

# DÉVELOPPEMENT URBAIN DURABLE : PREMIERS ENSEIGNEMENTS DE LA RECONVERSION DES FRICHES FERROVIAIRES DE L'OUEST LAUSANNOIS

BENOÎT BIÉLER

## 1 INTRODUCTION

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

Sur le terrain, des structures institutionnelles « légères » se mettent en place pour valoriser les espaces stratégiques de l'agglomération. Dans l'Ouest lausannois, entre le pont Chauderon et la gare de Renens, une succession de plateaux ferroviaires à différents stades de la friche incarne les espoirs de développement urbain durable de l'agglomération. Plusieurs projets – dont Lausanne Jardins 2004 et le concours European 7 – laissent entrevoir les possibilités que recèlent ces terrains. Situés au cœur de l'aire urbaine, bien reliés par les transports en commun, peu denses et de grande surface, ils offrent toutes les conditions pour la création d'une nouvelle centralité urbaine, dense, mixte et durable. Mais diverses contraintes (pollution des sols, frontières communales, zoning) ont, depuis longtemps, bloqué leur développement. De plus, les acteurs ne s'accordent ni sur les objectifs à atteindre, ni sur les moyens à utiliser. Aucun d'eux n'a le pouvoir et encore moins la capacité financière pour jouer le rôle du meneur de jeu pour un projet urbain global et de qualité. C'est pourquoi, le risque de voir ces terrains rester dans cet état de friche est bien réel. A l'heure actuelle, les principes développés aux échelons institutionnels supérieurs peinent à s'appliquer sur le terrain.

Cette problématique, développée dans le travail de mémoire intitulé « Difficultés et premiers enseignements de la reconversion des plateaux ferroviaires en friche de l'Ouest lausannois », s'inscrit dans le débat sur la lutte contre l'étalement urbain et sur le développement urbain durable. Lutte contre l'étalement urbain afin de réduire les impacts de ce processus ; développement urbain durable pour trouver des formes urbaines dont les atteintes seraient limitées tout en garantissant la qualité de vie et la satisfaction des aspirations de la population. Il s'agit donc de rechercher de nouvelles formes et de nouvelles pratiques urbaines, répondant aux principes du développement durable et qui peuvent apparaître notamment par et lors de la reconversion de friches<sup>1</sup>.

La reconversion des plateaux ferroviaires en friche de l'Ouest lausannois n'en est qu'à ses début et il faudra encore attendre longtemps avant de tirer un bilan définitif du processus en cours. Pourtant plusieurs difficultés apparaissent déjà et des solutions novatrices sont mises en œuvre pour y répondre. Ainsi il est possible de tirer un certain nombre de leçons qui pourront servir soit dans la suite du processus, soit dans d'autres cas, de plus en plus fréquents, de reconversion de friches ferroviaires en milieu urbain. Au travers de l'exemple lausannois, c'est donc une partie des difficultés d'application des principes du développement urbain durable qui peut être mise à jour.

## 2 LES PLATEAUX FERROVIAIRES EN FRICHES DE L'OUEST LAUSANNOIS

Quatre plateaux ferroviaires peuvent être recensés entre le centre-ville de Lausanne et celui de Renens. Il s'agit de ceux de Sévelin, de Sébeillon, de Malley ainsi que la plate-forme de la gare de triage de Renens. Historiquement, morphologiquement et fonctionnellement, ces quatre plateaux forment un ensemble qui va du Pont Chauderon jusqu'à la gare de Renens. C'est évidemment l'épopée ferroviaire qui marque l'histoire de ces plateaux. Ceux-ci répondent au besoin que la ville a en nouvelles surfaces planes pour accueillir les activités ferroviaires qui se développent au début du XX<sup>ème</sup> siècle.

