

L'aménagement du territoire peut-il concerner les citoyens? : Le cas du transfert des Hautes Ecoles à Ecublens

Autor(en): **Gardet, Gilles**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **50 (1977)**

Heft 3: **Canton du Jura et aménagement du territoire**

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-127956>

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.

d'abord en 1973, lors de la mise à l'enquête du premier projet de l'EPF-L, qui dut être profondément remanié, ensuite après l'octroi, par le Grand Conseil, d'un crédit destiné à l'extension des terrains universitaires par le comblement partiel de la baie de Dorigny. On sait que cette décision a été renversée à la suite d'un référendum. Enfin, à Dorigny comme ailleurs, il faut se faire à l'idée d'un ralentissement, ou même de l'arrêt du développement. Bien des projets ambitieux doivent être revus ou abandonnés: plans de quartiers, centres commerciaux, ouvrages routiers. La confiance dans l'enchaînement des décisions et des réalisations fait place à l'incertitude. L'aménagement du territoire a été conçu jusqu'ici comme un moyen d'accueillir une croissance rapide; il doit servir désormais à gérer des ressources de plus en plus limitées. Ces circonstances ne sont pas exceptionnelles, mais elles ont un caractère exemplaire dans le cas présenté ici.

Pour comprendre la situation actuelle, un retour en arrière est nécessaire. La décision de transférer les Hautes Ecoles à Dorigny a été prise il y a une douzaine d'années, au lendemain de l'Exposition nationale et peut-être dans la foulée de cette grande entreprise. Il faut rappeler qu'à l'époque aucune alternative à cette solution n'a été envisagée et que la question n'a fait l'objet d'aucun débat public. Les conditions étaient évidemment bien différentes de celles que l'on connaît aujourd'hui.

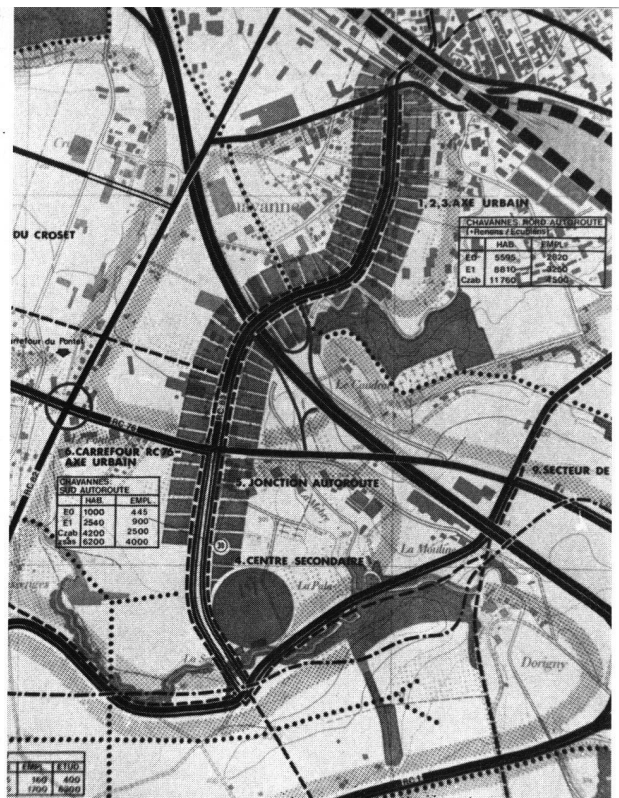
Les responsables bénéficiaient de la confiance générale et nul ne songeait à mettre en doute une telle décision. Il était peut-être plus difficile qu'aujourd'hui d'imaginer les conséquences de ce choix. Celles-ci sont apparues peu à peu. Et l'on commença à réaliser ce que signifiait de réserver, dans une banlieue en plein développement, un vaste territoire voué à une activité unique: l'enseignement! On se mit alors à parler d'intégration.

Premières tentatives de coordination technique

Les problèmes apparurent d'abord au niveau technique. Dès le début des projets universitaires, en 1970, la nécessité d'une coordination avec les communes voisines s'imposa. Il s'agissait d'éviter des conflits majeurs en ce qui concerne, par exemple, les transports, la distribution de l'énergie, l'implantation de nouvelles constructions ou l'utilisation de certains espaces verts.

