

CONSTRUIRE DU LOGEMENT, EN VILLE!

CHRISTOPHE GNAEGI, ARCHITECTE, TRIBU'ARCHITECTURE ET PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION DROIT DE CITÉ

1 INTRODUCTION

Ce texte vise à expliciter le processus de deux projets de construction de logements urbains durables dans l'agglomération lausannoise. Une première partie rappellera l'importance de la construction de logements et de leur localisation. Elle sera suivie d'une réflexion sur les moyens pour mener à bien un tel projet et ce texte se terminera par la description de ces deux projets.

2 LE LOGEMENT ET L'IMPORTANCE DE SA LOCALISATION

La question n'est aujourd'hui plus de savoir quelles sont les causes de la crise du logement actuelle mais bien de savoir comment l'arrêter. En construisant de nouveaux logements ou en diminuant le nombre de mètres carrés de planchers de logement par personne? La deuxième solution n'est bien sûr pas envisageable de manière volontaire par un gouvernement. Reste donc la construction de logements.

La question est alors où construire? La solution la plus évidente au premier abord est celle de dé-zoner des parcelles de terrains agricoles (ou de zone intermédiaire), proche d'axes routiers, plates et libres de toute contrainte. Mais parallèlement à la crise du logement, une crise de la mobilité est en train de se profiler. Les mesures de type "péage urbain londonien" en sont le témoin et la constance des embouteillages aux heures de pointe aux abords de nos agglomérations confirme que la Suisse ne sera pas épargnée. L'habitat disséminé dans des zones non urbanisées accroît les besoins en mobilité et contribue à la diminution des terres cultivables ainsi qu'à l'imperméabilisation des sols. D'autres conséquences liées à l'étalement urbain telles que l'appauvrissement des collectivités par les surcoûts de l'équipement de parcelles distantes ou la fragmentation sociale consécutive au zoning à grande échelle démontrent que ce type d'urbanisation n'est pas durable. La densité et la localisation de constructions nouvelles sont donc essentielles pour garantir un développement durable de notre territoire.

3 LE CHOIX DE LA LOCALISATION

Afin de déterminer quels sont les lieux propices à l'implantation de nouveaux logements, il s'agit de définir des critères. Un terme pourrait rassembler une grande partie de ces critères, c'est celui de proximité. Proximité de places de travail et de commerces (mixité d'affectation), proximité de l'autre (mixité sociale), proximité d'équipements publics (économie de moyen), proximité de transports publics (économie énergétique). Les nouveaux logements doivent donc se situer en grande majorité à l'intérieur des agglomérations existantes.

Plusieurs approches sont possibles pour densifier la ville: l'approche la plus évidente est la construction de parcelles libres. Cette démarche se fait naturellement et c'est la première à être mise en œuvre (à Lausanne, la plupart des parcelles non construites font actuellement l'objet de procédures). La construction de dents creuses ou reconstruction de bâtiments plus dense en est une autre, mais c'est une démarche ponctuelle qui nécessite une appréciation de cas en cas en fonction du contexte. Elle ne peut inverser la situation de pénurie à elle seule. Une autre approche, de plus grande envergure, consiste à la construction d'espaces délaissés situés au centre de l'agglomération. C'est cette troisième approche qui paraît la plus à même à répondre à la crise du logement actuelle tout en garantissant un développement le plus durable possible. Deux localisations sont choisies ici comme exemple: le Vallon du Flon et Malley.

4 PROBLÉMATIQUE

Si ces terrains sont encore disponibles aujourd'hui, c'est qu'ils ne sont pas directement constructibles et ceci pour plusieurs raisons. Tout d'abord, ils pâtissent tout deux d'une image très négative liée à leur ancienne affectation, que ce soit l'industrie lourde à Malley ou le quartier poubelle au Vallon. Ensuite, un assainissement est nécessaire: les deux sites possèdent des terrains pollués. Enfin, une légalisation plus ou moins longue des terrains est nécessaire. A Malley, la situation, à

cheval sur trois communes, complique le changement d'affectation nécessaire. Le Vallon est quant à lui en partie en zone forêt. Sa construction nécessite un dezonage et une compensation.

Ces différentes problématiques rendent la construction de ces sites presque impossible par des privés mais nécessite une volonté forte des pouvoirs publics. Or, la mauvaise image dont jouissent ces sites placerait le politique qui se lancerait à défendre un tel projet dans une situation très exposée à la critique facile de la part de ses adversaires. Ces projets doivent donc devenir une évidence pour tous par le biais d'un important travail sur l'image et d'une coopération de réseaux d'action publique.

