

Tirer les leçons du Flon

Autor(en): **Jaggi, Yvette**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **31 (1994)**

Heft 1182

PDF erstellt am: **14.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1009557>

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.

Tirer les leçons du Flon

REPERES

Dans une alliance hétéro-clite, le parlement communal lausannois a enterré mardi 6 septembre, par 51 voix contre 39 et 4 abstentions, le projet présenté par la Municipalité, dit projet Ponts-Villes, conçu par les architectes Tschumi et Merlini.

Retour à la case départ pour ce serpent de mer urbanistique, qui concerne la Vallée du Flon, 7 hectares de hangars et d'entrepôts où, entretemps, a fleuri toute une vie culturelle et commerciale non conventionnelle, dans ce qui est devenu un quartier-must de la vie nocturne lausannoise.

RÉFÉRENCE

Colin Rowe, Fred Koetter, *Collage City* (traduit de l'américain).

Paris, Centre Georges Pompidou, 1993, p. 164.

(y) «Il est urgent d'attendre». Tels sont les mots encourageants, prononcés d'un air visiblement satisfait à la fin de son intervention, par un conseiller communal, notaire et libéral, par ailleurs toujours prêt à dénoncer «l'immobilisme» de l'Exécutif et le manque d'initiative de ses services.

C'est qu'elles avaient travaillé, la Municipalité et l'administration lausannoises, pour mettre au point le Plan partiel d'affectation (PPA) au lieu dit «Gare du Flon». Plus de sept ans d'études et de rapports, de réunions et séances, de négociations laborieuses, d'une procédure participative illustrant bien les majestueuses lenteurs de la démocratie. Le tout pour aboutir à un vote de non entrée en matière par le Conseil communal.

Soirée de dupes

Au-delà de l'amertume qu'elle a pu susciter chez les plus engagés, le municipal Jean-Jacques Schilt en tête, cette brutale interruption d'un débat patiemment poursuivi autour du projet des architectes Tschumi et Merlini, distingués en 1989 parmi les 47 participants au concours et choisis en 1991 par la Municipalité, représente un désaveu multiple. A commencer par celui des 22 membres du Conseil communal qui ont participé à l'une ou plusieurs des quatorze longues séances de commission, dans un climat dont tous les participants ont tenu à se féliciter.

Saluée ici et là comme une victoire, la décision prise par le Conseil communal aura fait nombre de dupes. On s'en apercevra sans doute bientôt: il n'y a pas de gagnant dans l'affaire du Flon, pas même chez les détracteurs du plan rejeté. La société propriétaire du vaste périmètre concerné se retrouve détentrice d'une zone industrielle même pas utilisable comme friche et les usagers de la plate-forme devront troquer une certaine précarité, financièrement avantageuse, contre une sécurité plus coûteuse.

Politiquement, celles et ceux qui ont formé la surprenante majorité de circonstance auront de la peine à tirer profit de leur attitude. Les élus bourgeois, rangés en dernière heure à la quasi-unanimité dans le camp du refus, auront donné l'image de groupes pratiquant le vote bloqué, si contraire à toutes leurs proclamations d'indépendance et d'autonomie personnelles. Quant aux nons venus des rangs écologistes et surtout populistes, ils auront certes pu trouver une justification, mais au prix de la plus élémentaire cohérence.

La fin des grands plans

N'empêche qu'il y a sans doute plusieurs leçons à tirer de l'échec finalement subi par le Plan partiel d'affectation de la Gare du

Flon. Leur enseignement se révélera progressivement. Pour l'heure, il faut bien reconnaître que le qualificatif de partiel, terme voulu par la législation sur l'aménagement du territoire, s'applique mal à un plan d'urbanisme qui détermine précisément les cotes, les volumes et les affectations de toutes les constructions possibles sur une plateforme de quelque sept hectares, en plein centre ville.

Certes, comme on l'a dit et répété, un tel plan se contente d'indiquer le terme possible d'une évolution forcément progressive; on a bien compris qu'en l'occurrence «il eût été déraisonnable d'opter pour de grandes compositions hausmaniennes» (préavis municipal, p. 27) comme le concours en proposait plusieurs; certes, les auteurs du défunt projet intitulé «Ponts-Villes» ont su le rendre plus opérationnel en le développant. Tout cela n'aura pas suffi à lui faire passer la rampe.

A cet échec que d'aucuns n'hésitent pas — a posteriori ! — à qualifier de programmé, il y a sans doute deux explications principales, dont la première a quelque rationalité. En effet, le temps ne semble plus aux grands plans «englobants», qui déterminent le sort général et, à terme, l'aménagement détaillé d'importantes portions du territoire urbain. Comme si l'ère des «terribles planificateurs» était révolue, justement là où l'espace représente un bien trop précieux pour que son utilisation soit laissée au hasard, c'est-à-dire à la juxtaposition des différents produits de l'initiative individuelle, aussi créative et imaginative soit-elle.

La loi obligeant avec raison à planifier, les urbanistes doivent intervenir en ayant la finesse de s'appuyer sur ce qui les dépasse: il leur incombe de prévoir des aménagements qui trouvent des correspondances dans l'esprit des élus, parce qu'ils en ont dans la mémoire collective, ou les aspirations de la population. Modèle du genre, le plan du Rôtillon, qui concerne tout un îlot en amont de la Gare du Flon, a finalement su faire l'assentiment général après, là aussi, des décennies de vains débats et projets «durs».

Dira-t-on qu'à la Gare du Flon le perfectionnisme helvétique a une fois de plus frappé? Peut-être, dans la mesure où «l'urbanisme ne saurait être plus scientifique que la société politique dont il constitue une instance; (...) le bricolage, qui joue un rôle si important en politique, devrait certainement le faire aussi en urbanisme».

Il reste donc à se remettre à l'œuvre, courageusement, en souplesse, avec de nouveaux interlocuteurs.

Histoire tout simplement de ne pas garder une zone industrielle au cœur d'une ville qui a eu de tout temps une vocation essentiellement tertiaire. ■