

COREL
COMMUNAUTÉ DE LA RÉGION LAUSANNOISE

L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DES SECTEURS

■ **L'ÉTAT DES SECTEURS ET LEURS ENJEUX** ■

Lausanne, juin 1998

INTRODUCTION

■ Rappel du contexte

A l'issue des réflexions sur l'opportunité de réviser le Plan directeur régional de la région lausannoise, la fédération de secteurs est apparue comme une vision consensuelle du fonctionnement de la COREL.

L'intérêt d'une coordination entre communes est en effet ressorti des différentes réunions, mais plus à l'échelle des secteurs qui correspondent à des territoires relativement homogènes, qu'à celle de la COREL dans son ensemble. Les autorités espèrent ainsi pouvoir optimiser leurs décisions isolées (mise en commun de moyens ...), mais également mieux faire valoir leur point de vue et les intérêts des secteurs, ou de la région, suivant les cas.

Cette optique de coopération dans la gestion quotidienne des affaires communales consiste à réfléchir de manière concertée, afin d'aboutir le plus souvent possible à des décisions intercommunales consensuelles, mais pas à une vision hiérarchique dans laquelle la COREL (ou le secteur) déciderait en lieu et place des communes.

C'est dans cet esprit qu'a été avancée l'idée d'une réflexion en aménagement du territoire à l'échelle des trois secteurs est, nord et ouest.

Son objectif est de fournir les bases d'une connaissance commune du territoire d'aujourd'hui, de ses enjeux pour demain, et de la manière dont chaque commune a envisagé son développement.

■ Exposé de la démarche

Le présent dossier propose de manière synthétique les résultats de ce travail d'aménagement du territoire à l'échelle des secteurs, en ayant conduit des démarches parallèles au nord, à l'est et à l'ouest.

Une première phase a consisté à analyser, puis à synthétiser tous les Plans directeurs communaux des communes de la COREL, aujourd'hui en voie d'élaboration ou d'achèvement.

Un document annexe regroupe l'ensemble de cette information sous forme de fiches signalétiques reprenant pour chaque commune les points essentiels de son document. Ces dernières ne sont volontairement pas exhaustives, mais très synthétiques, de manière à pouvoir comparer les différentes visions communales entre elles.

Les deux grandes catégories d'informations sont reprises sous forme de colonne : diagnostic et objectifs de la commune. Les différents chapitres thématiques correspondent aux lignes : sites et paysages, démographie, urbanisation, vie socio-économique et déplacements. Quelques chiffres-clefs ont été ajoutés, dans la mesure où ils rendent bien compte du fonctionnement du territoire.

La deuxième phase du travail constitue l'essentiel de la matière du présent document, avec les commentaires des trois cartes suivantes, réalisées pour chacun des secteurs :

- la lecture du territoire tel qu'il se présente aujourd'hui
- la juxtaposition des PDCOM
- la localisation des projets à plus vaste échelle, que ce soit ceux de la COREL ou du canton.

Il s'est agi d'identifier les éléments de consensus entre les différents documents communaux, régionaux et cantonaux, ainsi que les divergences, et surtout de proposer des pistes de réflexion adaptées à la spécificité de l'ouest, du nord et de l'est.

Ces éléments d'analyse correspondent au minimum nécessaire pour aboutir à des conclusions intéressantes pour les communes, dans le sens d'une vision d'ensemble des secteurs. Ces résultats pourront, si les secteurs le souhaitent, servir ultérieurement à un travail de concertation entre eux et avec Lausanne dans le sens d'une vision d'aménagement à plus vaste échelle, ce qui constituerait, d'après les techniciens, une progression intéressante de la réflexion.

■ Les secteurs de la COREL

Afin de fournir une vision d'ensemble des secteurs, la cartographie des chiffres clefs a paru être un élément intéressant. C'est pourquoi les cartes suivantes sont présentées en première partie du document, chaque commune pouvant se reporter ensuite à sa fiche pour plus de détails :

- densité de population par commune
- localisation des emplois
- évolution démographique
- évolution des emplois
- mobilité quotidienne.

L'analyse des données statistiques et de leur évolution sur une durée d'environ 10 ans permet de bien distinguer ce qui constitue la structure de l'agglomération, de ce qui correspond à l'influence de la conjoncture très différente au début des années 90 de ce qu'elle est aujourd'hui.

La structure

Comme la plupart des agglomérations, Lausanne est constituée d'un centre dense (en population et en activités), connaissant une densité décroissante au fur et à mesure de l'éloignement du centre et des spécificités relativement marquées par secteur :

- **l'ouest**

une forte densité de population (1 945 habitants / km²), un nombre élevé d'emplois (0,66 emploi / habitant), mais une mobilité quotidienne tout de même élevée (74 navetteurs pour 100 actifs résidents)

Ce secteur connaît tous les chiffres d'un territoire urbain, ce qui se voit aisément sur le terrain avec la densité des constructions et les zones industrielles, mais sa forte mobilité révèle qu'il se trouve à proximité d'un pôle d'emploi également dynamique, Lausanne.

- **le nord**

une faible densité de population (544 habitants / km²), un nombre très faible d'emplois, à l'exception notable des communes proches du centre et de l'autoroute qui relèvent la moyenne (0,48 emploi / habitant), et une mobilité quotidienne également très élevée (76%)

Ce secteur est un espace résidentiel périurbain, c'est à dire avec une apparence encore rurale mais en réalité très lié à la ville centre dans son fonctionnement, ce qui explique à la fois sa faible densité, et le nombre important de navetteurs. La localisation des emplois distingue deux sous-secteurs : l'immédiate périphérie qui participe au fonctionnement économique de la ville, et les communes plus éloignées à vocation majoritairement résidentielle, malgré des politiques économiques communales qui peuvent être efficaces.

- **l'est**

une densité de population moyenne à forte au sud et très faible au nord (793 habitants / km²), un nombre d'emplois plutôt faible (0,26 emploi / habitant), mais une mobilité quotidienne toujours élevée (75%)

Ce secteur se subdivise également en deux sous-secteurs, avec un quartier de l'agglomération visiblement urbain et résidentiel au bord du lac, et un secteur périurbain plus au nord, connaissant les mêmes caractéristiques que le secteur précédent.

La mobilité quotidienne élevée entre domicile et travail est un phénomène caractéristique de notre société contemporaine, qui se traduit par des flux de circulation toujours croissant sur les voies, même si l'agglomération dans sa partie dense connaît un taux d'utilisation des transports collectifs assez élevé par rapport aux autres villes suisses et européennes.

La conjoncture

Les deux périodes étudiées 85 / 91 et 91 / 96 sont très différentes, et permettent d'observer le comportement de l'agglomération par des temps de conjoncture haute et nettement moins haute.

- **1985 / 1991**

Cette période d'euphorie économique a connu des rythmes de développement élevés (+ 7 000 habitants et + 19 000 emplois pour l'ensemble de la COREL), mais inégalement répartis sur le territoire.

La population est restée stable dans les communes denses, et s'est plutôt installée en périphérie, ce qui s'est traduit sur le territoire par un étalement de l'urbanisation de manière pas forcément continue, c'est le phénomène de la périurbanisation.

Les emplois se sont majoritairement installés au centre (31% de la croissance) et à l'ouest (42% de la croissance), mais représentant dans l'ensemble un fort dynamisme économique de l'agglomération.

- **1991 / 1996**

A contrario, cette seconde période a plutôt été marquée par la stagnation, voire la régression (+ 500 habitants et - 10 500 emplois pour la COREL).

Du point de vue de la démographie, les communes denses du centre (Lausanne / Renens / Chavannes / Prilly) ont connu une très légère décroissance. Seules quelques communes ont poursuivi leur évolution antérieure : dans les communes disposant d'un cadre de vie de qualité et reconnu (Jouxens-Mézery ...), et les périurbaines de petite taille (Les Cullayes / Froideville / Bottens / Villars-Tiercelin...)

