

Mouvement pour la Défense de Lausanne

Journal d'information destiné aux membres
du Mouvement pour la Défense de Lausanne
Bulletin n° 61 novembre 2011 - avril 2012

61

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



Prés-de-Vidy, projet de stade; à l'arrière, le quartier offert aux investisseurs.

Assemblée générale 2012

Nous avons le plaisir de vous convier à l'assemblée générale annuelle 2012 du Mouvement pour la Défense de Lausanne

Mercredi 23 mai 2012 à 19.30 heures
Maison de Quartier Sous-Gare
avenue Dapples 50, Lausanne

Ordre du jour statutaire

1. Adoption du procès-verbal de l'AG 2012 (ce document peut être consulté sur le site internet www.mdl-lausanne.ch ou demandé au secrétariat, tél. 021 617 37 67).
2. Rapport d'activité du comité et discussion.
3. Rapport du trésorier et des vérificateurs des comptes.
4. Nominations et réélection au comité et des vérificateurs.
5. Fixation de la cotisation.
6. Discussion générale et divers.

Monsieur Pierre Imhof, chef de projet Métamorphose (nouvellement nommé à ce poste), nous offrira un état des lieux sur l'avancement des projets. A l'issue de cette présentation, un temps de débat est prévu autour de ce thème.

Un modeste apéritif, où les échanges pourront prendre une forme plus conviviale et informelle, terminera la soirée.

Gare CFF: un arrêt pour réfléchir

La scène est désormais quotidienne: à Lausanne, des voyageurs en partance pour Genève s'amoncellent sur le quai. Chacun cherche, en se faufilant parmi la masse des corps en attente, à se positionner à l'endroit où les portes du train s'ouvriront. Le convoi entré en gare, un spasme parcourt cette assemblée de circonstance: il s'agit désormais de jouer des coudes et du menton. Il n'y aura pas de place assise pour tout le monde: chacun pour soi, Dieu pour tous, soupirs et noms d'oiseaux... Une marée humaine s'engouffre déjà dans la rame, tandis que les derniers passagers tentent, tant bien que mal, de s'en extraire (Julien Sansonnens in Lausanne Cités du 5 avril 2012).

Le trafic voyageur entre les gares de Lausanne et Genève s'accroît année après année de façon régulière. Pour répondre à cette demande croissante, les CFF ont commandé de nouvelles rames à deux étages formant des convois d'une longueur de 400 mètres. Si la croissance se poursuit à ce rythme, d'ici quelques années il faudra envisager des rames à 3 ou 4 étages longues de 600 mètres. Cette dernière proposition, certes sarcastique et ironique, illustre un développement qui atteint aujourd'hui déjà une limite que l'on refuse d'envisager autrement que par une augmentation quasi aveugle de l'offre.

Transport contre logements

Pour que ces longs trains puissent absorber les captifs de la transhumance quotidienne, les quais de la gare de Lausanne doivent être élargis et prolongés. Les CFF ne veulent envisager d'autres solutions pour cet agrandissement que de le réaliser au détriment du logement: 85 appartements, un hôtel et une villa sont dans la ligne de mire des bulldozers au sud-est et au sud-ouest de la gare.

A Genève, une extension plus mutilante encore est à l'étude: près de 250 logements devraient être démolis au nord de la gare pour réaliser des quais supplémentaires.

Une croissance hors contrôle

La violence urbaine que ces démolitions représentent est d'autant plus sensible que la pénurie de logements fait rage, que les quartiers touchés sont exemplaires en terme de mixité sociale et de qualité urbaine, et qu'aucun signe ne vient pointre à l'horizon annonçant la détente d'une croissance dont la démesure s'approche lentement mais sûrement de l'absurdité. Les projections qui ont cours aujourd'hui tablent, à l'horizon 2030, sur 300'000 nouveaux habitants dans les cantons de Vaud et Genève ainsi que 150'000 nouveaux emplois.

