

<b>Zeitschrift:</b>	Revue économique et sociale : bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales
<b>Herausgeber:</b>	Société d'Etudes Economiques et Sociales
<b>Band:</b>	65 (2007)
<b>Heft:</b>	4: Échelles et enjeux de la ville ; Essentiel de la finance 2007
 <b>Artikel:</b>	Débat ville étalée - ville compacte : la réponse des projets lausannois
<b>Autor:</b>	Bochet, Beatrice
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-141996">https://doi.org/10.5169/seals-141996</a>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 12.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# DÉBAT VILLE ÉTALÉE - VILLE COMPACTE: LA RÉPONSE DES PROJETS LAUSANNOIS

BEATRICE BOCHET  
*Institut de Géographie, Université de Lausanne*  
*beatrice.bochet@unil.ch*

> La lutte contre l'étalement urbain et ses impacts environnementaux fait resurgir la question des densités et son corollaire d'interrogations, notamment sur la validité du modèle de la ville compacte et plus largement le sens donné à la ville durable. L'objet de cet article est de s'interroger sur les arguments contradictoires du débat ville compacte- ville étalée, nous permettant de donner une définition de la ville durable, et d'identifier les enjeux, les échelles et le contenu des politiques d'urbanisme dites durables. L'occasion aussi de relire dans ce contexte le contenu du projet *Métamorphose* de la ville de Lausanne.

## INTRODUCTION

La forme urbaine structure le rapport à l'environnement. L'évolution récente des formes urbaines est incompatible avec le développement urbain durable. En regard de ce double constat, la densification des espaces urbains tend à s'imposer comme une option forte des modèles d'aménagement. Face au besoin de modèles durables pour le développement des villes, la ville compacte apparaît comme une alternative à l'étalement urbain [Haugton et Hunter 1994; Hillman 1996]. La lutte contre l'étalement devient alors un leitmotiv et fait resurgir la problématique des densités [CEE 1991; Fouchier 1997; Ewing 1997]. L'étalement peut être assimilé à une croissance contiguë à faible densité en périphérie sans continuité dans l'expansion. Ces deux principales acceptations de l'étalement vont permettre, par opposition, de définir le modèle de ville compacte. Celle-ci s'affirme alors comme un développement privilégiant les fortes densités, devant prendre place dans les limites existantes de l'agglomération. Par contraste, les éléments constitutifs de la ville compacte doivent être étroitement serrés. Elle est donc avant tout une ville dense, à l'urbanisation continue.

Or si ce modèle est valorisé et repris en tant que caution à tout nouveau projet urbain, certaines interrogations persistent tant sur la *validité* de ce modèle que sur les principes qui en découlent pour la définition de la ville durable. L'objet de cet article est ainsi de s'interroger sur les arguments contradictoires du débat entre le modèle de la ville compacte et celui de la ville étalée, ceux-ci nous permettant alors de donner une définition de la ville durable qui dépasse la logique interne de ces deux modèles, et d'identifier les enjeux, les échelles et le sens des politiques d'urbanisme dites durables. Dans un troisième temps, nous relirons le contenu du projet *Métamorphose* de la ville de Lausanne, à travers les principaux arguments des partisans et des opposants au projet, tous se présentant comme les défenseurs de la ville durable et des principes de durabilité.

## 1. DÉBAT VILLE COMPACTE – VILLE ÉTALÉE: QUID DE LA VILLE DURABLE?

Le modèle «théorique» de la ville compacte affirme avant tout la nécessité d'enrayer le processus de dispersion en empêchant l'extension géographique de l'agglomération. Si l'étalement est la forme dispendieuse du développement spatial, la ville compacte s'affirme a contrario comme la forme économique. Favorable aux courts déplacements, aux transports collectifs et aux modes non motorisés, ses avantages se déclinent suivant quatre thèmes majeurs: une économie des sols non urbanisés, une économie dans les coûts d'urbanisation [Real Estate Research Corporation 1974], une économie d'énergie et de la quantité de polluants émis par tête grâce à une réduction des déplacements [Naess 1996; Newman et Kenworthy 1989; Fouchier 1997; Camagni et al. 2002].

La ville compacte a pour ambition de développer la vie urbaine selon des formes connues depuis longtemps, en créant des espaces publics et en mélangeant les groupes sociaux et les multiples fonctions urbaines dans les mêmes lieux, ou du moins dans des lieux accessibles à tous, même à ceux qui ne disposent pas d'une voiture particulière. À travers ce modèle, il s'agit de jouer sur plusieurs axes: limiter l'étalement urbain et rendre les parties bâties attractives (renouvellement urbain /reconstruction des villes sur elles-mêmes), proposer des alternatives à l'automobile (réseau de transports en commun, réseau de pistes cyclables), freiner le déclin du centre au détriment de la périphérie en valorisant le patrimoine urbain, tout en évitant de le muséifier, etc.

De manière générale, il est aujourd'hui admis qu'une ville plus compacte exerce un effet favorable sur le report modal vers les moyens de transports doux et les transports publics et sur la fréquence et la durée moyenne des parcours. Toutefois, la question de l'influence de la densité sur la consommation d'énergie va entraîner une controverse sur la validité des arguments et finalement sur la faisabilité des principes avancés (rapport modal, seuils de densité, acceptabilité des mesures de densification).

