

CHAPITRE 1 VARIATIONS DE QUELQUES INDICATEURS DEMOGRAPHIQUES ET ECONOMIQUES

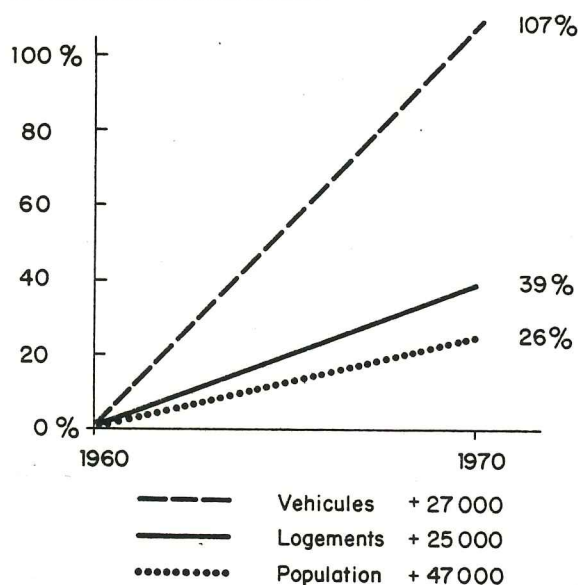
Au cours de la période 1970-1984, de profonds changements sont intervenus, entraînés par la fin de la croissance démographique et par un fort ralentissement de l'activité économique. Les principaux changements affectant l'aménagement régional sont résumés dans le présent chapitre.

1.1. ARRET DE LA CROISSANCE DE LA POPULATION ET DES EMPLOIS; CROISSANCE CONTINUE DES BESOINS

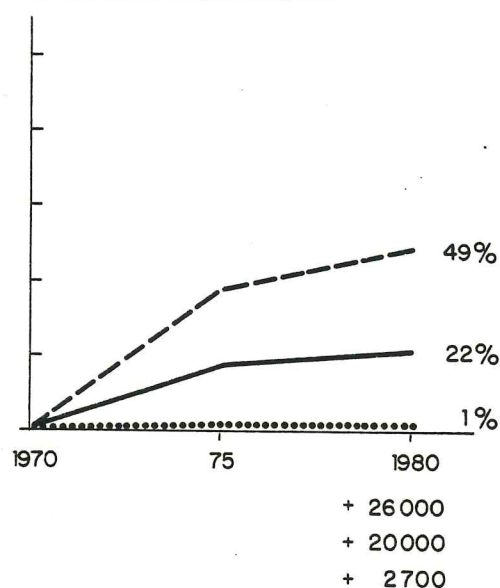
La brusque rupture de rythme dans la dernière décennie ne se produit pas au même moment et dans la même mesure dans tous les domaines. Ainsi, on constate que la croissance zéro s'applique aussi bien à la population qu'aux emplois de la région lausannoise. Mais, le nombre d'automobiles ou les besoins en logements, qui sont deux éléments déterminants pour l'organisation régionale, continuent à croître à un rythme soutenu, bien que légèrement ralenti par rapport à la période précédente.

Une distorsion s'établit entre les besoins (qui dépendent des modes de consommation) et les ressources (qui dépendent du nombre d'habitants et d'emplois).