Au niveau des institutions, la situation n'était pas simple, car les protagonistes de l'aménagement relèvent d'instances diverses, dont les intérêts ne coïncident pas forcément: communes, Etat de Vaud, Confédération. Une commission fut donc créée, regroupant des représentants des Municipalités, des Hautes Ecoles et du Département des Travaux publics. Un premier pas avait été franchi. La collaboration de ces différentes instances en fut facilitée, même si l'unanimité n'était pas atteinte sur certaines questions... C'est dans ce cadre que fut adopté, notamment, le projet de comblement destiné à étendre les terrains de sport universitaires.

Mais il s'avéra que cette coordination des décisions ne pourrait se poursuivre sans une conception d'ensemble d'aménagement du territoire qui serve de guide aux décisions futures. La décision fut prise alors d'élaborer un plan directeur d'aménagement, englobant les trois communes voisines du complexe de Dorigny: Chavannes, Ecublens et Saint-Sulpice. Ce plan devait aussi permettre de préciser, pour ce secteur très particulier, les idées énoncées dans le



L'aménagement, tel que les urbanistes le voyaient au début de l'étude.

Le site des Hautes Ecoles vu de la colline du Motty, sur la commune d'Ecublens.



Comment intégrer la nouvelle Cité universitaire et les secteurs voisins ?



plan directeur de la région lausannoise, alors en cours d'étude.

Un deuxième pas était franchi. On était en juin 1972.

Heurs et malheurs d'un plan directeur classique

Par rapport à la situation antérieure, la décision prise représentait certainement un progrès, dans la mesure où les responsables de l'aménagement s'engageaient à rechercher un accord sur une ligne de conduite commune. Cependant, après quelques mois de travail, des divergences majeures surgirent du fait que certaines propositions avancées par les bureaux d'étude ne correspondaient pas aux intentions de l'une des Municipalités. Le conflit vint à un point tel que l'étude dut être suspendue.

Quelle leçon pouvait-on tirer de cet échec ? En premier lieu, il fallait incriminer la façon dont les projets avaient été préparés. C'était pourtant celle qui se pratique le plus couramment. Les techniciens avaient avancé des solutions qu'ils jugeaient bonnes, en l'occurrence la création d'un centre commercial et administratif à proximité immédiate des Hautes Ecoles et la réservation de terrains destinés à l'aménagement d'une nouvelle jonction d'autoroute. Mais ils avaient négligé d'associer à la préparation de ces propositions les premières personnes concernées, c'est-à-dire les exécutifs communaux. Un premier changement s'imposait. Il ne suffisait pas qu'une solution soit jugée bonne sur le plan technique pour qu'elle soit acceptable. Et elle aurait peu de chances d'être acceptable si les responsables locaux n'étaient pas associés, en premier lieu, à sa préparation. Sur ce point, les techniciens chargés de l'étude durent faire amende honorable.

Mais il fallait aller plus loin. N'y aurait-il pas un malentendu sur le but même de l'entreprise ? Savait-on bien dans quelle direction devaient être orientées les décisions ? Etait-on certain que ces décisions répondaient aux besoins et aux désirs de la population locale, la première concernée ? Les spécialistes des questions d'aménagement, qu'ils soient d'ailleurs techniciens ou politiciens, étaient-ils réellement compétents pour le dire ? On pouvait commencer à en douter.

L'intégration à l'ordre du jour

Une préoccupation principale s'était imposée, celle de l'intégration des Hautes Ecoles. Mais que pouvait-elle signifier ? Les habitants du secteur et les étudiants l'expriment peut-être mieux que quiconque. Pour certains habitants, ceux des villas en particulier, c'est la crainte de voir menacée une tranquillité chèrement payée : «Le chantier des Hautes Ecoles nous perturbe suffisamment. Nous ne voulons pas de concentration d'étudiants. De toute manière, ils sont mieux en ville dès que les cours sont finis.» Pour d'autres, les environs de Dorigny sont une banlieue comme une autre : «Ce n'est ni la ville, ni la campagne ici. Nous n'y sommes que pour dormir. Que voulez-vous qu'on y fasse le soir ou le week-end ? Ce sont les occasions de rencontre qui manquent.» Les étudiants, pour une bonne part, se sentent déracinés de leur milieu de vie habituel et confinés dans un univers fermé : «Le fait d'être étudiants nous met déjà à part de la société. S'il faut encore que nous soyons isolés dans un ghetto... Il n'y a rien de la vie urbaine ici.»