L'évolution des emplois a été plus préoccupante, avec deux catégories de décroissance : dans les pôles économiques du centre et de la proche périphérie encore dense (Lausanne / Bussigny / Cheseaux / Romanel / Le Mont / Pully), et les périurbaines qui renforcent ainsi leur vocation résidentielle (les Cullayes / Froideville). Seuls quelques cas particuliers ressortent en croissance (Ecublens / Renens / Cugy / Epalinges).

Lausanne a fonctionné pendant cette période comme la plupart des communes centres d'agglomération de cette échelle (6 725 habitants / km² sur le territoire urbain et 3 097 sur l'ensemble), avec un difficile maintien démographique (- 1% de 85 à 91 puis - 3% de 91 à 97) au profit de la périphérie qui offre des conditions de vie en apparence plus attractives, un nombre d'emplois très important (0,82 emplois par habitant) et en croissance de 85 à 91 (+ 6,4 %), puis en décroissance depuis 91 (- 9,3%) ainsi qu'une mobilité de ses résidents plutôt faible (28%). Cette dernière caractéristique est toutefois à nuancer, dans la mesure où la mobilité entre les quartiers de Lausanne (résidentiels et d'activités) est très probablement de la même ampleur qu'entre les communes de la COREL.

Il ressort clairement de cette analyse sur une décennie **le renforcement de la structure de l'agglomération** : si la COREL a globalement gagné en 10 ans 7 500 habitants et 8 000 emplois, cette évolution s'est localisée à 74% pour l'habitat dans le secteur est et à 94% pour l'économie dans le secteur ouest, alors que Lausanne perdait dans le même temps 3 000 habitants et 4 000 emplois.

La dernière carte sur fond topographique est inspirée des documents élaborés par le SAT sur le centre du canton. Elle a pour but unique de fournir une vision d'ensemble du territoire de la COREL et des articulations entre les différents secteurs.