Leur situation stratégique – au cœur de l'agglomération lausannoise – ne doit pas masquer que ces quatre plateaux se trouvent tous à l'extrémité du territoire des trois communes qui les accueillent (Prilly, Renens et Lausanne). Cela explique en partie que les activités les plus nuisibles ont été placées sur ces terrains (usine à gaz, abattoirs, gestion des déchets, prostitution, etc.)

Plusieurs indices nous laisse penser que les plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois sont en friche. En effet leur affectation à l'industrie ne correspond plus aux besoins de cette fonction puisqu'il existe plus de 23 ha de terrain urbanisable dans cette zone (Plarel, 2003). De plus, de nombreux bâtiments sont à l'abandon, en attente d'une nouvelle affectation ou d'une destruction. Enfin, plusieurs constructions accueillent des activités auxquelles elles ne sont pas destinées.

Si cette situation de friche n'est pas nouvelle, ces terrains n'ont été considérés comme tel que depuis très récemment. Les terrains de l'usine à gaz, par exemple, restent inexploités depuis la fermeture de l'usine il y a près de 30 ans. Ce qui a changé, c'est la prise de conscience des acteurs locaux – en particuliers des services d'urbanisme – du fait que l'affectation du site ne correspond plus à aucun besoin. L'industrie et les entrepôts délaissent ces surfaces alors qu'aucune autre activité ne peut s'y installer correctement, pour cause d'affectation monofonctionnelle. Si l'on parle donc de friches dans l'Ouest lausannois c'est d'une part parce que certains terrains sont affectés à une fonction qui n'en a plus l'usage et d'autre part parce que les acteurs ont pris conscience de cette situation et tente d'y remédier.

### 3 PRINCIPALES DIFFICULTÉS

Les plateaux ferroviaires peuvent contribuer à la durabilité de l'agglomération lausannoise en accueillant une part de son développement urbain. Divers chiffres circulent sur la capacité de ces terrains, les plus élevés atteignant 40'000 habitants et 20'000 emplois. On entend même dire que la ville de la Chaux-de-Fonds y trouverait place<sup>11</sup> ! Il faut pourtant s'attendre à de nombreuses contraintes qui vont inmanquablement réduire ce potentiel. D'autant que la question du rôle des plateaux ferroviaires dans l'agglomération n'est pas encore défini. Le nombre d'habitants et d'emplois variera par exemple en fonction du type de quartier prévu (maisons individuelles ou petits immeubles, quartier mixte ou habitat seulement, etc.)

L'analyse des plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois nous a permis de mettre en évidence un certain nombre de difficulté qui s'opposent à la reconversion des friches et qui réduisent inmanquablement les ambitions des acteurs concernés.

#### 3.1 Marché foncier inexistant

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

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

#### 3.2 Zoning

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

#### 3.3 Image

Il faut aussi veiller à vaincre des problèmes d'image qui repoussent les investisseurs et les usagers potentiels. Pour cela il sera probablement nécessaire de relocaliser les activités qui n'ont plus leur place dans les friches. Mais les nouveaux emplacements doivent encore être trouvés. A Sévelin, la présence de la prostitution de rue nuit à l'image du quartier. Qui, pourtant, serait d'accord d'accueillir cette activité dans son voisinage ? Autre illustration, les plateaux ferroviaires sont situés dans une des zones où la pollution atmosphérique est la plus forte de toute l'agglomération. Est-on bien sûr qu'il s'agit du meilleur endroit pour accueillir le développement démographique ?

#### 3.4 Pollution

A cause des activités qui ont pris place au cours du temps sur le sol des plateaux ferroviaires, celui-ci est en partie pollué. Cette pollution aura pour conséquence d'une part d'alourdir le budget pour leur reconversion et d'autre part d'imposer des contraintes aux différents projets architecturaux. Ces surcoûts pour l'Ouest lausannois n'ont pas encore été chiffrés, mais ils ne devraient vraisemblablement pas dépasser la plus-value réalisée par les propriétaires grâce à la réaffectation de leurs terrains idéalement situés au cœur de l'agglomération. La situation serait très différente en cas de localisation périphérique ou rurale, là où la valeur foncière est plus faible.