Si l'on s'en tenait à ces réactions, le problème pourrait paraître simple. On pourrait aussi y trouver une

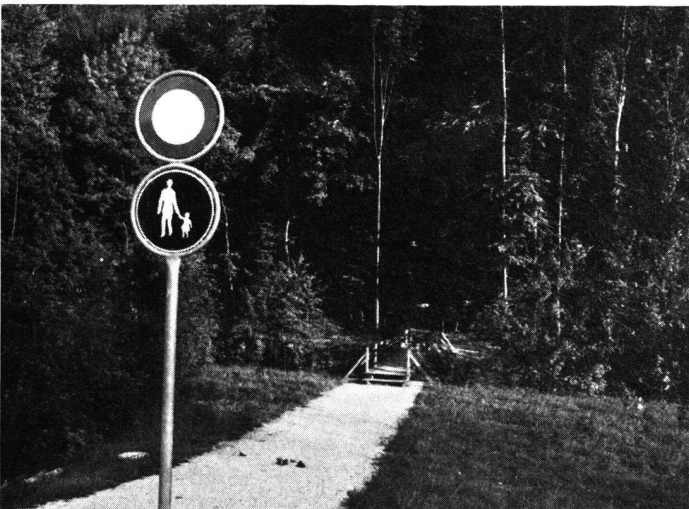


De sérieux problèmes de trafic, pas seulement liés à la construction des Hautes Ecoles.

La zone verte entre les Hautes Ecoles et la commune de Chavannes: barrière ou liaison ?



Premiers tronçons d'un réseau complet de cheminements piétons.



solution simple. Puisque les étudiants ne sont accueillis qu'avec réticence et puisqu'ils préfèrent eux-mêmes vivre en pleine ville, il serait suffisant d'améliorer les transports entre Dorigny et le centre-ville, par tous les moyens possibles. Le complexe universitaire serait comme une usine à la campagne. Le soir venu, rien ne laisserait soupçonner son existence, que des bâtiments vides et muets. Le caractère de banlieue des environs serait renforcé, leur dépendance par rapport aux équipements de la ville accrue. Par un effet de retour, le manque d'attractivité de cette région n'inciterait pas les universitaires à venir s'y établir. Pour le reste, il n'y aurait qu'à laisser aller les choses au gré des circonstances, les communes et les Hautes Ecoles se contentant de gérer chacune ses propres affaires.

En réalité, les choses sont plus complexes. D'abord, il faut tenir compte de la diversité des groupes concernés par ce qui se passera à Dorigny et dans les environs: ménagères et employés, travailleurs suisses et étrangers, jeunes et vieux, propriétaires ou locataires, étudiants ou professeurs. Chacun de ces groupes a ses attitudes et ses besoins propres. Beaucoup aspirent à une amélioration des équipements dans la région et à un enrichissement des contacts sociaux. Et puis, les communes entourant le site de Dorigny ne peuvent pas faire abstraction de l'ensemble universitaire, de ses équipements, de son fonctionnement. Elles doivent au moins apprendre à cohabiter avec ce qu'elles ressentent encore souvent comme un corps étranger. Bien plus, elles peuvent en tirer de grands avantages pour leur propre développement. Elles ont peut-être là une chance exceptionnelle de remédier à leur situation de banlieue, en tirant parti des investissements faits par l'Etat et la Confédération pour mettre en service les nouvelles installations universitaires. Elles peuvent aussi en attendre certains apports économiques, par l'attraction de nouveaux contribuables et de nouvelles entreprises. Réciproquement, les Hautes Ecoles ne peuvent pas fonctionner comme une enclave, en dépendant exclusivement du centre-ville pour tout ce qui ne concerne pas l'enseignement proprement dit: commerces, postes, services médicaux, banques, loisirs, logements, etc.

Telles sont les conclusions qui pouvaient être tirées d'une première expérience. Une certaine intégration entre les Hautes Ecoles et les communes voisines paraissait désormais un objectif souhaitable. Mais une approche nouvelle devenait nécessaire de la part des responsables. D'abord, les mesures à prendre ne devraient pas se limiter à des questions d'aménagement ou de travaux publics, faute de moyens d'ailleurs. Il s'agissait de proposer une politique d'ensemble, touchant à toutes sortes d'aspects de la vie collective. Ensuite, cette politique n'aurait une chance de succès que si elle était mise en œuvre avec la collaboration de tous les groupements concernés: pouvoirs publics, groupes universitaires, sociétés locales, etc.