Pour ses détracteurs, la critique principale de ce modèle porte sur la validité de la relation entre densité et consommation d'énergie. S'il a été accepté qu'une forte densité, dans ses différentes formes, réduisait la demande de déplacements en voiture, différents auteurs ont également déconstruit la simple relation causale entre une haute densité de développement et une réduction des déplacements [Newman et Kenworthy 1989; Simmonds et Coombe 2000]. Fouchier [1997] lui-même constate que l'équation «densification = moins d'usage de l'automobile = moins de pollution» n'est pas directement valable et qu'il faut être prudent dans les conclusions à tirer. Un grand nombre de facteurs influencent les comportements de mobilité des résidents d'une agglomération. En fait, l'idée que les fortes densités constituent un milieu favorable à l'usage des modes de transports alternatifs à l'automobile n'est applicable qu'à un certain type de déplacements, celui du domicile-travail, caractérisé par la régularité et l'unicité de l'origine comme de la destination. Mais l'augmentation des trajets de la périphérie à la périphérie, ainsi que les déplacements pour motifs non professionnels peuvent conduire à penser que l'effet de la densification ne serait que marginal sur les comportements de mobilité. Il faut y ajouter les gains de vitesse offerts par l'amélioration constante des systèmes de transports, qui sont mis à profit par les citadins pour élargir la taille de leur «niche écologique» à «budget-temps» approximativement stable. La relation entre densité et congestion s'appuie sur une régularité forte, celle de la stabilité de la durée des déplacements dans le temps. Cette loi dite de Zahavi [Zahavi 1980] peut être interpré-

tée comme la résultante d'une adaptation constante des comportements: le gain de vitesse permis par l'usage croissant de l'automobile aurait alimenté l'étalement de préférence à un gain de temps.

Enfin, s'ajoute à cela le fait que la concentration de plusieurs millions d'habitants et de toutes les activités économiques dans une ville peut conduire à de graves problèmes de congestion et ainsi contrarier les objectifs écologiques de sauvegarde de l'environnement et des économies d'énergie [Breheny 1992, 1995; Knights 1996; Thomas et Cousins 1996]. En effet, du fait de la pression exercée sur les rares zones libres, cette concentration risque d'augmenter la congestion, la pollution avec de prévisibles conséquences sur la qualité de vie en milieu urbain. Ainsi, les avantages de la concentration (forte densité) peuvent se transformer en désavantages si les coûts économiques, écologiques et sociaux liés à la congestion et la pollution dépassent les bénéfices en termes de gain énergétique de la ville compacte.

Finalement, entre les partisans de la ville compacte et ceux de la ville étalée, les «compromis» évoquent les mérites du «containment», de la limitation de l'urbanisation, d'une «décentralisation concentrée», d'une «compacité mesurée» ou encore d'une «densification qualifiée» autour d'un ensemble de pôles secondaires (Breheny, 1992a; Camagni et Gibelli, 1997; Frey, 1999).

Toute cette controverse nous indique que finalement, le débat n'est pas posé dans les bons termes. La question n'est pas de savoir si la ville compacte est une «bonne» alternative à l'étalement, mais de considérer qu'une seule politique de densification des espaces urbains ne sera pas suffisante pour réduire l'empreinte écologique et améliorer la qualité de vie. Ce constat nous amène à une réflexion sur les modalités de gestion de l'espace: qu'entendons-nous par forme et structure de ville plus durable? Quelles modalités de développement des espaces préconiser pour répondre aux critères de durabilité? Comment rendre cette ville attractive pour les citadins au quotidien?

La ville durable, que l'on pourrait appeler aussi «ville écologique», est celle qui favorise et développe une forme urbaine dont la construction et le maintien exigent un minimum de ressources, en mettant l'accent sur l'utilisation efficiente de l'énergie, de l'eau et des matériaux et sur la récupération et l'utilisation des déchets. La ville durable devient ainsi une organisation structurée et flexible qui permet de mieux gérer les ressources et d'améliorer les conditions de qualité de vie urbaine. La ville durable peut prendre des formes multiples mais dont la caractéristique commune est dit-on généralement, de répondre à des critères écologiques et de qualité de vie. Une définition qui peut néanmoins apparaître trop «passé-partout» à certain, dont la soussignée. Elle doit, selon nous être développée sur d'autres plans que le seul plan purement écologique.

La ville durable est une ville adaptable et innovante, ce sont ces deux notions clés qui doivent conduire le changement. «*Construire la ville durable, c'est construire une ville intrinsèquement adaptable, qui se caractérise par la diversité de l'environnement naturel et artificiel*» [OCDE 1996]. L'adaptabilité s'applique au cadre bâti qui doit pouvoir se prêter à de multiples usages et des transformations fréquentes, à l'espace urbain qui demande à être recyclé, aux comportements des citadins et des producteurs de biens et de services, qui doivent intégrer les nouvelles données environnementales, à l'administration et à la mise en œuvre des politiques, qui ont besoin de s'ouvrir aux partenariats, à la transversalité, aux conceptions collectives. L'adaptabilité pour l'OCDE est fonction du développement de l'innovation.

La ville durable ne doit donc plus être perçue comme un modèle singulier, un modèle unipolaire standardisé qui peut être implanté sans problème à l'intérieur des villes existantes. A la place, nous devons reconnaître que de nombreuses formes urbaines peuvent être appelées durables. Le challenge pour les politiques est de développer le modèle le plus approprié pour un contexte local particulier [Guy et Marvin 2000]. La recherche d'une forme urbaine durable a peut être besoin maintenant d'être réorientée vers la recherche d'un certain nombre de formes urbaines qui répondent à la variété de modèles et de contextes existants d'implantation qui ont été identifiés [Jenks et al. 1996]. Le choix de planification et de design dépendent beaucoup des caractéristiques de la ville ou de la région et sont donc différents selon les cas [Frey 1999]. Le travail majeur n'est pas de concevoir une nouvelle forme idéale de ville mais de «reconcevoir» les villes existantes et de prendre en considération le fait que les villes sont uniques dans leurs structures et leurs formes et qu'il semble plus simple de développer des stratégies planificatrices adaptées au contexte.

