

Mouvement pour la Défense de Lausanne

Journal d'information destiné aux membres
du Mouvement pour la Défense de Lausanne
Bulletin n° 58 novembre 2010 - février 2011

58

MDL - Case postale 6929 - 1002 Lausanne
www.mdl-lausanne.ch info@mdl-lausanne.ch
téléphone et télécopieur: 021 617 37 67



La révolution des transports : les trolleybus prioritaires peuvent être plus rapides qu'un métro. Cf. article p. 3.

Moderniser Lausanne ?

Aussi paradoxal que cela puisse paraître, c'est sous l'impulsion d'un syndic vert et d'une majorité de gauche, que Lausanne a subi plusieurs années de mépris du patrimoine naturel et bâti, de bétonnage conséquent et de pertes patrimoniales majeures. Sous le couvert d'expressions «tendances» telles que densification, modernisation, aller de l'avant, éviter le passéisme, nos édiles ont souscrit à un bradage dans les règles de ce qui fait la qualité de Lausanne.

Obstruction de vues et d'échappées sur le lac, démolitions d'objets patrimoniaux, agrandissements sans respect de la substance historique et des qualités architecturales originelles, cession à vil prix de terrains communaux, bétonnage de nombreux espaces et poumons verts, projets pharaoniques, accueil de firmes et institutions aux relents douteux, primauté systématique des valeurs économiques. Lausanne a tourné le dos définitivement à ses qualités de ville de culture.

Face à cet état de faits à peine caricaturaux, on observe une léthargie de la jeune génération, majoritairement gavée au biberon du plaisir immédiat («fun et cool»). La génération intermédiaire, sursollicitée et désécurisée dans un monde où l'on peine à trouver pied, a plutôt tendance à témoigner

de l'indifférence ou du cynisme. La génération des aînés, la plus motivée à défendre le patrimoine, n'est plus écoutée : sa sagesse et son expérience sont globalement ignorées. Aussi, les gourous de l'immobilier, les charlatans du logement, les Merlin des routes, tunnels, bétons et bitumes ont à l'évidence un champ libre, soutenus et subventionnés par des politiciens opportunistes, préoccupés de réélection et léthargiques devant des problèmes qui semblent les dépasser.

La nouvelle génération qui reprendra les rênes de cette génération usée et fatiguée, aura fort à faire. Sa tâche va ressembler à celle d'un Sisyphe ou des Danaïdes. La dette est non seulement financière, mais également patrimoniale : il est plus facile de supprimer vingt arbres que de reverdir des espaces voués au béton, armé ou non. Qui payera les dettes contractées par une génération de flambeurs inconscients et immodérés ?

Les citoyens, lorsqu'ils verront le mur inéluctablement approcher, risquent bien de descendre dans la rue pour initier la révolution du caviar...

Eoliennes lausannoises

La Ville de Lausanne planche de façon très active sur la construction de plusieurs éoliennes dans le poumon de verdure que sont les forêts du Jorat. Ce mode de production d'énergie électrique est présenté comme une source d'énergie renouvelable, durable, verte et respectueuse de l'environnement. Ce projet est pourtant sensible et ambigu.

Il est sensible parce qu'il porte atteinte à des espaces préservés et vierges. Il faut se souvenir que ces éoliennes sont composées d'un mât d'une importance impressionnante tant en hauteur qu'en diamètre. Au sommet du mât qui culmine à 135 m tournent les pales de 50 à 70 m selon le modèle. C'est donc à une hauteur de 200 m que culmineront ces nouveaux emblèmes de notre boulimie énergétique (en comparaison, la Tour Eiffel s'élève à 324 m). Ce mode de production porte une atteinte visuelle majeure. Il nécessite des ancrages dans le sol d'une taille respectable. L'impact n'est pas seulement visuel, mais également auditif : la rotation des pales est une nuisance sonore non négligeable.