### 3.5 Morcellement géographique

Depuis longtemps, les frontières institutionnelles de l'Ouest lausannois ne correspondent plus à l'espace fonctionnelle. Il s'agit là d'une première sorte de morcellement géographique qui fait obstacle à la reconversion des friches. En effet, les plateaux ferroviaires de l'Ouest, étalés sur trois communes, dépendent de trois règlements communaux différents et de la volonté de trois municipalités.

Mais le morcellement institutionnel n'est de loin pas le seul à freiner la reconversion des friches. La multiplicité des parcelles rend difficile le montage d'un projet global et cohérent. En outre, de nombreuses parcelles sont grevées de droits de superficie. Ceux-ci occasionnent deux types d'obstacle à la régénération des plateaux ferroviaires. Le premier, c'est que certains terrains sont intouchables pour longtemps (30, 50 voire 100 ans). Les constructions et les activités qui s'y trouvent vont donc y rester à long terme alors qu'elles s'accordent souvent mal avec les activités futures.

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

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

Enfin il est difficile de délimiter le territoire à prendre en compte. Doit-on traiter chaque plateau séparément, ou les quatre ensemble, ou doit-on les intégrer dans un espace encore plus vaste allant de la Cité jusqu'à Bussigny ?

### 3.6 Multiplicité des acteurs

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

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

### 3.7 Phasage

« On doit à la fois répondre à celui qui veut construire demain et à la fois suivre les contraintes de développement sur 20-30 ans » explique la syndique de Renens. En effet la reconversion des friches urbaines est un processus extrêmement long et dont les différents éléments ont des vitesses et des échéances très variées. Dès lors se posent les questions suivantes : par quoi commencer ? Que faire si l'un des éléments bloque ?

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

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

### 3.8 Rôle dans l'agglomération ?

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

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

La question du rôle de ces terrains ferroviaires se complexifie si l'on songe au principe du développement durable qui consiste à veiller à ne pas hypothéquer l'avenir. Les infrastructures ferroviaires aujourd'hui inexploitées (à Sébeillon par exemple) peuvent-elles accueillir des bâtiments, ce qui impliquerait de renoncer définitivement à toute fonction ferroviaire ? Ou ne devrait-on pas se ménager la possibilité d'y développer les transports publics pour favoriser le report modal. Le transfert de la route au rail, soutenu par la Confédération, nécessite des infrastructures. Or la reconversion des plateaux ferroviaires conduira à la destruction de certaines de ces infrastructures. Ainsi la question du rôle des plateaux ferroviaires se pose à plusieurs acteurs qui peuvent chacun faire certains choix, mais dans les limites de leurs compétences (les CFF s'ils ont encore besoin ou non de leurs infrastructures, les communes de l'affectation des terrains, les promoteurs du type de logements, etc.)

## 4 PREMIERS ENSEIGNEMENTS

### 4.1 Les plateaux ferroviaires en friche

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

### 4.2 Contribution à la durabilité de l'agglomération

Les impacts sociaux, économiques et écologiques du régime d'urbanisation qu'est la périurbanisation sont intenable à moyen ou long terme. Il s'agit donc de trouver des solutions pour réduire ces effets, et la reconversion des friches urbaines est l'une d'elles. Il s'agit maintenant de voir de quelle manière la reconversion des friches urbaines contribue à la durabilité de la ville et de s'assurer que ces conditions se vérifient également dans l'Ouest lausannois.

### 4.3 Recyclage de la ville

La reconversion des friches correspond parfaitement au principe de recyclage de la ville. Il s'agit de localiser le développement urbain sur des zones déjà bâties mais mal exploitées. En outre, en utilisant les infrastructures et les constructions existantes, la réhabilitation permet de limiter à la fois l'élimination des matériaux déjà en place et la consommation de matériaux nouveaux.