Une méthode de travail nouvelle grâce à la création de commissions de quartier

Après l'échec relatif d'une première phase d'étude, les responsables de celle-ci comprirent qu'il était urgent de mieux connaître l'opinion et les désirs de la population voisine des Hautes Ecoles.

C'est ainsi qu'en 1975 furent créées, à Chavannes et à Ecublens, cinq commissions de quartier. Leurs

membres, de huit à dix pour chaque commission, furent choisis par les Municipalités, parmi les milieux les plus divers: ménagères, employés, commerçants, étrangers, retraités, jeunes. Jusqu'au début de cette année, ces commissions ne tinrent pas moins de six séances chacune. A partir de discussions à bâtons rompus, portant sur tous les aspects possibles de l'environnement et de la vie collective, les entretiens se resserrèrent peu à peu sur quelques thèmes principaux: espaces verts, aspect visuel des quartiers, équipements de jeux et de sports, lieux de rencontre et de loisirs, transports publics, chemins pour piétons et cyclistes, commerces, etc. Pour ces divers thèmes, un accord fut recherché sur ce qui était satisfaisant et sur ce qui ne «marchait» pas, sur ce qu'il fallait préserver et sur ce qu'il fallait améliorer. Toutes ces remarques furent réunies dans un «livre blanc», qui fut transmis aux Municipalités. Pour l'instant, le mandat de ces commissions de quartier se terminait, étant entendu que les Municipalités devaient rester maîtresses des décisions à prendre sur les propositions faites.

Parmi ces propositions figurait toute une série d'améliorations à apporter au cadre de vie des différents quartiers: protection de certaines zones de verdure, entretien et aménagement de parcelles non bâties, arborisation des abords des immeubles, amélioration des places de jeux, protection des villages, ouverture de nouveaux commerces, création d'un marché hebdomadaire, etc. Ces suggestions pouvaient paraître sans rapport avec l'ampleur du programme universitaire. En réalité, elles étaient au centre du problème que l'on voulait résoudre. Dans ce sens, le travail fourni par les commissions de quartier était inestimable.

La notion d'intégration prend une nouvelle dimension

Cette expérience, si limitée soit-elle, a permis aux responsables de l'aménagement de comprendre que l'intégration des Hautes Ecoles était étroitement liée à l'intégration des habitants eux-mêmes, c'est-à-dire à la qualité des conditions d'habitat. L'amélioration de ces conditions devait aussi profiter aux étudiants, aux professeurs et aux employés des Hautes Ecoles, en rendant plus attractifs les quartiers avoisinants et en facilitant les échanges avec la population locale. Réciproquement, les équipements et les manifestations universitaires devraient être ouverts, dans toute la mesure du possible, à la population des communes voisines. Ce fut une revendication quasi unanime dans les commissions de quartier. Au cours du printemps, les commissions furent réunies une nouvelle fois pour une séance d'information sur l'avancement de l'étude et sur la position prise par les Municipalités. La majorité des participants souhaitèrent que cette expérience soit poursuivie ou renouvelée.

Pour ces derniers également, on peut affirmer que l'expérience fut heureuse. De nouveaux liens de voisinage se nouèrent d'ailleurs à cette occasion. Pour la plupart, c'était la première fois qu'ils discutaient de leur cadre de vie, de leur commune ou de leur quartier, ainsi que des relations sociales qu'ils souhaitaient voir s'y développer. N'était-ce pas aussi un premier pas vers une meilleure intégration ?

Enfin, les débats des commissions fournirent un apport considérable aux spécialistes chargés de l'étude. On dépasse pour une fois les considérations purement techniques. C'est ainsi qu'il fut possible de proposer aux responsables de l'aménagement, au

sein des Hautes Ecoles et des communes, un ensemble de mesures visant toutes le même but: favoriser l'intégration de l'ensemble universitaire et des quartiers voisins.