## 2. L'URBANISME DURABLE:

### IDENTIFICATION DE PRINCIPES NORMATIFS OU DE VALEURS?

Ce débat ville compacte-ville étalée nous permet par les controverses qu'il soulève d'identifier un certain nombre de principes stratégiques pour la pratique de l'urbanisme durable: la densification interne du centre ville, la régénération des friches, c'est-à-dire tout ce qui constitue la «reconstruction de la ville sur la ville», mais aussi les politiques de déconcentration en noyaux denses qui apparaissent comme des orientations stratégiques majeures de la gestion et du développement plus durable des villes.

Cette densification à travers la reconstruction est toutefois dénuée de sens si elle n'est pas reliée à d'autres politiques. La question de la densité doit être liée aux discussions sur les modèles résidentiels et urbains. Comme Scoffham et Vale [1996] le précisent, la densité n'a pas d'importance à moins que celle-ci ne soit rattachée à la forme construite. De même, la densification est dénuée de sens à moins qu'elle ne soit coordonnée au développement des transports publics, mais aussi à la qualité des espaces publics les reliant. Le modèle de la ville dense ne peut être appliqué sans la prise en considération d'autres objectifs d'aménagement, et pour se faire, plusieurs stratégies peuvent être proposées: agencer des centralités secondaires, intégrer l'aménagement urbain et la planification des transports, valoriser les espaces publics et améliorer les services urbains. Dans tous les cas, la densification doit être différenciée: elle ne peut être la même partout, mais elle doit être, dans tous les cas, de qualité.

C'est le principe sur lequel se fonde «le New Urbanism», ou «Nouvel Urbanisme», qui met l'accent sur le rôle de la forme urbaine dans la gestion des moyens de transport. Les promoteurs de la charte du New Urbanisme, une association de professionnels oeuvrant à diffuser et à mettre en œuvre les principes des doctrines du New Urbanisme (<http://cnu.org>) font reposer une bonne part de leurs propositions sur leurs bénéfices en transports, ainsi que sur la restauration des centres existants et des villes à l'intérieur des régions métropolitaines cohérentes (Barcelo, 2000). Avec toutefois cette particularité de s'inscrire dans un mouvement de rejet plus général de l'architecture et de l'urbanisme se référant aux formes urbaines traditionnelles. Le New Urbanism se veut donc avant tout une réponse aux problèmes de la banlieue nord américaine typique. Selon ce courant, les villes fonctionneraient mieux si elles pouvaient offrir des transports publics qui les relient à des banlieues à densité

relativement élevée avec une occupation des sols mixte. Le New Urbanism émet l'hypothèse que «*même les villes modelées par l'automobile peuvent être réaménagées sur la base de ces principes, en mettant l'accent sur de nouvelles lignes de transports et des centres secondaires ou des villages urbains à l'intérieur de banlieues traditionnelles dépendantes de la voiture*» (Newman and Kenworthy, 1996).

Mais c'est aussi l'une des idées forces du Transit Oriented Development (TOD, expression née à l'Université de Princeton), d'un développement favorisant corrélativement, outre les recommandations et principes du New Urbanism qu'il englobe, le développement de zones d'urbanisation à métrique piédestre (marche à pied, vélo, transports publics), devant permettre à une majorité des habitants de se rendre à pied de leur domicile à une station de métro, de train de banlieue, de tramway. L'enjeu? Une «nouvelle urbanité», liée au développement d'un modèle urbain polycentrique en réseau, avec diversification de nouvelles nodalités périphériques, plus denses, reliées par des corridors urbains desservis par des transports publics performants. Le TOD vise à densifier les zones urbaines aux abords des lignes de transports publics déjà construites en récupérant des friches existantes, ainsi qu'autour des stations de banlieues.

C'est le principe sur lequel se fonde enfin le «smart growth» ou «croissance intelligente», courant développé depuis la fin des années 1990, principalement en Californie (Williams, 2000; Ewing and al, 2002; APA, 2002), comme réaction à l'étalement urbain et ses conséquences. Ce concept se réfère à des formes d'urbanisation plus compactes, plus propices aux cheminements piétonniers.

La recherche d'une forme urbaine plus durable est donc tributaire d'une multiplicité de facteurs et d'effets de synergie. La maîtrise des effets négatifs de l'étalement urbain passe par la mise en œuvre de politiques urbaines intégrées et concertées, pouvant agir à la fois en faveur d'une meilleure gestion des ressources et de l'accès des habitants à une meilleure qualité de vie. La notion d'«urbanisme durable» permet d'articuler de manière cohérente ces principes et cette démarche pour aborder la gestion et la transformation des espaces urbains dans une visée de développement durable.

Un des principaux apports de l'approche par la ville durable et des conclusions du débat entre les modèles de ville compacte et de ville étalée est ainsi fondamentalement de faire évoluer les cadres de l'urbanisme, en mettant en débat des pratiques et des politiques anciennes ou plus récentes: attitude patrimoniale contre tabula rasa, insertion du bâti dans un environnement multidimensionnel contre abstraction de l'architecture par rapport au contexte environnant, mixité fonctionnelle contre zonage, reconquête de la voirie par tous les modes de transports contre séparation des circulations, mais aussi urbanisme participatif contre urbanisme d'experts très rationaliste (Emelianoff, 1999), manière de permettre une remise en cause des réflexes acquis et en accordant un peu plus de crédit à l'expression des habitants.

