

DES GÉOGRAPHES DANS LA VILLE

Lausanne, un laboratoire à ciel ouvert pour les géographes de l'UNIL. Spécialisés en développement urbain, ils trouvent dans les mutations de la capitale vaudoise de quoi alimenter leurs réflexions.

Le développement durable sera urbain ou ne sera pas. Les villes accueillent déjà plus de la moitié de la population mondiale – une proportion en augmentation constante. Forts de ce constat, les chercheurs de l'Institut de géographie de l'Université de Lausanne (IGUL) s'investissent dans le développement urbain. Logement, transports publics, aménagement du territoire... Tels sont les problèmes bien concrets auxquels les géographes lausannois tentent d'apporter des solutions.

«La ville, c'est comme un organisme vivant, illustre Antonio Da Cunha, directeur de l'IGUL. Elle doit être alimentée en pétrole, en gaz, en béton, en viande, en légumes... Des ressources matérielles qu'elle ne produit pas elle-même. La ville produit des déchets et des émissions polluantes qui affectent aussi le monde extérieur.» Maîtriser les dépenses énergétiques, minimiser l'impact des déchets, limiter l'empreinte écologique: la cité doit apprendre à se faire plus sobre et discrète.

L'affectation du sol, l'aménagement des réseaux de communication, la disponibilité des transports publics, la création de zones commerciales ou d'habitation judicieusement disposées... Autant de leviers dans les mains de l'urbaniste pour répondre aux défis environnementaux et sociaux de la ville. De ce point de vue, Lausanne, avec son futur M2 et ses projets d'aménagements urbains durables, est un formidable laboratoire à ciel ouvert pour les géographes.

Les chercheurs de l'IGUL privilégient volontiers le terrain et la proximité. «La moitié des thèses et mémoires de diplôme que je dirige sont consacrés à la ville de Lausanne et à son agglomération», témoigne Antonio Da Cunha. Prochainement, l'institut organisera avec la municipalité lausannoise un colloque sur l'urbanisme durable. A l'heure où la démarche participative du projet Métamorphose vient d'être lancée, les débats risquent d'être animés.

Lionel Pousaz

LA GÉOGRAPHIE, UNE DISCIPLINE FRONTIÈRE

A l'IGUL, géographies physique et humaine coexistent dans la plus parfaite harmonie. «Ailleurs, un des deux domaines a toujours fini par absorber l'autre. L'IGUL est un des rares instituts où on a pu conserver cette double dimension», s'enthousiasme Antonio Da Cunha. Une diversité d'approches dont les études alpines savent particulièrement bien profiter: recherches sur le pergélisol et les risques d'éboulis en montagne, sur la valorisation touristique du paysage, sur la gestion des ressources en eau... Des thématiques qui impliquent toutes le double regard du géomorphologue et de l'observateur social. Antonio Da Cunha se félicite de ce succès. «C'est précisément le fait d'être une discipline de frontière, ouverte au dialogue, qui caractérise la géographie comme telle.»

LES PIÈGES DE L'ÉTALEMENT URBAIN

Avoir sa villa dans la campagne environnante, ce rêve citadin semble aujourd'hui dépassé. Du moins si l'on adopte une vision «durable». En effet, cet étalement urbain dégrade le paysage, ne favorise pas les transports publics et engendre des ségrégations sociales. Traversant les agglomérations, les voitures viennent encombrer encore plus les quartiers suburbains, où tendent à se concentrer les populations défavorisées...

Favorisée par la Confédération, la coopération intercommunale a le vent en poupe. Le SDOL est typique car il résulte d'une coopération entre neuf communes. «D'une façon générale, il s'agit de dépasser les rivalités pour développer une vision collective de l'avenir d'un territoire. Aujourd'hui, l'aménagement du territoire doit se faire de manière intercommunale afin d'éviter que la concurrence entre les communes pour attirer les contribuables aisés et



Marianne Thomann explore les questions d'aménagement du territoire. Elle observe notamment un décalage entre les discours sur le développement durable et la mise en œuvre d'un tel développement à l'échelle des agglomérations. Cela dit, un certain nombre de projets sont aujourd'hui intéressants dans cette optique, par exemple dans le cadre du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL). Composé notamment de friches et de terrains industriels et ferroviaires, le secteur de Malley sera ainsi rendu à la population. «L'idée est de créer des logements, des commerces, des services, d'urbaniser et de densifier pour freiner l'étalement urbain», explique-t-elle.

les centres commerciaux ne participe à l'étalement de l'urbanisation. Il faut travailler au niveau de l'agglomération et de manière coordonnée avec les transports afin de réduire les nuisances...» Depuis les années 1990, le discours sur le «développement urbain durable» s'est imposé. Pourtant, constate la chercheuse, cette expression n'a pas tout à fait le même contenu pour tous les acteurs impliqués dans le développement des villes. «L'idéologie néolibérale de croissance urbaine l'emporte encore souvent sur des considérations de développement urbain durable», avance Marianne Thomann, qui poursuit ses recherches pour alimenter la thèse qu'elle rédige sous la direction du professeur Da Cunha.

Nadine Richon

LE TRAM, DÉSUET OU POSTMODERNE ?

