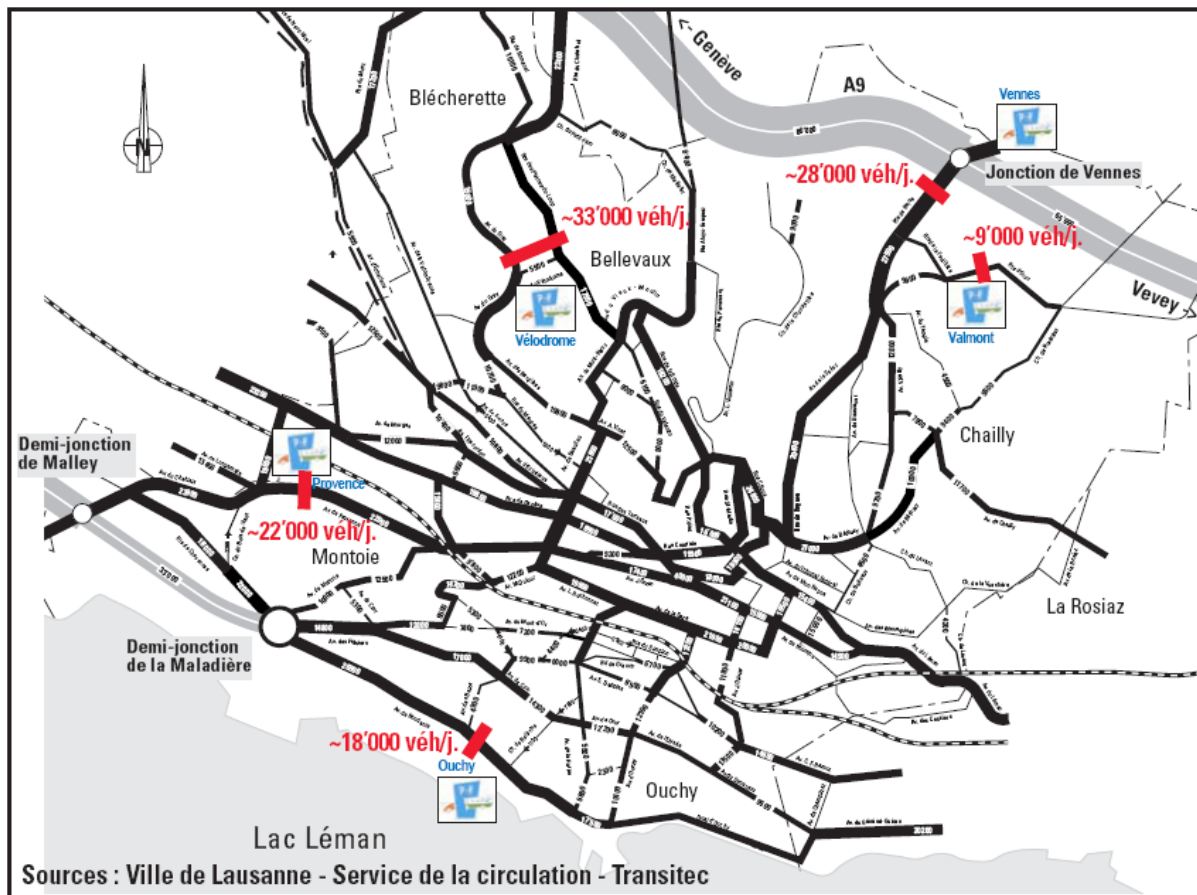
a) *Situation et offre en infrastructures de transports*

La zone des Prés-de-Vidy se situe à la sortie de l'autoroute A1 de Malley. Le futur Stade du Léman trouvera sa place sur les actuelles Roseraies Tschanz dans l'angle Sud-Est du carrefour formé par l'avenue du Chablais et la route de Chavannes. Il avoisinera, à l'Ouest, le quartier de la Bourdonnette, et au Nord, le cimetière du Bois-de-Vaux, et se trouvera à proximité de la station d'épuration (STEP) et du Parc Bourget au Sud. Il s'agit donc d'une zone relativement calme en termes d'affectation du sol et qui se trouve à la limite de la ville dense.

La Municipalité juge le terrain des Prés-de-Vidy idéal pour l'accueil du complexe sportif et commercial, et ce, pour plusieurs raisons (Préavis 2007/19 : 9) : ce site est considéré comme un emplacement stratégique, puisqu'il joue un rôle de porte d'entrée de la ville. De plus, il s'agit d'un territoire communal se trouvant à la fois au cœur de l'agglomération et à la frontière du tissu urbain dense. Cette situation devrait permettre de limiter les nuisances apportées à des riverains dont le quartier serait traversé par les voitures, puisqu'il s'agit, à part de la Bourdonnette, d'un terrain situé hors des zones d'habitations, contrairement au cas de la Pontaise. En plus de cela, cette partie de la ville est desservie d'une part par l'autoroute, d'autre part par deux lignes de bus (n°2 « Bourdonnette-Désert » et n°30 « Bourdonnette-Prilly-Eglise ») et par le m1 qui met le quartier en relation avec la Gare CFF de Renens et le centre-ville de Lausanne.

Si le site du bord du lac semble posséder une série d'avantages, cette solution laisse de nombreuses personnes sceptiques en ce qui concerne l'augmentation des mouvements motorisés que le complexe sportif et commercial entraînera. D'autant plus que celui-ci viendrait encore « charger l'environnement du sud-ouest lausannois » (Decoppet, 2007) dans une zone qui est déjà sur le point d'accueillir les gros projets des Hautes Ecoles et qui possède toute une série de pôles d'attraction déjà listés au point 6.2. De plus, le réseau routier de la zone des Prés-de-Vidy présente actuellement déjà une forte surcharge aux heures de pointe, étant donné qu'il s'agit justement d'une porte d'entrée en ville de Lausanne, avec la sortie d'autoroute à ses abords. La carte 6.3-VI ci-dessous présente le plan de charge des différentes routes de Lausanne. Il est évident que la zone sud qui nous concerne, tout comme le secteur Pontaise-Blécherette, sont sujets à de nombreux flux motorisés quotidiens. L'emplacement prévu pour le futur Stade laisse émettre quelques craintes pour l'avenir, même si les élus prévoient d'importants remaniements de la zone. Voyons en quoi ces derniers consistent.

6.3-VI- Charges de trafic d'un jour ouvrable moyen (TJOM) à Lausanne (2000)



Source : in : OFEN, 2004 : 41

b) Aménagements prévus au Sud

Tout d'abord, la construction du complexe du Léman ira de pair avec le déclassement du tronçon autoroutier entre Ecublens et la Maladière en autoroute urbaine⁴⁵, projet avancé dans le cadre du Chantier 1 « Hautes Ecoles » du SDOL. Deux nouvelles jonctions autoroutières, à Chavannes et à Ecublens, permettraient aussi d'éviter un report sur les réseaux communaux⁴⁶. Puis le Projet nécessitera la création d'un P+R dans la boucle formée par la sortie d'autoroute de Malley, ainsi que le réaménagement de l'accès à l'A1, tel qu'il est illustré sur la carte 6.3-VII. Le parking-relais, situé à proximité du Stade, sera destiné aux pendulaires pour les inciter à un report modal avant leur entrée dans la zone dense de la ville. Il ne devrait donc pas être à disposition des clients et utilisateurs du complexe sportif et commercial pendant la semaine. Par contre, lorsqu'il ne sera pas utilisé par les pendulaires, le P+R sera ouvert aux sportifs et clients

⁴⁵ Une autoroute urbaine implique une diminution de la vitesse sur le tronçon concerné (soit une limitation à 60, voire éventuellement 80 km/h), le réaménagement du profil en travers de la voirie, l'offre de nouveaux accès pour desservir les quartiers adjacents et la mise en œuvre des mesures d'accompagnement sur le réseau routier cantonal dans le but de maîtriser le trafic (SDOL, 2004 : 54). Rappelons à nouveau que ce projet a été abandonné récemment (voir note 5, page 35).

⁴⁶ Cet accroissement des accès à l'autoroute a été pensé dans le but de décharger la jonction de Crissier et du réseau cantonal de l'Ouest lausannois (congestion routière et autoroutière) (ATE-VD, 2002 : 5).

du Stade de la Bourdonnette. Ceci afin de garantir l'utilisation maximale de ce bien, comme le veut aussi le développement durable.

6.3-VII - Activités au Sud et réorganisation de la circulation



Source : Prin, 2007b : 27

ensemble sportif et commercial sans envisager de le doter de places de stationnement supplémentaires, bien loin de moi l'idée de diaboliser la voiture. Mais le complexe entraînera inévitablement de nouveaux mouvements en sa direction, ce qui risquera d'aggraver la situation actuelle.

c) Augmentation du trafic lié aux activités du futur Stade du Léman

Afin de juger des effets que pourrait engendrer le Stade de la Bourdonnette sur le trafic, il convient de prendre en considération l'ensemble des activités que contiendra cet équipement multifonctionnel régional. Le stade de football ainsi que la piscine et le boulodrome devraient, à mon avis, générer un trafic réellement notable plus particulièrement lors de matchs ou de compétitions, même si des arrangements intéressants avec les transports publics lausannois sont mis sur pied pour l'occasion. Plus précisément, la Municipalité souhaite atteindre l'objectif que 80% des spectateurs se déplacent en transports publics lors des grands événements. Elle prévoit tout de même d'autoriser le parage le long de l'autoroute urbaine lors de manifestations (carte 6.3-VIII). Les entraînements des différents clubs sportifs et des amateurs, quant à eux, devraient certes entraîner un trafic individuel motorisé supplémentaire, mais ne devraient pas être excessivement problématiques pour la zone sud, plus particulièrement si les horaires des différentes équipes sont convenablement répartis sur la journée.

6.3-VIII – Parcage autorisé le long de l'autoroute lors de manifestations exceptionnelles



Source : www.lausanne.ch/metamorphose

lorsque l'étude d'accessibilité multimodale aura été menée à terme (Préavis 2007/19 : 16). Et l'importance et la fréquence des flux dépendront du type d'activité qui sera implanté dans le Stade. Les activités liées au sport et aux achats sont complémentaires, puisqu'elles n'occupent pas les mêmes plages horaires. L'inclusion d'un centre commercial risque de créer des flux motorisés plus ou moins permanents, avec certes des pics, et ce six jours par semaine ; à cela de rajouter ceux déjà présents dans cette zone fortement équipée (Hautes Ecoles, activités culturelles, sportives et récréatives, autoroute, etc.). Quant aux logements et emplois⁴⁷ prévus dans le programme lié au Stade, ils généreront du trafic plutôt aux heures de pointe. Reste maintenant à superposer tous ces flux les uns aux autres, en plus de ceux déjà présents...

Ces postulats sont certes grossiers et simplificateurs, mais ils indiquent les grandes lignes de ce qui pourrait concerner les flux motorisés engendrés par Métamorphose dans la partie sud de la ville. Il incombe donc aux pouvoirs publics de promouvoir l'usage des transports publics en mettant en œuvre les moyens qui leur sont donnés afin d'éviter une augmentation de trafic trop importante et génératrice de fortes nuisances environnementales et sonores.

Des mesures complémentaires sont par ailleurs déjà prévues afin de ne pas privilégier l'utilisation de la voiture. En effet, des cheminements piétons et des interfaces de transports publics seront soigneusement aménagés dans le but de favoriser un report modal. De plus, le Stade de Coubertin, situé à proximité, ne sera pas doté de places de parc supplémentaires. Des mesures d'accompagnement seront aussi prises de manière à modérer le trafic dans le sud de la ville. Il s'agira par exemple de l'aménagement de zones 30 km/h, de la tranquillisation de certains axes ou encore d'une modification du tracé du réseau routier. De telles mesures s'avèrent nécessaires dans cette zone déjà très problématique en termes d'encombrements. Par

Par contre, l'un des prix à payer pour que le Stade reste vivant « 7 jours sur 7 » (Frutig, 2006 : 2) et anime les installations sportives même lorsque celles-ci ne sont pas occupées est l'inclusion d'un centre commercial dans le complexe sportif. L'importance de sa surface de vente n'est toutefois pas encore connue ; elle le sera

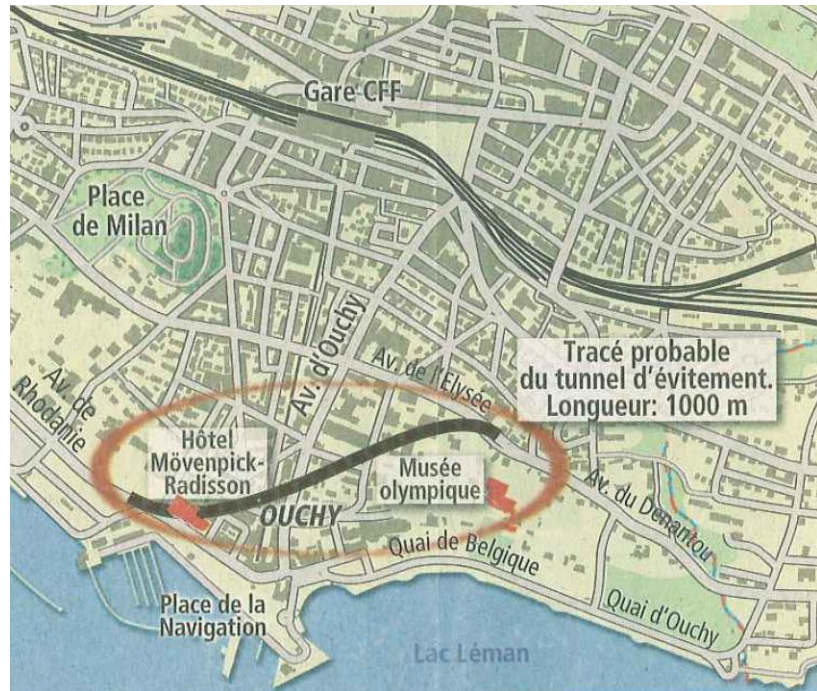
⁴⁷ Les activités complémentaires ne sont pas encore déterminées, mais il pourrait tout à fait s'agir d'une quelconque activité de production, de la petite industrie, comme du tertiaire par exemple, ou encore d'une fédération sportive internationale (Olivier Français, in : ASEG, 2007 : 1-2).

ailleurs, les études de trafic se chargeront de répondre aux nombreux points d'interrogation, comme le sont par exemple la manière dont la zone devra être aménagée, le nombre de places de parc à prévoir, ou encore la portée et la typologie recommandées pour le centre commercial, etc. Mais l'un des plus grands changements concernant le trafic au Sud est le tunnel souterrain court prévu sous Ouchy, allant de l'avenue de Rhodanie à l'avenue de l'Élysée.

d) *Le tunnel d'Ouchy*

La traversée d'Ouchy (carte 6.3-IX) avait déjà été mentionnée dans le PDC voté en 1995, et elle est agendée à 2017 dans PALM. Elle devrait remédier aux encombrements, en captant « une part importante du trafic local disséminé actuellement dans les quartiers » (Préavis 2007/19 : 16), en particulier ceux du secteur Sous-gare, lequel comprend un pourcentage important de la population lausannoise.

6.3-IX – Tunnel souterrain d'Ouchy



Source : Prin, 2007b : 27

Le Projet Métamorphose se présente comme une occasion de remédier aux problèmes actuels de cette zone ainsi qu'à la dégradation de la qualité de vie qui en résulte. A ce titre, Olivier Français estime que « si nous construisons un stade avec une piscine et un centre commercial à la Bourdonnette, il faut en profiter pour enfin régler les problèmes de trafic dans le quartier sous-gare » (Prin, 2007b : 27). Le municipal en charge des travaux insiste sur le fait qu'il ne s'agira toutefois pas de mettre en place un contournement routier par le sud de la ville (Prin, 2006b : 27), mais bel et bien de proposer une solution afin d'améliorer l'environnement des habitants du secteur. Ce serait un projet qui « ne cultive pas l'illusion d'éliminer la voiture, mais de la domestiquer » (Danesi, 2007b : ?). Et afin de permettre de « dissuader toute augmentation du trafic de transit par le sud » (Préavis 2007/19 : 16), un tel aménagement nécessitera bien évidemment d'être accompagné de mesures à Lausanne ainsi que sur le territoire des communes voisines. De cette manière, le tunnel entraînera par exemple la mise en place de secteurs à 30 km/h et de sens uniques, de manière à tranquilliser le quartier et à ne pas encourager un apport supplémentaire de trafic de transit. La réalisation de ce projet impliquera en outre de poursuivre les études en concertation avec les communes voisines, a affirmé Olivier Français lors du Conseil communal.

Enterrer le trafic, cacher les voitures pour résoudre les problèmes en surface : telle est encore une fois la critique exercée notamment par les Verts, les Socialistes et A Gauche Toute. Le tunnel est même l'un des éléments qui a suscité le plus d'oppositions durant la votation du crédit d'étude au Conseil communal. La traversée d'Ouchy, « *dessinant un contournement autoroutier par le Sud de la ville* » (ATE-VD, 2007), partagerait ainsi la fonction qui devrait normalement rester celle de l'autoroute qui contourne Lausanne par le Nord.

Le projet de la traversée souterraine ne devrait cependant être nécessaire afin d'endiguer le trafic que si les modifications envisagées à la Perraudettaz, entre Lutry et Lausanne, sont réalisées. Ce projet, inclus dans le Schéma directeur de l'Est lausannois (SDEL), prévoit en effet le prolongement de la bretelle autoroutière A9 de Corsy à Lutry d'ici 2016 environ afin de réduire les nuisances dues au trafic de transit dans les quartiers résidentiels de Lutry. Des mesures complémentaires dans l'Est lausannois, telles un axe fort de transport reliant Bussigny à Lutry⁴⁸, un parking d'échange ainsi qu'une modération du trafic et une requalification des espaces publics sur les routes cantonales seront nécessaires afin d'éviter une augmentation du trafic sur ces mêmes routes (PALM, 2007b : 73).

Outre le fait pour Lausanne de devoir envisager le percement d'un « *aspirateur à voitures* »⁴⁹ afin de faire face aux aménagements envisagés par les communes de l'Est, le tunnel apparaît aux yeux des Municipaux comme une nécessité, sans quoi les subventions fédérales risqueraient d'être remises en cause⁵⁰. Plus précisément, Daniel Brélaz a rappelé, lors du Conseil communal, qu'en refusant d'entrée le projet du tunnel d'Ouchy, on courrait le risque suivant : si les intentions de la Perraudettaz se réalisent, sans que des mesures visant à restreindre le trafic privé, par exemple, ne soient prises, Lausanne se retrouverait dès lors de toute manière dans l'obligation, à long terme, de ré-envisager le creusement d'un tunnel souterrain à Ouchy. Et cela, sans le soutien financier de la Confédération. Reste maintenant à attendre la décision de Berne concernant les projets d'agglomération⁵¹.

Le percement du tunnel lausannois reste toutefois controversé, car si d'un côté il risque de favoriser l'usage de la voiture, ou en tout cas, de ne pas le dissuader, il a le mérite de rendre le bord du lac aux piétons (Prin, 2007b : 27). Quoi qu'il en soit, il faut reconnaître qu'une desserte efficace en transports publics reliant l'Ouest à l'Est de Lausanne, du type de celle prévue par le PALM, fait cruellement défaut, et qu'il faudra tôt ou tard se doter d'une telle liaison ainsi que prendre des mesures visant à résoudre les nuisances du secteur Sous-gare.



⁴⁸ L'axe envisagé serait un tramway. Cet aspect est développé au point 6.4.

⁴⁹ Le tunnel d'Ouchy a été qualifié de la sorte lors de la votation du crédit d'étude au Conseil communal.

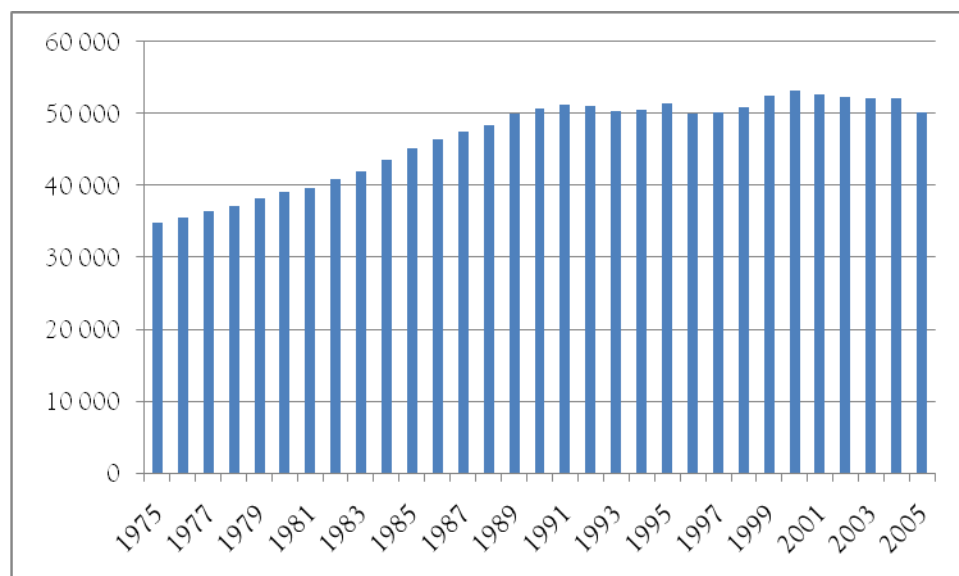
⁵⁰ Le montant total de la traversée d'Ouchy est estimé à 70 millions de francs. La moitié de cette somme devrait être déboursée par la Confédération, l'autre par la commune de Lausanne (Prin, 2006b : 27).

⁵¹ Le préavis sur Métamorphose rappelle par ailleurs que le projet du tunnel, servant à la hiérarchisation du réseau routier communal, avait été accueilli favorablement en 2004 par Moritz Leuenberger, Conseiller fédéral en charge de l'Office fédéral des routes (Préavis 2007/19 : 16).

L'objectif principal visé par Métamorphose et son volet concernant les transports est, nous l'aurons bien compris, de développer et de privilégier les transports publics afin de minimiser les impacts négatifs des transports individuels sur le territoire et sur la qualité de vie des Lausannois. Cet enjeu fait partie des impératifs exigés par la Confédération dans l'optique d'un développement durable des villes, et il devient d'autant plus pressant que le nombre de véhicules en circulation dans le Canton de Vaud n'a cessé d'augmenter durant ces trente dernières années⁵², et les effectifs de la commune de Lausanne se sont stabilisés depuis une dizaine d'années, pour avoisiner les 50'000 voitures par an (graphique 6.3-X). Par ailleurs, la capitale vaudoise est dans le rouge du point de vue de la pollution atmosphérique, et se voit donc contrainte de diminuer ses émissions (carte 6.3-XI). Un report modal sur les transports publics se présente alors comme une alternative – et devient surtout nécessaire –, d'autant plus que l'agglomération Lausanne-Morges est aujourd'hui celle ayant le plus recours à la voiture en Suisse.

Mais il ne faut pas non plus perdre de vue qu'il a été observé dans les villes qu'en facilitant la circulation automobile, grâce à un transfert modal sur les transports en commun, on finit par accroître le trafic, et donc la pollution et les nuisances (Marthaler, 2008). Ainsi, il est impératif de trouver une solution qui implique que l'augmentation de la population prévue dans le cadre du Projet Métamorphose ne rime pas avec aggravation du trafic individuel motorisé, et donc avec dégradation de la qualité de vie en ville. Empêcher un tel cas de figure se présente comme l'un des principaux défis du vaste réaménagement urbain qui attend Lausanne.

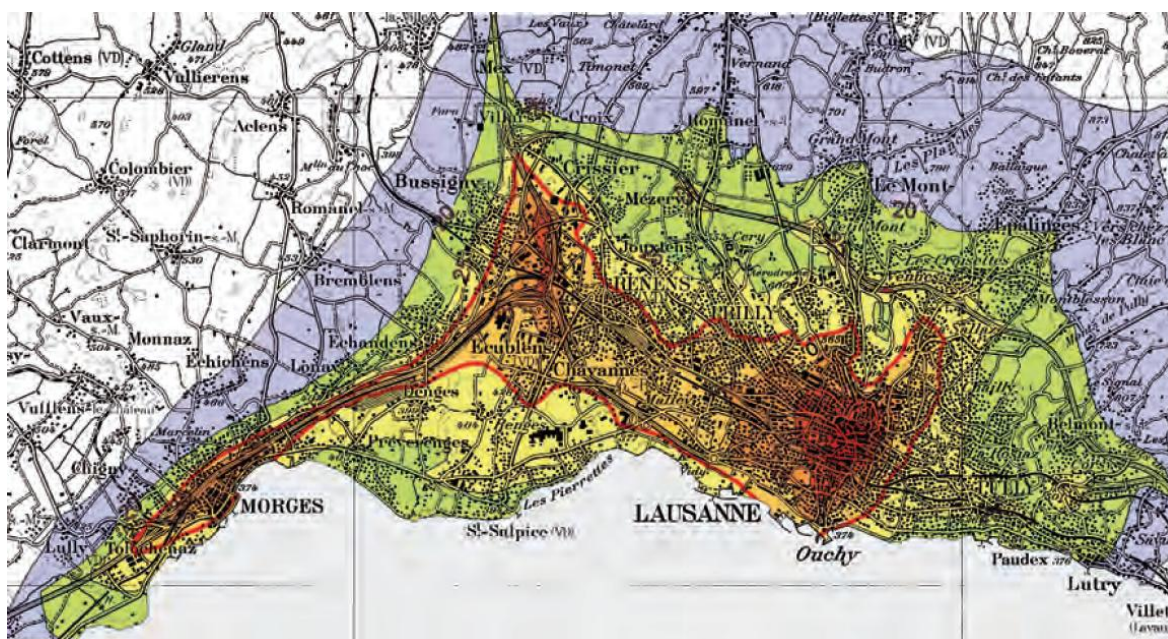
6.3-X - Evolution du nombre de voitures de tourisme pour la commune de Lausanne



Source : www.scris-lausanne.vd.ch

⁵² A titre d'exemple, 62% des Vaudois effectuent leurs déplacements pendulaires avec un véhicule individuel, contre 54% pour la moyenne suisse (Bründler, 2006 : 3).

6.3-XI – Concentrations annuelles moyennes de dioxyde d'azote (NO₂) modélisées (état 2003)



Source : in : PALM, 2007a : 22

Les points abordés ici concernant la problématique des transports dans Métamorphose ont mis en évidence les craintes émises par les citoyens quant au trafic routier. Le contre-projet de tram proposé par les Socialistes ainsi que les fermes oppositions au tunnel souterrain à Ouchy, « *solution d'un autre âge* » (ATE-VD, 2007), montrent clairement la réticence de la population à enterrer les transports publics et à laisser une place d'honneur aux transports individuels motorisés. Tunnel, carrefours dénivelés, nouvelles routes et parkings sont, selon l'Association Transports et Environnement (ATE), des objets routiers contre-productifs et nuisibles (ibid.). Et les aménagements qui seront entrepris afin de limiter le trafic privé semblent devoir être plus évidents et devront avoir un effet réel et notable sur l'utilisation de la voiture pour être acceptés et satisfaire une bonne part de la population résidante. Mais pour cela, encore faut-il que les citoyens soient prêts à se détacher eux-mêmes de leur véhicule et à accepter de rectifier le principe qui veut que l'on ne tolère pas dans le quartier des autres ce que l'on recherche et demande dans « son propre » quartier, c'est-à-dire la tranquillité et la qualité de vie...

Si l'on revient sur la zone de la Pontaise, la question des transports dévoile une problématique d'une large dimension : celle de la mise en valeur des quartiers nord grâce à l'accessibilité par les transports publics. En effet, les craintes de voir le plateau de la Blécherette, quartier « oublié », se transformer en un ghetto ainsi que l'augmentation prévue de la population rendent une desserte en transports publics efficace et confortable absolument nécessaire, afin que ceux-ci deviennent véritablement concurrentiels face au transport individuel motorisé. Tant pour combler les carences actuelles des Plaines-du-Loup que pour pouvoir accueillir les futurs résidents qui seront priés de les utiliser.

Une légère contradiction relevée par le Mouvement pour la Défense de Lausanne (MDL, 2008 : 3) concerne l'ordre d'action du Projet Métamorphose par rapport à celui prôné par le PDC⁵³. Ce dernier propose en effet d'urbaniser en priorité le long d'axes de transport existants. En nous basant sur cette recommandation, nous constatons que le cas que connaîtra la Pontaise présente l'ordre inverse : la densification du plateau nord justifie l'amélioration de la desserte⁵⁴. Mais si l'on considère que la zone n'est pas exempte d'une ligne de bus et qu'elle nécessitera de toute manière un axe performant pour répondre aux manques actuels, avec en plus la possibilité par la suite de prolonger encore son trajet vers le Nord, cette manière d'agir ne me semble pas faire preuve d'un illogisme imparable. Reste maintenant à se pencher sur la problématique de savoir par où faire passer le futur m3. Si celui-ci devrait être déterminé en grande partie par des contraintes techniques, nous pouvons nous demander s'il serait mieux de désengorger l'avenue de Beaulieu, tel que cela est prévu, ou alors de faire transiter un tram, par exemple, le long de la Borde, qui fait partie des quartiers défavorisés et denses de Lausanne.

Le bord du lac, quant à lui, met en évidence que la création d'infrastructures lourdes entraîne à ses abords une augmentation du trafic routier et des nuisances qui lui sont liées. N'oublions pas que le sud de la ville comportera et comporte déjà un grand nombre d'infrastructures attractives qui généreront un surplus de trafic. La ligne de bus n° 2 actuelle qui longe le bord du lac de la Bourdonnette à Ouchy ne me semble pas être une solution satisfaisante pour absorber les flux supplémentaires générés et relier les différents centres d'intérêt du bord du lac. Tout au moins un renforcement de la ligne devra être entrepris, au mieux de nouvelles lignes envisagées. Mentionnons à cet effet que la nécessité de mettre en place un axe reliant les différentes infrastructures le long du bord du lac est réapparue une fois de plus, au moment où la desserte du nMBA a été remise en question. Une ligne allant de l'EPFL à Ouchy se fait donc de plus en plus pressante.

A l'heure de la rédaction de ces lignes, les résultats de l'étude d'impact sur la mobilité n'ont pas encore été publiés. L'ampleur, la portée et les caractéristiques des futurs aménagements seront donc déterminées plus précisément par la suite. Plusieurs partis⁵⁵ proposent de privilégier plutôt une étude globale remettant en cause nos formes de déplacements afin d'adhérer véritablement au développement durable, en entreprenant une analyse qui mette en jeu l'ensemble des axes routiers de la ville. Par exemple, les Verts ont demandé qu'une telle étude soit entreprise sur le centre-ville (carte 6.3-XII). Selon le groupe écologiste, l'entièreté du réseau serait à repenser, comme par exemple l'ajout d'un arrêt de bus sur le Pont Chauderon et le déplacement de l'arrêt Bel-Air sur le Grand-Pont, lui-même fermé au trafic individuel, une nouvelle ligne partant de la Blécherette passant par la Chocolatière ou le Tunnel, ou encore une autre ligne

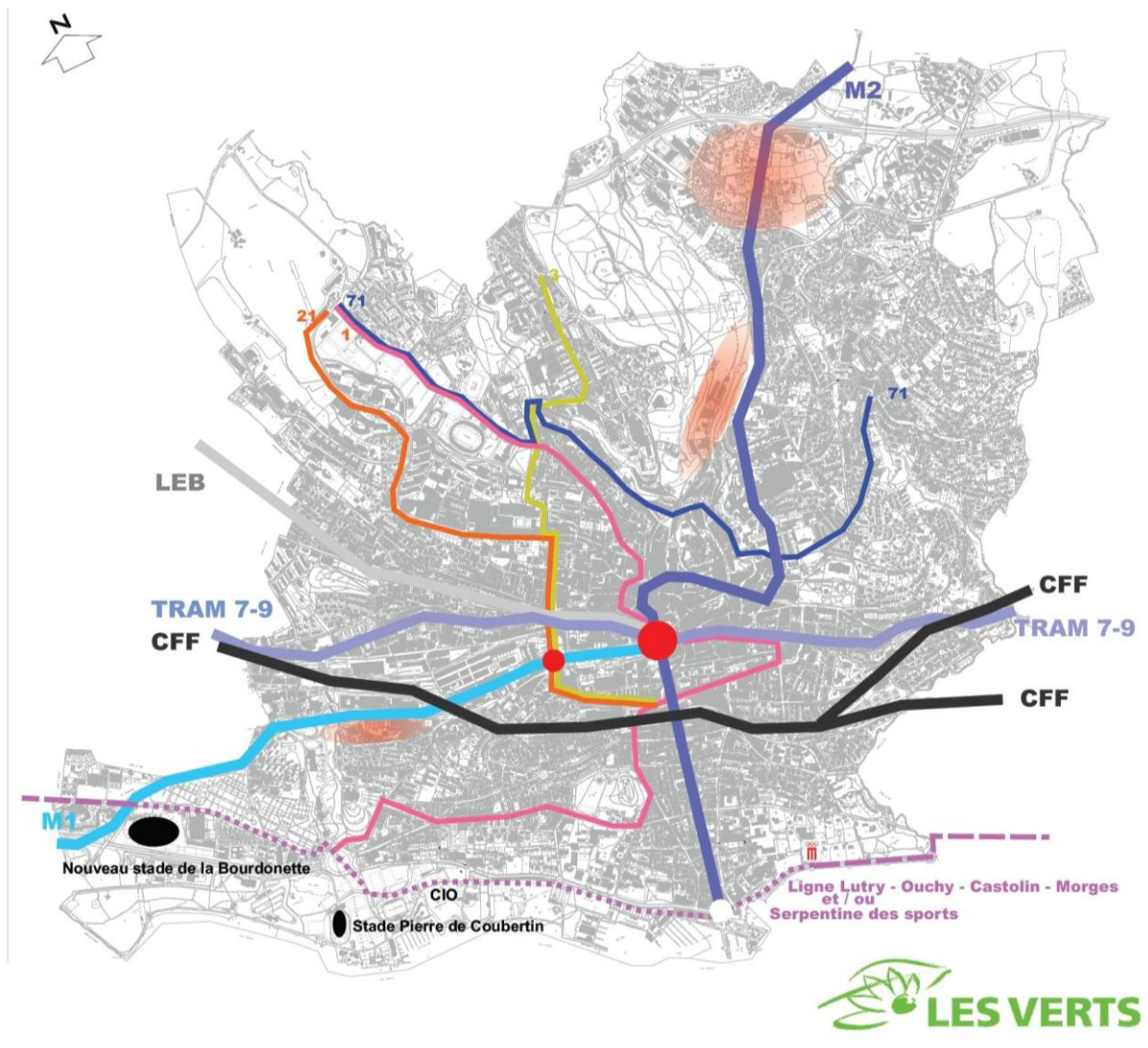
⁵³ Voir notamment l'encadré « Générateurs de trafic » en page 102.

⁵⁴ Précisons à ce titre que l'écoquartier peut être construit (et sera d'ailleurs construit) même si le m3 ne l'est pas. Par contre, l'inverse n'est pas possible : c'est-à-dire que le m3 ne peut pas être réalisé si la densité de population ne le justifie pas.

⁵⁵ Les Verts, de nombreux Socialistes, A Gauche Toute ! et le groupe Suissetrafic.com entre autres.

reliant les infrastructures sportives le long du bord du lac. A cette réorganisation serait couplé un réaménagement des zones urbaines touchées par des modifications (comme un développement des abords du m2 ou le redimensionnement de l'avenue de Provence à une voie après l'implantation de nouveaux logements sur le P+R supprimé) (Les Verts, 2007 : 2-3). Cette approche plus globale aurait l'avantage de ne pas focaliser les réaménagements uniquement sur les zones touchées par Métamorphose, car elle remettrait en cause l'ensemble du réseau de transports lausannois. Cela serait à mon sens à envisager, étant donné qu'il ne suffit pas d'entreprendre des mesures visant à une diminution du trafic dans une zone limitée sans penser à tout ce qui se passe autour et dans le reste de la ville. Mais une telle option risquerait de faire « râler » bien des automobilistes. D'autant plus que la voiture peut être considérée comme un outil social qui serait le seul moyen permettant à certains groupes de la population de se déplacer.

6.3-XII – Proposition des Verts lausannois lors de la conférence de presse du 15 janvier 2007



Source : Les Verts, 2007

« Y a-t-il un pilote dans l'agglomération ? »

(24 heures. Busslinger, 2007 : 23)

■ 6.4 | Un manque de concertation intercommunale ?

Changeons à nouveau d'échelle pour nous intéresser cette fois à celle de l'agglomération, puisqu'un projet de l'ampleur de Métamorphose, même s'il ne touche directement que deux secteurs de la ville de Lausanne, ne peut être entrepris indépendamment des communes alentours. Il est donc fondamental de considérer l'ensemble du Projet à une échelle plus vaste que celle des deux quartiers, et même que celle de la ville. De même que les aménagements prévus à Lausanne ne peuvent être pensés sans la prise en considération des projets et configurations actuelles des communes formant l'agglomération, étant donné que les équipements et infrastructures dont la ville-centre sera dotée auront une portée qui dépassera l'échelle proprement communale.

La prise en compte de l'échelle de l'agglomération et des relations qui s'y exercent nous permettra tout d'abord de mettre à la lumière des problématiques visibles à cette dimension. La génération de trafic dû aux installations commerciales ainsi que la répartition de ces services en sont un exemple typique. Puis, dans un deuxième temps, nous nous intéresserons à la concertation, ou plutôt, selon les points de vue, au manque de concertation entre Lausanne et ses communes voisines, ainsi qu'aux contradictions présentes au sein même de la ville-centre. Nous soulèverons ensuite la polémique qui est apparue avec la confrontation entre le m3 et le tramway Est-Ouest prévu par le PALM.

Métamorphose va apporter de profondes modifications sur le territoire communal : installations sportives, quartier à haute valeur environnementale, nouvel axe de transports publics en direction du Nord, réorganisation de la ville, etc. Dans quelle mesure ces changements devront-ils être pris en compte et affecteront-ils les communes extérieures à Lausanne ?

■ 6.4.1 LE PALM ET LES GRANDS GÉNÉRATEURS DE TRAFIC

Occupons-nous tout d'abord de voir de quelle manière le Projet Métamorphose s'insère dans le PALM. Comme nous l'avons vu, le Projet lausannois contribuera de manière non négligeable à accueillir l'augmentation de population prévue dans le cadre du Projet d'Agglomération Lausanne-Morges. En effet, quelque 40'000 habitants et 30'000 emplois supplémentaires devraient, selon les estimations, s'établir dans le l'agglomération d'ici 2020 (respectivement 100'000 et 55'000 pour le Canton). Le PALM, initiative de 27 communes et du Canton, vise à orienter les efforts vers un développement durable du territoire, en coordonnant urbanisation,

transports et environnement, avec pour but de lutter contre l'étalement et le développement anarchique de l'espace urbain de ces vingt dernières années.

GENERATEURS DE TRAFIC

En 2000, le Conseil d'Etat a décrété un moratoire adopté par les communes de l'Ouest (Bussigny-près-Lausanne, Chavannes-près-Renens, Crisser, Ecublens, Prilly, Renens, St-Sulpice, Villars-Ste-Croix et Lausanne) visant à interdire les constructions génératrices de fort trafic pour lutter contre la pollution de l'air, et a lancé une étude sur l'aménagement du territoire et l'ensemble des systèmes de transport de la région. Ce moratoire a été levé en 2003, lorsque le SDOL a été présenté et a ouvert une nouvelle perspective de développement permettant de remédier aux problèmes de congestion.

Le Schéma Directeur de l'Ouest Lausannois s'est présenté comme une manière de superviser l'évolution urbanistique de la région. Dans les grandes lignes, ses quatre objectifs sont d'épargner le sol, d'améliorer la qualité de vie, de favoriser la mobilité douce et d'impliquer la population (LRD, 2008 : 55).

Afin de maîtriser le trafic de manière durable, le SDOL propose de (SDOL, 2004 : 55) :

- Favoriser la mixité des types d'établissements dans les centres et le long des axes de transports publics, là où une alternative à la voiture existe ;
- Localiser les gros générateurs de déplacements dans les secteurs à haute accessibilité en transports publics et proches de quartiers d'habitation importants ;
- Choisir le type d'installation à développer dans un secteur déterminé en ne tolérant que des installations faiblement génératrices de déplacements individuels motorisés dans les endroits mal desservis en transports collectifs.

Les méthodes prônées par le SDOL ainsi que sa démarche partenariale entre autres ont été reprises ensuite dans l'agglomération.

Dans un article, Laurent Busslinger (Busslinger, 2007 : 23) relève qu'il existe des contradictions entre les ambitions de Lausanne et celles du PALM et du SDOL. Cette critique concerne plus particulièrement les grands générateurs de trafic, notamment la surface commerciale qui accompagnera la réalisation du complexe sportif. Ce sont des installations que les deux documents susmentionnés s'efforcent de combattre depuis la levée du moratoire les concernant (voir encadré). Si l'on postule, sans connaître encore précisément les résultats de l'étude, que le futur centre du Léman aura une portée suffisamment importante pour être qualifiée d'« installation commerciale à forte fréquentation (ICFF) », nous pouvons nous appuyer sur ce passage du PALM :

« Les installations commerciales à forte fréquentation (ICFF), comme les centres commerciaux, constituent aujourd'hui un complément aux commerces traditionnels implantés dans les centres-villes et les quartiers. Ces derniers sont appelés à se repositionner face à cette concurrence. Ainsi, l'armature commerciale se diversifie pour répondre aux besoins des consommateurs. Toutefois, l'implantation des ICFF n'est pas toujours basée sur des critères de développement durable. Leur manque d'accessibilité en transport public génère un fort trafic routier. C'est une source importante de nuisances et de pollution dans l'agglomération Lausanne-Morges.

Face à ce problème, les acteurs privés et publics doivent s'entendre sur des critères d'implantation des installations commerciales à forte fréquentation. La réflexion ne doit pas se limiter qu'à l'accessibilité multimodale. D'autres critères d'implantation doivent être définis : distribution équilibrée de l'offre commerciale dans l'agglomération, complémentarité avec l'offre commerciale des centres-villes, qualité architecturale et urbanistique des implantations, etc. L'agglomération constitue une échelle pertinente pour définir et mettre en œuvre cette stratégie commerciale partenariale. »

(PALM, 2007a : 26-27)

En quoi cela concerne-t-il le Projet Métamorphose ? Nous avons vu la volonté de la Municipalité d'avoir recours à un partenariat privé-public⁵⁶ pour la construction du Stade de la Bourdonnette ; ce dernier comportera donc un centre commercial. Il s'agit d'un modèle de partenariat de plus en plus courant en Suisse, qui amène à combiner stade de football et programmes complémentaires (commerces, logements, activités, etc.) permettant de partager les dépenses entre des acteurs publics et privés (Préavis 2007/19 : 9) et d'atteindre ainsi un équilibre financier. L'extrait du PALM relève plusieurs aspects de la problématique concernant les grands générateurs de trafic que sont les activités commerciales, et impose de penser la réalisation de telles installations à l'échelle de l'agglomération. Il constate qu'ils sont sources de pollution, car ils génèrent de nombreux déplacements en voiture. L'implantation de centres commerciaux doit donc, afin de limiter les nuisances, respecter deux critères généraux.

a) Des transports publics efficaces pour desservir le centre commercial

Le premier a trait à la nécessité pour le futur complexe du Léman de disposer d'une desserte en transports publics efficaces, permettant de concurrencer l'usage de la voiture. Nous avons déjà eu l'occasion d'aborder la problématique des transports dans le sud de la ville, dont la desserte publique, même si elle est présente, souffre de certains manques. L'arrêt du TSOL de la Bourdonnette se trouve de l'autre côté de cinq voies à traverser, ce qui représente, même si cela n'est bien entendu pas considérable, un certain trajet contraignant, auquel s'ajoute un (long) temps d'attente aux feux, élément dissuasif pour un piéton, si toutefois ce système est conservé. Et même si la fréquence des lignes de bus n°2 et 30 venait à être augmentée, je doute qu'une part véritablement importante des futurs clients du centre commercial renonce à aller faire ses achats en voiture. Et ce, d'autant plus qu'un parking est prévu à proximité. Toutefois, nous l'avons vu, les études de trafic détermineront le nombre de places de parc à prévoir, la typologie de commerce à implanter et les aménagements à faire afin de ne pas générer un trop important apport supplémentaire de véhicules motorisés venant de zones éloignées et de ne pas concurrencer les commerces environnants.

⁵⁶ La Municipalité envisage pour ce faire de rechercher tout d'abord un investisseur avec un programme avant d'entrer dans les détails, puis de lancer un concours d'architecture par la suite (Olivier Français, in : ASEG, 2007 : 1). Un tel partenariat implique que l'investisseur se charge de la construction et de l'animation des installations.

b) Une distribution équilibrée de l'offre commerciale

Le PALM souligne en deuxième lieu la nécessité de respecter une distribution équilibrée de l'offre commerciale au sein de l'agglomération, ce qui permet de limiter les déplacements qui peuvent être évités. Comme nous l'avons vu dans le chapitre traitant de la dialectique Nord-Sud, le sud de la ville possède déjà une quantité importante d'activités, et l'Ouest lausannois de grandes surfaces commerciales. La problématique de la répartition de l'offre commerciale se rencontre à deux échelles : celle au sein même de Lausanne, entre son centre-ville et sa périphérie, et celle de Lausanne, ville-centre, et son agglomération.

Occupons-nous d'abord de la première opposition. Selon les Verts, la construction du centre commercial sous le stade engendrera deux types de problèmes : d'une part, le trafic dans la zone augmentera, ce que nous avons déjà vu ; d'autre part, elle induira une concurrence entre le centre-ville et sa périphérie (Les Verts, 2007 : 4). Ce second point est d'autant plus étonnant qu'en mai 2007 est entrée en vigueur en Ville de Lausanne la très controversée politique de *City Management*⁵⁷ (Préavis 2006/51), suite au constat⁵⁷ que le centre de Lausanne a perdu près de 20% d'emplois entre 1985 et 2001, alors que la périphérie en a gagné une part pratiquement identique durant la même période. Cette politique consiste, dans les grandes lignes, à « augmenter l'attractivité de l'hypercentre comme lieu d'achat et de divertissement et d'y augmenter la valeur ajoutée commerciale » (Préavis 2006/51 : 4) grâce à une politique événementielle dirigée par un *city manager* et financée par une taxe prélevée aux commerçants⁵⁸.

Le Projet Métamorphose serait en contradiction avec cette logique, puisque la Ville mènerait deux politiques contradictoires : d'un côté, elle se propose de renforcer l'attractivité des rues commerçantes pour revitaliser le centre-ville et faire revenir consommateurs et commerces, et de l'autre côté, elle projette un centre commercial dans sa périphérie, d'autant plus que la concurrence exercée par les centres commerciaux de la couronne suburbaine, comme le sont ceux des zones industrielles de l'Ouest, est déjà forte.

Toutefois, la Municipalité a énoncé que la politique de *City Management* ne se présente pas comme une manière de concurrencer la périphérie. Au contraire, l'offre des centres se veut complémentaire à celle présente en dehors de la ville, puisque les commerces de proximité ainsi que les commerces à forte valeur ajoutée y sont privilégiés. L'inverse est aussi valable ; c'est-à-dire que le futur commerce prévu à Vidy ne devrait pas entrer en concurrence avec les commerces du centre-ville, de manière à ne pas risquer un affaiblissement de ce dernier. Dans cette optique, les Verts insistent sur le fait que si le centre commercial près de la Bourdonnette devait vraiment être indispensable pour assurer le financement du Stade, il soit porté une attention particulière à mettre la bonne activité au bon endroit⁵⁹. En d'autres termes, il faudra

⁵⁷ Les trois membres fondateurs sont la Ville de Lausanne, l'Association pour le Développement Economique du Commerce et des Intérêts Communs (DECLIC) et Lausanne Tourisme.

⁵⁸ La taxe est calculée selon le nombre d'employés.

⁵⁹ Les Verts préféreraient que le Stade soit couplé à des activités administratives et tertiaires afin d'éviter une génération de trafic trop importante ainsi qu'une concurrence centre-périphérie. Dans le cas où un centre commercial devait bel et bien être de la partie, ils privilégieraient plutôt des magasins d'exposition sans stock (de

« éviter que des commerces fortement représentés au centre-ville et facilement accessibles en transports publics [...] ne viennent s’implanter dans une situation qui augmenterait la concurrence centre-périphérie et favoriserait l’usage de la voiture » (Les Verts, 2007 : 4-5). Rappelons à ce sujet que des représentants des commerçants lausannois ont, dans le cadre d’une Commission consultative sur Métamorphose, rendu attentifs à la nécessité de ne pas doter la périphérie de commerces pouvant entrer en concurrence avec ceux du centre-ville. Cette recommandation ne devrait donc pas non plus échapper aux intentions de la Municipalité pour ce qui est du centre commercial prévu au bord du lac. Par ailleurs, Olivier Français reconnaît cette problématique, et a annoncé qu’il serait exclu que le futur complexe vienne concurrencer le centre de Lausanne ou les commerces de l’Ouest d’une part, et engendrer un trafic trop important d’autre part. Il a en outre déclaré qu’une activité commerciale plus modeste, au service du quartier, serait tout à fait envisageable, et même souhaitable. En effet, la Municipalité ne souhaite pas se doter d’une grande surface commerciale, et le projet se voudra le plus éco-compatible possible. Comprenons par là tant économiquement qu’écologiquement. C’est

pourquoi le municipal pencherait même plutôt sur l’inclusion d’activités tertiaires, tout en ne perdant pas de vue que l’inclusion d’un commerce est nécessaire pour bénéficier d’un financement. Toutefois, un programme tel celui rencontré au Stade de la Maladière à Neuchâtel (photo 6.4-I) sera exclu (in : ASEG, 2007 : 1).

6.4-I – Le Stade de la Maladière à Neuchâtel et ses commerces



Source : www.stades.ch

Franchissons maintenant la frontière communale, pour traiter de la seconde opposition et nous pencher sur la concurrence possible entre la ville-centre et ses communes périphériques. Abordons d’abord le cas de la commune de Chavannes-près-Renens. Celle-ci, située à proximité de la zone des Prés-de-Vidy, a prévu depuis une quinzaine années dans son plan de développement la construction vers Dorigny d’un vaste complexe immobilier comprenant logements à hauts standards écologiques, emplois tertiaires, loisirs, éducation et surfaces commerciales, dont un marché Aligro, qui est l’enseigne propriétaire du terrain. La localisation

type do-it, brico-loisirs, meubles, électroménager lourd, etc.) ne se trouvant pas au centre-ville et proposant un service de livraison à domicile, de manière à ce que le client puisse s’y rendre en transports publics (Les Verts, 2007 : 4-5). Par ailleurs, selon les récentes « rumeurs », la Municipalité songerait justement à envisager dans sa nouvelle enceinte un magasin de ce type. Il s’agirait d’une typologie de commerce que l’on doit actuellement aller chercher en périphérie. Le futur centre aurait donc l’avantage de faire venir ce genre de service à proximité immédiate de la ville.

proche du centre commercial prévu par Métamorphose risquerait donc d'entrer en concurrence directe avec celui de Chavannes. Ainsi, le projet lausannois bousculerait « *les plans imaginés pour une zone déjà très commerciale* » (Dufour, 2006 : ?), celle de l'Ouest lausannois. Mais il pourrait également, selon les points de vue, être considéré comme complémentaire en fonction du type d'activité qui s'y logera.

Pour ce qui est de Renens, certains s'inquiètent également : cette commune a prévu pour 2009 de réaménager sa Place du Marché en la dotant entre autres d'un grand complexe commercial Coop, assorti d'un supermarché, d'une galerie marchande, de bureaux, de logements et d'un square public. Ainsi, le centre du Léman risquerait de concurrencer également celui du Renens. D'autant plus que l'on peut considérer que la Place du Marché est quelque peu désavantagée. En effet, bien que celle-ci disposera d'un parking souterrain supplémentaire (229 places au maximum), elle risquera, de par sa position centrale en milieu dense, de ne pas être aussi facile d'accès en voiture que ne devrait l'être le futur complexe lausannois, situé à une sortie d'autoroute et de manière plus excentrée. Mais je ne pense pas que ces deux équipements se mettent réellement l'un l'autre en danger. En effet, le centre commercial prévu à Renens servira plutôt une clientèle renanaise pouvant même éventuellement aller faire ses courses quotidiennes à pied, alors que le complexe du bord du lac sera à la portée des riverains, des automobilistes sortant de l'autoroute, d'une partie des Lausannois, voire des résidents des communes voisines. A eux deux, ces centres commerciaux risqueraient plutôt de « faire de l'ombre » à ceux de la zone industrielle de la périphérie ouest, en semaine du moins.

En effet, le fait de doter la zone de Vidy d'un tel service pourrait dissuader les riverains de se rendre dans les centres commerciaux se trouvant dans l'Ouest lausannois grâce à la proximité du complexe du Léman. La construction du nouveau centre pourrait donc engendrer un effet positif en diminuant la circulation d'une partie des Lausannois en direction de la zone industrielle et commerciale pour ce qui est du trafic lié aux achats. Tout comme il pourrait également au contraire attirer un trafic supplémentaire de clients extérieurs à Lausanne. Mais en général, ce sont surtout les habitants de la Bourdonnette et des quartiers alentours qui, à mon avis, seraient avantagés par le nouveau commerce. Au final, il me semble que l'avenir se tourne désormais vers le fait de répartir les activités commerciales plus équitablement au sein de l'agglomération, de manière à la rendre polycentrique, ce qui permet de limiter les déplacements liés aux achats et de desservir une clientèle de proximité. Mais tout devrait dépendre du type de commerce qui s'établira dans la nouvelle infrastructure, car chacun engendre un trafic différent et répond à des besoins différents aussi.

■ 6.4.2 DEVANT LE FAIT ACCOMPLI ?