COREL : DENSITE DE POPULATION PAR COMMUNE EN 1991

LEGENDE

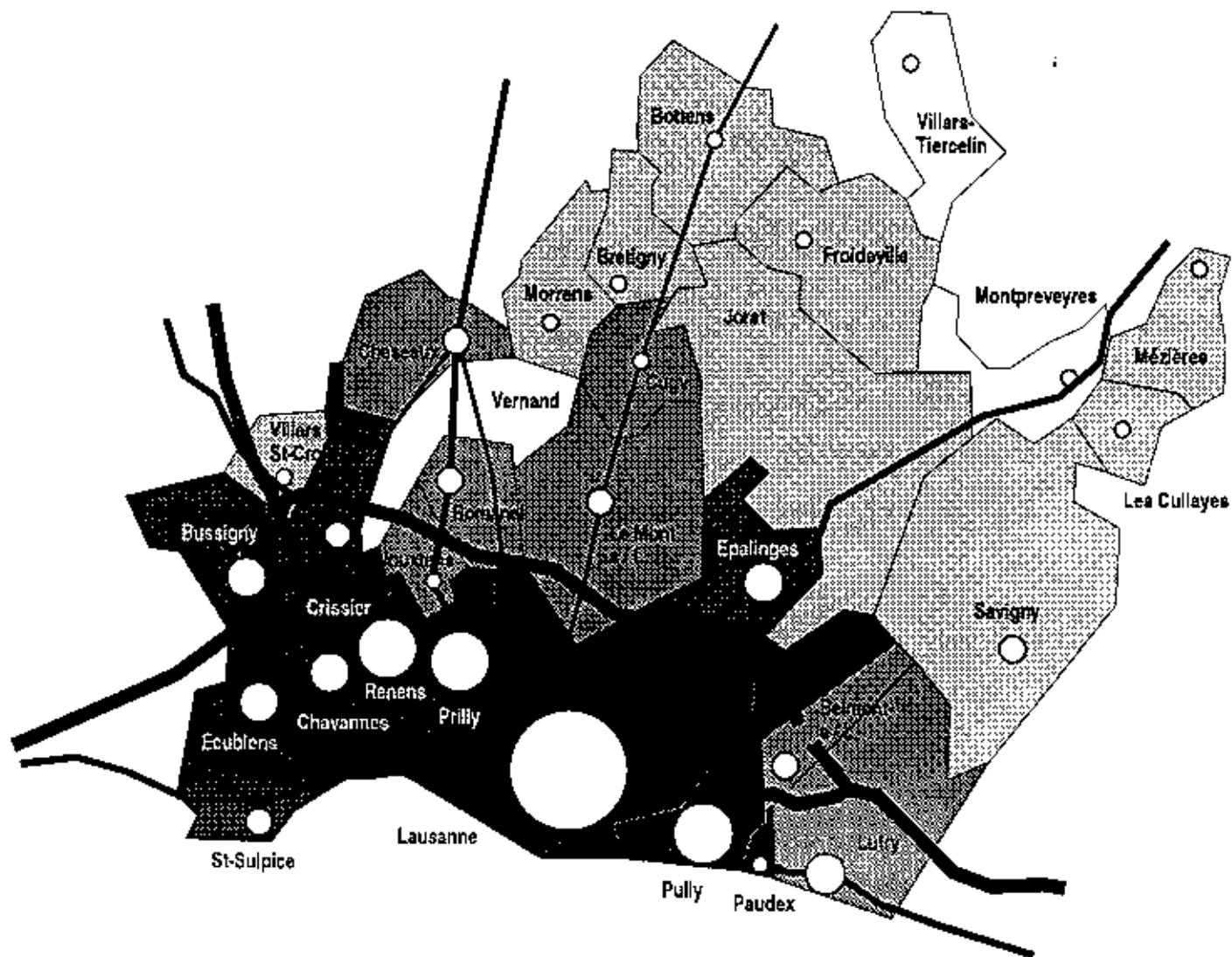


Secteur ouest
moyenne 1 945 habitants / km²

Secteur nord
moyenne 544 habitants / km²

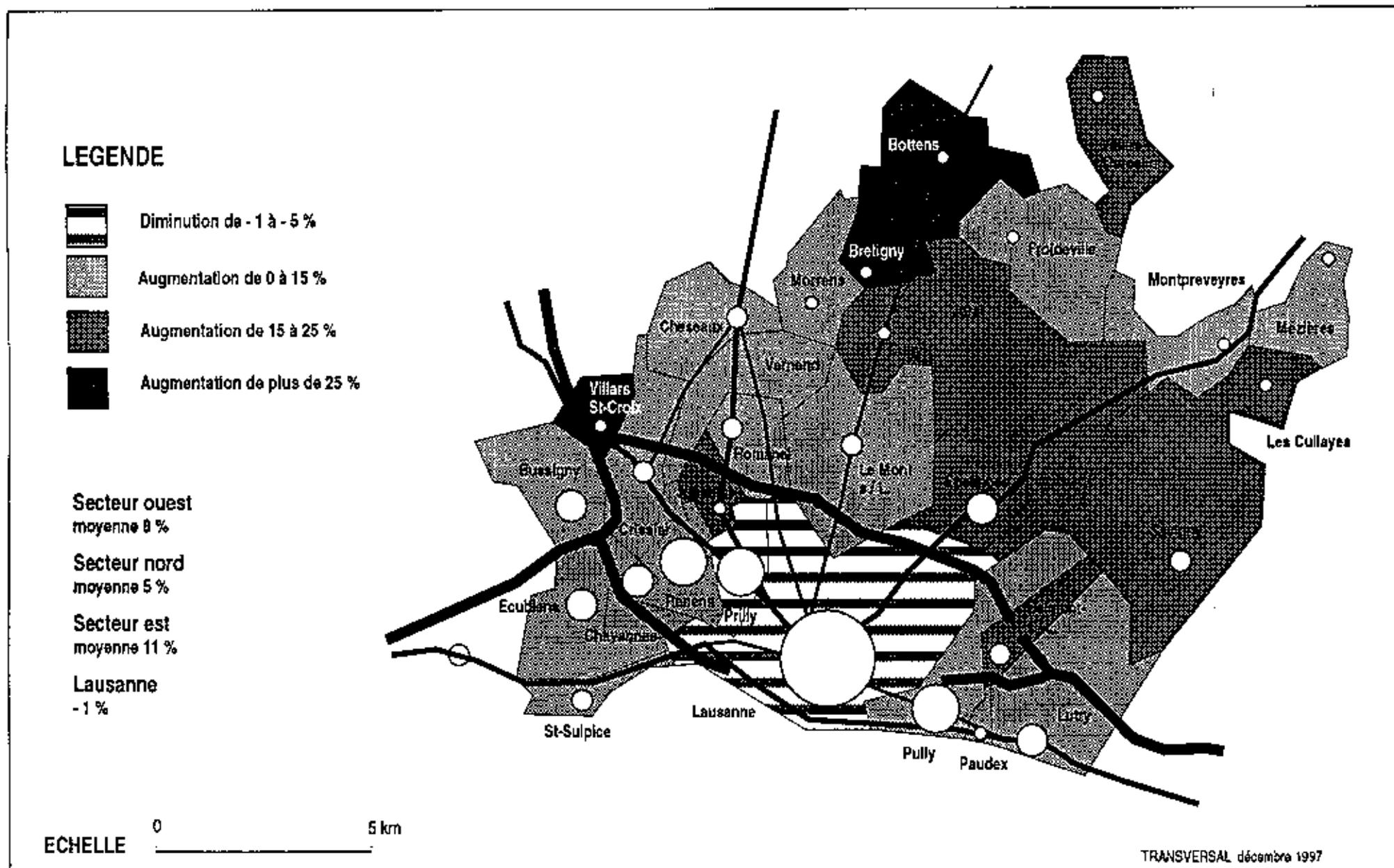
Secteur est
moyenne 793 habitants / km²

Lausanne
3 097 habitants / km²



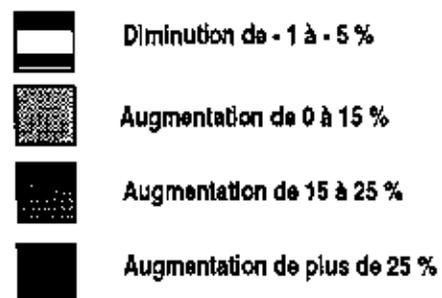
ECHELLE 0 5 km

COREL : EVOLUTION DE LA POPULATION DE 1985 A 1991