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

### 4.4 Densification

« Les préoccupations du développement durable relèvent prioritairement de la préservation des ressources non renouvelable. La densification est concernée à ce titre dans sa relation aux problèmes énergétiques (chauffage, transport), à l'espace naturel (urbanisation). La densité est ainsi envisagée comme composante de l'intensité et de la quantité d'urbanisation, et comme facteur influant sur la fréquence et la longueur des déplacements motorisés » explique Fouchier (Fouchier, 1995 : 99).

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

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

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

#### 4.5 Coordination entre transports publics et aménagement du territoire

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

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

#### 4.6 Polycentrisme

Le débat entre les tenants de la ville compacte et ceux qui craignent les effets négatifs de la densification n'est pas fini, mais une troisième voie, une sorte de compromis, émerge. « L'idée d'une ville polynucléaire dans laquelle les fonctions concentrées dans le centre principal sont dispersées dans plusieurs noyaux urbains, constituant autant de centralités secondaires, s'impose. Le modèle polycentrique en réseau, avec une diversification de sous-centres bien desservis par les transports publics est une option de compromis entre la ville étalée et la ville compacte unipolaire » (Bochet et Da Cunha, 2003 : 95).

Or qu'offrent les friches urbaines si ce n'est des terrains généralement suffisamment grands et bien desservis en transports publics pour constituer une nouvelle centralité secondaire dont parlent Bochet et Da Cunha ? La régénération des friches urbaines s'intègre ainsi parfaitement dans la logique de la ville polycentrique.

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

#### 4.7 Autres conditions nécessaires

Si les plateaux ferroviaires de l'Ouest lausannois peuvent contribuer à la durabilité de l'agglomération en respectant les principes décrits ci-dessus, d'autres questions touchant à la durabilité restent en suspend. En particulier : quelle densité sera attribuée à la zone ? la mixité sera-t-elle favorisée ? quelle sera la participation des acteurs ?

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

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

Les représentants des collectivités concernées relèvent tous la difficulté de mettre en place un processus réellement participatif. Mais ils n'excluent pas que pour certains chantiers, ou pour certains sous-secteurs, on puisse mettre en place un processus du type de Quartiers 21.

Ainsi, les acteurs ne s'accordent pas sur le type de participation à mettre en place. En outre, d'autres questions restent en suspend : s'il y a un processus participatif – quel qu'il soit – à quel moment doit-il faire intervenir quels acteurs ? et sur quoi porte-t-il ? Enfin, une question restera sans doute sans réponse : comment prendre en compte l'avis, ou au moins les intérêts, des générations futures, ce qui signifie, dans le cas des friches, des futurs habitants qui seront probablement nombreux et fortement impliqués dans la vie locale (s'ils y habitent, qu'ils y travaillent et y font leurs activités d'achat et de loisir, comme le voudrait le principe de mixité) mais dont aucun représentant légitime ne peut être désigné pour l'instant. Cette question se pose avec d'autant plus d'acuité que la population actuelle des friches urbaines est pratiquement nulle et qu'elle ne peut donc se substituer à la population future.

Le cas de Quartiers 21 de Lausanne nous montre aussi qu'il est difficile de délimiter le cercle des participants. Dans le cas du SDOL et prochainement des chantiers, la consultation est ouverte à tout un chacun, habitants de l'agglomération ou non. Avec Quartiers 21, au contraire, seuls les habitants de la commune de Lausanne étaient invités à donner leur avis. Concernant des friches qui s'étalent sur trois communes d'une agglomération qui en fait 70 dans un canton en regroupant plus de 370, il est légitime de se demander jusqu'où va le processus participatif afin que tous ceux qui sont concernés puissent s'exprimer sans que le débat ne soit rendu impossible par le trop grand nombre de participants.

#### 4.8 Définir des objectifs

L'une des difficultés de régénération des friches provient de la nécessaire coordination entre le développement urbain et l'amélioration de l'offre en transports publics. Mais plus fondamentalement se pose la question du phasage du développement de la zone en lien avec les transports publics.