Pour une gestion globale des équipements collectifs
Prenons, par exemple, ce que l'on appelle les équipements collectifs: terrains de sports, salles de spectacles. Dans ce domaine, les installations existantes sont souvent insuffisantes ou inégalement réparties. Telle commune est équipée de courts de tennis, telle autre n'en a pas mais possède, par contre, des pistes d'athlétisme. Souvent, ces installations ne sont pas utilisées à plein ou seulement pendant une partie de l'année comme les terrains de sport universitaires. Il serait donc aberrant de doubler les équipements offrant encore une réserve de capacité, d'autant plus que l'état des finances publiques ne le permettra guère. Il s'agira, par conséquent, d'utiliser au mieux ce qui existe en multipliant les accords d'utilisation au sein d'une organisation commune. Si de nouveaux équipements deviennent réellement nécessaires, ils ne pourront être réalisés partout à la fois. Les projets devront être établis d'un commun accord, en tenant compte des besoins de l'ensemble des utilisateurs présumés et, si possible, avec la participation de ceux-ci.

En effet, les sociétés de sports et de loisirs sont nombreuses, aussi bien dans les communes qu'au sein des Hautes Ecoles. Elles ont un rôle important à jouer, en rapprochant la population des communes et les universitaires. Les chances d'animer le secteur et de le soustraire tant soit peu à l'attraction du centre-ville augmenteront fortement si ces groupements sont amenés à coordonner leurs activités. Les pouvoirs publics peuvent encourager cette collaboration, par exemple en diffusant une information régulière sur les manifestations prévues. Pour cela, le cadre communal doit évidemment être dépassé. On voit, par cet exemple, que les efforts à entreprendre ne se limitent pas à des études techniques.

Les transports, un souci permanent

Un autre domaine est au cœur du problème, celui de la circulation et des transports. C'est toujours celui qui fait couler le plus d'encre. Il comporte de nombreux aspects, tous liés à la question de l'intégration. Là aussi, il est proposé de sortir du cadre étroit de la technique et de mieux prendre en compte les besoins des intéressés. Mais dans ce domaine, aucune innovation majeure ne sera possible dans les vingt

prochaines années. Il faudra apporter des améliorations graduelles.

Voyons d'abord le problème des transports publics. Le système actuel sert avant tout à relier les communes au centre de la ville. Il doit être amélioré, mais pas n'importe comment. Il s'agit d'arriver progressivement à ce que les mêmes lignes desservent à la fois les communes et l'ensemble universitaire. Ce n'est pas le cas aujourd'hui. Il est aussi prévu d'améliorer peu à peu la desserte des communes et les liaisons entre celles-ci et les Hautes Ecoles. On espère réduire ainsi le besoin d'utiliser une voiture pour certains petits trajets.

En effet, comme partout aujourd'hui, la population redoute les effets de l'augmentation du trafic: plus de bruit, élargissement des chaussées, etc. Néanmoins, des réaménagements du réseau routier seront nécessaires à plus ou moins brève échéance. Il est prévu que chacun de ces projets soit étudié en tenant compte aussi bien des nécessités techniques que de la qualité de l'environnement. Prenons l'exemple d'un carrefour important, où devront être aménagés simultanément des passages dénivelés pour les piétons, des arrêts de transports publics et peut-être une place arborisée. Dans chacun de ces cas, un petit groupe de travail sera constitué de manière que tous les intérêts puissent s'y exprimer.

Enfin, si l'on recherche l'intégration du complexe universitaire, il faut améliorer les liaisons entre celui-ci et les territoires voisins. A cette échelle, les chemins pour piétons et les pistes cyclables doivent être privilégiés. Il est prévu de réaliser progressivement un réseau complet, qui permettra non seulement d'accéder plus facilement aux Hautes Ecoles, mais de mieux se déplacer entre les différents quartiers et d'effectuer des promenades en toute sécurité.

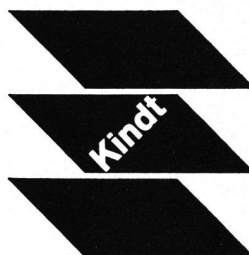
Vers une pratique différente de l'aménagement du territoire ?

Toutes ces mesures, dont seuls quelques exemples ont été mentionnés, demandent une organisation nouvelle, d'abord au niveau des responsables. Il s'agit de jouer un nouveau jeu. La consultation et la collaboration entre les Hautes Ecoles et les communes voisines ne seront plus épisodiques, mais permanentes, grâce à la création d'un organisme adéquat et à la signature d'une convention. Cet aspect-là est important dans le cas qui nous occupe ici, car les protagonistes de l'aménagement dépendent de plusieurs autorités dont le souci de collaborer n'est pas toujours la première préoccupation.

