

opinions Jeudi 21 mars 2013

Les tours, une ambition légitime pour la métropole lémanique

Par Pierre Yves Delcourt

La nécessaire densification des villes suisses donne l'occasion de débattre de l'opportunité de miser sur des tours. Des arguments plaident pour cette forme architecturale, y compris sur l'Arc lémanique où la question se pose concrètement à Lausanne. Par l'urbaniste Pierre Yves Delcourt

L'Europe a été longtemps réfractaire à la construction de tours. La construction d'immeubles de plus de 100 mètres s'est développée seulement à partir des années 1950. Depuis les années 1990, plusieurs villes européennes construisent des tours. La plus haute est actuellement la Shard London Bridge Tower, qui culmine à 309 mètres. Des métropoles de taille moyenne comme Bâle, Zurich, Lyon ou Milan prévoient la construction de tours de grande taille. Dans la métropole lémanique, la municipalité de Lausanne soumet aujourd'hui un projet s'élevant à 85 mètres. Pourquoi ce nouvel engouement pour les tours?

Les tours constituent une solution adéquate pour soutenir la construction en économisant le sol dans les métropoles européennes en pleine croissance. Certes, ce n'est pas la seule solution. Nous postulons que différents types de constructions sont nécessaires pour relever nos défis économiques, sociaux et environnementaux. Faut-il rappeler que depuis des siècles, l'urbanisme propose différents modèles qui contribuent à la diversité et à la qualité de notre cadre de vie? Opposer l'urbanisme horizontal à l'urbanisme vertical serait regrettable.

Une tour de 25 étages avec des plateaux de 1000 m² peut accueillir 500 habitants ou 2000 emplois. Quand on sait que l'urbanisation gagne près de 1 mètre par seconde en Suisse, soit l'équivalent d'une dizaine de terrains de football par jour, on mesure l'intérêt d'une tour pour économiser l'espace. De plus, la tour peut constituer un signal urbain apportant de la lisibilité à un territoire, par exemple en marquant une entrée de ville ou un centre d'affaires. Conçue comme un objet architectural d'exception, elle peut contribuer au marketing d'une ville et d'une métropole. La tour Taoua est une réponse intéressante à ces préoccupations.

Les inconvénients souvent cités par les détracteurs des tours sont: une insertion difficile dans le tissu urbain traditionnel, une surcharge des réseaux de transport insuffisamment dimensionnés, des phénomènes micro-climatiques et leur coût environnemental (surconsommation de matériaux, surconsommation énergétique et entretien coûteux). Ce sont autant de points de vigilance qu'il faut traiter lors d'un projet de construction.

En Suisse romande, l'opinion publique reste réticente aux tours. En septembre dernier, un référendum à Bussigny-sur-Lausanne a fait capoter un projet qui culminait à 60 mètres. Une partie de l'opinion publique voit d'un mauvais œil le projet Taoua à Lausanne, bien que le contexte de son implantation soit très différent.

Jusqu'à présent, les responsables de l'agglomération et du canton de Vaud ont été les grands absents du débat public sur les tours. Pourtant ces dernières favorisent un aménagement raisonné du territoire prôné par le projet d'agglomération lausannois et le plan directeur cantonal. Des projets comme la tour Taoua contribueraient à la compétitivité économique de l'agglomération lausannoise et de la métropole lémanique. Ils renforceraient la pertinence de grands projets d'infrastructures de transport comme la nouvelle ligne de métro M3 qui est actuellement examinée par la Confédération en vue d'un cofinancement.

Pour réussir l'implantation de nouvelles tours, il convient de tirer les leçons du rejet populaire de Bussigny en s'appuyant sur un engagement politique à l'échelle de l'agglomération, voire à l'échelle de la métropole lémanique.

Quelle pourrait être la ligne politique en faveur des tours? A quelles conditions soutenir leur construction? Nous proposons des exigences générales à décliner au cas par cas, car chaque projet est différent.

Les tours doivent s'intégrer harmonieusement dans le paysage, notamment dans le skyline. Elles doivent bien s'intégrer dans le site: leur forme, leur implantation, l'ombre portée sont par exemple des points à étudier attentivement. Elles doivent contribuer à créer des espaces publics largement dimensionnés et de qualité. Leur contribution à la qualité architecturale est plus subjective. L'organisation de concours d'architecture devrait généralement prévaloir.

L'engagement politique doit s'appuyer sur des exigences claires en matière d'accessibilité multimodale: une desserte en transport public adaptée en capacité et en fréquence, des impacts acceptables sur l'ensemble du réseau routier, des circulations piétonnes agréables et sécurisées.

A l'heure des économies d'énergie et de la gestion durable des ressources matérielles, des exigences fortes sont à poser en matière de qualité environnementale. Cela est possible car des projets de tours à haute qualité environnementale se développent depuis quelques années. D'autres aspects environnementaux doivent être traités systématiquement, comme les phénomènes micro-climatiques.

Selon le cas, on peut exiger différentes affectations dans les tours: places de travail, logements, commerces, équipements publics, etc. Par exemple, exiger une part de logements à prix abordable dans le projet Taoua va dans le bon sens, vu la sévère pénurie de logements. La mixité peut aussi contribuer à l'animation d'un quartier à différentes heures du jour.

Enfin, les autorités devraient prévoir systématiquement la mise sur pied de dispositifs adaptés d'information et de participation publique pour accompagner les projets. La croissance urbaine de la Suisse suscite des craintes légitimes. Le large soutien à la LAT ne constitue pas un chèque en blanc pour le bétonnage des villes. La construction de nouvelles tours ouvre nécessairement un débat sur les valeurs et l'identité qu'il convient d'accompagner.