COREL : EVOLUTION DE LA POPULATION DE 1991 A 1996

LEGENDE

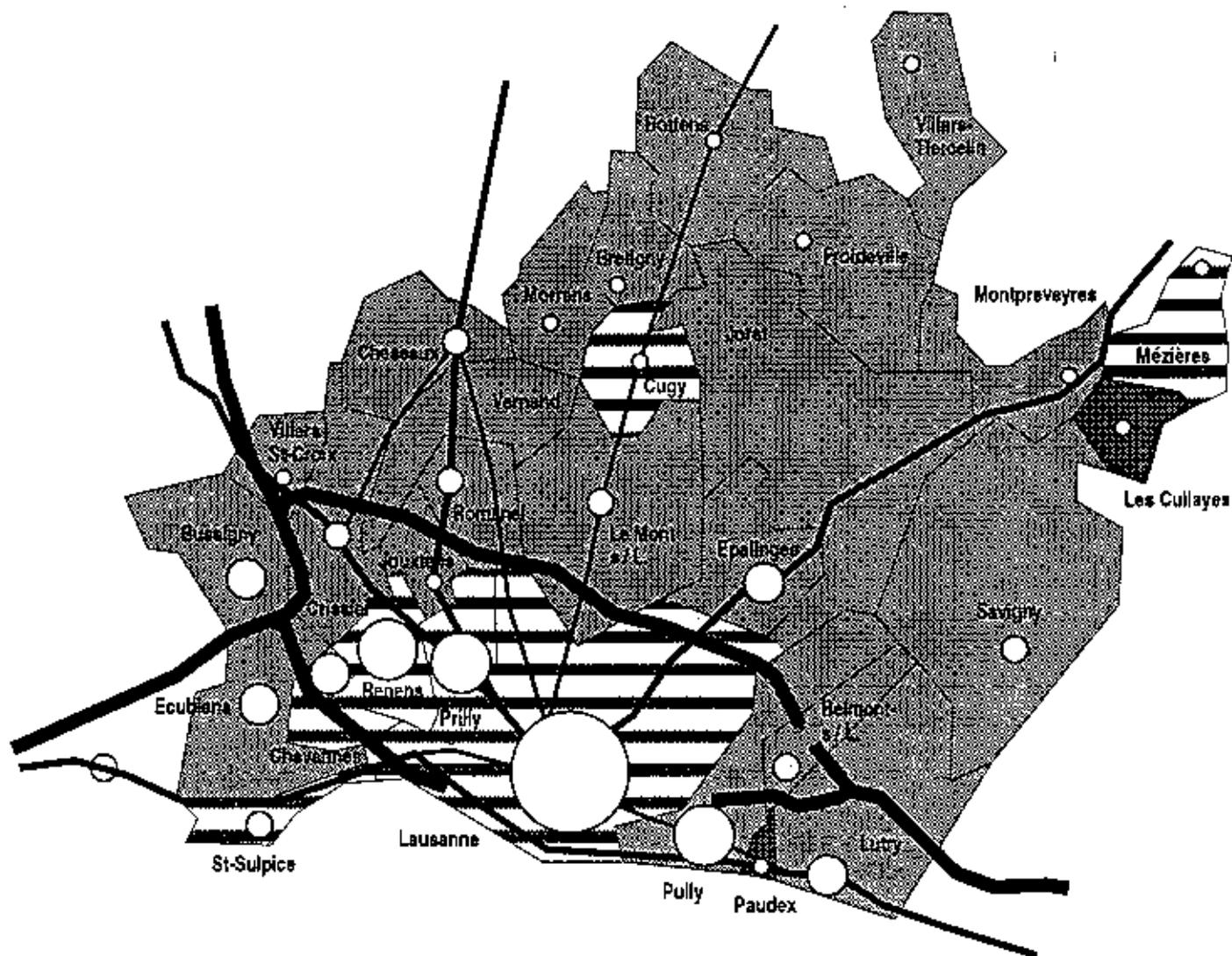


Secteur ouest
moyenne 1 %

Secteur nord
moyenne 4 %

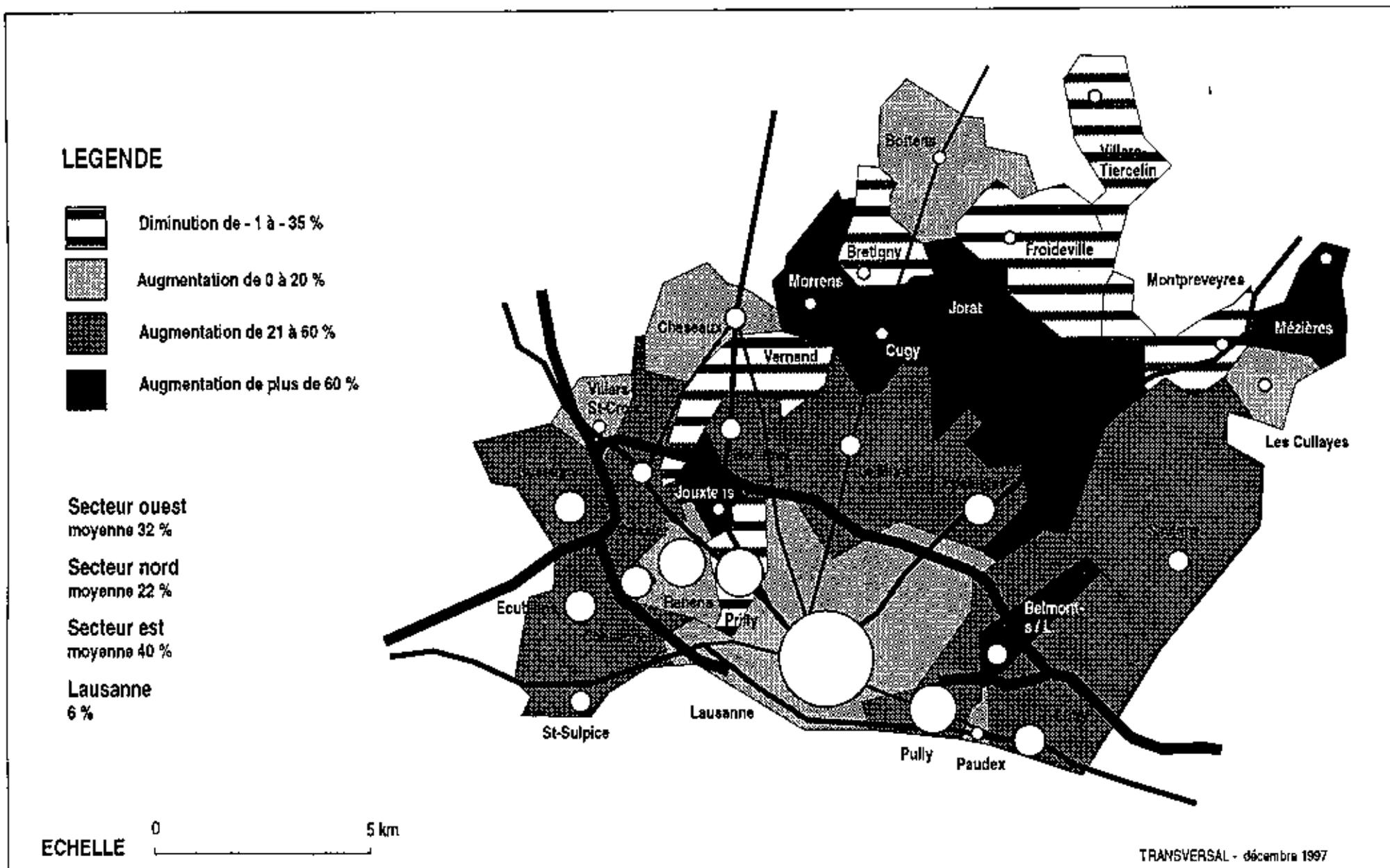
Secteur est
moyenne 5 %

Lausanne
-3 %

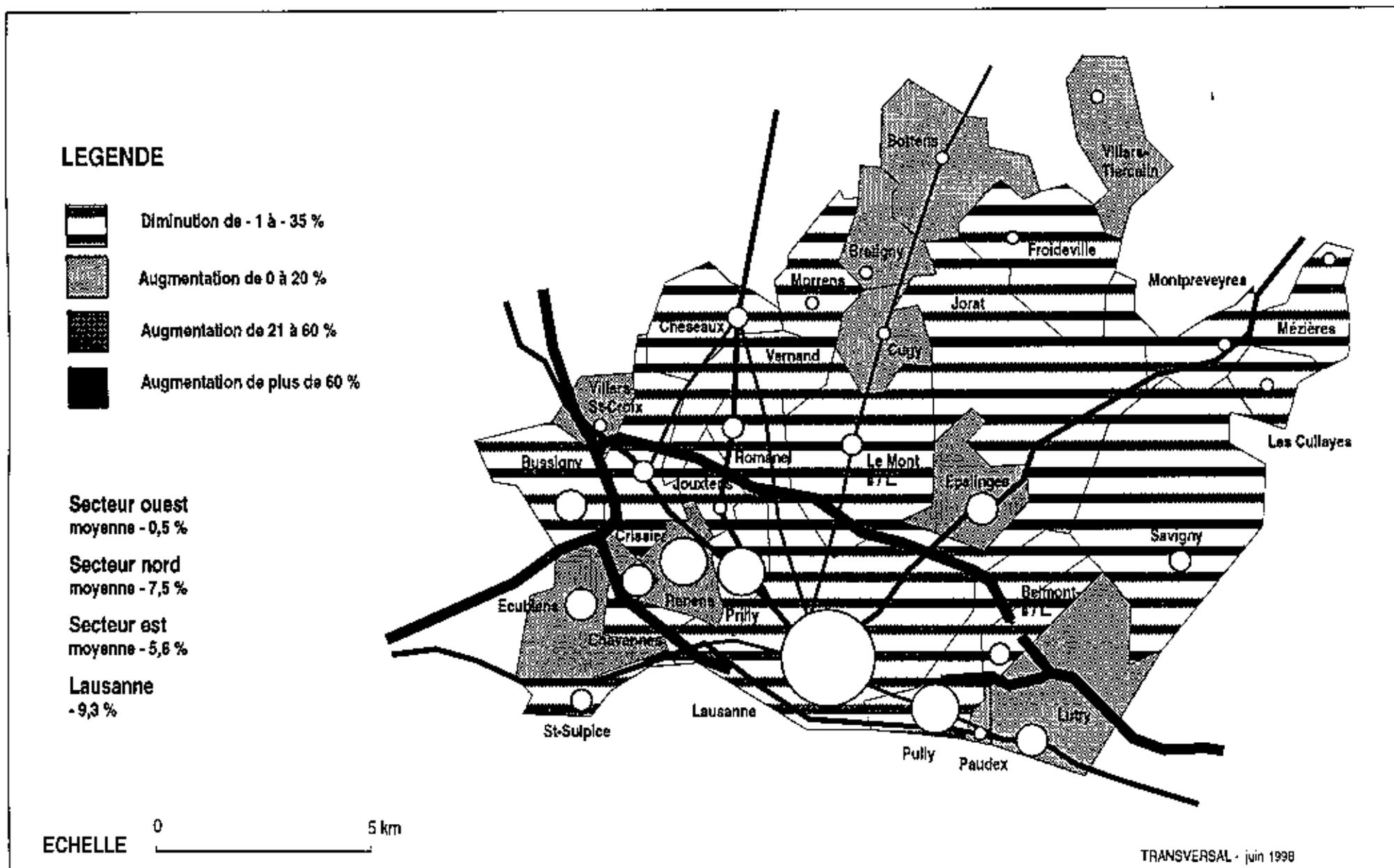


ECHELLE 0 5 km

COREL : EVOLUTION DES EMPLOIS DE 1985 A 1991



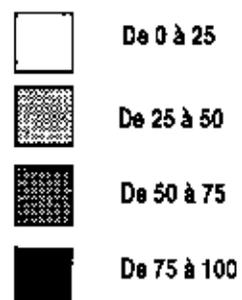
COREL : EVOLUTION DES EMPLOIS DE 1991 A 1996