Atteinte au patrimoine naturel

Eriger des éoliennes est un acte qui impose le sacrifice d'espaces naturels. C'est une forme d'urbanisation sournoise. Compte tenu de l'impact et des nuisances, on ne commet pas d'abus de langage en disant qu'implanter une éolienne change l'affectation du territoire : la zone rurale et forestière est alors à colloquer en zone industrielle. C'est ici une des premières ambiguïtés : alors que par ailleurs la densification urbaine a justement pour but de préserver les espaces naturels, on colonise ces mêmes espaces par des installations énergétiques nullement anodines.

De Charybde en Scylla

Une autre ambiguïté réside dans la planification énergétique. Ces éoliennes sont sensées augmenter sensiblement la part d'énergie renouvelable dans la consommation globale d'énergie. Mais simultanément, on prévoit en Suisse la construction et le renouvellement de trois centrales nucléaires, ainsi que la création d'une centrale à gaz, pour une puissance installée totale d'environ 5 GW. Ainsi, non seulement on n'augmente pas significativement le bilan du renouvelable, mais on industrialise nos campagnes sans sortir du cercle vicieux du nucléaire avec son problème *insoluble* des déchets. Soit dit en passant, pour remplacer la puissance nucléaire nouvelle prévue, il faudrait implanter entre 6'000 et 10'000 éoliennes dans des conditions optimales de vent, sans parler du remplacement des centrales de Leibstadt et Gösgen qui nécessiterait encore 3'000 éoliennes supplémentaires. Ces nombres sont une démonstration par l'absurde : le sacrifice, même à très large échelle, du paysage et de nos campagnes n'affranchit pas du nucléaire. Même si nous colonisons l'entier du pays avec ces modernes moulins, ils ne sauraient

assouvir notre boulimie et notre soif immodérée d'énergie. Opter pour l'éolien, ce n'est pas choisir entre la peste ou le choléra, c'est choisir la peste et le choléra...

De la boulimie à la juste mesure

Dans toutes ces considérations, on néglige encore l'accroissement de la population par flux migratoire (le canton de Vaud table sur 100'000 nouveaux habitants d'ici 2020) et la substitution envisagée du parc automobile thermique par des véhicules électriques. La demande d'électricité va exploser. Toutes les éoliennes prévues par Lausanne ne couvriront guère plus que l'accroissement de la consommation.

Les éoliennes vont jusqu'à diviser les Verts : les uns y voient un chemin pour sortir du nucléaire, alors que d'autres estiment que c'est vilipender des valeurs paysagères pour un gain qui est sans rapport avec le sacrifice consenti.

Pour le Mouvement pour la Défense de Lausanne, l'énergie éolienne est un symbole fort de la dérive et de la décadence sociétales : on industrialise la campagne à tout va, on séquestre des paysages pour couvrir des besoins énergétiques démesurés, on prend en otage les défenseurs de l'environnement, on remet sur le devant de la scène politique un faux débat tronqué, on se donne une bonne conscience à bon marché. Le problème actuel n'est pas de savoir comment couvrir nos besoins énergétiques sans limite, mais comment les réduire et les diminuer drastiquement. C'est ici le vrai débat ; mettre en œuvre ce nouveau paradigme doit avoir lieu avant de planter dans chaque clairière et sur chaque sommet un moulin à vent.



Eolienne Enercon 7.5 MW prévue pour le Jorat. Photo Enercon.

Quel transport en direction du nord ?

L'agglomération lausannoise voit grand : une augmentation de 70'000 emplois et résidents est prévue pour la région. Sans mesure particulière, le trafic automobile s'accroîtrait de 42% mais de «seulement» 20% si l'offre de transport en commun est développée.

Pour desservir le quartier de la Pontaise – Blécherette, avec ses milliers de nouveaux logements, diverses solutions sont envisagées. Deux principales variantes sont retenues : une solution tram et une solution métro. Le tram partirait de la Place de l'Europe pour rejoindre les Plaines-du-Loup via Beaulieu. Le métro quant à lui partirait de la place de la Gare pour aller sur Beaulieu et continuer jusqu'aux Plaines-du-Loup.

Tram...