Evolution 1960-1970



Evolution 1970-1980



a) Population

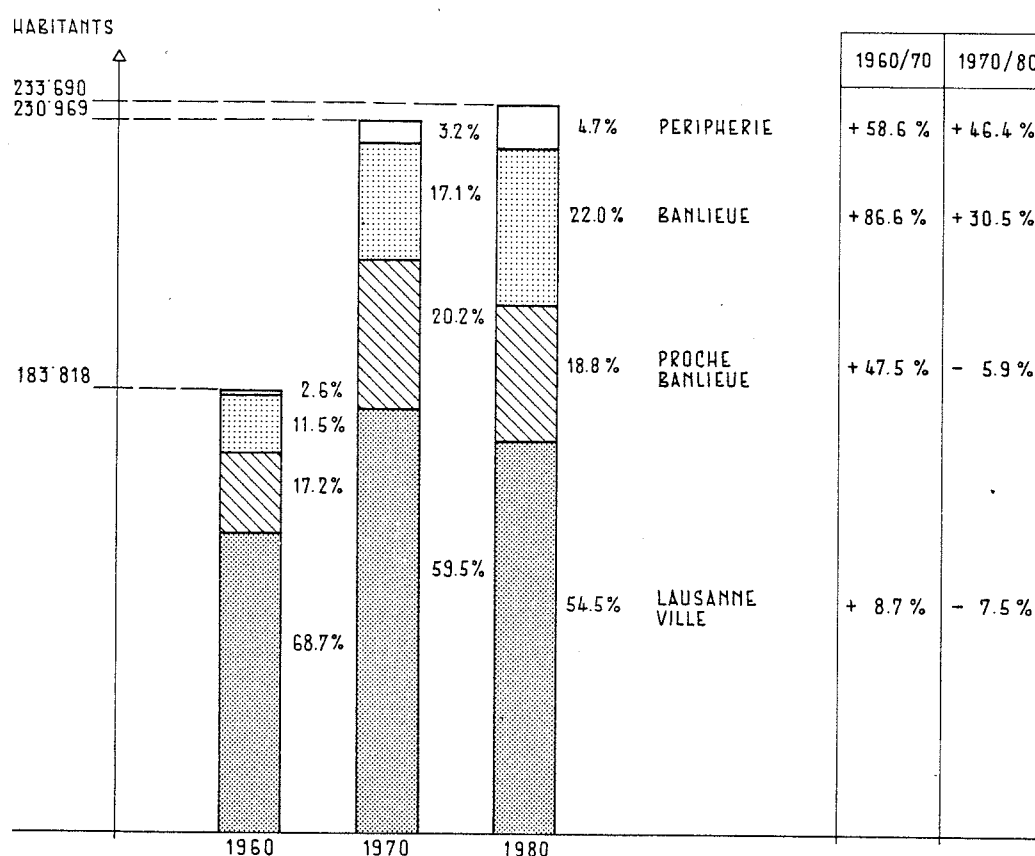
La faible croissance démographique se distribue de manière irrégulière dans l'espace. Alors que les communes centrales connaissent une perte de près de 10 % de leur population, le phénomène de l'urbanisation s'étend toujours plus loin, atteignant des communes jusque-là rurales.

Evolution de la population

	1960	1970	1980	Accroissement 1960 / 1970	Accroissement 1970 / 1980
Lausanne	126'328	137'383	127'349	+ 8.7 %	- 7.3 %
Proche-Banlieue	31'633	46'660	43'896	+ 47.5 %	- 5.9 %
Banlieue	21'125	39'419	51'451	+ 86.6 %	+ 30.5 %
Périphérie	4'732	7'507	10'994	+ 58.6 %	+ 46.4 %
CIURL	183'818	230'969	233'690	+ 25.6 %	+ 1.18 %
Canton	429'512	511'851	528'747	+ 19.2 %	+ 3.3 %

Source : Recensements fédéraux de la population

Le processus de suburbanisation engendre une diminution dans le centre et la proche banlieue, et une accélération du mouvement démographique des communes de la banlieue et de la périphérie.

EvolutionPoids relatifs

Cette distribution spatiale s'explique en bonne partie par des mouvements migratoires importants, relatifs à certains "types" de populations. On constate en effet, que les ménages de petite taille sont de plus en plus localisés dans la zone centrale, alors que les familles ont tendance à émigrer à l'extérieur. Il en résulte une forte augmentation du nombre d'enfants à la périphérie et une concentration de personnes plus âgées dans le centre.