Nous pouvons tout de même nous demander si la proximité des centres commerciaux de Chavannes, Renens et Lausanne, mais plus généralement si l'ensemble des intentions du Projet Métamorphose démontrent un réel manque de concertation entre les élus lausannois et les communes concernées de l'Ouest en particulier. Le préavis sur Métamorphose annonce

d'emblée « *une étroite collaboration à l'échelon régional* » (Préavis 2007/19 : 1), et constate que les « *débuts d'une véritable concertation intercommunale autour de l'agglomération* » (Préavis 2007/19 : 5) se font ressentir. Mais il apparaît que les municipalités ont été averties de manière simultanée avec la presse, ce qui a eu pour effet de les surprendre, voire d'en énerver certaines (Dufour, 2006 : ?). Ainsi, l'ancienne syndique de Renens et actuelle présidente des TL, Anne-Marie Depoisier, regrette que « *Lausanne n'[ait] averti personne de ses intentions* » (Busslinger, 2007 : 23), et Jean-Claude Mermoud, co-président du comité de pilotage du PALM, ajoute que « *l'idéal aurait été que des cartes comme Métamorphose viennent plus en amont sur la table* » (ibid.). Selon Daniel Brélaz, les projets pour la Blécherette et la piscine couverte ont été transmis aux autres communes fin août 2006, le déplacement du stade n'étant « *qu'une conséquence annexe* » (Busslinger, 2007 : 23)...

Devant le fait accompli ? Quoi qu'il en soit, les communes alentours se sont trouvées dans l'obligation de prendre en compte les projets récents et quelque peu tardifs de la Municipalité lausannoise et de les intégrer à leurs propres intentions. Ariane Widmer, cheffe du SDOL, même si elle trouve l'idée du nouveau complexe excellente, estime que « *le projet est arrivé tardivement, et pas de manière idéale. Mais nous avons les moyens de réagir et de l'intégrer aux études* » (in : Dufour, 2006 : ?). Tardivement, en effet, puisqu'il a fallu demander à Berne une prolongation du délai pour le rendu des projets d'agglomération, de manière à pouvoir affiner le tout et définir les axes de transports prioritaires. Ainsi, le Projet Métamorphose a dû être inclus dans le Schéma Directeur de l'Ouest Lausannois, pour ce qui est de Renens, Chavannes, Saint-Sulpice et les Hautes Ecoles, ainsi que dans le Schéma Directeur du Nord pour le développement de Blécherette-Région (Olivier Français, in : Della Casa, 2007b : 30). Il s'agit en fait surtout du projet du Stade qui a dû être pris en compte, puisque sa localisation demande une coordination avec le périmètre du Chantier 1 du SDOL. Les études effectuées concernent le trafic multimodal, l'opportunité commerciale, les projets de transports publics et le réaménagement routier du carrefour. Finalement, à une échelle plus large, Métamorphose a également dû être pris en compte dans le projet autoroutier du PALM.

L'intégration du Projet lausannois est fondamentale, puisque l'échelle communale n'est pas suffisante pour garantir une cohérence d'ensemble et des résultats efficaces lors d'aménagements de l'ordre de ceux prévus à Lausanne. Une capacité d'adaptation ainsi qu'une flexibilité doivent par ailleurs être de rigueur, et une vue globale incluant l'ensemble de l'agglomération doit dans tous les cas être respectée. En particulier pour ce qui est du trafic généré par les nouvelles installations.

Lausanne a été critiquée à plusieurs reprises de faire chemin seule et de ne pas avoir tenu compte de l'ensemble des projets émis par les communes environnantes et par le PALM. Daniel Brélaz, pour sa part, prétend avoir « *présenté Métamorphose au reste de l'agglomération à plusieurs reprises* » (Meyer, Prin, 2007 : 26), et rappelle pour sa défense qu'au début du SDOL, « *Lausanne avait même été exclue des travaux* » (ibid.), ou encore que la Municipalité de Crissier, par exemple n'avait montré à personne son futur plan. Une étroite collaboration intercommunale ainsi

qu'une communication efficace se présentent dès lors comme des conditions sine qua non à l'avancement des divers projets afin d'en favoriser le succès.

■ 6.4.3 LA « GUERRE DES AXES »

Le Projet Métamorphose a également provoqué un conflit d'intérêts au sein de l'agglomération. Ce point chaud concerne les intentions de la Capitale vaudoise de se doter d'un m3 pour relier son Nord. Reprenons la petite histoire. Lors de l'annonce du projet municipal, des tensions entre la ville-centre et les communes se sont faites ressentir, étant donné que la création de l'axe fort lausannois mettait en danger la réalisation d'une ligne de tram Est-Ouest⁶⁰ allant de Bussigny à Lutry. En effet, les deux axes, englobés dans le PALM, pourraient bénéficier d'une subvention fédérale issue du fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération⁶¹. Mais la Confédération demande également qu'une liste des axes prioritaires lui soit présentée, ce qui pose problème, puisque la ligne Est-Ouest tout comme le m3 sont réclamés et nécessaires⁶². La première est considérée comme l'« *axe phare du SDOL, du PALM et de toute l'agglomération* » (Danesi, 2007b : ?), étant donné que la circulation au bord du lac est devenue véritablement problématique. Le second se révèle tout autant nécessaire, puisqu'une densification ne peut être envisagée sans une amélioration des transports publics desservant la zone. Si Marianne Huguenin, syndique de Renens et présidente du SDOL, estime que « *ce n'est pas à Lausanne, seule, de décider quelle ligne sera prioritaire* » (Dufour, 2006 : ?), Olivier Français, pour sa part, réplique que l'on devrait permettre à Lausanne de penser à ses habitants (ibid.). Les deux lignes sont donc justifiées, mais Daniel Brélaz a précisé que la construction du m3 devrait se faire en seconde priorité (in : Meyer, Prin, 2007 : 26). Et même si certaines communes s'estiment projetées devant le fait accompli et ne sont pas convaincues de la légitimité des ambitions de la ville-centre, le municipal en charge des travaux se défend en rappelant que Métamorphose répond aux « *objectifs d'aménagement du*

TRAFIC D'AGGLOMERATION

Afin de lutter contre la congestion des espaces urbains, la Confédération a décidé de cofinancer le trafic d'agglomération grâce à un fonds d'infrastructure prévu à cet effet.

Les conditions en matière de planification et d'organisation sont les suivantes : « *la planification des transports devra [...] englober tous les modes de transport et être coordonnée avec les objectifs et les mesures d'aménagement du territoire et de politique environnementale* » (ARE, 2002). Ces projets liés aux transports devront en outre être intégrés dans la politique d'élaboration des projets d'agglomération, adoptée en 2001.

⁶⁰ Le projet de tram, issu des réflexions de l'Ouest, a fini par être pris en compte à l'échelle de l'agglomération.

⁶¹ L'agglomération Lausanne-Morges est en concurrence avec un peu plus de trente autres agglomérations suisses ayant posé leur candidature pour tenter de bénéficier des subventions fédérales. La Confédération peut financer jusqu'à la moitié des investissements prévus, et le Fonds ne sera alloué qu'aux projets faisant preuve du meilleur rapport coûts/efficacité (Danesi, 2008 : ?), ainsi qu'à ceux conciliant le mieux urbanisation et transports.

⁶² Précisons tout de même que le Programme de législature engage la Ville à « *la création aussi rapide que possible du tramway léger est-ouest et d'un funiculaire en site propre entre la Riponne, la Pontaise et la Blécherette, qui assurera une desserte efficace de Beaulieu* » (Municipalité de Lausanne, 2006a : 4).

territoire de la Confédération et du canton : densification d'un côté et développement d'un réseau performant de transports publics de l'autre » (Danesi, 2007b : ?). La médiation et la pesée des intérêts concernant le choix des axes prioritaires restent toutefois du ressort du Canton⁶³.



Malgré la polémique engendrée par le manque de concertation ressenti et/ou effectif, il ne faut pas perdre de vue que si les équipements prévus trouveront leur place sur le territoire communal lausannois, sa région devrait également en profiter, et qu'il convient de tenir compte des aspects juridiques et financiers. En effet, le Stade aura, comme nous l'avons vu, une portée régionale. La piscine, quant à elle, est un besoin avéré des Hautes Ecoles et de la population de Lausanne et des environs, et ne sera donc pas financée par la Ville seule. A ce sujet, le Préavis 2007/19 précise que la « *localisation [du complexe sportif] dans l'Ouest lausannois est une condition indispensable pour que les coûts d'exploitation de la piscine soient également pris en charge par les Communes de Lausanne Région et par l'Université* » (Préavis 2007/19 : 10). Pour sa part, le futur m3 a été intégré dans le PALM afin de pouvoir bénéficier d'une aide de la Confédération pour le trafic d'agglomération. Et Daniel Brélaz rappelle que « *[la] non-réalisation [du m3] ne condamne pas tout le projet, mais nous devons alors être plus modestes. En revanche, il n'est pas envisageable de construire un M3 pour la Blécherette sans réaliser un écoquartier* » (Prin, 2007a : 23). En effet, pour qu'un tel axe de transport se justifie, il doit impérativement être accompagné d'une densification, c'est-à-dire d'une augmentation de la population qui justifierait l'aménagement. Il s'agit dans ce cas, on le comprend, d'un critère juridique instauré au niveau fédéral. Métamorphose est donc bel et bien un projet qui doit être considéré et intégré tant à l'échelle communale qu'extra-communale.

Toutefois, « *[...] la capitale joue seule. Elle a la force de frappe pour le faire* », dira Marianne Huguenin (Dufour, 2006 : ?). Plus forte, certes, mais le fait est que Lausanne doit aussi faire face à ses devoirs de ville-centre, en supportant des charges financières pour des équipements utilisés non seulement par ses citoyens, mais également par les habitants des zones périphériques. Et de la même manière, Lausanne joue son rôle de capitale vaudoise et de centre de son agglomération ; elle renforcera sa contribution, par le biais de Métamorphose, à l'accueil de population, emplois et activités. Même si elle est jugée trop ambitieuse, elle se doit de se prendre en main pour renforcer son image puisque, comme c'est le cas pour les centres, elle perd en attractivité en termes de lieu d'habitation. Elle se doit donc de remédier à cela, d'autant plus que « *l'agglomération lausannoise demeure le poumon économique du canton et se doit de rester attractive tant au niveau cantonal que supracantonal, voire même européen* » (Kottelat, 2007 : 3).

Mais le Projet doit absolument être considéré dans une optique globale, puisque les transformations qui seront perpétrées en ville auront des répercussions de plusieurs ordres, surtout visibles en termes de trafic, sur Lausanne et sa région. Et le Préavis entend bien

⁶³ Voir note 67, page 112.

accorder pour cela « une attention toute particulière [...] à la compatibilité de l'ensemble des mesures proposées avec le Schéma directeur de l'ouest lausannois (SDOL) [...], avec le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et avec le Plan OPair (Plan cantonal des mesures de lutte contre la pollution de l'air) » (Préavis 2007/19 : 17).

Si déjà dans l'introduction du Préavis 2007/19 il est fait mention du PALM, le document prévoit également un chapitre intitulé « Synergie avec les projets régionaux », qui comporte trois sous-chapitres : « PALM », « Chantier 1 du SDOL (Secteur des Hautes-Ecoles – Avenue du Tir Fédéral – Maladière) », et « le Nord lausannois » (Préavis 2007/19 : 30-31). Les principales modifications dont il faudra tenir compte se retrouvent dans les fiches de synthèse⁶⁴ (au sujet de l'état de la coordination des sites stratégiques d'agglomération) ainsi que dans les fiches de coordination (qui décrivent les mesures de transports retenues) du Projet d'agglomération. Le préavis sur Métamorphose ne donne lui-même aucune indication quant aux synergies qui seront menées dans le cadre du mégaprojet lausannois ; il se contente de décrire brièvement les trois projets. Les explications sur les synergies sont donc à chercher dans le PALM et les schémas directeurs concernés, et des précisions seront probablement apportées dans les préavis séparés qui présenteront les différentes parties du Projet Métamorphose à mettre en œuvre par la suite.

« Le PALM vit de la rivalité entre Lausanne et les villes voisines » (Danesi, 2007a : ?), lira-t-on. Et certains considèrent que « la coordination intercommunale manque » (Antonio Da Cunha, in : Busslinger, 2007 : 23), mais aussi qu'« il y a beaucoup de bricolages et de recherche d'opportunités » (ibid.) au sein même de la commune. En effet, le Projet Métamorphose impliquera une modification à caractère légal qui a aussi fait l'objet de quelques critiques. Il s'agit du risque « d'une rationalisation a posteriori. On fait le plan directeur après coup, pour prendre en compte les projets » (ibid.).

C'est-à-dire que le Projet Métamorphose nécessitera une révision du Plan général d'affectation (PGA), élaboré en conformité avec le Plan Directeur Communal (PDC) et récemment voté après de nombreuses années d'études et une mise en consultation publique. A ce sujet, Eric Magnin, président du Mouvement pour la Défense de Lausanne (MDL), estime qu'il s'agit d'un « déni des règles démocratiquement votées par le Conseil communal en 2006 » (Magnin, 2007). En quoi serait-ce un « déni » ?

Selon le PGA, la zone des Jardins Familiaux est soumise

PLAN GENERAL D'AFFECTATION

Le PGA est un document qui définit les droits relatifs à l'utilisation du sol, et sa quatrième version (après celles de 1897, 1911 et 1942) a été votée à Lausanne en 2006, après avoir été révisée à plusieurs reprises (la dernière révision date de 1996).

Ce travail très conséquent a fait l'objet d'une vaste consultation de la population et des milieux concernés. Il complète, tout en étant sa suite logique, le Plan Directeur Communal voté en 1995 (Préavis 2005/19 : 1), lequel expose les grandes lignes de l'aménagement du territoire.

Les plans partiels d'affectation (PPA) sont quant à eux des documents qui permettent des règles d'aménagement spéciales sur une partie délimitée du territoire communal.

⁶⁴ Voir Annexe 8.

à un « *plan spécial d'affectation* », ce qui signifie qu'elle est régie par des règles d'aménagement particulières⁶⁵, et qu'un débat législatif (ou un référendum) est nécessaire à sa modification. Le Projet Métamorphose impliquera bien une révision du terrain concerné. En effet, les affectations prévues pour la parcelle 611 (Annexe 9) comprennent les zones suivantes (voir encadré) : « *Jardins Familiaux* » (au centre de la parcelle), « *activités tertiaires* » (à l'Est), « *sports* » (longe le Sud), « *services industriels* » (à l'emplacement de la station de détente du gaz) et « *intermédiaire* » (longe le Nord). Il est évident qu'elles ne correspondent pas à ce que la Municipalité a prévu d'y implanter.

Il en va de même pour la zone de la Pontaise, laquelle comporte plusieurs affectations. L'aire comprenant le Stade Olympique est soumise elle aussi à un plan spécial d'affectation. Les terrains sportifs des Plaines-du-Loup sont quant à eux considérés comme une « *zone d'équipements sportifs et de loisirs de plein air* ». Une telle affectation ne permet que la construction d'édifices de petite ampleur, et elle est réservée à des équipements en rapport avec l'activité qui s'y loge. Finalement, la partie accueillant le parking du Vélodrome ainsi que la zone des

casernes ont reçu le statut de « *zone d'utilité publique* » (Annexe 9). Cela implique que les parcelles sont destinées à des équipements scolaires, sportifs, sanitaires, médico-sociaux, etc. par exemple (Préavis 2005/19 : 14). Il apparaît donc que malgré ces prescriptions légales, le Projet Métamorphose impliquera bien une révision du PGA voté dernièrement. D'un point de vue légal, ces modifications ne posent aucun problème si elles sont acceptées par le Conseil communal et par le Canton (selon l'art. 26 de la LAT).

Mais ce qui peut paraître choquant est le fait qu'en règle générale, un Plan Directeur Communal indiquant les grandes lignes à suivre en matière d'aménagement communal est déterminé, puis des projets concrets sont mis sur pied en conformité avec ces lignes directrices. Métamorphose prend les choses dans l'ordre inverse : il propose un projet bien précis et adapte le PDC en conséquence, afin d'éviter les incohérences avec le PGA. Ainsi, quasiment tous les périmètres concernés par Métamorphose seront sujets à des plans partiels d'affectation (PPA)⁶⁶, lesquels peuvent éventuellement passer par un référendum

DEFINITION DES ZONES DU PGA POUR LA PARCELLE 611

Zone intermédiaire. Zone d'attente inconstructible. Elle est destinée à être aménagée ultérieurement sur la base de plans spéciaux (plan de quartier, plan d'extension partiel, etc.). Pour autant qu'ils ne compromettent pas l'organisation et l'affectation du secteur concerné, des aménagements et constructions d'utilité publique peu importants peuvent être admis.

Zone de Jardins Familiaux. Les constructions légères en rapport avec cette activité, telles que cabanons, tonnelles, etc. sont autorisées pour autant qu'elles fassent l'objet d'un plan d'ensemble.

Zone d'activités tertiaires. Zone destinée à des activités tertiaires, à l'exclusion de magasins dits de grande surface. Des logements de gardiennage peuvent être admis.

⁶⁵ C'est-à-dire que les affectations prévues n'entrent pas dans les catégories les plus fréquentes d'utilisation du sol, lesquelles sont recensées dans la légende qui accompagne le PGA (voir la légende de l'Annexe 9).

⁶⁶ Voir aussi le chapitre « 7.2 Procédures légales » du Préavis sur Métamorphose (Préavis 2007/19 : 35).

populaire en cas de contestation.

Pour en revenir plus particulièrement sur ce qu'impliquera le Projet Métamorphose, relevons que, tout comme les projets prévus dans le cadre de l'agglomération Lausanne-Morges, les ambitions lausannoises se voudront évolutives. J'ai déjà insisté sur la nécessité pour tout projet de faire preuve de flexibilité et d'une vision globale. Cela est d'autant plus important lorsqu'il est en relation avec l'évolution parallèle d'autres communes, et la « solution » consiste à prendre en compte et à intégrer les intérêts de chacun. Marco Danesi relève à ce titre le besoin de « *ménager des ambitions souvent antagonistes. Et tenir compte à la fois de l'essor de l'Ouest et des besoins de la ville-centre. Sans oublier les directives de Berne* » (Danesi, 2007a : ?). Le projet « *lausanno-lausannois [qui] se limite volontairement au territoire communal* (ATE-VD, 2007) », selon les termes de l'ATE, sera donc très vraisemblablement mené à évoluer et à s'adapter avec les obstacles rencontrés et les impératifs auxquels il sera confronté⁶⁷.

Ainsi, le préavis qui accompagne le Plan général insiste sur le fait que les plans d'affectation permettant la planification de l'évolution de la ville doivent faire l'objet d'un processus de concertation intercommunale, car « *Lausanne ne peut plus se développer en vase clos* » (Préavis 2005/19 : 112). Cela est normal, puisque les affectations d'une zone entraînent des conséquences sur le reste du territoire alentours. Une prise en considération de celui-ci se présente alors comme une manière de créer une cohérence d'ensemble.

Il est ainsi nécessaire de prendre en compte l'échelle de l'agglomération pour la résolution de projets de type urbanistique et d'aménagement du territoire en général. Mais encore faudrait-il maintenant que les communes qui la composent enterrent leurs rivalités et leurs ambitions parfois « égoïstes » et divergentes et se mettent à travailler main dans la main. Objectif qui reste bien entendu plus difficile à atteindre dans les faits que sur le papier...

⁶⁷ Je ne peux pas faire l'impasse sur la modification qui est intervenue début 2008 en rapport avec le PALM. Elle montre que le Projet Métamorphose a déjà dû s'adapter à des exigences plus globales pour prendre en compte les besoins de l'agglomération dans son ensemble, et qu'il sera sans doute encore amené à changer par la suite. Cela démontre la flexibilité dont les différents projets concernés ont fait preuve, même si l'adaptation en question n'entraîne que des changements minimes pour Métamorphose. Voyons en quoi consiste la solution apportée au problème des axes de transports publics projetés.

Un accord a été trouvé le 17 janvier 2008 afin d'éviter la « *guerre des axes* » (François Marthaler, in : Danesi, 2007a : ?) dont nous avons déjà parlé. Les responsables du PALM ont proposé le compromis suivant (Annexe 10) : le tram Bussigny-Lutry ainsi que le m3 centre-Blécherette ne seront pas réalisés comme tels. Un tramway partant de Bussigny transitera par le Flon et remontera vers le nord de la ville. Il n'a par contre pas encore été décidé où le tram finirait sa course, faute d'études techniques déjà réalisées (type de véhicule, parcours en surface ou souterrain), et deux variantes seront évaluées : la première monterait en sous-sol et en ligne droite du Flon vers le Palais de Beaulieu pour rejoindre la Blécherette, la possibilité d'extension vers le Nord par la suite restant ouverte. La seconde privilégierait un tracé en surface reliant la rue Centrale, la Borde puis la Pontaise ou alors Bellevaux (Ducret, 2008c : 20). La Ville serait plutôt favorable à desservir la zone de la Blécherette, alors que d'autres préféreraient revaloriser le quartier de Bellevaux. Le débat est donc toujours d'actualité et promet d'être vif. Pour ce qui est de la solution proposée pour satisfaire au besoin d'un axe allant d'Est en Ouest, il a été décidé que des trolleybus en site propre, bénéficiant de ce fait d'une vitesse commerciale accrue, seraient mis en place entre Bussigny et Lutry, en passant par le Grand-Pont. Cela pourrait impliquer la fermeture du tronçon allant de Saint-François à Chauderon au trafic automobile. Le tout se monterait à quelque 720 millions de francs, et les travaux devraient débuter en 2011 (Danesi, 2008 : ?).

« Charles Thévenaz voulait dessiner un stade, il a bâti un mythe »

(24 heures. Pidoux, 2006b : 26)

■ 6.5 | Le côté émotionnel s'éveille

Changeons maintenant complètement d'échelle. Après nous être intéressés à celle des quartiers, de la ville, puis de l'agglomération, voyons celle de l'individu. Celui-ci n'est pas négligeable, puisqu'il occupe une place de grande importance dans le Projet Métamorphose. Avec ses intentions de modifier profondément la ville, la Municipalité a réveillé en les Lausannois leur attachement au territoire ainsi qu'aux infrastructures, dont le Stade de la Pontaise est l'élément principal. Si la crainte de voir une augmentation du trafic, une densité trop marquée, une ghettoïsation ou encore une perte des derniers centres d'intérêt du nord de la ville de Lausanne est souvent évoquée, l'un des réflexes principaux qui surgissent lorsque l'on aborde Métamorphose auprès des citoyens est celui d'une certaine nostalgie plus ou moins marquée envers le Stade mythique et son emplacement actuel. L'attachement au sol fait également partie des arguments forts, et la menace du béton entraîne donc bien évidemment des revendications. Nous allons aborder dans ce chapitre les différents aspects que nous qualifierons d'« émotionnels », ou qui, du moins, ont provoqué des réflexes d'ordre affectif auprès de la population lausannoise, tant pour ce qui est de la zone nord que du secteur sud.

■ 6.5.1 LE STADE OLYMPIQUE DE LA PONTAISE

a) *Un stade inadapté*

Le Stade de la Pontaise n'a pas encore fêté ses cinquante-cinq ans qu'il est déjà considéré comme étant en mauvais état et inadapté aux besoins actuels tout comme aux exigences d'exploitation. Inadapté aux besoins, car d'une part, il tombe en ruines et est mal protégé de la bise toujours présente sur le plateau nord, d'autre part, parce qu'il ne répond plus aux normes internationales et que la qualité de l'accueil et du confort laissent à désirer. En effet, un stade se doit au jour d'aujourd'hui de permettre l'accueil de sponsors et de médias notamment. Ceci est une condition fondamentale pour obtenir des soutiens financiers, mais aussi pour fidéliser et attirer des investisseurs, ainsi que pour bénéficier d'un écho médiatique plus important et permettre au club de grandir et d'intéresser à nouveau le public. Métamorphose pourrait donc apporter toute cette série d'avantages au FC Lausanne-Sport.

Ainsi, la mise à niveau de l'édifice s'avère nécessaire afin que le Stade Olympique « *puisse conserver sa place dans le calendrier des événements sportifs de haut niveau qui impliquent des retransmissions télévisées* » (Préavis 2003/21 : 6) en étant adapté aux normes de la *Swiss Football League*. Cela est d'autant plus nécessaire que Lausanne se doit d'assumer et d'assurer son rôle de capitale mondiale du sport. Toutefois, le Stade ayant déjà été rénové à deux reprises, le Conseil communal a refusé en 2003, comme déjà mentionné, d'accorder une troisième rénovation à l'édifice de la Pontaise⁶⁸. Métamorphose se présente alors comme une opportunité qui permettrait à la ville de se doter d'une infrastructure digne de ce nom ; d'un stade moderne, adapté aux exigences sportives internationales actuelles.

b) *Le réflexe émotionnel*

Agé d'à peine plus de cinquante ans, le Stade Olympique a pourtant déjà trouvé sa place dans le cœur des habitants de la Pontaise, mais également plus largement dans celui d'une grande partie des Lausannois. Plus que l'attachement à l'édifice à proprement parler, il semble désormais logique que le Stade de la Pontaise se trouve... à la Pontaise, et qu'il contribue à l'atmosphère du plateau nord. Par ailleurs, bien des esprits assimilent le nom « Pontaise » à l'image du Stade. Une délocalisation de l'emblème peut alors être considérée comme une aberration, une offense, voire même comme une « *lubie municipale* » (Neiryneck, 2007 : ?). Et elle fait aussi et surtout l'objet d'une incompréhension pour certains. Cependant, il semble que cet attachement au Stade ne s'est manifesté qu'au moment où la Municipalité a affiché son intention de le raser pour le délocaliser. Autrement dit, ce n'est qu'une fois que la population s'est trouvée menacée d'être privée de son Stade qu'elle s'est rendue compte de son existence et de l'importance de sa présence⁶⁹. Nombreux sont ceux qui qualifient d'« *âme de la Pontaise* » ce qu'ils considèrent comme l'unique centre d'attraction et d'attractivité du Nord lausannois. Privée de son Stade emblématique et vouée à l'accueil de logements, la Pontaise risquerait une perte d'intérêt en plus de la perte de son identité.

DU TERRAIN... AU STADE

Les premiers matchs de football à Lausanne se jouaient sur l'esplanade de Montbenon dès 1870. En 1908, le FC Montriond (connu sous le nom de Lausanne-Sports depuis 1920), choisit de s'installer à la Pontaise, sur un terrain situé en face de l'actuel Stade.

La tribune détruite par un cyclone en 1919, puis, après reconstruction, par les flammes, l'idée de construire un « vrai » stade olympique apparut. L'approche de la Coupe du Monde de football organisée par la Suisse décida la Ville à lancer un concours d'architecture. Le premier prix fut remporté par Charles-François Thévenaz en 1950. Un stade de 50'000 places (à l'époque) vit le jour en 1954. Il put ainsi accueillir la 5^e édition de la Coupe du Monde la même année, avec un match d'ouverture France-Yougoslavie soldé 1-0 (Cavin, 2005 : 17).

⁶⁸ L'aspect de la modernité et du confort ont finalement pris le pas sur la volonté première qui était de porter la capacité du Stade de 15'000 à 30'000 places (Préavis 2003/21 : 7-8).

⁶⁹ Cette réflexion rejoint celle du géographe Eric Dardel (1952) au sujet de la réalité géographique : « [...] *des sentiments, même organisés, peuvent rester latents, en sommeil, oubliés, comme on oublie sa propre vie organique, jusqu'à ce qu'un événement quelconque, l'éloignement, l'exil, une menace de transformation, les réveille et les actualise. Menace d'un changement, réveil des clochers dira-t-on volontiers* » (Racine, 2002 : 2).

La délocalisation de l'édifice reste toutefois la condition nécessaire à la réalisation du « pack » Métamorphose. Elle en est, du moins, la « clé de voûte ». Le sentimentalisme n'a donc pas sa place dans le futur de Lausanne. Même l'attribution de la note 3 au recensement architectural du Canton ne suffit pas à empêcher la destruction de l'emblème olympique du football lausannois. Toutefois, bien que la Municipalité considère que « *la structure de l'édifice ne représente pas un intérêt historique* » (Pidoux, 2006d : 3), elle est bien consciente que « *la démolition du stade de la Pontaise provoque tout naturellement des réflexes émotionnels de la part d'habitants « habitués » à la présence de cet édifice depuis 50 ans* » (Préavis 2007/19 : 27).

6.5-I - Le portique d'entrée du Stade Olympique



Photo : auteur

c) *Un travail de mémoire*

Pour cette raison, et afin de ne pas faire entièrement table rase du passé, le Préavis prévoit d'engager des études qui « *montreront dans quelle mesure il est envisageable de maintenir en place des éléments particuliers forts comme le portique d'entrée (photo 6.5-I). Cet élément emblématique et signalétique de ce qui a été le plus important stade de football de Suisse trouvera peut-être sa place dans les projets futurs* » (Préavis 2007/19 : 28). De même, le décor mural en céramique de Dony, Gasser et Gigon de 1968 situé dans le Club-house devrait être conservé (photo 6.5-II), et un « *travail de mémoire sera fait dans les règles de l'art. Archives photo et filmiques seront réalisées* » (Pidoux, 2006d : 3). Ces intentions montrent que l'aspect émotionnel est tout de même pris en compte dans le Projet, même si l'emploi de l'adverbe « *peut-être* » dans le Préavis, pour ce qui est du portique, peut laisser quelque peu perplexe.

De la même manière, la conservation d'une identité s'est retrouvée dans la proposition de Jean-Lou Rivier. Rappelons que son contre-projet soutient la construction du complexe sportif et commercial prévu, mais au Nord, sur le parking du Vélodrome, et prévoit l'adaptation du Stade de la Pontaise pour l'athlétisme. Mais il propose également de faire du quartier un pôle architectural en y intégrant par exemple une tour symbole, forme urbaine par excellence. Cet élément permettrait de donner un emblème identificateur aux habitants du Nord et d'en faire un quartier plus moderne et dynamique.

Ainsi, il apparaît clairement que tous s'accordent pour conserver un élément de référence au nord de la ville, de manière à ne pas laisser ce quartier pour compte et à garantir une identification des habitants ainsi qu'une continuité avec le passé de la Pontaise, mais aussi avec celui de Lausanne : le portique d'entrée pour la Municipalité, une tour et deux stades pour Rivier. Une partie de la proposition de l'architecte n'est pas écartée, puisque Olivier Français a déclaré à ce sujet que « *si cette collaboration [entre procédure participative et consultation de professionnels] démontre que la construction d'une tour est un modèle compatible avec la notion d'éco-quartier, c'est une option qui pourra être retenue* » (Olivier Français, in : Della Casa, 2007b : 30).

6.5-II – Décor mural en céramique de Dony, Gasser et Gigon (1968)



Photo : auteur

d) *L'avis des milieux sportifs*

Il faut toutefois relever que la démolition du Stade ne crée pas que des oppositions. Si d'un côté se trouvent les nostalgiques qui désirent conserver le Stade mythique avec lequel ils ont grandi ou dans lequel ils ont assisté aux matchs du Lausanne-Sport, certaines personnalités sont, au contraire, plus « progressistes » et enthousiastes. Les gens parlant de faire le deuil sont plus particulièrement ceux issus des milieux sportifs, avec certes des réserves et des exceptions⁷⁰ : « *[le stade] a fait son temps* » (Stéphane Chapuisat, ancien joueur du LS), « *à l'heure des stades modernes, la Pontaise n'a plus d'avenir* » (Jacques Antenen, vice-président de la Commission de discipline de l'UEFA) « *il faut savoir avancer* » (Anita Protti, ancienne athlète), « *nous assistons à la*

⁷⁰ La plupart des clubs sportifs concernés par le remodelage des installations sportives de la Pontaise semble adhérer au Projet. Le plus enthousiaste est bien évidemment le Lausanne-Sport (football et natation), accompagné du Racing Club (ES Malley), du Judo Kwai, du Club d'haltérophilie et du in-line. Dans la catégorie des « méfiants » se trouvent le patron d'Athletissima ainsi que le club d'athlétisme, puisque ce dernier devra se contenter d'une piste cendrée de seulement 300 mètres au Stade des Marronniers, même s'il est prévu de le rénover. Les cyclistes sont quant à eux « fâchés », puisqu'ils devront se déplacer au Centre mondial d'Aigle suite à la destruction du Vélodrome (Rapaz, 2007 : 3). En effet, aucune installation ne leur a été proposée en compensation. Voir aussi le point 7.3.1.

fin d'un cycle » (Vincent Grandjean, chancelier de l'Etat de Vaud), « *j'éprouve un besoin de changement* » (Michel Moret, directeur des Editions de l'Aire), « *ne vivons pas dans la nostalgie* » (Norbert Eschmann, ancien joueur du LS) (in : Meyer, 2006 : 19). Ce qui, bien entendu, n'est pas chose évidente pour tous.

Jean-François Pahud, président du Lausanne-Sports (toutes sections confondues) a rédigé un document intitulé « *Métamorphose. Et le sport ?* » (Pahud, 2007) dans lequel il fait toute une série d'observations plutôt objectives en gardant une approche sportive envers le Projet Métamorphose. Il se propose de faire part de son expérience et de son vécu en matière de sport, tout en insistant sur le fait que ses « *propos ne sont pas empreints de nostalgie et ne sont liés à aucun esprit de clocher* » (ibid.). Il déplore plus particulièrement la destruction complète et la délocalisation du Stade Olympique au Sud, étant donné que l'altitude à laquelle se situe la piste d'athlétisme actuellement est idéale pour ce sport ; elle a notamment permis à la Pontaise de comptabiliser de nombreux records du monde et d'Europe, ce qui ne serait plus possible à une altitude avoisinant le niveau du lac. Les couloirs de la piste ont en outre l'avantage d'avoir des virages très ouverts⁷¹ et un revêtement de qualité, et Pahud considère la pelouse naturelle du terrain central comme étant l'une des meilleures de Suisse.

Il relève lui aussi un risque de ghettoïsation dû au déplacement du Stade. Mais sa demande visant à maintenir l'édifice au Nord est également mue par un désir de conserver les pistes et la pelouse existantes pour leurs qualités respectives mentionnées ci-dessus. Il propose donc une démolition des infrastructures qui entourent ces éléments et leur reconstruction in situ, avec toute la modernité requise (rapprochement des tribunes, protection contre les intempéries, gains de sol qui pourraient être mis à disposition des VIP, etc.). Cela ne serait donc pas une volonté purement « sentimentale », mais bel et bien une nécessité pour les athlètes et le devenir d'Athletissima.

e) *Le rôle de la presse*

Le rôle joué par la presse quotidienne dans le Projet Métamorphose n'est pas anodin, et les médias ont eu leur part de contribution à la réaction émotionnelle qu'a suscité la destruction du Stade Olympique de la Pontaise. La une du 24 heures daté du 27 octobre 2006 (illustration 6.5-III), écrite en grosses lettres et accompagnée d'une photo en noir et blanc, frappe un grand coup en s'adressant directement à la sensibilité des lecteurs : « *La Pontaise rasée* » (Pidoux, 2006e : 1). Elle met en scène un vigile surveillant un stade bondé de quelque 32'000 supporters disciplinés venus encourager le Lausanne-Sports lors du derby lémanique de 1961. Mi-décembre 2006, une page entière est même consacrée à divers clichés pris à la Pontaise au bon souvenir du Stade (voir Blaser, 2006 : 35). Par la suite, certains articles contribueront à mettre en avant la réaction émotionnelle provoquée par la destruction de l'édifice : « *La Pontaise va devenir un*

⁷¹ Une telle ouverture permet en effet de diminuer les effets de la force centrifuge.

souvenir que les années embelliront » (Dubath, 2006 : 25). D'autant plus que le Stade mythique, « image de marque et [...] fierté de tout un quartier » (Pidoux, 2006c : ?), accueillera une dernière fois avant sa destruction la World Gymnaestrada en 2011, comme si l'on souhaitait le faire mourir « en beauté » et dans toute sa splendeur.

Certains journalistes vont même jusqu'à personnifier l'édifice de la Pontaise : « Madame la Pontaise ne mourra pas dans l'indifférence générale » (Pidoux, 2006c : ?), ou la qualifient encore de « vieille dame » (ibid.). De même, des termes comme « émus », « nostalgie », « affection », « identification », parsèment les lignes des articles de presse. Par ailleurs, un article consacré à Charles Thévenaz, l'architecte du Stade Olympique, est paru début novembre 2006 dans le 24 heures. Après une longue description émouvante de la nostalgie du retraité et « père de la Pontaise », une citation rompt le silence : « C'était tout de même un beau stade, [...]. Mais dans ce métier il faut savoir tourner la page, laisser le champ libre à la nouveauté. C'est vital. » (in : Pidoux, 2006b : 26)⁷².

6.5-III – Une du 24 heures du 27 octobre 2006



Source : Pidoux, 2006e : 1

⁷² Mentionnons également le « gag » du 1^{er} avril 2008 organisé par la rédaction du 24 heures. Celui-ci n'a pas fait dans la dentelle en annonçant d'emblée la démolition imminente de l'édifice olympique pour cause de sécurité et en convoquant les Lausannois à venir acquérir un morceau du Stade moyennant la modique somme de cinq francs. En n'omettant pas de préciser que les bénéfices de la vente serviraient au financement du nouveau complexe sportif au sud de la ville (!).

■ 6.5.2 LA PEUR DU BETON

Voilà pour le Stade et la perte de cet emblème patrimonial. Mais Métamorphose provoque aussi des inquiétudes liées à l'ensemble du territoire concerné. Nous avons déjà eu l'occasion d'aborder dans le chapitre 6.1.3c la crainte des habitants de la Pontaise de voir passer leur quartier du vert au gris ainsi que de perdre des espaces de convivialité qui contribuent à leur assurer une certaine qualité de vie. La peur du béton est également présente au sud de la ville.

a) *Bétonner le bord du lac ?!*

En effet, quoi de plus normal que la crainte de voir le bord du lac, zone de détente et de promenade, couvert de gris ? Ne serait-il pas plus logique de conserver le Stade au Nord et de laisser au Sud ses rives « naturelles », plutôt que d'y faire pousser une « verrue » ? Le même type de questionnement est par ailleurs apparu en ce qui concerne le bétonnage prévu pour l'accueil du nMBA.

Et il en va de même pour les aménagements annoncés au Stade de Coubertin. Ce dernier se trouve sur « *un site remarquablement bien réussi, mi-bétonné mi-nature où il fait bon vivre et que beaucoup de grandes villes nous envient* »⁷³ (Pahud, 2007). Mais ces espaces risqueront d'être défigurés par l'agrandissement projeté et par les projecteurs prévus pour illuminer les pistes. Rappelons à ce titre que la construction de tribunes à Coubertin avait déjà été envisagée dans les années huitante afin de satisfaire à la renommée croissante d'Athletissima, qui avait originellement lieu à cet endroit. Mais ce projet, visant à répondre aux besoins de la manifestation d'athlétisme, avait finalement été abandonné au profit du Stade de la Pontaise, en vue de ne pas porter atteinte à la zone du bord du lac (Pahud, 2007), notamment à cause de la présence de mats pour l'éclairage qui auraient accompagné l'aménagement. N'oublions pas non plus que la zone du Parc Bourget et a été qualifiée de réserve naturelle et ornithologique à réhabiliter et à protéger, ce qui en fait un secteur inconstructible pour le PGA⁷⁴. Le Projet Métamorphose présenterait donc une contradiction avec la volonté de la Municipalité de préserver le Parc, puisqu'il contribuerait à dénaturer les espaces verts de la zone de Vidy.

b) *Et les Jardins Familiaux ?*

Les promeneurs et amoureux du bord du lac ne sont pas les seuls nostalgiques du Sud ; il existe une autre catégorie de gens d'autant plus opposée à certains aspects du Projet Métamorphose. Ce sont les bénéficiaires d'une parcelle des Jardins Familiaux à Vidy, lesquels sont situés à l'emplacement prévu pour le futur Stade.

⁷³ Ce site est le résultat des aménagements effectués pour accueillir l'Exposition nationale de 1964.

⁷⁴ Seul de petites constructions conformes au but assigné à ce périmètre peuvent être autorisées à titre exceptionnel (Préavis 2005/19 : 37).

La Municipalité a entamé les négociations avec les jardiniers – quelque 174 familles – de manière à trouver une solution de compensation pour la perte de leur parcelle – toutefois propriété de la Ville – en leur promettant de conserver 70 à 80% de la surface, et de trouver d'autres surfaces cultivables à Lausanne. De cette manière, et non sans oppositions, il a été prévu dans le Préavis que les Jardins soient relocalisés à quelques centaines de mètres de leur emplacement actuel, à proximité de la STEP et sur un terrain plus petit (17'000 m²). Cependant, lors de la votation du crédit d'étude fin 2007, le Conseil communal a décidé que la surface allouée aux Jardins ne devrait pas être inférieure à l'actuelle (30'000m²). C'est ainsi que toute l'étude effectuée précédemment quant à l'emplacement prévu initialement devra être complétée en trouvant d'autres solutions. La Ville a par ailleurs déjà des emplacements compensatoires en vue, ce qui devrait permettre de conserver le même nombre de parcelles qu'actuellement.

Du côté du Sud aussi, la Municipalité est accusée de ne pas avoir fait preuve de sentimentalisme. Claudine Knöpfli, vice-présidente des Jardins Familiaux, estime à ce sujet qu'avec le projet de construction de stade, les élus « vont labourer 50 ans d'histoire d'un revers de main » (Pidoux, 2006b: 26). La réticence de certains⁷⁵ jardiniers à se déplacer vers un terrain critiqué comme étant plus petit, à l'ombre et proche de la

6.5-IV – Les Jardins Familiaux



Photo : auteur

pollution de l'autoroute, a mené Daniel Brélaz à s'exclamer lors de la présentation publique du Projet Métamorphose qu'« il y a des limites à l'égoïsme », et que c'est faire preuve d'un esprit individualiste que de faire échouer tout le développement de Lausanne à cause d'un refus de se déplacer de 100 mètres. Cela ne les a pas empêché, au préalable, de déposer en fanfare auprès du Conseil communal une pétition comptant plus de 7000 signatures récoltées en cinq semaines (Pidoux, 2007d : ?).

Ces oppositions sont compréhensibles, étant donné qu'il n'y a rien de simple à déplacer des plantations ; une grande partie du travail des jardiniers risquera donc d'être réduite à néant, même si la Municipalité a affirmé qu'il serait fait en sorte que le sol soit « débarrassé et travaillé pour recevoir les plantations des locataires transférés dans les meilleures conditions possibles » (Préavis

⁷⁵ Un sondage effectué par la Municipalité aurait révélé que les jardiniers à Vidy sont pour la plupart prêts à déménager.

2007/19 : 25), promettant par ailleurs de tout mettre en œuvre à cet effet. Le déménagement se fera en outre sur deux saisons, afin de respecter les récoltes. Et Olivier Français a très fortement insisté sur l'absolue nécessité d'assurer une pérennité aux plantations en ville.

Toutefois, le « démantèlement » (Jacques Knoepfli, in : Pidoux, 2008 : 25) organisé par la Municipalité provoquera très certainement un choc émotionnel aux gens attachés à leur lopin, en particulier aux personnes âgées qui prennent soin et s'occupent avec amour de leur coin de terre depuis de longues années. Ces Jardins, poumons verts de la ville, représentent par ailleurs un excellent moyen d'intégration pour les nombreux ressortissants étrangers qui s'y réunissent. Mais l'un des aspects qui semble avoir le plus retourné les jardiniers, soumis à un bail six mois, est de n'avoir été mis au courant du Projet que par voie de presse, c'est-à-dire en même temps que le grand public. D'autant plus qu'il y a environ trois ans, on leur avait assuré que « leur » terre ne risquait aucun chamboulement pour une période de 10 à 15 ans. Les jardiniers devraient normalement quitter les lieux dans le courant de l'année 2009.



Au final, un petit sondage de 436 personnes effectué par le 24 heures fin octobre 2006 révélait que 67% des interrogés répondaient « non » à la question « *Est-il judicieux de raser la Pontaise pour construire un nouveau stade au sud de Lausanne ?* » (24 heures, 2006 : 2. Annexe 7). Serait-ce parce que, comme l'a relevé Jean-Lou Rivier, le Projet Métamorphose risquerait de détruire l'identité culturelle des secteurs concernés, soit le sport à la Pontaise et les Jardins Familiaux et espaces verts à Vidy (in : Della Casa, 2006 : 13), en plus de mettre en péril l'équilibre urbain lausannois ?

Premièrement, la privation du Stade semble se présenter comme l'un des principaux arguments-réflexes en défaveur du Projet Métamorphose. L'attachement au patrimoine et les souvenirs sont également des sentiments forts qui rendent difficile toute attaque à leur encontre. C'est ce que l'on constate pour ce qui est du Stade de la Pontaise. Le Lausanne-Sport, équipe résidente, a beau ne plus être dans ses heures de gloire ces dernières années, la nostalgie envers ses exploits passés et l'ambiance des matchs sont toujours actuelles pour quelques-uns. Mais sans doute moins que la simple présence de l'édifice dans ce quartier « dépossédé » du nord de la ville qui, de par le simple fait d'être « là », octroie une identité aux habitants de tout un quartier. L'expression commune qui veut que le Lausannois « *monte au match* » (Flückiger, 2006 : 18), perd son sens si le Projet Métamorphose se réalise. Pareil pour les habitudes.

Toujours est-il que la vétusté de l'édifice semble justifier sa démolition. Le fait que « *la structure même du stade [soit] pourrie* » (André Bertoncini, in : Pidoux, 2007e : 24), est par ailleurs considéré par certains comme « *une réalité qui pourrait atténuer un discours sentimental qui a souvent cristallisé les débats ces derniers mois* » (Pidoux, 2007e : 24). D'autres, par contre, supplient la Municipalité de ne pas se saisir du « *prétexte du vieillissement de notre cher Stade olympique pour construire des HLM !* » (Flückiger, 2006 : 18). Les éléments identificateurs qui seront conservés

sur place auront pour but de revivifier les souvenirs et de rappeler aux nostalgiques l'histoire de la ville, de leur ville. Francesco Della Casa estime à juste titre que « *sous-estimer les réactions émotionnelles que suscite la perspective de raser un stade ancré dans la mémoire collective serait probablement périlleux, s'en offusquer, certainement vain* » (Della Casa, 2007a : 5). L'attachement émotionnel a beau être subjectif, il est quand même l'un des arguments les plus forts, car il ne s'explique pas.

En deuxième lieu, outre le « simple fait » de priver la Pontaise de son Stade, le bétonnage des espaces verts se présente comme un argument fort de la population du Nord comme de celle du Sud en défaveur du déplacement de l'édifice et de tout ce que cet acte implique. Cela met à jour les préoccupations des citoyens, la manière dont ils voient la ville et quelles caractéristiques cette dernière doit être en mesure de leur apporter au quotidien. Doit-on en conclure que dès que l'on touche au patrimoine bâti et aux espaces verts une levée de boucliers devient inévitable ? Il est souvent répondu à cette question de manière affirmative. Ainsi, il apparaît que la verdure est un élément fondamental à faire apparaître en milieu urbain, et qu'une ville doit pouvoir offrir des lieux de détente et de récréation à ses résidents.

A cela d'ajouter un argument fort : celui du « touche pas à mon quartier ». En effet, voir changer les espaces que l'on aime, auxquels on s'identifie et auxquels on est habitué entraîne toujours une forte émotion et une révolte, ce qui est tout à fait compréhensible. Et le manque de sentimentalisme dont peut faire preuve le projet municipal à cet égard fait de ce dernier un ennemi pris sur la défensive par de nombreux habitants du Nord comme du Sud. D'autant plus que le dialogue entre les deux partis opposés semble parfois manquer, ce qui n'arrange pas les choses et a plutôt pour conséquence de faire monter la pression...

Au final, certains trouvent la délocalisation du Stade « dommage », mais d'autres au contraire ne pleureront pas sur son sort si « *quelque chose d'autre* » est entrepris à la Pontaise pour rendre la zone attractive et agréable à vivre. L'un de mes interlocuteurs s'est demandé, en me montrant les espaces verts, si conserver des surfaces de verdure si vastes était vraiment nécessaire. Ne serait-il pas plus judicieux de mieux les organiser et d'en faire des lieux véritablement conviviaux ? Des lieux où les gens pourraient se réunir pour participer à des activités collectivement ? De leur apporter une véritable centralité ? Quelque chose doit être fait à la Pontaise. La démarche participative devrait permettre de le déterminer au mieux.

« C'est juré, les Lausannois pourront dessiner la ville dont ils rêvent »

(24 heures. Pidoux, 2007c : 23)

■ 6.6 | Le volet participatif

Afin de compenser en partie l'appauvrissement identitaire que représentera la destruction du Stade, de garantir une appropriation de la métamorphose de Lausanne par les Lausannois, et d'apporter de nouvelles idées visant à améliorer la qualité de la prise de décision, un processus participatif, soutenu par une « *Charte de participation* » (Annexe 11), a été prévu dans le cadre du Projet. Quatrième volet de Métamorphose, la participation se voit même consacrer, dans le Préavis 2007/19, tout un chapitre de longueur non négligeable (quelque six pages) comprenant une présentation de la démarche envisagée. Cela signifierait donc que l'importance dévolue à cette procédure est telle qu'elle se situe sur un pied d'égalité avec les trois autres volets, que sont les équipements sportifs, l'écoquartier et les déplacements.

Mais la participation, telle qu'elle est envisagée par la Municipalité, est aussi un aspect ouvertement critiqué, et cette volonté des élus d'engager la population dans le processus de construction de la ville se présente pour certains comme « *une manière de désamorcer les vellétés des opposants* » (Cachin, 2007 : ?). Elle ne serait qu'un simple alibi servant à légitimer le chamboulement prévu à Lausanne, alors qu'il ne resterait en réalité que peu de points à négocier. Suissetrafic.com considère même que tout le quartier écologique servirait « *à cacher les faux-pas qui sont commis ailleurs en ville* » (Suissetrafic.com, 2007b). Quels sont les aspects critiqués à ce sujet ? Quelle conception les différents groupes ont-ils de la démarche participative ? C'est ce que nous allons aborder ici.

■ 6.6.1 PARTICIPATION ET PROJET URBAIN

La participation, qui permet aux citoyens d'intervenir directement dans le processus d'élaboration d'une décision en y apportant idées, points de vue et suggestions, est un aspect fondamental du projet urbain. Ce dernier apparaît dans les années septante en réaction au fonctionnalisme qui a dicté les choix en matière d'urbanisme depuis la Charte d'Athènes de 1941. Cette nouvelle conception de l'urbanisme va avoir des conséquences notables sur la manière de penser l'espace urbain et ses aménagements, mais également sur celle de procéder. « *N'étant plus réservé à une corporation de spécialistes, le projet urbain supposait donc la participation active de tous les acteurs urbains, y compris les habitants, non pas seulement pour les informer au terme des études mais dans l'élaboration même du projet d'aménagement* » (Tomas, 1998 : 20). Ainsi, le

projet urbain se présente comme une nouvelle méthode d'élaboration de la ville, et la participation se retrouve au centre de ce nouveau processus. Antonio Da Cunha (Da Cunha, 2005 : 21) relève que le projet urbain présente deux caractéristiques principales : son caractère flexible et son aspect de participation ouverte aux acteurs publics et privés. Il s'agit de deux aspects que la Municipalité est accusée de ne pas avoir respectés dans sa proposition. Du moins pour ce qui est du choix de localisation du Stade Olympique.

■ 6.6.2 LA PARTICIPATION SELON LA MUNICIPALITE

Penchons-nous tout d'abord sur la manière dont l'exécutif lausannois a envisagé la démarche participative dans le but d'engager une co-construction de la ville, ainsi que sur les limites qui l'accompagnent. Les circonstances particulières dans lesquelles devra se dérouler le processus ont fait l'objet de critiques de la part des détracteurs, ce que nous aborderons au point suivant.

a) Comment la Municipalité a planifié le processus participatif

Dans le préavis sur Métamorphose, la Municipalité commence par rappeler les quelques principes de base de la démarche participative. Elle précise que ce processus, inscrit dans la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) depuis 1979, « a déjà été appliqué à Lausanne dans différents projets ponctuels et de manière plus importante et plus structurée dans Quartiers 21 (introduit en 2002) » (Préavis 2007/19 : 18). Il n'est donc pas une nouveauté pour la Ville. L'article 4 de la LAT, qui définit l'information et la participation, est cité dans le Préavis (Préavis 2007/19 : 18-19) :

Alinéa 1 : « Les autorités chargées de l'aménagement du territoire renseignent la population sur les plans dont la présente loi prévoit l'établissement, sur les objectifs qu'ils visent et sur le déroulement de la procédure. »

Alinéa 2 : « Elles veillent à ce que la population puisse participer de manière adéquate à l'établissement des plans. »

Alinéa 3 : « Les plans prévus par la présente loi peuvent être consultés. »

Le Préavis municipal relève que la loi reste floue en ce qui concerne les modalités d'application concrète de la participation, ainsi que pour ce qui est de la notion même de participation. L'article 4 du règlement cantonal sur l'aménagement du territoire et les constructions (RATC) de 1986 est également cité, et définit ces mêmes notions de la manière suivante (Préavis 2007/19 : 19) :

« L'autorité chargée de l'étude d'un plan directeur ou d'un plan d'affectation choisit les moyens appropriés pour assurer l'information et la participation de la population ; l'information et la participation portent sur les objectifs généraux d'aménagement et

sur les mesures envisagées pour leur réalisation ; lors de l'élaboration des plans, l'autorité tient compte des propositions qui lui sont faites dans la mesure compatible avec les objectifs poursuivis. »

La LAT est une loi à portée nationale, alors que la RATC doit être respectée au niveau cantonal. Le règlement cantonal laisse, tout comme la loi fédérale, une marge de liberté concernant la manière d'appliquer la divulgation de l'information et la participation ; l'autorité, c'est-à-dire la Ville de Lausanne, se doit uniquement de choisir « *les moyens appropriés* ».