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

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

#### 4.9 Volonté des communes

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

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

### 5 CONCLUSION

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

### 6 BIBLIOGRAPHIE (PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE)

ASCHER F., (2001) *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues.

BIELER B., (2005) *Difficultés et premiers enseignements de la reconversion des plateaux ferroviaires en friche de l'Ouest lausannois*, mémoire de licence sous la direction du Prof. A. Da Cunha, IGUL, UNIL, Lausanne

- BOCHET B., DA CUNHA A., (2003) « Métropolisation, forme urbaine et développement durable », in Da Cunha, A., Ruegg, J. (dir.), *Développement durable et aménagement du territoire*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, p. 95
- BOCHET B., PINI G., (2002) « Formes urbaines et mobilité : quelles stratégies pour un développement urbain durable ? », *Vues sur la ville*, n° 4, pp. 3-5
- BONANOMI L., (2000) *Vers un urbanisme de la proximité ; coordonner développement urbain et transports*, PNR 41, Berne.
- CONSEIL FÉDÉRAL, (2001) *Politique des agglomérations de la confédération*, ARE et SECO, Berne.
- DA CUNHA A., (2004) « Reconstruire la ville : le sol », *Vues sur la ville*, n° 8, p. 1
- DA CUNHA A., BOCHET B., (2002) « Développement urbain durable », *Vues sur la ville*, n° 1, pp. 3-5
- FEDDERSEN & KLOSTERMANN, (2005) *Chantier 2. Schéma directeur intercommunal du secteur Bussigny - Sébeillon*, Projet soumis pour adoption au Groupe de pilotage, Schéma directeur de l'Ouest lausannois, Renens.
- FOUCHIER, V., (1995) « La densification : une comparaison internationale entre politiques contrastées », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 67, pp. 95-108.
- KAUFMANN V. *et al.* (2003) *Coordonner transports et urbanisme*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne.
- PLAREL ARCHITECTES ET URBANISTES ASSOCIÉS, (2003) *Corridor des voies ferrées. Inventaires des potentiels constructibles*, sur mandat du SAT, Lausanne.
- QUARTIERS 21, (2005) *Quartiers 21, la parole aux habitants*, Ville de Lausanne, Lausanne.
- REY M., (2004) *Le schéma directeur de l'Ouest lausannois. Un processus d'apprentissage novateur. Enseignements pour les projets et démarches d'agglomération*, CEAT, Lausanne.
- RYTER M., REY E., (2002) « De la friche ferroviaire au développement urbain durable », *Tracés*, n° 24, pp. 14-19
- SAT (SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE) ET SM (SERVICE DE LA MOBILITÉ), (2004) *Projet d'agglomération Lausanne-Morges, Urbanisation, transports, économie, environnement*, Version de travail 1, Etat de Vaud, Lausanne.
- SAT (SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE), (2004) *Avant-projet sommaire du Plan directeur cantonal*, Etat de Vaud, Lausanne.
- SCHÉMA DIRECTEUR DE L'OUEST LAUSANNOIS, (2003) *Schéma directeur de l'Ouest lausannois*, Adopté par le groupe de pilotage le 18 décembre 2003, Renens.
- VALDA A., WESTERMANN R., (2004) *La Suisse et ses friches industrielles. Des opportunités de développement au cœur de agglomérations*, ARE et OFEFP, Berne.

---

<sup>i</sup> Terrain affecté à une fonction mais dont cette dernière n'a plus besoin. Des activités alternatives peuvent s'y être temporairement installées, n'exploitant pas tout le potentiel du terrain.

<sup>ii</sup> Cette image, reprise par tous les politiciens et techniciens concernés, trouve son origine dans une superposition de cartes réalisée par Roger Rüggli, architecte-urbaniste à la Ville de Lausanne