Par ailleurs, on constate un nombre croissant de personnes actives résidentes à la périphérie, ce qui conduit à une disjonction de plus en plus marquée des emplois et de la résidence et à un pendularisme croissant.

b) Emplois

L'évolution des emplois de la région entre 1965 et 1975 est marquée par la récession économique générale. Le comportement de la région lausannoise, bien que meilleur que celui du reste du canton, se compare défavorablement aux autres grandes agglomérations de Suisse.

Evolution des emplois dans l'industrie et les services 1965-1975

	Ville-noyau			Agglomération		
	Evolution des emplois			Evolution des emplois		
	Industrie	Services	Total	Industrie	Services	Total
Lausanne	- 12'319	+ 3'210	- 9'109	- 9'611	+ 9'835	+ 224
Bâle	- 9'871	+ 8'451	- 420	- 10'599	+ 16'727	+ 6'128
Berne	- 10'813	+ 12'113	+ 1'300	- 11'796	+ 18'279	+ 6'483
Genève	- 14'312	+ 15'646	+ 1'334	- 12'907	+ 32'869	+ 19'961
Zurich	- 42'292	+ 25'621	- 16'671	- 45'367	+ 54'969	+ 9'602

Source : Recensements fédéraux des entreprises

En effet, contrairement à la majorité d'entre-elles, les pertes du secondaire n'ont pas été compensées par le développement du tertiaire de la région. Cette carence se manifeste principalement dans les branches de pointe à vocation nationale ou internationale comme les banques, les assurances, les bureaux de conseil, etc.

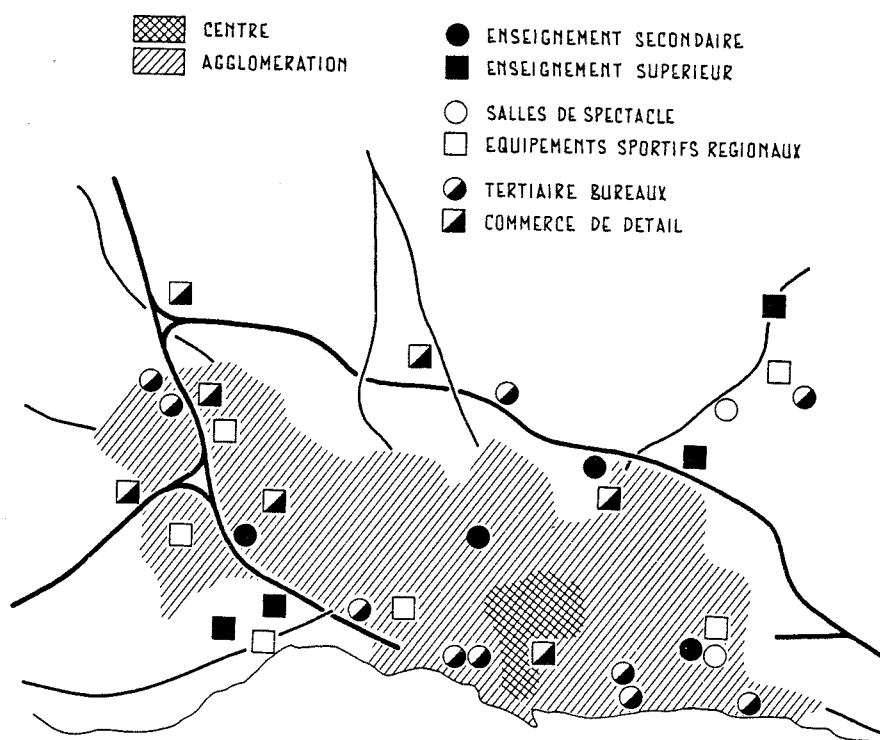
2.4. LA STRUCTURE INTERNE DE L'AGGLOMERATION SE TRANSFORME

Le nouveau système de transport offert aux véhicules individuels a profondément influencé la localisation des zones de résidence, des emplois et des équipements centraux.