La vision que la Municipalité se fait de la démarche participative est celle d'une « *participation authentique*⁷⁶ » (Préavis 2007/19 : 20), associant consultation et concertation⁷⁷. La méthode s'appuiera sur la reconnaissance de trois piliers : information, consultation, négociation (ICN). Le « degré de démocratie » de chacune de ces notions, définies dans l'encadré ci-contre, diffère : il est minimal pour la première, et maximal pour la dernière⁷⁸.

Afin de préparer la démarche participative, la Ville a commencé par lancer un appel d'offre, auquel six groupes ont répondu présents. Cela afin de pouvoir déterminer une équipe pluridisciplinaire qui s'occupera de définir un cahier des charges avec la population. Ces différentes équipes ont toutes soumis un dossier décrivant la démarche participative qu'elles envisagent pour le Projet Métamorphose, en mentionnant dans le document la procédure, les outils, étapes et caractéristiques qu'elles comptent mettre en œuvre et employer tout au long du processus. Le consortium lausannois Critères, Plates-bandes & co a séduit le comité

DEFINITION DES COMPOSANTES DE LA PARTICIPATION

Information : elle permet d'énoncer et d'expliquer des orientations, des choix et des décisions par le biais d'une communication unilatérale qui aboutit à de meilleures connaissances de la part de la population.

Consultation : elle permet de soumettre diverses propositions aux publics concernés, d'évaluer les réactions qu'elles entraînent et d'effectuer un choix ou de le modifier en conséquence.

Concertation (ou négociation) : elle consiste à élaborer une solution en collaboration directe avec les intervenants concernés, qui sont alors considérés soit comme des partenaires, soit comme ayant des intérêts potentiellement opposés.

(Préavis 2007/19 : 19-20)

⁷⁶ Si la participation se définit comme « *l'ensemble des possibilités démocratiques offertes à la population de collaborer à la prise de décision* », la participation authentique est alors « *un engagement actif des citoyens dans la résolution des problèmes qu'ils jugent essentiels et pertinents et dont ils peuvent effectivement concourir à élaborer et à contrôler les solutions* » (Préavis 2007/19 : 20).

⁷⁷ N.B. : Une erreur s'est glissée dans le préavis 2007/19. Celui-ci annonce que « *la Municipalité propose donc un processus associant consultation et consensus* » (Préavis 2007/19 : 20), alors qu'il s'agit en fait de « *consultation et concertation* ».

⁷⁸ Précisons cependant qu'un grade supérieur (et maximal) serait atteint avec une « *co-décision* ».

d'évaluation, composé en majeure partie de gens de la Ville⁷⁹, avec son projet OLA (Oui, Lausanne Avance !). C'est plus particulièrement sa créativité, sa connaissance des enjeux, la place donnée à l'écoute de la population⁸⁰ et ses compétences en matière de gestion de projet et d'évaluation qui ont convaincu le jury (Ville de Lausanne, 2008). Ils ont ainsi été jugés plus convaincants que les autres candidats issus pour l'essentiel de bureaux plus spécialisés dans le domaine de l'urbanisme et de l'architecture.

La démarche participative devrait se mettre officiellement en route fin mai-début juin 2008 avec les Lausannois. Du côté des mandataires, elle a commencé en avril par un recueil d'informations. Dès août-septembre, les Lausannois souhaitant s'impliquer dans le Projet seront convoqués, et la procédure ICN sera appliquée. Cela permettra, en décembre, de rédiger avec la population un cahier des charges qui sera soumis à un concours d'urbanisme. Des experts viendront par la suite présenter des esquisses conformes aux attentes des participants, lesquelles devront passer par un jury composé de professionnels (architectes internationaux, selon les normes de la SIA) avant d'être adoptées par la Municipalité, puis par le Conseil communal. L'élaboration des plans partiels d'affectation, qui relancera une démarche ICN, sera à la charge des autorités communales. Ces plans seront ensuite mis à l'enquête publique, et devront finalement être adoptés par le Conseil communal et par le Canton⁸¹. Ce n'est qu'après que pourront débiter les études conduisant aux permis de construire et à la réalisation des équipements (Annexe 12).

Ainsi, il apparaît que la véritable phase décisionnelle sera du ressort politique. A ce sujet, la Charte insiste sur le fait que la participation citoyenne n'est pas la prise de décision elle-même. Elle est en fait une manière d'écouter la population pour connaître ses attentes et ses pratiques de la ville, et de pouvoir intégrer par la suite les différentes idées ainsi que de nouveaux points de vue, et ce, le plus en amont possible du processus. Une telle approche est nécessaire, puisque les élus reconnaissent « *l'indétermination initiale des choix, progressivement élaborés ensuite à travers un processus concerté et négocié* » (Préavis 2007/19 : 20). Finalement, la démarche impliquant la population devrait se terminer fin 2008-début 2009, et les premiers travaux débiter dès 2010 au Nord.

Le type de participation envisagé par la Municipalité garantit aux citoyens, autorités et professionnels – bref, aux différents acteurs de la ville – de donner librement leur avis et d'être écoutés, tout cela sous l'encadrement de mandataires externes engagés pour faciliter et diriger le dialogue. Il s'agira des dénommés « pilotes d'atelier » issus du consortium OLA. Ces derniers feront office de modérateurs, et ils seront accompagnés de géographes, architectes, urbanistes,

⁷⁹ Le comité d'évaluation est composé de deux conseillers municipaux (Silvia Zamora et Marc Vuillemier), deux chefs de service (Elinora Krebs et Françoise Chappuis), un architecte urbaniste chef de projet (Jean-Luc Kolb) et de deux experts externes choisis pour leur expertise en matière de participation (Jean-Bernard Racine et Anne Nguyen).

⁸⁰ La Municipalité a insisté sur le fait qu'il est important de toucher et d'entendre toutes les catégories de publics et d'ouvrir au maximum les possibilités d'expression.

⁸¹ Voir Annexe 13 au sujet de la procédure telle qu'elle a été proposée à l'issue des conférences « *Pour un urbanisme humain* » de Quartiers 21.

paysagistes, ingénieurs du trafic, etc., c'est-à-dire de professionnels issus de différents milieux qui permettront de déterminer la faisabilité des propositions issues de la démarche citoyenne. Un type de démarche ouverte et pluridisciplinaire est nécessaire, car « *dans un projet de l'envergure de Métamorphose, il n'est pas possible pour la Municipalité de mener à bien seule une telle tâche* » (Silvia Zamora, in : Pidoux, 2007c : 23). Toute la richesse de cette manière de procéder étant d'intégrer le savoir des experts techniques et des experts d'usage.

b) Les limites de la participation dans le Projet Métamorphose

La Municipalité reconnaît cependant que dans le cas particulier de Métamorphose, une participation limitée à certaines conditions sera inévitable. Nous l'avons vu, deux sites seront touchés par le Projet : la zone de Vidy et le plateau Pontaise/Blécherette. Et certaines décisions ont déjà été prises en amont et ne seront pas négociables, puisque le Projet se présente comme un bloc. Tel est le cas par exemple de ce qui concerne la destruction du Stade Olympique, la réalisation d'un complexe sportif et commercial sur l'emplacement des Jardins Familiaux, la construction d'un écoquartier sur le plateau de la Blécherette et la mise en service d'un m3.

Ainsi, une participation limitée sera accordée aux représentants de la population sur ce qui peut encore être négocié, et les degrés d'information, de consultation et de négociation varieront selon les différentes composantes du Projet. En effet, la partie sud étant conditionnée par certaines contraintes technico-économiques, la marge de manœuvre participative en résulte réduite à une consultation de certains interlocuteurs spécifiques. Le Nord, s'inscrivant au contraire sur une « page blanche », sera soumis à un processus participatif maximal, allant d'information à négociation, en passant par consultation. Marc Vuillemier l'admet : « *C'est vrai qu'il y a des directions sur lesquelles nous serons intransigeants. Par contre, ces cadres fixés, les volontés des Lausannois seront prises en compte que cela soit pour le logement, les infrastructures publiques ou encore les installations sportives* » (in : Pidoux, 2007c : 23). La Charte de participation, qui justement définit les limites et les conditions, est un document de base qui se posera d'entrée de jeu et qui devra être accepté par l'ensemble des participants avant toute discussion.

Mais les limitations ne seront pas uniquement « restrictives ». En effet, si l'on se base sur la liste des principes du développement durable pour l'écoquartier lausannois du Préavis, le point « *solidarité, convivialité et participation* » montre la volonté de la Municipalité de :

« Poser les conditions préalables à la création de liens sociaux, ciment du futur quartier. Assurer une mixité sociale, intergénérationnelle et culturelle en diversifiant l'offre de logements et de surfaces dédiées aux activités et en réservant des lieux de rencontre, d'échange et de participation à la vie du quartier. Compléter et redynamiser la démocratie représentative par un processus de concertation. »

(Préavis 2007/19 : 14)

Ce paragraphe met en évidence que certaines « valeurs de base positives » ont déjà été déterminées et qu'elles devront guider le processus participatif. Ainsi, le fait qu'il y aura une démarche citoyenne est imposé. Le choix de la méthode (information, consultation, négociation) est lui aussi déjà fixé, tout comme l'est le fait que le quartier nord sera doté de logements, d'activités économiques, d'équipements (parcs, jeux d'enfants, transports publics, maisons de quartier, installations sportives, etc.) ainsi que d'espaces publics. La Charte insiste donc sur les principes de mixité et d'hétérogénéité, dans le but d'éviter une organisation du territoire sectorielle et génératrice de déplacements superflus. Elle prône par conséquent l'idéal de proximité, qui permet à tous de trouver l'ensemble des activités et des services du quotidien. Le consensus devra aussi assurer la création de liens sociaux et une vie de quartier agréable. Et même si ces éléments sont présentés comme des impositions et feront l'objet d'une médiation, ils devraient normalement aussi être, au final, à l'avantage des citoyens et de l'avenir de la ville.

■ 6.6.3 LES REVENDICATIONS

Evidemment, la nécessité de faire intervenir la participation de la population dans l'élaboration du Projet Métamorphose n'est contestée par personne, bien au contraire. Elle est même attendue avec impatience et considérée comme un droit démocratique incontestable. Mais cette démarche est surtout fondamentale, puisque, comme l'a mentionné à juste titre déjà en 2006 le Parti Socialiste lausannois, « *les vifs débats qui ont lieu aujourd'hui – alors qu'aucun projet concret n'a encore été déposé – montrent bien la nécessité d'impliquer la population* » (PSL, 2006 : 2). C'est par contre la méthode employée par la Municipalité qui est critiquée par les détracteurs. « *Métamorphose... de la méthode* » proposera par ailleurs l'urbaniste Urs Zuppinger (Zuppinger, 2007 : 20). Trois critiques principales ont été exercées par les différents groupes concernant la participation.

a) *Discret et dans le mauvais sens*

La première critique se rapporte à la manière dont la Municipalité a annoncé ses intentions. C'est-à-dire avec une très grande discrétion, ce qui a surpris beaucoup de monde. En témoignent les nombreuses plaintes d'associations concernées n'ayant été averties du Projet que par voie de presse, au même moment que le grand public. Ceci a donc eu pour conséquence de leur donner l'impression que la Municipalité a travaillé derrière leur dos et sans concertation. Cela peut être dangereux, car cette première confrontation inattendue avec un projet prédéterminé a directement mis les principaux intéressés sur la défensive, en renforçant leur sentiment de ne pas avoir été pris en considération. Cela a en outre fait naître une rancune qui n'est pas prête de s'effacer. De plus, cette discrétion serait toujours d'actualité. Et effet, certains considèrent que la Municipalité « *continue de gérer les grands dossiers en faisant ses petites combines dans son coin. C'est de l'autisme. Dans tous les cas, c'est l'opposé d'une procédure ouverte et démocratique* » (Marlène Bérard, in : Kottelat, 2008 : 3).

Mais il est aussi et surtout critiqué le fait que les pouvoirs publics s'y soient pris dans le mauvais ordre dans la présentation de leurs intentions et l'élaboration de leur démarche. En effet, il a été relevé à plusieurs reprises que le Projet Métamorphose a été dévoilé à la population déjà tout prêt, laissant à cette dernière la possibilité de ne participer qu'à l'aval du processus, et de ne donner son avis que sur les quelques points encore négociables. Alors qu'au contraire, une véritable démocratie participative devrait se faire dans l'autre sens : « *on lance des assises de l'urbanisme de la ville, on écoute, on recueille, on négocie, on digère les propositions, puis ensuite on présente son choix politique* » (Hubler, 2007) qui concerne un chamboulement aussi important que Métamorphose⁸². Ainsi, la manière de procéder de la Municipalité a reçu la qualification de « pratique dictatoriale » et nombreux sont ceux qui déplorent le manque de concertation dont la Ville a fait preuve tout à l'amont de l'élaboration du Projet.

b) Un projet inflexible et « non négociable »

La seconde revendication attaque l'inflexibilité du mégaprojet. Il s'agit d'un aspect qui a été critiqué ouvertement et à plusieurs reprises, ce qui en fait l'un des points faibles du Projet. Le groupe Suissetrafic.com, pour ne citer que lui, reste particulièrement sceptique quant à la démarche participative envisagée par les élus lausannois. La principale critique que le groupe exerce contre Métamorphose est son aspect anti-démocratique, dû au fait qu'il n'y ait « *rien à discuter ou presque* » (Suissetrafic.com, 2007c). A tel point que le Projet apparaît comme du chantage, puisque ce sera « *soit tout, soit rien* ». L'avis du groupe est clairement exprimé sur son site Internet :

« On nous ressasse sans arrêt la participation de la population au projet « Métamorphose » mais il faut être clair : cette participation ne sera effective que sur de petits éléments bien précis et JAMAIS il ne sera possible aux habitants d'exiger, par exemple, un parc urbain d'ampleur même s'il le désire. Les surfaces sont prévues à la construction et seront utilisées pour cela. Après le relatif échec d'Agenda 21 on peut raisonnablement penser au futur flop de « Métamorphose. »

(Suissetrafic.com, 2007a)

Il est évident que Suissetrafic.com doute, sur un ton très polémique, de la réussite du Projet à cause d'une possibilité de participation limitée. Mais il n'est pas le seul à relever une inflexibilité de la part de la Municipalité. De la même manière, Roland Wetter, membre du Mouvement pour la Défense de Lausanne (MDL), estime que « *la population n'a jamais été consultée et lorsque l'on pose des questions, les autorités tiennent un double langage. Pour esquiver les critiques elles disent que*

⁸² Voir à ce propos le point 1 de l'Annexe 14 au sujet de la procédure requise pour l'information publique d'une intention de projet. Il y est stipulé d'une manière assez vague que « *le vecteur d'information est à définir ultérieurement et peut être variable en fonction de l'importance du projet* » (Quartiers 21, 2004 : 4). Mais également que l'information « *doit avoir lieu avant l'établissement du cahier des charges et/ou du programme* » (ibid.), ce qui sera le cas pour Métamorphose.

rien n'est décidé. Par contre, pour imposer sa vision, la Ville affirme que c'est tout ou rien » (in : Pidoux, 2007d : ?). En effet, nombreux sont ceux qui ne comprennent pas pour quelle raison tout dans le Projet est présenté comme étant interdépendant, et le MDL qualifie de « fallacieux » le prétexte de lier de façon indissociable la réalisation de l'écoquartier et la démolition du Stade (MDL, 2008 : 2), argumentant qu'un écoquartier pourrait se réaliser quasi en chaque endroit de la ville, à condition qu'il existe de bonnes liaisons de transports publics à proximité et que les habitants privilégient les modes de déplacement doux (ibid.). Associer les quatre éléments dont est composé le Projet Métamorphose serait donc pour certains une manière de ficeler le tout afin de le faire accepter en bloc. Alors que d'autres prétendent qu'au contraire, l'idée de faire converger toutes ces intentions est un coup de génie de la Municipalité.

En fin de compte, les associations et différents partis en particulier demandent à ce que « la démarche participative qui nous a été promise se fasse non pas seulement sur la hauteur et la couleur des maisons, mais aussi sur l'affectation du territoire de notre quartier [de la Pontaise], sur le déplacement ou non du Stade olympique, sur les espaces verts, entre autres » (Audemars, 2007a : 7). Cette réclamation démontre la volonté des concernés d'être véritablement impliqués dans le processus de co-construction de la ville. D'autant plus que la démarche de Quartiers 21 a mis en évidence que :

« s'il fallait ne retenir qu'un projet, ce serait certainement celui de la mise en place d'une procédure participative lors de projets d'aménagement ou de construction.

En effet, chaque projet deviendrait en quelque sorte subordonné à cette procédure, procédure au sein de laquelle l'utilisateur pourra exprimer son point de vue non pas en tant que profane de l'urbanisme, mais en tant qu'expert de l'utilisation d'une rue, d'une place, d'un quartier, etc.

Cette procédure deviendrait en quelque sorte le prolongement de la démarche « Quartiers 21 » instituée par la Municipalité, et lui permettrait ainsi, tout en respectant l'esprit de la charte d'Aalborg d'inscrire Quartiers 21 dans une perspective durable. »

(Quartiers 21, 2004 : 2-3)

Ainsi, de son côté, Urs Zuppinger suggère aux pouvoirs publics de montrer la pertinence du Projet Métamorphose en étendant la participation au-delà de l'écoquartier, c'est-à-dire en comprenant l'ensemble des études et démarches nécessaires. Car, selon ses propres mots, « il ne suffit pas que le médicament contienne les substances adéquates, encore faut-il savoir l'administrer de façon que le corps puisse l'assimiler » (Zuppinger, 2007 : 20).

Pour sa part, Andrea Egli a relevé lors de la séance du Conseil communal au nom d'A Gauche Toute ! que la Municipalité « ne devrait pas avoir peur de soumettre son Projet Métamorphose à toute la population, de le discuter et de le défendre ». Le groupe est par ailleurs « convaincu qu'elle aurait pu le faire accepter largement ». Il serait en effet dommage que le manque de démocratie ressenti à l'amont soit un élément qui remette en cause le Projet.

c) *Une démarche alibi ?*

Le sentiment d'imposition que le Projet a éveillé a souvent porté à considérer le volet participatif comme un simple alibi permettant d'atténuer les effets de l'irruption d'un projet déjà concocté, de légitimer la décision, ou encore de prévenir des contestations en donnant l'impression à la population qu'elle serait prise en considération et qu'elle pourrait véritablement participer à la construction de Lausanne. Jacques Neiryck, fervent critique des intentions de la Municipalité, considère à ce titre les « *parlottes participatives* » comme un moyen d'« *apaiser l'opinion publique* » (Neiryck, 2007 : ?). Ainsi les élus auraient ajouté un volet participation au Projet Métamorphose juste « pour la forme » et pour faire « passer la pilule » d'un projet tel qu'ils l'ont élaboré. Ce sentiment est d'autant plus renforcé depuis qu'il a été annoncé que l'ensemble de la démarche (collecte d'informations, détermination d'un cahier des charges et présentation des résultats) devrait s'étendre sur une période n'excédant pas une année.

Mais la Municipalité affirme ne pas souhaiter faire du processus participatif une démarche alibi. Elle dit prôner au contraire une co-construction de la ville, une mobilisation et une implication des citoyens, une écoute mutuelle, ainsi qu'une volonté de création et d'innovation, le tout reposant sur la Charte « *qui définira les bases de la négociation, les droits et devoirs de chaque partie et constituera le préalable sine qua non pour s'engager dans la démarche participative* » (Zamora, 2007 : ?). Et les équipes responsables du pilotage, se targuent déjà de vivre une telle expérience. Car même si une démarche participative a déjà été menée dans le cadre de l'Agenda 21 lausannois, le Projet Métamorphose se présente comme une occasion unique à Lausanne d'impliquer la population dans une action urbanistique majeure.

Alors ; démocratisation accrue ou bien instrumentalisation du débat (Gaudin, 2007 : 78) ? Deux interprétations contraires de la participation. Si le soupçon s'installe, cela devient vite dangereux, car le risque que le débat reste figé augmente. A titre d'exemple, Jacqueline Audemars rapporte : « *Il nous a été dit que le projet se ferait avec nous* ». Puis elle ajoute en certifiant : « *mais personne de la ville n'a pris contact avec nous, et nous sommes sûrs que le projet est en voie de réalisation, sans nous*⁸³ » (Audemars, 2007c : 18). Il devient évident qu'il sera difficile pour la Municipalité de convaincre les citoyens qui critiquent la non-négociabilité des points principaux en campant sur leurs positions qu'elle souhaite réellement (si tel est effectivement le cas) une co-construction de la ville ainsi qu'un véritable débat ouvert.

Et il serait dommage que les groupes et associations qui critiquent farouchement certains aspects du Projet aient moins de chances d'être « pris au sérieux », et surtout en considération, dans l'élaboration en cours et future de Métamorphose. En effet, leur position forte et polémique ne favorisera pas qu'ils soient écoutés, et cela risquera encore d'augmenter leur

⁸³ En gras dans le texte.

rancœur, d'autant plus qu'ils se plaignent déjà de ne pas avoir été entendus et pris en compte, tout en regrettant le manque de dialogue. De plus, l'arrogance de certaines réactions et les propos désobligeants du syndic à leur encontre ont renforcé leur certitude que le Projet manque de démocratie. L'idéal serait alors d'éviter qu'un « débat de sourds » ne s'installe...

■ 6.6.4 UNE DECLARATION D'INTENTIONS

Le véritable problème semble se situer, selon Grégoire Junod, président du Parti Socialiste Lausannois et d'autres contestataires, non pas au niveau du projet même de la Municipalité, mais au niveau de la marge de manœuvre envisagée pour la démarche participative : « *les projets sont stimulants, mais il ne faut pas confondre consultation et participation de la population* » (in : Dufour, 2006 : ?). Jean-Pierre Gaudin définit ces notions de la manière suivante : « *consulter, c'est tout juste prendre un avis ; concerter, c'est rechercher un compromis ; participer, c'est, plus ambitieusement, vouloir associer les citoyens aux orientations, voire aux décisions mêmes* » (Gaudin, 2007 : 32). Ainsi, en nous basant sur ces définitions, Grégoire Junod craint que la population n'ait pas l'occasion de véritablement intervenir dans la prise de décision et qu'il lui soit simplement demandé son opinion, sans l'impliquer à proprement parler. Le fait que les éléments de base du Projet Métamorphose soient déjà décidés, formant un tout indissociable et non négociable, font au final apparaître la démarche comme une participation conditionnée par toute une série d'impositions dont l'ampleur serait disproportionnée par rapport à ce qui peut encore être négocié.

Certes, il est dit et prévu que la population soit impliquée sur un certain nombre d'aspects. Mais si l'on se réfère à Jean-Pierre Gaudin, celui-ci rappelle qu'il ne faut jamais donner l'impression qu'il n'existe qu'un seul choix possible, qui serait défini par la technique ou pré-décidé par les politiques. Ce qui explique que des plans d'urbanisme par exemple soient présentés quasi systématiquement (Gaudin, 2007 : 72). Toutefois, dans notre cas précis, la sensation qu'il existe une alternative au choix municipal ne se fait malheureusement pas ressentir dans le point central du Projet Métamorphose, ce qui risque de compromettre son succès par de vives contestations.

De son côté, la Municipalité se défend en réitérant que le Préavis déposé au Conseil communal reste bel est bien une déclaration d'intention, et non pas un projet totalement fixe et inflexible. Elle estime avoir respecté toutes les procédures, et rappelle que de nombreux aspects sont négociables et seront négociés, ce qu'elle considère comme une preuve de démocratie. De plus, le fait qu'un demi-million de francs ait été demandé au Conseil dans le but de financer la démarche participative témoigne de l'importance accordée à ce processus ainsi que de son sérieux (Daniel Brélaz, in : Suissetrafic.com, 2007a : 4). Par ailleurs, Silvia Zamora rappelle que « *plein de choses sont encore ouvertes. Par exemple, la localisation précise d'un nouveau stade d'athlétisme, et le développement de nouvelles installations sportives ou commerciales au nord, en plus des logements...*

Le seul point qui est effectivement non négociable, c'est celui qui concerne le futur stade de football » (in : Ducret, 2008a : 27).

D'autre part, la Municipalité estime ne pas avoir pris des décisions sans concertation : « *Il n'a jamais été question pour la Municipalité de faire Métamorphose toute seule* » (in : Prin, 2007b : 27), clame Daniel Brélaz, qui souhaite associer les populations concernées « *au plus tôt* » (Préavis 2007/19 : 2) dans cette procédure participative innovante. Et Marc Vuillemier, municipal des Sports, précise que les élus ont beaucoup dialogué avec les gens et les associations : « *Dans les clubs sportifs, en règle générale, j'ai ressenti de l'enthousiasme. Chez les privés, touchés plus ou moins fortement par les projets, il y a eu de la compréhension. Ou des solutions seront trouvées pour que tout le monde y trouve son compte* » (in : Wullschleger, 2007 : ?). Ce dernier point est bien entendu fondamental, même s'il semble difficile à réaliser. En effet, il est évident que l'adhésion de l'entièreté des citoyens n'est que très peu probable. Mais n'oublions pas non plus que le but d'une démarche participative est de tirer un avis collectif au travers des opinions individuelles, grâce à un échange d'arguments et de points de vue. Et il serait utopique et faux de croire qu'une procédure engageant les citoyens dans la co-construction de leur ville sera en mesure de satisfaire toute le monde sans exception. A titre d'exemple, 10 à 15% des décisions prises lors de la démarche participative dans le quartier Vauban sont restées conflictuelles et ont dû être tranchées par la mairie (Préavis 2007/19 : 23). La participation possède certes une série d'obstacles, mais le tout sera de satisfaire la majorité des gens. Mais à Lausanne, les réactions populaires sont actuellement déjà bien mitigées, et cela avant même que n'ait débuté la phase participative dans les faits.

Nous pouvons alors nous demander comment le fait qu'une consultation directe auprès de la population n'ait pas été envisagée à l'amont peut s'expliquer pour un projet si notable que Métamorphose. Est-ce par crainte d'un refus populaire ? Etais-ce pour présenter un projet déjà tout ficelé aux citoyens leur faisant croire que le tout était déjà acquis et allait effectivement se faire ? Ou alors à cause d'une décision prise à la va-vite qui nécessitait d'agir rapidement afin de pouvoir encore être intégrée dans le Projet d'agglomération ? Ou encore qu'une fois que la route tourne, il faut saisir au vol les autres occasions qui se présentent ? Ou au contraire, parce qu'il faut bien poser les bases d'une décision à un moment donné pour pouvoir avancer ? Je doute que ces questions aient une réponse, politiquement avouable du moins. Cependant, la thèse de la précipitation ne semble pas être acceptable pour Olivier Français : « *La particularité de notre proposition est justement de préparer sans précipitation le développement de notre cité. La démarche participative certes ambitieuse que nous proposons est la preuve d'une volonté de concertation et non de précipitation. Comme tout grand projet d'urbanisme, « Métamorphose » propose une gestion du long terme* » (in : Della Casa, 2007b : 31).



« *Lausanne est une des rares villes en Europe qui peut réorienter ses infrastructures grâce à la disponibilité de terrains en ville. Une grande partie de notre travail va être de rembobiner le film du projet et montrer l'ensemble de la démarche dans sa globalité. Faire un zoom en arrière* » (in : Caspary, 2008 : ?), a expliqué Philippe Anhorn, chef de projet du consortium OLA. A cela d'insister sur le fait que « *tous les volets du projet ne sont pas bétonnés* » (ibid.).

Lourde tâche que celle de l'équipe chargée de faire adhérer les Lausannois à l'un des plus importants projets urbanistiques de la capitale vaudoise, étant données la suspicion et les remontrances d'une partie de la population à l'heure actuelle. En effet, faire participer les citoyens à un projet dont la ligne directrice n'est pas négociable se présentera comme un défi pour le groupe, puisque certaines personnes sont justement opposées aux fondements qui forment la base même du Projet.

Un grand projet comme Métamorphose ne peut se faire sans l'adhérence des gens qui vont être confrontés à ses conséquences au quotidien. Une démarche participative se présente alors comme l'unique moyen d'impliquer la population dans la réalisation de l'ouvrage, et elle « *trouve ici tout son sens* » (Lucas Girardet, in : Caspary, 2008 : ?). Passage obligé ou véritable volonté de co-construire la ville ? Il semble que quoi que la Municipalité dira pour sa défense, la certitude de ceux qui croient en un pur et simple alibi n'est pas prête de s'amenuiser. De plus, certains estiment avoir été manipulés y compris au niveau de l'élection du cabinet de communication qui fait office de consortium. En effet, la désignation du groupe a fait l'objet d'une dénonciation deux semaines à peine après que le mandat a été attribué : Gilles Meystre, secrétaire politique du Parti Radical (PRD), ne mâche pas ses mots en accusant la Municipalité de copinage pour avoir favorisé une candidature de gauche⁸⁴. Il déplore également que la première confrontation de ce groupe chargé d'entrer en contact avec la population se soit fait par une séance de la SIA, c'est-à-dire devant des professionnels (Meystre, 2008 : 15). Ces accusations sont bien entendu rejetées par la Ville, laquelle affirme avoir fait un choix basé sur la compétence des adjudicataires, et non sur leurs orientations politiques. De plus, la nature du concours en question pourrait expliquer que la majorité des dossiers ait été proposée par des gens de gauche (Silvia Zamora, in : Magnollay, 2008 : 26).

La position forte de Gilles Meystre n'est pas présentée ici dans le but de polémiquer, mais bel et bien pour montrer que la méfiance et la suspicion portées par certains risqueront d'entraver la bonne marche de la participation, et cela également auprès du grand public, puisqu'un article de presse a été consacré à l'opinion du secrétaire radical. Que ces accusations soient fondées ou non - et certains ont de bonnes raisons de penser qu'elles ne le sont pas -, il s'agit effectivement d'arguments qui ne font pas forcément bonne pub au Projet Métamorphose. Et

⁸⁴ En effet, les membres du consortium sont notamment une ancienne assistante parlementaire d'Yvette Jaggi (Francine Crettaz), un secrétaire général de François Marthaler (Philippe Anhorn), deux députés rose et Vert (Stéphanie Aporhéloz et Lucas Girardet) et un ancien rédacteur de l'hebdomadaire de gauche *Domaine public* (Laurent Bonnard) (Meystre, 2008 : 15).

les moindres actions de la Municipalité seront suivies attentivement ces prochains temps et, le cas échéant, critiquées.

Construction d'un côté, démolition de l'autre ; les deux configurations posent problème. La limitation de la participation due à cette double condition inacceptable pour certains Lausannois renforce donc leur volonté d'opposition. Et la participation, même si elle est désignée comme étant « maximale » pour la réalisation de l'écoquartier, ne pourra se faire que sur certains aspects d'importance mineure. Reste à voir si elle sera jugée suffisante dans ce cas précis.

Lausanne, une ville en crise ? Une crise peut être ressentie lorsqu'une partie délimitée d'un territoire se sent rejetée et pas prise en compte. Elle l'est aussi lorsqu'un manque de mixité est palpable. Les habitants du plateau Pontaise/Blécherette qui se sont exprimés à ce sujet relèvent justement ces arguments : risque de ghettoïsation, mise à l'écart de leur quartier, perte d'un élément identificateur et non-prise en considération des intérêts des résidents actuels. Le nord de la ville va effectivement changer de visage, et les transformations vont porter atteinte aux habitudes des Lausannois durant plusieurs années, ce qui fait de la participation un passage incontournable. La démarche citoyenne se présente alors comme un moyen de construire la ville avec les gens qui vont la vivre au quotidien, des personnes qui pourront être à même de juger des priorités, des besoins et des désirs. Et le consortium OLA souhaite toucher la plus large rangée possible de gens, afin de récolter les avis et d'écouter les différentes opinions d'une grande partie de la population, toutes catégories confondues. Les Lausannois seront donc amenés à saisir cette opportunité de pouvoir s'exprimer sur le sujet.

Malgré les limitations déjà mentionnées de la démarche participative, la Municipalité offre la possibilité de faire de l'écoquartier, et même du Projet Métamorphose d'une manière plus générale, un véritable projet de société qui devrait permettre à la population de s'approprier les différentes mutations, et surtout de s'investir dans l'élaboration qui mène à la prise de décision. De plus, outre le processus participatif auquel les élus tiennent mordicus, les aménagements prévus feront l'objet de concours et de mise en concurrence d'idées par des procédures participatives ; cela permettra la confrontation de diverses solutions et le choix final devrait être le plus satisfaisant possible pour tous. La démarche impliquera une écoute mutuelle des acteurs et l'acceptation du fait que leur propre opinion n'est pas la seule valable, ceci afin d'aboutir à un consensus négocié et accepté. Ainsi, les affectations exactes et l'aspect des futurs équipements – tant au nord qu'au sud de la ville – ne sont pas encore connus. Le choix retenu devra passer entre autres par la qualité de l'intégration des différentes constructions et infrastructures dans l'environnement construit et de leur architecture, et par le respect des principes écologiques.

La démarche participative et la consultation représentent bien entendu un certain investissement en temps et en argent, mais elle devrait au final permettre une intégration et une acceptation réussies grâce à la mise en œuvre et en commun des connaissances des pouvoirs

publics, des spécialistes et des habitants. Et elle pourrait même renforcer (ou créer) un lien de confiance entre élus les politiques et la population. Mais la marge de manœuvre sera-t-elle jugée adéquate et suffisante ? Cela, seul le temps le montrera.

PISTES
DE REFLEXION

PISTES
DE REFLEXION

7

« Au final, le programme ne sera ni la simple concrétisation d'un postulat, ni l'application d'un modèle technocratique ; ni une forme spontanée « d'intelligence populaire », mais un alliage que l'on souhaite balancé entre besoins, nécessités, souhaits et possibles. »

(Della Casa, 2007a : 19)



Lausanne va se lancer, avec le Projet Métamorphose, dans l'un des plus grands projets urbanistiques de ces dernières décennies. Projet qui aura pour acteurs ses habitants. Mais également projet qui fait déjà l'objet de nombreuses remarques et qui a soulevé plusieurs craintes, allant même jusqu'à donner le vertige à certains. Une ville reflète sa société, dit-on volontiers. Et une ville, c'est aussi un lieu symbolique, un grand théâtre du civisme, comme l'a rappelé le chroniqueur Christophe Gallaz. Que dire des transformations qui seront perpétrées par la métamorphose de Lausanne ? Les Lausannois seront-ils prêts à accepter ces mutations ? Comment le mégaprojet lausannois s'insère-t-il dans la logique quotidienne de la capitale vaudoise ? Pour mener notre réflexion, reprenons les thèmes principaux traités tout au long de ce mémoire en les considérant dans une problématique d'ordre plus général. Nous pourrions ainsi pousser plus loin la réflexion et ouvrir des perspectives plus larges sur ce que pourrait impliquer le Projet Métamorphose à Lausanne pour les mois à venir.

7.1 | Histoires de stades

« *Le retour de la capitale olympique* » (Pidoux, 2007b : 23), titre un article de presse en été 2007. Et pour cause. La construction du Stade de la Bourdonnette se situe au cœur même du Projet Métamorphose et se présente comme sa « *pièce angulaire* » (Préavis 2007/19 : 9), tant et si bien qu'on en oublie parfois qu'une piscine et un boulodrome seront aussi de la partie. Il s'agit donc, comme nous l'avons vu, d'un projet qui trouve une origine sportive, bien que le moteur principal de l'opération soit la nécessité de construction de nouveaux logements pour pallier à

l'augmentation de population prévue dans le Canton. Patrice Iseli, chef du Service des sports à Lausanne, se montre très enthousiaste par rapport au Projet : « *Métamorphose va modifier en profondeur l'image que les gens se font du sport à Lausanne, tant au niveau mondial que sur le plan local* » (in : Pidoux, 2007b : 23). Lausanne, ville sportive. Mais ce remaniement urbain correspond-il vraiment aux attentes des Lausannois en général ? Plus loin, il ajoute : « *Si nous cherchons à imposer la visibilité de notre ville sur la scène internationale, il est vital de trouver un équilibre avec les intérêts de nos habitants* » (ibid.). Ce point est en effet l'un des aspects essentiels à prendre en compte pour la suite du Projet.

Mais le fait est que la Municipalité n'est pas parvenue à convaincre tout le monde sur de nombreux points de son projet, ce que nous avons pu mettre en évidence tout au long de ce travail. De plus, sans nous référer aux différents éléments du débat même abordés au chapitre 6, peut-on dire qu'un nouveau stade soit vraiment nécessaire et urgent, au vu des résultats actuels de l'équipe qu'il accueillera, le Lausanne-Sport ? Si tous n'en sont pas convaincus, les partisans issus des milieux sportifs en particulier répliquent que justement, une installation moderne et conviviale permettrait de regagner des supporters et d'intéresser un nouveau public, de jeunes notamment, ainsi que d'attirer une clientèle diversifiée, comme le sont sponsors, médias et autres acteurs du milieu du sport. « *Nous voulons que ces changements donnent envie aux clubs de se développer et aux gens de les rejoindre* » (ibid.), explique Marc Vuillemier. Un nouveau stade deviendrait donc un véritable enjeu pour la ville, Capitale Olympique, et une manière de contribuer à sa bonne image.

■ 7.1.1 STADES ET OPPOSITIONS EN SUISSE

Lausanne n'est pas la seule ville de Suisse à œuvrer en faveur du sport. Et elle n'est également pas la seule à émettre des réserves quant à la construction d'un nouveau stade de football. La Confédération a mené ces dernières années une politique visant à redonner du souffle au sport en engageant la construction de grands stades dans différentes villes de notre pays¹. Ainsi, certains complexes sont aujourd'hui réalisés, en construction, ou encore projetés. Et certaines problématiques évoquées dans le cas de Lausanne se retrouvent dans d'autres villes suisses, même si ces stades sont en général dotés d'une capacité plus importante. Voyons-en quelques cas.

¹ En 1998, un crédit de 60 millions de francs a été accordé par le Conseil national afin de permettre la construction ou l'agrandissement de dix sites sportifs considérés comme étant d'importance nationale. Les stades de la Praille (Genève) ou encore de St. Jakob Park (Bâle) et de Wankdorf (Berne) en font partie. Ce financement destiné à la « *Conception des installations sportives d'importance nationale (CISIN)* » est une nécessité, puisqu'il vise à éviter l'isolement de la Suisse qui connaît une pauvreté en matière de stades modernes. Il est en effet admis que « *rien n'est fait, ou presque, pour inciter le public à se rendre aux manifestations sportives. L'absence de stades de football modernes est l'illustration la plus spectaculaire de ce manque* » (Oberli, 1998 : ?). D'autant plus que « *la Confédération n'a versé aucune aide financière pour la construction d'installations sportives nationales au cours des 20 dernières années* » (ibid.). Bien entendu, les constructions prévues dans le cadre de ce financement concernent des stades pourvus d'un minimum de 30'000 places, nombre permettant une reconnaissance internationale. Le Stade du Léman, avec ses quelque 15'000 places, n'aura donc pas le même poids. Mais cet exemple montre qu'il est accordé une place importante au sport dans les politiques actuelles.

Le Valais a fait part, il y a peu, de son intention de se doter d'un second stade adapté aux normes de la *Champions League*. Le début des travaux du complexe footballistique et commercial de 20'000 places, destiné au FC Sion, était initialement prévu fin 2008 à Riddes². L'autorisation de bâtir a toutefois été refusée par le Canton, et donc à grand regret par la Municipalité. L'argument principal ayant mené à cette décision concerne l'augmentation de trafic que le centre commercial aurait engendré (Biéler, 2008 : 28), en plus du fait de devoir changer l'affectation de la zone concernée par l'édifice.

Le projet de complexe sportif multifonctionnel du Hardturm, prévu à Zürich en 2005 en vue d'accueillir l'Euro 2008, a également été abandonné pour des raisons essentiellement écologiques. En effet, les riverains et trois organisations écologistes ont dénoncé l'augmentation du trafic et des nuisances qui aurait accompagné le nouveau stade. De cette manière, la solution s'est tournée sur la rénovation et le remodelage de l'ancien stade zürichoïse, le Letzigrund. Celui-ci accueillera athlétisme, football et concerts (Buschini, 2007 : ?).

Le Stade de la Praille à Genève a également fait l'objet de vives discussions. Et au vu de la polémique qu'il a engendrée, il pourrait dans les grandes lignes être assimilé à ce qui va peut-être attendre la Capitale Olympique. D'autant plus qu'il a été pris comme exemple à plusieurs reprises lorsqu'il a été fait mention de Métamorphose. Rappelons-en brièvement les faits. Le projet d'un stade à Genève remonte à 1998, et l'inauguration de l'édifice a eu lieu le 30 avril 2003 par un match amical Suisse-Italie³. Sa capacité est de 30'000⁴ places assises et couvertes, et son financement a fait l'objet d'un partenariat privé-public. Pour ce faire, la Fondation du Stade de Genève, propriétaire du stade, a décidé de lier le terrain à des surfaces commerciales, en incluant à proximité du stade un centre commercial⁵ ainsi qu'un bâtiment de liaison⁶ situé entre les deux édifices (Mutter, 2002 : ?). La participation aux 250 millions de francs, qui englobent l'ensemble du complexe de la Praille (stade, commerces, bâtiment de liaison) a été partagée entre l'Etat de Genève, la Confédération, les Villes de Genève et de Lancy, le Crédit Suisse Group (CSG) et Jelmoli Holding. Le CSG est actuellement le principal sponsor du stade, et Jelmoli s'occupe de l'exploitation des deux autres bâtiments. Le montant total du stade uniquement devait initialement s'élever à 68 millions de francs. Mais en 2005, soit deux ans après son inauguration, sa dette envers l'entreprise de construction Zschokke (Implenia) se monte à dix millions de francs. Ainsi, « le bilan est désastreux : la différence entre le budget et le coût réel de l'infrastructure dégage un écart de 40 millions de francs, l'équipe de football censée remplir les

² Entre Martigny et Sion. Le stade actuel dédié au FC Sion est le Stade de Tourbillon à Sion.

³ Il s'agit de la date de l'inauguration officielle. Au préalable, un premier match opposant Servette FC à FC Young Boys a eu lieu le 16 mars 2003.

⁴ 30'000 correspond au nombre minimum de places exigé par l'UEFA pour l'accueil de matchs internationaux.

⁵ Il inclut entre autres un magasin d'alimentation, des enseignes de mode et autres commerces et services, ainsi qu'un espace destiné aux loisirs ouvert 7 jours sur 7 comprenant un bowling, un fitness, des restaurants du monde (Food Avenue), un lieu d'exposition destiné aux artistes locaux, un espace interactif (jeux électroniques), des pratiques de sports (Mutter, 2002 : ?) et une garderie.

⁶ Il s'agit d'un lien entre les allées marchandes et le stade. Il abrite un hôtel trois étoiles, une agence du Crédit Suisse Group (CSG), un centre de conférences, 5000 m² de bureaux administratifs, un restaurant panoramique (Event Center) dominant le terrain de football ainsi qu'une billetterie destinée aux manifestations prévues dans l'enceinte (Mutter, 2002 : ?).

gradins a fait faillite et le stade risque d'être vendu aux enchères » (Merckling, 2005 : ?). Autrement dit, Genève, qui « *rêvait d'un stade à la hauteur de sa réputation* » (ibid.), assiste à un fiasco. Au final, alors que le stade du bout du lac ne devait pas coûter un franc au contribuable, ce dernier s'est retrouvé, malgré le référendum qui s'oppose au crédit accordé par le Conseil municipal, à devoir accepter l'injection de 2,5 millions de francs supplémentaires (ibid.), sans quoi l'investissement effectué jusqu'alors aurait été vain. Le crédit a été refusé par le peuple genevois à 72,7%...

Bien évidemment, le cas du Stade de la Praille n'est pas identique à celui que se prépare à expérimenter Lausanne. Tout d'abord, le nombre de places de l'homologue genevois équivaut au double de celui prévu pour le Stade du Léman. Et ce, rappelons-le, parce que la Municipalité souhaite doter la ville d'un stade à taille humaine répondant à des besoins réels et n'ayant pas la prétention d'entrer dans « *une course au gigantisme* » (Préavis 2005/28 : 9). D'autre part, parce qu'il n'a pas été accompagné d'un vaste remaniement urbain comme cela est le cas à Lausanne. Mais les deux complexes présentent tout de même quelques similitudes : un partenariat privé-public, la présence de commerces et bureaux, des réticences de la part de la population, un stade déjà présent qualifié de vétuste (Stade des Charmilles pour Genève), une équipe de football dont les résultats ne sont pas des plus convaincants actuellement (les deux clubs sont en *Challenge League*) et qui a fait faillite, ainsi que des édifices situés à une sortie d'autoroute.

La polémique genevoise qui a eu lieu en l'an 2000 concernerait principalement la taille du stade. Une initiative populaire intitulée « *Pour un projet de stade raisonnable* » a récolté près de 12'000 signatures. Elle réclamait la réduction de moitié de la capacité prévue (soit 15'000 places), ainsi que la renonciation à la construction du centre commercial. Et ce, principalement afin de ne pas faire augmenter les déplacements motorisés engendrés dans cette zone mal desservie par les transports en commun, cas qui rappelle fatalement l'une des problématiques rencontrées à Lausanne...

Cet exemple, à l'instar de celui de la ville aux cinq anneaux, montre l'intérêt que la population porte à son territoire ainsi qu'aux effets négatifs que peuvent entraîner les grands générateurs de trafic. La qualité de vie se présente bien comme étant l'un des aspects essentiels recherchés par les citadins. Il s'agit pourtant bel et bien d'un aspect que la Municipalité ne compte pas négliger au travers du Projet Métamorphose, même si certains points peuvent laisser sceptique. Les élus se doivent d'articuler des besoins de diverses sortes, allant de ceux des citoyens à ceux des milieux sportifs, en passant par ceux de la ville et de son rayonnement. Mais nous voyons aussi que le projet de stade lausannois reste modeste avec ses 12'000 à 15'000 places. A tel point que certains s'interrogent sur la nécessité de détruire un stade pas si inutilisable que l'on veuille bien le dire pour en construire un autre d'une capacité plus faible, et qui plus est, au bord du lac et accompagné d'activités génératrices de trafic. D'autant plus que, comme le relève Jean-François Pahud, « *la plupart des villes qui ont reconstruit leur stade l'ont situé à l'emplacement des anciennes installations. C'est notamment le cas de Bâle, Berne, Neuchâtel et Zürich et cette décision a débouché sur un succès. Seule la ville de Genève a déplacé son stade des Charmilles à La Praille et l'on*

connaît le succès mitigé qu'a rencontré cette solution » (Pahud, 2007). De même, les exemples de stades vus précédemment ont mis en évidence que le Valais a refusé son stade et se contentera de l'actuel. Zürich pour sa part a également renoncé à un nouveau stade, a rénové l'ancien, et cela s'est bien passé. Genève, quant à elle, s'est aventurée à en construire un second flambant neuf sur un nouvel emplacement, et nous avons vu les problèmes engendrés. Lausanne se propose de son côté plus radicalement de détruire son stade actuel et de le délocaliser dans une toute autre partie de la ville.

Quel sera le destin de la Capitale Olympique ? Lui accordera-t-on finalement l'ambition de déplacer son Stade de la Pontaise et de rompre ainsi avec son passé ? Bien entendu, le Stade du Léman, qui se veut à taille humaine et convivial, comportera le nombre de places réclamé par l'initiative lancée à Genève, ce qui apparaîtrait donc comme une capacité raisonnable et acceptable pour une ville moyenne. Mais le fait que la destruction de l'édifice soit accompagnée du grand remaniement urbain projeté rend la situation particulière et le projet moins évident à faire passer.

■ 7.1.2 LES STADES ET LEUR IMPACT ECONOMIQUE

A ce point, il convient tout de même de nous interroger sur les effets bénéfiques que pourrait engendrer le Stade prévu à Lausanne. L'impact économique réel d'une telle construction en milieu urbain est en mesure d'avoir les conséquences suivantes : création d'emplois directement liés au stade ou alors induits par les autres activités (restauration, hôtellerie, commerces) ; revenus accessoires (stationnement, transports en commun) ; valorisation de la zone par des aménagements complémentaires (mobiliers urbains, espaces de détente, sentiers piétonniers, etc.) ; éventuellement hausse de la fréquentation du centre-ville avant et après un événement sportif (Lefèbvre, 1998 : 184) ; et finalement rayonnement d'une ville qui organise des événements d'importance dans une structure moderne. Le futur Stade du Léman représente donc également un potentiel économique important. Sans compter que la construction de l'édifice requerra une quantité importante de main-d'œuvre⁷.

Au final, il reste un aspect qu'il ne faudra pas omettre : la mise en œuvre du Projet Métamorphose, dans son aspect sportif, devra être accompagnée d'une communication efficace. En effet, il a été relevé à plusieurs reprises la nécessité de présenter et d'expliquer l'image de Lausanne en tant que Capitale Olympique et de capitale administrative du sport mondial à la population (Préavis 2002/22 : 16). Car, même si la politique lausannoise du sport est « basée sur les besoins de la population et des organisations sportives » (Préavis 2002/22 : 6), les Lausannois doivent pouvoir accepter et s'appropriier les décisions en la matière, surtout lorsqu'elles touchent de manière significative au territoire, comme cela est le cas du Projet

⁷ A titre de comparaison, la construction du Stade de la Praille a nécessité les services de quelque 350 à 400 personnes, et a été le plus gros chantier du canton en 2002, ainsi que de Jelmoli de ces trente dernières années (Mutter, 2002 : ?).

Métamorphose. Ce dernier apportera toute une série d'effets positifs à la ville de Lausanne, mais encore faut-il que les citoyens en soient conscients. De plus, il ne faut pas perdre de vue que si le Stade sera implanté dans la ville-centre, sa situation fera de lui un stade destiné à l'Ouest et à la région lausannoise également dans une plus large mesure. C'est ainsi une grande partie du territoire qui bénéficiera d'une installation sportive de qualité, et peut-être même de ses retombées positives.

7.2 | Et le développement durable dans tout ça ?

L'intention de la Municipalité de doter Lausanne d'un écoquartier répond comme nous l'avons vu à des besoins en logements, et se présente comme une occasion de contribuer à la durabilité de la ville, tout en lui octroyant une visibilité sur la scène internationale. Métamorphose se veut un projet qui intègre les principes du développement durable dans ses différents aspects. Et à première vue, il propose des solutions à caractère durable. La construction d'un écoquartier respectant toute une série de normes prédéfinies en treize points permettant l'économie de ressources, la création d'un nouvel axe de transport lourd permettant de le relier, le principe de mixité, une densification de la zone urbanisée, la création d'emplois, une mixité sociale, des espaces verts et une volonté de faire de l'ensemble un projet de société. Mais peut-on affirmer qu'il en respecte tous les critères ?

7.2.1 TROIS CONTRADICTIONS ?

Certains ont relevé des aspects qui semblent en contradiction avec les critères du développement durable. A ce sujet, Blaise Sahy⁸ a mis en évidence trois points pour le démontrer (in : Della Casa, 2006 : 16).

Le premier concerne le choix des localisations ; l'architecte critique en effet l'intention de la Municipalité de concentrer tous les équipements publics majeurs au sud de la ville, ce qu'il assimile à une planification sectorielle, en contradiction avec le principe de mixité prôné par le développement durable. Ce zonage aurait donc pour effet de créer des déplacements motorisés supplémentaires en plus d'engendrer des déséquilibres urbains.

Le deuxième aspect a trait à la volonté de construire un tout nouveau quartier à la Pontaise. Sahy critique le fait de « *faire table rase des structures publiques existantes, alors que la bonne pratique en la matière recommande de faire coexister le nouveau et l'ancien afin de mieux intégrer le quartier dans la ville et en faciliter l'appropriation et l'identification par les futurs habitants* » (ibid.).

Le dernier point relève les lacunes en matière de forme et de manière d'élaborer les décisions urbanistiques ; il dénonce une « *logique hiérarchique, unilatérale, et qui plus est essentiellement guidée par des intérêts économiques, alors que l'on revendique à juste titre pour la ville une politique globale de développement durable qui prône la bonne gouvernance et la nécessité d'une approche de management urbain engageant la participation des acteurs locaux à des processus de décisions démocratiques* » (ibid.).

a) *Une planification sectorielle*

Sahy a tout d'abord mis en évidence la problématique de la mobilité. Il estime à ce sujet que les réaménagements prévus par Métamorphose pourront être assimilés à une planification sectorielle qui rendrait le recours à l'automobile presque inévitable.

⁸ Architecte et urbaniste EPFL, membre de l'AUP.

Il est vrai que la question des déplacements motorisés engendrés par la relocalisation des différentes constructions reste discutable dans le Projet Métamorphose, en particulier pour ce qui est du futur Stade de la Bourdonnette. La localisation du Stade au bord du lac a été relevée par les élus comme étant l'un des atouts du Projet, puisque ce dernier-ci situe justement « *les plus grosses installations créatrices de déplacements au sud de Lausanne, directement sur l'axe existant du m1 et l'arrivée de l'autoroute* » (Préavis 2007/19 : 2). Malgré cela, cette situation, comme toute autre, sera inévitablement synonyme d'augmentation de trafic en ville de Lausanne et sur l'autoroute. D'autant plus que, rappelons-le, le complexe se situera à l'extérieur du tissu urbain dense, ce qui favorisera l'usage de la voiture.

Nous avons déjà eu l'occasion de constater que le déséquilibre des activités à Lausanne n'est pas si criant que certains veulent bien le croire, même si l'action de délocaliser le Stade de la Pontaise se présente comme un renversement et un basculement du Nord vers le Sud. Le bord du lac gagnera bel et bien en attractivité, et les hauts de la ville auront un caractère plus résidentiel. Nous ne reviendrons pas sur ce débat. Mais n'oublions tout de même pas que la localisation des différentes infrastructures dépend en grande partie – et de manière évidente – de l'environnement, de la topographie, des aspects juridiques ainsi que de l'histoire et de l'évolution de la ville.

