Urbanisme

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **27 (1990)**

Heft 996

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

URBANISME

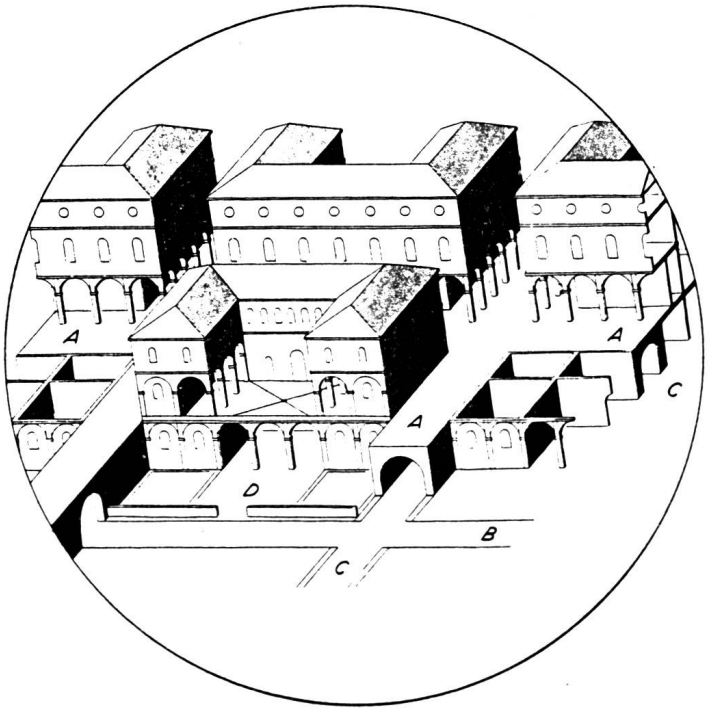
Promenades dans Lausanne

Il fallait bien un livre pour parler sérieusement de l'urbanisme lausannois. Le fruit de la rencontre entre un journaliste — Jean-Claude Péclet — et un architecte engagé — Marx Lévy — ne se limite pas à un état des lieux. Il fait, dans sa seconde partie, une proposition d'aménagement pour la plateforme du Flon, vieux serpent de mer de la politique lausannoise.

(*ag*) C'est la rencontre d'un journaliste et d'un urbaniste; ils parlent de leur ville, Lausanne, dont l'histoire vaudoise a fait une capitale sans qu'elle réussisse à surmonter ses penchants provinciaux.
Ce pourrait être une rencontre banale. Toutes les professions, aujourd'hui, les architectes notamment, font du verbe, et les journalistes par métier. Il n'y a plus de plat sans sauce. La qualité rare de ces entretiens où Jean-Claude Péclet et Marx Lévy ont renoncé le plus souvent à l'interview question-réponse, c'est d'avoir créé un exposé linéaire, mais à deux voix, parfois distinctes, parfois confondues. Deux styles se superposent et s'accordent.
C'est-à-dire...
Le journaliste en général fuit le banal. De même que la publicité, dans la page de gauche des hebdos, est en couleur, il aime mettre de la quadrichromie dans son texte rédactionnel.
Lévy quant à lui a une méfiance caractérisée non pas du banal, mais des idées reçues ou encore plus des idées à la mode. Certes quand, à vingt ans, il rencontrait André Breton à Saint-Cirq-Lapopie, le surréalisme n'était plus à découvrir; et Le Corbusier, qu'il admirait tant, imposait après-guerre, même contesté, sa stature. Mais, prénommé Marx, juif, vivant son adolescence pendant la guerre, jurassien, biennois, bilingue, longtemps trotskiste, il n'a cessé de réagir contre ces pensées toutes faites, que chaque société accepte parce que ça facilite, croit-on, la vie en commun. Sous la banalité consensuelle se cache souvent l'intolérance. Marx Lévy sait très bien cela.
Un tel itinéraire non conforme l'a conduit chez les Vaudois. L'effet réactif était assuré.
Lévy a dépassé le style contestataire ou réfractaire, qui n'échappe pas souvent au conformisme, voire à la complicité, par l'approfondissement d'une culture exceptionnelle et par son métier. L'urbanisme implique à la fois un grand respect de la ville, de son histoire, et une capacité novatrice. Ou encore l'urbanisme est à grande échelle, mais chaque centimètre compte si l'on veut que la chaussée, le trottoir, le rayon d'un rail soient corrects. C'est avec l'architecture un domaine particulièrement exposé aux modes, et les modes provinciales sont modes au carré comme les précieuses ridicules; on n'échappe à ces travers que par la rigueur.
Le trotskiste fut socialiste, et conseiller communal et municipal et, huit ans durant, directeur des travaux. Donc à pied d'œuvre. Et il a œuvré.
En connaissance de cause, il parle avec Péclet de l'urbanisme appliqué à Lausanne: l'Exposition nationale, les projets du Flon, déjà!, la circulation, la Fête à Lausanne, le CHUV, les pendulaires, les transports. C'est concret, c'est vivant, riche de culture historique, voir l'hommage rendu à Pichard, ou urbanistique, voir la réhabilitation d'Haussmann dont le dénigrement est une idée reçue.
Péclet intuitif accompagne avec plaisir cette promenade partagée. Ainsi se nouent et se dénouent les deux styles. La couleur y est. ■