5 UNE DÉMARCHE CITOYENNE PRO-ACTIVE

Un processus participatif peut-être une bonne solution si celui-ci intervient suffisamment tôt dans un processus de projet. Par exemple, sur le thème de construction de logements dans la ville, il serait intéressant de pouvoir recueillir toutes les idées de sites potentiels, ainsi que de pousser les populations locales à imaginer de futurs quartiers. Alors que de plus en plus de projets peinent à être acceptés (Rôtillon, Musée d'Ethnographie à Genève), une démarche proactive citoyenne peut-être un appuis considérable pour la promotion d'un grand projet.

Mais une démarche participative de la population peut-être ardue et longue à mettre en place pour ne déboucher que sur très peu d'innovation (cf. Quartier 21). Par contre, un niveau de participation intermédiaire peut-être trouvé au niveau des associations. En effet, ces milieux ont en général une bonne connaissance globale de la ville, mais également un ancrage local fort. Ce dernier point est très important, car il confère un atout de taille par rapport à une administration dont ses membres n'habitent pas forcément dans la commune (par ex. le chef du service de l'urbanisme de Lausanne). Si les compétences techniques des membres des associations sont relativement limitées, ils possèdent en général un bagage suffisant pour établir un dialogue avec l'administration.

Lorsque qu'un processus participatif n'est pas proposé, une solution intéressante consiste à créer un tandem associatif - législatif. En effet, la légitimité des milieux associatifs étant de plus en plus contestée (cf. suppression du droit de recours des associations de protection de la nature), la "délégation" d'opposition ou de proposition au législatif, qui lui est légitimé par son élection, est la bienvenue. Pour le législatif, qui ne possède en général pas de formation dans le domaine qu'il traite, l'appui d'une force de réflexion, de critique et de prospection est un plus indéniable. Cet appui lui permet également de mieux comprendre les enjeux et de gagner en crédibilité face à une administration. De plus, les associations ne sont en général pas liées à un (seul) parti, ce qui leur permet de trouver plus facilement une majorité derrière un projet.

6 DEUX EXEMPLES

Les deux exemples se situent à des phases différentes: pour le cas de Malley, l'avenir semble aujourd'hui assuré. Le Schéma Directeur de l'Ouest Lausannois (SDOL), ayant confirmé les potentialités énormes de ce site, l'a déclaré prioritaire au sein de son chantier numéro 2. La phase de légalisation ne devrait pas tarder et la recherche d'investisseurs est en cours. Pour le Vallon, un projet est élaboré de manière citoyenne et sera porté par une motion au conseil communal en automne 2005.

6.1 Malley

6.1.1 Situation

La friche de Malley se situe au centre de l'agglomération. Sa proximité de la ligne CFF Lausanne – Genève, avec la perspective de la création d'une gare "Malley" sur cet axe, ainsi que la présence d'un arrêt du M1 au sud du terrain, en font un lieu extrêmement bien desservi par les transports. Le site jouit également de la proximité d'une grande quantité d'équipements publics, que ce soit des équipements sportifs (patinoire de Malley, piscine de Renens,...) culturels (Théâtre Kleber-Mélau, Ecole de théâtre,...) de divertissements et commerciaux (Malley Lumière). De plus, ce quartier bénéficie d'une vie sociale importante grâce à l'avenue du Chablais qui possède des commerces de proximité mais également un esprit de quartier connu dans toute l'agglomération par son célèbre Café des Bouchers

6.1.2 Problématique

Les problématiques liées au site sont nombreuses: le sol est assez fortement pollué, principalement par des hydrocarbures. Situé aux confins de trois communes, il a toujours été considéré comme le lieu où implanter les affectations nuisibles

dont les communes ne voulaient pas. De plus, malgré sa situation au centre de l'agglomération, ce lieu est ressenti comme loin de tout.