Intéressons-nous plutôt à une échelle plus fine, en ne nous concentrant pas simplement sur les flux se dirigeant en direction des quartiers concernés, mais sur ceux qui en partent. A cette échelle, peut-on craindre un manque de mixité fonctionnelle qui générerait des déplacements motorisés ? A priori, une telle appréhension ne me semble pas véritablement fondée. En effet, la Municipalité a fortement insisté sur la nécessité de doter le nord de la ville d'une centralité qui fait actuellement défaut : commerces, équipements sportifs, espaces verts et conviviaux ainsi qu'emplois et activités diverses en plus de la grande quantité d'habitations prévue seront arrangés de manière à redonner vie et attrait au secteur Pontaise/Blécherette. Cette intention est par ailleurs renforcée dans la Charte, laquelle officialise en quelque sorte la nécessité de respecter une mixité au sein du quartier. Bien entendu, le plateau de la Pontaise et ses alentours se muera, avec Métamorphose, en l'un des plus vastes espaces dédiés au logement à Lausanne, et il perdra l'emblème patrimonial et symbolique auquel les habitants sont habitués depuis plus de cinquante ans. Mais si les nouveaux arrangements parviennent à satisfaire un degré de mixité adéquat, un nouveau pôle, dont l'importance reste à déterminer, pourrait se créer. Et une telle hétérogénéité des activités créée autour de la Pontaise permettrait justement d'éviter certains déplacements allant de ce quartier à une autre. Mais l'effet inverse pourrait cependant aussi se produire, si le quartier devient attractif pour de nouvelles personnes...

Il en va de même pour le Sud, où des activités économiques (et éventuellement culturelles) ainsi que des logements devraient accompagner le centre commercial et les installations sportives. Ces dernières seront en outre ouvertes à tous, et le centre commercial sera au profit direct des habitants du quartier de la Bourdonnette, lesquels ne disposent actuellement pas de commerces

de proximité qui n'engageraient pas l'utilisation de la voiture, ou alors un certain trajet en transports publics (cela devrait tout de même dépendre du type de commerce implanté).

Réfléchir à plusieurs échelles, nous l'aurons bien compris, reste fondamental. Cela plus particulièrement afin de ne pas perdre de vue la problématique liée à la mobilité. Lausanne entreprend actuellement des actions visant à poursuivre ses efforts en termes de durabilité. Elle œuvre notamment sur l'amélioration de son offre en transports en commun. Et si l'on considère sa volonté de se doter d'un « m3 », en plus du m2 bientôt en service, cela nous montre que la Ville souhaite promouvoir un report modal sur les transports publics, ce qui va dans la direction recherchée par le développement durable. Mais l'on peut aussi considérer la problématique de l'offre en infrastructures de transports en l'englobant dans une sphère plus large et en s'intéressant à d'autres politiques menées à Lausanne. Certaines polémiques ont par exemple relevé la contradiction de la route de contournement de la Sallaz qui permettrait aux voitures d'avoir directement accès à la ville, ou encore la construction, respectivement l'agrandissement des parkings du Rôtillon et du Flon, lesquels se situent en plein centre-ville. Parallèlement, on songe à interdire l'accès aux voitures dans certaines rues du centre. Le tout est finalement de se pencher sur l'ensemble de la ville et de prendre des mesures adéquates, de manière à se retrouver avec la meilleure répartition modale possible, sans toutefois vouloir tomber dans l'utopisme ou dans une politique dictatoriale envers la voiture.

b) *Faire table rase du passé*

La deuxième critique de Sahy concerne la perte identitaire et la négation du passé que risque de provoquer la destruction du Stade Olympique. Celle-ci devrait à mon avis bel et bien engendrer un sentiment de table rase, où « on coupe tout et on recommence ». Car, même si des terrains sportifs seront conservés, l'édifice constitue un élément relativement important pour l'atmosphère du quartier. Et avec l'irruption d'un écoquartier, le plateau Pontaise/Blécherette changera bel et bien de « visage ».

Au sujet de la notion de projet urbain, François Tomas précise que « *les projets s'inscrivent dans une histoire et qu'ils prennent en compte l'identité d'un lieu et d'une société, même si cette identité a été complètement réinterprétée* » (Tomas, 1998 : 21). Dans le même ordre d'idées, Pierre Merlin ajoute que « *l'urbanisme est une discipline de l'espace, mais aussi du temps qui ne peut ignorer les héritages du passé et de l'état de la société actuelle. Mais c'est surtout une action qui engage l'avenir, parfois à long terme* » (in : Da Cunha, 2005 : 21). Nous comprenons que ces définitions prônent la nécessité d'une cohabitation entre le nouveau et l'ancien. Mais l'identité d'un lieu peut même, selon Tomas, faire l'objet d'une réinterprétation complète, ce qui laisse un peu de flou dans sa définition.

Si l'on s'intéresse aux sites sur lesquels les différents écoquartiers de Suisse ont été planifiés, on constate qu'excepté Zürich et Ostermundigen, qui ont opté pour un terrain agricole proche de

la ville, tous les autres quartiers écologiques vont voir le jour sur des zones de friches (LRD, 2008 : 46-47). Seul celui de Lausanne éclora sur un espace libéré par la démolition d'un élément patrimonial. Ce sont ces circonstances particulières qui expliquent les oppositions plus ou moins marquées d'une partie de la population envers le Projet Métamorphose puisque, comme déjà dit, les gens et même les habitants de la Pontaise ne contestent pas la création d'un écoquartier à Lausanne.

La volonté de la Municipalité au sujet de la culture et du patrimoine est exprimée de la manière suivante dans le point 9 de la liste des treize principes de développement durable présentés dans le préavis sur Métamorphose :

« Préserver, valoriser et construire sur le patrimoine culturel, bâti et naturel. Rétablir l'acquis culturel et le sens de l'identité locale ou régionale ; choisir les structures et les systèmes qui se construisent sur ce patrimoine ; stimuler par des espaces de formation, des chantiers pédagogiques (etc.), une nouvelle culture de durabilité et augmenter, ce faisant, le niveau d'éducation et de compétence professionnelle. »

(Préavis 2007/19 : 14)

Ce paragraphe met en évidence tant la volonté de préserver le patrimoine que de construire sur celui-ci en stimulant une nouvelle culture de durabilité. Il confronte l'ancien et le nouveau, mais aussi la destruction de l'ancien pour faire place à du neuf.

Le Projet Métamorphose tel qu'il a été présenté va donner un nouvel aspect et peut-être même une nouvelle identité à la Pontaise. Son identité actuelle par contre, même si elle sera appauvrie suite à la perte du Stade Olympique et grandement remodelée avec la venue de l'écoquartier, ne devrait pas être totalement refoulée, puisque le quartier conservera une vocation sportive, quoiqu'amoindrie. Toutefois, je doute que les éléments commémoratifs promis par la Municipalité ne suffisent à compenser la délocalisation du Stade et les transformations perpétrées. L'édifice ne sera plus présent que dans la mémoire collective.

c) Une logique hiérarchique et unilatérale

Finalement, pour ce qui est de la logique hiérarchique et unilatérale critiquée par Sahy, il est clair que les Lausannois n'auront leur mot à dire que dans une partie du processus, les conditions principales étant déjà posées, ce qui me paraît tout de même normal, étant donné que des décisions doivent bien être prises à un moment donné pour pouvoir avancer dans une direction, et que certains aspects (principalement techniques) des constructions prévues restreignent les possibilités de décision de la part de la population.

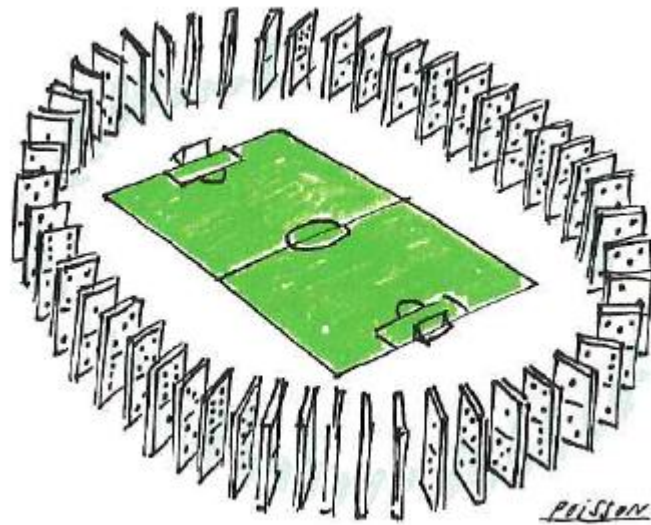
L'argument fort qui soutient qu'il y a un fort déficit de négociation possible est celui qui est le plus souvent mis en avant par les opposants pour marquer des oppositions envers un projet qui se voudrait par conséquent incohérent, mal ficelé et difficilement explicable. Il est en général

expressément recommandé de faire débiter la participation à l'amont de tout projet. Dans notre cas, la population sera bien impliquée au début du processus, et la procédure sera respectée. Mais elle ne l'aura pas été dans la prise de décision même qui a posé les lignes directrices non négociables. La Municipalité, de son côté, réitère encore et toujours que malgré les éléments de base du Projet, il sera tout mis en œuvre pour faire de Métamorphose un projet le plus démocratique possible et ouvert à la participation des citoyens. De nombreux opposants semblent toutefois douter de ces promesses, car celles-ci ne répondent pas à leurs véritables désirs. Lesquels sont-ils ? La création d'un écoquartier à la Pontaise est généralement admise, et plus encore s'il permet de recouvrir le vaste P+R du vélodrome. Celle d'un nouvel axe reliant le plateau nord l'est également. Le gros point à problème est donc bel et bien la délocalisation du Stade Olympique. Cet unique argument semble se présenter comme l'un des moteurs essentiels qui animent les remontrances en ce qui concerne la participation. La démarche citoyenne promise par les pouvoirs publics semble se délégitimer principalement à cause de cette décision imposée, et sur laquelle il est fait une fixation.

Bien entendu, la manière dont la Municipalité a expliqué le pourquoi de la démolition de l'édifice patrimonial sans vraiment le faire faute d'arguments considérés comme étant véritablement convaincants ne peut qu'envenimer la situation, et porter à dénoncer une origine qui aurait comme moteur des intérêts d'ordre économique. Mais nous pouvons nous demander si, en parallèle à cela, les fortes réticences de la population ne sont pas également une manière de refuser un changement qui, certes, sera d'importance. A ce sujet, Béatrice Bochet a mis en évidence le fait que « *la non acceptabilité du changement, le fait avéré que les habitants n'acceptent pas de voir les lieux qu'ils connaissent changer, la population que nous sommes semblant naturellement réfractaire aux changements et aux transformations urbaines, si ce n'est pour des retouches esthétiques* » (Bochet, 2007 : 105). Qu'en est-il du bon débat ? Du bon combat ? Qui a raison et qui a tort ? Probablement personne et tout le monde à la fois. Chacun trouve dans ses propres arguments en faveur de la participation une manière de dire que l'autre a tort. Chacun campant sur ses positions, l'un aura beau étayer à l'autre tout un argumentaire, il devient difficile dans une telle situation de lui faire « entendre raison ».

Cette non-concordance d'avis, qu'elle soit justifiée ou non, fait en fin de compte partie des aspects sensibles du Projet Métamorphose, et le manque de flexibilité a été relevé à plusieurs reprises comme étant le point faible de ce dernier (Bonard, 2007 : ?). Rappelons que la souplesse est une nécessité essentielle à tout projet, en particulier pour un remaniement urbain de l'ampleur de celui que va connaître Lausanne. Et pour imaginer cela, le Projet Métamorphose peut être assimilé à un jeu de dominos, où tous les éléments sont reliés et interdépendants les uns des autres. De cette manière, les moindres contretemps ou modification auront des effets sur l'ensemble du Projet, ce qui le rend plus vulnérable. En effet, « *que l'une des pièces soit mal ajustée, et c'est la cohésion de l'ensemble qui s'en trouvera menacée* » (Della Casa, 2007a : 5).

7.2-I – Le Projet Métamorphose comme un jeu de dominos où le Stade tient un rôle central et délicat



Source : in : Della Casa, 2007a : 5

■ 7.2.2 TROP TOT POUR LE DIRE ?

Revenons à la question posée au début de cette section : le Projet Métamorphose respecte-t-il les critères du développement durable ? Même si l'on peut en juger sur une série de points, il me semble que cette interrogation reste quelque peu précipitée pour ce qui est de certains aspects, étant donnée la phase encore peu concrète et avancée du Projet. Par exemple, la Charte de participation annonce bel et bien une mixité adéquate, et il existe une véritable volonté de promouvoir les transports en commun, mais de nombreuses réponses seront apportées avec le temps et l'avancement des études d'impact et de faisabilité, ainsi qu'avec les résultats de la démarche participative. Les nombreux points d'interrogation trouveront donc une réponse avec la concrétisation du Projet.

De plus, « *chacun des éléments constitutifs du projet seront soumis aux procédures de décisions prévues par nos institutions (PPA, crédits, etc.)* » (Daniel Brélaz in : Suissetrafic.com, 2007a : 15), ce qui permet de penser que les intentions de la Municipalité feront l'objet d'un processus de décision cohérent grâce à leur passage par plusieurs filtres d'appréciation de la part du Conseil communal, du Canton, de spécialistes et de la population. Nous comprendrons aussi que les pouvoirs publics se doivent de faire en sorte que les Lausannois s'approprient Métamorphose et qu'ils ne peuvent pas se permettre de commettre des erreurs insurmontables. Il est donc fort à parier que la Municipalité cherchera à mener son Projet au mieux et avec la participation de la population. Ainsi, les critiques issues des différentes constatations qui ont été apportées tout au long du débat seront très vraisemblablement prises en compte pour les élaborations prévues, de manière à trouver la solution la plus cohérente et acceptable possible pour tous.

Métamorphose, projet durable ? Pour orienter le débat sur cette question, il peut être légitime de se pencher sur le concept même de « ville durable ». Comme le rappelle justement Béatrice Bochet, il existe une variété de formes urbaines que l'on peut qualifier de durables, et que « *le challenge pour les politiques est de développer le modèle le plus approprié pour un contexte local particulier* » (Bochet, 2007 : 98). Est-ce le bon modèle pour Lausanne ? Dans ce cas précis, tous les acteurs du Projet Métamorphose semblent être en train de défendre leurs propres arguments en faveur de ce qu'ils considèrent comme étant une ville durable. Et ces différents arguments ne coïncident pas tous entre eux.

Mais ce qui est certain est que la planification ne devait pas se réduire à la juxtaposition de projets ponctuels, et que « *c'est à l'aide d'une réflexion considérant les parties différentes de la ville, en constants changements, à diverses échelles, que l'on pourra aller d'une ville juxtaposée à une ville passante aux espaces continus, accessibles, variés et partagés* » (Bochet, 2007 : 103). Déterminer si le déplacement d'un stade peut influencer le développement durable est une autre question, et savoir où localiser un complexe sportif n'a pas de réponse toute faite. Certains vous diront qu'il suffit alors de le laisser où il se trouve actuellement, pour toutes les raisons déjà évoquées. Mais il a également été rappelé qu'« *un peu d'imprévu, d'originalité, d'acceptation dans la démarche de projet nous permettrait probablement de réfléchir ensemble à un projet urbain tout en acceptant les préalables qui dépassent souvent les principes de durabilité, mais répondent à d'autres logiques* » (Bochet, 2007 : 104). Ainsi, peut-être que la délocalisation du Stade ne va pas à l'encontre de toute logique, et que l'ensemble du Projet, qui peut sembler absurde à première vue, se révèle être une bonne proposition au final.

La Municipalité propose une manière de faire la ville. Il s'agit donc d'une solution parmi d'autres. Il existe bien évidemment d'autres possibilités pour construire le futur de Lausanne, mais la proposition Métamorphose mérite d'être étudiée, et ce non seulement en se focalisant sur des points bien précis du Projet, mais en prenant en compte l'ensemble de celui-ci, tout en s'interrogeant sur sa viabilité et sur ce qu'il apportera. Et d'un autre côté, les arguments mettant en évidence les « erreurs » de la Municipalité devraient également être considérés comme des propositions desquelles il faudra aussi tenir compte. Même si cela implique des modifications du projet initial par la suite, ce qui sera par ailleurs certainement le cas. Et de toute manière, rappelons-le, même si certains aspects du Projet sont contestés, la destruction du Stade en tête, il ne faut pas oublier que l'immobilisme n'est pas non plus une caractéristique de la ville durable, alors que l'innovation, elle, en est une (Bochet, 2007 : 103).

Ainsi, la définition de la ville durable dépend de l'angle sous lequel on se place, et il incombera aux différents groupes de trouver leurs arguments visant à mener à Lausanne un projet dont le degré de durabilité satisfera la majorité. La concertation réciproque, la discussion et l'action collective sont les meilleurs moyens d'arriver à un résultat acceptable et accepté. Car au final, la ville durable « *est celle qui réinvente l'urbanité, la culture, la qualité du cadre de vie, et également la qualité du lien social* » (Da Cunha, in : Danesi, 2007c : ?).

■ 7.3 | Métamorphose, Lausanne et les Lausannois

Le Projet Métamorphose est l'affaire de tous les Lausannois (Audemars, 2007a : 6), tant pour les modifications territoriales qu'il impliquera que pour la démarche citoyenne qui sera mise en route. Et même ceux qui ne se sont pas penchés sur le sujet à l'heure actuelle seront tôt ou tard affectés par les mutations urbanistiques, territoriales, affectives ou encore pratiques que Métamorphose entraînera au quotidien. Et comme ces changements auront des effets sur « *des terrains intensément utilisés par des milliers de gens* » (Zuppinger, 2007 : 20), leur portée n'est pas anodine.

L'écoquartier s'est présenté comme le moteur principal du Projet Métamorphose. La délocalisation du Stade, la mise en service d'une nouvelle ligne de transports en direction du Nord et le volet participatif ; tout lui semble lié. Nous allons nous concentrer plus particulièrement, dans cette section, sur les différentes problématiques qui accompagnent le projet de quartier écologique à Lausanne ainsi que sur la démarche citoyenne qu'il impliquera.

■ 7.3.1 UN PROJET QUI PENSE AUX LAUSANNOIS, HABITANTS ET SPORTIFS ?

Le Projet municipal nous interroge sur notre manière de penser, de considérer et de nous représenter la ville. Outre le côté émotionnel suscité par la perte de l'élément urbain symbolique que représente le Stade Olympique, le Projet a su mettre à la lumière des préoccupations plus objectives qui dévoilent les craintes actuelles de la population : transports, densification, déséquilibres urbains et aménagement du territoire d'un point de vue général. Mais Métamorphose est aussi un projet qui tient compte des différents acteurs de la ville : groupes sportifs, habitants, pendulaires, etc. Une solution adéquate n'est bien évidemment pas évidente à trouver pour satisfaire l'ensemble des groupes concernés. Voyons de quoi il en retourne.

La Municipalité, nous l'avons vu, entend répondre aux attentes notamment des clubs lausannois. Ainsi, du côté des sportifs, il est évident que certains groupes, en particulier les footballeurs et les nageurs, ne peuvent que se réjouir de ce que leur apporterait Métamorphose et se montrent très enthousiastes par rapport au Projet. Le discours tenu par Jean-François Pahud n'en dit pas de même pour ce qui est de l'athlétisme et d'autres sports. Premièrement, il rappelle que le Stade Olympique regroupe actuellement huit⁹ sections différentes qui ont le point d'ancrage de leurs activités administratives dans l'enceinte de la Pontaise ; et il n'a encore pas été fait mention d'une solution de remplacement pour ces dernières. Deuxièmement, la solution qui vise à transférer la section d'athlétisme au Stade des Marronniers ne paraît pas équitable pour les sportifs qui devront se contenter d'une piste réduite à quatre couloirs, contre

⁹ Il s'agit de l'athlétisme, l'aviron, le football, la gymn-dame, le hockey sur gazon, les jeunes-vieux, le rink-hockey & in-line et le tennis. Les activités administratives mentionnées par Pahud sont des bureaux, salle de séance, restaurant, club-house, etc.

huit actuellement. Ils se verraient de plus retirer la piste couverte de 60 mètres présente sous les tribunes. Pahud estime également que la zone de la Tuilière est trop sujette à la bise et aux intempéries hivernales pour être qualifiée de « cadeau ». Il considère qu'une telle délocalisation pénaliserait d'entrée l'ensemble des activités en plein air. Finalement, la dernière remarque du président du Lausanne-Sports concerne l'avenir du vélodrome. Il se demande en effet ce qu'il adviendra de cette installation, laquelle présente les dimensions pour l'organisation de compétitions officielles.

Le Projet Métamorphose semble, d'un point de vue sportif, avoir quelques faiblesses auxquelles il conviendra de porter attention afin de ne pas compromettre le bon déroulement de certaines activités qui ont cours actuellement, et de répondre ainsi aux besoins de la majorité des concernés. Mais le Projet aurait également l'avantage de compléter l'offre sportive lausannoise avec de nouveaux équipements, notamment avec une grande salle multisports comprenant quelque 6000 spectateurs. Et il entraînera aussi une rénovation des installations actuelles, dont la vétusté est difficilement contestable.

En plus des intérêts des sportifs, les intérêts des habitants lausannois sont également en jeu. En effet, la Municipalité souhaite, au travers de Métamorphose, « *prendre ensemble [avec le Conseil communal] des décisions, des orientations pour répondre aux préoccupations de la société par des propositions concrètes* » (Préavis 2007/19 : 5). La Société de Développement du Nord de Lausanne, par exemple, ne voit pas les choses sous le même angle, puisqu'elle considère que « *le projet Métamorphose tel qu'il nous a été présenté à maintes reprises ne tient absolument pas, [...], compte des résidents, qui sont souvent là depuis des décennies, voire des générations, mais uniquement d'un urbanisme avant-gardiste destiné à attirer de nouveaux habitants, si possible aisés et censés apporter de nouveaux impôts* » (Audemars, 2007b : 15). Elle estime également que la Municipalité n'a pas tenu compte de la densification déjà présente dans les quartiers, qui longent les Plainnes-du-Loup. Ce sentiment d'amertume est plus particulièrement celui des habitants du quartier de la Pontaise, révoltés contre des pouvoirs publics qui veulent modifier profondément leur quartier en leur retirant des éléments qui leur sont chers, voire indispensables, ainsi que des terrains verts qui leur permettent de respirer. Ce sentiment est également partagé par les occupants des Jardins Familiaux de Vidy, et s'avère problématique pour la continuation du Projet.

Le plateau nord verra, avec Métamorphose, l'arrivée d'une grande quantité de population nouvelle. Si le futur quartier privera le haut de la ville d'une partie des terrains qui le composent, les habitants actuels craignent une perte de convivialité et la création d'une cité-dortoir, dues aux masses de gens qui s'y établiront. Or, de nos jours, la densification est un impératif. Densifier, d'accord, mais à quel prix ? Selon quelles conditions ? Il ne faut pas oublier les effets collatéraux qui accompagneront le tout. Il est nécessaire que les futurs aménagements dans le quartier fassent en sorte que la densité ne soit pas ressentie pour les habitants. Sans quoi la densification pourrait être ressentie comme une agression due à une perte d'intimité. Construire durable, afin de permettre un impact écologique faible, est également une nécessité, si l'on pense à la crise des ressources qui gagnera la planète tôt ou tard, ainsi qu'à

l'augmentation de la pollution et des nuisances atmosphériques. Ainsi, l'idée de création de logements durables fait l'objet de plus en plus de planifications en Europe comme en Suisse. Genève, Neuchâtel, Bâle, Zürich ou encore Ostermundigen (Berne) planifient des quartiers écologiques de leur côté, et Lausanne en prévoit même un second. C'est en tout cas l'avenir dévolu à la plaine de Malley qui sera « *l'un des plus grands écoquartiers d'Europe* » (Cordonier, 2007 : 20), et dont la charte en treize points a été « *directement inspirée des principes développés par la ville de Lausanne pour son projet Métamorphose* » (ibid.).

Pallier à la pénurie de logements en en construisant de nouveaux en zone déjà urbanisée fait aussi partie des devoirs des villes, que ce soit pour répondre aux besoins et problématiques actuels en matière de durabilité urbaine (sociale, économique et environnementale) ou alors également pour doter Lausanne d'un « quartier tendance » qui lui permettra une visibilité au niveau international. Métamorphose, un projet qui pense aux Lausannois ? Oui si l'on considère ce que le projet va apporter en termes de qualité de vie, de réponse aux besoins et d'équipements et activités divers ; un peu moins à en entendre les remarques apportées par les différents groupes touchés directement par les transformations au sujet des aspects qu'ils ne sont pas prêts à accepter. Va-t-on construire pour, ou alors construire avec ?

■ 7.3.2 LE LOGEMENT A LAUSANNE

Il devient intéressant à ce point de se pencher sur l'offre en logements que présentera Lausanne suite à l'application du Projet Métamorphose. Dans un rapport de la Banque Cantonale Vaudoise (BCV), les analystes déclarent que les constructions prévues dans le cadre du Projet Métamorphose notamment ne suffiront pas à répondre à la demande de logements actuelle :

« Du point de vue du taux de vacance, le cas de Lausanne appelle une approche particulière. La situation actuelle de pénurie, avec un taux de vacance compris entre 0,3 et 0,5% est encore accrue par une problématique analogue dans les deux districts voisins. Bien que les divers projets recensés dans la capitale vaudoise (par exemple, dans le cadre du projet « Métamorphose ») permettent de tableur sur une production de nouveaux logements de l'ordre de 5'000 unités d'ici à 2015 environ, le marché ne devrait pas véritablement se détendre.

En effet, cette production permettra simplement de faire face à la quote-part relative de la ville par rapport au reste du canton. Ce sont dès lors quelque 100'000 habitants qui, entre 2003 et 2015, devraient avoir pu trouver un toit dans tout le canton, alors que la capitale représente déjà le quart de la population. Comme Lausanne joue un rôle d'aimant pour les nouveaux venus, en terre vaudoise, il ne serait pas aberrant de voir émerger d'autres propositions de développement dans la capitale, encore plus importantes que celles actuellement prévues. »

(BCV, 2007 : 49)

Le faible taux de vacance auquel est confrontée Lausanne à l'heure actuelle ne sera pas résolu avec Métamorphose. C'est pourquoi il est indispensable que la Ville continue de mettre ses efforts en œuvre en matière de nouvelles constructions en milieu urbain. D'autant plus que l'écoquartier sera plus particulièrement la cible de citoyens à revenu moyen à élevé, ce qui implique que l'offre ne devrait pas satisfaire toutes les catégories de population. Mais le Projet Métamorphose doit être avant tout considéré comme une contribution lausannoise de plus qui vise à pourvoir la ville de nouveaux logements et emplois, en répondant aux enjeux actuels de densification des zones urbaines. A cela d'ajouter et de tenir compte des différents projets, à venir ou déjà réalisés, de constructions et de requalifications des zones d'habitations, en plus de la politique de *City Management* qui engage ses efforts à rendre le centre attrayant. Le futur aura donc bel et bien lieu en ville.

Certes, les terrains constructibles de grande ampleur, c'est-à-dire qui permettent de mettre sur pied un quartier entier, ne sont pas monnaie courante dans une ville. Toutefois, comme le relève Yves Bonnard, la construction d'un écoquartier sur une vaste surface a surtout l'avantage de faire bénéficier d'économies d'échelle. Mais en fin de compte, la taille du terrain en question n'est pas si importante. Si la volonté de faire respecter les principes de l'écologie dans le domaine de l'habitat (tout comme de la mobilité et de l'aménagement en général) veut être poursuivie par les pouvoirs publics, il serait également envisageable, et même souhaitable, d'appliquer automatiquement ces principes à toute nouvelle construction, ainsi que de procéder à des rénovations respectant les normes du développement durable. De plus, comme le souligne Béatrice Bochet¹⁰, les avancées technologiques qui seront testées et appliquées dans le cadre de la création de l'écoquartier pourraient bien servir d'apprentissage visant à la reproductibilité, puis finalement à la banalisation de ce type de constructions à l'avenir, ce qui pourrait rendre l'habitat durable accessible à une part plus importante de la population et des différentes catégories sociales qui la composent. Cela permettrait ainsi aux villes de poursuivre sur la voie de la durabilité de manière systématique, apportant un effet plus efficace sur l'environnement et la qualité de vie et de l'air, puisqu'à plus grande échelle.

Mentionnons à ce sujet que Lausanne est tout de même en train d'œuvrer dans cette direction au nom des 3000 logements durables agendés. En effet, elle prévoit par exemple la création de 63 habitations en PPE et en location respectant les normes Minergie Eco à l'avenue Victor-Ruffy. Ce standard se retrouve également dans les 233 nouveaux logements sociaux (pour personnes âgées et à mobilité réduite) à loyer « abordable » (maximum de 2000 francs pour un 4 pièces) prévus au nord de la ville. Plus précisément, ils se situeront à proximité de Le Bugnon (chemin de Maillefer), non loin des Plaines-du-Loup. Cela implique tout de même que ces nouvelles habitations seront construites de manière centralisée et « sectorielle », et qui plus est à deux pas du quartier de la Pontaise et de sa vaste zone résidentielle...

¹⁰ Dans son séminaire sur les écoquartiers (voir bibliographie).

■ 7.3.3 L'ÉCOQUARTIER ET LAUSANNE

Un écoquartier pour Lausanne : une intention prometteuse qui devrait contribuer à la bonne renommée et à la visibilité de la ville. Œuvrer en faveur du développement urbain durable en proposant des actions concrètes est par ailleurs absolument nécessaire de nos jours. Surtout lorsque celles-ci sont entreprises en vue d'accueillir une grande quantité de population qui a tendance à s'éloigner de la ville. Reste à se poser quelques questions au sujet de l'écoquartier lausannois et de la place qu'il occupera dans la ville.

Une question qui se soulève concerne la position de l'écoquartier en ville de Lausanne. Le vaste îlot que formeront les constructions pourrait agir comme une sorte de bulle écologique entourée de quartiers « classiques » n'ayant pas le même type de fonctionnement. Appliquer les principes du développement durable au sein d'un quartier entier est un grand pas en avant. Mais si on le considère au centre de ce qui l'entoure, il devient nécessaire de prendre en compte un territoire plus vaste. C'est-à-dire que l'écoquartier devra être en cohérence avec les autres échelles, et ce, notamment en termes d'infrastructures routières. Il a en effet été relevé que « *les écoquartiers apparaissent en porte-à-faux avec une majorité de décisions structurantes prises aux autres échelles du territoire, aux niveaux régional, national et international, notamment en matière de transport routier et aérien* » (LRD, 2008 : 19). C'est pourquoi, nous l'avons vu, une politique globale devra absolument être menée afin de rendre les effets de l'écoquartier bénéfiques et la politique de durabilité de toute la ville palpable et ressentie. Ceci afin de faire de la ville un endroit attrayant où il fait bon vivre.

Ville attrayante, mais aussi pratique. Si l'on considère que le quartier devrait être fermé au trafic automobile, il convient de s'interroger sur les effets restrictifs qui accompagneront ce type d'organisation de la mobilité. Jean-Claude Galléty (Galléty, 1998 : 94) relève à ce titre qu'il arrive que la composition urbaine, une vision esthétique ou encore des approches trop sectorielles oublient de penser à l'aspect pratique des aménagements. Il met également en garde sur le fait que certains lieux ou espaces publics peuvent faire l'objet de rejets quand ils n'offrent pas de confort aux gestes quotidiens, comme le serait par exemple le simple fait de ne pas pouvoir charger et décharger des marchandises encombrantes devant chez soi. Veiller à ne pas tout miser sur la convivialité et la beauté esthétique au détriment du pratique devra donc être une manière de penser le futur quartier écologique et sa zone selon un principe de quotidienneté proche de la réalité des citoyens. Nous l'avons vu, le quartier écologique de la Pontaise devrait a priori pouvoir permettre l'accès de la voiture pour quelques exceptions, et sa zone environnante être soumise à des aménagements visant à modérer le trafic. Mais qu'en sera-t-il du reste de la ville, en dehors de cette zone à mobilité modérée, située qui plus est à deux pas d'une autoroute dont la jonction est quotidiennement bouchonnée ? Et rappelons aussi que le quartier fera l'objet d'une mixité, ce qui implique que les logements seront accompagnés d'emplois. Il faudra donc également veiller à ce que les futurs employés, s'ils viennent d'ailleurs, acceptent eux aussi de se séparer de leur véhicule, de manière à satisfaire à l'« esprit » de l'écoquartier.

Ainsi, il ne suffit pas d'avoir un écoquartier pour être en mesure de qualifier le reste de la ville de durable. Tout dépend de l'échelle à laquelle il est pensé. Et nous l'avons déjà vu, la durabilité ne peut pas se résumer à quelques actions ponctuelles dans une ville. C'est pour les efforts entrepris actuellement par la Ville en matière de durabilité devraient pouvoir être appliqués systématiquement à tous les futurs projets, ce qui dirigerait Lausanne d'un pas certain et engagé vers une ville plus durable, sans que cela ne passe forcément par une construction bien visible et identifiable en milieu urbain. Ne pourrions-nous pas penser que ce ne sera qu'une fois que l'on ne fera plus la différence entre le « durable » et le « non durable », c'est-à-dire que les principes de la durabilité seront assez bien intégrés au reste de la ville pour qu'ils passent inaperçus, que le pari sera véritablement gagné, et le but atteint ?

■ 7.3.4 QUELS LAUSANNOIS IMPLIQUER ?

Invoquer l'idée de participation des citoyens au devenir de leur ville, cela apparaît comme une évidence. Mais il reste des questions auxquelles aucune réponse n'a encore été apportée : quels Lausannois va-t-on impliquer dans le processus participatif ? Qui sera convié autour de la table ? Ceux qui occupent actuellement les quartiers concernés, les futurs habitants, les usagers quotidiens venant peut-être même d'ailleurs que la ville-centre ou encore n'importe quel Lausannois qui souhaiterait avoir son mot à dire dans la démarche¹¹ ? Cela nécessitera de déterminer à quelle échelle il est pertinent d'impliquer les citoyens, et quelles sont les personnes les plus à même de participer à la co-construction de Lausanne. Pour la SDN, la réponse est évidente : tous les Lausannois doivent avoir leur mot à dire. Mais le tout n'est pas si simple, puisque ce ne sont pas uniquement les habitants actuels et futurs qui subiront les modifications. Les gens qui pratiquent la ville sont aussi concernés. C'est le cas par exemple des pendulaires, tant ceux qui utilisent la voiture que les usagers des transports publics lausannois, lesquels utiliseront peut-être le futur m3. Comment définir le « périmètre » dans lequel prendra effet la participation ?

Le Projet Métamorphose impliquera la création du quartier écologique au centre d'une zone actuellement occupée par des milliers de gens. Des habitants qui, donc, sont déjà présents, et qui verront leur quartier se transformer fortement. Pour cette raison, il semble nécessaire de concerter et d'impliquer les riverains dans le processus. Les associations qui représentent les quartiers sollicitent par ailleurs déjà leurs droits en la matière, et devraient également faire office de « passerelles » entre habitants, pouvoirs publics et spécialistes.

¹¹ Nous allons nous focaliser dans cette section sur la participation dans la partie nord. Les secteurs Bourget et Prés-de-Vidy feront aussi l'objet d'une démarche participative menant à un cahier des charges pour les Jardins Familiaux, mais cette dernière n'est pas aussi « complexe » que pour le secteur Pontaise - Plaines-du-Loup. Les problèmes de mobilité à Lausanne, en particulier la création d'un m3, nécessiteront aussi une démarche incluant information et consultation (Annexe 12).

La Charte de participation reconnaît que les « *relais associatifs ont un rôle de mobilisation des citoyens qu'ils représentent* ». Mais elle insiste également sur le fait que la participation citoyenne n'est pas « *la participation des seuls relais institutionnels (associations, instances représentatives, etc.)* », mais bien celle des citoyens. Cela me semble être un point capital, car même si les associations représentent des intérêts collectifs, tous les habitants ne semblent pas autant s'inquiéter pour les modifications futures. En effet, une quantité non négligeable de personnes, tant aux Jardins Familiaux qu'à la Pontaise, ne m'ont pas donné l'impression d'être aussi retournés que cela lorsqu'on leur évoque l'avenir du Stade, ou ils n'ont du moins pas grand-chose à en dire. Cela est du moins le cas à présent ; ce ne le sera peut-être plus une fois que les premiers coups de pioche auront débuté, et il sera sans doute trop tard. Mais il serait tout de même dommage que le débat se transforme en un « combat » entre les associations d'un côté, et l'exécutif de l'autre. C'est-à-dire avec une minorité de gens qui n'hésite pas à lever la voix lorsque quelque chose ne lui plaît pas. Il devient donc nécessaire de disposer d'un panorama présentant véritablement l'avis collectif, toutes catégories de population confondues, sans quoi les aspirations de la majorité ne seront pas recensées.

Une autre catégorie de gens tout autant concernée par l'écoquartier prévu sont les futurs habitants des lieux. Car il ne faut pas oublier que ce sont eux qui devront s'identifier à leur lieu d'habitat. Il serait par conséquent normal qu'ils aient leur mot à dire dans la co-construction de ce bout de ville. Reste donc une question fondamentale : comment déterminer ces habitants ? Seront-ils choisis ? Et si oui, selon quels critères ? Selon leur conscience environnementale ? Ces points ne sont pas encore connus, mais ils le seront prochainement. Les futurs occupants devraient donc, dans la logique des choses, être choisis dès le début et participer à toute la démarche pour finalement, 10 à 20 ans après, pouvoir y résider. Une manière de procéder qui n'a rien d'évident, et qui demandera un fort investissement, et surtout, beaucoup de patience et de conviction.

Si nous ne savons pas encore avec précision qui sera impliqué dans la démarche, quelques éléments de réponse ont tout de même été apportés. Ainsi, la démarche prévue par Métamorphose devrait dans un premier temps être ouverte à tous. En effet, la définition du cahier des charges du concours d'urbanisme pour la construction de l'écoquartier sera du ressort de toute personne intéressée. Puis, dans un deuxième temps, avec l'avancement du projet, le cercle des personnes consultées ou participant aux négociations se fera plus restreint. Il s'agira plus particulièrement des populations subissant directement les conséquences des décisions qui auront la possibilité de donner leur avis. C'est-à-dire les habitants des lieux (LRD, 2008 : 28). Cela correspond par ailleurs à ce qui a été appliqué lors du processus de Quartiers 21, où il est dit que « *le nombre de participants doit être limité. Les participants sont des habitants et/ou usagers du quartier, ainsi que des représentants d'associations concernées* » (Quartiers 21, 2004 : 4).

Riverains ? Concernés ? Citoyens lausannois ? Usagers ? Individus ? Associations ? Clubs sportifs ? Quelle sera la place de chacun dans la démarche ? Plusieurs questions sont encore en suspens pour le moment, et il conviendra de définir concrètement les règles du jeu en délimitant les personnes qu'il est jugé utile et nécessaire d'impliquer. Le consortium OLA s'est donné pour objectif tout d'abord d'étendre la communication à un panel aussi large que possible de gens afin que la population soit correctement informée sur le Projet avant d'entrer dans les phases supérieures. Lausanne promet de bouger ces prochains mois.

■ 7.3.5 ET LES CONSCIENCES IDEOLOGIQUE ET ECOLOGIQUE ?

Métamorphose, et plus particulièrement l'écoquartier, se présentent comme une occasion idéale pour mettre sur pied une démarche participative en ville de Lausanne en impliquant la population. Si nous nous référons à l'expérience qui a été menée à Augustenborg (Malmö), il est dit que les habitants « *s'occupent de leur quartier, car ce sont eux qui ont voulu les équipements qui s'y trouvent. Un processus participatif a créé une très forte identification au lieu et a permis à plusieurs habitants de trouver un emploi stable*¹² » (Verena Schaeffer, in : LRD, 2008 : 25). Associer les habitants depuis le début dans l'élaboration d'un tel quartier se présente alors comme une manière de leur faire prendre leur tâche à cœur et de créer un sentiment d'identification, si toutefois l'entier du processus et de la démarche est mené dans de bonnes conditions. Il s'agira d'un quartier fait par et pour ses habitants, ce qui augmentera ses chances d'appropriation. Cela devrait également favoriser une volonté des résidants de prendre soin de leur lieu de vie par la suite, en appliquant une réelle conscience écologique dans leurs réflexes quotidiens.

Cet effet d'appropriation a-t-il des chances de fonctionner à Lausanne ? A mon avis, si le processus participatif se passe bien, c'est-à-dire avec un pourcentage peu élevé de points litigieux, la démarche devrait être bénéfique. Mais si nous prenons le cas du quartier Vauban, par exemple, celui-ci a la particularité d'avoir été mené selon le principe « *Bottom-Up* », c'est-à-dire que c'est d'un groupe de citoyens emprunt d'un fort esprit écologique qu'a émergé l'idée de créer un quartier durable (LRD, 2008 : 27). Alors que, dans le cas de Lausanne et de son Projet Métamorphose, il s'agit d'une décision de type « *Top-Down* », soit d'un choix politique. Ce type de démarche peut comporter plusieurs risques.

Premièrement, nous pouvons soulever la problématique de l'appropriation du quartier par les nouveaux habitants. Le fait que celui-ci se base sur une décision politique ne prouve en rien a priori la volonté de la population de s'impliquer de par sa propre initiative dans une entreprise à caractère écologique et de renoncer à ses habitudes. Quoi qu'il soit, la qualité de vie qu'offrira l'écoquartier ne devrait pas dissuader les gens de vouloir venir y habiter. D'autant plus que,

¹² En effet, la Ville a profité de l'opération de revalorisation urbaine pour créer des emplois afin de lutter contre le chômage qui touche Augustenborg. De nombreux habitants ont travaillé sur les chantiers de rénovation. Actuellement, le quartier emploie une vingtaine de résidants pour le jardinage, l'entretien des infrastructures liées à l'eau et les services aux personnes âgées et aux enfants (Catherine Carlot-Valdieu, in : LRD, 2008 : 26). Cet état de fait a pour effet de renforcer d'autant plus le sentiment d'appartenance des habitants au lieu.

comme nous l'avons vu, des gens se sont déjà annoncés pour résider dans le futur quartier écologique. Et il ne devrait pas être difficile de trouver preneur, étant donné le succès que connaît ce type d'environnement.

Mais deuxièmement, les habitants ne seront pas forcément dotés d'un esprit écologique les poussant à vouloir agir véritablement dans le sens d'un développement urbain durable. Nous l'avons vu, un écoquartier est avant tout un mode de vie. La recherche d'une qualité de vie devrait être le point commun de tous les résidants, mais il n'est pas dit que tous aient les mêmes valeurs et qu'ils soient sensibilisés aux différents enjeux d'un écoquartier, tant sur les aspects écologiques, qu'économiques et sociaux. Cela concerne par exemple la problématique de la voiture individuelle, du tri des déchets, mais aussi et surtout du mode de vie en général. Les habitants du futur quartier seront-ils assez portés sur l'écologie pour en accepter les contraintes ? Pour se séparer de leur véhicule ? La mise en œuvre du quartier à haute valeur environnementale devra inévitablement passer par une campagne d'information et de sensibilisation ainsi que par une communication efficace. Sans quoi les bénéfices que l'on pourrait tirer grâce aux technologies visant à réduire les consommations risqueront d'être annulés à cause d'un manque de connaissance en la matière. D'autant plus que de nombreuses personnes ne sont actuellement pas assez informées sur la véritable signification de la notion d'écoquartier et sur ce qu'elle implique. Et malheureusement, il convient de tenir compte du fait que les Romands ne sont pas particulièrement réputés pour leur conscience écologique, en comparaison de nos voisins alémaniques par exemple. Cela pourrait-il se présenter comme un obstacle ?

Finalement, nous pouvons également nous interroger sur le principe de mixité sociale qui devra être respecté durant le processus décisionnel, puis lors de l'occupation des lieux. L'idéologie des différentes couches sociales de la population pourrait également apporter quelques obstacles. En effet, le fait de venir de mondes différents pourrait impliquer que les différents groupes ne s'accordent pas sur certains points et qu'il y ait des divergences d'opinion et d'intérêts lors de la démarche. Car chaque individu entretient des rapports particuliers avec la ville, et les diverses positions sont multiples, complémentaires, mais également contradictoires. La démarche participative devra donc être bien expliquée et ses enjeux définis pour que la population en accepte les principes de base en ne se confortant pas sur l'idée que son propre point de vue est forcément celui qui prévaut. Il incombera donc aux médiateurs de diriger et de mener à bien le débat, afin de ne pas faire de l'atelier de citoyens un terrain d'affrontements (Gaudin, 2007 : 64) qui mènerait à un rejet mutuel.

C'est ce que nous pouvons dire si nous restons « positifs », c'est-à-dire en pensant que toutes les catégories sociales seront représentées. Mais dans la pratique, il a été constaté que lors des démarches participatives, toutes les couches de la population ne sont pas représentées de manière égalitaire. Les citoyens issus des classes moyennes et supérieures se retrouvent en nettement plus grand nombre que les ressortissants d'origine étrangère, les personnes âgées, les jeunes, voire même les femmes. Sans compter ceux qui ne s'expriment tout simplement pas. Certes, la Municipalité a émis la volonté d'impliquer et d'avoir l'avis d'un canevas aussi large

que possible de participants venant d'horizons différents, pour que l'échantillon soit le plus représentatif possible de la volonté populaire. Reste à voir, au terme de la démarche, le total effectif des gens qui auront accepté et pris le temps de participer.

Quelle ville veut-on ? Qui la veut et la voudra comment ? Qu'est-on prêt à accepter ? La « culture de la participation » à Lausanne est-elle assez forte pour que la population soit en mesure de l'accepter et de se soumettre à ses points faibles ? Tant de questions qui demeurent ouvertes. Et il est indispensable que les médiateurs et spécialistes soient en mesure de véritablement entrer en contact avec la population, d'écouter leurs craintes, observations et suggestions, et de mener un processus participatif cohérent et gagnant, ainsi que le plus équitable possible. Sans quoi les risques de frustration et d'enlèvement se feront ressentir en mettant la démarche en péril.

7.4 | La communication dans Métamorphose

Nous avons déjà eu l'occasion de mentionner brièvement la campagne de communication du 24 heures « *Lausanne 2010* », qui a présenté les différentes mutations que s'apprête à vivre Lausanne. Une communication efficace est essentielle dans un projet comme Métamorphose, et la presse quotidienne joue un rôle fondamental auprès des citoyens, puisqu'elle se veut source d'information. Mais elle est également un bon moyen de former des opinions et d'orienter le débat en présentant certains aspects plutôt que d'autres à un moment donné.

Différents acteurs ont été interrogés afin de donner une vision du Projet Métamorphose qui englobe les avis des différents groupes. Tous les camps ont eu leur tour de parole et un article consacré, qu'ils soient élus, spécialistes, sportifs, membres d'une association, habitants ou encore jardiniers. Cela aura permis à chacun de légitimer, rassurer, ou au contraire de contredire et contrecarrer certains arguments. La communication, par voie de presse notamment, est un moyen indispensable à la Municipalité pour présenter et justifier son Projet auprès de la population, répondant ainsi aux inquiétudes des gens. D'autant plus que Métamorphose est un projet de société qui impliquera la participation des Lausannois, c'est pourquoi ces derniers doivent être bien informés dans un premier temps. Ceci est fondamental, au vu des effets que le Projet va avoir sur la ville et ses habitants.

Toutefois, la communication autour du Projet Métamorphose a fait preuve de quelques limites. Il s'agit plus particulièrement du manque de communication qui a été critiqué à plusieurs reprises, étant donné que de nombreux groupes intéressés n'ont été avertis du Projet que par voie de presse locale. C'est le cas par exemple du groupement des Jardins Familiaux de Vidy, des habitants de la Pontaise (plus particulièrement de la SDN qui les représente), ou encore des communes limitrophes à Lausanne. Une telle manière

de procéder est bien entendu dangereuse. Et elle est d'autant plus révoltante pour ces gens, puisqu'une telle irruption inattendue a eu pour conséquence de renforcer leur sentiment de ne pas avoir été pris en compte. Des plaintes émanant d'associations plus particulièrement ont également été relevées du fait que le dialogue avec la Municipalité n'est pas toujours des plus évidents, et que les réactions du syndic ont fait preuve d'arrogance à plusieurs reprises à leur égard, ce qui n'a bien évidemment pas favorisé les bonnes relations.

7.4I – Le public a répondu présent lors de la présentation publique de Métamorphose à l'aula des Cèdres le 19 avril 2007



Source : TVRL, 2007

Un autre « point faible » de la communication se rapporte au fait que les nouvelles au sujet de l'avancement du Projet ne surgissent que lorsqu'il se passe des choses, c'est-à-dire de temps en temps après des mois de silence. Que les journaux ne rapportent rien lorsqu'il ne se passe pas grand-chose est bien entendu normal. Mais cela a parfois mené les gens à se demander si et comment le projet avance, et a aussi porté à faire l'hypothèse que le Projet présente des problèmes et obstacles dans sa réalisation¹³.

Mais le consortium OLA compte bien faire parler de Métamorphose en continu, ce qui est indispensable afin que la population soit informée de l'avancement des intentions. L'annonce du Projet Métamorphose a provoqué beaucoup de bruit entre octobre et décembre 2006, puis la pression est légèrement retombée pour resurgir, d'abord au moment de la présentation publique du Projet, puis dans une moindre mesure, lors de la votation au Conseil communal en novembre 2007. Le tout s'est apaisé à nouveau, et des nouvelles, toutefois brèves, ont été publiées lors de l'élection du consortium OLA, avec des apparitions ponctuelles d'articles traitant de l'avancement du Projet du côté des Jardins Familiaux. Mais d'une manière générale, le débat médiatique s'est bel et bien calmé depuis quelques temps. Il n'aura été véritablement vif que durant les mois qui ont suivi l'annonce de Métamorphose. Il est toutefois en train de se ré-intensifier maintenant qu'une initiative communale pour sauver le Stade de la Pontaise a été lancée, et que la démarche participative se rapproche. Les discussions et débats de ces prochains mois risquent d'être agités, étant donnés les enjeux de chacun. Et il est certain que le Projet Métamorphose va faire parler de lui.

La communication par voie de presse n'est pas l'unique canal qui a été employé. Par exemple, en janvier 2007, un débat rassemblait la Municipalité et Jean-Lou Rivier à l'Arsenic devant un public composé de quelque 200 individus. Trois mois plus tard, le Préavis a été présenté publiquement devant près de 400 médias et citoyens. Une telle information n'est pas monnaie courante pour un préavis. Le fait que la Municipalité ait entrepris une telle démarche pour Métamorphose démontre sa volonté de présenter et d'expliquer clairement son Projet, pour que les citoyens puissent en être informés et comprendre les motivations. Les élus ont par ailleurs multiplié leurs

7.4II – Les sept municipaux lors de la présentation publique du Projet Métamorphose



Source : TVRL, 2007

¹³ Une discussion (parmi d'autres) sur le Forum du Lausanne-Sport en février/mars 2008 :

Bleu-Blanc : « *Même Thoune aura bientôt son nouveau stade... Il est temps que le gros Brélaz et compagnie se remuent un peu maintenant. Il n'y a pas que la verrue des Beaux-Arts (!) ou la rénovation du théâtre à traiter... Et que font les journalistes ? Pourquoi ne suivent-ils pas ce dossier qui est pourtant le plus important de la ville (Métamorphose) depuis des décennies ?...* »

Txé : « *Mais c'est du vent tout ça! Moi je la sens assez mal cette histoire.* »

efforts afin de rencontrer les groupes concernés et répondre à leurs questions à plusieurs reprises. Cette démarche peut être saluée, même si l'on considère l'effet boule de neige qui en a résulté. Il s'agit par ailleurs de la première façon d'informer la population et cela marque l'étape de départ en direction de la démarche participative.

Les effectifs de population ayant participé aux diverses séances démontrent le fort intérêt que les Lausannois portent au devenir de leur ville et donc aux intentions de la Municipalité. En témoignent également les réactions parues dans les courriers des lecteurs, ou encore sur les forums (comme celui du Lausanne-Sports, de Pontaise Avenir, 24 heures, etc.), les blogs publiés sur Internet et les articles de presse scannés et mis en ligne sur les sites de différentes associations (Pontaise-Avenir, Lausanne-Sport, LS-Athlétisme, etc.) (Annexe 7).

Le web s'est également révélé être un bon moyen de communication pour la présentation du Projet. En effet, la Ville de Lausanne propose une page dédiée à Métamorphose¹⁴ qui met en ligne le préavis 2007/19 officiel. Une version plus « interactive » de ce dernier est également disponible : elle est dotée de nombreuses illustrations et comprend toute une série de liens et renvois menant aux différentes parties qui composent le Préavis. Cette présentation didactique a pour but de faciliter la communication et l'information, rendant le grand projet urbanistique accessible au public, et cela de manière plus claire et attractive. Internet a aussi été utilisé par les différents groupes et partis politiques pour leurs prises de position. De même, Rivier s'est servi de la toile pour exposer son contre-projet et a émis l'idée de lancer un débat participatif sur le web. Outil qui sera également utilisé par les mandatés d'OLA.

Des sources d'information sont également apparues en dehors des démarches entreprises par la Municipalité. Par exemple, une nouvelle association, dénommée « Ecoquartier » a vu le jour¹⁵ en janvier 2007 et a reçu le soutien de la Ville dès ses débuts. Elle a pour but de promouvoir l'écohabitat et/ou les écoquartiers à Lausanne, et souhaite, selon ses termes, « *véritablement encourager le développement des connaissances autour du concept d'écoquartier et des thèmes y afférents, ceci afin de créer une véritable émulation citoyenne et de favoriser l'émergence et la réalisation d'un tel quartier*¹⁶ ». Son but premier est donc d'informer la population et de mener une réflexion sur les différents aspects qui tournent autour de l'habitat écologique. Pour ce faire, elle organise depuis 2007 des conférences-débats thématiques avec des spécialistes, et en prévoit d'autres pour les mois à venir. A l'issue de ce cycle de séances, l'Association présentera un rapport de synthèse avec des propositions à la Municipalité afin de lui faire part des conclusions. Du côté du Sud, les Jardins Familiaux ont aussi pris l'initiative d'inviter différents acteurs de la Ville en relation avec Métamorphose. Ainsi, plusieurs conférences ont eu lieu dans le but d'informer les occupants des parcelles vouées au bétonnage.