Ainsi, la remise en cause des cadres de l'urbanisme nous conduit aujourd'hui à une réflexion sur l'identification d'un ensemble de valeurs au delà des principes seulement normatifs. L'idée sous jacente étant d'arriver à produire de la valeur sur un lieu: «*urbaniser un endroit, c'est lui donner de la valeur*» (Ascher, 2001). Il ne suffit plus de poser un équipement en pensant que l'on répond à un besoin. Donner de la valeur à une ville est un enjeu énorme: c'est par exemple être capable de réfléchir très en amont, de penser par exemple de nouvelles

centralités temporelles «*des citadelles du temps continu comme disent les italiens, c'est aller plus loin que la pharmacie de garde, mais mettre un condensé de tous les services et activités disponibles 24h sur 24, parce que de nombreuses personnes ont des horaires décalés, parce qu'avec les connexions internationales, les horaires sont de plus en plus nocturnes et parce qu'avec les techniques d'autonomie, les gens veulent pouvoir se décaler*

#### ADAPTABILITÉ, INNOVATION ET RÉVERSIBILITÉ DES USAGES DES ESPACES

La réversibilité de l'action devient un nouvel enjeu fondamental pour l'urbanisme du 21ème siècle. «*Les lotissements contemporains de villas individuelles, qui ont connu leur heure de gloire ces vingt dernières années, et qui continuent à former une réponse à la demande de logement, démontrent, jusqu'à ce jour du moins, une véritable incapacité d'évolution vers une mixité du tissu*» (Mangin, 2004). Les réflexions émergentes sur la ville doivent prendre acte de ce type d'options rigides aux conséquences négatives multiples, inadaptées à un monde urbain en mutation. Les espaces urbaines, vides ou pleins doivent être pensés en terme évolutifs et pouvoir changer d'utilisateurs comme d'utilisations au fil du temps. Une telle maximisation de la souplesse d'usage des lieux devient aujourd'hui déterminante. La capacité évolutive est donc aujourd'hui recherchée, seule à même de relever le défi que représente la nécessité d'agir dans un monde incertain (Callon, Lascoumes, Barthe, 2001).

#### HÉTÉROGÉNÉITÉ AU-DELÀ DE PRINCIPES NORMATIFS POUR FAIRE FACE À L'INCERTITUDE

L'idée force qui se cache derrière cette valeur renvoie à la nécessité d'un changement de regard pour admettre la complexité des paysages, ce qui signifie surtout accepter «la ville comme une somme de parties différentes, en constants changements, à diverses échelles» (Mangin, 2004). Dans ce contexte affirme toujours ce même auteur, la priorité est alors à la lutte contre cette «*pensée homogénéisante qui imprègne les esprits, nivelle les hauteurs et exclut l'hétérogène, la densification, le bricolage éphémère*». Et cela ne pourra se faire qu'à travers l'acceptation d'une certaine forme de dynamique urbaine, qui réclame d'assumer «*certaines formes de densification des périphéries, d'encourager des mixités d'usages, d'envisager des solutions de parkings plus économies d'espace*». La mixité sociale et fonctionnelle peut être une bonne illustration de cette valeur recherchée, puisqu'elle constitue pour de nombreux auteurs, d'abord une affaire de regard acceptée. Un métissage visuel que rejettent les aménageurs qui régulent quartiers de villes, ensembles protégés, périmètre d'unité visuelle en un tout homogénéisant. Or «*une plus grande dynamique urbaine requiert avant toute chose d'accepter l'hétérogénéité visuelle, non pas comme une forme de nouveau pittoresque, mais comme la condition sine qua non d'une vitalité économique, sociale, artistique, à différentes échelles et pour différents acteurs*». Pourquoi, alors dans le cadre d'un projet géographique, ou d'urbanisme, me pas faire évoluer les règles du jeu, et introduire des marges d'imprévu et d'aléatoires? «*Le projet urbain est trop convenu et dépend, dans les*

*textes et dans le droit, de mécanismes niveleurs, de programmations normatives, de vulgates sur l'architecture urbaine»* (Mangin, 2004).

#### ESPACES PUBLICS, SENS DES LIEUX ET PARTICIPATION

L'espace public est au cœur des enjeux de développement d'une politique d'urbanisme dite durable, celui-ci devant être continu, accessible, varié et partagé, il lie les territoires des multi-territorialités et est le seul garant du passage d'une ville juxtaposée vers une ville passante, c'est-à-dire d'un arrêt de cette sectorisation quotidienne et grandissante de la ville (Mangin, 2004). A cela s'ajoute la réflexion sur le sens des lieux. La ville ne doit pas être uniquement pensée sur un simple point de vue esthétique mais développer les conditions pour bâtir une certaine «community of place» (esprit du lieu), qui évite au quartier de n'être qu'une «community of interests» communautés d'intérêts, une caractéristique de la gated community. Outre la variété de l'habitat dans l'organisation des rues et des espaces publics, cet objectif ne pourra être atteint qu'en lien avec le premier en réhabilitant la figure du piéton, et donc en faisant une place grandissante à celui-ci. Le nouvel urbanisme parle de «*streetscape*» (paysage mettant en évidence la rue) et de public realm (univers public) au sein duquel prennent place les relations entre les individus, les espaces publics conférant ainsi une identité au quartier grâce à l'imbrication étroite entre espaces domestiques et espaces publics. Cette adhésion n'est possible qu'au travers d'une véritable participation de tous les acteurs qui font la ville et qui sont directement concernés par les effets au quotidien de ces nouveaux projets: les habitants et usagers du quotidien, qui ne doivent pas être considérés comme des individus mais comme des acteurs sociaux, au travers desquels des postures favorables à l'urbanité peuvent être repérées. Encore faut-il ne pas parler à leur place.