Les avantages d'accessibilité depuis l'extérieur, qui étaient autrefois l'apanage du centre (et qui justifiaient son rôle régional), sont désormais partagées avec de vastes zones situées à proximité de l'autoroute de contournement. Ces dernières peuvent en outre offrir des terrains plus vastes et des conditions de réalisation plus faciles. Il en est résulté, au cours des années, une vaste redistribution des équipements "centraux" au profit du "couloir autoroutier".

Il s'agit aussi bien de déplacements d'équipements du centre vers la périphérie que de la création d'équipements nouveaux. Ce mouvement touche aussi bien des équipements publics (Hautes Ecoles, collèges secondaires) que des activités de bureau, des équipements sportifs, des centres commerciaux.

- Implantation d'équipements tertiaires centraux 1970-1982



CHAPITRE 3 CHANGEMENT DU CONTEXTE JURIDIQUE DE L'AMENAGEMENT REGIONAL

La législation régissant l'Aménagement du Territoire et notamment, l'utilisation du sol et le droit de bâtir se sont modifiés de façon importante au cours de la période 1970-1982. Les événements suivants jalonnent cette évolution :

1964 : LCAT : introduction, dans la législation vaudoise, de la notion de "zone sans affectation spéciale". Les communes (dont beaucoup) avaient, à l'époque, l'ensemble de leur territoire en zones "zones sans affectation spéciale". Dans ces zones, le droit de bâtir est reconnu, mais seulement sur des parcelles mesurant au moins 4'500 m².

En 1970, cette règle était appliquée dans toutes les communes de la région lausannoise. Une seule zone agricole existait à Bussigny. Son efficacité a été fortement compromise par le fait que les communes voisines avaient des dispositions moins restrictives, qui ont en particulier autorisé la création de la zone industrielle de Mex et l'implantation "en plein champ" de la première étape d'un vaste projet industriel (dont les étapes suivantes n'ont pas été réalisées à ce jour).

1971 : La loi et l'ordonnance fédérales sur la protection des eaux contre la pollution (complétées par la loi vaudoise du 17 septembre 1974). Ces textes ont eu une influence considérable sur l'étendue des zones à bâtir, dans la mesure où le plan des zones doit correspondre au "plan à court terme des canalisations".

1972 : AFU : L'Arrêté fédéral et l'Ordonnance d'exécution instituent des mesures urgentes en matière d'aménagement du territoire et le règlement d'application cantonal. L'ensemble de ces dispositions a permis, pour l'essentiel, de protéger (provisoirement) de nombreux sites et de maîtriser l'extension des zones à bâtir. Les effets de l'AFU qui ont été valables jusqu'à fin 1981 ont pu être confirmés définitivement dans la plupart des cas dans les plans d'aménagement communaux.

1976 : En vue de rendre obligatoire la création de zones agricoles sur l'ensemble du territoire cantonal, le Grand Conseil a adopté en 1976 :

- une modification de la LCAT,
- une modification de la loi sur les améliorations foncières,
- une nouvelle loi sur les mesures de compensation liées à la création de zones agricoles.

Ces dispositions cantonales ont déclenché dans toutes les communes de la CIURL des révisions du plan des zones et des règlements.

1980 : Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) entrée en vigueur le 1er janvier 1980 et l'ordonnance du 26 août 1981. Cette loi spécifie la notion de plan directeur (des cantons), oblige les cantons à les établir, prévoit leur approbation par le Conseil fédéral et charge les autorités compétentes d'informer et de faire participer la population à leur élaboration. Ces plans directeurs ont force obligatoire pour les autorités, ce qui est par conséquent aussi valable pour les plans directeurs régionaux.

1982 : Plan directeur cantonal, document ayant fait l'objet d'un décret adopté par le Grand Conseil en 1984. Ce document propose quatre principes-clés qui tous concernent directement la CIURL :

- la régionalisation,
- la décentralisation concentrée,
- la coordination (communes, régions, état),
- la participation et l'information.