En conséquence de quoi, les CFF tentent, avec un retard déjà significatif, d'accueillir des usagers prisonniers de la nécessité pendulaire, souvent à leur corps défendant. Ces déplacements pendulaires quotidiens ne sont pourtant pas liés à un nirvana lausannois du logement, ni à un pays de Cocagne genevois en terme de places de travail.

Un développement territorial anarchique

Il s'agit plus concrètement d'un déséquilibre dans le développement territorial qui n'a jamais été pris à bras le corps, ni envisagé de façon conséquente en terme politique. Genève est surdoté en places de travail bien rémunérées; en même temps, ville et canton du bout du lac sont gravement sous-équipés en logements à des prix supportables pour des salaires «normaux». Vaud, et Lausanne en particulier, se réjouissent d'accueillir sur leur territoire des travailleurs riches des revenus genevois, qui apportent ainsi une manne fiscale plus juteuse que celle des revenus locaux.

Entre ces deux entités, les CFF font leur beurre avec une ligne ferroviaire largement bénéficiaire et récoltent ainsi leur part pécuniaire d'un développement absurde, qui s'opère sur le dos des actifs; que de perte de temps et d'argent dans ces déplacements qui ne sont pas source de plus-value ni d'une qualité de vie accrue.

Une spirale sans fin

A Lausanne, le projet Métamorphose, qui prévoit la création de plus de 5000 nouveaux logements sur le territoire communal, est un acte supplémentaire dans le renforcement de cette spirale infernale.

En lançant une pétition, qui demande un moratoire sur l'ensemble des démolitions prévues autour de la Gare de Lausanne, halle aux locomotives comprise, le Collectif Gare, mouvement citoyen et apolitique, entend alerter les Lausannois sur l'urgence de réinterroger une politique du fait accompli que les habitants et contribuables que nous sommes sont pleinement en droit de remettre en cause. Se donner le temps d'une réflexion globale et d'un débat de fond sans tabou, avant d'opérer des choix définitifs dont certains auront des répercussions sur plusieurs générations, ne nous apparaît pas comme un luxe mais comme une nécessité. Qui plus est dans une ville dont l'équilibre financier se révèle pour le moins précaire.

Alors que la «densification» vient de faire une entrée fracassante dans le lexique commun, la prise de soin qu'exige le tissu urbain et social doit redoubler d'intensité. Il s'agit là d'une responsabilité politique, écologique et de développement durable.

Pour plus de détails : www.collectif-gare.ch



Gare CFF. Un débat de fond au lieu d'une fuite en avant.

Luttes-ô-Flon

Histoire de la reconversion de la plate-forme du Flon entre 1984 à 2012

Au cours de la dernière décennie, le quartier qui s'étend entre la place de l'Europe et le pont Chauderon a été réaménagé à un rythme effréné suite à l'adoption du plan d'affectation partiel par le Conseil communal de Lausanne en 1999.

Succès ou échec ?

Sur le plan architectural et sur celui des aménagements extérieurs, le bilan est assez mitigé. Il est en revanche positif en regard des conséquences urbanistiques auxquelles les Lausannois ont échappé, grâce au rejet des plans précédents que la Municipalité avait élaborés en 1986 et 1994. De plus, le quartier aujourd'hui réaménagé respecte la structure d'organisation héritée de l'ère industrielle de la plate-forme et cette structure doit être considérée comme un patrimoine urbanistique de première importance.

Le volet positif de ce bilan est dans une large mesure le résultat de l'obstination avec laquelle une poignée de citoyens a su se battre parce qu'ils étaient convaincus de la valeur de ce patrimoine et de ses potentialités de reconversion, à une époque où ce quartier souffrait d'une renommée douteuse.

Nous saluons donc la très récente publication, consacrée à cette aventure, qui vient de paraître aux Editions d'En bas : *Luttes-ô-Flon. Une reconversion urbaine lausannoise mouvementée de 1984 à 2012*. Rédigé par l'urbaniste lausannois Urs Zuppinger, cet ouvrage retrace, dans un style direct, ces presque trente ans d'actions citoyennes. Richement illustré, d'un graphisme avenant, cet ouvrage est une mine de renseignements sur la lutte en faveur d'un urbanisme de qualité et pour la promotion d'un cadre de vie de valeur. Sujet plus actuel que jamais, il est ainsi aussi une précieuse source d'enseignements pour les actions présentes. (Cf. flyer de présentation et de commande joint à ce bulletin. Le livre est aussi disponible dans toutes les librairies).