¹⁴ www.lausanne.ch/metamorphose.

¹⁵ Le membre fondateur de l'Association est Giampiero Trezzini. Rappelons qu'il s'agit du conseiller communal qui a déposé un postulat en 2006 en vue de doter Lausanne d'un écoquartier.

¹⁶ Propos tenus sur le site de l'Association : www.ecoquartier.ch

La communication au grand public se présente comme l'un des éléments fondamentaux à ne négliger en aucune façon, et elle devra accompagner l'évolution du Projet au cours des prochains mois. Elle est la meilleure stratégie, accolée à la démarche participative, visant à faire en sorte que les transformations soient appropriées par la population et que cette dernière les vive avec enthousiasme. Il s'agit également d'une manière pouvant prouver aux citoyens que Métamorphose est bel et bien un projet de société qui répondra à leurs attentes, dans lequel ils sont bien pris en compte, et surtout qu'il sera aussi mené par ses derniers. Et le consortium OLA est bien déterminé à miser sur la carte de la communication et de l'écoute des citoyens, en employant tous les moyens à leur disposition pour y parvenir. Jusqu'à présent, la participation n'a pas dépassé le stade de l'information auprès de la population. Mais le degré sera amené à passer à un cran supérieur prochainement, avec le démarrage de la démarche.

Toutefois, malgré l'écho polémique qu'a eu Métamorphose, une grande partie des Lausannois ne semble pas concernée par le Projet, ou du moins, elle ne s'en préoccupe guère. En effet, nombreux sont ceux qui n'ont que vaguement entendu parler de l'intention municipale, et ils sont encore plus à ne pas être au courant pour l'instant que ce projet a reçu l'appellation de « Métamorphose ». Il apparaît que ce sont surtout les gens directement concernés par les bouleversements urbanistiques, et plus particulièrement les partis politiques et les associations – bref, les gens engagés – qui s'impliquent dans le débat et élèvent la voix. Une part importante des Lausannois ne sait donc pas de quoi il en retourne exactement, ou n'a simplement pas envie de s'exprimer sur le sujet. Le risque reste qu'au final, ce ne soient que les gens qui ont des points à critiquer qui prennent la parole, alors que ceux qui sont d'accord avec le Projet ou qui n'ont pas d'opinion ne disent rien. Ce qui est souvent propre à la nature humaine.

CONCLUSION

CONCLUSION

8



Lausanne a souvent été critiquée d'immobilisme et de procéder par à coups dans ses réalisations urbanistiques. Mais elle se trouve aujourd'hui face à un grand projet qui va lui faire changer d'aspect et la remodeler de manière importante. « *Enfin... Lausanne bouge* », dira-t-on même (24 heures, 2006 : 2). Ce vaste remaniement urbain passe par une volonté politique forte, et par un réel désir de faire avancer la cité aux cinq anneaux en répondant à ses besoins tout en jouant sur ses atouts. Cette initiative a même été saluée à plusieurs reprises. L'Observatoire économique de la BCV, par exemple, estime que l'on « *peut se réjouir qu'une commune comme Lausanne se positionne fermement et souhaite que des visions urbanistiques puissent continuer à favoriser son développement. Celles-ci constituent en effet les prémices de nos lendemains résidentiels* » (BCV, 2007 : 62). Au final, Métamorphose permettra à Lausanne d'une part, de redonner du souffle au sport, d'autre part, de repenser la ville et de l'adapter pour ses habitants en contribuant à sa durabilité. Il s'agit d'un grand et ambitieux projet, ce qui, par ailleurs, fait prendre un risque à ceux qui en sont à l'origine. Les conditions de son succès restent toutefois multiples et elles dépendront de l'habileté des acteurs politiques à intégrer les différents savoirs, impératifs techniques et revendications, ainsi qu'à concilier les besoins des citoyens et de la ville.

C'est justement là que, pour certains, le bât blesse. Ils s'interrogent. A l'évidence, les différentes composantes majeures du Projet ont d'abord fait l'objet de préoccupations indépendantes les unes des autres : logement et durabilité, équipements sportifs, mobilité, éventuellement participation. Il s'avère que les responsables municipaux ont soudain compris que l'on pouvait les relier en un projet complexe mais unitaire. Ce fut l'invention du concept de Métamorphose.

Est-ce que pour autant ces mêmes responsables se sont posé la question peut-être plus fondamentale et que nombre d'opposants expriment sous la forme suivante : « quelle ville voulons-nous » ? Une critique d'amont donc. Accompagnée d'une autre ; la mise en cause de la validité du principe participatif toujours avancé par la Municipalité, alors que cette dernière énonce dans un même temps que « tout n'est pas négociable » : déplacement du Stade (et de la piste d'athlétisme qui lui est liée) du Nord au Sud, et par la même occasion des Jardins Familiaux de Vidy et des terrains de Sport pour Tous de la Pontaise ; création d'un écoquartier sur l'espace libéré.

Viennent ensuite les inquiétudes liées à la nécessité d'une coordination des différents paramètres aux différentes échelles. Et Antonio Da Cunha estime que « [le Projet Métamorphose] sera gagnant à condition d'articuler étroitement l'aménagement des grands équipements et de la circulation qu'ils provoquent avec un urbanisme de proximité soucieux de la qualité des cadres de vie des habitants » (in : Danesi, 2007c : ?).

■ 8.1 | Métamorphose, oui, mais pas comme ça ?

Dans l'ensemble, il apparaît que les citoyens ne sont pas purement et simplement opposés à la métamorphose de Lausanne. En témoigne ne serait-ce que l'acceptation du crédit d'étude de 6,3 millions de francs au Conseil communal du 6 novembre 2007, durant lequel le préavis 2007/19 a fini par trouver un accueil assez favorable. Tous l'admettent, Lausanne a besoin de renouveau, de changer, d'aller de l'avant et de s'adapter aux besoins modernes et actuels. Cependant, certains aspects du Projet Métamorphose font l'objet d'appréhensions, tant de la part du législatif que de la population et des associations, et sont sujets à des propositions alternatives. Nous avons eu l'occasion de traiter des différents aspects « à discussions » et « à problèmes » tout au long de ce travail. Passons en revue les points principaux qui sont ressortis du débat, ainsi que ceux qui ont été soulevés par le Conseil communal. Quels sont les différents enjeux ? Quelle ville veut-on ? Comment la veut-on et comment l'envisage-t-on ? Qu'est-on prêt à accepter ? Quelles sont les perspectives d'avenir du Projet Métamorphose ?

■ 8.1.1 UNE INITIATIVE COMMUNALE. QUELS SONT LES ENJEUX DE METAMORPHOSE ?

Le gros point noir du Projet, nous l'avons bien compris, concerne la délocalisation du Stade de la Pontaise au sud de la ville, mais aussi et surtout la destruction de l'édifice actuel, dont les explications qui démontreraient la vétusté ne sont pas encore parvenues à convaincre tout le monde, ou du moins n'ont-elles pas été admises.

Et si, d'une manière générale, tous s'accordent sur le fait que la construction de nouveaux logements à Lausanne est nécessaire, nombreux sont ceux qui ne comprennent pas pourquoi l'écoquartier ne peut pas se faire en cohabitation avec un Stade Olympique rénové. Certains peinent même à comprendre les raisons qui ont poussé la Municipalité à émettre un projet

impliquant une telle délocalisation. Qualifiant cet acte d'« énigme¹», ils dénoncent également un manque d'argumentaire convaincant (Da Cunha, Bonard, 2007 : ?) permettant d'expliquer le pourquoi de cette décision nébuleuse qu'« aucune raison ne [...] justifie » (Neiryck, 2007 : ?). Selon Antonio Da Cunha, « la pierre angulaire même du projet suscite une interrogation fondamentale. Comment et pourquoi le projet de démolition, de délocalisation et de reconstruction d'un stade d'une capacité de 15'000 personnes peut devenir subitement l'« embrayeur » essentiel d'une stratégie de développement urbain durable ? » (in : Danesi, 2007c : ?). D'autant plus que l'argent qui a été refusé en 2003 pour la rénovation du Stade Olympique peut soudainement être investi dans la construction d'un édifice flambant neuf, dont le prix est indiqué comme étant doublement supérieur. Surtout qu'il était encore possible, il y a cinq ans, de le remettre aux normes. Sans toutefois vouloir entrer dans la polémique, Jacques Neiryck a donné des réponses à cette volonté en dénonçant une accointance de l'entreprise de construction Losinger, appartenant à Bouygues, avec les milieux politiques lausannois (Neiryck, 2007). Par ailleurs, le fait que des raisons économiques seraient le fameux embrayeur qui expliquerait le pourquoi de cette initiative a été relevé à maintes reprises par différents acteurs. Cela est-il toutefois une raison valable pour remettre en cause le Projet même ?

« Des Lausannois veulent faire voter la population pour sauver la Pontaise »

(24 heures. Ducret, 2008b : 25)

annonce à l'improviste un article le 8 avril 2008. Pour sauver le Stade, dix personnes, regroupées sous le nom de « Pontaise Avenir », ont lancé une initiative communale intitulée « Pour l'installation des stades d'athlétisme et de football du projet Métamorphose dans la région de la Pontaise » (Annexe 14). Le comité d'initiative est principalement composé de membres de la SDN et du MDL, et il est accompagné de deux architectes-urbanistes (dont Jean-Lou Rivier), d'une conseillère communale et d'un radio-électricien. Leur demande est claire : faire voter l'emplacement du Stade Olympique par tous les Lausannois. Leur voix sera entendue s'ils parviennent à récolter 8200 signatures en trois mois.

Le groupe insiste sur le fait qu'il n'est pas opposé à l'ensemble du Projet. Mais évoquer l'idée de participation sans toutefois être en mesure d'avoir son mot à dire sur l'emplacement du Stade n'est pas acceptable pour les instigateurs. Le droit de décision à ce sujet est donc le moteur principal de l'initiative, et ce, pour les raisons déjà invoquées tout au long du chapitre 6.

¹ Ce terme a été prononcé par un participant lors de la conférence de la SIA « Urbanités » sur Métamorphose en janvier 2007.

Ainsi, la localisation du Stade Olympique est bien le moteur principal de l'initiative, mais il ne l'est pas uniquement pour l'édifice en tant que tel. En effet, les diverses transformations que connaîtra Lausanne tournent autour du Stade et en dépendent d'une manière ou d'une autre. De cette manière, l'acte de déplacer le monument constitue le point central qui permettra la suite des réalisations. De ce fait, si nous nous penchons sur l'entier du texte de l'initiative, nous constatons que les points qui y sont listés correspondent à ceux qui ont été relevés dans ce mémoire. Et le document nous interroge sur ce que nous aurions au final à perdre ou à gagner avec Métamorphose. Quels sont les enjeux du mégaprojet lausannois ?

Le côté sentimental et émotionnel occupe, à mon avis, une place importante dans les oppositions à certains aspects du Projet Métamorphose. Le Stade, nous l'avons vu, semble être indispensable pour certains pour ce qu'il représente ou semble représenter. Mais peut-être que justement *autre chose* pourrait venir agrémenter les hauts de la ville. Cet *autre chose* pourrait même permettre à la population de ne plus regretter la perte de l'édifice olympique et de ne plus considérer la destruction comme un rejet de l'identité du quartier. Mais si la structure du bâtiment en tant que telle venait effectivement à disparaître, je pense tout de même qu'il serait nécessaire de laisser au sport une place d'honneur dans les futurs aménagements, et ce au sein même du quartier.

Du côté des Jardins Familiaux de Vidy, une délocalisation des activités va très certainement être déroutante pour les jardiniers et leurs habitudes. Ces dernières étant ce qu'elles sont, il devient plus difficile de proposer des mesures allant à leur rencontre. Les occupants se verront certes compenser les terrains perdus, mais ce ne sera plus « comme avant ». Des « remontrances émotionnelles » sont plus que compréhensibles et affectent chacun de nous à un moment ou à un autre de notre vie. Mais l'affectivité justifie-t-elle la remise en question d'un projet qui implique de nombreux autres enjeux ?

Toutefois, outre les considérations émotionnelles et sentimentales et d'un point de vue plus concret, nous ne pouvons nier les risques potentiels que pourrait engendrer Métamorphose. Admettons qu'une délocalisation du Stade au Sud et que la densification de la zone nord entraînent effectivement un déséquilibre urbain qui mènerait à la création d'un ghetto dans les hauts de la ville. Si tel devait être le cas, Lausanne se retrouverait bel et bien dans une situation très embarrassante et problématique, tant au quotidien – pour ses usagers et habitants – que pour son image et sa réputation. La Pontaise se retrouverait ainsi sans équipement majeur et vouée au logement, avec tous les risques que la densité implique : augmentation de trafic, sentiment de mise à l'écart et de rejet, voire peut-être même insécurité et violence. Autant de phénomènes évoqués par les opposants. Or, nous ne savons pas encore exactement en quoi consisteront les futurs aménagements. Il reste que si au contraire, la démarche s'avérait au final apporter un véritable nouvel éclat au plateau nord, ce dernier pourrait justement revivre et offrir un cadre plus agréable à ses résidents. La vraie réussite serait ainsi d'apporter au quartier

actuel un renouveau qui donnerait le sentiment qu'il s'y passe quelque chose ; une véritable centralité qui en ferait un lieu où il fait bon habiter – et vivre – au quotidien.

Un autre aspect concret et bien présent dans la réalité concerne les problèmes liés à la mobilité. Il serait faux, selon moi, de penser que les effets de l'augmentation de trafic ne se feraient pas ressentir. Tant au Nord qu'au Sud. Des mesures parallèles seront certes entreprises, mais il faut en général compter un certain temps avant que les effets ne soient vraiment perçus. Une incitation au report modal devrait donc se faire progressivement, et sans imposition radicale qui prendrait effet du jour au lendemain. Car les gens ne sont pas prêts à se séparer de leur voiture, ce qui rend la donne plus délicate. En effet, l'automobile individuelle est un point sensible auquel il est difficile de s'attaquer et dont on ne peut priver la population, même si d'un autre côté, celle-ci recherche une qualité de vie.

Au final, il est à mon avis normal et légitime d'avoir des craintes lorsque l'on se trouve face à un projet de l'ampleur de Métamorphose. L'intention municipale comporte certainement aussi des erreurs – et des risques – envers lesquels il conviendra d'être attentif, si elles peuvent être évitées grâce au recensement des différents enjeux.

Le recours à une initiative s'est présenté comme la solution la plus raisonnable pour les contestataires, étant donné qu'un référendum n'aurait eu pour effet que de bloquer l'ensemble du Projet pour de nombreuses années, y compris les points sur lesquels ils n'ont rien à redire. En cas de succès de l'initiative, la Municipalité aurait un délai supplémentaire pour proposer un contre-projet, ce qu'elle ferait très probablement. Ce contre-projet pourrait par ailleurs tout à fait être le Projet Métamorphose lui-même. Actuellement, le déplacement du Stade est une condition que les participants à la démarche citoyenne devront accepter, puisqu'il fait partie des points non négociables présents dans la Charte de participation. Il sera intéressant (et révélateur) de voir s'il sera récolté suffisamment de signatures pour que la Municipalité soit contrainte de présenter l'objet au vote, puis éventuellement par la suite, de revoir sa copie. Si cela devait être le cas, elle devrait prouver le caractère flexible du Projet en l'adaptant aux nouvelles configurations, démontrant (et acceptant) ainsi qu'il est possible de faire cohabiter un écoquartier et un stade de football et d'athlétisme. De nombreuses personnes, nous l'avons vu, ne sont pas opposées à la délocalisation du Stade, et d'autres ne s'y intéressent pas vraiment. Ce sont des gens qui restent à convaincre, d'un côté comme de l'autre, et il est probable qu'ils suivront l'argumentaire le plus convaincant s'ils sont invités à signer. La Municipalité devra donc redoubler d'efforts dans sa communication et dans l'information des citoyens si elle souhaite convaincre la population de la validité et de la pertinence de ses arguments. L'opposition est-elle uniquement du côté des associations et de certains politiciens, ou aussi du côté de Monsieur et Madame Tout-le-Monde² ? La réponse nous sera apportée dans les mois à venir.

² Pour Daniel Brélaz, l'initiative a été lancée par une « poignée d'ultraconservateurs qui veulent rester dans leur mausolée des années 1940 (!) » (in : Ducret, 2008a : 27). Le reste de la population en fait-elle aussi partie ? Cela se saura

Préalablement, et avant l'acte plus « radical » que représente l'initiative, il avait déjà été proposé d'étudier des emplacements alternatifs à ceux des Prés-de-Vidy pour la construction d'un éventuel complexe sportif, si malgré tout il ne devait pas se refaire *in situ*. Ceux-ci étaient principalement des lieux situés plus à l'intérieur de la ville, ce qui met en évidence la crainte d'une augmentation du trafic individuel motorisé. La zone de Malley a par exemple été relevée comme pouvant répondre à ces exigences. L'adaptation du Stade de Samaranch a elle aussi été envisagée. La possibilité de déplacer l'édifice plus au Nord, vers la Blécherette, s'est également présentée comme une solution. Pour ce qui est du bassin olympique prévu, il a été relevé que celui-ci pourrait tout à fait être celui de la piscine de Bellerive. Cela se ferait à l'aide d'une couverture amovible qui serait installée hors saison, garantissant une utilisation des infrastructures sur toute l'année. En ce qui concerne l'écoquartier, la possibilité d'étudier sa réalisation ailleurs sur le territoire lausannois a aussi été proposée. Voire même un peu plus au Nord, vers la Blécherette, à la place de l'actuel aérodrome, lequel serait définitivement abandonné, puisqu'un tel type d'équipement n'a pas sa place en ville. Un quartier écologique pourrait, comme déjà mentionné, également se faire par rénovation. Tant de solutions plus ou moins pertinentes, mais qui rappellent que le Projet pourrait se faire autrement, que d'autres solutions sont possibles et envisageables. Deux possibilités sont maintenant présentées aux Lausannois : déplacement ou conservation du Stade. Qu'en sera-t-il ?

■ 8.1.2 METAMORPHOSE AU CONSEIL COMMUNAL

Toutes les propositions citées ci-dessus ainsi que l'intérêt général qui est porté au Projet montrent l'impérative nécessité de faire participer la population et de la prendre en compte dès le début de l'élaboration des projets. Cela a également été considéré comme fondamental lors de la séance du Conseil communal, puisqu'il a été insisté en particulier et à plusieurs reprises sur cet aspect. Ainsi, un amendement 17 concernant la participation a été proposé et accepté. Il demande :

« de compléter la démarche participative par la mise sur pied d'un groupe consultatif d'accompagnement et de suivi du projet Métamorphose composé de conseillers/ères communaux/ales et de représentants des milieux économiques et associatifs. Ce groupe sera régulièrement informé et consulté de l'avancée de l'ensemble du projet Métamorphose. »

(Conseil communal, 2007 : 44)

Au terme de la séance, certains points sont restés litigieux, et les différents amendements proposés au Conseil communal ont mis en évidence la très forte probabilité que des changements se fassent au fil du temps (Annexe 15). Les remarques ont concerné plus

prochainement... Relevons tout de même qu'une telle insulte venant du syndic de Lausanne ne risque pas d'apaiser les opposants. Cela risquera même d'envenimer encore la situation.

particulièrement l'apparition brutale du Projet Métamorphose, la crainte de ne pas parvenir à une véritable mixité au sein du quartier nord, ainsi que les problèmes de circulation en général, sans oublier le tunnel d'Ouchy. L'emplacement du Stade, la problématique de la participation et du manque de consultation, ainsi que la nécessité de vouer de l'importance aux Jardins Familiaux ont, comme déjà mentionné, également été de la partie.

Le désir de conserver le Stade Olympique s'est aussi fait sentir du côté du Conseil communal. Au travers d'un amendement, ce dernier a demandé que soit réalisée « *une étude sur la valeur patrimoniale et l'état sanitaire et sécuritaire du stade de la Pontaise, comprenant notamment une estimation des éventuels investissements à réaliser pour le conserver à moyen terme, en particulier pour l'athlétisme* » (Conseil communal, 2007 : 46). Ceci montre encore une fois que tous ne sont pas prêts à se séparer du Stade, déjà au niveau du législatif.

De plus, la localisation d'un stade dédié à l'athlétisme au Sud, à quelques pas d'un second stade à grande capacité, laisse encore certains sceptiques. C'est pourquoi le Conseil communal a voté en faveur de l'amendement qui demande « *une étude comparant des variantes d'implantation et de réalisation pour un nouveau stade polyvalent de 10'000 à 12'000 places adapté à l'athlétisme sur le site actuel du stade Pierre de Coubertin ou sur d'autres sites sur le territoire lausannois* » (ibid.). Ce serait une manière de protéger le secteur du Parc Bourget, et de ne pas situer deux installations sportives d'une telle importance de façon centralisée et à proximité immédiate. Dernièrement, il a été annoncé que l'une des variantes proposait justement la construction d'un nouveau stade d'athlétisme sur le plateau de la Pontaise.

Daniel Brélaz avait toutefois rassuré le Conseil en rappelant qu'« *accorder un crédit d'études ne signifie pas être lié pour la suite et avoir dit oui à tout* ». En effet, rappelons que le document présenté en avril 2007 est un préavis d'intention, c'est-à-dire que « *la Municipalité demande de pouvoir étudier une hypothèse* » (Daniel Brélaz, in : Suissetrafic.com, 2007a : 19), et que des éléments du Projet viendront à être précisés et/ou modifiés par le biais d'études, de concours et de la démarche participative, et certainement par la prise en considération des différents commentaires et propositions qui ont formé ce débat. Et peut-être même par une votation populaire le cas échéant. L'accusation d'un manque de démocratie a été émise plusieurs fois durant le débat. Mais n'oublions pas non plus qu'hormis la démarche participative prévue, la Municipalité a tout de même pris le soin d'informer la population à plusieurs reprises, ouvrant ainsi un large débat. De plus, le législatif aura son mot à dire dans l'élaboration des plans partiels d'affectation, ce qui ne se fait pas dans tous les pays. Par ailleurs, chaque élément du Projet fera l'objet d'un préavis séparé qui sera présenté au Conseil communal. Une telle ouverture constitue bien entendu une prise de risque, mais celle-ci est nécessaire afin de ne pas agir sans la population.

Les conseillers communaux ont fini par accepter le Préavis 2007/19 au terme d'un marathon verbal qui a duré près de trois heures, durée qui démontre l'importance et l'attention qui sont et qui seront sans aucun doute portées à la transformation urbanistique de Lausanne. Cette votation démocratique du législatif lausannois s'est souvent présentée comme un argument

prouvant que la Municipalité est soutenue par une large majorité dans son Projet Métamorphose. Mais l'accord des conseillers communaux, élus démocratiquement, équivaut-il à l'accord de la population, d'autant plus qu'il a été dit que le comité d'initiative recevait de plus en plus de messages de soutien et d'appuis politiques ? Et qu'en sera-t-il des réserves émises par le législatif ? La question reste ouverte et trouvera une réponse dans les mois qui viendront.

■ 8.2 | Des avis nuancés

L'effet d'annonce provoqué à la présentation du Programme de législature a entraîné surprise et interprétations hâtives du Projet. Certaines craintes sont quelque peu précipitées, puisque rappelons-le, les réponses à toutes les questions n'ont pas encore été apportées. Mais elles démontrent surtout les préoccupations des citoyens quant au devenir de leur ville. Et si les études devaient venir à montrer l'infaisabilité du Projet, il faudrait alors y renoncer. Toutefois, celles concernant la zone sud ont déjà été effectuées et ont montré que les intentions sont réalisables, ce qui laisse a priori bon espoir aux élus.

Malgré la période creuse en termes de débat des mois passés, les opinions restent partagées, et l'intention des pouvoirs publics crée son lot d'avis personnels et collectifs. Certains « *salue[nt] avec plaisir le fait que Lausanne se penche sur un projet à moyen et à long terme et cesse de faire du coup par coup* » (Jean-François Pahud, in : Ducret, 2006 : 25). D'autres sont plus nuancés, en relevant qu'« *à l'ouest, on expérimente des modes de collaboration intercommunales et l'on ne craint pas de se lancer dans des démarches participatives dès les phases initiales. Dans la capitale, on privilégie une stratégie de « coups », alliant la rapidité de décision et l'exploitation d'opportunités sectorielles en pariant sur la croissance conjoncturelle de l'heure* » (Della Casa, 2006 : 15). Finalement, d'autres sont plus radicaux, en affirmant, sur l'ensemble du paysage architectural lausannois, que l'« *on n'en finirait pas de recenser ces erreurs, manifestant l'absence d'un plan d'ensemble et d'une direction ferme* » (Neiryneck, 2007 : ?), et que « *la véritable question est de savoir pourquoi ce projet a surgi en octobre 2006, sans rime ni raison, alors qu'il y a d'autres urgences à Lausanne, à commencer par la circulation* » (ibid.).

Certains ont ressenti l'imposition du Projet Métamorphose comme un manque de démocratie et comme « *une monumentale erreur politique et de communication de la part du syndic* » (Alain Hubler, in : Kottelat, 2008 : 3), car « *on ne peut pas dire dans un premier temps qu'il y aura une « démarche participative » autour de Métamorphose et, en même temps, préciser que les points essentiels du projet ne sont pas négociables. Ensuite, on n'insulte pas les gens* » (ibid.). Mais il est à mon avis parfois nécessaire que des choses soient imposées pour qu'une ville puisse évoluer et s'adapter aux impératifs du monde actuel, même si cela implique que des points soient reconsidérés et renégociés par la suite. Lausanne le fait, quitte à être accusée de se lancer dans un projet trop ambitieux pour la modeste petite ville moyenne et « provinciale » qu'elle est. Et certains vont jusqu'à critiquer le nom même donné au Projet, puisqu'il impliquerait un changement de direction trop radical. « *Amener les Lausannois à une révolution urbanistique ? – ...* », s'est même

demandé l'un de mes interlocuteurs du quartier nord. Cette « révolution » est sur le point de se faire, et elle peut se faire, à condition d'accepter des compromis, dans un sens comme dans l'autre, et d'admettre que des choses bougent. Lausanne étant assez réputée pour ses oppositions au changement.

La Ville a posé les bases des diverses problématiques auxquelles nous sommes ou serons confrontés dans les années à venir. Le groupe Pontaise Avenir les accepte, mais refuse la délocalisation du Stade qui pourrait mener à la création d'un déséquilibre urbain et/ou d'un ghetto. Les Lausannois se retrouvent donc aujourd'hui face à deux possibilités. Quel choix est le bon ? Lequel est au contraire mauvais ? Il est difficile de répondre à une telle interrogation, car il n'y a pas de bon ou de mauvais débat qui tienne. A chacun de juger selon ses propres convictions.

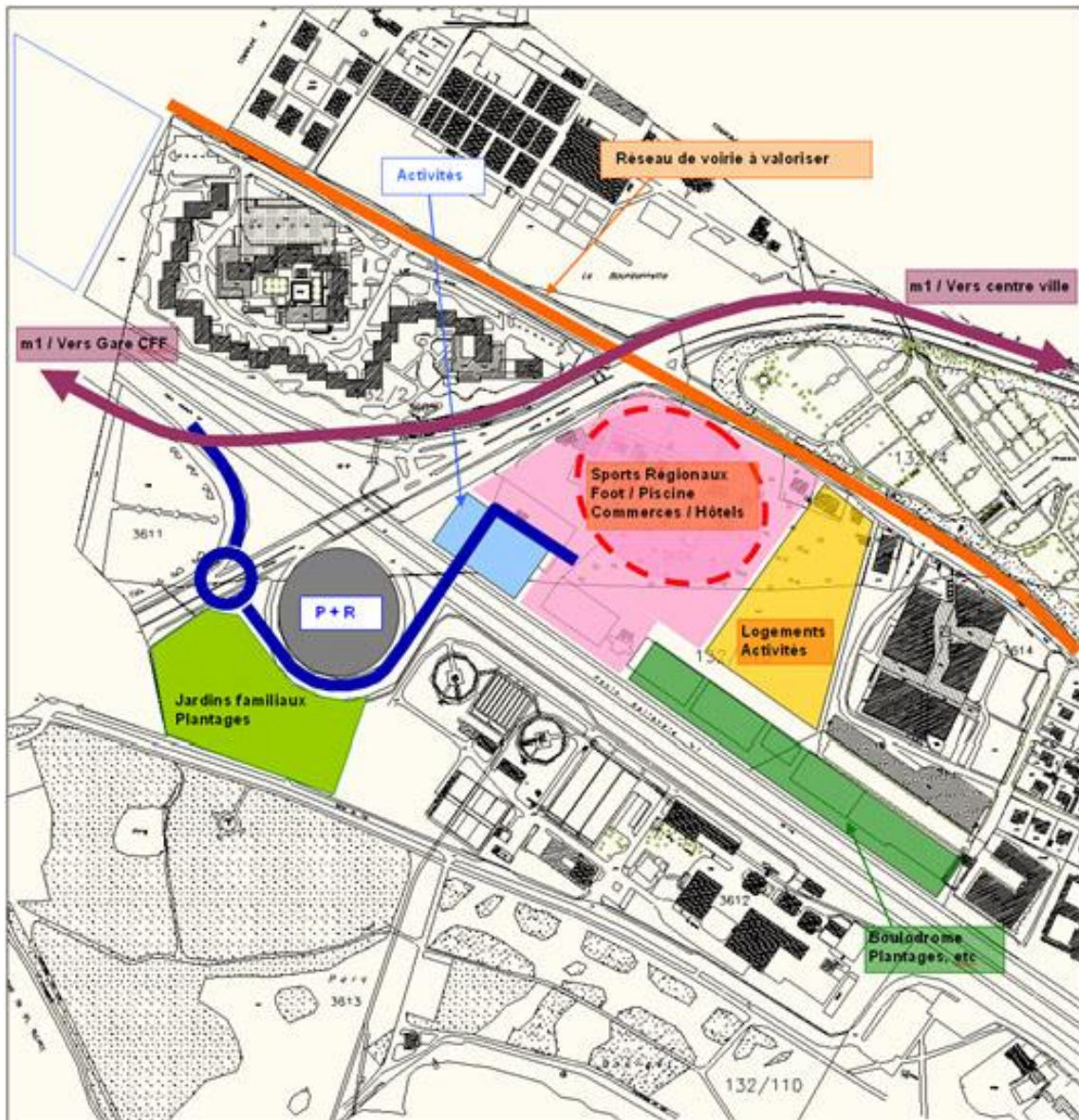
Le succès de l'ambitieux Projet Métamorphose réside donc maintenant dans sa capacité à prendre en considération les diverses préoccupations et remarques que nous avons pu lister dans ce travail de mémoire afin de mettre en œuvre le projet le plus cohérent et acceptable pour tous. Il s'agira donc de peser les intérêts et les enjeux de chacun. En cas d'insuccès de l'initiative, le Projet serait amené à évoluer, s'adapter et se modifier rapidement ces prochains mois, au fur et à mesure que l'intention se concrétisera, et que les mesures légales (PGA, PPA, etc.) et techniques se mettront en place. Le début de la démarche n'étant pas remis en cause par le lancement de l'initiative. Si rien ne vient perturber le planning du Projet, les premiers chantiers commenceront en 2009 au sud de la ville, et en 2010 au Nord. Et nombreux sont ceux qui misent sur le processus participatif et s'en réjouissent en l'attendant avec impatience. Anna Zürcher, membre de l'Association des Plainnes-du-Loup, conçoit la démarche participative non pas comme une manière « *de critiquer à tout va mais d'arriver à une solution cohérente* » (in : Monay, 2007 : 3). Et pour citer Eric Magnin, président du MDL, « *en regard des oppositions, il y a toujours des propositions* » (Magnin, 2007).

Aujourd'hui, une chose est sûre, le débat concernant le Projet Métamorphose reste ouvert, et encore pour un bon moment. Ce sera désormais le temps qui permettra l'acceptation des différentes mutations, notamment celle de la délocalisation du Stade de la Pontaise au bord du lac, si tout se passe « comme prévu ». C'est également le temps qui mettra en évidence si les craintes énumérées sont bel et bien fondées ou non, tout en ayant fait en sorte au préalable, qu'elles ne se réalisent pas. Et en fin de compte, il arrive même qu'avec le temps, les intéressés se découvrent, très vaudoisement, « déçus en bien », et que ce qui est critiqué à un moment donné ne s'avère « pas si mal », et finisse par être accepté, voire même valorisé³. Et de toute

³ Nous pensons par exemple au cas de la Tour Eiffel, du Centre Beaubourg à Paris, ou encore à la fermeture de la rue Haldimand aux voitures, acte qui est finalement considéré comme tout à fait normal. Et ceux qui songeraient à rouvrir cette rue au trafic ne semblent pas encore s'être manifestés. Mais il arrive aussi qu'au contraire, des échecs soient bien réels, comme cela est le cas de la Place de la Riponne, par exemple. Le réaménagement prévu en vue de rendre la station du m2 qui desservira la Place plus accueillante s'est alors présenté comme une manière de « corriger le tir » grâce à l'implantation de verdure (arbres et herbe). Les services de la Ville ont proposé des îlots de gazon synthétique pour l'agrémenter, ce qui a eu pour conséquence de retourner la Municipalité. Espérons qu'il n'en sera pas proposé de même pour égayer le futur écoquartier !

manière, les choses comme les représentations finissent par passer et s'estomper, que cela s'inscrive dans la résignation pour certains ou dans l'enthousiasme du moment pour d'autres !

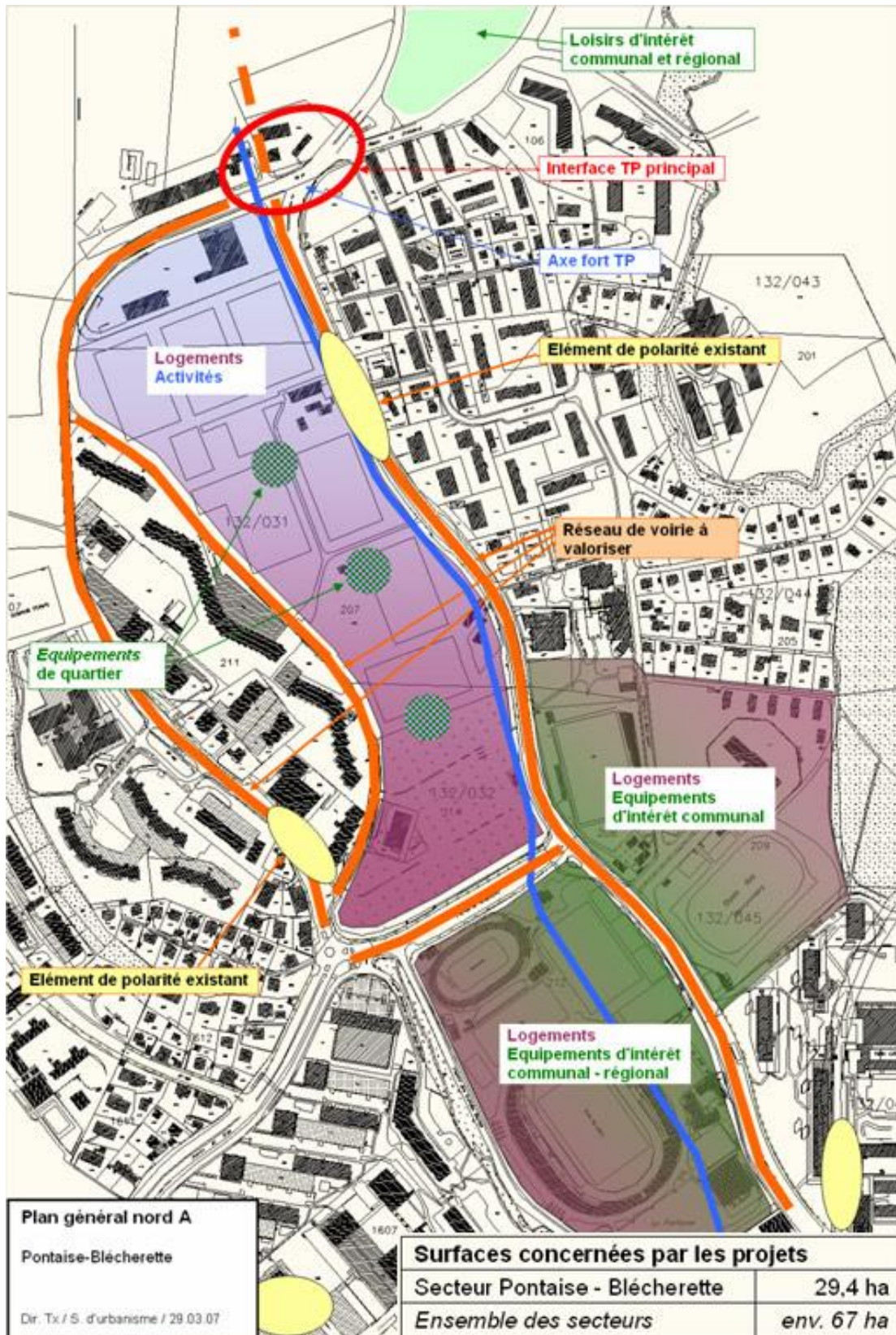
ANNEXE 1 | PLAN GENERAL DE LA ZONE SUD



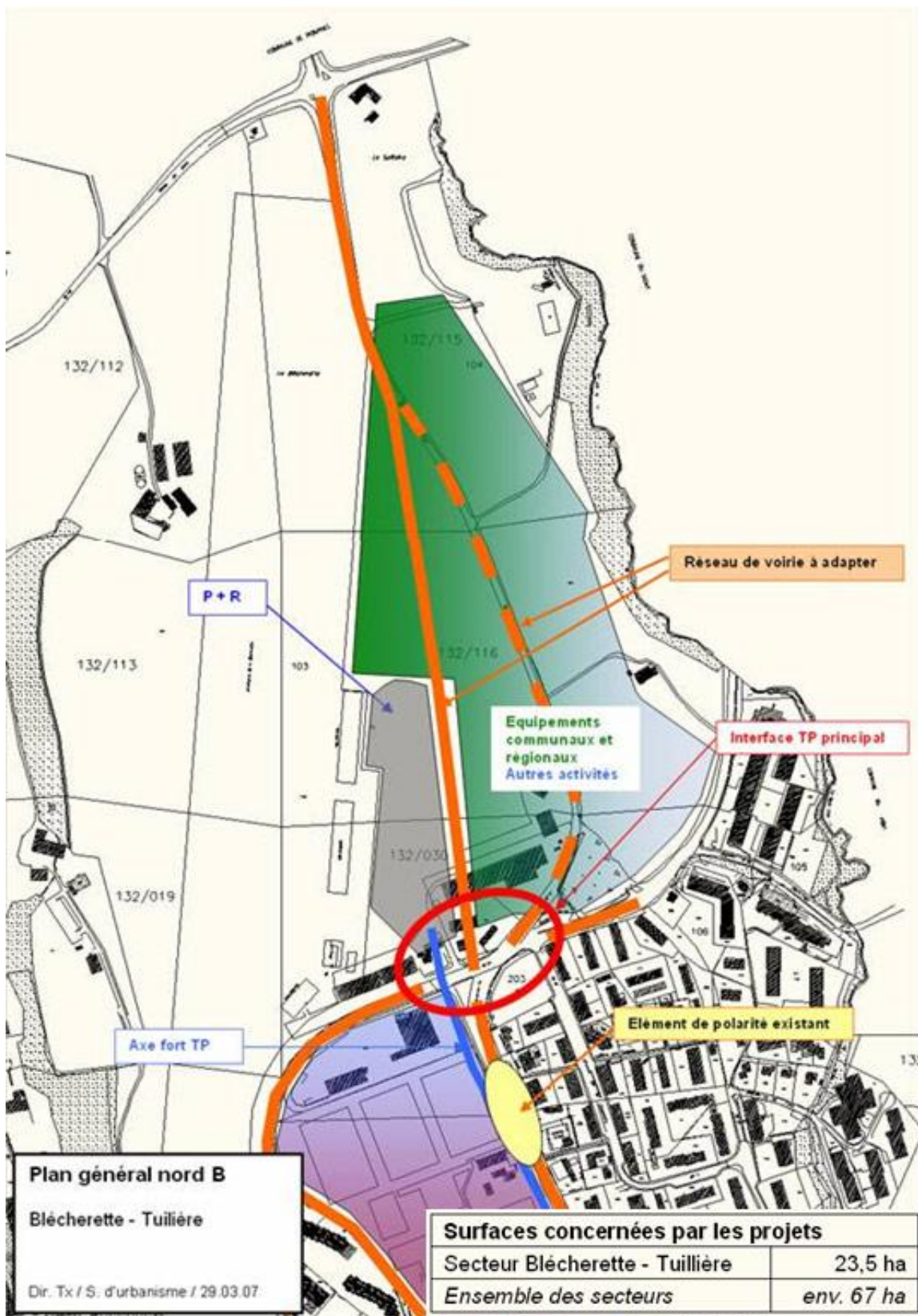
Surfaces concernées par les projets	
Secteurs sud	14 ha
Ensemble des secteurs	env. 67 ha

Plan général sud
Prés-de-Vidy
Dir. Tx / S. d'urbanisme / 29 01 07

Source : www.lausanne.ch/metamorphose (consulté le 20 février 2008)



Source : www.lausanne.ch/metamorphose (consulté le 20 février 2008)



Source : www.lausanne.ch/metamorphose (consulté le 20 février 2008)

Les associations soussignées ont pris connaissance par divers canaux du projet Métamorphose et expriment les remarques et revendications qui suivent. A l'unanimité, les associations expriment leur étonnement quant à la manière dont ce projet a été lancé. Elles constatent:

- que ce projet est né sans concertation, sans consultation, sans coordination;
- que les milieux politiques et associatifs n'ont pas été approchés au préalable;
- que les services cantonaux n'ont pas été consultés;
- qu'une coordination avec les communes voisines est absente;
- que l'agglomération n'est pas prise en compte;
- qu'une vision d'ensemble est manquante;
- qu'aucune analyse de fond n'est disponible;
- que ce projet est en plusieurs points contraire à diverses résolutions de Quartiers 21 et des préavis y afférents;
- qu'il est en contradiction avec le plan directeur communal;
- qu'il ne respecte pas les affectations définies par le nouveau PGA;
- qu'il ne développe pas de vision de l'évolution de la ville;
- qu'aucune alternative n'est proposée;
- l'absence d'expertise et de critères de décision.

En accord avec leur but statutaire respectif, les associations soussignées demandent:

1. La mise en place d'une procédure participative, selon le projet n° 10 de Q21 et selon art. 4, al. 2 LAT (ADIRHE, Jardins Familiaux, MDL, SDN, suisse trafic). Avant la mise en place de cette structure participative, d'instaurer un moratoire.
2. Une approche globale du développement de la ville et de l'agglomération ainsi que des analyses approfondies de tous les impacts que ces projets engendrent (en terme d'infrastructures, de trafic, de finances, d'écoles, de bilan d'énergie, etc.) (ADIRHE, Jardins Familiaux, MDL, SDN, suisse trafic).
3. La sauvegarde du Stade olympique comme élément patrimonial, d'architecture, d'histoire et de mémoire de même que le vélodrome et la prison du Bois-Mermet (éventuellement reconvertie) (SDN, MDL).
4. De ne pas autoriser, d'entente avec les communes limitrophes, dans la mesure où les bases légales le permettent, de nouveaux centres commerciaux générateurs de trafic automobile, mais de favoriser le commerce de proximité (ADIRHE, SDN, MDL, suisse trafic).
5. De conserver aux quartiers du Nord une mixité des activités et le maintien d'espaces de verdure pour les générations futures (SDN, MDL, suisse trafic).
6. De lancer des concours d'idées largement ouverts, y compris en ce qui concerne la localisation de nouveaux quartiers et de nouvelles infrastructures (MDL, suisse trafic).
7. De réaliser au préalable, dans les faits, d'éléments importants et structurants du développement urbain: assainissement, dans les délais légaux, de l'ensemble du territoire de la commune en terme de pollution de l'air et de bruit (2010 pour l'air, 2018 pour le bruit), requalification des terrains du sud-ouest par la rénovation totale de la STEP (mise en œuvre de l'élimination des odeurs) et par la transformation de l'autoroute en boulevard urbain, réalisation d'axes de transport publics performants avant la construction de nouveaux quartiers (liste non exhaustive) (ADIRHE, Jardins Familiaux, MDL, SDN, suisse trafic).
8. Le maintien de la zone des jardins familiaux de Vidy (Jardins Familiaux, MDL).
9. Que de nouvelles infrastructures (sportives, de transport, etc.) d'importance régionale soient planifiées, réalisées et financées conjointement avec les communes de l'agglomération (MDL, suisse trafic).

10. D'analyser des variantes d'implantation de certains équipements au-delà du territoire de la commune (MDL).
11. De repenser la politique des P+R au niveau de la région (MDL, suisse trafic).

Signataires:

ADIRHE - Association de Défense des Intérêts de la Région des Hautes
Ecoles

Jardins Familiaux, groupement de Vidy

MDL - Mouvement pour la Défense de Lausanne

SDN - Société de Développement du Nord

suisse trafic.com

Lausanne, le 16 avril 2007

Source : <http://www.suisse trafic.com/metaff.pdf> (consulté le 17 février 2008).

	Suisse ¹		Etrangers ¹		Total population ¹	Ménages avec enfants ²	Loyers ²	Surface ¹	Densité ¹
	Effectifs	%	Effectifs	%					
16-Bossons/Blécherette	3'602	56.1	2'820	43.9	6'422	34.3	874	180.5	35.6
1601-Stade	5	71.4	2	28.6	7	~	~	13.4	0.5
1602-Ancien-Stand	477	50.7	463	49.3	940	62.9	788	7.5	124.6
1603-Bois-Mermet	44	67.7	21	32.3	65	5.6	607	16.3	4.0
1604-Bois-Gentil	1'718	53.2	1'514	46.8	3'232	31.5	784	28.6	112.8
1605-Bossons	1'344	62.3	815	37.7	2'159	30.2	1 018	32.6	66.3
1606-Blécherette	14	73.7	5	26.3	19	50.0	1 050	82.0	0.2
1503-Pontaise	1'370	55.7	1'090	44.3	2'460	21.9	798	9.9	249.4
Lausanne	78'901	61.5	49'324	38.5	128'225	24.9	941	1814.4	70.7

¹ Données pour l'année 2006

² Données pour l'année 2000

Source:

SCRIS LAUSANNE (2000 et 2006). Site du SCRIS Lausanne. [en ligne]. <http://www.scris.lausanne.vd.ch> (consulté le 29 décembre 2008).

ANNEXE 5 | TABLEAU DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME D'ACTION DES PROJETS DU VOLET
« HABITAT » DE QUARTIERS 21

Numéros des projets	Titre	Objectifs	Moyens d'action envisagés (exemples)	Préavis et dates	Mise en oeuvre
10	Associer la population lors de projets d'aménagement ou de construction	<i>Favoriser le rapprochement entre les habitants, les autorités et l'administration, rendre plus attractifs les espaces publics.</i>	Associer une délégation des habitants du quartier concerné au processus d'élaboration du cahier des charges qui précède l'élaboration des projets publics d'aménagement.	Vivre ensemble 2006	Développement du concept de procédure participative: test sur un projet puis systématisation de cette approche.
11	Mettre en valeur la nature en ville	<i>Rendre plus attractifs les espaces publics et mettre en valeur la nature en ville.</i>	Renforcer diverses actions entreprises par la Ville telles que: développement des réseaux écologiques, entretien différencié des espaces verts pour une plus grande biodiversité. Entreprendre une campagne de plantation d'espèces indigènes et créer de nouveaux plantages dans les quartiers, avec la participation de gérances, propriétaires et habitants.	Economie et sécurité 2005	Renforcement des actions en cours. Concerne la ville dans son ensemble.
12	Aménager l'espace public pour les piétons	<i>Rendre plus attractifs les espaces publics.</i>	Mener des actions en faveur du piéton et rendre la ville plus conviviale: accessibilité pour personnes à mobilité réduite, sécurité des piétons sur les voies publiques, mobilier urbain dans ses aspects esthétiques et de confort.	Transports et mobilité 2005	Renforcement des actions en cours. Concerne la ville dans son ensemble.
13	Création de 3'000 logements à Lausanne	<i>Favoriser la création de logements répondant aux différents besoins de la population.</i>	Etudier la mise en valeur de différents terrains et renforcer le partenariat avec le secteur privé, de manière à créer des logements répondant à différents types de demandes.	Logement 2005	Mise en place d'une unité de promotion interservices et partenariat avec le secteur privé. Concerne la ville dans son ensemble; mise en oeuvre s'étalant sur 10-12 ans.
14	Eviter les quartiers ghettos	<i>Favoriser la mixité sociale dans les quartiers, afin de promouvoir la cohésion sociale et la solidarité, et d'éviter l'émergence de problèmes dans des zones précises.</i>	Poursuivre l'aide à la pierre, instaurer une aide à la personne, créer une cellule «logement» permettant de soutenir les ménages défavorisés dans la recherche d'un logement, assouplir l'application des conditions d'occupation des logements subventionnés.	Logement 2005	En cours (voir préavis 43/2003). Evaluation prochaine des résultats sur l'ensemble de la ville.
15	Construire des logements durables	<i>Mettre en place une stratégie de sensibilisation à la construction, à la rénovation et à l'utilisation durables du logement en partenariat avec les autres acteurs concernés; rendre l'habitation à Lausanne attractive via un label de construction durable.</i>	Définir les critères principaux de développement durable que la Ville entend respecter dans les logements à construire ou à rénover; imposer leur application lors de réalisations de logements sur des terrains communaux ou lors de rénovations des immeubles appartenant à la Ville; inciter le secteur privé à intégrer ces critères dans leurs projets.	Logement 2005	Création d'une cellule «développement durable et logement» chargée de définir les critères à prendre en compte pour les projets de logement en Ville de Lausanne. Partenariat avec le secteur privé.
16	Améliorer l'info déchets, la collecte intelligente et développer des déchetteries conviviales	<i>Mieux informer la population sur le tri des déchets et les lieux de collecte, multiplier dans la ville les lieux de collecte avec surveillance et points conseils.</i>	Identifier les meilleurs canaux de diffusion de l'information sur le tri et la collecte des déchets, et les développer auprès des régies, concierges et professionnels. Donner une information claire et synthétique sur le tri des déchets. Multiplier les déchetteries sur l'agglomération avec possibilités d'information.	Vivre ensemble 2008	Renforcement des actions en cours.
17	Optimiser le tri au quotidien sur la voie publique	<i>Encourager le tri des déchets au quotidien sur la voie publique, informer sur les symboles.</i>	Remplacer les corbeilles par des modèles plus volumineux et mieux adaptés.	Préavis spécifique Direction des travaux 2005	Test dans plusieurs zones à forte densité piétonne puis élargi à tous les points de collecte.
18	Promouvoir l'usage de gobelets recyclables et consignes lors des manifestations	<i>Réduire le volume des déchets lors des manifestations.</i>	Introduire une consigne sur les gobelets lors des manifestations pour inciter le consommateur à les retourner après utilisation.	Vivre ensemble 2008	Application aux manifestations sur le territoire lausannois.
19	Favoriser la cohabitation entre chiens et citoyens	<i>Favoriser la cohabitation entre les propriétaires de chiens et la population dans son ensemble.</i>	Poursuivre la mise en oeuvre des mesures décidées par la Ville en ce qui concerne l'information, la prévention, la répression et l'adaptation des équipements.	Vivre ensemble 2008	En cours (voir préavis 05/2002). Concerne toute la ville mais plus particulièrement les places et aires de jeux. Evaluation des résultats prochainement.
20	Mener des actions de sensibilisation et d'information au tri des déchets et développer la formation des concierges en la matière	<i>Informer la population sur la manière la plus adaptée de se débarrasser de ses déchets, améliorer l'hygiène dans les quartiers, resserrer le lien social entre les habitants. Sensibiliser les concierges aux questions du tri et faire en sorte qu'ils soient un relais entre les services de la Ville et la population.</i>	Entreprendre des actions intensives de nature festive et assurer ponctuellement une présence de représentants de l'administration. Créer un partenariat entre les concierges et le Service d'assainissement.	Vivre ensemble 2008	En cours. A étendre progressivement à l'ensemble des quartiers.

Source :

<http://www.lausanne.ch/Tools/GetImage.asp?Id=48820&RetDesc=N&Type=DocObj> (consulté le 15 avril 2008).

**ANNEXE 6 | TABLEAU COMPARATIF DES DEPENSES ANNUELLES POUR UN LOGEMENT
DANS UN QUARTIER STANDARD ET DANS UN ECOQUARTIER**

	Suisse standard	Suisse écoquartier	France standard	France écoquartier
Loyer annuel moyen (pour 100 m ²)	16 000 francs	18 400 francs (+15 % par rapport au standard)	14 000 euros	16 000 euros (+15 % par rapport au standard)
Charges annuelles de chauffage et d'eau chaude	1400 francs	350 francs	500 euros	125 euros
Coût annuel moyen d'une voiture	11 000 francs		5300 euros	
Coût annuel abonnement aux transports publics + autopartage		Abonnement général 3100 francs ; 2000 km en voiture de location = 1740 francs Total = 4840 francs		Abonnement TP urbain : 700 euros (en moyenne) 8000 km en train, 1400 euros. 2000 km en voiture de location (Caisse commune), 700 euros Total = 2800 euros
Total des dépenses	28 400 francs	23 590 francs 4810 francs d'économie	19 800 euros	18 925 euros 875 euros d'économie

1) Calculs de LaRevueDurable à partir de données provenant : en Suisse, de l'Office fédéral de la statistique, du programme Energie-environnement des cantons romands, du Touring-Club suisse et de l'entreprise d'autopartage Mobility; en France, de la Fédération nationale de l'immobilier, de l'Observatoire national des charges de copropriété, de la Fédération française des automobiles-clubs, de l'entreprise d'autopartage en Ile-de-France Caisse communs, des transports publics d'Ile-de-France, de Lyon et de Grenoble.

2) Les coûts des transports publics sont calculés pour une seule personne, car le taux moyen d'occupation d'une voiture pour les trajets domicile-travail est de 1,1 passager.