### 3. RELECTURE DU PROJET MÉTAMORPHOSE

Le projet Métamorphose (préavis d'intention et rapport pré-avis) s'inscrit en quatre volets: redistribution des équipements sportifs, habitat avec création d'un éco-quartier, projet de nouvel axe de transport public vers le nord et mise en place d'une procédure de participation innovante. Ces orientations s'inscrivent dans une démarche plus globale, celle du PALM, projet d'agglomération Lausanne-Morges dont les finalités visent à freiner l'étalement urbain, densifier les espaces bâties et limiter la croissance du trafic individuel, pour éviter la dégradation des conditions de déplacement et améliorer la qualité de vie dans l'agglomération, avec les 27 communes dites de l'agglomération compacte. Ce projet répond donc dans ses orientations générales aux principes (normatifs) énoncés et validés dits d'urbanisme durable: densification, reconstruction de la ville sur la ville, coordination développement des transports et urbanisation, valorisation des espaces publics, participation et concertation (Racine, 2007, *infra*). Rappelons en ici les principes généraux (Bochet, 2006).

La densification rentre désormais dans les principes du PALM. Sujet tabou, il y a encore peu, la question de la densité auprès des pouvoirs publics locaux a réussi à être acceptée, celle-ci n'est plus ressentie comme négative, mais au contraire comme une solution d'aménagement désormais incontournable, du moins dans les espaces en creux et les centres des petites villes et des agglomérations. La densification est devenue un préalable: «au contraire du processus d'étalement, l'agglomération doit évoluer par des urbanisations denses, mixtes et bien situées, profitant aux mieux des infrastructures de transports» (Etat de Vaud, DIRE, DINF,

2005). Aujourd’hui le choix d’une agglomération compacte a été validé à plusieurs reprises et la densification localisée devient donc un outil de lutte contre l’étalement urbain et son principe n’est plus remis en cause que ce soit dans le PALM ou le projet Métamorphose. Ces deux mêmes plans partent de la démonstration que les relations sont étroites entre transports et urbanisation. Il est indiqué que la coordination entre urbanisation et transports s’effectuera en coordonnant dans le temps, «autant que possible les améliorations des transports et les projets d’urbanisation» (Etat de Vaud, DIRE, DIFE, 2005). Ainsi par rapport à ces prérogatives, douze sites de développement dans l’agglomération lausannoise ont été choisis comme des lieux prioritaires du développement d’intérêt cantonal. Pour chacun de ces sites, la mobilité douce sera favorisée pour les déplacements internes et la localisation des transports publics sera un facteur déterminant.

La qualité de vie est le dernier des cinq points énoncés dans la charte provisoire du PALM. Celle-ci est «reconnue comme une valeur clé, où convergent les exigences d’attractivité économique nécessaire au développement des agglomérations contemporaines et le souhait des populations qui entendent y vivre et y travailler dans de bonnes conditions» (Etat de Vaud, DIRE, DIFE, 2005). Les principes de valorisation des espaces publics, que nous estimons au nombre de quatre: la circulation douce, la trame verte, les perméabilités et les espaces communautaires, ne sont que partiellement repris dans le PALM. Quelques prérogatives supplémentaires concernent le développement des espaces communautaires comme les espaces polyvalents: les espaces verts internes aux quartiers, les jardins particuliers, les jardins d’enfants devraient être au minimum évoqués, ces espaces devant être nombreux et sans voiture. La qualité de vie dans les quartiers ne se résume évidemment pas d’après nous, à des espaces accessibles en mobilité douce et bien desservis par les transports publics.

Malgré des lacunes au niveau de l’application de certains principes, il s’avère que la ville de Lausanne respecte de manière exemplaire et à plusieurs niveaux les principes normatifs identifiés jusqu’à ce jour d’urbanisme durable. Finalement, ce n’est donc pas sur ces principes que la stratégie de la ville de Lausanne peut être critiquable, mais bien sur le champ novateur des valeurs urbanistiques à rechercher dans un projet d’une telle envergure pour une ville qui se veut pionnière. Loin de blâmer son action, qui me semble encore une fois exemplaire en termes de projet de ville portée par des ambitions fortes pour une vision à long terme de la ville, ce projet est critiquable comme celui des autres villes européennes, parce qu’il y manque peut-être encore l’essentiel. Une réflexion sur la manière d’intégrer les valeurs actuelles identifiées comme fondamentales, qui doivent apparaître en amont de toute stratégie d’urbanisme durable: adaptabilité, innovation et réversibilité des usages, hétérogénéité pour faire face à l’incertitude et espaces publics, sens des lieux et participation.

#### ADAPTABILITÉ, INNOVATION ET RÉVERSIBILITÉ DES USAGES

Se pose ainsi et d’abord, la question de l’identité du quartier de la Pontaise. Les arguments des opposants au déplacement du stade font valoir la destruction évidente à leurs yeux de l’identité du quartier de Pontaise si les changements prévus étaient réalisés. Un de leurs arguments repose sur l’idée qu’une destruction du stade associée à la réalisation d’un éco-quartier ne répond pas aux principes de la ville durable, notamment celui qui mentionne la nécessité de «faire la ville dans la ville et depuis la ville». Il ne faudrait donc pas détruire quoique ce soit, sans mettre en péril l’équilibre du quartier. Faire un éco quartier à la

Pontaise, cela reviendrait pour les opposants à faire table rase du passé, ce qui ne répondrait pas aux principes de la ville durable! Cet argument n'est pas recevable en soi, en tout cas pas si on le défend dans le cadre d'une vision d'une ville durable, en effet le principe du faire la ville depuis la ville (ou adaptabilité au contexte) n'est pas suffisant pour remettre en cause le déplacement du stade, ce projet est bien intra-urbain et se concentre sur la ville depuis la ville, enfin n'oublions pas que si l'immobilisme n'est pas une valeur de la ville durable, l'innovation elle, en est une.