Métamorphose: entre imposture et supercherie

Le projet lauréat du futur stade de football de Vidy a été rendu public le 15 février 2012. Comme prévu au programme des infrastructures publiques, le stade est accompagné d'une piscine olympique couverte, d'un boulodrome, d'un stade d'entraînement, d'une école et d'un parking-relais de 1'200 places.

Pour financer ces équipements, une surface de près de 4 hectares sera offerte en droit de superficie à des investisseurs, avec de très généreux droits à bâtir. Le projet lauréat esquisse, en terme d'intention, le programme des constructions de cet espace: onze tours dont le nombre d'étages s'échelonne entre 8 et 16, plusieurs centaines de places de parc; du logement, du commerce, des bureaux et des activités diverses.

De l'idylle...

En présentant ce projet, l'autorité politique tente d'offrir une vision idyllique d'une réalité qui l'est nettement moins. Le dépliant de présentation insiste ainsi sur la qualité des équipes d'architectes, ou sur la bonne humeur qui règne dans les bureaux respectifs. Au sujet de la «durabilité» du projet, on explique que «la mobilité douce n'est pas en reste puisque des stationnements vélo sont prévus» (sic). Concernant les vestiges romains qui seront irrémédiablement détruits par ce projet pharaonique, M. le Directeur des Travaux annonce de façon anticipative et préventive, avant des travaux de fouilles qui dureront malgré tout près de 3 ans, que ces vestiges sont d'une importance insuffisante pour remettre en cause les constructions.

... à la réalité

On cherche en revanche en vain dans le dossier, des réponses à des questions plus fondamentales. Par exemple, en terme de densité d'emplois, de logements et d'activités, qu'est-il raisonnable ou admissible de prévoir? Cette problématique n'est pas invitée au débat.

La question de la mobilité quant à elle est simplement reportée à une étape d'étude ultérieure. La question de la gestion des flux de trafic dans la zone élargie des Prés-de-Vidy est pourtant urgente. On découvre certes une nouvelle entrée d'autoroute qui desservira le quartier, une route de Chavannes élargie à cinq pistes. Mais les nouveaux équipements vont générer un trafic tel, que les points névralgiques qui sont déjà saturés aujourd'hui sont programmés pour le collaps: le giratoire de la Maladière, les avenues de Rhodanie et de Cour, le carrefour de la Bourdonnette, la route du Lac et l'avenue du Chablais.

N'oublions pas que les Hautes Ecoles poursuivent leur croissance sans fléchir, et qu'un projet gigantesque va être implanté sur un terrain situé juste à l'ouest du quartier de la Bourdonnette sur la commune de Chavannes: un projet immobilier prévoyant du logement pour 5000 nouveaux habitants et des espaces pour 4000 emplois. Il n'est pas besoin d'être grand clerc pour comprendre que l'on va se heurter de plein fouet à la saturation programmée des infrastructures routières et en conséquence aussi au dysfonctionnement des transports collectifs routiers (bus et trolleybus). Il y a de quoi être étonné que l'analyse en terme de mobilité et l'étude

d'impact ne s'envisagent qu'après avoir défini l'architecture du stade. Il pourrait pourtant s'avérer que ces études de fond rendent le projet carrément caduc.

Tant de questions sans réponse

Les modalités du partenariat privé public ne sont plus non plus celles annoncées originellement. Les infrastructures publiques émargeront au budget des collectivités. Pour disposer des liquidités nécessaires, il est simplement prévu d'offrir en droit de superficie le terrain attenant, muni de copieuses possibilités de construire. De ce fait, l'emplacement retenu pour le stade et la piscine ne sont plus dans la même contrainte géographique qu'initialement prévu. Il n'y a même plus de nécessité de coupler le stade et la piscine. Le débat relatif à leur localisation, jusqu'ici escamoté, doit être repris. On est aussi en droit de se poser des questions sur le financement: est-il légitime de brader pareillement le patrimoine communal au profit de l'activité footballistique? Ne peut-on pas envisager de réaliser la piscine olympique

couverte comme une infrastructure d'importance cantonale? On ne parle pas non plus de la manière de gérer le hooliganisme, de l'impact des matchs sur les activités et les habitants des quartiers avoisinants (aujourd'hui, des rues de Lausanne sont entièrement fermées pour laisser passer les supporters avant et après chaque match).