COREL : MOBILITE QUOTIDIENNE EN 1990

LEGENDE

navetteurs sortant de la commune pour 100 actifs résidents

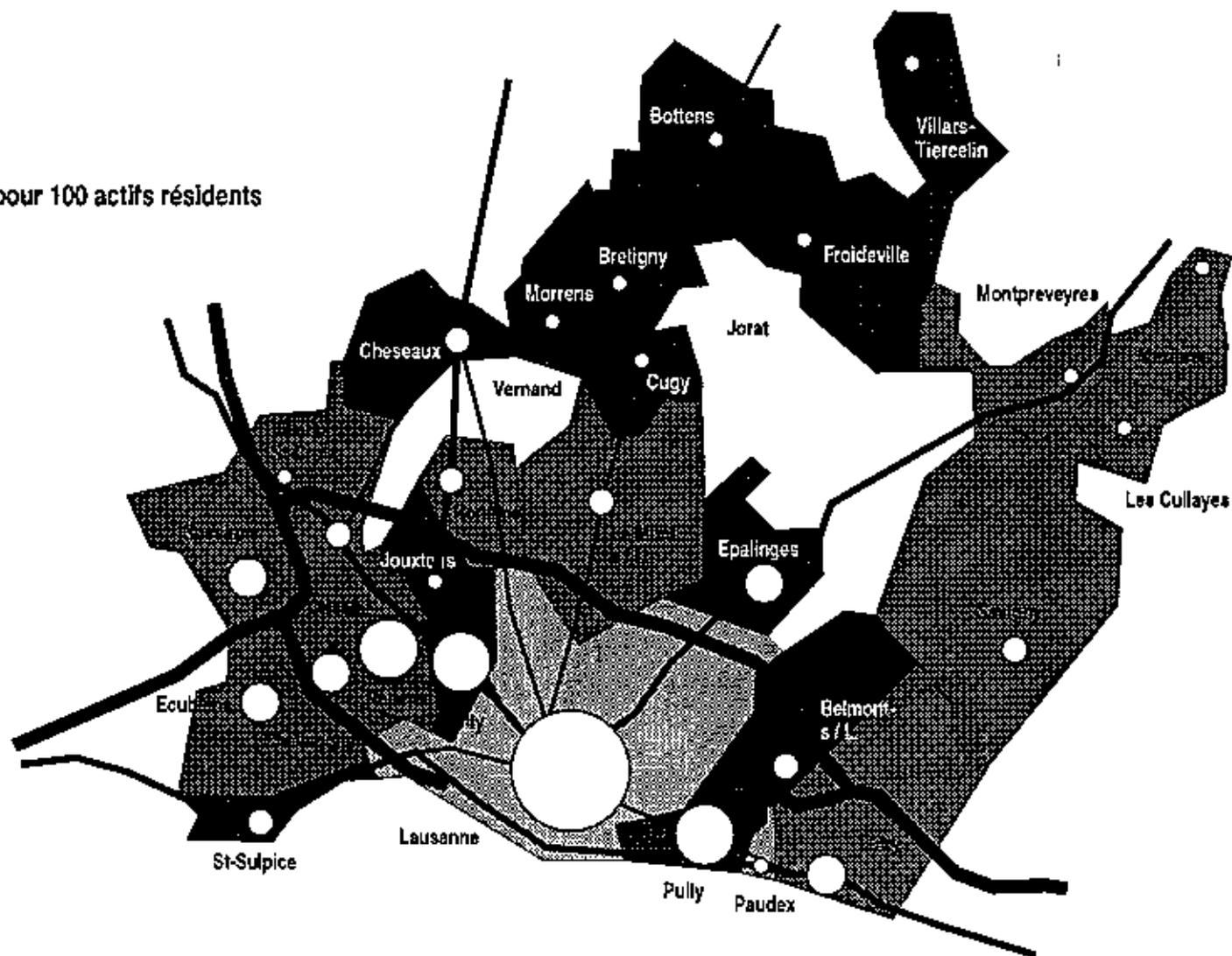


Secteur ouest
moyenne 74 %

Secteur nord
moyenne 76 %

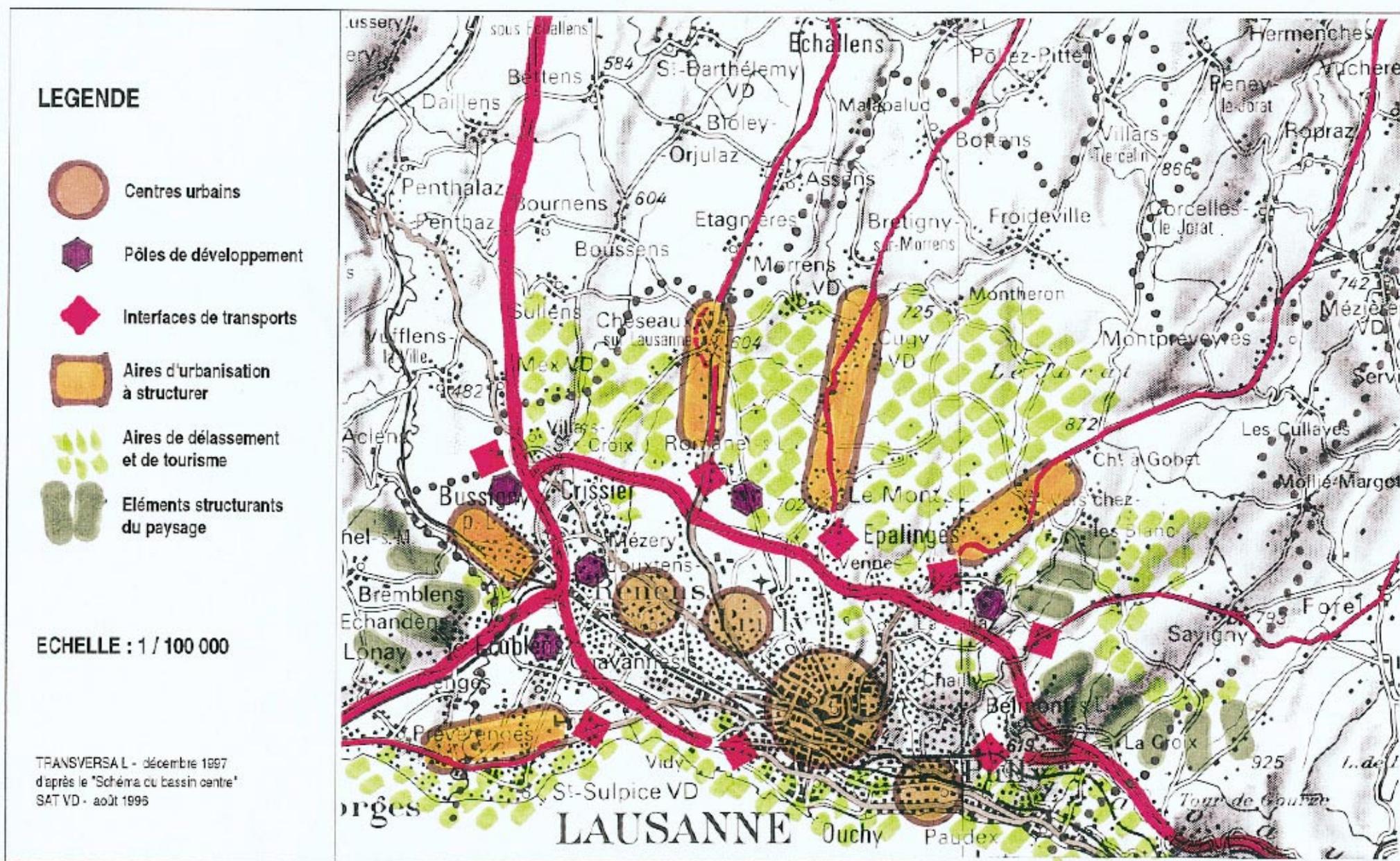
Secteur est
moyenne 75 %

Lausanne
28 %



ECHELLE 0 5 km

COREL : GRANDS ELEMENTS STRUCTURANTS DU TERRITOIRE



LE SECTEUR OUEST

BUSSIGNY - CHAVANNES - CRISSIER - ECUBLENS - RENENS - SAINT-SULPICE - VILLARS-SAINTE-CROIX

Les données statistiques

- une forte densité de population (1945 habitant/km²),
- un nombre élevé d'emplois (0,66 emplois par habitant),
- de 1985 à 1991 une croissance de la population (+8%) nettement moins rapide que celle des emplois (+30%),
- de 1991 à 1996 une quasi stagnation de la population (+1%) et des emplois (- 0,5%)
- mais une mobilité quotidienne tout de même élevée (74 navetteurs pour 100 actifs résidents).