6.1.3 Historique

C'est dans le courant de l'année 2001, après avoir étendu son champs d'action sur l'Ouest lausannois en organisant deux safaris urbains à Renens en 2000, que l'association Droit de Cité (DDC) s'est intéressée à la friche de Malley. La première action a été menée dans l'urgence puisqu'il s'agissait d'instaurer un moratoire sur les nouvelles constructions à Malley tant qu'une réflexion sur l'ensemble du site n'avait pas été menée. C'est par voie de motion, et ce dans les trois communes de Prilly, Lausanne et Renens, que ce moratoire a été mis en œuvre. L'urgence principale venait de Lausanne qui avait en vue la construction de son centre de logistique et de tri de déchets sur l'Avenue du Chablais, à l'emplacement de la "Halle au cuir et fonderie des graisses". Or l'association avait pressenti ce lieu comme primordial dans le développement du futur quartier de Malley (ce qui a été confirmé par les travaux du SDOL). De nouvelles réflexions ont été menées par Lausanne en concertation avec les communes de Prilly et de Renens, sur lesquelles se situent les terrains appartenant à la ville de Lausanne, ainsi qu'avec les CFF, deuxième grand propriétaire du site. Ces réflexions ont débouché sur une localisation plus en retrait de l'avenue, permettant une synergie avec les CFF. Afin de faire connaître son point de vue et ses réflexions sur le site, DDC a organisé un safari urbain à Malley en 2003.

Parallèlement à la mise en place du Schéma Directeur de l'Ouest Lausannois, mais de manière fortuite, DDC a été l'instigatrice d'une motion intercommunale déposée dans toutes les communes de l'Ouest visant à un aménagement du territoire concerté. Sans pouvoir démontrer précisément l'impact de cette action, il paraît évident que celle-ci a joué un rôle bénéfique dans la mise en place du SDOL.

6.1.4 L'avenir

Si les potentialités de ce site ont été clairement énoncées aujourd'hui, le futur quartier de Malley peine encore à trouver des investisseurs intéressés. Le coût de la dépollution, même s'il est supportable au vu des possibilités de valorisation des terrains, peut être un facteur qui retient les investisseurs. Mais c'est plus vraisemblablement l'image négative du site qui est en cause. De plus, les seuls projets concrets, que sont le centre de logistique et de tri des déchets ainsi que le centre Cargo Domino des CFF, ne contribuent pas à améliorer cette image.

Il s'agit donc de donner un nouveau visage à ce quartier, et ceci de façon cohérente par rapport au développement de l'agglomération. Une possibilité pourrait être le développement d'un "downtown" lausannois, mais même si le quartier se situe au centre de l'agglomération, au niveau géographique et de la population, les chances pour y déplacer le centre-ville à moyen terme semblent inexistantes. En effet, tous les repères historiques et les grandes institutions se situent au centre de Lausanne.

6.1.5 Le projet

Comme mentionné précédemment, la desserte en transports publics du site de Malley est excellente (future halte CFF de Malley, M1, ligne bus 7 et 18). Le terrain est plat et dégagé, mais sans vue remarquable. Les limites nord et sud sont très claires, d'une part les voies CFF et d'autre part la moraine de Longemalle. La limite est, clairement définie par l'Avenue du Chablais, ne constitue pas de rupture mais une accroche, sorte de germe pour le nouveau quartier. La limite ouest est, quant à elle, très floue et évoluera au gré des désaffectations successives. Le sol est pollué et il faut compter sur une permanence d'activités industrielles à moyen terme. Les nuisances sonores liées aux voies CFF et aux affectations situées au nord de celles-ci sont relativement importantes, tout comme celles liées à certaine affectation industrielle.

En réponse à ces constats, le nouveau quartier pourrait être relativement introverti, se protégeant des nuisances sonores au nord et autour des affectations industrielles, mais très étroitement lié à l'Avenue du Chablais. Afin de ne pas créer de nuisance interne et au vu de sa desserte exceptionnelle en TP, ce quartier pourrait être sans voiture. Les espaces publics ainsi dégagés de circulation seraient mieux valorisables, ce qui revêt une importance particulière pour un site sans vue remarquable. Afin d'offrir des espaces extérieurs en rapport avec chaque logement, des bâtiments de faible hauteur sont souhaitables. Les espaces verts créés sur un site pollué coûtent cher. Ils seront donc limités en surface, mais bien défini et de qualité. La mixité d'affectation devra être garantie, avec un accent commercial et tertiaire le long de la halte CFF au nord ainsi que le long de l'avenue du Chablais. Enfin, une densité relativement importante est souhaitable au vu de la situation centrale par rapport à l'agglomération ainsi que pour garantir une vie sociale intrinsèque au quartier.

L'image de ce quartier serait alors celle de petits immeubles, bas, construits sur des rues sans voiture avec des cours jardinés et des surfaces polyvalentes au rez-de-chaussée.