On peut s'interroger encore sur la qualité de vie du quartier de logements, enserré entre une autoroute et une route à cinq pistes, dans une promiscuité étroite avec le stade et la piscine; sur le choix de placer une école en bordure même de l'autoroute, directement en face des bassins de décantation de la station d'épuration.

Six ans après les premiers balbutiements publics de Métamorphose, nous constatons que la réalité de 2012 n'a plus rien à voir avec les projections antérieures. Nous reviendrons dans un prochain bulletin plus en détails sur la question.

Taxe au sac

L'annonce de l'introduction, dans plus de 200 communes vaudoises, d'une taxe au sac pour l'élimination des déchets à partir de 2013, a suscité de nombreuses réactions épidermiques. Ce vieux serpent de mer est enfin à l'ordre du jour. Il a été imposé au programme politique de nos édiles par le pouvoir judiciaire. Le principe du pollueur-payeur est pourtant un principe ancré dans la Constitution suisse depuis 1999.

Dans le canton de Vaud, curieusement, c'est la gauche qui s'est le plus farouchement opposée à l'introduction dans les faits de ce principe de base, sous le prétexte fallacieux de la défense des «petits budgets». Pourtant, il n'y a pas de raison de dispenser les faibles revenus du geste civique que représente le tri des déchets.

Une taxe incitative

Combattre et s'effaroucher de l'application du principe de causalité dans l'élimination des déchets est un combat d'arrière-garde. Grâce à la taxe, le tri des déchets progressera dans des proportions insoupçonnées. Les matières recyclables seront valorisées dans les filières de récupération et simultanément les incinérables diminueront d'autant. Ce que l'éducation et les principes de responsabilité individuelle ne peuvent atteindre, la taxe pécuniaire le provoque de façon plus efficace que tous les beaux discours.

A titre d'exemple, dans le canton de Neuchâtel, où une telle taxation a été introduite en janvier 2012, après trois mois, les Neuchâtelois ont recyclé 330 tonnes supplémentaires de papier (+75%), 157 tonnes de verre (+16%), ainsi que 380 tonnes de bio-déchets (+44%). Et durant le même temps, les déchets incinérables se réduisaient de près de 50%.

Centrer le débat sur les vrais enjeux

Si la gesticulation autour de la taxe poubelle est fondamentalement un thème qui n'a plus lieu d'être, la gestion des conditions-cadres doit cristalliser les vrais débats politiques.

Premièrement, s'il y a un report de charges de l'impôt vers le particulier, l'opération doit être globalement neutre.

Deuxièmement, si l'éthique de responsabilité est un principe faisant partie de la charte fondamentale de l'état fédéral, il doit aussi être du ressort du pouvoir cantonal de définir un cadre général d'application. La démission des édiles cantonaux sur ce sujet est un déni de responsabilité qui n'est pas digne des personnes que nous venons d'élire.

Enfin, et là se trouve le thème fondamental du débat: il faudra aborder de front et sans tabou la question des surcapacités prévisibles des incinérateurs. Il ne saurait être question, dans l'avenir, de maintenir en fonction des fours d'incinération surnuméraires à l'aide de déchets importés. L'enjeu véritable de la taxe au sac sera à l'évidence de diminuer le taux de pollution majeur que représente l'incinération. Si ce sujet n'était pas abordé de façon rigoureuse et avec toutes les conséquences qui en découlent, que les fours chauffent comme avant et que les cheminées des usines fument sans trêve et dans des proportions inchangées grâce aux déchets importés, alors la taxe au sac serait une véritable arnaque.