Flon 90

(*ag*) En urbanisme, il n'y a jamais une seule donnée à prendre en compte. Et plus on est proche du centre, plus le quartier doit être perçu dans ses fonctions multiples.
La vallée du Flon, entre pont Chauderon et Grand-Pont, offre d'étonnantes possibilités, car l'espace est vaste et d'un seul tenant, mais la complexité est d'autant plus grande qu'on touche au cœur même de la ville. Le concours d'idées ouvert il y a une année par la ville de Lausanne a eu pour inconvénients de mettre en valeur des concurrents qui n'étaient por-



Croquis de Léonard de Vinci auquel renvoie le projet Flon 90.

teurs que d'une seule idée. Il faut mieux relier les deux versants de la vallée, je multiplie donc les ponts, dit l'un. C'est un fond de vallée, j'y regroupe donc, sans logements, toutes les fonctions que la ville ne peut plus recevoir en son centre, propose un autre. Je dégage un espace vert, et j'implante en face une gigantesque façade de belle plastique, etc. Mais l'idée simple saute si on la met en regard des autres contraintes: celle de la circulation, celle des fonctions multiples du quartier, celle des espaces nécessaires à une gare avancée qui soit autre chose que juxtaposition de lignes et de quais, etc.
Pierre Foretay et Marx Lévy présentent leur projet — méconnu par le jury qui n'a jugé que sur maquette à trop petite échelle, 1/1000e, d'ailleurs non conforme aux normes SIA qui exigent le 1/500e — et retravaillé par eux.
Ses mérites. Offrir une solution cohérente des transports, démontrer qu'un interface doit disposer d'un espace horizontal et vertical généreux pour être davantage qu'une station: au sens large et humain un lieu de correspondance et d'échange. Lier à l'interface une place (qui manque à Lausanne depuis le massacre de la Riponne) dominée par des bâtiments d'intérêt communautaire.
Si les espaces publics sont importants, le quartier multifonctionnel adjacent doit être dense. Comment peut-il l'être en respectant les vues? Si le quartier ne se dégage pas en hauteur, comment y installer du logement? La leçon d'urbanisme, c'est de réussir l'imbrication de toutes ces données.