A contrario, pour les partisans du projet, un éco-quartier à la Pontaise permettrait de répondre aux enjeux et problématiques de développements actuels, en favorisant la construction de logements dans la ville centre, dans un secteur qui sera de mieux en mieux desservies par les transports publics, et qui répond aux dernières normes écologiques en la matière (relevés dans divers exemples européens). Sur le fond, les arguments sont totalement convaincants et font écho aux principes normatifs de la ville durable, mais quid de la justification de l'emplacement? Pourquoi ce projet ne peut-il pas de développer d'embleée et à plus grande échelle en démocratisant les principes de durabilité sur un secteur comme Malley? Cet exemple pour mentionner qu'en fait, les principes sont respectés dans ce projet, mais de la même manière que pour les opposants aux projets, les arguments en faveur de la ville compacte, ne permettent pas contrairement à ce qui semble annoncer des deux côtés, de défendre un choix plutôt qu'un autre. Ils semblent plutôt servir de faire-valoir.

Au niveau de l'adaptabilité et pour atteindre une maximisation de la souplesse d'usage des lieux, la question de la densification se pose autrement. Dans les divers propositions des uns et des autres, il nous apparaît que la densification ou l'urbanisation dense, reste un préalable ou un principe de base validée de la ville durable, ce qui nous l'avons vu dans la première partie doit être nuancé, la densification devant toujours être le résultat d'un processus finalisé. Si la densification est désormais acceptée comme un objectif stratégique de l'aménagement urbain, seul «le comment densifier» permet de définir des espaces adaptés, adaptables et diversifiés répondant aux attentes des citadins et aux objectifs de réversibilité des usages des bâtiments sur le long terme. Or cette dimension n'est pas explicitée dans le projet métamorphose. Ce principe de densification semble être désormais un principe autonome et suffisant dans une optique d'un développement durable des territoires mais pas assez comme le cœur d'un processus ou d'une politique qui se doit de proposer en amont de toute conception des usages adaptables et réversibles de l'espace habité.

#### HÉTÉROGÉNÉITÉ AU-DELÀ DE PRINCIPES NORMATIFS POUR FAIRE FACE À L'INCERTITUDE

Le projet Métamorphose semble ici passer à côté d'une cohérence d'ensemble en résumant son projet à des actions ponctuelles et isolées, même si toutes répondent isolément aux principes de la ville durable. La juxtaposition de projets ne permet pas d'obtenir des effets induits à l'échelle de la ville. Ce manque de cohérence lors d'un projet aussi ambitieux que Métamorphose ne permet pas de répondre à cette recherche de la valeur hétérogénéité. C'est à l'aide d'une réflexion considérant les parties différentes de la ville, en constants changements, à diverses échelles, que l'on pourra aller d'une ville juxtaposée à une ville passante aux espaces continus, accessibles, variés et partagés. Mais pour l'instant cette valeur de l'urbanisme durable n'est pas encore mise en pratique dans les projets, et c'est dès maintenant qu'il faudrait réfléchir à l'intégration de cette valeur qui donnerait de la cohérence à tout projet.

Les opposants au projet soulignent le risque d'une fracture nord-sud en termes de localisation des équipements sportifs si le stade est déplacé au sud, puisqu'il viendrait se localiser dans une zone déjà riche en équipements sportifs et publics. Cet argument de la fracture peut être défendable si la lecture du projet ne se fait qu'à une seule échelle, on assiste effet à une concentration d'équipements au sud. Est-ce que pour autant cette ombre noir du zoning est suffisante pour s'opposer au projet de façon argumentée et légitime, en renvoyant aux principes de la Chartes d'Athènes? Pas vraiment me semble-t-il. L'hétérogénéité et la mixité se font à plusieurs échelles, est ce que ce déplacement du stade est si contre intuitif que ça? Les stratégies développées aujourd'hui pour faire face aux problèmes posés notamment par l'héritage des pratiques de zonage, donnent un rôle fondamental à la restructuration et à l'articulation des espaces. Une attention spécifique est donnée à ce qui fait «lien», à toutes les échelles: relations entre les bâtiments, entre les bâtiments et la rue, entre les îlots et entre les différents quartiers des villes (Mangin, 2004, Bochet *et al*, 2007). La question du lien déborde aujourd'hui la question du zoning, l'objectif étant de favoriser un stade qui fait lien avec le quartier et de la ville et non un emplacement plutôt qu'un autre.

En fait, il semble que la décision irrévocabile de la déplacer à simplement ouvert la voie aux opposants du projet avant même de réfléchir si en terme de ville durable et de projet d'urbanisme durable, ce déplacement forcée était un si mauvais choix. Nous restons beaucoup dans ce débat dans des schémas convenus, des logiques dualistes, zoning des années 30 contre mixité à tout prix, sans réfléchir plus loin en termes de pertinence, d'originalité et d'atouts des différentes propositions. Il ne faudrait pas que les principes de la ville durable rendent notre pensée homogénéisante de la même façon qu'à l'époque de la Chartes d'Athènes. Un peu d'imprévu, d'originalité, d'acceptation dans la démarche de projet nous permettrait probablement de réfléchir ensemble à un projet urbain tout en acceptant les préalables qui dépassent souvent les principes de durabilité, mais répondent à d'autres logiques.

#### ESPACES PUBLICS, SENS DES LIEUX ET PARTICIPATION

Nous avons évoqué précédemment les lacunes concernant la gestion des espaces publics. Revenons ici à l'un des éléments du débat relevé dans la presse et lors de séances-débats: la question de la démarche participative.