Depuis plus de 50 ans dans toute la Suisse
fabrication et réparations

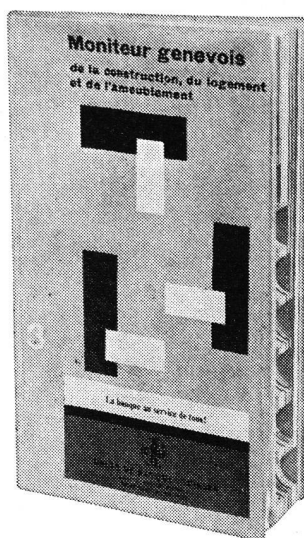
**volets et stores
de tous genres**

E. Kindt S.A. 8112 Otelfingen ZH
anc. Hans Kiefer S.A. ☎ 056 74 22 22



- Veuillez m'adresser vos prospectus
 Veuillez téléphoner au no.

Adresse



Cette publication annuelle spécialisée apporte aux architectes, maîtres d'œuvre, entrepreneurs, fournisseurs et agents immobiliers, une aide efficace. Ouvrage de documentation pratique, il fournit aux professionnels une multitude de renseignements indispensables.

Edition 1977

Moniteur genevois de la construction et du logement

Envoi sans frais moyennant paiement préalable de **Fr. 22.—** au compte de chèque postal **12-139 83**

**Appareils à
encastrer Siemens**

**Technique excellente.
Belle présentation.**



Les appareils à encastrer Siemens avec leur technique éprouvée et leur belle présentation s'adaptent dans toutes les cuisines modernes.

Demandez le prospectus détaillé de nos appareils à encastrer en normes 55 et 60 cm.

Siemens-Albis S.A.
Département électroménager
1020 Renens, Téléphone 021 34 96 31
SIEMENS

Par contre, le souci d'élargir le débat sur les questions d'aménagement ne concerne pas que l'ensemble universitaire et ses environs proches. Qu'il s'agisse de travaux routiers, d'aménagements sportifs, de la protection d'un village ou de la création d'une place de jeux, les solutions devront être recherchées avec la participation de tous les groupements concernés, dont la population locale. Souvent même, c'est au début des études, au moment où le problème est posé, que l'avis des personnes intéressées est nécessaire.

Bien des projets échouent parce que le but poursuivi n'était pas clair au départ. Prenons l'exemple de la traversée d'un village par une route cantonale importante. Le trafic devient insupportable à certaines heures: que faut-il faire? La solution technique la plus coûteuse n'est pas forcément la meilleure. Des alternatives doivent être explorées avec la participation des personnes les plus concernées. Qui sont-elles? La Municipalité et les services de l'Etat, bien sûr. Mais aussi les habitants qui ont le plus à pâtir de la situation actuelle et les commerçants riverains, qui profitent, eux, du passage malgré les difficultés de stationnement. Des déconvenues seraient souvent évitées si les projets n'étaient pas toujours préparés dans le plus grand secret. Plus tard, lorsqu'un projet est réalisé, la consultation des mêmes groupements est à nouveau nécessaire pour évaluer les résultats et en tenir compte lors d'un prochain projet.

Cette forme d'ouverture sur les questions d'aménagement se pratique déjà dans plusieurs pays. Ici, certains y voient une doublure inutile des institutions politiques en place. D'autres redoutent une diminution du pouvoir de décision des autorités. Ces objections ne sont pas fondées, pour autant que chaque fois les règles du jeu soient bien précisées. Les groupes de travail évoqués ci-dessus doivent avoir pour mission d'aider à définir le problème posé et à lui trouver une solution. Il doit rester clair que le pouvoir de décision des autorités élues reste entier. La consultation préalable des intéressés doit simplement permettre aux responsables de prendre des décisions sur une base plus solide.

En tout état de cause, il ne semble pas y avoir d'autres solutions que d'ouvrir les débats sur les questions d'aménagement pour éviter à la fois la désaffection croissante du public et les réactions de pur rejet qui en dépendent étroitement. On peut même se demander si ce ne serait la contribution principale d'une loi fédérale sur l'aménagement du territoire que de garantir aux citoyens la possibilité d'avoir leur mot à dire dans ce domaine. Peut-être la participation au vote serait-elle plus forte dans ce cas qu'en juin dernier...

Gilles Gardet,
urbaniste au bureau Urbaplan, Lausanne