Beaulieu ou la Borde ? Pour les Lausannois, la chose est claire, ils auront soit un futur métro souterrain reliant le Flon et la Pontaise en passant par Beaulieu, soit un futur tram entre ces deux destinations, mais via la rue Saint-Martin, le Tunnel et la Borde, avec le quartier de Bellevaux juste à côté. Dans les deux cas, il s'agira de desservir au final l'écoquartier projeté à la Pontaise (ou plus exactement aux Plaines-du-Loup, lire ci-dessous).

Pour Yves Bonard, chercheur à l'Institut de géographie, le tram en surface apporterait davantage à la ville qu'un métro souterrain reliant simplement (et efficacement) certains points. «Un tram permettrait de revaloriser des rues comme Saint-Martin et la Borde, qui sont des reliquats du tout-à-l'automobile des années 1960», explique-t-il.

Certes, les villes à trams possèdent un charme indéniable, mais n'est-ce pas un mode de transport un peu lent et désuet ? «Un tram n'est pas seulement un moyen de transport. Il permet de redessiner les espaces traversés, de transformer les routes en rues propices aux piétons et aux cyclistes, de créer de petites places, d'ouvrir des terrasses, etc. La plu-



Place St-François aux environs de 1896. Le tram a fait partie du paysage lausannois jusqu'en 1963, et pourrait bientôt faire sa réapparition.

© Musée historique de Lausanne

part des grandes villes ont supprimé leurs trams dans les années 1970. Elles y reviennent aujourd'hui car le tram est un véritable outil urbanistique, permettant aussi la modulation du trafic automobile.»

Yves Bonard n'est pas contre le métro, mais il plaide quand c'est possible pour son petit frère sur rail et en surface, qui ajoute en quelque sorte un supplément d'âme à nos modernes cités. «A l'UNIL, nous cherchons à être proactifs en alimentant le débat sur la ville. Nous suivons de près les différents projets qui animent l'espace lausannois, notamment Métamorphose. Nous essayons aussi d'intéresser nos étudiants aux enjeux de société qui se jouent en ville. Par exemple, je me promène avec eux au Vallon, où vivent plutôt des populations désargentées. Ce lieu est particulièrement intéressant parce qu'on peut y déceler les signes précurseurs d'une mutation vers un quartier plus bourgeois. Il permet d'aborder

des questions de fond, comme la mise en œuvre de la justice spatiale ou la lutte contre l'étalement urbain...»

N.R.

AU FAIT, C'EST QUOI, UN ÉCOQUARTIER ?

Il s'agit sans doute du volet le plus médiatique du projet lausannois de réaménagement urbain Métamorphose. Le futur écoquartier des Plaines-du-Loup, près de la Pontaise, focalise les attentions et les enthousiasmes. Mais sait-on vraiment de quoi il s'agit ? Le terme d'écoquartier s'impose désormais dans les médias et dans le langage courant, mais le sens, lui, reste largement méconnu. Parce que le public tend à en faire un fourre-tout idéologique, Antonio Da Cunha, directeur de l'IGUL et spécialiste en urbanisme durable, apporte quelques éclaircissements salutaires.

Question de mode, question de dénomination aussi, la dimension environnementale est la première qui vient à l'esprit à l'évocation du terme d'écoquartier. Mais ceux qui imaginaient un espace vert aux habitations éparses recouvertes de panneaux solaires pour néohippies urbains seront déçus. «Il s'agit au contraire de densifier la ville, explique le géographe. Nous assistons en Suisse à un phénomène d'urbanisation généralisée, qui tend à épuiser une ressource essentielle et non renouvelable, à savoir le sol.» Bien sûr, il n'est pas question de réitérer les errances urbanistiques des années 60. «Il ne s'agit pas de construire des tours, mais de densifier raisonnablement.»

Pour Antonio Da Cunha, l'habitat idéal est à la fois bas, généralement de trois ou quatre étages, et densément peuplé. Une formule qui permet à la fois de réduire la surface des sols utilisés et de répondre aux aspirations de la population en matière de logement. Enfin, entrent en ligne de compte des aspects plus techniques, comme les normes et matériaux de construction, l'accès aux transports publics, les commerces de proximité : tout doit être pensé pour réduire l'impact écologique des constructions et, bien sûr, des habitants.

A elles seules, les prescriptions environnementales ne font pas un écoquartier digne de ce nom. Le «bien-être», comme le définit Antonio Da Cunha, est une notion incontournable «pour tout projet d'urbanisme durable». Une notion floue et subjective, mais essentielle, qui repose en grande partie sur la reconnaissance des erreurs passées. «Par exemple, au niveau des constructions, il faut éviter les ensembles uniformes. Après la peau et les vêtements, l'habitat, c'est une sorte de troisième enveloppe corporelle. Ces



Un exemple d'écoquartier, ici à Fribourg-en-Brisgau, en Allemagne.

© GNU Free documentation licence

enjeux identitaires sont aussi importants que ceux relevant du confort, de la qualité des espaces publics.»

Les gens fuient le bruit, la pollution ou l'insécurité. Depuis trente ans, les centres urbains ne cessent de perdre des habitants. Spécialistes de l'aménagement physique et social de l'espace, les géographes peuvent contribuer à mettre en place des solutions. L'écoquartier en fait partie. Cette forme d'aménagement urbain apparaît de plus en plus comme un moyen de lutte globale, à la fois contre le bétonnage des campagnes et la gabegie énergétique, et pour la promotion du bien-être et du dynamisme économique en ville. «Il s'agit de concilier les trois dimensions que sont l'environnement, le social et l'économie», résume Antonio Da Cunha.

L.P.