La solution du tram offre une plus grande proximité à l'utilisateur et une meilleure visibilité globale. Il engendre aussi une transformation urbaine incitative quant à son usage : il circule pour l'essentiel sur des chaussées en surface qui verront le trafic individuel restreint et contenu. Il est donc de façon inhérente une mesure modératrice de trafic et favorise implicitement le transfert modal. D'un coût modéré, il est légèrement moins performant, en terme de vitesse commerciale, qu'une variante métro.

... ou métro ?

Le métro nécessite pour sa part des investissements importants et des travaux lourds. Son coût est un multiple de la solution tram, mais ses performances sont supérieures (mais pas autant que l'on pourrait souhaiter, car il faut ajouter au temps de parcours le temps de pénétration et d'extraction des stations souterraines). Sa situation cachée dans le sous-sol engendre moins de contraintes quant aux restrictions de trafic en surface.

Projection future

A notre avis, le choix de la variante ne doit pas se borner à ces seules considérations. Comme il s'agit d'un investissement qui s'effectue sur la durée, il y a lieu de se projeter au milieu du siècle pour bien choisir. En 2050, il y a une forte probabilité que notre société sera dans un carcan de contraintes lié à

une crise des matières premières, à un coût sans pareil de l'énergie, à une crise financière et un endettement chroniques et endémiques. Le trafic de surface ne devrait ainsi plus être un problème majeur ; en revanche, toute solution parcimonieuse en termes financiers et énergétiques est à privilégier en priorité. De ce point de vue, un tram sera à l'évidence meilleur qu'un métro ; et une ligne de trolleybus à haut niveau de service (c'est-à-dire quasi prioritaire à tous les carrefours et non perturbé par le trafic individuel) est à préférer au tram.

La réalisation du métro m2, qui soulignons-le, aura nécessité directement ou indirectement pour sa construction près de 1 milliard de francs d'investissement, est un gouffre financier et énergétique. Son prix élevé a engendré inévitablement des restrictions d'aménagement qui grèvent quotidiennement les usagers, comme par exemple la simple voie sous la gare ou des stations mal situées (Gare et Sallaz en particulier). Un hypothétique m3, qui ne disposera probablement pas d'un appui financier aussi massif du Canton et de la Confédération (il s'agit en toute rigueur d'une simple ligne de desserte urbaine lausanno-lausannoise), grèvera d'autant les finances déjà fort précaires du chef-lieu vaudois.

Modestie vaut mieux que mégalomanie

Le Mouvement pour la Défense de Lausanne est convaincu que la solution à retenir est celle qui nécessitera le moins de compromis quant à la qualité de la réalisation. Mieux vaut voyager dans une ligne de trolleybus performante que dans un métro au rabais. Il y a lieu en particulier de veiller à une coordination rigoureuse en terme de jonction avec la gare CFF, dont une refonte majeure de son centre de gravité est à l'étude (déplacement et prolongement des quais en direction de l'ouest avec un nouveau passage d'accès aux quais). Prévoir la station du m3 à l'est alors que le centre de gravité sera à l'ouest est déjà une première erreur de conception. Le musée des Beaux-Arts que l'on veut loger, à rebours du bon sens, à la gare est une véritable épine dans le pied pour concevoir un interface bien situé et confortable pour les usagers.

Ecoquartier

L'écoquartier planifié à la Pontaise a pris une forme un peu plus concrète suite à l'évaluation des projets soumis au concours d'urbanisme et l'attribution du premier prix au projet Zip du bureau Tribu'architecture de Lausanne.

La première chose significative commune à tous les projets soumis au jury met en évidence que les exigences posées

par le programme conduisent à des densités d'habitat qui dépassent assez nettement les valeurs usuellement admises dans d'autres zones urbaines lausannoises existantes. La comparaison est d'autant plus facile du fait que le périmètre illustré par les plans et maquettes englobe le tissu bâti environnant, soit les quartiers des Bergières, du Grey, des

Bossons, du Pont-des-Sauges, de l'Ancien-Stand et du Bois-Gentil. En raison de cette haute densité, aucun des projets soumis au concours ne donne une image d'écoquartier tel que nous les connaissons par les exemples de Vauban à Freiburg in Brisgau ou de BedZED dans la banlieue sud de Londres.