Source : LRD, 2008 : 43

■ Forum Pontaise Avenir

18.11.2006 - Claudine Knoepfli

Je trouve que le contre-projet du stade à la Pontaise est une bonne idée:il faut le garder là-haut, c'est là-haut qu'il a " ses racines " ! Et....., pourquoi tout changer ? Il faut diversifier les endroits prévus pour le sport et sur tout créer un équilibre dans la ville. Tout mettre en-bas, au sud, c'est une sottise ! Il y a déjà Couvertin, 2 piscines (Bellerive et Renens) le lac, le tennis, le bowling, la petanque, des terrains de foot, des centres commerciaux....., de plus la circulation en-bas est déjà saturée aux heures de pointe ! Ne bêtonnons pas les espaces verts d'en-bas gardons le stade en-haut !!!!

06.11.2006 - Patricia Meylan

Je suis de tout coeur de l'avis de Mr. Rivier et son projet est tout a fait sensé. Nous éviterons ainsi des nouveaux bêtonnages.

06.11.2006 - Olivier Bonard

Demain mardi, le conseil communal se prononce sur la destruction du foyer du soldat pour lui substituer un immeuble de rapport, entamant une zone verte essentielle entre les ensembles immobiliers prévus. Voter non à la destruction du Foyer du Soldat, c'est préserver la mixité de l'occupation des sols et permettre de maintenir une action sociale centenaire dans cette zone. Actuellement, "Le Relais", grande association de réinsertion sociale, a proposé un plan de reprise du foyer du soldat.

05.11.2006 - Benjamin Leroy-Beaulieu

Bonjour. J'aimerais simplement vous faire part de mon soutien. Je pense qu'il serait dommage de bêtonner le bord du lac. De plus, transformer la pontaise en quartier 100% logement le rendrait tout-à-fait mort. Au contraire, transformer le stade, le rénover, y ajouter un centre commercial pourrait le raviver. Par contre, il faudrait augmenter le nombre de bus se rendant dans ce quartier, notamment depuis Renens et Prilly.

05.11.2006 - Jean-Marc Cherbuin

Depuis un certain, je regrette cet attentisme, cette crainte de faire une dépense inappropriée et je suis content qu'un projet sportif d'envergure (stade, piscine olympique, etc...) soit envisagé avec sérieux. Dans un premier temps, l'idée de tout raser et construire de l'habitat m'a séduite car nous faisons d'une pierre deux coups. Votre proposition me donne maintenant à réfléchir et je pense en effet qu'il y a un risque de quettoisation que nous devons absolument éviter. Cependant, j'ai un sentiment de demi mesure si nous conservons la Pontaise pratiquement que pour Athletissima car cet endroit n'intéresse plus les organisateurs de concerts en raison de taxes. Lausanne est le champion des petits pas (Malley, Beaulieu). Je souhaite que nous démolissions la Pontaise au profit d'un nouveau complexe englobant stade (min. 15'000), piscine olympique, etc... financé entièrement ou en grande partie par le privé comme l'ont réussi bien d'autres villes. Arrêtons le provisoire ou la récupération (Malley) qui finit pas coûter trop cher et mal approprié. Pour l'habitat, je trouve important de concilier vente et location en standing normal et de bon niveau afin justement d'éviter l'effet banlieue. De façon générale, je suis heureux que des projets soient enfin mis en avant et discutés.

05.11.2006 - Christophe Fischer

A vrai dire, mon plus grand souci est le construction prévue et prévisible d'un ghetto à la place du centre sportif actuel. Les grands problèmes et insolubles que connaissent certaines grandes villes notamment françaises pour ne parler que de proximité géographiques ne nous concernent pas (encore) de manière aussi directe et violente. Les politiques n'ont aucune vision à long, voire moyen terme, mais s'activent à vouloir répondre à des besoins à court terme sans considérer l'avenir de nos enfants. Le projet de construction de logements à La Pontaise en est un exemple frappant: construire maintenant et entasser

des milliers de gens sans s'interroger sur les conséquences d'insécurité liés aux problèmes sociaux qui vont nécessairement en découler dénote de la grande compétence des élus. Lorsque les conditions d'agitation des banlieues françaises seront recréées à Lausanne, les politiques se réfugieront derrière les erreurs du passé et l'intolérance de la population lausannoise. L'orientation politique de nos institutions explique peut-être ce chaos programmé. Quant à la construction d'un nouveau stade, je n'en suis pas convaincu non plus, le LS attirant peut-être 1'500 fans par match, l'investissement n'en vaut peut-être pas la chandelle.

05.11.2006 - Michèle Boschetti

Bravo pour votre projet ! Je suis contente que l'on envisage plusieurs possibilités avant de foncer. Gardons sur les hauteurs de Lausanne une zone verte faite de loisirs et de sports et par seulement l'aéroport ! De plus je me pose des questions sur le projet de la municipalité de déplacer les terrains de foot entre la Blécherette et l'autoroute : pourquoi construire des immeubles sur des terrains plats et transporter des terrains sur du terrain en pente ???? à part pour engendrer des coûts supplémentaires ! Construisons alors les immeubles entre la Blécherette et l'autoroute. Seul remarque sur le projet du stade au nord : comment gérer les véhicules apportés par le centre commercial qui sera installé au stade ? Mais merci d'avoir apporté une réflexion, notre municipalité a trop tendance à foncer dès qu'elle a une idée sans se poser de question.

04.11.2006 - Julien Frutig

Voilà ce dont le nouveau stade devrait proposer: - Stade RECTANGULAIRE (à l'anglaise) de 20'000 places abritées de la bise (donc tourné inversement de celui de la Pontaise) - Sans piste cendrée - Sièges aux couleurs bleues et blanches avec inscription LAUSANNE-SPORT dans les deux tribunes principales - Une dizaine de loges VIP pour les sponsors - Deux écrans géants (un de chaque côté) - Une boutique-magasin pour les supporters - Des coins "buvettes-snack" comme à Bâle ou Berne - Sono impeccable - Un terrain d'entraînement aux abords du stade - Des bureaux pour les dirigeants/secrétariat/administrateurs du club - Un énorme parking gratuit à côté du stade Un stade de 20'000 places pourrait accueillir des matches internationaux (15'000 c'est trop petit). Pour info de source sûre, plusieurs politiciens lausannois vont proposer 20'000 places dans le concept.

04.11.2006 - Brulhart Lionel

Bonjour, Laisser un nouveau stade à la Pontaise pourquoi pas. Mais il faudrait alors que celui-ci soit ENTIEREMENT couvert, sans aucune possibilité pour la bise ou la pluie de s'engouffrer. Il est vrai que la possibilité de créer un ghetto avec des milliers de nouveaux habitants entassés existe. Il faudrait cependant vraiment avoir les plans de ce qui serait proposé pour pouvoir juger sur pièce. D'un autre côté, construire un stade dans un quartier justement "populaire" comme la Bourdonnette, amènerait certainement des tas de gens supplémentaires au stade, qui n'avaient jusqu'à présent pas l'habitude de s'y rendre car ne se sentant pas concernés. Par contre, l'accès au stade à la Bourdonnette ne me semblerait pas adéquat car justement trop près d'une sortie d'autoroute. Cela créerait certainement de gros bouchons sur l'autoroute. De ce point de vue là, la Pontaise est idéale avec les différentes possibilités de parking à disposition et un éloignement de la sortie d'autoroute de quelques centaines de mètres qui empêche normalement les gros bouchons sur l'autoroute en cas de grande affluence. Voilà. Il y a donc du bon dans chaque projet. A nos municipaux de trouver le juste milieu. Personnellement, ayant grandi dans ce quartier, y habitant encore et m'en sentant donc très attaché, je serais également pour laisser le stade à la Pontaise mais ENTIEREMENT COUVERT et d'une CAPACITE DE MIN. 20'000 places car moins = indigne d'une soit-disant "Ville Olympique" et ce serait la porte définitivement close à d'autres grands matches internationaux ou concerts que l'on se doit absolument de rapatrier à Lausanne au lieu de laisser de plus petites villes comme Sion ou Neuchâtel nous priver de grands événements. P.S. : la photo sur votre page d'accueil n'est par contre pas bonne car pas représentative du stade désiré ni par les Municipaux ni par le peuple. Le stade de votre photo semble être d'une capacité de min. 20'000 places - alors que les Muni ne veulent que 15'000 max - et celui-ci n'est pas entièrement couvert ce qui est justement le principal défaut reproché à la Pontaise. Donc si vous essayez de présenter qqchse de mieux

que les Municipaux, tâchez au moins d'avoir une home page crédible. Mettez justement la photo du stade de Sochaux ou de Brönby Copenhague qui seraient les stades idéaux.

03.11.2006 - Thierry Fontannaz

Magnifique... Des années durant les habitants du haut de la Ville se sont moqués comme de leur dernière chaussette du développement des infrastructures sportives et des activités des clubs les occupants. On ne parle même pas des gens se plaignant des nuisances. Et aujourd'hui, alors qu'enfin, ENFIN, un projet de réalisation d'un vrai complexe sportif existe, hop, ça sort du bois, comme ça, en 2 minutes top chrono... enfin bon La question est donc pourquoi quitter la région de la Pontaise pour le sud ? Et bien tout simplement parce que à la Pontaise il fait froid, froid et encore froid. Tout simplement parce qu'il est bien plus agréable d'aller voir un événement sportif dans la région de Vidy plutôt que dans ces plaines du Loup qui ne portent que trop bien leur nom. Arrêtons de rêver, la Pontaise plus personne n'en veut comme lieu de sport lausannois. Tournons la page et construisons-y les logements dont Lausanne a besoin.

03.11.2006 - delphine wagner

Pour avoir fait de la voile sur le lac, je peux garantir aux frileux que le bord du Léman n'est pas à l'abri de la bise. Un stade bien conçu et protégé des courants d'air sera aussi agréable à la Pontaise que n'importe où ailleurs. Et si en plus on peut éviter l'odorama répugnant de la Step, que demander de mieux?

03.11.2006 - Antoine Béguin

Je suis à moitié pour et à moitié contre ce projet. Je suis d'accord de garder la pontaise, et d'y construire et une piscine mais le nouveau stade doit être au sud! Plus personne ne veut venir au stade en hiver car c'est comme si on était au pôle nord! Il faut penser qu'un stade c'est pour le foot, pas pour le patinage ou le ski de fond! Ne faites pas cette éreur! Salutation, un supporter du LS, qui se gèle à la pontaise!

03.11.2006 - Pierre Ferrari

Je suis de tout coeur de l'avis de Mr. Rivier et son projet est tout a fait sensé. Nous eviterons ainsi des nouveaux bétonnages et la réstructuration du stade de la Pontaise avec tout l'infrastructure autour devrait donner queque chose de super pour les haut de Lausanne. Evitons autant que possible les ghettos. J'espère que nos élus soyent un peu plus imaginatifs. Cordiales salutations

03.11.2006 - Pierre Lauper

Bravo pour le projet de M.Rivier. Bon début. Bien pensé. En fait un peu dans le sens de la durabilité. Ne pas oublier: la mixité des infrastructures comme dans de plus en plus de cités allemandes. Habitations locatives à petit gabarit mélangées avec des unités de propriétaires voir "villas contigües", espaces verts, structures sportives, ludiques et de loisirs, commerces à taille humaine... C'est le seul moyen d'éviter la ghettoisation. Pas de grandes structures, pas de cages à lapin du style Rôtillon. Mais avec Brélaz le syndic qui veut bétonner le lac pour agrandir Lausanne... c'est pas pour demain.

03.11.2006 - Roy Doobarry

En qualité d'ancien habitant de la ville de Lausanne, je pense qu'il faut préserver des activités mixtes pour éviter de créer des ghettos ou se concentrerait uniquement des logements avec les problèmes sociaux inhérents. Par contre il me semblerait plus intelligent de démolir une bonne fois pour toute le palais de Beaulieu et de le déplacer au Sud de la Ville ou entre Lausanne et Morges et de construire à la place les logements planifiés au stade de la Pontaise. Franchement, j'ai de la peine à comprendre que nos politiciens soit si peu imaginatifs ?

03.11.2006 - Rita WIEDERKEHR

Je partage totalement l'avis de Monsieur Rivier ... même à La Havane ils ont compris qu'il fallait imposer une mixité (logements, activités de jour, activités de nuit) dans un quartier afin de maintenir une bonne

qualité de vie pour tous les habitants d'une ville. J'adhère donc totalement à son projet que je trouve autrement plus logique que celui proposé par la Municipalité.

03.11.2006 - François Malherbe

On vit dans un pays et dans une ville extraordinaire. La plupart des gens se désintéressent de la Pontaise (donc du LS et d'Athlétissima) toute l'année et le jour où on parle d'un véritable changement utile, nécessaire et sensé, des gens sortent du bois. L'article du 24 Heures du 3 novembre me laisse songeur... ces Messieurs vont-ils régulièrement à la Pontaise, y sont-ils même déjà allé ? Sur tout l'espace libre et constructible dans le quartier de la Pontaise, il y a assurément de la place pour des commerces et cela m'étonnerait que personne ne soit intéressé à investir dans le nord de la ville. J'espère sincèrement que le projet ne sera pas stoppé ou freiné par de tels propos. Prétendre que raser le stade changerait fondamentalement la vie du quartier me laisse songeur...

03.11.2006 - Pierre-André Bettex

Bonjour, Je suis le Directeur Technique du Lausanne-Sports Athlétisme depuis dix ans. En apprenant à fin octobre les intentions de la Ville de Lausanne au sujet des nouveaux stades, j'en avais pris un sérieux coup dans ma motivation de porter tout l'athlétisme lausannois sur le haut du pavé car cette solution proposée semblait être à côté de la plaque. Tout cela, juste pour Athletissima! Comment peut-on bétonner l'espace du stade Pierre-de-Coubertin alors que tout le monde s'accorde pour citer cet endroit comme paradisiaque? Comment peut-on imaginer deux clubs d'athlétisme (le LS et le Stade-Lausanne) s'entraînant tous les soirs ensemble au même endroit, avec des populaires dans les pattes? Impensable pour nous! Par conséquent, je pense que votre projet de laisser les infrastructures sportives dans le nord de la ville tape dans le mille. Je suis en tous cas à 100% pour ce projet. Un détail cependant: n'oubliez pas la solution du petit Palais Omnisports à la Pontaise. Ceci est également très important, voire vital.

03.11.2006 - Frédéric Bianchi

Bonjour, je suis né à Lausanne et j'aime cette ville, c'est très bien qu'elle bouge enfin. Mis à part ça, je suis d'accord qu'il faudrait construire au nord et non au sud. Pourquoi délocaliser alors qu'il y a tout ce qu'il faut.... En plus je ne voudrai pas d'un Ghetto à la Pontaise. Il est important de garder la mixité de Lausanne nord-sud, sans parler de l'attachement personnel que je porte à cet endroit puisque j'ai grandi à ces côtés. En bref j'espère que nos opinions seront prises en considération, et que ce complexe se fera au nord. Meilleures salutations, F. Bianchi.

03.11.2006 - Cédric Badan

Il est certain que la ville de Lausanne doit investir dans de nouvelles installations sportives. Votre idée de garder une mixité des activités dans le quartier de la Pontaise me paraît une bonne chose. Par contre il est certain qu'il est impossible de suivre un match de football en plein hiver (comme le veut le calendrier de la Swiss football league) ceci à cause de la bise toujours présente dans ce quartier. C'est pourquoi je pense que le site du bord du lac pour la construction du stade de football est plus approprié. Mais le stade d'athlétisme peut être construit à la Pontaise, puisque les compétitions se déroulent en été. Bonne continuation dans vos projets. Cédric supporter du sport lausannois depuis 20 ans.

03.11.2006 - Etienne Schaufelberger

Votre concept me semble très heureux. Je comprends parfaitement le souhait et le besoin de la ville de densifier Lausanne pour des raisons tant de développement durable, de politique que d'économie. Mais le projet initial "tout logement" me semble fort déséquilibrant. Une question : combien de logements prévoit votre projet ? S'il en prévoit aussi 5'000 ne seront-ils pas trop "tassés" ? Un bémol : la tour qui me semble plus être du "plaisir d'architecte" que de l'habitat raisonné. Merci pour votre travail, je me réjouis d'en savoir plus et de vous soutenir dans votre démarche. Meilleures salutations.

03.11.2006 - Richard Golay

Un grand bravo pour votre contre-projet tout-à-fait pertinent. Le projet sud soigne certainement l'égo de certain par son caractère prestigieux, mais l'intérêt des habitants du nord, l'équilibre social et urbain de Lausanne et enfin le bon sens doivent primer. A quand une votation ?

03.11.2006 - Julien Frutig

Ah j'oubliais encore de signaler que de suivre le football à 600 mètres d'altitude en automne ou au printemps est pénible. Les "Plaines-du-Loup" ne sont pas faites pour avoir un stade. Lorsque la bise souffle, c'est l'horreur. A 400 mètres d'altitude, tout est différent...

03.11.2006 - Julien Frutig

On peut être pour l'un ou l'autre projet mais dans celui de la Pontaise, il n'y a pas de sortie directe d'autoroute dans le parking comme cela serait le cas dans le projet Bourdonnette. D'autre part, il y a déjà énormément de manifestations dans le quartier de la Pontaise avec le Palais de Beaulieu et tous les désagréments que cela engendre. Les nouveaux stades se trouvent en général en périphérie et non quasiment au centre ville puisque le quartier de la Pontaise est "collé" au centre. Pour finir, et nous sommes nombreux à le penser, le stade doit pouvoir bénéficier de 20'000 places et non 15'000 en regard d'une ville dite "Olympique". Ainsi, Lausanne pourra organiser des matches internationaux. Le stade de Sochaux (20'000 places) serait exactement ce dont Lausanne aurait besoin. Il s'agit d'un véritable stade de football, sans piste cendrée.

Source : <http://www.pontaiseavenir.ch/avis.aspx> (consulté le 20 janvier 2008)

■ COMMENTAIRES SUR LE BLOG SUPERLOCAL « VU EN VILLE »

03.11.06 - Trolliet:

L'idée de déplacer les installation sportive de plein air au bord du lac me semble cohérente, il faut tenir compte du problème climatique. La pontaise par temps de bise !!! La problématique des accès est aussi très importante, d'ailleurs à ce propos je m'étonne que l'on parle d'un funiculaire Riponne-Pontaise ? pourquoi pas rester sur une seule technologie M1, M2, M3, Mx, je verrais bien une boucle Crissier-Pontaise via Chaudron.

03.11.06 - Jean-marc Béguin:

Le débat sur un nouveau stade n'est pas nouveau. Mais pour une fois qu'un grand projet intéressant est avancé par la ville, voilà que les critiques et les grincheux refont surface. Et risquent par couler le projet ou de le renvoyer aux calendes grecques. Cet architecte est-il seulement aller une fois dans sa vie assister à un match de foot à la pontaise en novembre? C'était une erreur fondamentale que de mettre des installations sportives sur la Plaine du Loup. Ne répétons pas la même erreur 50 ans plus tard! Oui à un vrai stade football au bord du lac qu'attendent depuis trop longtemps le LS et les amoureux du ballon rond.!

Et ne craignons pas le syndrome de la banlieu. Nous en sommes loin et la mixité des logements prévus à la Pontaise, notamment un quartier d'habitation écologiques (pour les bobos!), nous met à l'abri des ghettos. Et si on veut être social, le quartier de la bourdonnette mérite lui aussi le développement qu'apportera le centre sportif et commercial du bord du lac. Le projet de la municipalité mérite débat, certes, mais il mérite surtout un soutien large si on veut enfin sortir de l'immobilisme.

03.11.06 - Glurp:

Alors pourquoi vouloir déplacer les terrains de sport des Plaines du Loup pour les hisser encore de quelques mètres jusqu'au Solitaire ? A suivre ce raisonnement, on devrait construire des logements à la Vallée de Joux et des stades de sport au bord du Léman. L'avantage de la fraîcheur de la Pontaise réside

dans le fait que les joueurs sont obligés de courir pour ne pas avoir froid car les 375 spectateurs qui hantent ce monument ne peuvent suffire à réchauffer l'atmosphère.....

03.11.06 - felix:

Je ne comprends pas pourquoi il faut construire un nouveau stade quand il y a déjà un? Un stade avec les mêmes dimensions que l'ancien ?

03.11.06 - André Rouyer, Architecte.:

Non à la démolition du stade de la Pontaise. Avec son portique d'entrée et ses bâtiments d'origine c'est un véritable monument construit en 1953 pour les championnats de foot-ball de 1954. Il a reçu la note 3 au recensement architectural vaudois (objet intéressant au niveau local, mérite d'être conservé). On peut l'améliorer en ce qui concerne les gradins et les courants d'air. Un projet raisonnable devrait pouvoir être accepté par le conseil communal. Ce serait moins cher que de faire un nouveau stade de foot-ball et d'améliorer le stade de Vidy. Mais la question fondamentale n'est elle pas de se poser la question de la nécessité absolue de recevoir toujours plus d'habitants donc plus de circulation, plus de constructions donc plus de pollution!

03.11.06 - Lucas:

Avant de donner mon avis, j'ai besoin de connaître la réponse à deux questions fondamentales:

- Pourquoi détruire la Pontaise?

- Pourquoi construire un nouveau stade?

Question subsidiaire: combien de spectateurs en moyenne se sont déplacés à la Pontaise ces dernières années?

03.11.06 - mitior:

Si le gros Brélaz était amateur de sport (même depuis son canapé), ça se saurait. Non, il est écolo : on est en train de remplir les campagnes avec des pendulaires plutôt que de finir de remplir les villes d'abord. Donc, il faut utiliser tous les terrains disponibles. Notamment ceux où trois ou quatre heures par semaine, 22 types qui ont laissé leurs cheveux aux vestiaires courent après un ballon et accessoirement se tapent dessus (à moins que ce soit l'inverse). Le projet est donc plutôt bon, car c'est à la Pontaise qu'il y a un maximum de terrains. Quand au stade du Léman, c'est vite vu: soit un gros investisseur privé croit au projet et il se fera. Soit tel n'est pas le cas, et on fera avec les stades Coubertin et Samaranch. En gros, on appelle ça un bon calcul politique.

03.11.06 - Idéebonne J.:

Construisez un beau stade dans les normes d'aujourd'hui à la place du COMPTOIRE ! On aurait même déjà le chauffage à distance pour tempérer les gradins durant les mois froids; et là-bas il y a encore bien des baraques à tirer en-bas, et en-haut une fois le vieux stade rasé, on aurait de nouveau une place à exploiter de différentes manières. Les parcomètres ce ne sera pas un problème pour les trouver.

03.11.06 - André-Louis:

La mégalomanie de notre municipalité semble sans limites.

03.11.06 - Danielle:

Les Plaines-du-Loup sont, paraît-il, néfastes pour quelques supporters de ballon rond et ce, une seule fois par semaine pendant 2 heures... Mais pour quelques milliers d'habitants ces Plaines-là ne seraient pas un handicap. La qualité de vie de nombreux nouveaux résidents des Plaines-du-Loup n'est donc pas prioritaire !

A 60 km de Lausanne se trouve un stade tout neuf bien peu utilisé. Ne fait-on pas partie d'une grande Région lémanique (Genève-Villeneuve) ? N'y a-t'il pas possibilité de s'entendre et ne pas doubler chaque stade ou salle omnisports. On est encore capable de se déplacer de quelques kilomètres pour assister à des grandes manifestations sportives et culturelles. Lausanne a déjà des terrains de sport à Vidy pour son

usage local. Le projet de l'architecte, M. Jean-Lou Rivier, me paraît tout-à-fait intéressant et intelligent. Ne pourrait-on pas s'en inspirer ?

03.11.06 - Daniel Martin:

Ceux qui habitent le sud de la ville savent bien que la construction d'un stade et d'un complexe commercial qui attireront des milliers d'automobilistes supplémentaires chaque jour est totalement ridicule.

Sur la route de Chavannes et le tronçon d'autoroute entre l'échangeur d'Ecublens et le giratoire de la Maladière, les voitures roulent quotidiennement pare-choc contre pare-choc. Sinon le trafic est souvent interdit pour cause de manifestations diverses (cirque, 20km de Lausanne, marathon, triathlon, tours cyclistes, festival de musique d'Ouchy, semaine olympique, fête de la bière et du vomit, etc...).

Autrement dit, l'accès au stade n'est pas assuré et les bouchons garantis malgré la pollution déjà excessive.

D'autre part, il n'est pas judicieux d'offrir une concurrence supplémentaire aux commerces du centre qui tirent la langue.

Et ce n'est pas Daniel Brélaz, qu'on croise le samedi matin dans les centres commerciaux de Crissier, qui montre le bon exemple.

03.11.06 - JP Hari:

Lausanne la Jolie. Nos édiles nous dépeignent Lausanne. A petites touches, de creux en bosses, de canalisations à eaux ou à gaz ou pour notre électricité, ils saccagent les routes en les ornant de giratoires. Nos édiles planifient sur base d'un métro sur pneumatiques sans chauffeurs, un téléphérique pour rejoindre notre aéroport lausannois qui n'a vu le jour que grâce au dynamisme d'entrepreneurs privés, des structures sportives près du lac où les miasmes de la STEP font fuir même les grenouilles dont les têtards s'étouffent en cherchant la libellule.

Cette planification plaît aux édiles dont le manque d'originalité et de mesure pour une ville qui doit sa réputation avant tout à son environnement rehaussé tout au plus par le Musée Olympique et peut-être un jour par le Temple thaï dans le Denantou.

Le centre de la ville ,à part la Cité et son Temple, n'attire ni le Lausannois ni l'étranger. Et nous en avons manqué des occasions de lui redonner vie (recréer le cheminement du Flon pour en faire un canal avec gargotes reliées par des passerelles romantiques permettant à notre Miss Suisse et presque Univers de faire plus encore apprécier son sourire et ses gambettes.

A La Pontaise, personne n'émet l'idée de recouvrir le Stade Olympique de silicone en le réaménageant pour accueillir la Salle du Grand Conseil ainsi que toute l'administration cantonale , libérant ainsi les locaux en centre ville pour les nouveaux arrivants prévus à Lausanne.

Même le Vélodrome recouvert dans l'esprit écologique de l'utilisation de nouvelles sources d'énergie pourrait chauffer la prison du Bois Mermet et servir de lieu d'incarcération de jeunes qui pourront être condamnés plus sévèrement dès l'an prochain.

Essayons encore de rêver encore un peu . Jean-Pierre Hari

03.11.06 - Siegal:

Pendant des années les Lausannois se sont plaints de ne pas avoir un stade digne de ce nom. Et pleuré pendant 20 ans pour avoir une piscine olympique couverte. Aujourd'hui que les propositions et les projets arrivent, beaucoup la jouent à la retirette. A n'y rien comprendre.

08.11.06 - Magnin Eric:

Le plan général d'affectation lausannois (PGA) à peine approuvé, nos édiles, démolisseurs et bâtisseurs patentés, ne rechignent pas à en oublier toutes les règles. Règles mûrement réfléchies, discutées, acceptées par le conseil communal lausannois, ainsi que par les divers services cantonaux.

Une belle constante se fait jour dans la façon de faire de notre notre Municipalité (nouvelle ou pas).

Comme pour l'opéra, les règles de la police des constructions, oublions les, laissons les s'appliquer pour les particuliers.

(Ne parlons pas du rapport ambigu qu'entretiennent nos élus, à la qualité du cadre bâti existant, notre patrimoine construit).

Les périmètres du stade, des anciennes casernes, du vélodrome et parking voisin sont colloqués en zone "d'utilité publique".(Plusieurs ouvrages ont des notes 3 au recensement architectural). Rien à voir avec de l'habitat, écologique ou pas.

Quartier 21 a mis en évidence que les lausannois demandent à être consultés dans les phases d'intention, avant la mise en oeuvre des avants-projets les concernant. Nous avons entendu de belles paroles et promesses du Syndic et des Municipaux.

Dans les faits, RIEN.

Que d'occasions manquées pour une Municipalité de gauche, de faire la démonstration de la mise en place d'un véritable programme de consultation, avant la mise en oeuvre de projet de cette importance. De droite ou de gauche, le pouvoir ne se partage-t-il pas? Ne perdons pas espoir,les bons avants-projets méritent un véritable débat, ils se bonifient.

Souhaitons que nos édiles ne nous disent pas, j'ai rien vu, rien entendu, rien promis.

Il reste encore beaucoup à dire sur l'importance de la mémoire des lieux,l'appropriation d'un quartier, la propriété foncière, l'urbanisme lausannois, le rôle de nos élus et la la participation du citoyen.

10.11.06 - Munci clowns:

Merci pour cette réflexion profonde. Mais élevons le débat encore plus! Lausanne manque-t-elle vraiment de population? Elle qui s'enorguilli de taux de pollution hors normes, doit-on densifier encore plus ? Faut-il du logement subventionné car cela vote à gauche ? Est-ce logique de contruire des transports efficaces au Nord-Est au Sud-Ouest et l'on densifie au Nord-Ouest? Trêve de clowneries!

11.11.06 - Gorgol:

Allez tous lire la dernière chronique de Claude-Inga Barbey, c'est plein de bonnes choses.

26.03.07 - Limitrophe:

Si l'argent n'a pas d'odeur ,il y a toujours la station d'épuration à côté du nouveau projet du stade vers la Boudonnette bonjour l'ambiance! VIVE LE SPORT

06.11.08 - Gogol:

Le quartier de Vidy est un des plus beaux de Lausanne, et on veut le transformer? il faut être fou! Quant au stade, qui peut croire qu'il s'agit d'un projet autre que commercial et laid... (sans compter les budgets fantaisistes qui sont toujours plus que doublés!

21.04.08 - syllus:

Détruire le stade pour construire du logement ?

Logement pour qui ? pas pour les Suisses et les Vaudois, puisque cette population-là est en diminution; donc ce sera du logement pour des étrangers.... donc ce sera du logement-ghetto.

Alors non merci.

Source : <http://www.superlocal.ch/lausanne/enville/?p=389> (consulté le 2 mars 2008).

■ FORUM LAUSANNE-SPORTS : « INITIATIVE PONTAISE »

(au sujet de l'initiative Pontaise-Avenir)

par Julien F. le Mer 9 Avr - 8:58

Ci-dessous, voici ce que je leur ai écrit... A vos remarques également !

Bonjour,

Je me permets de vous écrire pour vous faire part de mes remarques concernant votre initiative.

Je suis un membre proche du FC Lausanne-Sport et suis bien placé pour vous signaler qu'un nouveau stade est vital pour l'avenir du club. Le stade de la Pontaise actuel ne répond plus aux demandes du football moderne aussi bien d'un point de vue infrastructurel que logistique. Notre club ne peut tout simplement plus proposer à la fois du confort, des loges, une boutique, et permettre aux sponsors de se mettre valablement en valeur. Je ne vais pas tout dévoiler maintenant puisque j'ai réalisé un exposé que vous pouvez lire à l'adresse suivante: <http://www.lausanne-sport.ch/horizon2011.pdf>

Si j'ai bien compris votre texte, vous ne remettez pas en question la construction d'un nouveau stade mais son emplacement. J'en viens à mon message principal en reprenant quelques points de votre initiative.

a) Je comprends que vous ayez une certaine crainte que le quartier de la Pontaise/Blécherette ne soit uniquement recouvert de bâtiments et que les installations sportives quittent le nord de la ville. Je vous rappelle néanmoins que les terrains de football actuels que sont le Bois-Gentil, les Marronniers seront conservés. Les terrains de football de la Blécherette ne disparaissent pas mais seront simplement déplacés de quelques centaines de mètres. En résumé, le sport persiste à cet endroit !

b) Il n'y a pas besoin d'un nouveau stade pour construire un centre commercial pour couvrir les besoins du quartier. Une Migros ou une Coop peuvent très bien être construites, sans pour autant en faire un supermarché XXL.

c) Il faut un quota d'un certain nombre d'habitats pour espérer obtenir un funiculaire ou tramway dans le quartier. Vous n'obtiendrez pas un nouveau moyen de transport sinon.

d) Concernant le point 2 de vos remarques, il serait justement nettement plus judiciable d'avoir un accès direct au stade (avec sortie d'autoroute) à Vidy que saturer les hauts de la ville. De plus, lorsqu'un événement a lieu à Beaulieu (Comptoir, Habitat et Jardin, etc...), les routes sont déjà largement saturées. Il n'y a pas suffisamment de places de parc.

e) Vous parlez des espaces verts à Vidy (point 5). Etant donné qu'il faudra de toute manière construire des milliers de logements, je vois mal les placer en grande partie à Vidy (à la place du stade prévu à Vidy), près du Parc Bourget, puisque ceux-ci ne pourront pas être construits à la Pontaise (il n'y a pas suffisamment de place pour un stade, des aménagements de routes, et des milliers de logements à la Pontaise).

Pour conclure, nous avons une ville construite en pente. Il paraît logique que le sport pratiqué en extérieur (principalement le football) se pratique au Sud et non au Nord. En 1954, lors de l'inauguration du stade actuel, il n'y avait que des champs. Aujourd'hui, la grande majorité des stades se construisent en périphérie. En outre, Le climat n'est pas le même à la Pontaise (600 m.) qu'à Vidy (400 m.). On n'appelle pas les "Plaines-du-Loup" pour rien... Venez à la Pontaise lorsqu'il y a de la bise et vous verrez...

Il s'agit d'un point de vue supplémentaire mais loins d'être unique. Sur ce, je vous souhaite une excellente journée.

par plik le Mer 9 Avr - 9:52

Les deux argumentations se tiennent... Sans avis sur le sujet, tant qu'on a un nouveau stade et que le projet tient vraiment debout.

par Bleu-Blanc le Mer 9 Avr - 10:03

Hello Julien !

Bravo pour ta réponse qui contrecarre tous leurs points-de-vue. Il faudrait maintenant, car sinon on est foutus, qu'à notre tour nous lancions une sorte de pétition ou de texte APPUYANT le projet métamorphose. Car, c'est logique, s'il n'y a qu'une partie (à savoir les opposants) qui se font entendre, les gens iront tous vers eux. Mais si nous, les partisans, nous faisons aussi entendre, alors là, les gens auront le choix et ne se dirigeront pas tous dans le camp des contradicteurs.

Crois-tu qu'on pourrait organiser cela ? Pourrais-tu, toi qui a tout de même un peu plus de temps dispo que nous, faire les premières démarches et après on pourrait tous se mettre dans le coup pour organiser qqchse ? A tout bientôt !

par Bleu-Blanc le Mer 9 Avr - 10:16

Je suis d'ailleurs surpris que le BWFK, censés être les supporters les plus fervents du club et qui ont fait une banderole samedi stipulant comme quoi le nouveau stade était d'ores et déjà acquis, que le BWFK donc, ne fasse rien de concret en faveur de ce projet.

par Martin le Mer 9 Avr - 10:58

La bâche participait de cette démarche, à savoir montrer notre soutien au projet.

par dudu le Mer 9 Avr - 11:46

Oui Martin, mais pour le grand maître Bleu- Blanc qui sais tout et qui à la vérité suprême, ont es des con car on a mal choisi le texte, fait une bâche nul ... Je propose d'ailleurs de le nommer de suite grand consultant du Blue-White et que plus rien ne sa fasse sans son accord. Il arrettera alors de nous tomber dessus 2 fois par semaine quoi qu'on fasse !

par Bleu-Blanc le Mer 9 Avr - 12:36

Tu aimes bien exagérer et montes vite sur tes grands chevaux dudu ;-). Ce projet de stade étant très sensible et capital pour le club, il convient donc de VRAIMENT BIEN CIBLER TOUTE ACTION. Et là, je trouvais simplement que le texte laissait transparaître comme quoi le stade était déjà acquis et quasiment déjà construit alors qu'il aurait peut-être fallu un texte plus mobilisateur.

Quand à mes critiques sur le Blue-White, je suis au contraire le premier à leur demander presque à chaque match de ne pas oublier leurs tambours lors des compos car sinon, sans eux, c'est vraiment le désert le plus complet et vraiment trop mort. Je reconnais donc par là, leur utilité et leur présence indispensable. Je n'ose pas imaginer un match sans BWFK. Et j'admire toujours leur soutien indéfectible à la maison bien sûr, comme à l'extérieur. Ils sont les premiers et plus importants supporters du club. Raison pour laquelle je trouvais dommage qu'ils n'aient encore rien entrepris de MOBILISATEUR pour le nouveau stade. Mais je serais le premier à les soutenir s'ils décidaient de créer p. ex. un stand de récoltes de signatures pour le nouveau stade.

Mais je sais qu'il est toujours extrêmement difficile de donner son point-de-vue à ce sujet sans se faire incendier. Allez Lausanne !

par dudu le Mer 9 Avr - 12:46

Ma réaction est aussi due à ce que tu as écrit quand j'étais pas là sur le Chat !!!

Nous traitez de stupide alors que nous sommes les seuls à essayer de faire quelques choses pour le moment, c'est super sympa !!!

Et comme y'a pas besoin d'autorisation, on te laisse faire ta propre bâche et l'afficher lors du prochain match !!!

par Verlaat le Mer 9 Avr - 12:48

Leur initiative est compréhensible, ils ne font que de défendre les intérêts de leurs cartier et je trouve cela compréhensible.

Toutefois, je suis en total accord avec la réaction de Julien F. surtout sur les points de l'accès les places de parc et l'emplacement (exemple, Milan, stade de San Siro avec 80'000 personnes, arrivée en 15 min à l'entrée d'autoroute, à la Pontaise, 2000 personne, 30 minutes!). Donc comme autre contre-argument à leur initiative, plus de pollution sonore d'après match et diminution des embouteillages.....

Mais bon, à mon avis, ils auront déjà toutes les peines du monde à collecter toutes les signatures requises... les gens se sentent-ils concernés, à part les habitants du haut ?

par dudu le Mer 9 Avr - 12:57

C'est clair que c'est gonflant, quand il y a des concerts ou des matchs à la Pontaise, ça pleurniche dans le quartier à cause du bruit, des voitures et des problèmes divers et annexes. Et la hop, ils veulent garder le stade.

Jamais content mais comme nous avons la TRES grande chance de vivre dans une démocratie, à nous de tout faire pour gagner.

Et puis si la Pontaise est rasée pour y construire un nouveau stade, l'essentiel au final c'est que le LS aie un stade moderne et retrouve sa vraie place dans le football européens.

par Pascal Muller le Mer 9 Avr - 13:04

C'est sûr que l'emplacement du nouveau stade n'est pas très important. Qu'il se fasse à Vidy ou à la Pontaise ne change rien au problème du froid. Le climat ne change que très peu entre 400 et 600m. Quand il fait froid à la Pontaise il fait aussi froid à Vidy. Par contre le stade peut être conçu de façon à ce que le vent ne rentre pas de partout comme actuellement à la Pontaise. Neuchâtel a un stade au bord du lac (altitude pas beaucoup différente de Lausanne) et pourtant il fait aussi froid que dans notre bon vieux stade.

par Bleu-Blanc le Mer 9 Avr - 13:45

Tu confonds "stipulant" et "stupide"... Relis mon message dont voici la partie concernée : "(...)qui ont fait une banderole samedi stipulant(...)" ABE ;-)

par dudu le Mer 9 Avr - 13:52

Comme je viens de changer de lunettes, j'ai bien lu :

[10:30:07] Bleu-Blanc : mais c'est stupide d'écrire ça alors qu'on est à des millénaires de l'avoir...

par Bleu-Blanc le Mer 9 Avr - 14:01

Ouais bon bref OK, voir ma 1ère réponse. C'est surtout le fond qui est important. Qualifier un texte de "stupide" - propos certes un peu fort désolé -, ne signifie pas pour autant que la personne l'ayant écrit le soit. Mea Culpa et ABE.

par Martin le Mer 9 Avr - 14:37

Pour info à ceux qui n'ont pas lu notre bâche, le texte était "Bienvenue à Lausanne, son lac, sa cathédrale, et bientôt son nouveau stade".

Ma foi, si le speaker ne sait pas lire entre les lignes et pense qu'on a fait cette bâche pour fêter le fait que le stade soit acquis, mais que voulez-vous que je vous dise.

Parlons plutôt du stade, c'est plus intéressant que cette polémique à deux ronds.

par Julien F. le Mer 9 Avr - 18:28

Lire le 24 Heures et la réaction de Bréaz et Zamora: Bréaz dit en gros qu'un "groupuscule de récalcitrants souhaitent continuer à vivre dans leur mausolée des années 40". Termes dits ainsi ! Et Zamora de conclure "on peut discuter sur tout sauf sur le stade de football qui se fera à Vidy". J'ai adoré leur réaction !

par Bleu-Blanc le Jeu 10 Avr - 9:50

Ouaich, moi je trouve que le gros Brélaz fait une nouvelle belle gaffe en se montrant encore une fois prétentieux et malhonnête envers les opposants ce qui ne fera que renforcer encore leur envie de faire opposition. Je ne peux pas le saquer celui-là, tellement prétentieux et irrespectueux et la plupart du temps incapable.

par Verlaat le Jeu 10 Avr - 10:49

La POSITIVITE, tu connais ?

par plik le Jeu 10 Avr - 11:28

Non dans l'absolu c'est vrai que c'est irrespectueux, même si ça m'a bien fait rire. Brélaz devrait surveiller un peu son langage.

Source :

<http://lausanne-sports.forumsactifs.com/lausanne-sports-f20/initiative-pontaise-texte-et-remarques-t359.htm>
(consulté le 13 avril 2008).

■ FORUM LAUSANNE-SPORTS : « METAMORPHOSE (ON EST PAS PRES DE LA VOIR) »

par plik le Jeu 24 Avr - 13:31

Encore un article anti-projet dans le Lausanne Cités. Ils font chier tous ces gens qui ne vont jamais au stade mais qui veulent quand même le garder à côté de chez eux. Bon je vais arrêter d'écrire arce que ça m'énerve...

par sidounette le Jeu 24 Avr - 13:41

A ce moment là, on va lancer une pétition pour que tout ceux qui refusent le déplacement du stade ont l'obligation de prendre un abonnement à la pontaise et de venir à tous les matchs... non mais non..... quand on voit le nombre de véhicules aux alentours de la pontaise, on remarque bien que la plupart des supporters présents n'habitent pas le quartier... alors qu'ils arrêtent de vouloir garder un stade ou ils ne mettent jamais les pieds!

par Bleu-Blanc le Jeu 24 Avr - 17:15

Le problème pour eux réside plus dans le fait de ne pas voir de nouvelles habitations "getto" se construire là, plutôt que de garder le stade. Et comme ce c.. de Brélaz - puisqu'il insulte les gens pourquoi se gêner - non-seulement est prétentieux et ne communique pas avec les gens mais en plus les insulte, les opposants sont d'autant plus motivés.

Le jour où il arrêtera de se prendre pour la queue de la poire, qu'il sera poli et qu'il communiquera alors là, ça pourrait faire avancer les choses...

Attention, ce message n'est pas pour abonder dans le sens des opposants, mais bien pour mettre en avant les erreurs de Brélaz...

par Pascal Muller le Jeu 24 Avr - 23:50

Je suis malheureusement d'accord avec toi ;-) Brelaz n'est pas très habile dans sa façon de communiquer. Je suis pour le projet Métamorphose mais sa façon de prendre les autres pour des cons m'exaspère de plus en plus ...

par plik le Jeu 24 Avr - 23:54

Ouais il est arrogant c'est clair... Et à nouveau ça ne sert pas ce projet. Mais dites-moi ? Est-ce vraiment pareil ailleurs ? J'ai l'impression d'être dans une cour de récré en lisant un article comme ça. Et dites-moi surtout, est-ce qu'on aura ce stade un jour ? Je désespère...

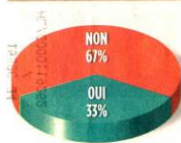
Source :

<http://lausanne-sports.forumsactifs.com/lausanne-sports-f20/metamorphose-on-est-pas-pres-de-la-voir-t376.htm>
(consulté le 30 mai 2008).

OPINION DES LECTEURS DANS LE 24 HEURES DU 30 OCTOBRE 2006

Le projet de raser la Pontaise provoque un tollé

Est-il judicieux de raser la Pontaise pour construire un nouveau stade au sud de Lausanne?



Nombre de réponses reçues: 436

LA QUESTION DU JOUR

En projetant de raser la Pontaise pour bâtir un stade au bord du lac, la Municipalité de Lausanne déclenche une avalanche de réactions, surtout très critiques.

Non! Que de souvenirs effacés au profit de cages à lapins! Et tout ça pour construire ailleurs et plus petit! Pauvre ville olympique!

VÉRONIQUE PIGNAT
RENNES

Responsable proche du club, je suis convaincu que la Pontaise ne répond plus aux



Le stade mythique accueillait 32 000 spectateurs pour un derby lémanique en 1961.

exigences du football en 2006. Un stade doit vivre 7 jours sur 7 en proposant des magasins, boutiques, restaurants. La Pontaise ne vit pas puisque personne ne l'utilise la semaine sinon les équipes de LS omnisports. D'autre part, et c'est vital pour le LS, le nouveau stade permettra d'attirer de nouveaux sponsors qui attendent des loges VIP, de la publicité ciblée sur écran géant, par exemple. Il donnera un nouvel élan financier au club qui pourra alors viser plus haut.

JULIEN FRUTIG
MOLLIE-MARGOT

J'ai grandi, vécu à Lausanne et j'aimerais que le stade de la Pontaise reste. C'est beau, c'est une institution.

CHRISTIANE DUBOIS
GENÈVE

Où, je trouve très important qu'on réalise un nouveau stade. Enfin... Lausanne bouge.

PIERRE LENHERR
CLARMONT

Déplacer le stade revient à supprimer les dernières activités attractives du nord de la ville!

En France, on revitalise des banlieues en y réinsérant des activités - Stade de France, etc. - pour résoudre un problème que les autorités lausannoises vont créer par manque de lucidité. La mixité qui peut être apportée au quartier - activités sportives, logements, commerces, parcs - offre un cadre de vie de qualité, une identité, un lien social nécessaire...

DAVID VESSAZ
LAUSANNE

J'essaie d'imaginer 18 000 spectateurs, mais aussi athlètes ou artistes, dans ce stade aux abords de la STEP par temps de vaudaire véhiculant les odeurs nauséabondes et putrides. Seront-ils prêts à se déplacer à nouveau?

ALEX AMIGUET
ÉCUBLENS

Les jours de manifestations à la Pontaise, le quartier craque sous le flot des voitures. Imaginez la cohue, la pollution et le bruit pour un stade de 15 000 personnes dans un quartier déjà hypersaturé comme le bord du lac. Le nouveau stade serait bien mieux situé au Chalet-à-Gobet ou Vers-chez-les-Blanc où les habitants souhaitent davantage d'activités. Ce serait aussi l'occasion de prolonger le M2 au nord.

DENISE PERRET-GENTIL
LAUSANNE

Etant donné que Lausanne n'a déjà pas d'argent, enfin soi-disant, pour aider les familles, il n'est pas du tout judicieux de faire cette nouvelle construction à deux pas du stade de Coubertin.

STÉPHANE EGGER
LAUSANNE

Il est important de réaliser un stade réservé uniquement au football comme en Angleterre, sans piste d'athlétisme. Après tout ce que Stéphane

Chapuisat a fait pour le Lausanne-Sport et notre équipe nationale, ne serait-il pas judicieux de l'appeler «Stade Stéphane Chapuisat»? »

MICHEL CHUARD
LA CONVERSION

Pourquoi ne pas construire le nouveau stade et la piscine sur le site actuel de la Pontaise... et les logements au bord du lac?

CORINNE WISMER
RENNES

Ce sera un emplacement de choix pour la publicité de la ville. Au bord du lac, il fait plus doux et la bise est moins pénétrante. De plus, les liaisons avec l'extérieur sont plus denses (plusieurs lignes de bus/métro, autoroute à proximité dans différentes directions).

RAYMOND PITTET
BUCHILLON

Non, il faut faire vivre le nord!

DENISE RÖTEN
LAUSANNE

Lire aussi l'article en page 19

Source : 24 heures, 2006 : 2

Fiche de synthèse	Site J : Centre-ville de Lausanne	Secteur SDCL
Objectifs : Renforcer la centralité et l'attractivité du centre-ville de Lausanne, site de première importance pour l'économie, le tourisme, la culture et l'image de marque de l'agglomération.		
Principes d'aménagement :		
Urbanisme :	<ul style="list-style-type: none"> > Soutenir les fonctions centrales de la ville, commerces, activités tertiaires, équipements et logements dans le respect de la morphologie urbaine et du patrimoine > Soutenir le développement des activités de Beaulieu, du CHUV, du Théâtre municipal > Veiller à l'insertion dans le tissu urbanistique et économique des grands projets privés à vocation commerciale tels que la reconversion du bâtiment de l'UBS à la Place St-François, le passage des Terreaux-Jumelles, la Tour Bel-Air et la Poste de l'avenue d'Ouchy > Planifier le développement du site de l'ancienne UIOM et de la tranchée de Villard en application des critères du développement durable > Concrétiser les projets de marketing urbain, de City Management et la politique des quartiers 	
Réseau vert et espace public :	<ul style="list-style-type: none"> > Développer et mettre en valeur les espaces verts par leur mise en réseau > Réaménager divers espaces publics, notamment la place de la Gallaz, en liaison avec le réseau 08 des tl et le m2 	
Densité :	<ul style="list-style-type: none"> > Densité humaine de référence : 200 hab-empl/ha 	
Principes d'accessibilité :		
Mobilité douce :	<ul style="list-style-type: none"> > Favoriser le recours à la mobilité douce en créant et sécurisant de nouveaux itinéraires cyclables et piétons (Mesure 4c) > Faciliter les déplacements à pied ou à vélo par la gestion du réseau routier (Mesure 4h) 	
Transports publics :	<ul style="list-style-type: none"> > Améliorer l'accessibilité du centre-ville par l'augmentation de l'offre du RER vaudois (Mesure 19b) > Consolider et étendre le réseau des TP urbains en site propre par la mise en service du m2 (Mesure 1 et 24) le renforcement de la capacité du m1 (Mesure 6) et la réalisation de nouveaux axes forts (Mesure 23) > Développer par étapes le réseau des tl (Mesures 2, 13, 16, 17). 	
Transports individuels motorisés :	<ul style="list-style-type: none"> > Requalifier les axes routiers, notamment ceux utilisés par les nouveaux TP urbains en site propre (Mesures 5 et 23) > Réduire les charges de trafic dans le quartier sous-gare, en évitant des reports sur d'autres quartiers (Mesures 4h et 28) 	
Stationnement :	<ul style="list-style-type: none"> > Ne pas augmenter le nombre de nouvelles places de stationnement au centre-ville conformément au plan des Mesures OPair. Lors de la création de nouvelles places privées, compenser par la suppression de places sur le domaine public > Optimiser l'offre globale des P+R urbains et régionaux (Mesures 3a et 3b) 	
Programme d'équipement¹¹ :	<ul style="list-style-type: none"> > Soutenir le développement des activités de Beaulieu, du CHUV et du Théâtre municipal 	
Instances concernées :	<p>La commune de Lausanne pour les procédures d'urbanisme et aménagements publics tl pour les Mesures d'amélioration de la desserte en bus</p>	

CFF pour les Mesures d'amélioration de la desserte ferroviaire Partenariat : Canton, Confédération et propriétaires
Etat de la coordination : Coordination dans le cadre du programme de législation lausannoise « Métamorphose »
Données de base, études réalisées : Plan directeur communal, programme de législation Métamorphose Projet de Lausanne " 3'000 logements ", issu d'Agenda 21
Indicateurs retenus : Densité humaine à l'hectare Nombre de nouveaux habitants et emplois Mètres linéaires d'itinéraires cyclables Mètres linéaires d'itinéraires piétons Nombre de places de parc pour les deux-roues Nombre de places de parc pour les P+R Qualité de desserte TP
Annexes : Equipements de base : Voies d'accès, alimentation en eau, alimentation en énergie, évacuation des eaux usées Autres équipements : Scolaire, sanitaire, culturel, sportif, etc.