En fait, le principal point d'achoppement de ce projet semble vraiment résider sur un certain nombre de décisions préliminaires, comme le déplacement du stade, qui apparaissent comme «non négociables». Ce qui est critiqué sous couvert de la ville durable, ne semble pas être tant le fond du projet que la forme du projet. Alors Métamorphose: l'histoire d'une démarche participative peu crédible? «Nous avons le sentiment que la ville va nous livrer un projet déjà tout prêt» (paroles d'habitants). On assiste alors depuis le lancement du projet dans la presse à ce que nous pourrions appeler un *nimby* collectif habitants-architectes sur les modes de propositions et sur une décision qui leur semble avoir été prise d'avance. Là est le principal point d'achoppement du projet, «c'est décidé d'avance» et c'est en tout cas, le seul argument valide des opposants. Pour ce qui est de remettre en question cette décision, les arguments des détracteurs du projet sous prétexte des principes de la ville durable sont nous l'avons vu largement discutables! Tout est question d'échelle.

Soyons alors provocateur, en rappelant cette épée de Damoclès de tout projet: la non acceptation du changement, le fait avéré que les habitants n'acceptent pas de voir les lieux qu'ils

connaissent changer, la population que nous sommes semblant naturellement réfractaire aux changements et aux transformations urbaines, si ce n'est pour des retouches esthétiques. Alors ce déplacement du stade, s'agit-il d'un problème de participation «on nous impose ce projet», de fracture Nord-Sud, de zoning des années 30? Ou simplement de la non acceptation de changements majeurs déstabilisants pour la population? La question que l'on peut alors légitimement se poser est la suivante: faut-il pour des projets d'envergure comme celui du déplacement du stade, qui répond à des logiques qui dépassent les questions de zoning ou d'identité, obtenir un consensus? Quid des autres agglomérations en Europe?

Et finalement quid du projet Métamorphose? La question de la ville durable semble servir de faire valoir pour les arguments des uns et des autres. Ce qu'il est intéressant de souligner dans ces divers exemples, c'est que les mêmes arguments en faveur de la ville durable, peuvent servir à défendre des points de vue opposés (faire la ville depuis la ville, coordination transport urbanisme, participation), ce qui révèle les limites aujourd'hui des arguments soulevés lors du débat public sur Métamorphose. Les arguments de la ville durable ne permettent pas de tout justifier, comme le déplacement du stade, la localisation d'un éco-quartier, de la même façon les principes de la ville durable ne servent pas à démontrer la fracture Nord-Sud, l'inutilité du déplacement du stade. Certains enjeux dépassent le cadre de la réflexion sur la ville durable, il faudrait peut être juste l'admettre et en faire un préalable.

#### CONCLUSION: ECHELLES, VALEURS ET IMPACTS AUX FONDEMENTS DU DÉBAT

La logique dualiste du bien et du mal, c'est-à-dire du bon ou du mauvais projet, du bon ou du mauvais déplacement du stade, peut se jouer sous couvert du débat public d'idées mais pas, dans le cas qui nous occupe du moins, sous couvert des principes de la durabilité, plus précisément de la ville durable. Impossible d'associer de fait ville durable avec immobilisme (on ne touche pas au stade, pour prendre cet exemple) ou son contraire, la ville durable avec des modifications majeures telles un renversement du stade vers le sud. De fait les principes de la ville durable ou de l'urbanisme durable ne nous donnent pas de réponses formelles et univoques à cette question.

Les conclusions du débat entre les modèles de ville compacte et de ville étalée sont explicites et je les rappelle: la ville durable ne doit pas être perçue comme un modèle singulier, un modèle unipolaire standardisé qui peut être implanté sans problème à l'intérieur des villes existantes. A la place, nous devons reconnaître qu'il y a de nombreuses formes urbaines qui peuvent être appelées durables. Le défi, pour les politiques, est bien de développer le modèle le plus approprié pour un contexte local particulier. Impossible donc d'évoquer, du moins à propos du projet lausannois Métamorphose, le modèle idéal de ville durable ou la meilleure façon de transformer une ville en une ville durable. L'analyse critique nous permet certes d'aboutir à des conclusions, mais celles-ci ne nous donnent pas de directions précises, juste des principes normatifs. A chacun ensuite de les appliquer, de les interpréter et de les évaluer, mais aucun ne détient en matière d'urbanisme durable la juste vérité: le risque étant que le débat se transforme *in fine* en une bataille d'experts sur des principes normatifs plus ou moins bien compris et adaptés, mais pas sur les enjeux fondamentaux des valeurs de l'urbanisme durable qui dépassent désormais la seule recherche de densité et de coordination développement de l'urbanisation et des transports (pour ne citer que ces deux principes), mais qui cherchent à valoriser l'adaptabilité et de la réversibilité des usages, l'hétérogénéité pour

faire face à l'incertitude et le crédit accordé à l'expression des habitants, que ce soit à travers la recherche du sens de la communauté ou de la mise en place de procédures participatives. De fait le projet Métamorphose, au regard de la définition des principes normatifs d'urbanisme durable, répond dans son ensemble aux principes de la ville durable et de manière exemplaire par rapport aux projets d'autres villes. Au-delà et en attendant une réflexion globale sur le comment développer les valeurs de l'urbanisme durable dans les projets, il faudra, désormais, pour débattre de manière pertinente sur Métamorphose et en parallèle diagnostiquer la qualité de ce projet, trois conditions préalables: se positionner en termes d'échelles, identifier les valeurs novatrices du projet et analyser les impacts des différents scénarios. En effet, proposer de tels modèles de développement, comme ce projet ambitieux de Métamorphose, demande une compréhension des impacts des différentes formes et de leurs capacités à délivrer des bénéfices futurs.

#### RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- APA, (American Planning Association), *Planning For Smart Growth: 2002 State of the States*, Washington DC: APA, 2002.
- F. ASCHER, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Odile Jacob, Paris, 1995.
- F. ASCHER, *Les nouveaux principes de l'urbanisme. La fin des villes n'est pas à l'ordre du jour*, Paris, Editions de l'Aube, 2001.
- M. BARCELO, «La difficile question de l'étalement urbain», [www.mapageweb.umontreal.ca/barcelo/](http://www.mapageweb.umontreal.ca/barcelo/), 2000.
- B. BOCHET, Y.BONARD, M.THOMANN, J-P. DIND, S. GUINAND «Continuité - discontinuité de l'urbain et des réponses urbanistiques: réflexion sur le champ émergeant de l'urbanisme durable» in A. DA CUNHA & L.MATTHEY, *La ville et l'urbain: des savoirs émergents*, PPUR, Lausanne, 2007, pp.187-206.
- B. BOCHET, *Métropolisation, morphologie urbaine et développement durable. Transformations urbaines et régulation de l'étalement: le cas de l'agglomération lausannoise*, Thèse de doctorat, Faculté des Géosciences et de l'Environnement, Université de Lausanne, 2006.
- M. BREHENY, *Sustainable Development and Urban Form*, Pion, Londres, 1992.
- M. BREHENY, «Compact city and transport energy consumption», *Transactions of the institute of British geographers*, 20,1, 1995 pp. 81-101.
- M. CALLON, P.LASCOUMES, Y.BARTHE, *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*, Paris, Seuil, 2001.
- R. CAMAGNI et M.GIBELLI, *Développement urbain durable: quatre métropoles européennes à l'épreuve*, DATAR, La Tour d'Aigues (Paris), Editions de l'Aube, 1997.
- R. CAMAGNI, et al., «Formes urbaines et mobilité: les coûts collectifs des différents types d'extension urbaine dans l'agglomération milanaise», *Revue d'Economie Régionale et urbaine*, 1, 2002, pp. 105-140.
- COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPENNES, *Livre vert sur l'environnement urbain*, Office des publications officielles des Communautés européennes, Bruxelles, 1990.
- ETAT de VAUD, *Plan directeur cantonal. Un projet de l'Etat de Vaud: orientations stratégiques*, Avant projet définitif, service de l'aménagement du territoire, 5 octobre 2005.
- ETAT de VAUD, DIRE, DINF, *Projet d'agglomération Lausanne-Morges, Urbanisation, transports, économie et environnement*, Rapport de synthèse, Avant projet, février 2005.
- C. EMELIANOFF, *La ville durable, un modèle émergent, Géoscopie du réseau européen des villes durables*, Thèse de Doctorat en

géographie de l'Université d'Orléans, 1999.

R. EWING, «Is Los Angeles-style sprawl desirable?», *Journal of the American Planning Association*, vol 63 (1), 1997, pp. 107-126.

R. EWING and al., *Mesuring sprawl and its Impact*, <http://www.smartgrowthamerica.com>, 2002.

V. FOUCHIER, *Les densités urbaines et le développement durable: le cas de l'Ile-de-France et des villes nouvelles*, Ed. du SGVN, Paris, 1997.

H. FREY, *Designing the city: towards a more sustainable form*, Routledge, London, 1999.

S. GUY and S. MARVIN, «Models and pathways. The diversity of sustainable urban futures», in Williams and al, *Achieving sustainable urban form*, Oxford, Spon, 2000.

G.HAUGHTON and C.HUNTER, *Sustainable Cities*, Jessica Kingsley Publisher, London, 1994.

M. HILLMANN, «In favour of the compact city», in M.Jenks, E.Burton, K.Williams, (dir), *The Compact City: a Sustainable Urban Form*, Spon, Londres, 1996, pp. 36-45.

C. KNIGHTS, «Economic and social issues», In Jenks M., et al., *The compact city: a Sustainable Urban Form?*, Spon, London, 1996.

D. MANGIN, *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Eds de la Villette, 2004.

P. NAESS and al, "Energy Use for Transportation in 22 Nordic Towns", *Scandinavian Housing & Planning Research*, 13, 2, 1996, pp. 79-97.

OCDE, *Politiques novatrices pour un développement urbain durable, La ville écologique*, Paris, 1996.

P. NEWMANN and J.KENTWORTHY, *Sustainability and cities: overcoming automobile dependence*, Island Press, Washington, 1989.

P. NEWMANN and J.KENTWORTHY, «Formes de la ville et transport: vers un nouvel urbanisme», *Cahiers de l'IAURIF*, n°114/115, 1996, pp 99-109.

J-B. RACINE, «Les villes en quête d'urbanité: entre efficacité économique et bien-être social. Quelle ville voulons-nous?», *Revue économique et sociale*, 2007, infra.

Real Estate Research Corporation, *The Cost of Sprawl*, Chicago, 1974.

E. SCOFFHAM and VALE, «How compact is sustainable», in M. Jenks et al., (eds), *The Compact City: a Sustainable Urban Form?* Spon, Londres, 1996.

D. SIMMONDS and D.COOMBE, «The transport implications of alternative urban forms», in Jenks M., et al., *Achieving a sustainable urban form*, Spon, Londres, 2000.

L.THOMAS and W.COUSINS, «The Compact City: Succesful, Desirable and Achievable?», in M. JENKS, E.BURTON and K. WILLIAMS (eds.), *The Compact City, A Sustainable Urban Form?*, Spon, London, 1996, pp. 53-65.

K. WILLIAMS and al., *Achieving a sustainable urban form*, Londres, Spon, 2000.