Pour mémoire, il y a lieu de mentionner aussi la révision de la loi cantonale sur les constructions et l'aménagement du territoire, car la loi fédérale oblige le canton à adapter sa législation. L'avant-projet du 20 octobre 1978 d'une "nouvelle" LCAT a été réétudié après consultation. La sortie d'un nouveau projet est prévue.

La situation juridique s'est donc fortement modifiée sur deux points :

- a) Les dispositions permettant le contrôle de l'occupation du sol et des zones à bâtir se sont considérablement renforcées. Les adaptations successives des plans des zones ont créé un statut clair des zones de non bâtir. Dans l'ensemble les zones à bâtir correspondent aujourd'hui au plan directeur de 1973.
- b) Les nouvelles dispositions régissant les plans directeurs sont désormais contraignantes pour les collectivités publiques (alors qu'en 1973, elles ne l'étaient pas). Le plan directeur acquiert ainsi un nouveau caractère. Ce n'est plus seulement un plan de référence, pouvant être modifié sans autre selon les besoins, cette modification est lourde de conséquences et a entraîné un changement du contenu des plans directeurs.

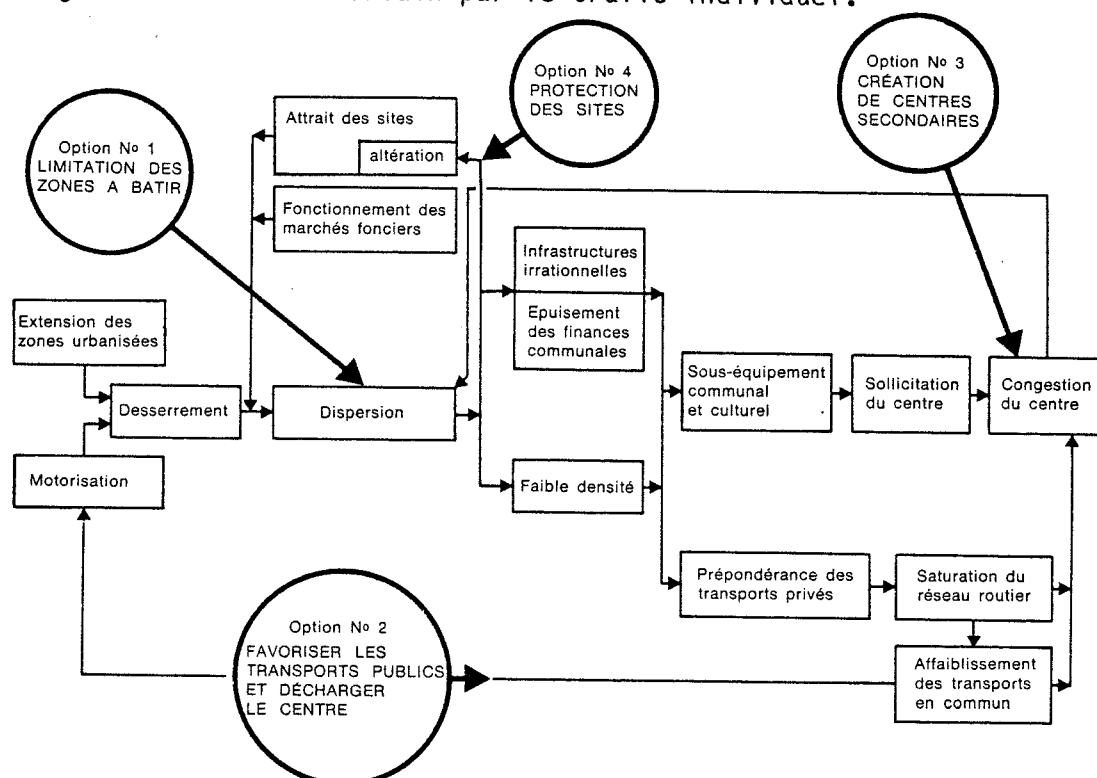
CHAPITRE 1 LE PLAN DIRECTEUR DE 1973

Le plan directeur régional de 1973 constituait le cadre de référence pour toutes les activités de la CIURL. Dans le contexte de l'évolution enregistrée entre 1970 et 80, il est utile de tirer un bilan général de son application, de vérifier ses effets et de dégager ses lacunes.