Source : PALM, 2007a : 99-100

Fiche de synthèse	Secteur SDNL-SDCL
Site B : Blécherette – Le Rionzi	
Objectifs :	
Mettre en valeur les terrains situés à proximité de l'aéroport et de la jonction autoroutière	
Créer une nouvelle centralité à la Blécherette	
Aménager de nouveaux quartiers d'habitation	
Principes d'aménagement :	
<ul style="list-style-type: none"> > Vocations principales : activités, logements et équipements sportifs > Favoriser l'implantation d'entreprises pouvant tirer parti d'une localisation à proximité de l'aéroport et de la jonction autoroutière > Favoriser la mixité 	
Urbanisme :	
<ul style="list-style-type: none"> > Créer une centralité urbaine à la Blécherette pour les nouveaux quartiers planifiés : secteur du Stade olympique (logements, activités et installations sportives), quartier Bois-Mermet / Marronniers (logements, activités et installations sportives), la Tuilière (installations sportives), Plaines-du-Loup (logements et activités), le Rionzi d'en Haut, le Rionzi, les Côtes de la Grangette, le Bugnon > Finaliser la planification de quartiers d'activités et de logements au Mont-sur-Lausanne à La Pilaullausaz (aussi utilité publique), à La Grange de Montricher et à La Croix 	
Réseau vert et espace public :	
<ul style="list-style-type: none"> > Valoriser la pénétrante verte de Romanel au Désert, la relier au réseau des espaces verts et boisés > Constituer un espace paysager attractif le long du Petit Flon; préserver les vues sur les Plaines du Loup et les lointains depuis les grands axes routiers > Réaliser le parc d'agglomération de la Bécherette 	
Densité :	
<ul style="list-style-type: none"> > Densité humaine de référence : 200 hab-emp/ha > Nombre d'habitants - emplois : 15'020 (recensement octobre 2007) > Secteur du Stade olympique (horizon 2012-2016) : 1'210 habitants et emplois > Secteur du Bois-Mermet / Marronniers : 530 habitants et emplois > Secteur des Champs-d'Auille (horizon 2010-2015) : > Secteur des Champs-Meurier (horizon 2008-2012) : > Secteur du Châtelard (horizon 2020-2025) : 440 habitants et emplois > Secteur de Pré-Marin (horizon 2008-2012) : 180 habitants et emplois > Secteur des Plaines-du-Loup/ parking Vélobidrome (horizon 2012-2018 sans le SAN, horizon au-delà de 2020) : 3'520 habitants et emplois > Quartier du Rionzi d'en Haut (horizon 2015-2020) : 2'650 habitants et emplois > Quartier du Rionzi (horizon 2008-2012) : 1'260 habitants et emplois > Quartier des Côtes de la Grangette (horizon 2008-2010) : 430 habitants et emplois > Quartier du Bugnon (horizon 2008-2015) : 1'620 habitants et emplois > Quartier de la Pilaullausaz (horizon 2010-2015) : 1'350 habitants et emplois > Quartier de la Grange de Montricher (horizon 2010-2014) : 770 habitants et emplois > Quartier de la Croix (horizon 2010-2015) : 390 habitants et emplois 	
Principes d'accessibilité :	
Mobilité douce :	
<ul style="list-style-type: none"> > Valoriser le recours à la mobilité douce par la recomposition du réseau des espaces publics (Mesure 4c) 	
Transports publics :	
<ul style="list-style-type: none"> > A court – moyen terme, améliorer l'accessibilité au site ainsi que la liaison avec le centre de l'agglomération et la gare par le développement du réseau bus /trolleybus urbain, notamment : 	

<ul style="list-style-type: none"> > Mise en service en 2008 ligne tl 21 (Mesure 2) > Extension du réseau urbain sur la Commune du Mont s/Lausanne (Mesure 13) > Améliorer l'accessibilité au site stratégique par une liaison TP performante au centre de l'agglomération et au réseau ferroviaire régional et national (hypothèse funiculaire, Mesure 23)
Transports individuels motorisés :
<ul style="list-style-type: none"> > Améliorer le fonctionnement du réseau autoroutier et routier (fiabilité, sécurité, capacité permettant le développement du réseau TP) par un complément de jonction autoroutière et divers aménagements routiers (Mesure 14 et OPair 2006 Mesure MO-4)
Mobilité intégrée
<ul style="list-style-type: none"> > Rien à signaler
Transport aérien :
<ul style="list-style-type: none"> > L'aéroport de La Blécherette continuera de jouer un rôle important pour l'ensemble de l'agglomération en accueillant aussi bien des vols d'écojetage ou de loisirs que des vols d'affaire
Programme d'équipement¹ :
<ul style="list-style-type: none"> > Afin de desservir la nouvelle population attendue dans les nouveaux quartiers, des équipements scolaires (école primaire, APEMS), sportifs et de loisirs devront être prévus
Instances concernées par l'aménagement du site :
SDCL pour la coordination générale des chantiers
Lausanne et Le Mont pour le pilotage des chantiers
Lausanne, Le Mont et le Canton pour les procédures d'urbanisme et d'aménagements publics
Partenariat : Canton, Confédération, propriétaires
Etat de la coordination :
<ul style="list-style-type: none"> > Coordination régiee : en matière de transport public le réseau de surface des tl sera adapté en 2008. Au-delà, la desserte de la Commune du Mont est acquise et sera mise en place en 2014 > Coordination en cours : sur la Commune du Mont les plans d'affectation (plans de quartier) nécessaires au développement envisagé, sont en cours de procédure de légalisation. Sur la Commune de Lausanne, ces plans doivent être élaborés sur la base de la révision du PDCom ou d'un schéma directeur, afin de permettre un débat d'opportunité auquel la population sera invitée à participer
Données de base, études réalisées :
<ul style="list-style-type: none"> > Schéma directeur intercommunal du Nord lausannois qui sera soumis à la consultation publique en février 2007 > Programme de législation de la Municipalité de Lausanne, projet Métamorphose > Projet de Lausanne « 3000 logements », issu d'Agenda 21
Indicateurs retenus :
Densité humaine à l'hectare
Nombre de nouveaux habitants et emplois
Mètres linéaires d'itinéraires cyclables
Mètres linéaires d'itinéraires piétons
Nombre de places de parc pour les deux-roues
Qualité de desserte TP
Annexes : projet Métamorphose, rapport explicatif du Mont ?
Equipements de base : Voies d'accès, alimentation en eau, alimentation en énergie, évacuation des eaux usées
Autres équipements : Scolaire, sanitaire, culturel, sportif, etc.

Source : PALM, 2007a : 68-69

Fiche de synthèse		Secteur SDOL
Site D : Hautes Ecoles – Avenue du Tir-Fédéral – Maladière		
Objectifs :	Renforcer le pôle scientifique de niveau international, développer les potentialités du site des Hautes Ecoles dans l'esprit d'un campus paysager économique, social et culturel, et créer de nouveaux quartiers multifonctionnels, denses et mixtes, en connexion avec l'autoroute urbaine et le m1	
Principes d'aménagement :		
Urbanisme :	<ul style="list-style-type: none"> > Affectations principales : Hautes Ecoles, activités, équipements et logements > Développer le secteur du Sud-Ouest Chavannois (Cédres, Oches et Serres) comme une centralité (logements, activités et équipements) > Développer le quartier de Chavannes Sud-Est comme un quartier de forte densité à prédominance d'activités commerciales et tertiaires (secteur de Dorigny) et à prédominance de logements (les Côtes de la Bourdonnette) > Planifier aux Prés-de-Vidy l'implantation d'un centre d'équipements publics d'importance régionale (stade de football, piscine olympique, etc.) lié à des activités tertiaires (commerces, activités de recherche des Hautes Ecoles, etc.) et à du logement > Avenue du Tir-Fédéral : densifier les secteurs desservis par le m1 > EPFL: renforcer le pôle scientifique de niveau international par la réalisation de programmes régionaux et éducatifs (centre des congrès, learning center, logements pour étudiants, hôtels) 	
Réseau vert et espace public:	<ul style="list-style-type: none"> > Intégrer des aires de verdure non constructibles destinées à la réalisation de squares dans le secteur du Sud-Ouest Chavannois et la Plaine > Révéler la présence paysagère de la moraine de la Bourdonnette et des crêtes des bois d'Ecublens et du Motty > Mettre en valeur les cordons paysagers des vallons de la Sorge, de la Mèbre et de la Chambronne et restaurer la continuité physique des cordons boisés et des cours d'eau > Déplacer une partie des jardins familiaux de la Bourdonnette > Implanter des espaces publics de référence dans les secteurs Sud-Ouest et Sud-Est Chavannois, des Prés-de-Vidy (entrée de ville), au Nord et au Sud de l'EPFL et au niveau de l'arrêt du m1 Dorigny 	
Densité :	<ul style="list-style-type: none"> > Densité humaine de référence : 80 à 250/ha > Nombre d'habitants + emplois: 17'500 (recensement octobre 2007) > Secteur du Sud-Ouest Chavannois (horizon 2010-2025), densité >250 : 5'700 habitants et emplois > Secteur Sud-Est Chavannois (horizon 2012-2025), densité 180-250: 5'330 habitants et emplois > Secteur SAPAL (horizon 2012-2017), densité 80-250: 200 habitants et emplois > Secteur Les Clos / les Pinsons / parcelles 944+1467 (horizon 2012-2017), densité 80-250: 140 habitants et emplois > Secteur Prés-de-Vidy / terrains horticoles / jardins familiaux 229 (horizon 2010-2025), densité 80-250: 2'990 habitants et emplois > Secteur Le Bochet / le Pâqueret (horizon 2009-2015), densité 80-250: 740 habitants et emplois > Secteur Hautes Ecoles / PAC no. 229 (horizon d'ici 2020), densité 80-250: 2'400 habitants et emplois, 5'000 étudiants 	
Principes d'accessibilité :		
Mobilité douce :	<ul style="list-style-type: none"> > Valoriser la mobilité douce du fait de la création / recomposition du réseau des espaces 	

<ul style="list-style-type: none"> > publics, notamment sur l'avenue du Tir-Fédéral, l'avenue de Chavannes / Maladière et sur la RC1a (Mesure 4c) > Créer de nouveaux itinéraires structurés autour de deux grandes traversées (Nord-Sud et Est-Ouest) pour consolider le réseau des mobilités douces (Mesure 4c) > Mise en place de voies cyclables sur chaussée et connexions avec le réseau existant > Création de liaisons piétonnes et connexions avec le réseau existant > Créer des itinéraires centrés sur les arrêts du m1, la gare de Renens et diverses centralités telles que les Hautes Ecoles et le centre-ville de Renens (Mesure 4c) > Créer de nouveaux franchissements de grandes infrastructures (Mesure 4d), sous forme d'espaces publics majeurs, en particulier: <ul style="list-style-type: none"> > Autoroute A1 (quartier des Cédres à Chavannes) > Route cantonale RC1 (Bourdonnette, Hautes Ecoles) > Avenue du Tir-Fédéral (Hautes Ecoles) > m1 et autoroute A1 (arrêt du m1 de Dorigny) 	<p>Transports publics :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Renforcer la capacité du m1 en complétant son parc de véhicules (Mesures 6a/b) > Développer par étapes le réseau des transports publics urbains (Mesures 13a/b, 16a/b, 17a/b), en particulier les relations avec les gares de Renens et Prilly-Malley et le centre de l'agglomération <p>Transports individuels motorisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Réaménager le tronçon autoroutier entre l'échangeur d'Ecublens et la Maladière en autoroute urbaine (Mesure 9) > Réaliser une nouvelle jonction autoroutière à Chavannes et un complément de jonction à Malley (Mesure 9) > Réaménager le secteur autoroutier englobant la jonction de Crissier (Mesure 10) > Créer de nouvelles liaisons routières entre la jonction de Chavannes et les sites stratégiques de Malley et Chavannes (Mesure 11 et OPAir 2006 Mesure MO-4) <p>Mobilité intégrée :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Réaménager l'avenue du Tir-Fédéral, l'avenue de Chavannes / Maladière et la RC1a (Mesure 5) > Créer un nouveau P+R à l'intersection de l'autoroute A1 (jonction de Malley) et du métro m1 (Mesure 3b) > Etudier la faisabilité de P+R dans les secteurs de développement du Sud-Ouest et Sud-Est Chavannois <p>Programme d'équipement¹ :</p> <p>A définir dans le cadre des planifications partielles</p> <p>La Plaine: étudier la problématique du déplacement des terrains de sport situés au Nord de la Sorge, dans le périmètre du PAC 229</p> <p>Instances concernées :</p> <p>SDOL pour la coordination générale du chantier</p> <p>Chavannes-près-Renens pour le pilote du chantier</p> <p>Chavannes-près-Renens, Lausanne, Ecublens, St-Sulpice, EPFL et UNIL pour les procédures d'urbanisme et aménagements publics</p> <p>Partenariat : Canton, Confédération, Hautes Ecoles et propriétaires</p> <p>Etat de la coordination :</p> <p>Coordination réglée avec SDOL / Chantier 5 / Espaces publics et mobilité douce</p> <p>Coordination réglée avec TL 2009-2014 (SDOL / Chantier 6 TP)</p> <p>Coordination en cours avec plans partiels</p> <p>Coordination en cours avec Autoroute urbaine (SDOL / Chantier 6 TI)</p> <p>Coordination en cours avec RC1a (SDOL / Chantier 1 / RC1a)</p> <p>Coordination en cours avec SDOL / Chantier 6 TP</p> <p>Données de base, études réalisées :</p>
---	---

<p>Chantier 1 / Secteur des Hautes Ecoles, Avenue du Tir-Fédéral, Maladière. Lignes directrices et stratégie d'aménagement. Rapport final provisoire, soumis à la consultation publique, Farra & Fazan, 2006</p> <p>Chantier 1 AR urbaine /Boulevard urbain – Faisabilité de transformation de l'A1 en Boulevard urbain entre Ecublens et la Maladière, MRS-Metron-Walter Berg-Feddelsen & Klostermann, mai 2005</p> <p>Chantier 5 / Espaces publics et mobilité douce, ADR-Citec-itinera, mars 2006</p> <p>Chantier 6 TP / Etude de l'ossature du réseau TC entre Lausanne et Renens à l'horizon 2020, Litep-Citec, mai 2005</p> <p>Chantier 6 T1 / Ouest-Lausannois – Etude de viabilité et de hiérarchisation du réseau routier, Transitec, novembre 2006</p> <p>Projet de Lausanne " 3'000 logements ", issu d'Agenda 21</p> <p>Programme de législation de la Municipalité de Lausanne, projet Métamorphose</p>
<p>Indicateurs retenus :</p> <p>Densité humaine à l'hectare</p> <p>Nombre de nouveaux habitants et emplois</p> <p>Mètres linéaires d'itinéraires cyclables</p> <p>Mètres linéaires d'itinéraires piétons</p> <p>Nombre de places de parc pour les deux-roues</p> <p>Nombre de places de parc pour les P+R</p> <p>Qualité de desserte TP</p>
<p>Annexes : SDOL / Chantier 1 / Cartes "Sites stratégiques" et "Espaces publics"</p> <p>Equipements de base : Voies d'accès, alimentation en eau, alimentation en énergie, évacuation des eaux usées</p> <p>Autres équipements : Scolaire, sanitaire, culturel, sportif, etc.</p>

Source : PALM, 2007a : 74-76

Annexe A	SDNL																												
<p>Lausanne centre</p> <p>La capitale vaudoise se caractérise par une forte concentration d'habitants, d'emplois, de services et d'équipements. Son centre, en particulier, constitue un site de première importance pour l'économie, le tourisme, la culture et l'image de marque du Canton dans son ensemble.</p> <p>La dynamique du développement se nourrit des opportunités qui se présentent et tend à se localiser dans les secteurs bien desservis, tout particulièrement en transports publics.</p> <p>Cette dynamique en perpétuelle mutation doit être soutenue et accompagnée. Des projets de grande envergure se profitent tendant à privilégier les axes de développement les plus porteurs.</p> <p>Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Soutenir les actions de la ville centre dans le développement des fonctions centrales qu'elle accueille. - Privilégier les axes de développement offrant les potentiels les plus importants. <p>Principes d'aménagement pour le Nord lausannois</p> <p><i>Secteur Blécherette Tuilière</i></p> <p>Les contraintes dues au bruit de l'aéroport ne permettent pas d'y envisager la construction de logements dans de bonnes conditions. Partant de ce constat, il est proposé d'y localiser les deux parkings (Vélodrome + Tuilière) et certaines activités sportives implantées aujourd'hui le long des Plaines-du-Loup, soit, du nord au sud : 9 terrains de football, un terrain de 15000 m2 de sports pour tous et les constructions annexes (vestiaires, buvette, infirmerie, etc.). Le regroupement des terrains de football d'un même côté de la route principale nécessite de reconstruire l'actuelle route de Romanel sur près de 1 km et de réaménager les deux carrefours.</p> <p><i>Secteur des Plaines-du-Loup</i></p> <p>Tous les équipements sportifs de ce secteur, ainsi que le parking du Vélodrome, seront relocalisés. A terme, l'ensemble est dévolu à des logements et à des activités dans une proportion de 80 / 20 %. La surface à disposition représente près de 14 ha.</p> <p><i>Secteur Stade olympique</i></p> <p>La construction d'un nouveau stade à la Bourdonnette induira la démolition du Stade olympique et la réorganisation de cet îlot. Il est proposé de démolir également la patinoire et le vélodrome. Les terrains ainsi libérés seront dévolus à des logements et à des activités dans une proportion de 80 / 20 %. La surface à disposition représente près de 5 ha. Le solde du secteur est réservé à des installations sportives : centre sportif (patinoire et autres infrastructures à déterminer) et tennis.</p> <p><i>Secteur Bois Mermet</i></p> <p>Les stades de Bois-Genil et des Marronniers sont conservés. Ce dernier serait toutefois reconstruit et dédié à l'athlétisme. Le terrain d'entraînement le long du mur d'enceinte de la prison sera remplacé par des logements. Quant à l'établissement pénitentiaire, il pourrait être relocalisé. En l'état actuel du dossier, aucune solution de rechange n'est proposée. Le problème sera abordé avec les autorités responsables.</p> <p><i>Estimation du nombre de logements, d'habitants et d'emplois nouveaux</i></p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Localisation</th> <th>Surface parcelle</th> <th>CUS¹</th> <th>% hab/empl.</th> <th>Nb. de log. (100 mz/log)</th> <th>Nb. hab. (2 pers/log.)</th> <th>Nb. d'empl. (45 m²/empl)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Secteur Bois Mermet</td> <td>14'190</td> <td>1.2</td> <td>100</td> <td>170</td> <td>340</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Terrains de sports</td> <td>178'200</td> <td>1.5</td> <td>80</td> <td>2'138</td> <td>4'276</td> <td>1'188</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>192'390</td> <td></td> <td></td> <td>2'308</td> <td>4'616</td> <td>1'188</td> </tr> </tbody> </table>	Localisation	Surface parcelle	CUS ¹	% hab/empl.	Nb. de log. (100 mz/log)	Nb. hab. (2 pers/log.)	Nb. d'empl. (45 m ² /empl)	Secteur Bois Mermet	14'190	1.2	100	170	340	0	Terrains de sports	178'200	1.5	80	2'138	4'276	1'188	Total	192'390			2'308	4'616	1'188
Localisation	Surface parcelle	CUS ¹	% hab/empl.	Nb. de log. (100 mz/log)	Nb. hab. (2 pers/log.)	Nb. d'empl. (45 m ² /empl)																							
Secteur Bois Mermet	14'190	1.2	100	170	340	0																							
Terrains de sports	178'200	1.5	80	2'138	4'276	1'188																							
Total	192'390			2'308	4'616	1'188																							

¹ La détermination des coefficients d'utilisation du sol (CUS) et du taux de mixité habitants / emplois seront précisées ultérieurement dans le cadre d'études de détail. Les chiffres retenus ici sont théoriques et ne servent qu'à illustrer un potentiel théorique.

<p>Accessibilité :</p> <p>Transports publics : compléter l'ossature des TC en site propre en reliant le centre-ville et la Blécherette</p> <p>Transports individuels motorisés : compléter la jonction autoroutière de la Blécherette</p> <p>Mobilité douce : créer des espaces publics conviviaux et des espaces verts constitués en réseau</p> <p>Stationnement : relocaliser le P+R du Vélodrome et de la Tuilière à proximité de la nouvelle jonction autoroutière de la Blécherette.</p> <p>Programme d'équipement :</p> <p>Compte tenu du nombre d'habitants nouveaux qui sera accueilli aux Plaines-du-Loup, prévoir des nouveaux équipements scolaires, sanitaires, culturels, sportifs, etc.</p>

Source : SDNL, 2007 : 127-128

ANNEXE 9 | RÈGLEMENTS DU PLAN GÉNÉRAL D'AFFECTATION (PGA)

Chapitre 4.8 et 4.9 – Zone de parcs et espaces de détente et zone d'équipements sportifs et de loisirs de plein air		
137.	La zone de parcs et espaces de détente est affectée aux espaces verts, places et aires de jeux, jardins familiaux, plantages et cimetières.	Affectation
138.	<p>¹ L'édification de petites constructions tels qu'édicules, petits pavillons, kiosques, buvettes, locaux techniques, etc. est admissible. Elles peuvent être enterrées ou semi enterrées. Toutefois, l'art. 81 n'est pas applicable.</p> <p>² Les bâtiments existants avant l'entrée en vigueur du présent règlement peuvent être maintenus, transformés ou légèrement agrandis. Leur affectation est libre.</p>	Constructibilité
139.	<p>¹ Les surfaces à l'air libre, destinées aux circulations et au stationnement des véhicules moteurs, ne peuvent pas être augmentées. Toutefois, le déplacement de ces surfaces est admissible.</p> <p>² La Municipalité peut autoriser l'augmentation de ces surfaces pour des ouvrages destinés aux transports publics, tels qu'abris, voies réservées, places d'arrêt et d'évitement.</p>	Stationnement
140.	La zone d'équipements sportifs et de loisirs de plein air est affectée aux équipements sportifs et de loisirs de plein air.	Affectation
141.	<p>¹ Des constructions tels que vestiaires, tribunes couvertes ou non, piscines ouvertes, buvettes, édicules, pavillons, kiosques, locaux techniques, etc. peuvent y être érigées.</p> <p>² La distance entre les constructions et la limite de propriété est de 5,00 mètres au minimum.</p>	Constructibilité
142.	<p>¹ Les surfaces à l'air libre, destinées aux circulations et au stationnement des véhicules moteurs, ne peuvent pas être augmentées. Toutefois, le déplacement de ces surfaces est admissible.</p> <p>² La Municipalité peut autoriser l'augmentation de ces surfaces pour des ouvrages destinés aux transports publics, tels qu'abris, voies réservées, places d'arrêt et d'évitement.</p>	Stationnement
143.	Les constructions enterrées et semi-enterrées sont admissibles. L'Art. 81 est applicable par extension.	Constructions souterraines
144.	Le Chapitre 3.7 – Places de stationnement n'est pas applicable.	Disposition particulière

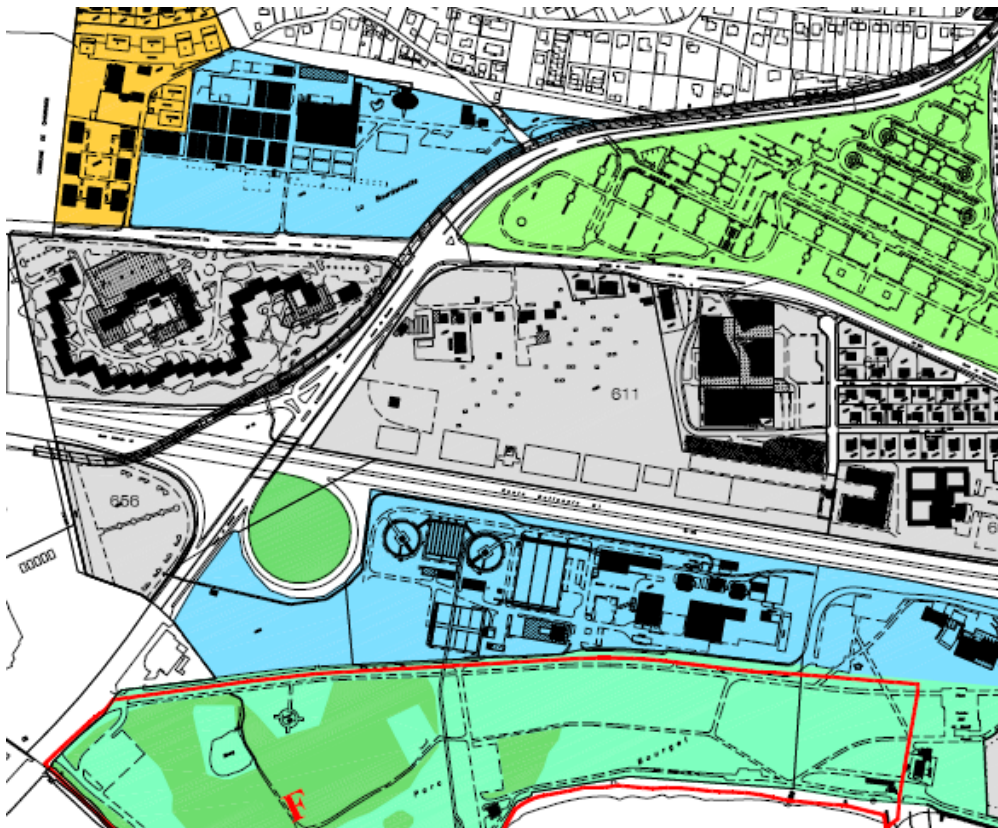
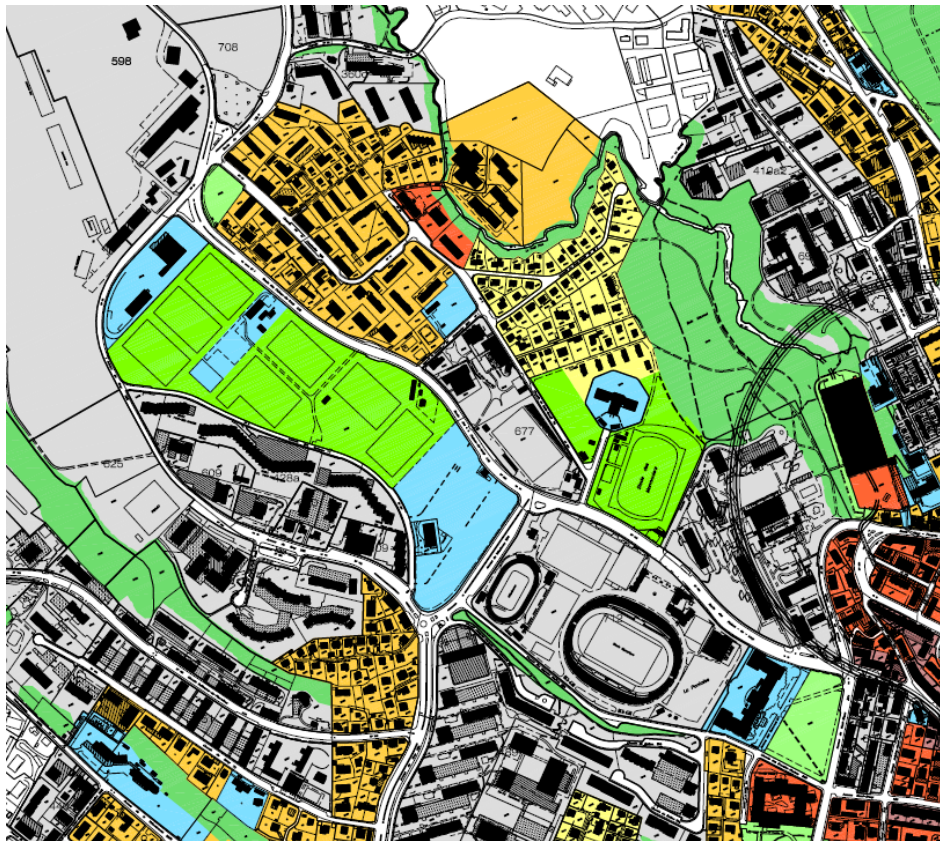
Chapitre 4.6 et 4.7 – Zone d'utilité publique et zone ferroviaire		
127.	<p>¹ La zone d'utilité publique est affectée aux constructions et installations publiques, ainsi qu'aux équipements privés reconnus d'utilité publique.</p> <p>² Des logements de service peuvent être autorisés..</p>	Affectation principale
128.	Les changements d'affectation des constructions existantes avant l'entrée en vigueur du présent règlement, peuvent être autorisés. Les nouvelles affectations sont limitées à l'habitation, au commerce, aux bureaux et à l'artisanat..	Autres affectations
129.	L'indice de l'utilisation du sol est limité à 2,0.	Indice d'utilisation du sol
130.	L'ordre non contigu est obligatoire. Toutefois, lorsqu'une zone d'utilité publique jouxte une zone urbaine, l'ordre contigu peut être appliqué selon les dispositions du Chapitre 4.2 - Zone urbaine. Dans ce cas, les articles 129, 131 et 132 ne sont pas applicables.	Ordre des constructions
131.	La hauteur des façades est limitée à 17 mètres.	Hauteur des façades
132.	<p>¹ La distance entre un bâtiment et la limite de propriété correspond à la moitié de la hauteur de la façade du bâtiment quelle qu'en soit la longueur avec, toutefois, un minimum de 6,00 mètres.</p> <p>² La distance minimale entre deux bâtiments situés sur la même propriété n'est pas fixée. L'Art. 28 n'est pas applicable.</p>	Distance aux limites de propriété
133.	Le gabarit des toitures et des attiques ne peut dépasser, sur chacune des façades, un arc de cercle de 8,00 mètres de rayon et un plan tangent aux arcs de cercle.	Gabarit des toitures et des attiques
134.	Les cages d'escalier et d'ascenseur sont comprises dans un second gabarit formé par un deuxième arc de cercle de 9,50 mètres de rayon.	Cages d'escalier et d'ascenseur
135.	Le Chapitre 3.7 – Places de stationnement n'est pas applicable. La Municipalité détermine de cas en cas le nombre de places de stationnement pouvant être réalisé.	Stationnement
136.	La zone ferroviaire (CFF, LEB, M1, M2, Tunnel ferroviaire de Tridel) est soumise aux dispositions de la loi fédérale sur les chemins de fer, ainsi qu'à la loi cantonale sur les transports pour les constructions nécessaires à l'exploitation ferroviaire.	Voies ferrées

Titre V : Secteurs soumis à un plan spécial d'affectation		
155.	<p>¹ Les secteurs soumis à plan spécial d'affectation (plan partiel d'affectation, plan de quartier, plan d'extension partiel, plan d'affectation cantonal, etc.) montrés sur le plan des zones comprennent des parties délimitées du territoire communal subordonnées à des règles d'aménagement particulières.</p> <p>² Ces plans peuvent être consultés à la Direction des travaux de la Commune de Lausanne.</p> <p>³ A titre supplétif, ces secteurs sont subordonnés aux dispositions du présent règlement s'ils ne comportent pas de dispositions analogues.</p>	Définition
156.	Les anciennes dispositions du Règlement concernant le plan d'extension du 3 novembre 1942 et du Règlement sur les constructions du 4 décembre 1990, auxquelles certains articles des plans spéciaux d'aménagement font référence, sont remplacées par les dispositions du règlement du Plan général d'affectation selon le tableau de correspondance de l'annexe 2.	Dispositions anciennes du RPE et du RC

Source : <http://www.cadredevie.ch/frame.htm> (consulté le 22 février 2008)

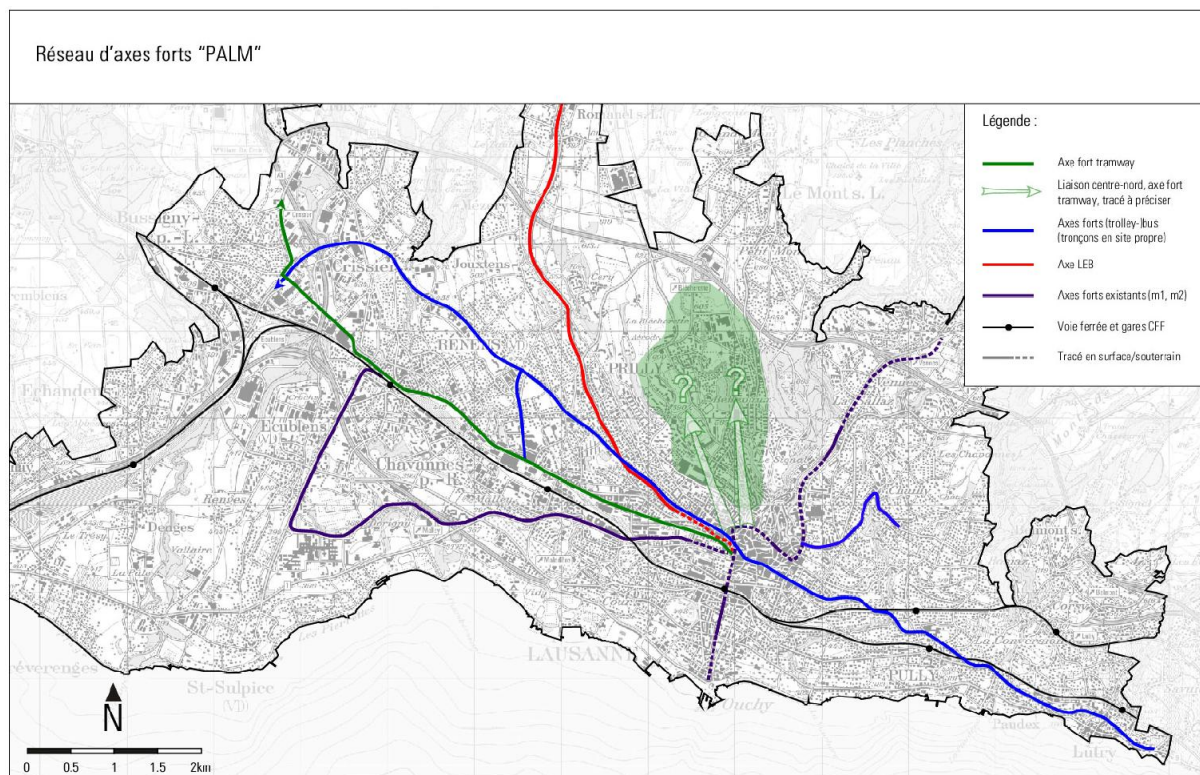
L É G E N D E

	CENTRE HISTORIQUE
	ZONE URBAINE
	ZONE MIXTE DE FORTE DENSITÉ
	ZONE MIXTE DE MOYENNE DENSITÉ
	ZONE MIXTE DE FAIBLE DENSITÉ
	ZONE D'UTILITÉ PUBLIQUE
	ZONE FERROVIAIRE
	ZONE DE PARCS ET ESPACES DE DÉTENTE
	ZONE D'ÉQUIPEMENTS SPORTIFS ET DE LOISIRS DE PLEIN AIR
	ZONE DES RIVES DU LAC ET PÉRIMÈTRES A - H
	AIRE FORESTIÈRE
	AIRE PORTUAIRE
	SECTEUR SOUMIS À PLAN SPÉCIAL D'AFFECTATION
	SECTEUR SOUMIS À L'APPLICATION DE L'ARTICLE 59 LATC



Source : http://www.cadredevie.ch/Zones_TU.pdf (consulté le 15 avril 2008).

ANNEXE 10 | RESEAU DES AXES FORTS DE TRANSPORTS PUBLICS URBAINS DE
L'AGGLOMERATION LAUSANNE-MORGES (APRES COMPROMIS)

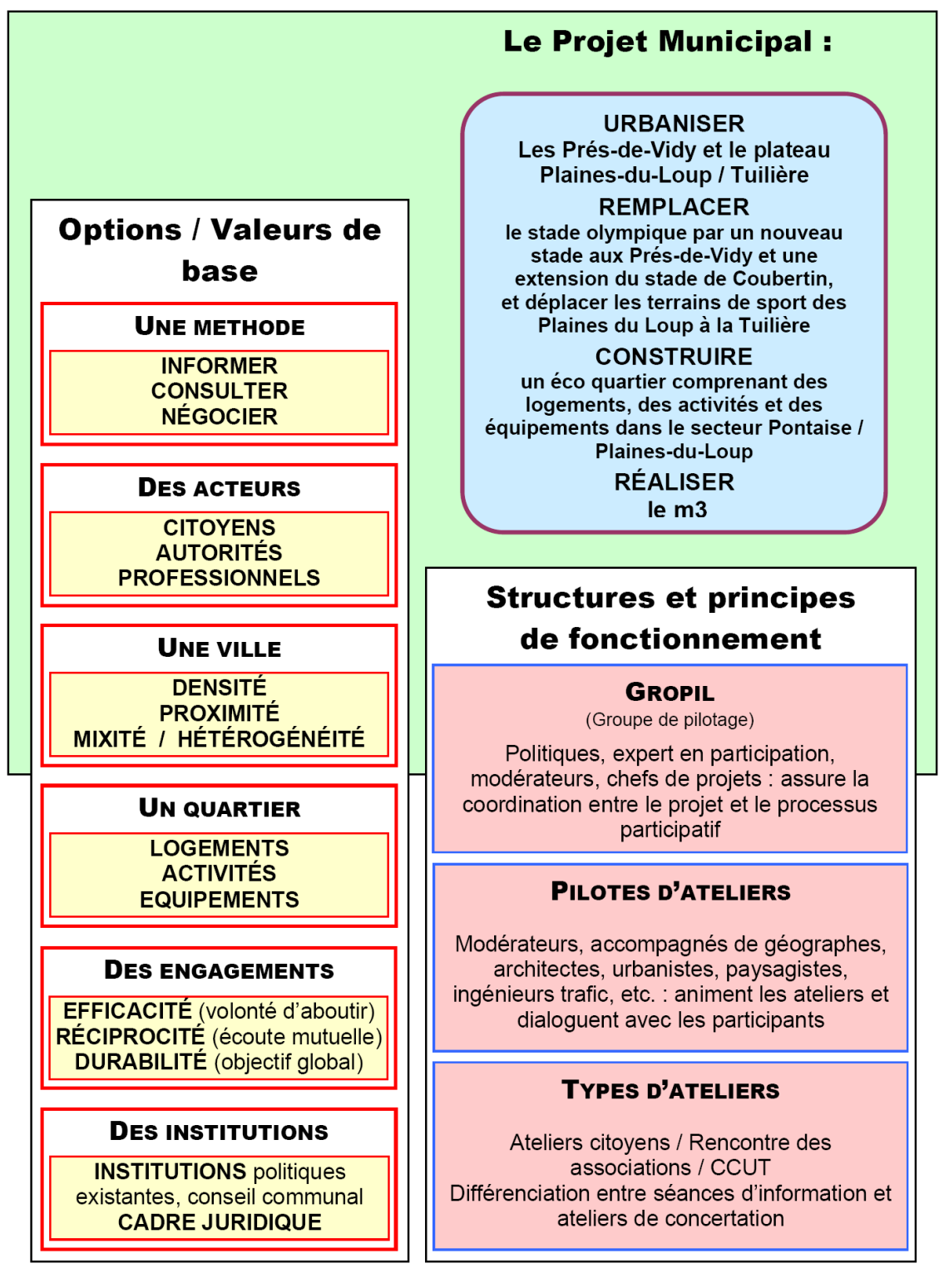


Source :

<http://www.agglo-lausanne->

[morges.ch/Documents/Doc_17_janv_2008/Carte_Reseau_Axes_forts_2020_janv08.pdf](http://www.agglo-lausanne-morges.ch/Documents/Doc_17_janv_2008/Carte_Reseau_Axes_forts_2020_janv08.pdf) (consulté le 29 avril 2008).

CONTENU DE LA CHARTE DE PARTICIPATION



Source : www.lausanne.ch/metamorphose (consulté le 2 mars 2008).

But de cette charte

Lausanne est en pleine mutation. La ville se dote de nouvelles infrastructures, alors même que certains équipements deviennent inadaptés, désuets. Les autorités veulent accompagner et conduire ces changements de façon à ce que la ville se développe de façon harmonieuse. Avec, par et pour celles et ceux qui la vivent et qui la font vivre.

Cette charte décrit les conditions dans lesquelles s'élaborera l'urbanisme concerté et négocié que veulent les autorités, qui permettra à la cité de se réinventer par elle-même. La charte définit le cadre de la négociation, les droits et les devoirs des différents acteurs. Elle décrit les objectifs, les valeurs communes, les principes de structure et de fonctionnement qui constituent **les règles de base acceptées par les acteurs de la participation**.

La participation citoyenne: une ouverture du champ des possibles

La participation citoyenne est:

- Un mécanisme permettant d'intégrer des idées, le plus en amont possible, au **processus d'élaboration d'une décision**.
- Une écoute **ciblée** des citoyens pour cerner leurs attentes, connaître leurs usages et leurs pratiques de la ville et les traduire en axes de travail.
- Une ambition d'**intégrer** des points de vue variés et nouveaux en permettant à ceux qui ne s'expriment pas de le faire, mais aussi en donnant aux relais associatifs un rôle de mobilisation des citoyens qu'ils représentent.
- Une **démarche** menée dans un objectif clairement défini et selon des **règles** qui indiquent les limites de l'exercice et l'obligation de l'administration de rendre compte de l'utilisation des données fournies par le citoyen.
- Une **expérimentation** où le droit à l'erreur est reconnu et où la prise en compte du temps est importante.

n'est pas:

- La prise de décision elle-même.
- Une écoute tous azimuts, ponctuelle et sans suivi.
- La participation des seuls relais institutionnels (associations, instances représentatives, etc.).
- Seulement un outil de communication sans connexion avec l'avancement des projets.
- Une recette toute faite où chaque résultat est entériné et devient immuable.

Ainsi, parce que c'est une démarche et une autre forme d'écoute, la participation implique un certain nombre de rôles, de règles, de valeurs, d'engagements qui sont présentés ci-après.

Le contexte

Cette charte guide le processus participatif mis en place dans la perspective du développement urbanistique du projet Métamorphose, tel qu'il a été validé par le Conseil Communal avec l'adoption du préavis 2007/19. Ce projet vise notamment à:

- **urbaniser** les Prés-de-Vidy et le plateau des Plaines-du-Loup et de la Tuilière;
- remplacer le Stade olympique par un **nouveau stade et une piscine** aux Prés-de-Vidy et une extension du Stade Pierre-de-Coubertin; déplacer les terrains de sport des Plaines-du-Loup à la Tuilière;

- construire un **quartier à haute valeur environnementale** (« éco quartier ») comprenant des logements, des activités et des équipements dans le secteur Pontaise / Plaines-du-Loup;
- réaliser un nouvel **axe de transports en commun** qui desserve efficacement le sillon Beaulieu - Pontaise - Blécherette et relie l'éco quartier au centre-ville.

Options - valeurs de base

Les acteurs

Les différents partenaires du projet sont les citoyens, les autorités et les spécialistes, chacun étant détenteur de différents types de savoirs, d'usages et de pratiques. Ces acteurs s'engagent à la poursuite d'un but commun - l'élaboration collective d'un projet urbanistique - dans le respect des compétences réelles et reconnues et des avis que chacun exprime librement.

Les citoyens sont la substance de la ville où ils vivent. L'organisation démocratique existante fait que certains participent d'ores et déjà à la vie publique. Toutefois, la démarche participative étend le débat pour faire place au plus grand nombre possible de compétences et de points de vue, pour coproduire un urbanisme qui ne soit plus le fait que des seuls professionnels.

Les associations et clubs sportifs sont un ensemble de personnes qui défendent un but commun ou/et ont une activité commune. Leur participation à une démarche ne doit pas se confondre avec celle concernant les citoyens, mais se conduire en parallèle.

Les autorités sont celles et ceux à qui les citoyens délèguent la conduite des affaires publiques et, partant, la responsabilité du devenir de la cité. Ces personnes sont, par conséquent, nanties d'un important pouvoir décisionnel dans le cadre des compétences propres à leurs fonctions.

Les spécialistes sont des professionnels mandatés par les autorités ou travaillant pour l'administration. Urbanistes, géographes, architectes: leur métier leur confère une connaissance pointue des questions à débattre. Ils aident à définir le périmètre de ce qui peut être réalisé.

Ces compétences spécifiques ne sont cependant pas des «podiums». Dans l'atelier participatif, ils ne doivent pas empêcher l'égalité de parole.

La méthode

La méthode participative retenue connaît une alternance de trois phases: information - consultation - négociation.

L'information est une première phase qui permet aux autorités d'énoncer et d'expliquer des orientations par communications dont le but est d'améliorer le niveau de connaissance des autres partenaires.

La consultation permet de soumettre des propositions aux publics concernés, d'évaluer les réactions entraînées et d'effectuer un choix - ou de le modifier en conséquence.

La négociation permet d'élaborer une solution en collaboration directe avec les intervenants concernés. Inscrite dans le temps, la démarche participative assure aux habitants de pouvoir, s'ils le souhaitent, accéder facilement aux informations utiles à la qualité des débats.

Les projets sont élaborés selon un principe itératif entre la planification et le débat public. Dans celui-ci, chacun des acteurs a l'occasion de faire valoir son point de vue au fil de l'élaboration du projet.

Cette méthode élargit donc sensiblement le cercle où se décident habituellement les projets urbanistiques.

Le lieu (la ville)

Les acteurs reconnaissent que le projet Métamorphose s'inscrit dans les valeurs fondamentales de la ville:

La densité - A l'inverse des zones rurales ou périurbaines, la ville se définit par la densité élevée, la contiguïté et la relative hauteur des bâtiments, un réseau serré des voies de communication qui irrigue, la multiplicité et la concentration d'équipements tant publics que privés, le foisonnement. La perspective durable dans laquelle s'inscrit le projet vise l'utilisation rationnelle et optimale de cette ressource qu'est le sol. Il s'agit aujourd'hui de contenir l'expansion urbaine en construisant la ville en

ville, en lui permettant de se développer dans son propre périmètre, en recyclant des surfaces dont l'utilisation est désuète ou imparfaite, par une politique de concentration plutôt que de dispersion.

La proximité - La ville est également le lieu de concentration des différentes fonctions: logements, commerces, artisanat, services. L'urbanisme doit permettre à celles et ceux qui vivent en ville de trouver l'ensemble des activités et des services du quotidien (magasins, écoles, garderies, poste, café, etc.), à une courte distance de leur domicile. Le maintien de cette proximité constitue l'un des attraits et l'une des richesses de la vie urbaine.

La mixité / l'hétérogénéité - Les conséquences visibles de cette proximité sont un tissu urbain varié, à l'opposé des zones monofonctionnelles, conçues dans le courant du XX^e siècle, qui rendent cette proximité impossible. L'expérience a montré les limites de ce type d'urbanisme, qui crée des espaces mornes, peu vivants, voire totalement morts à certaines heures, si ce n'est certains jours. Cette séparation génère aussi un trafic superflu entre zones résidentielles, zones commerciales ou centre-ville.

Le lieu (le quartier)

Les acteurs reconnaissent le quartier comme l'un des sous-ensembles de la cité. Cet environnement défini doit rassembler plusieurs qualités à mettre en valeur, de façon à ce que celles et ceux qui y vivent se l'approprient et en fassent davantage que le lieu où ils dorment:

Des logements de différentes tailles et de «standings» variés, à même de garantir la mixité sociale propre à éviter la création de ghettos de toute sorte.

Des activités économiques, pour éviter l'édification d'un quartier monofonctionnel et parce que la ville est le lieu de l'habitat et du travail.

Des équipements, pour que l'ensemble des besoins essentiels des personnes qui y vivent soient satisfaits et parce qu'ils contribuent à l'agrément de la vie de quartier: parcs, jeux d'enfants, transports publics, maisons de quartier, installations sportives (d'intérêt local ou régional), etc.

Le quartier et la ville sont structurés par un réseau d'**espaces publics** qui, tout en assurant la cohérence de fonctionnement entre les différentes échelles du territoire, doivent être des lieux de partage garantissant aux usagers un sentiment d'urbanité.

Les engagements

La participation au processus sous-entend un triple engagement de la part des différents acteurs:

Efficacité - Le projet Métamorphose est une réponse à un état de fait. Il s'agit de conduire le développement urbanistique de la cité pour en adapter structures et infrastructures aux nécessités actuelles. Cela signifie que le processus doit déboucher sur des propositions communément élaborées, concrètes, réalisables et adaptées aux besoins de la société. Les acteurs qui s'engagent dans le projet le font dans une perspective d'efficacité, avec la volonté absolue de faire aboutir l'ensemble du projet dans un délai maximal de quinze ans.

Réciprocité - Les acteurs du projet s'engagent à s'écouter les uns les autres tout au long du processus. Les visions exposées, remarques, constatations et objections seront toujours prises en compte dans la perspective d'efficacité évoquée ci-dessus. Cela crée les conditions d'un consensus efficace.

Durabilité - Le projet Métamorphose s'inscrit dans une perspective globale de durabilité. Les réalisations co-conçues dans ce cadre relèvent d'une vision à long terme. Elles se distinguent par une économie de moyens et d'énergies, le recours à des matériaux locaux, l'utilisation rationnelle du sol, etc.

Les institutions

Les acteurs reconnaissent le caractère prépondérant du cadre institutionnel existant auquel leurs travaux sont subordonnés.

Le **Conseil communal** de Lausanne examinera et votera les propositions élaborées communément dans le cadre participatif, une fois endossées par la **Municipalité**. Les autorités communales jouent un rôle moteur, en prenant l'initiative de lancer ces processus et un rôle final, en assumant la responsabilité en matière d'élaboration des plans d'affectation.

En matière d'aménagement du territoire, les compétences communales s'inscrivent dans un cadre légal défini au niveau cantonal. La Commune est donc sous le contrôle du **Canton**, qui homologue les plans d'affectation après leur adoption par le Conseil communal.

Principes et structures de fonctionnement

Les ateliers

Les ateliers sont les lieux de la pratique participative. La notion d'ateliers est multiple, ces derniers n'ayant pas un caractère unique. Il faut distinguer les structures *ad hoc* de celles qui préexistent, chacune ayant son rôle à jouer dans l'élaboration des projets:

Les ateliers citoyens - Spécifiques à Métamorphose, ces ateliers réunissent les personnes intéressées à prendre une part active au développement de la cité, sous la conduite de pilotes (voir ci-dessous).

Les associations existantes, avec qui les autorités poursuivent le dialogue.

La Commission consultative pour l'urbanisme et les transports, déjà active et constituée, peut également être considérée comme un atelier.

Tous les acteurs reconnaissent la coexistence et la validité de ces différents ateliers.

Les pilotes d'ateliers

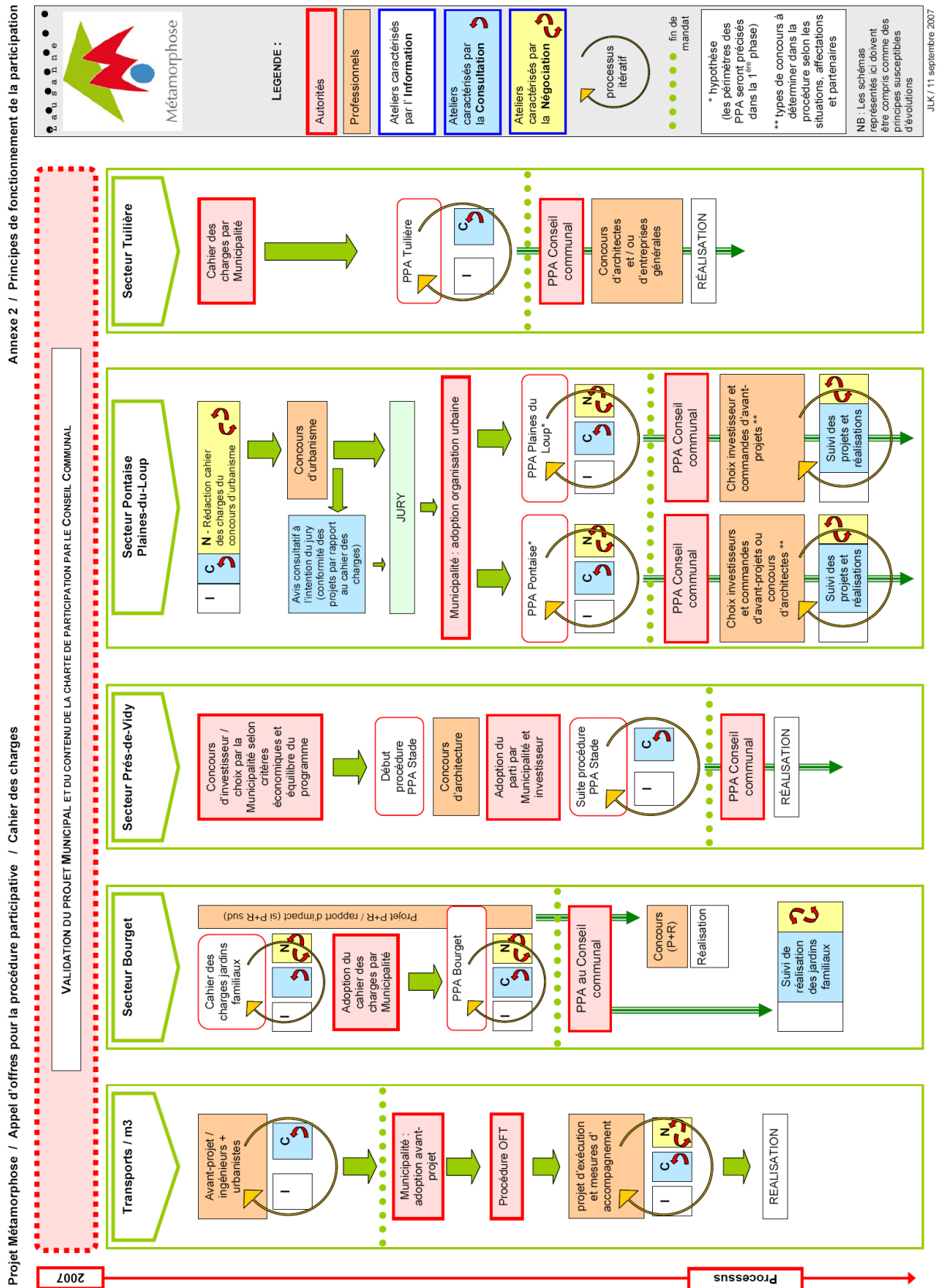
Les ateliers citoyens sont animés par des modérateurs dont la mission est de conduire puis de synthétiser les débats, d'en faire ressortir des thèmes concrets traduisant les propositions, idées ou vœux des participants. Les modérateurs sont accompagnés, au besoin, de professionnels (services de l'administration, géographes, architectes, urbanistes, paysagistes, ingénieurs du trafic, etc.) qui dialoguent avec les participants et dont les connaissances permettent d'inscrire les travaux dans le champ des possibles.

Le groupe de pilotage (GroPil)

Comme toute démarche impliquant un grand nombre de participants d'horizons divers et mobilisant différents services de l'administration, la démarche participative mise en place dans le cadre du projet Métamorphose est placée sous la houlette d'un groupe de pilotage.

Ce groupe a pour fonction d'assurer le suivi des différentes étapes du processus participatif, d'en coordonner le déroulement avec l'avancement des éléments du projet Métamorphose et de garantir le respect de la présente charte. Il réunit politiques, experts en participation, modérateurs et chefs de projet. Il s'appuie sur un groupe technique qui assure le suivi pratique du projet. Les membres du GroPil sont nommés par la Municipalité et le groupe est présidé par l'un de ses représentants.

Source : <http://www.lausanne.ch/view.asp?DocId=27943> (consulté le 2 mars 2008)



Source : KOLB Jean-Luc (2007). Principes de fonctionnement de la participation. Appel d'offre pour la procédure participative – Cahier des charges (Annexe 2).

4. DESCRIPTION DU PROJET:

Le but de ce projet est de mettre en place une procédure participative qui associe la population en amont de l'élaboration d'un projet. D'une part, cette consultation permet un apport d'idées et d'objectifs par les personnes directement concernées. D'autre part, cette procédure limitera le nombre d'opposition si la population est entendue.

