Légaliser les friches ferroviaires : entretien avec Nicole Surchat, cheffe du Service de l'Aménagement du Territoire (Vaud)

Autor(en): **Jolliet, François / Surchat, Nicole**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **76 (2004)**

Heft 3: **Friches ferroviaires**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-130000

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

LEGALISER LES FRICHES FERROVIAIRES

Entretien avec Nicole Surchat, cheffe du Service de l'Aménagement du Territoire (Vaud)

Les terrains ferroviaires sont-ils intéressants pour le logement?

Bien sûr. Face aux problèmes de pénurie de logements et d'explosion de la mobilité, les terrains proches des gares jouent un rôle important. Il convient de rappeler quelques faits.

La pénurie est aggravée par l'accroissement de la population (environ 1% par an). Pour les quinze prochaines années, il faudra construire pour 100 000 personnes dans le canton de Vaud. Le rythme actuel de la création de logements (2 000/an) devrait doubler pour répondre à cette demande. C'est un problème chronique et le canton n'a jamais connu de véritable politique du logement.

Pour répondre à « l'aspiration résidentielle » de la population, la qualité et la situation de ces nouveaux logements sont aussi importantes: selon nos sondages, la villa à la campagne n'est pas le seul modèle rêvé. Un grand nombre de nos interlocuteurs souhaitent au contraire rester proches des services, des écoles, des commerces, de leurs connaissances, bref, vivre dans un environnement plutôt « urbain ». Ils y mettent toutefois une condition: obtenir une réelle qualité en termes de limitation des nuisances, de déplacements facilités, de proximité des services, commerces et espaces verts, etc.

Les « bons terrains », répondant à tous ces critères, sont rares et, parmi les critères définissant leur qualité, les transports restent une préoccupation majeure. Les terrains ferroviaires nous intéressent donc à double titre, par leur masse d'une part et par la mobilité offerte aux habitants d'autre part.

Pour établir une politique cantonale en matière de logement menée sous l'égide du SELT (Service de l'économie, du logement et du tourisme), il était important de dresser l'inventaire des terrains de qualité. Cette étude a été élaborée avec l'aide de mandataires privés.

Comment les transports publics interviennent-ils dans cet inventaire?

La proximité des transports publics est l'un des critères majeurs, indispensables pour qualifier un « bon terrain ». Nous avons sélectionné exclusivement des sites situés à moins de 500 mètres d'une gare CFF ou à moins de 300 mètres d'une gare de ligne secondaire en site propre (p.ex. Nyon-Saint-Cergue, Yverdon-Sainte-Croix…). Les autres conditions étaient une desserte de ces stations toutes les trente minutes ainsi qu'une surface minimale de 5 000 m2 (pour se concentrer sur les terrains d'une certaine importance).

Dans l'intérêt général, nous voulons combiner la question du logement avec celle de la mobilité et favoriser l'usage des transports publics. L'explosion du trafic automobile est provoquée en particulier par une forte dispersion du logement au cours des soixante dernières années. Vivre avec deux voitures ne doit pas devenir une obligation pour chaque couple, même dans un contexte de pénurie.

Quels sont les résultats de l'inventaire?

Nous les publierons à la fin de l'année, après consultation des quelque 50 communes concernées. Pour résumer, nous avons trouvé un total de 160 000 m2 déjà légalisés, constructibles immédiatement et permettant de loger environ 3 200 personnes. C'est une première contribution, mais elle ne couvre que 3% des besoins vaudois pour les quinze prochaines années.

Les terrains à potentiel d'évolution « mal légalisés » constituent une réserve dix fois plus importante (1,6 millon m2); leur statut incertain et leur importance justifient une attention politique très soutenue pour parvenir à les étudier, les mettre en valeur, créer du logement, des services, des liaisons avec les transports publics, etc. Ils permettraient de construire des logements pour 32 000 personnes, soit le tiers des constructions nécessaires pour répondre à la probable évolution démographique dans le canton (+100 000 personnes). Une contribution importante, voire même indispensable.

Yverdon, carte des terrains stratégiques à court terme pour le logement (Etude: Etat de Vaud)

Où se trouvent ces terrains « mal légalisés » et quels problèmes posent-ils?

Selon nos critères, on les trouve le plus souvent à côté d'une gare ou d'une ligne de transport public en site propre. Les communes et le canton ont là un gros effort à produire pour projeter et modifier leur affectation, les légaliser, les mettre en valeur, trouver les interlocuteurs (investisseurs, planificateurs, entrepreneurs, usagers...). Comme les lieux ferroviaires ont généralement une image ingrate et vieillotte du type « ferraille et mauvaise herbe », il faudra convaincre nos interlocuteurs. L'apport des professionnels, des urbanistes, des architectes notamment, devrait permettre de montrer et maîtriser les possibilités de réhabiliter ces terrains avec toute la qualité nécessaire. C'est tout à fait possible et les exemples de terrains vagues transfigurés en quartiers réussis ne manquent pas, à commencer par ceux de Zurich.

Quelles mesures proposez-vous?

Face à la dispersion des informations qui traitent actuellement du logement à l'échelle cantonal, nous envisageons d'abord de regrouper les efforts en créant un « Observatoire du logement » traitant les aspects d'inventaire, de statistique, d'affectation, de représentation, de procédures, etc. Il serait également accompagné d'un « guichet » cantonal du logement, facilement accessible.

Nous aimerions également lancer quelques opérations pilotes pour le logement: par exemple à Coppet, Morges, Yverdon et Lausanne-Ouest, tous lieux proches d'une gare CFF et d'activités diverses. Nous y travaillons bien sûr avec les communes, en amont des réalisations proprement dites.

De manière générale, nous faisons l'autocritique de nos méthodes. Les outils d'aménagement du territoire (PPA, PQ, PDL, etc.) à disposition sont souvent mal utilisés: il y a trop de règles liées aux plans sur-documentés qui se trompent d'objectif. La priorité des plans (notamment les plans directeurs de localité) devrait être la seule traduction de l'intérêt public.

Les CFF contribuent-ils à résoudre la pénurie de logements?

L'attitude positive du service immobilier des CFF est très encourageante pour les projets de nouvelle affectation de leurs terrains. La coordination avec les besoins du point de vue des infrastructures, des voyageurs, du transport des marchandises (cargo) reste à faire. La collaboration des CFF sera une des clefs pour construire sur ces terrains.

La synergie entre le logement et le train est très importante. Il faut se souvenir que les cantons contribuent au financement des lignes régionales (Nyon-St-Cergues, BAM, ASD, etc.). Pour réduire la pénurie et rentabiliser « leurs » transports publics, les collectivités ne peuvent donc que souhaiter la construction de nouveaux logements à proximité des gares.

Par exemple, le schéma directeur de l'Ouest-lausannois (SDOL) intéresse les CFF, grands propriétaires fonciers dans le secteur. La régie fédérale et le canton sont aussi motivés par les nouveaux clients qu'une nouvelle station REV (Malley) pourrait attirer. La gare provisoire et le train éphémère de l'exposition Jardins 04 ont révélé ce territoire.

En conclusion, tout nous motive à collaborer avec les CFF, les communes, les investisseurs, pour mettre en valeur leurs propriétés: nos intérêts, l'inventaire des terrains disponibles, les projets-pilotes, les transports publics, la mixité avec d'autres activités et surtout une importante contribution à la lutte contre la pénurie de logements.

Propos recueillis par François Jolliet