1.1. LE PLAN DIRECTEUR REGIONAL DE 1973

Le plan directeur régional de 1973 survenait à la fin d'une longue période de croissance générale de la population et de l'économie. Il avait pour but de maîtriser l'expansion désordonnée de l'agglomération.

En effet, l'insuffisance des mesures juridiques relatives aux zones, le recours massif aux procédures de "plan de quartier" permettant de déroger aux dispositions jugées trop restrictives, et la généralisation de l'automobile permettaient un développement anarchique et dispersé qui entraînait une forte consommation d'espace, une détérioration marquée des sites et des territoires agricoles, et la congestion du centre urbain par le trafic individuel.



Source : CIURL - Plan directeur de la région lausannoise, rapport final, sept. 1973.

Pour maîtriser cette situation, le plan directeur régional développait une stratégie en 4 points :

- . la limitation des zones à bâtir,
- . un plan de protection des sites,
- . des actions destinées à favoriser les transports publics et à décharger le centre du trafic automobile,
- . la création de centres secondaires dans les principales communes de la banlieue pour répondre aux besoins de la population et diminuer la "pression" exercée par la demande sur le centre principal.

Ces principes, acceptés par l'Assemblée générale de la CIURL, ont été matérialisés par les plans directeurs de l'occupation du sol, des sites et espaces verts, et des transports.

1.2. COMMENT LE PLAN DIRECTEUR A-T-IL ETE APPLIQUE ?

a) Plan directeur de l'occupation du sol (option 1, limitation des zones à bâtir)

Rappel du principe d'aménagement :

Organiser le développement régional, au cours des prochaines années, à l'intérieur du périmètre des zones à bâtir et des plans de quartiers actuels.

Le statut des zones à bâtir s'est sensiblement modifié dans le sens préconisé par le plan. Successivement, la loi sur la protection des eaux, les "arrêtés fédéraux urgents" (AFU), la modification de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et la révision des plans des zones communaux ont donné force de loi au plan directeur d'occupation du sol. A quelques menues zones près, l'extension actuelle des zones à bâtir correspond au plan, tandis que les espaces non destinés à la construction ont le statut de zones agricoles.

La volonté de contrôler le développement et de négocier les conditions d'affectation de nouvelles zones est acquise par l'ensemble des communes.

b) Plan directeur des sites et espaces verts
(option 4 : protection des sites)

Rappel du principe d'aménagement :

préserver une partie des espaces disponibles actuels afin d'assurer :

- le maintien ou la création de couloirs de verdure séparant les grands espaces de développement de la région;
- les zones de protection de la nature et des sites;
- le besoin croissant en zones de délassement, loisirs et en équipements sportifs.

La légalisation du plan de protection des sites d'intérêt régional s'est effectuée progressivement, par la procédure de l'arrêté fédéral urgent (AFU), par l'introduction de la zone agricole et par modification des plans de zones communaux. Dans le domaine des sites bâtis, de nombreuses communes ont établi le recensement architectural des bâtiments (en application de la LC sur la protection de la nature, des monuments et des sites du 10.12.1969 (mise à jour du 1.05.1973) et des directives cantonales (juillet 1975); plusieurs projets de bâtiments importants ont été modifiés (ou refusés) suite à l'examen de leur intégration au site.