6.2 Le vallon

6.2.1 Situation

Le Vallon est la partie de la vallée du Flon située entre la Place du Nord et la place de la Sallaz. Cette situation, proche de la Cité, et entre la colline de Sauvabelin et la cité hospitalière en font un quartier à la fois très central et très proche de la nature. Avec la construction du M2, sa desserte en transport public sera excellente. La proximité de l'usine de chauffage à distance de Pierre-de-Plan est un atout énergétique non négligeable. Dans la partie inférieure du Vallon, le quartier de la rue de l'Industrie est à revaloriser mais possède déjà une vie de quartier avec ses bistrots (Bossette, Café des Amis, Café du Funiculaire,...) et ses théâtres (2.21, Pull Off).

6.2.2 Problématique

L'image du lieu est préjudiciée par la présence de l'usine d'incinération qui sera démolie à la mise en service de TRIDEL. Ainsi, aucun investissement n'a été consenti sur le parc immobilier du quartier de l'Industrie depuis plusieurs années et des affectations dévalorisantes ont pris place dans toute cette zone. Une partie du Vallon est aujourd'hui en zone forêt, qu'il faudrait dézoner et compenser avant de pouvoir construire. La partie médiane du Vallon est aujourd'hui utilisée par la ville pour ses magasins, ce qui implique un travail en étape. La situation morphologique de vallée implique un soin particulier à relier le quartier à la ville.

6.2.3 L'avenir

La désaffectation imminente de l'ancienne usine d'incinération et l'arrivée du M2 modifie considérablement la situation du vallon du Flon. Saisissant cette opportunité, une motion déposée en septembre 2005 au conseil communal demande la revalorisation de ce site. Elle sera accompagnée de l'esquisse de projet présentée ici. Afin d'appuyer cette motion et d'en informer le public, Droit de Cité en fera le thème du débat public qui suivra son assemblée générale de fin octobre 2005.

6.2.4 Le projet

Le projet (fig 1) prévoit la valorisation et le développement de cheminements piétonniers pour relier la zone à la ville et structurer le site en quatre quartiers, favorisant le développement en étapes. Le premier quartier, en partant de la place du Nord, est celui de la rue de l'Industrie. Il s'agit d'un quartier existant qui est à revaloriser. Une grande partie des constructions existantes étant de qualité, il s'agit de les rénover plutôt que de les reconstruire. Cette démarche permettra de conserver le vécu du quartier, favorisant ainsi le lien entre les nouveaux quartiers et la ville. Cette revalorisation se fera automatiquement à partir du moment où la dynamique de projet sera lancée sur les quartiers suivants.

Le deuxième quartier, celui de l'ancienne usine d'incinération, sera à développer dès 2006, après la mise en service de TRIDEL. Il se situe dans la continuité du quartier de l'Industrie et est à proximité du centre et du CHUV. Une liaison performante est à trouver avec la cité hospitalière (ascenseur, escalator, mini funiculaire) ainsi qu'avec la Fondation de l'Hermitage et le Tribunal Cantonal.

La partie juste au-dessus abrite aujourd'hui les nouveaux magasins de la ville. Elle est donc à développer à terme, lorsque ceux-ci auront déménagés.

Et enfin, la partie supérieure, située à l'ouest de la place de la Sallaz, est un quartier dont la construction serait très bénéfique pour contribuer à la vie de la future place de la Sallaz. Sa situation immédiatement à côté de la station M2 de la Sallaz et des bois de Sauvabelin est excellente. La proximité de l'usine TRIDEL, qui nécessitera un traitement adéquat, ne devrait pas poser de problème au vu des exigences stipulées lors de sa construction, ainsi que grâce à l'acheminement des déchets par la liaison ferroviaire souterraine.

Globalement, les constructions devront tenir compte de la vue au sud vers la Cité et le lac et la valoriser. Les bâtiments tiendront compte de la pente et de l'orientation et proposeront une mixité autant typologique que d'affectation afin de respecter les principes de développement durable. Sur le flanc est, la construction de logements est possible, pour autant que ceux-ci permettent de conserver la lecture du cordon boisé le long de la crête du Bugnon. Une gestion des circulations adéquate permettra de ne pas créer de nuisances dans le Vallon, afin qu'il reste un lieu calme et propice à un habitat de qualité.