Concept

Le projet Zip se compose d'immeubles barres et d'îlots avec cour intérieure. Les documents présentés sont certes un peu avares de chiffres, mais une évaluation sommaire laisse pressentir un indice d'utilisation du sol avoisinant les 1.4 à 1.5. Rappelons à titre de comparaison que les recommandations usuelles pour un habitat de qualité en zone urbaine préconisent un coefficient maximum de 0.8. Au-delà, la qualité des ensembles de constructions diminue fortement.

Points forts - points faibles

D'un point de vue énergétique, un bâtiment compact est plus économe en chauffage qu'une construction pavillonnaire. En terme d'utilisation du sol, une haute densité conduit à un usage parcimonieux du terrain. Mais ces deux aspects, de caractère technologique et économique, occultent d'une part des considérations sociales (problématique de la promiscuité) et d'autre part la question de la qualité des espaces, de la perception du concept bâti, de l'indentification et de l'intégration de toutes les générations dans le quartier. L'exode de population hors des villes et le phénomène de rurbanisation qui se sont produits dans les années 1970 à 1990 est bel est bien dû à une qualité d'environnement

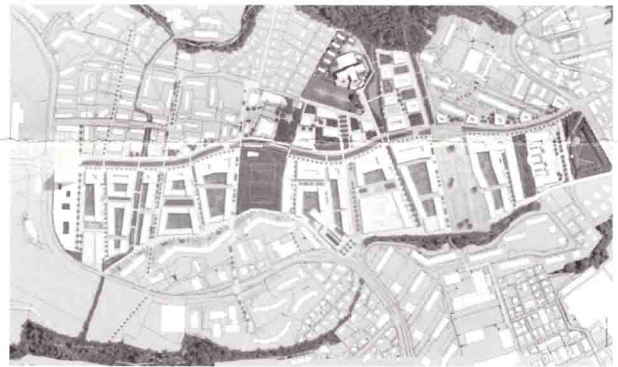
P.P.

1002 Lausanne

insatisfaisante, en particulier pour les familles. Pour l'instant, à notre sens, le projet Zip ne répond pas vraiment à ces aspects plus subjectifs et devra impérativement faire l'objet d'un ajustement.

Questions cruciales

Le site internet officiel de Lausanne, à la page <http://www.lausanne.ch/view.asp?DomID=64771> offre la possibilité de télécharger plusieurs documents utiles à l'analyse. On y trouve des brochures d'évaluation d'écoquartiers réalisés en divers pays européens. On peut aussi télécharger un rapport fouillé sur les exigences de réalisation de l'habitat écologique (*Concept énergétique pour le quartier durable des Plaines-du-Loups*). Ce document met le doigt sur le point faible majeur du projet qui sera celui de la gestion des déplacements. En effet, il est vain de réduire avec de très gros efforts la consommation en énergie de l'habitat, si simultanément les déplacements continuent à absorber, en terme énergétique, la part du lion. Le projet des parkings associés à ce nouveau quartier pose dans ce sens problème (silo de 1'200 places de parc au nord). Ce serait une erreur de concevoir une niche écologique tout en conservant toutes les autres (mauvaises) habitudes sitôt sorti du quartier.



Projet ZIP de TRIBU architecture Sàrl.

De même, la solution de desserte du quartier par un métro est énergétiquement à l'évidence la moins durable puisqu'à l'usage, il consomme de deux à trois fois l'énergie nécessaire à une desserte par trolleybus ou par tram, sans parler des quantités phénoménales d'énergie grise liées à sa construction.

Ce que le concours met enfin aussi clairement en évidence est relatif aux infrastructures sportives existantes; celles-ci ne gênent pas la création d'un écoquartier, bien au contraire: elles apportent dégagement et diminuent la promiscuité. Les démolir pour les reconstruire quelques centaines de mètres plus loin est une hérésie écologique et un gaspillage des biens publics... Il n'y a pas une synergie objective de concentrer l'habitat écologique en un seul lieu alors que le reste du territoire urbain serait affranchi des impératifs de durabilité. Constructions et habitats durables doivent devenir la norme dans toute la ville.