Ces chiffres démontrent clairement que l'ouest constitue un territoire urbain encore en cours de constitution, ce qui se voit aisément sur le terrain avec la densité des constructions et des zones industrielles, mais sa forte mobilité révèle qu'il se trouve à proximité d'un pôle d'emploi également dynamique, Lausanne. Son dynamisme économique a relativement bien résisté à la crise, la décroissance des emplois étant la plus faible de toute la COREL.

La lecture du territoire

Le secteur ouest est caractérisé par une urbanisation très dense à l'intérieur de laquelle les limites des communes ne sont pas facilement perceptibles. Le tissu urbain actuel, encore en mutation constante, est créé par la juxtaposition de zones de nature et de morphologie très diverses (des "alvéoles"), et sans logique apparente en première analyse : quartiers résidentiels, secteurs de villas, zones industrielles ou commerciales et grands équipements ...

Un certain nombre d'éléments de structure sont toutefois identifiables après une lecture attentive des cartes, disposant soit d'une dimension soit d'une homogénéité intéressante. Ils pourraient être utilisés par le secteur comme points d'appui pour poursuivre l'organisation urbaine de l'ouest lausannois :

- le centre urbain de Renens, axé sur la gare CFF, mais plus marqué au nord qu'au sud de l'infrastructure

- les quartiers résidentiels d'Ecublens (la colline) et de St-Sulpice (le bord du lac) liés à la qualité des sites
- les zones industrielles les plus anciennes le long des voies ferrées, caractéristiques de la tradition économique de l'ouest, et les plus récentes localisées près de l'autoroute
- la zone des grandes écoles reliée à la ville par le TSOL
- et au delà de l'autoroute les centres de Bussigny et de Villars-Ste-Croix, le premier étant plus directement en continuité du tissu de l'ouest que le second de nature plus résidentielle.

Entre ces différents axes et alvéoles, subsistent de vastes terrains vides dont l'affectation et les liaisons avec le voisinage seront déterminantes dans la poursuite de l'organisation urbaine du secteur.

Autre point caractéristique du secteur, le maillage des voiries est plus celui d'un quartier d'extension de centre ville, que celui d'une ville ancienne : les voies principales délimitent des îlots dont les dimensions sont très vastes, et les voies secondaires sont plus pensées pour l'organisation interne de ces alvéoles que pour les liaisons inter-quartiers.

Les éléments naturels ont pratiquement disparu de la lecture du paysage, à l'exception notable de la Venoge. La Mèbre, la Sorge et la Chamberonne ne sont plus que ponctuellement perceptible dans le tissu urbain.

La synthèse des PDCom

Chaque commune a logiquement travaillé à sa structuration interne, en renforçant ses polarités urbaines souvent mixtes, et ses linéarités économiques, tout en se préoccupant parfois de ses relations de voisinage. Bussigny a ajouté en outre la limite à respecter entre urbanisation et espace rural.

Dans un tissu urbain encore en constitution à l'échelle du secteur, voire de l'agglomération, ces préoccupations communales sont nécessaires pour l'amélioration de la qualité de vie des habitants, mais ne permettront pas de résoudre à leur juste échelle les problèmes fonctionnels de maillage et de hiérarchie de voiries, ainsi que de relations entre les "alvéoles".

Les projets régionaux

La densité de projets montre bien l'importance quantitative et qualitative des sites stratégiques de l'ouest à l'échelle de la région : soit de vastes dimensions (Chavannes et Ecublens), soit de dimensions restreintes mais en grand nombre (Crissier), ils constituent les alvéoles vides qui achèveront la structuration urbaine du secteur. Leur vocation a priori économique (en tant que pôles de développement cantonaux) viendra renforcer la vocation du secteur.

La patinoire de Malley, les interfaces route / transport public (P+R) et les haltes REV (réseau express vaudois) viennent compléter en quelques points les infrastructures actuelles.

Les axes de réflexion

Du point de vue des techniciens, l'enjeu majeur de l'ouest est relativement spécifique et directement lié à sa nature de tissu urbain encore en constitution : il pourrait s'agir de construire une ville, par la mixité des affectations et la multiplicité des échanges, plutôt que par la juxtaposition d'opérations isolées.

Une telle politique s'appuierait bien entendu sur les visions locales et les projets de chaque commune, mais tendrait à les dépasser dans le sens d'une vision globale, en particulier dans deux registres :

- **les vastes secteurs vides, véritables réserves de développement**

Leur affectation, leur forme urbaine et leurs liaisons avec les autres quartiers seront déterminantes, car soit elles achèveront le système actuel de juxtaposition d'alvéoles entretenant peu de liens entre elles, soit elles permettront de construire cette ville faite de diversité mais de relations.

- **les liaisons inter-quartiers ainsi qu'avec Morges et Lausanne**

A vaste échelle, les rues et chemins, par l'amélioration de leur continuité, de leur maillage et de leur hiérarchie contribueront à mieux structurer et irriguer ce vaste territoire. Une telle réflexion devrait être conduite conjointement par des urbanistes et des spécialistes en déplacements, dans la mesure où ces deux préoccupations sont très imbriquées : une rue relie et dessert différents quartiers comprenant différentes activités.

A échelle plus restreinte, la préoccupation de "couture" entre les alvéoles, dans le sens de la constitution d'un tissu urbain plus continu, relève à la fois des voies et du paysage urbain. La revalorisation des perceptions du promeneur ou du résident pourrait contribuer à une nette amélioration de l'image du secteur : comment par exemple, donner véritablement un caractère de rue à l'Avenue du Tir Fédéral qui constitue l'un des axes majeurs de l'ouest et sépare aujourd'hui plus qu'il ne relie les quartiers qu'il longe ?

LE SECTEUR NORD

BOTTENS - BRÉTIGNY - CHESEAUX - CUGY - FROIDEVILLE - JOXTENS-MÉZERY - LE MONT-SUR-LAUSANNE - MORRENS - PRILLY - ROMANEL - VILLARS-TIERCELIN

Les données statistiques

- une faible densité de population (544 habitants / km²),
- un nombre très faible d'emplois, à l'exception notable des communes proches du centre et de l'autoroute qui relèvent la moyenne (0,48 emploi / habitant),
- de 1985 à 1991 une croissance de la population moyenne à forte (+ 5,3% en moyenne avec des pointes à + 25%), mais une évolution des emplois très contrastée (en moyenne de + 21,8%, allant de - 35% à + 60% mais portant sur des chiffres absolus très faibles),
- de 1991 à 1996 une légère croissance de population (+3,7%) mais une baisse du nombre d'emplois (-7,5%) n'annulant tout de fois pas la croissance précédente (solde global sur 10 ans de + 1 355 emplois),
- et une mobilité quotidienne très élevée (76%)

Ce secteur est un espace résidentiel périurbain, c'est à dire avec une apparence encore rurale mais en réalité très lié à la ville centre dans son fonctionnement, ce qui explique à la fois sa faible densité, sa forte croissance démographique et le nombre important de navetteurs.

La localisation et l'évolution des emplois distinguent deux sous-secteurs : l'immédiate périphérie qui participe au fonctionnement économique de la ville, et les communes plus éloignées à vocation majoritairement résidentielle, malgré des politiques économiques communales qui peuvent être efficaces.

La lecture du territoire

Les deux parties distinctes qui apparaissent à la lecture des chiffres se confirment en se nuancant après l'étude des cartes et du terrain, mettant en évidence les différents niveaux de "dégradés" de la ville à la campagne :

- dans les secteurs de continuité urbaine
 - les communes intégrées au tissu urbain (Prilly et Jouxens-Mésery), la première étant reconnue par le SAT comme l'un des pôles importants de l'agglomération au même titre que Renens et Pully, la seconde au caractère plus résidentiel
 - la commune de "faubourg" au sens historique du terme, c'est à dire dans le prolongement de l'urbanisation mais le long d'une voie d'accès importante et de l'autre côté de l'autoroute de contournement (sorte d'enceinte moderne)
- dans les secteurs périurbains, ou de discontinuité urbaine
 - les bourgs proches de l'agglomération, localisés sur les voies principales, encore en urbanisation discontinue mais tendant vers une ville linéaire (Romanel / Cheseaux et Le Mont / Cugy avec Morrens qui referme presque le quadrilatère)
 - les bourgs d'apparence encore très rurale, chacun dans son site bien défini (de Froideville à Villars-Tiercelin), mais avec des limites d'urbanisation tout de même révélatrices d'une forte pression foncière.