Jules Verne à Lausanne

J'aimerais attirer l'attention sur l'importance d'une composante du projet Flon 90. Les projets ordinaires hésitent entre deux partis. Ou construire à partir du fond actuel de la vallée (qui est, comme on le sait, un niveau artificiel car il résulte de comblement) ou s'élever avec des bâtiments qui espèrent retrouver à partir du niveau Grand-Pont–Terreaux plus de dégagement comme s'ils voulaient passer le regard par-dessus la moraine de Montbenon.
Foretay et Lévy proposent un plateau piétonnier à mi-hauteur soit à 4,50 mètres au-dessus du sol tout en respectant la modulature des constructions actuelles. Ils obtiennent ainsi une séparation-intégration des fonctions remarquables. Sur le plateau, les immeuble (2 étages) voués à l'habitat et au commerce. Sous le plateau la circulation, l'entreposage, et en sous-sol les parkings.
Lausanne, seule, offre cette capacité de séparer et d'intégrer verticalement les fonctions. C'est un vieux rêve des urbanistes. Flon 90 renvoie à une esquisse de Leonard de Vinci mise au net par Bernouilli. L'analogie est forte.
La leçon d'urbanisme, c'est non pas la mise en valeur d'une seule idée, mais l'intégration de toutes les données dans une proposition cohérente.
Les architectes ensuite auront champ libre, mais cadré, pour l'invention des formes. ■

ÉCONOMIES D'ÉNERGIE

Les projets de Rottweil (suite)

(*jd*) Dans DP 993, nous évoquions l'idée des services industriels de la ville allemande de Rottweil, de ne plus livrer aux abonnés de l'énergie primaire mais de la chaleur et de la lumière, de manière à pouvoir optimiser les processus de transformation. Une idée qui doit profiter au consommateur tout en contribuant à la protection de l'environnement.
Cette idée ne constitue qu'un des volets d'une politique menée depuis plus de dix ans par les services industriels, qui ne se considèrent pas comme une simple entreprise de distribution d'eau, de gaz, d'électricité et de chaleur, mais comme une entreprise de services et de conseils aux usagers dont l'objectif est de diminuer la consommation d'énergie.
Ainsi, les SI ont réussi à diminuer la demande de pointe en équipant les compteurs d'électricité d'un système d'avertissement indiquant aux principaux consommateurs l'enclenchement du tarif élevé et permettant à ces derniers de réduire, ou même de renoncer à, leur consommation durant ces périodes.
Parallèlement, les SI de Rottweil ont développé la production autonome et décentralisée d'énergie: deux centrales hydroélectriques au fil de l'eau, une éolienne, des capteurs solaires. La principale production autonome d'électricité et de chaleur provient de dix-sept installations chaleur-force fonctionnant au gaz naturel et au biogaz (13,5% de la consommation électrique). L'intérêt principal de ce type de production réside dans son efficacité énergétique: 90% de l'énergie primaire est transformée en énergie utile alors que les grandes centrales classiques ne parvienne qu'à un taux de 35 à 40%.
Les SI projettent actuellement une centrale au bois qui fournira électricité et chaleur. A terme, la ville envisage l'implantation d'une forêt qui servira à l'alimentation de la centrale et à l'équilibrage du bilan de CO^2: les émissions de ce gaz correspondent à l'absorption effectuée par la forêt. ■

TRAIN À RISQUE

Concurrence déloyale

(*jd*) On se souvient de la récente action de Greenpeace pour attirer l'attention sur le danger des transports ferroviaires de chlorure de vynil à travers le Gothard. En effet, deux fois par semaine, 600 tonnes de ce toxique dangereux et explosif transitent par la Suisse, en provenance de Belgique et à destination de Rosignano près de Livourne, sur la côte italienne. Mais pourquoi donc faire effectuer à ce toxique ce voyage à haut risque? Tout simplement à cause des lois du marché. La multinationale Solvay produit le chlorure de vinyl en Belgique et le transforme à Rosignano en chlorure de polyvynil, le fameur PVC dont on fait des accessoires pour automobiles, des jouets, des emballages, des canalisations et dont l'incinération contribue à la formation des pluies acides, au dépérissement des forêts et des lacs et à l'empoisonnement des sols. Malgré son coût, le transport est profitable car les prescriptions de protection de l'environnement sont beaucoup plus souples en Italie. Greenpeace-Italie rapporte que l'usine de Rosignano évacue en continu dans la Mediterranée une bouillie blanche qui a fait disparaître toute forme de vie jusqu'à 5 km des côtes, sur une largeur de 1600 mètres et une profondeur de 40 mètres. L'Espace économique européen à venir ne peut que favoriser la multiplication de tels scandales s'il n'intègre pas efficacement les exigences écologiques. ■