Le principe de cette démarche est de rétablir en amont de l'élaboration d'un projet un équilibre entre les experts techniques et les experts de l'usage.

Cette procédure n'a en aucun cas comme but de promouvoir une ingérence à l'intérieur même du projet.

La procédure se déroule comme suit :

1.- Information publique d'une intention de projet

Cette information doit avoir lieu avant l'établissement du cahier des charges et / ou du programme. Le vecteur d'information est à définir ultérieurement et peut être variable en fonction de l'importance du projet. En outre, la commission consultative d'urbanisme et des transports (ou une autre commission à créer) doit être systématiquement informée.

2.- Conférence de consensus (un autre terme plus adapté pourrait être proposé)

Le rôle de cette conférence est d'établir une liste d'objectifs ou un cahier des charges pour le projet à développer, et ce de la manière la plus consensuelle possible. L'exigence de consensus n'est pas impérative. Le nombre de personnes participant doit être limité. Les participants sont des habitants et/ou usagers du quartier, ainsi que des représentants d'associations concernées.

Idéalement elle devrait se dérouler en une séance.

3.- Développement du projet par les services de la ville ou des mandataires extérieurs

Cette phase est complètement extérieure à la dite procédure. La sélection de mandataires extérieurs par un concours ou une autre procédure se fait à ce moment là.

4.- Compte-rendu sur le projet définitif

Ce compte-rendu devrait intervenir au plus tard au dépôt de la demande de permis de construire et comporter une motivation des choix en fonction des objectifs fixés par la « conférence de consensus ».

Cette procédure est obligatoire pour les constructions publiques et aménagements publics de compétence communale, et pourrait être promue par la ville aux privés, au canton ou à la Confédération lors de projets d'une certaine importance.

Les phases une et deux doivent se dérouler dans un délai raisonnable à préciser.

Source : <http://www.lausanne.ch/Tools/GetImage.asp?Id=34861&RetDesc=N&Type=DocObj>, page 4 (consulté le 15 avril 2008).

Pourquoi cette initiative ?

Pourquoi installer les stades d'athlétisme et de football du projet Métamorphose dans la région de la Pontaise plutôt que sur les rives du lac?

Neuf bonnes raisons de soutenir l'initiative

1. La construction de deux stades importants à Vidy déséquilibrerait la Ville de Lausanne. Au lieu de construire une ville durable, où les activités sont harmonieusement réparties dans chaque quartier, entre logements, services, commerces et équipements collectifs, la Municipalité veut mettre tous les équipements prestigieux au sud de Lausanne. Or, les rives du lac, qui bénéficient d'un site exceptionnel, profitent déjà de nombreuses installations-phares: le Musée Olympique, le siège du CIO, la Maison du Sport International, le Stade de Coubertin, le Théâtre de Vidy, la piscine de Bellerive, l'esplanade, le port et les quais d'Ouchy, ainsi que de nombreux établissements de renommée mondiale comme l'IMD et Philipp Morris, sans parler du projet de Musée des Beaux-Arts.
2. Construire les stades d'athlétisme et de football sur les rives du lac impose de réaliser d'importants aménagements routiers pour en assurer l'accès.
3. A Vidy, le projet Métamorphose prévoit d'intégrer un centre commercial dans le nouveau stade de football alors que l'Ouest lausannois est saturé de centres commerciaux. La situation n'est pas du tout comparable dans la région de la Pontaise qui manque d'un centre commercial.
4. Le centre commercial et les nouveaux stades au sud de la ville provoqueraient une circulation supplémentaire insupportable dans une région qui étouffe déjà sous le trafic.
5. La construction à Vidy d'installations sportives de cette importance porterait une atteinte irréparable au magnifique espace vert qu'est le Parc Bourget, très apprécié des Lausannois et déjà saturé, ainsi qu'aux jardins familiaux.
6. L'installation des stades d'athlétisme et de football dans la région de la Pontaise n'hypothèquerait pas la construction d'un écoquartier et le développement des transports publics dans cette direction. Les terrains dont la Ville de Lausanne est propriétaire permettent de concrétiser, dans la région de la Pontaise, tous les objectifs prévus par le projet Métamorphose. L'espace disponible permettrait même d'accueillir des activités économiques importantes dans le secteur tertiaire et génératrices d'emploi.
7. Pour promouvoir le projet Métamorphose, la Municipalité a lancé une démarche dite participative. Mais elle a posé dès le départ toute une série d'éléments non négociables qui interdisent toute discussion sur l'avenir de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme lausannois. C'est la politique du fait accompli.
8. Les auteurs de cette initiative veulent promouvoir le développement durable de Lausanne et l'équilibre de tous ses quartiers. Ils ne sont pas des «neinsagers». Ils ne s'opposent pas à tous les principes fixés dans le projet Métamorphose. Ils approuvent par exemple l'idée d'un écoquartier et le développement des transports publics vers la Pontaise et au-delà. Mais ils ne veulent pas que l'avenir urbanistique de Lausanne soit une fois de plus réglé sans réflexion d'ensemble. Le passé a déjà fait assez de dégâts.

9. Les auteurs de cette initiative veulent que la population lausannoise puisse se prononcer sur un projet de cette envergure et participer réellement à son élaboration.

Texte de l'initiative :

Les citoyennes et citoyens actifs soussignés demandent, en vertu des articles 106 et suivants de la Loi sur l'exercice des droits politiques (LEDP), que la question suivante soit soumise au corps électoral de la commune de Lausanne: «Voulez-vous que les stades d'athlétisme et de football du projet Métamorphose soient installés dans la région de la Pontaise (à la Pontaise et plus au nord) plutôt que sur les rives du lac?»

Les stades d'athlétisme et de football de Lausanne sont un élément clé de l'identité du nord de la Ville. Le projet Métamorphose prévoit de les déplacer sur les bords du lac. Ce déplacement aurait de graves conséquences négatives pour la Ville de Lausanne:

- Il aggraverait encore le déséquilibre de la ville au profit des rives du lac, où sont déjà installés de nombreux équipements publics de loisir, de détente et de formation.
- Le centre commercial, qui a pour objectif de financer le stade de football, augmenterait l'overdose de centres commerciaux installés au sud-ouest de l'agglomération lausannoise, alors qu'il en manque au nord.
- Un centre commercial et deux stades importants près de la sortie de l'autoroute de la Maladière provoqueraient des difficultés de trafic majeures dans cette région déjà très encombrée.
- La construction d'un stade de football dans le quartier de Vidy et les infrastructures routière indispensables qui vont avec, porteraient un coup irréparable au magnifique espace vert qu'est le Parc Bourget, ainsi qu'aux jardins familiaux.

C'est pour ces principales raisons que l'initiative demande d'installer les stades d'athlétisme et de football du projet Métamorphose dans la région de la Pontaise et non sur les rives du lac.

Comité d'initiative :

Jean-Luc Allemann, radio-électricien

- Jacqueline Audemars, présidente de la Société de développement du Nord (SDN)
- Ode Billard, membre du Mouvement pour la défense de Lausanne (MDL)
- Elisabeth Dumartheray, membre de la SDN
- Anne-Marie Longet, membre de la SDN
- Eric Magnin, président du MDL
- Elisabeth Mueller, conseillère communale
- Jean-François Pahud, membre de la SDN
- Jean-Lou Rivier, architecte-urbaniste
- André Rouyer, architecte-urbaniste.

Source : www.pontaiseavenir.ch (consulté le 13 avril 2008)

Le Conseil, à une forte majorité, avec quelques abstentions, **accepte** le rapport-préavis N° 2007/19, **soit, décide :**

1. d'approuver les intentions de la Municipalité concernant le déplacement des jardins familiaux **qui devront retrouver l'équivalent de la surface actuelle** et d'une station de détente du gaz ainsi que la construction d'un P+R dans le secteur STEP / Bourget ; la construction d'un complexe immobilier aux Prés-de-Vidy comprenant notamment un stade de football de 12'000 à 15'000 places, une piscine olympique couverte, un boulodrome couvert, ainsi que des activités économiques, culturelles et du logement ; l'augmentation de la capacité de 8000 places définitives (plus 4000 places amovibles) du stade d'athlétisme Pierre-de-Coubertin à Vidy **ou autre solution comparable sur le territoire lausannois ;**
2. **de charger la Municipalité d'établir un plan directeur lausannois pour les jardins familiaux, ceci afin de les pérenniser ;**
3. d'approuver les intentions de la Municipalité concernant la démolition du stade de la Pontaise, le redéploiement, la rénovation et la reconstruction des équipements sportifs sur tout le plateau Plaines-du-Loup / Blécherette / Tuilière, ainsi que la construction d'un quartier à haute valeur environnementale ou écoquartier, **qui vise entre autre, la mixité sociale et économique avec une cible d'au moins un tiers de logements à loyer contrôlé ;**
4. d'approuver les intentions de la Municipalité concernant les infrastructures de transports, et en particulier le développement d'une nouvelle ligne de transports publics performante entre le centre-ville et la Blécherette ainsi que les reconstructions du P+R de la Tuilière et de la route de Romanel ;
5. d'approuver les intentions de la Municipalité concernant l'instauration d'une démarche participative basée sur une charte dont le contenu est exprimé dans le présent rapport-préavis ;
6. d'autoriser la Municipalité à procéder aux démolitions nécessaires à la réalisation des immeubles projetés sur le site des Prés-de-Vidy, au redéploiement des équipements sportifs et du P+R à la Blécherette et à la Tuilière, ainsi qu'au réaménagement de la route de Romanel ;
7. d'approuver la réponse à la motion de M. Léopold Bavaud demandant un boulodrome couvert ;
8. d'approuver les réponses aux motions de M. Marc-Olivier Buffat et de Mme Isabelle Truan demandant l'étude d'une piscine olympique ;
9. de prendre acte de la réponse au postulat de M. Fabrice Ghelfi pour un transport public vers la Blécherette ;
10. de prendre acte de la réponse au postulat de M. Charles-Denis Perrin pour le développement du nord de Lausanne ;
11. de prendre acte de la réponse au postulat de M. Giampiero Trezzini pour un quartier écologique ;
12. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 6'300'000 francs destiné à financer les différents frais d'études liés à la finalisation du projet Métamorphose. **Au cas où elles n'auraient pas déjà été conduites, ce montant couvrira aussi les frais des études listées ci-dessous destinées à étayer et justifier le projet. Ces dernières études devront être présentées au Conseil communal dans le cadre du prochain préavis lié au projet Métamorphose :**
 - a. **une étude comparant des variantes d'implantation et de réalisation pour un nouveau stade polyvalent de 10'000 à 12'000 places adapté à l'athlétisme sur le site actuel du stade Pierre de Coubertin ou sur d'autres sites sur le territoire lausannois ;**
 - b. **une étude sur la valeur patrimoniale et l'état sanitaire et sécuritaire du stade de la Pontaise, comprenant notamment une estimation des éventuels investissements à réaliser pour le conserver à moyen terme, en particulier pour l'athlétisme ;**
 - c. **une étude qui mettra en évidence les divergences entre les intentions de Métamorphose approuvées par le Conseil communal et la réglementation ou**

- planification en vigueur. Elle indiquera les mesures qui seront prises pour assurer ou rétablir cette conformité ;
- d. une étude qui présentera les conséquences (transports, stationnement, environnement) du développement des zones concernées. Cette étude de type évaluation environnementale stratégique (EES) sera une analyse plus globale des considérations environnementales et urbanistiques que celle concernant uniquement le projet ;
 - e. un rapport mettant en lumière les différentes concertations avec les communes avoisinantes, les responsables des plans PALM, SDOL et SDNL, ainsi que les services cantonaux concernés sur des études d'aménagement et des projets situés dans l'ouest et le nord lausannois, ainsi que leurs avis et positions sur le projet Métamorphose validé par le Conseil communal ;
 - f. une étude d'opportunité relative à la construction d'un tunnel et d'autres infrastructures routières dans le sud de la Ville et des alternatives à ces ouvrages en impliquant les communes voisines ;
- 13. de balancer le compte d'attente 4300.581.408 de 350'000 francs ouvert pour les premières études, par prélèvement sur le crédit prévu sous chiffre 12 ;
 - 14. de balancer le compte d'attente 4000.581.466 de 240'000 francs ouvert pour l'étude générale du trafic dans le secteur sous-gare (projet d'aménagement de l'avenue de Cour - tronçon Bains / Figuiers), par prélèvement sur le crédit prévu sous chiffre 12 ;
 - 15. de balancer le compte d'attente 4201.581.498 de 190'000 francs ouvert pour les études sur l'actualisation du plan de circulation sous-gare, par prélèvement sur le crédit prévu sous chiffre 12 ;
 - 16. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 4'200'000 francs pour les travaux immobiliers préparatoires, lesquels seront balancés ultérieurement par prélèvement sur les crédits d'objets y relatifs à venir ;
 - 17. de compléter la démarche participative par la mise sur pied d'un groupe consultatif d'accompagnement et de suivi du projet Métamorphose composé de conseillers/ères communaux/ales et de représentants des milieux économiques et associatifs. Ce groupe sera régulièrement informé et consulté de l'avancée de l'ensemble du projet Métamorphose.

Source : Conseil communal, 2007 : 45-47.

REFERENCES
BIBLIOGRAPHIQUES

REFERENCES
BIBLIOGRAPHIQUES

24 HEURES (2006, 30 octobre). Le projet de raser la Pontaise provoque un tollé. La question du jour. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 2.

ALONSO Xavier (2006, 3 novembre). Lôzane débat... Commentaire. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 3.

ARE/Office fédéral du développement territorial (2008). Aménager le milieu urbain. Site du Département de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication (DETEC). [en ligne]. <http://www.are.admin.ch/themen/raumplanung/00228/00277/00288/index.html?lang=fr> (consulté le 4 janvier 2008).

Résumé traduit en français de la version allemande intégrale : BRP/Bundesamt für Raumplanung (1996). *Bericht über die Grundzüge der Raumordnung Schweiz*. Bern: Eidg. Drucksachen- und Materialzentrale (EDMZ).

ARE/Office fédéral du développement territorial (2002). Lancement des projets d'agglomération. Site du Département de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication (DETEC). [en ligne]. <http://www.are.admin.ch/dokumentation/00121/00224/index.html?lang=fr&msg-id=14887> (consulté le 20 janvier 2008).

ARENE Ile-de-France/Agence Régionale de l'Environnement et des Nouvelles Energies (2005). Quartiers durables. Guides d'expériences européennes. Site de l'Association « Ecoquartier ». [en ligne]. http://www.ecoquartier.ch/documents/guide_exper_europ_ecoquartier.pdf (consulté le 15 février 2008).

ASEG/Association Suisse des Entrepreneurs Généraux, Section romande (2007). PPP : L'ambition raisonnable. *Management Construction*, n°49. 1-3. Site de l'ASEG. [en ligne]. http://www.aseg.ch/PDF/aseg_No49.pdf (consulté le 16 mars 2008).

ATE-VD/Association Transports et Environnement (2007). Projet Métamorphose : l'ATE prend position sur le grand projet urbanistique du programme de législature de la municipalité lausannoise. Communiqué de presse. Site de l'ATE Section Vaud. [en ligne]. http://www.ate-vd.ch/media/presse/CP_ATE_Mtamorphose_11-07.pdf (consulté le 21 février 2008).

ATE-VD/Association Transports et Environnement (2002). Se déplacer dans l'Ouest lausannois. Propositions pour éviter l'asphyxie et la paralysie. Document préparé par DOEPPER Ulrich, GAVIN Laure, KOLB Georges. Site de l'ATE Section Vaud. [en ligne]. http://www.ate-vd.ch/media/dossiers/ouest_lausanne.pdf (consulté le 21 février 2008).

AUDEMARS Jacqueline (2007a). Métamorphose, c'est l'affaire de tous. In : *Le Nord. Bulletin trimestriel de la Société de Développement du Nord*, n°244. 6-7.

AUDEMARS Jacqueline (2007b). Projet Métamorphose – la SDN prend position et informe ses membres de la situation actuelle. In : *Le Nord. Bulletin trimestriel de la Société de Développement du Nord*, n°242. 15-21.

AUDEMARS Jacqueline (2007c). Métamorphose de Lausanne. In : *Le Nord. Bulletin trimestriel de la Société de Développement du Nord*, n°241. 15-19.

AUDEMARS Jacqueline (2006). Entre Stade olympique, Plaines-du-Loup et Bossons. In : *Le Nord. Bulletin trimestriel de la Société de Développement du Nord*, n°240. 15-21.

- BARRAUD** Emmanuel (2007, 15 mai). La Serpentine conduira les usagers d'un bout à l'autre du campus élargi. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 25.
- BCV/Banque Cantonale Vaudoise** (2007). *Vers une pénurie structurelle de logements ? Le marché immobilier vaudois de l'habitation*. Lausanne : Les cahiers de l'économie Vaudoise.
- BÉCHERRAZ** Georges-Marie (2007a). Les enjeux de la grande mue immobilière de l'EPFL. In *Economie lausannoise. L'aéroport de la Blécherette acteur de l'économie régionale*. N°2. Lausanne. 9-11.
- BÉCHERRAZ** Georges-Marie (2007b). Train, tram, funiculaire, les bonnes idées se bousculent. In *Economie lausannoise. Lausanne vers de nouvelles dimensions*. N°1. Lausanne. 11-13.
- BERRY** Brian J.L. (1964). Cities as systems within systems of cities. In : *Papers and proceedings of the Regional Science Association*, vol. 13, n°1. 147-163.
- BIAUDET** Jean Charles (1982). *Histoire de Lausanne*. Lausanne : Editions Payot.
- BIC/Bureau d'Information et de Communication de l'Etat de Vaud** (2007, 16 novembre). Impact économique des fédérations sportives internationales du canton de Vaud. Les fédérations sportives du canton de Vaud génèrent 200 millions de francs par an. Communiqué de presse. *Site du Canton de Vaud*. [en ligne].
<http://www.bicweb.vd.ch/communiqu.aspx?pObjectID=267028> (consulté le 17 novembre 2007).
- BIÉLER** Gilles (2008, 9 janvier). Christian Constantin sans permis de construire. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 28.
- BLANC** Mathieu (2006, 4 novembre). « Métamorphose de Lausanne », déliquescence de la gauche. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. ?.
- BLANC** Maurice (2007). La « politique des villes » : une « exception française » ? In : **BLANC** Maurice (2007). *Emeutes en banlieues : lectures d'un événement*. *Revue Espaces et Sociétés*, n°128-129. Ramonville Saint-Agne : Erès. 71-86.
- BLASER** Chris (2006, 14 décembre). Le stade de la Pontaise attend sa fin à l'ombre des anneaux olympiques (Photos). *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 35.
- BOCHET** Béatrice (2007). Débat ville étalée - ville compacte : la réponse des projets lausannois. In : *Revue Economique et Sociale : Bulletin de la Société d'études économiques et sociales. Echelles et enjeux de la ville*. Dossier dirigé par **JAGGI** Yvette, **RACINE** Jean-Bernard. Vol.65, n°4. Lausanne : Société d'études économiques et sociales. 95-107.
- BONARD** Yves (2007, 7 juin). Face-à-face : Métamorphose et la population lausannoise. Pour réussir le pari, fixer les règles. *24 Heures – Edition Lausanne et Région*. ?.
- BONAVITA** Fabio (2007, 28-29 novembre). A Bedzed, quartier vert, la vie n'est pas toute rose. *Lausanne-Cités*. 3.
- BRÜNDLER** Frédéric (2006). Un tramway Flon-Blécherette. *Site de Frédéric Bründler*. [en ligne].
http://www.brundler.ch/brundler.ch_tfb.doc_pdf.pdf (consulté le 19 février 2008).
- BUSCHINI** Laurent (2007). Les polémiques. *Tribune de Genève – Football*. ?.

- BUSSLINGER** Laurent (2007, 12-13 mai). Y a-t-il un pilote dans l'agglomération ? *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 23.
- CACHIN** Jérôme (2007, 20 avril). « Métamorphoser » Lausanne avec ses habitants. *La Liberté* (Fribourg). ?.
- CASPARY** Laurent (2008, 18 mars). L'opération séduction de la Ville de Lausanne pour « Métamorphose ». *Le Temps – Régions* (Genève). ?.
- CASPARY** Laurent (2005, 6 septembre). Qu'en est-il du projet de rénovation ? L'idée d'un stade flambant neuf ressurgit. *24 heures – Edition Région La Côte*. 27.
- CAVIN** Yves-André (2005). Le stade olympique de la Pontaise. In : *Cercle Démocratique Lausanne*, n°3. *Dossier spécial sur le sport*. Lausanne. 17-21. [en ligne].
<http://www.cercle-democratique.org/wp-content/uploads/2007/08/bul-0503.pdf> (consulté le 18 novembre 2007).
- CLÉMENÇON** Patrick (2007). Interview avec Elinora Krebs. In : *Habitation. Revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat*, n°2. Fribourg. 8-11.
- CONSEIL COMMUNAL** (2007). *Projet Métamorphose*. Procès verbal du Conseil communal de Lausanne : Seconde partie de la 4^e séance du mardi 6 novembre 2007. Lausanne. 40-47.
- CONSEIL FEDERAL** (2001). *Politique des agglomérations de la confédération*. Berne.
- CORDONIER** Gérald (2008, 1^{er} avril). Le canton abandonne le projet de boulevard urbain à travers l'Ouest. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 28.
- CORDONIER** Gérald (2007, 29-30 décembre). La plaine de Malley sera l'un des plus grands écoquartiers d'Europe. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 20.
- CORMINBOEUF** Denis (1978-79). *Regard sur la ville : La Place de la Riponne*. Lausanne : Etudes sociales et pédagogiques.
- CROTTI** Pierre, **KAENEL** Gilbert (2001). Des objets racontent la Préhistoire. In : **PITTELOUD** Antoinette, **DUBOUX** Charles (Dirs.). *Lausanne. Un lieu, un bourg, une ville*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.
- DA CUNHA** Antonio, **BONARD** Yves (2007, 10 avril). Lausanne, « collage city » ? *24 heures – Edition Lausanne et Région*. ?.
- DA CUNHA** Antonio (2005). *Développement urbain durable, écourbanisme et projet urbain. Construire les villes du futur*. Lausanne : Observatoire de la Ville et du développement durable. Institut de Géographie - Université de Lausanne.
- DA CUNHA** Antonio et al. (2004). *Mobilité résidentielle, aspirations des ménages et transformations de l'habitat: l'agglomération lausannoise. Résumé*. Lausanne : Observatoire de la Ville et du développement durable. Institut de Géographie - Université de Lausanne.
- DANESI** Marco (2008, 18 janvier). Lausanne et sa couronne dessinent les transports de leur futur. *Le Temps – Régions* (Genève). ?.

- DANESI Marco (2007a, 20 décembre). Lausanne, une agglomération dans l'embarras. *Le Temps – Régions* (Genève). ?.
- DANESI Marco (2007b, 6 novembre). La « Métamorphose » de Lausanne nourrit les doutes des écologistes. *Le Temps – Régions* (Genève). ?.
- DANESI Marco (2007c, 23 avril). « Construire la ville dans la ville est un impératif réaliste ». *Le Temps – Régions* (Genève). ?.
- DANESI Marco (2007d, 20 avril). Comment la Ville de Lausanne entrevoit sa « Métamorphose ». *Le Temps – Régions* (Genève). ?.
- DDC/Droit De Cité (2007). *Remarques de l'association Droit de Cité sur le projet Métamorphose tel que présenté à la CCUT*. Lausanne.
- DECOPPET Maurice (2007). La ville de Lausanne en pleine Métamorphose. *TVRL – Inforégion. Emission du 19 avril 2007*.
- DELLA CASA Francesco (2007a). Lausanne bouge. In: *Tracés. Bulletin technique de la Suisse romande*, n°4 *Métamorphoses*. Zürich : Seatu SA. 5.
- DELLA CASA Francesco (2007b). « Préparer sans précipitation le développement de notre cité ». In : *Tracés. Bulletin technique de la Suisse romande*, n°4 *Métamorphoses*. Zürich : Seatu SA. 30-31.
- DELLA CASA Francesco et al. (2006). Manifeste contre la fracture nord/sud à Lausanne. In : *Tracés. Bulletin technique de la Suisse romande*, n°24 *Participation*. Zürich : Seatu SA. 13-18.
- DUBATH Philippe (2006, 27 octobre). Ne riez pas de la Pontaise ! Il faut la saluer. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 25.
- DUCRET Jérôme (2008a, 9 avril). Ils veulent que la population vote sur la « Métamorphose » de la ville. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 27.
- DUCRET Jérôme (2008b, 8 avril). Des Lausannois veulent faire voter la population pour sauver la Pontaise. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 25.
- DUCRET Jérôme (2008c, 18 janvier). L'agglomération veut un tram entre Bussigny et le nord de Lausanne. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 20.
- DUCRET Jérôme (2006, 2 octobre). Les clubs sportifs resteront à la Pontaise. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 25.
- DUFOUR Nicolas (2006, 20 décembre). Avec ses projets, Lausanne met sa région devant le fait accompli. *Le Temps – Région* (Genève). ?.
- FLÜCKIGER Maurice (2006, 13 novembre). Le Lausannois « monte au match ». *Opinions. 24 heures – Edition Lausanne et Région*. 18.
- FONTANNAZ Céline (2007, 3 juillet). Un centre de congrès de 4000 places pour l'EPFL. *25 heures – Edition Lausanne et Région*. 24.

- FRUTIG** Julien (2006, 30 octobre). Le projet de raser la Pontaise provoque un tollé. La question du jour. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 2.
- GALLÉTY** Jean-Claude (1998). Réseaux et mobilités urbaines. In : *Projet urbain. Ménager les gens, aménager la ville*. Sous la direction de **TOUSSAINT** Jean-Yves et **ZIMMERMANN** Monique. Sprimont : Pierre Mardaga. 85-101.
- GAUDIN** Jean-Pierre (2007). *La démocratie participative*. Paris : Armand Colin.
- GRAFMEYER** Yves (1994). *Sociologie urbaine*. Paris : Nathan.
- GYMNAESTRADA** (2007). Huit atouts pour une candidature. Expérience dans l'organisation de manifestations internationales. *Site du 14th World Gymnaestrada*. [en ligne].
<http://www.gya-lausanne.ch/article.php?sid=86> (consulté le 1^{er} octobre 2007).
- HUBLER** Alain (2007, 17 avril). « Métamorphoses » Lausanne, mais pas n'importe comment. *Alain Hubler blogue. Blog d'un conseiller communal de Lausanne*. [en ligne].
<http://alainhubler.wordpress.com/2007/04/17/%c2%ab-metamorph-osons-%c2%bb-lausanne-mais-pas-n%e2%80%99importe-comment/> (consulté le 16 octobre 2007).
- KELLER** Monique (2007, 3 octobre). Les villes sonnent l'heure de la reconquête. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 5.
- JACCARD** Luc, **KOLB** Jean-Luc (2007). Une métamorphose en cours. In : *Tracés. Bulletin technique de la Suisse romande*, n°4 *Métamorphoses*. Zürich : Seatu SA. 20-22.
- KOTTELAT** Philippe (2008, 23-34 avril). Destruction du Stade de la Pontaise. Pression maintenue sur la Municipalité. *Lausanne-Cités*. 3.
- KOTTELAT** Philippe (2007, 3-4 octobre). Vers une pénurie à court terme. Lausanne : Bonne élève, mais... *Lausanne-Cités*. 3.
- LAUSANNE ATHLETISME** (2007). L'évolution du Stade olympique de la Pontaise. *Site de Lausanne Sports Athlétisme*. [en ligne].
<http://www.ls-athletisme.ch> (consulté le 1^{er} février 2008).
- LAUSANNE TOURISME** (2007). Quand une ville fait son marketing. In : *Lausanne Image. La revue de Lausanne Tourisme*, n°59. Renens : Lausanne Tourisme et Bureau des Congrès. 4-16.
- LAUSANNE TOURISME** (2004). Les chantiers m2 démarrent en présence d'un Conseiller fédéral m2. *Site de Lausanne Tourisme*. [en ligne].
<http://www.lausanne-tourisme.ch/view.asp?docId=23025&domId=63180&language=F> (consulté le 8 novembre 2007).
- LEFEBVRE** Sylvain (1998). Le sport professionnel et ses territoires dans la recomposition des centres-villes en Amérique du Nord. In : *Lieux culturels et contextes de villes*. Sous la direction de **AUGUSTIN** Jean-Pierre et **LATOUCHE** Daniel. Talence : Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine (MSHA).175-187.
- LES VERTS/Les Verts lausannois** (2007). Verts une métamorphose. Conférence de presse. *Site de Les Verts vaudois. Mouvement écologiste vaudois*. [en ligne].

http://www.verts-vd.ch/fileadmin/user_upload/Sections/Lausanne/Textes/20070115_conf_presse_metamorphose.pdf
(consulté le 4 janvier 2008).

LEVY Jacques, LUSSAULT Michel (2003). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris : Belin.

LRD/La Revue Durable (2008). *L'écoquartier, brique d'une société durable*. n°28. Fribourg : CERIN Sàrl.

LRD/La Revue Durable (2006). *Sur la piste d'une mobilité différente*. n°18. Fribourg : CERIN Sàrl.

MAGNIN Eric (2007). Face à face avec une personnalité, en direct. Eric Magnin, Président du Mouvement pour la défense de Lausanne, pour parler des projets urbanistiques de la ville et notamment de Métamorphose. TVRL – *Surlevif*. Emission du 27 avril 2007.

MARTHALER François (2008). Projet d'agglomération Lausanne-Morges : la guerre des « axes forts » n'aura pas lieu ! *Blog de François Marthaler*. [en ligne].
<http://blogs.verts-vd.ch/marthaler/2007/12/16/projet-dagglomeration-lausanne-morges-la-guerre-des-axes-forts-naura-pas-lieu> (consulté le 10 mars 2008).

MDL/Mouvement pour la Défense de Lausanne (2008). Métamorphose – une réflexion de fond (2). In : *Patrimoine Lausannois*, n°49. 2.

MAGNOLLAY Julien (2008, 2 avril). Le radical Gilles Meystre accuse la Municipalité de copinage. *24 heures – Lausanne et Région*. 26.

MERCKLING Nicolas (2005, 5 avril). Stade de la Praille : les partenaires privés débloquent des fonds si les Genevois en font autant. *Le Temps – Régions* (Genève). ?.

MERLIN Pierre (1997). *Géographie humaine*. Paris : Presses universitaires de France.

MEYER Thierry, PRIN Mehdi-Stéphane (2007, 14 décembre). « Dès que le syndic de Lausanne dit quelque chose, c'est de l'arrogance ». *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 26.

MEYER Thierry (2006, 30 octobre). Neuf personnalités expliquent pourquoi il faut raser la Pontaise. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 19.

MEYSTRE Gilles (2008). Oui, Lausanne avance... Mais la démocratie recule ! In : *Nouvelle Revue. PRD Les Radicaux*. n°3. Lausanne. 15. [en ligne].
<http://www.radicaux.ch/target/body/nouvelle-revue/edition-0802.pdf> (consulté le 14 avril 2008).

MINERGIE (2008). Standards. *Site de Minergie*. [en ligne].
<http://www.minergie.ch/fr/index.php?standards-0> (consulté le 9 mars 2008).

MONAY Céline (2007, 12-13 décembre). Du stade au quartier écolo, les gens du nord sont perplexes. *Lausanne-Cités*. 3.

MUNICIPALITE DE LAUSANNE (2006). *Programme de législature [2006-2011] – La métamorphose de Lausanne*. [en ligne].
<http://www.lausanne.ch/DataDir/LinkedDocsObjDir/5918.pdf> (consulté le 1er octobre 2007).

- MUTTER** François (2002, 7 août). Le stade de Genève, fruit d'un plan financier subtil. *Le Temps – Régions* (Genève). ?.
- NEIRYNCK** Jacques (2007, 29 mars). Face-à-face : Lausanne, un stade au bord de l'eau ? Lubie municipale à la Pontaise. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. ?.
- OBERLI** Patrick (1998, 15 décembre). La Suisse voudrait s'offrir dix stades dignes des normes internationales. *Le Temps – Sports* (Genève). ?.
- OFEN/Office Fédéral de l'Énergie** (2004). *Efficienc e énergétique des P+R*. Berne : OFEN.
- OFS/Office Fédéral de la Statistique** (2007). *La mobilité en Suisse. Résultats du microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports*. Neuchâtel : OFS.
- PAHUD** Jean-François (2007). « Métamorphose ». *Et le sport ?* Lausanne.
- PALM/Projet d'Agglomération Lausanne-Morges** (2007a). Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Pour un développement équilibré à l'horizon 2020. Rapport final, février 2007. [en ligne]. http://www.agglo-lausanne-morges.ch/Documents/Doc_19_dec_2007/PALM_Rapport_final_071219.pdf (consulté le 10 décembre 2007).
- PALM/Projet d'Agglomération Lausanne-Morges** (2007b). Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Pour un développement équilibré à l'horizon 2020. Annexes du rapport final. *Site du PALM*. [en ligne]. http://www.agglo-lausanne-morges.ch/Documents/Doc_22_fev_2007/PALM_annexes.pdf (consulté le 9 décembre 2007).
- PETIT ROBERT** (1988). *Le Petit Robert 1. Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française*. Rédaction rédigée par REY Alain et REY-DEBOVE Josette. Paris : Le Robert.
- PIDOUX** Julian (2008, 5 mars). Le « démantèlement » des jardins familiaux a commencé en catimini à Vidy. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 25.
- PIDOUX** Julian (2007a, 8 novembre). A Lausanne, l'éco-quartier ne sera pas bobo. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 26.
- PIDOUX** Julian (2007b, 2-3 juin). Le retour de la capitale olympique. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 23.
- PIDOUX** Julian (2007c, 20 avril). C'est juré, les Lausannois pourront dessiner la ville dont ils rêvent. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 23.
- PIDOUX** Julian (2007d, 17 avril). Une salve de critiques contre Métamorphose. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. ?.
- PIDOUX** Julian (2007e, 17 janvier). L'avenir du stade de la Pontaise déchaîne déjà les passions. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 24.
- PIDOUX** Julian (2006a, 20 décembre). Un tram peut en cacher un autre. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 27.

- PIDOUX** Julian (2006b, 4-5 novembre). Charles Thévenaz voulait dessiner un stade, il a bâti un mythe. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 26.
- PIDOUX** Julian (2006c, 31 octobre 2006). « Et si un ghetto naissait à la Pontaise... ». *24 heures – Edition Lausanne et Région*. ?.
- PIDOUX** Julian (2006d, 28-29 octobre). Toutes les questions que vous vous posez sur le futur stade du Léman. *24 heures – Lausanne et Région*. 3.
- PIDOUX** Julian (2006e, 27 octobre). Lausanne ramera la Pontaise et bâtira une cité du sport au bord du lac. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 25.
- POGET** Jacques (2007, 25 mai). Deux Riponne autour du Palais ! *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 23.
- PONT** Michel (2006a, 4-5 novembre). Rester au nord ? La Municipalité campe sur ses positions. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 26.
- PONT** Michel (2006b, 3 novembre). Pontaise rasée ? « Lausanne créera un ghetto au nord de la ville ». *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 3.
- POZZY** Gian (2007). Pour une ville de Lausanne vraiment pharaonique. In *Economie lausannoise. Lausanne vers de nouvelles dimensions*, n°1. Lausanne. 9.
- PRIN** Mehdi-Stéphane (2007a, 20 avril). Le destin du M3 lié à la réalisation du quartier écologique. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 23.
- PRIN** Mehdi-Stéphane (2007b, 11 avril). La Ville remet en selle le tunnel routier d'Ouchy. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 27.
- PRIN** Mehdi-Stéphane (2007c, 25 janvier). Le LEB à la conquête de la Blécherette. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 23.
- PRIN** Mehdi-Stéphane (2006a, 2 novembre). Le tunnel d'Ouchy refait surface. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 27.
- PRIN** Mehdi-Stéphane (2006b, 5 octobre). 2000 logements à la place des zones sportives de la Blécherette. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 25.
- PSL/Parti Socialiste Lausannois** (2006). Grands projets à Lausanne : Développement du quartier Blécherette-Pontaise et transports publics : un train à ne pas manquer ! *Site du Parti Socialiste Lausannois*. [en ligne].
<http://www.ps-lausanne.ch/PDF/PDF%20MEDIAS/PSL.06.presse.CP.11.projet%20transports.de.pdf>
 (consulté le 18 janvier 2008).
- QUARTIERS 21** (2004). Conférence de consensus « Pour un urbanisme humain ». Rapport final. *Site de Quartiers 21*. [en ligne].
<http://www.lausanne.ch/Tools/GetImage.asp?Id=34861&RetDesc=N&Type=DocObj> (consulté le 16 mars 2008).
- RACINE** Jean-Bernard (2007). *Quelle ville voulons-nous ? Optimisation de l'espace habité et satisfactions sociétales, un géographe urbain au cœur du dialogue entre efficacité et bien-être social*. Discours prononcé

- durant la leçon d'adieux du Professeur Jean-Bernard Racine le 1^{er} octobre 2007 à l'Université de Lausanne.
- RACINE** Jean-Bernard (2002). Gouvernance et échelles spatiales : territorialité virtuelle, territorialité en réveil. In : *Vues sur la ville. Dossier : gouvernance urbaine et durabilité*. n°3. Lausanne : Observatoire universitaire de la Ville et du Développement durable.
- RACINE** Jean-Bernard (1999). Lausanne, entre flux et lieux. Vous avez dit moyenne ? In : **COMMERÇON** Nicole, **GEORGE** Pierre (Eds.). *Villes de transition*. Paris : Anthropos.
- RACINE** Jean-Bernard (1997). Les villes moyennes en Suisse : une centralité à défendre et à réinventer. In : **COMMERÇON** Nicole, **GOUJON** Pierre (Dirs.). *Villes moyennes. Espace, société, patrimoine*. Lyon : Presses Universitaires. 193-206.
- RAPAZ** Jean-Marc (2007, 7 novembre). Les clubs sportifs lausannois ne craignent pas la métamorphose. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 3.
- RIEDER** Caroline (2007, 9 octobre). La ville suédoise de Malmö présente ses écoquartiers aux Lausannois. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 26.
- RIVIER** Jean-Lou (2007, 13 mars). Lausanne ne doit pas entièrement basculer côté lac. *Le Temps – Eclairages* (Genève). ?.
- ROBERT** Marcel (2005). Pour en finir avec la société de l'automobile. *Site de CarFree France*. [en ligne]. http://carfree.free.fr/pour_en_finir.pdf (consulté le 19 février 2008).
- RUSSIER** Samuel (2006, 8 septembre). Entre congrès lucratifs et foires populaires, l'avenir du Palais de Beaulieu balance. *Le Temps – Régions* (Genève). ?.
- SCHLOSSER** Pierre-Alain (2007, 12 octobre). Un Suisse sur quarante travaille dans le sport. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 17.
- SCRIS LAUSANNE** (2007). Population totale selon l'origine, commune de Lausanne, depuis 1980. *Site du Scris Lausanne*. [en ligne]. <http://www.scris-lausanne.vd.ch/main.asp?DomId=1598> (consulté le 9 janvier 2007).
- SCRIS VAUD** (2007). 16 Bossons/Blécherette. *Site du Service Cantonal de Recherche et d'Information Statistique du Canton de Vaud*. [en ligne]. http://www.scris.vd.ch/main.asp?DomId=1892&DocId=4741&&FM_BLANK (consulté le 18 novembre 2007).
- SDNL/Schéma Directeur du Nord Lausannois** (2006). Schéma Directeur du Nord Lausannois. Rapport final. *Site du SDNL*. [en ligne]. http://www.sdnl.ch/documents/rapport_final.pdf (consulté le 22 février 2008).
- SDOL/Schéma Directeur de l'Ouest Lausannois** (2004). Schéma Directeur de l'Ouest Lausannois – Partie B. Lignes directrices. *Site du SDOL*. [en ligne]. http://www.ouest-lausannois.ch/modules/Sdol00-P-Site-General/Documents/Documents-Definitifs/SDOL/SDOL_B_2004.pdf (consulté le 10 mars 2008).
- SOUAMI** Taoufik (2007). *Montage et conduite de projets de quartiers durables en Europe. 5èmes Entretiens de l'Aménagement 1^{er} et 2 février 2007*. Palais du Pharo – Marseille. Institut Français d'Urbanisme. [en ligne].

- <http://www.club-ville-amenagement.asso.fr/images/attente/Quartier%20Durable%20PUCA%20Marseille.pdf> (consulté le 19 février 2008).
- SUISSETRAFIC.COM (2007a). Réponses de la Municipalité aux questions sur le projet « Métamorphose ». *Site de Suissetrafic.com*. [en ligne].
<http://www.suissetrafic.com/index.html> (consulté le 20 décembre 2007).
- SUISSETRAFIC.COM (2007b). Un référendum au bout du nez ? *Site de Suissetrafic.com*. [en ligne].
http://www.suissetrafic.com/archives_0009.html (consulté le 20 janvier 2008).
- SUISSETRAFIC.COM (2007c). « Métamorphose » : il y a comme un doute... *Site de Suissetrafic.com*. [en ligne].
http://www.suissetrafic.com/archives_0009.html (consulté le 20 janvier 2008).
- SUISSETRAFIC.COM (2007d). La ville pour tous. Dossier « Quel avenir pour la Pontaise ? ». *Site de Suissetrafic.com*. [en ligne].
<http://www.suissetrafic.com/quelavenirpourlapontaise.pdf> (consulté le 9 décembre 2007).
- TABARLY Sylviane (2006). De villes en métropoles. Exprimer, questionner, rechercher, définir. *Site de Géoconfluences*. [en ligne].
<http://geoconfluences.ens-lsh.fr/doc/typespace/urb1/MetropVoc.htm> (consulté le 6 octobre 2007).
- TOMAS François (1998). Vers une nouvelle culture de l'aménagement des villes. In : *Projet urbain. Ménager les gens, aménager la ville*. Sous la direction de TOUSSAINT Jean-Yves et ZIMMERMANN Monique. Sprimont : Pierre Mardaga. 15-34.
- TVRL/Télévision Région Lausannoise (2007). Projet Métamorphose : l'avis des Lausannois. TVRL – Inforégion. Emission du 20 avril 2007.
- VILLE DE LAUSANNE (2008). Projet « Métamorphose ». Le groupe OLA mènera la démarche participative. Communiqué du 17 mars 2008. *Site officiel de la ville de Lausanne*. [en ligne].
<http://www.lausanne.ch/view.asp?DocId=28809> (consulté le 17 mars 2008).
- VILLE DE LAUSANNE (2007a). Communiqué. Une politique communale du logement qui prend en compte l'intégration des aînés. Communiqué du 12 avril 2007. *Site officiel de la ville de Lausanne*. [en ligne].
<http://www.lausanne.ch/view.asp?DocId=26505> (consulté le 16 novembre 2007).
- VILLE DE LAUSANNE (2007b). Quartiers 21. Promouvoir la qualité de vie. *Site officiel de la ville de Lausanne*. [en ligne].
<http://www.lausanne.ch/view.asp?docId=8477&domId=63137&language=F> (consulté le 23 novembre 2007).
- VILLE DE LAUSANNE (2003). *Commune de Lausanne*. Numéro spécial de la Feuille des avis officiels du Canton de Vaud. *Site officiel de la ville de Lausanne*. [en ligne].
<http://www.lausanne.ch/view.asp?docId=20321&domId=50000&language=F> (consulté le 9 octobre 2007).
- VLP-ASPAN/Association suisse pour l'aménagement national (2004). L'aménagement du territoire en Suisse. *Site de VLP-ASPAN*. [en ligne].
<http://www.vlp-aspan.ch/fr/home/files/amenagement.pdf> (consulté le 29 janvier 2008). 5.

WULLSCHLEGER Jacques (2007, 26 septembre). Stades à Lausanne : à quand le feu vert ? *Le Matin – Sports*. ?.

WULLSCHLEGER Jacques (2006a, 27 octobre). Lausanne : oui, des stades, près du lac. *Le Matin – Sports* (Lausanne). 32.

WULLSCHLEGER Jacques (2006b, 15 juin). A Lausanne, la Pontaise se fait vieille. Un nouveau stade au bord du lac ? *Le Matin – Sports* (Lausanne). 65.

WULLSCHLEGER Jacques (2006c, 14 juillet). « On est confronté à un dilemme ». *Le Matin – Sports* (Lausanne). 32.

ZAMORA Silvia (2007, 7 juin). La participation : une évidence ! *24 heures – Edition Lausanne et Région*. ?.

ZUPPINGER Urs (2007). Métamorphose... de la méthode. *24 heures – Edition Lausanne et Région*. 20.

■ Préavis et Rapports-préavis de la Municipalité de Lausanne

2007/19 (Préavis) – *Projet Métamorphose. Préavis d'intention et rapport-préavis. Réponses aux motions de Mme Isabelle Truan, MM. Léopold Bavaud, Marc-Olivier Buffat. Réponses aux postulats de MM. Fabrice Ghelfi, Charles-Denis Perrin, Giampiero Trezzini. Demandes de crédits.*

2006/51 (Préavis) – *Introduction d'une politique de marketing urbain et d'un projet de « city management » en Ville de Lausanne.*

2005/53 (Rapport-préavis) – *Mise en place d'une politique de développement durable en ville de Lausanne (Agenda 21). 6^e partie : Economie.*

2005/45 (Préavis) – *Création de 3000 nouveaux logements à Lausanne.*

2005/28 (Rapport-préavis) – *Planisport. Planification des investissements et matière d'installations sportives. Réponse à la motion Alain Bron.*

2005/19 (Rapport-préavis) – *Plan général d'affectation (PGA). Règlement et plan des zones – Plan du centre historique – Plan des tronçons commerciaux – Plan des secteurs de stationnement – Plan des limites des constructions – Vingt plans des limites des constructions – Vingt-sept plans de délimitations des lisières forestières.*

2004/30 (Préavis) – *Bellerive-Plage. Réfection, amélioration et remplacement d'équipements. Demande d'augmentation du compte d'attente.*

2004/10 (Rapport-préavis) – *Réponses de la Municipalité à treize motions.*

2003/21 (Préavis) – *Stade olympique de la Pontaise. Plan partiel d'affectation concernant les terrains compris entre la route des Plaines-du-Loup, la limite nord-ouest de la parcelle N°1987, le chemin des Grandes-Roches et l'avenue du Vélodrome. 3^{ème} étape des travaux de réfection, d'amélioration et de modernisation des installations.*

2003/4 (Rapport-préavis) – *Piscine olympique couverte. Réponse à la motion Eliane Rey.*

2002/23 (Préavis) – *Lausanne, capitale olympique. Demande de crédit-cadre.*

2002/22 (**Rapport-préavis**) – *Plan directeur du sport. Politique municipale en matière de sport. Réponse aux motions Denis Roubaty et Olivier Français.*

2000/184 (**Préavis**) – *Construction d'un centre de formation omnisports pour jeunes sportifs à la Pontaise.*

2000/149 (**Préavis**) – *Amélioration des transports collectifs dans le couloir Plaines-du-Loup – Mont-Blanc.*

■ **Autres sites web :**

Site officiel du Projet Métamorphose : www.lausanne.ch/metamorphose

Préavis de la Municipalité de Lausanne : www.lausanne.ch/preavis

Pontaise Avenir : www.pontaiseavenir.ch

Association Ecoquartier : www.ecoquartier.ch

Musée des Beaux-Arts : www.vd.ch/index.php?id=13990

Transports lausannois (TL) : www.t-l.ch

Le Chemin du Sport : www.chemindusport.ch

Le site de tous les stades de Suisse : www.stades.ch

Fondation du Stade de Genève : www.stade.ch

Règlement sur l'octroi des licences de la Swiss Football League (SFL) :
www.football.ch/sfl/cm/Lizenzerteilung_f.pdf

Cadre de vie : Plan Général d'Affectation à Lausanne : www.cadredevie.ch

Cartes de la Suisse sur MapSearch : <http://map.search.ch>

Forum du Lausanne-Sports : <http://lausanne-sports.forumsactifs.com>

Site du Quartier Vauban: www.vauban.de

■ **Séances, débats et séminaires de référence :**

Présentation publique du Projet Métamorphose à l'Aula des Cèdres (19 avril 2007).

Conférence *Urbanités : Nouveau Musée des Beaux-Arts à Lausanne*, organisée par la SIA vaudoise le 1^{er} octobre 2007 à l'Arsenic.

Séance 5 à 7 « *Métamorphose : un projet pour Lausanne* », organisée par le Centre d'Education Permanente pour la fonction publique (CEP) (30 octobre 2007).

Séance du Conseil communal de Lausanne : votation du crédit d'étude pour le Projet Métamorphose (6 novembre 2007).

Séminaire de Béatrice Bochet « *Les écoquartiers : école de la performance environnementale et/ou nouvelle manière d'habiter ?* », organisé dans le cadre du Séminaire interfacultaire en environnement 2007-2008 « *Construire l'avenir. Nouvelles techniques et pratiques environnementales en matière d'architecture et d'urbanisme : enjeux pour les bâtiments publics* », Faculté des Géosciences et de l'Environnement (FGSE) de l'Université de Lausanne (17 mars 2008).

■ **Illustrations :**

BURKI (2007, 19 avril). Lausanne 2050. 24 heures – Edition Lausanne et Région. 20.

Logo Métamorphose : disponible sur www.lausanne.ch/metamorphose

En couverture : photos auteur et photos récupérées sur www.lausanne.ch/metamorphose

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier le Professeur **Jean-Bernard RACINE** pour le temps et l'attention qu'il a consacrés à ce mémoire, ainsi que pour ses nombreux conseils et son enthousiasme.

Un grand merci à **ma mère** qui m'a inspirée ce sujet et qui a relu mon travail pour me faire part de ses commentaires.

Merci également à tous mes interlocuteurs qui m'ont dédié du temps pour me faire part de leur propre expérience sur le Projet Métamorphose et qui m'ont apporté de précieux renseignements pour la rédaction de ce mémoire :

- **Jean-Luc KOLB**, chef de projet de Métamorphose et expert de ce mémoire ;
- **Olivier FRANÇAIS**, municipal en charge des travaux à Lausanne ;
- **Ariane WIDMER PHAM**, cheffe de projet du Schéma Directeur de l'Ouest Lausannois ;
- **Jacques et Claudine KNOEPFLI**, président et vice-présidente des Jardins Familiaux de Vidy ;
- **Jacqueline AUDEMARS**, présidente de la Société de Développement du Nord ;
- **Roland WETTER**, membre du Mouvement pour la Défense de Lausanne ;
- **Yves BONARD**, assistant doctorant à l'Institut de Géographie de l'Université de Lausanne et collègue de bureau ;
- **Valéry BEAUD**, membre de l'Association Ecoquartier ;
- **Philippe ANHORN**, chef de projet du consortium lausannois OLA ;
- **Les habitants de la PONTAISE** que j'ai interrogés un dimanche après-midi glacial sur le plateau nord ;
- **Les occupants des JARDINS FAMILIAUX** présents lors de mon passage au sud de la ville.

Et encore merci aux gens qui m'ont soutenue « moralement » ces derniers mois, et plus encore durant les derniers jours de rédaction avant impression !

Mai 2008

RESUMES ET MOTS-CLES

L'annonce du Projet Métamorphose par la Municipalité lausannoise en 2006 a immédiatement provoqué de vives réactions au sein de la population, des associations et des professionnels contre plusieurs aspects de ce méga-projet d'urbanisme. Ce mémoire de licence se propose de relever les différents points à problèmes qui ont orienté le débat dès le début et qui mettent en évidence les craintes des Lausannois et ce que ces derniers ne sont pas prêts à accepter pour le devenir de leur ville.



L'annonce du Projet Métamorphose par la Municipalité de Lausanne en 2006 a immédiatement provoqué de vives réactions au sein de la population, des associations et des professionnels contre plusieurs aspects de ce méga-projet d'urbanisme qui entraînera d'importantes transformations au sein de la ville.

Ce projet répond d'une part à des besoins exprimés par la population et les clubs sportifs, et d'autre part, il permettra à Lausanne de contribuer à son rayonnement de ville moderne. L'intention municipale n'impliquera pas moins que la destruction du Stade Olympique de la Pontaise (au Nord) et sa reconstruction sur l'emplacement actuel des Jardins Familiaux aux Prés-de-Vidy (au Sud). Le nouveau complexe se voudra sportif (terrain de football, mais aussi piscine à bassin olympique et boulodrome, tous deux couvert) et commercial. Un axe fort de transport viendra en outre renforcer la desserte de la Blécherette depuis le centre-ville, de manière à relier efficacement l'écoquartier qui s'établira sur le plateau nord. De plus, un tunnel souterrain à Ouchy viendra capter une partie du trafic qui sature le Sud. Finalement, le Projet Métamorphose sera assorti d'une démarche participative qui permettra aux Lausannois de s'impliquer et de donner son avis dans le processus d'élaboration.

Le débat qui s'est instauré dès l'annonce des intentions de la Municipalité concerne différents aspects de nature géographique, et mettent en évidence les craintes des Lausannois : création d'un ghetto au nord de la ville, dialectique entre le nord et le sud de Lausanne, problématique des transports et de la mobilité engendrée par les nouveaux aménagements, manque de concertation intercommunale, ou encore perte émotionnelle que représentera la destruction du Stade Olympique et finalement, insuffisance des possibilités démocratiques offertes par la démarche participative envisagée.

Ce travail de mémoire, réalisé à l'amont de toute réalisation concrète du Projet, passera en revue les éléments de l'intention municipale qui ont posé problème. Ceci nous permettra de mettre en évidence ce que les Lausannois ne sont pas prêts à tolérer dans leur ville et de tirer des leçons, tant géographiques qu'urbanistiques, sur la manière de faire ou de ne pas faire la ville. Quelle ville veut-on, ou plutôt, quelle ville ne veut-on pas ?



Projet Métamorphose - Lausanne - Municipalité de Lausanne - Stade Olympique de la Pontaise - Durabilité - Ecoquartier - Mobilité - Participation - Débat (discussion).