Entre les deux axes structurants majeurs, s'inscrit une vaste zone naturelle (Bois de Vemand Dessus) et agricole qui fonctionne comme une pénétrante verte à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération, au même titre que celles en périphérie du secteur nord, à l'ouest entre Romanel et Villars-Ste-Croix, et à l'est entre Le Mont et Epalinges. Ces dernières passent même au delà de l'autoroute (Bois Genoud et Bois de Sauvabelin).

En plus de leurs qualités paysagères et de cadre de vie (lieux de promenade), ces pénétrantes présentent un intérêt du point de vue de la qualité de l'air (dépolluage ...), ce qui leur confère un rôle régional.

La synthèse des PDCOM

Ces documents n'étant exigés que pour les communes de plus de 1000 habitants, ce sont essentiellement les plus proches de l'agglomération qui ont réfléchi à leur développement.

Les deux plans directeurs les plus opposés, Prilly et Froideville, confortent chacun la situation communale, en renforçant la continuité urbaine avec Renens dans le premier cas et en reconnaissant les éléments forts du paysage qui délimitent l'extension souhaitable de l'urbanisation dans le second.

Les enjeux les plus forts se situent logiquement dans les secteurs les plus susceptibles d'évoluer dans les années qui viennent : les tendances à la continuité urbaine se confirment entre Romanel et Cheseaux, ainsi qu'entre Le Mont et Cugy, alors que Morrens maintient des coupures d'urbanisation de part et d'autre de son centre.

Le projet de Romanel (zone économique) sur l'axe routier reliant Cheseaux à La Blécherette s'inscrit au centre de la pénétrante verte, ce qui mériterait une réflexion à plus vaste échelle pour l'intégrer dans une logique cohérente de développement urbain.

Les projets régionaux

Trois points forts apparaissent, toujours dans le même secteur en développement :

- le LEB, avec des parkings d'échange à Cheseaux nord et sud, et éventuellement à Romanel / Jouxens, dans la logique à long terme d'un potentiel urbain important lié à cet axe lourd de transport en commun
- la Blécherette, avec la valorisation du secteur de l'aérodrome comme interface de transports et lieu d'activités économiques privilégié
- Le pôle de développement de Romanel et la nouvelle voie de contournement Le Mont / Cugy qui consomment presque entièrement la pénétrante verte, sans lui conférer une réelle structure urbaine.

La question mérite d'être posée à l'échelle du secteur, voire même de la COREL, et deux variantes apparaissent, sans que la présente étude puisse apporter une réponse argumentée à cette question importante :

- soit ces extensions présentent un intérêt régional indéniable, et il s'agirait alors de structurer le développement de l'ensemble en y intégrant les deux projets locaux, et de transformer à terme ce secteur rural en secteur urbain
- soit une modification des implantations des deux projets s'avère possible, ce qui permettrait de préserver la partie centrale de la pénétrante verte en n'urbanisant que ses franges.

Les axes de réflexion

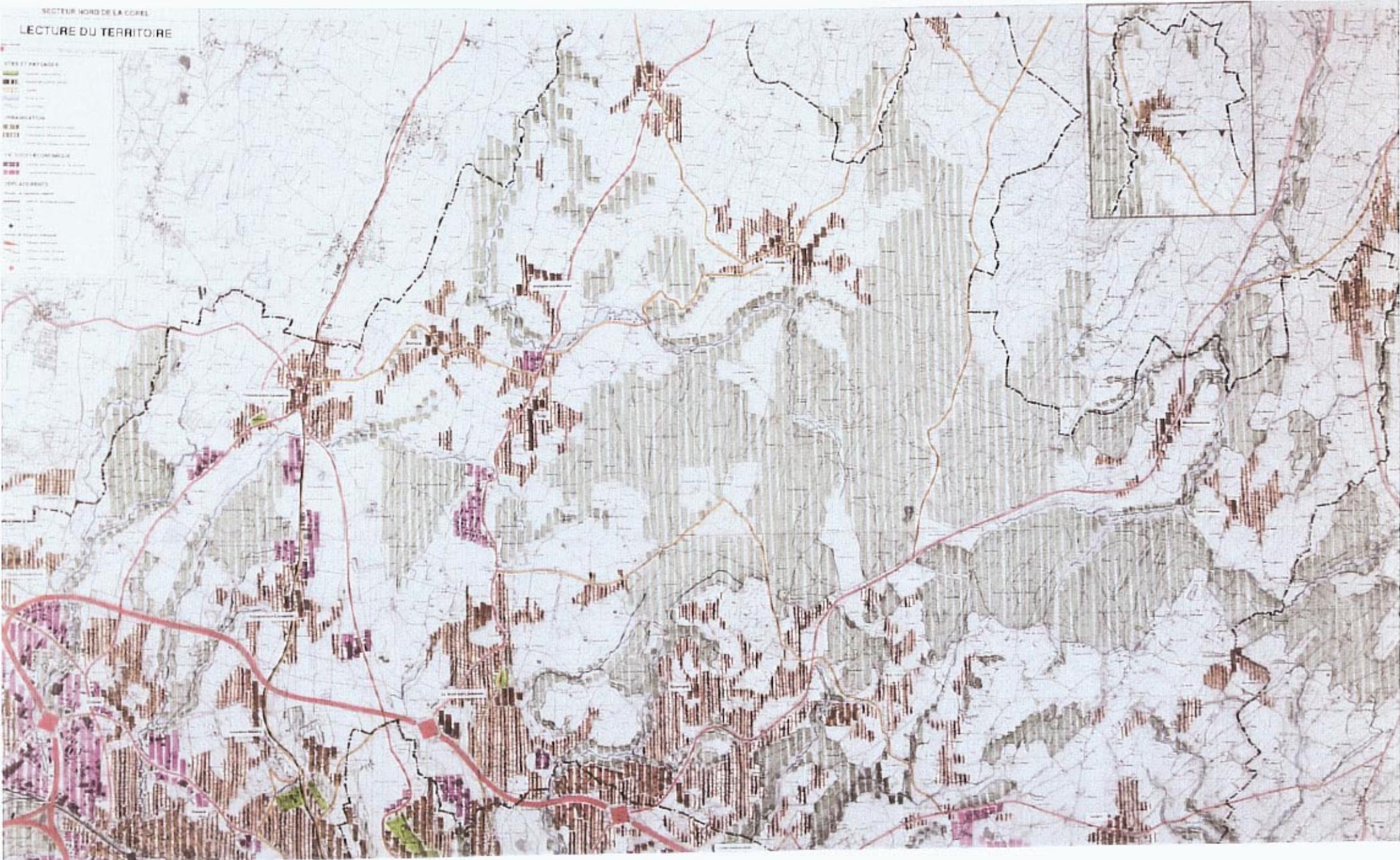
Toujours du point de vue des techniciens, l'enjeu majeur du nord consiste à bien gérer la mutation du quadrilatère compris entre Le Mont / Cugy / Cheseaux / Romanel, qui se trouve dans une situation qui pourrait ultérieurement ressembler à celle de l'ouest lausannois aujourd'hui. Les projets de Romanel et du Mont fournissent un très bon point de départ, et cette question pourrait être abordée sous l'angle du paysage, puisque celui-ci est encore très présent..

Dans la zone urbaine au sud de l'autoroute, les liaisons inter-quartiers représentent comme à l'ouest un élément important, bien que le maillage des voiries soit déjà plus complet.