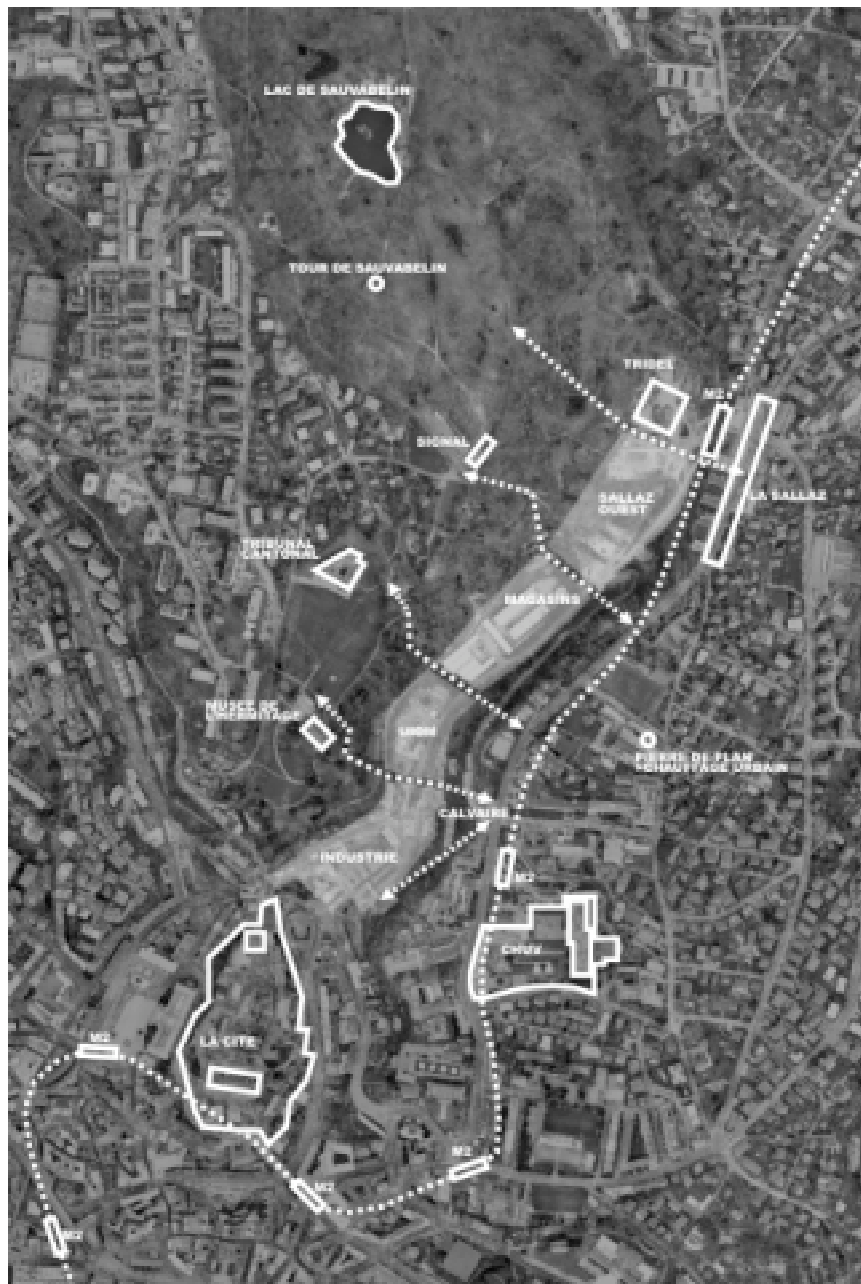


Fig. 1 Lignes directrices du projet du Vallon (tribu'architecture)

7 BIBLIOGRAPHIE

Livre :

BENEVOLO L., (1983) *Histoire de la Ville*, Parenthèses, Roquevaire

CLUZET A., (2002) *Au bonheur des villes*, Aube, La Tour d'Aigues

ILLICH I., (1973) *La convivialité*, Seuil, Paris

ILLICH I., (1973) *Energie et équité*, Seuil, Paris

KAUFMANN K. et al (2003) *Coordonner transports et urbanisme*, PPUR, Lausanne

OETTERLI J. et al (2001) *PNR 41 Transport et environnement*, Direction du PNR 41, Berne

ROSSI, A., (2001) *L'architecture de la ville*, InFolio, Gollion

Article dans une revue :

GUIDETTI L., (2004) « Peut-on encore construire des logements en Suisse? », *Habitation*, No 4, pp. 14-15.

GUIDETTI L., (2003) « La pénurie de logements n'est pas une fatalité », *Domaine Public*, No 1553, p. 6.