Quant aux communes plus rurales, les enjeux paraissent moins urgents, mais les limites d'urbanisation qui tendent à "s'effiloche" justifieraient également une approche paysagère à l'échelle du secteur, afin d'identifier et de préserver les éléments clef de la qualité paysagère actuelle.

SECTEUR NORD DE LA COREE
LECTURE DU TERRITOIRE

- USAGES ET ZONAGES**
- PROTECTIONS**
- ORGANISATION**
- PROJECTIONS**
- RESEAUX**
- SYMBOLIQUE**
- LEGENDE**



LE SECTEUR EST

BELMONT - ÉPALINGES - LES CULLAYES - LUTRY - MÉZIÈRES - MONTPREVEYRES - PAUDEX - PULLY - SAVIGNY

Les données statistiques

- une densité de population moyenne à forte au sud et très faible au nord (793 habitants / km²),
- un nombre d'emplois plutôt faible (0,26 emploi / habitant),
- de 1985 à 1991 une croissance de la population (+ 11%) moins rapide que celle des emplois (+ 40%),
- de 1991 à 1996 une croissance démographique plus mesurée, mais tout de même la plus forte de la COREL (+5,2%) et une décroissance des emplois (-5,6%) ne faisant pas disparaître la croissance antérieure (solde global sur 10 ans de + 2 240 emplois),
- mais une mobilité quotidienne élevée (75%)

Ce secteur se subdivise également en plusieurs sous-secteurs, avec un quartier de l'agglomération visiblement urbain et résidentiel au bord du lac, et un secteur périurbain plus au nord, connaissant les mêmes caractéristiques que le secteur précédent.

La lecture du territoire

L'analyse des cartes et du terrain vient dans ce secteur aussi nuancer en les confirmant les conclusions de l'analyse statistique, trois secteurs se distinguent de façon très nette :

- le prolongement est de l'agglomération lausannoise (Pully - Paudex - Lutry - Belmont) qui dispose d'une topographie tout à fait spécifique, avec un terrain relativement raide, structuré en fonction des cours d'eau. La dominante de ce secteur urbain est l'absence de vaste zones d'activités et la mixité de son occupation, mais à dominante résidentielle tout de même.
- le quartier résidentiel d'Épalinges, passant d'une urbanisation en continuité avec la ville à une urbanisation discontinue mais encore dense

- le secteur rural comprenant des bourgs de tailles très différentes, de plus important (Savigny) à plus petit (Les Cullayes).

Le maillage des voiries semble dicté par le relief : parallèle à la pente dans les zones proches du rivage, et le long des vallées en partie haute.

Le paysage présente dans ce secteur une grande importance, que ce soit par le relief qui ménage des points de vue de très grande qualité, ou par Lavaux qui vient dans le prolongement de Lutry et constitue une limite forte et de grande qualité, ou encore par les cours d'eau qui structurent à la fois le plateau et le coteau du rivage (la Vuachère - La Paudèse - La Lutrive).

La synthèse des PDCom

Logiquement à la structure du territoire, les plans sont de deux types, urbains pour la rive et plus ruraux pour le plateau.

Les premiers reconnaissent les différents vallons (Lutrive et Paudèse), en prévoyant en particulier pour cette dernière un aménagement intercommunal de délassement et de sport, ainsi que la limite d'urbanisation dictée par les coteaux viticoles. Ils confortent également les centres de communes, en prévoyant les liaisons de voisinage (y compris piétonnes). D'autre part, les vastes secteurs au nord de l'autoroute sont préservés (Monts de Pully en particulier).

Deux points particuliers ressortent :

- l'aménagement des rives du lac à Paudex dans le sens d'un équipement de loisirs (projet à long terme),
- la problématique de la jonction autoroutière ainsi que sa connexion à un réseau de voies peu susceptible d'évoluer en raison du relief et de la densité d'urbanisation. Il n'est a priori plus question de prolongement autoroutier dans le secteur est, en tout cas du point de vue des communes.

Les plans ruraux reconnaissent comme dans le secteur nord les centres de bourgs et les limites d'urbanisation dictées par le paysage;

Les projets régionaux

La principale modification de structure envisagée à l'échelle régionale se situe en limite de secteur et concerne Vennes et Epalinges, avec la construction du TNEL, d'un vaste parking d'échanges et d'un pôle de développement économique.

Ce projet est le seul de la région qui tendrait à rééquilibrer un peu la structure actuelle de l'agglomération en renforçant, tant du point de vue urbain qu'économique, une branche nord-est aujourd'hui essentiellement résidentielle.

Un certain nombre de parkings d'échanges sont envisagés dans le secteur d'urbanisation dense de l'est, dans le but de favoriser les transports publics déjà présents sur le site.

Les axes de réflexion

Le cas du secteur est relativement spécifique, il n'existe pas de potentiel majeur de transformation du tissu urbain, dans la mesure où le site contraint fortement son extension :

- soit les zones susceptibles d'être construites le sont déjà et constituent des quartiers de l'agglomération possédant un véritable caractère de ville
- soit on se retrouve sur le plateau dans un site nettement plus rural, et connaissant une pression plus faible, à l'exception notable d'Epalinges.

Dans le secteur urbain, il est donc plus question d'un travail à une échelle très proche du terrain, dans le sens d'un renforcement qualitatif :

- par la poursuite de la mixité du tissu (à l'image de l'Avenue C.F. Ramuz)
- par des aménagements ponctuels mais structurants, comme ceux de Paudex ou de la Paudèse.

Seule la question de l'autoroute mériterait d'être étudiée en concertation avec la région, si les positions respectives des PDCom et du Plan directeur des déplacements ne rencontrent pas un consensus.

Sans le secteur rural, l'approche paysagère proposée pour le nord conviendrait également, les mêmes enjeux étant présents. Le cas d'Epalinges, constituant lui aussi un "faubourg" pourrait être envisagé selon la même logique de Romanel ou Le Mont.

LES ENJEUX DE LA COREL

Comme dans toutes les agglomérations d'une certaine importance, celle de Lausanne ne connaît pas d'homogénéité entre les secteurs, ni même à l'intérieur de chacun d'eux, mais plutôt un dégradé de situations du plus urbain au plus rural :

- **le centre ville**
avec la question de sa cohésion, indépendamment des limites communales, ce qui implique de ne pas oublier les relations avec Lausanne, centre de l'agglomération, même si la présente étude ne concerne que les secteurs
- **l'extension dans les centres et quartiers plus récents**
dans le sens de la constitution progressive d'un tissu urbain structuré fait de plus de mixité et d'échanges
- **la structuration en amont des secteurs sous forte pression**
afin d'organiser l'extension continue de la ville en harmonie avec son cadre géographique
- **la croissance maîtrisée des secteurs ruraux**
pour organiser la forte pression de la ville et préserver le paysage agricole et naturel qui prédomine encore.

Il ressort comme conclusion première de cette réflexion que les enjeux à court terme sont proportionnels aux degrés potentiels de mutation des tissus : les questions les plus urgentes à résoudre concernent logiquement les réserves de développement proches de l'agglomération et porteuses de nombreux projets.

Mais il serait insuffisant, du point de vue de l'aménagement du territoire, de s'en tenir à ce constat : une ville est faite de lieux diversifiés qu'il s'agit de gérer au mieux, mais aussi d'échanges et de relations entre eux et avec l'extérieur.

C'est pourquoi la seconde conclusion de cette étude, mais non la moins importante, concerne l'**enjeu de cohésion globale de l'agglomération** : les projets localisés dans les zones les plus stratégiques auront en réalité un impact sur l'ensemble de l'agglomération et non seulement sur le seul secteur concerné du point de vue foncier. Que ce soit à Ecublens, Chavannes, Romanel, Le Mont, La Blécherette, Vennes ou Epalinges, le choix des formes urbaines et surtout des relations de voisinage de ces quartiers futurs seront déterminantes pour le fonctionnement et le rayonnement de l'agglomération dans l'avenir.

LECTURE DU TERRITOIRE