En 1982, le plan sectoriel "sites-contraintes naturelles" établi dans le cadre des travaux du plan directeur cantonal, est venu confirmer les options prises au niveau régional.

Ainsi, au titre de la protection des sites d'intérêt régional, les objectifs du plan directeur de 1973 ont été à quelques exceptions mineures près, suivis. Ceci étant, la protection des sites reste par essence une action continue que le plan directeur 1986 doit prolonger sur la base des mêmes principes.

En ce qui concerne les zones de délassement, en particulier la réservation des "zones destinées à l'implantation d'établissements publics d'intérêt régional", la situation actuelle montre, qu'hormis le territoire affecté à cet usage en 1973 déjà, les autres secteurs sont restés dans une large majorité disponibles. Les projets de comblements des rives du lac prévus en 1973 ont été par contre abandonnés.

Si le principe général formulé en 1973 reste pertinent, sa mise en oeuvre doit être repensée dans le contexte actuel.

c) Plan directeur des transports

(option 2 : favoriser les transports publics et décharger le centre)

Rappel des principes d'aménagement :

Par étapes,

- **dégager l'automobile** du centre-ville (et des centres secondaires) et restituer progressivement les rues et les places aux piétons et aux circulations de services;
- **réaliser un réseau routier radio-concentrique** intégrant l'autoroute dans l'ossature routière urbaine et concentrant les moyens financiers sur des liaisons concentriques d'évitement du centre de la ville;
- **mettre en place un réseau de transports en commun hiérarchisé** susceptible de donner une alternative à ceux qui utilisent actuellement les transports individuels pour se rendre dans les zones centrales de l'agglomération.

La mise en forme géographique et technique de ces principes généraux s'est traduite par l'élaboration en 1973 des programmes prioritaires des transports individuels et des transports en commun, qui préconisaient les actions suivantes :

- Transports individuels :
 - . réalisation de liaisons concentriques nouvelles ou améliorées dans l'agglomération et en périphérie lausannoise (construction de mailons routiers manquants ou renforcement de tronçons de route manifestement insuffisants).
 - . amélioration des liaisons routières radiales aboutissant sur des jonctions d'autoroute, afin d'intégrer l'autoroute dans le réseau urbain et de la soulager le plus possible.
 - . esquisse d'une politique régionale de stationnement (il était évident qu'une stratégie globale des transports visant à dégager le centre de la ville de la pression automobile et à renforcer les transports publics resterait largement inopérante si une politique d'organisation régionale du parking n'était pas simultanément mise en oeuvre).

- Transports en commun : . développement d'un axe préférentiel par extension du métro Ouchy-Flon jusque sur le plateau de la Blécherette et liaison avec le chemin de fer régional LEB, avec toutes les mesures d'accompagnement telles que rabattement de lignes suburbaines d'autobus sur le métro et la création de parkings de dissuasion.
- . développement d'un axe préférentiel Est-Ouest pour la création graduelle de couloirs réservés continus sur les grands axes routiers traversant le centre de la ville.
- . amélioration de l'accessibilité au centre et extension des lignes urbaines vers l'extérieur.

La conjoncture économique, les difficultés techniques et, en dernier lieu, les oppositions politiques, qui ont affecté la région lausannoise dès le début de la mise en vigueur du plan directeur de 1973 ont eu pour conséquence de ralentir considérablement la réalisation des actions prévues aussi bien dans le domaine des transports individuels (routes) que celui des transports collectifs.

En ce qui concerne le réseau routier, le seul aspect majeur que l'on puisse mettre en évidence est incontestablement le rôle essentiel qu'a pris l'autoroute de contournement dans l'absorption d'une part importante du trafic régional péri-urbain et dans le soulagement consécutif du trafic sur le réseau routier du centre de l'agglomération. Les actions en matière de réalisation ou d'amélioration des liaisons routières concentriques et radiales n'ont pas connu le développement souhaité et la mise sur pied d'une politique régionale de stationnement est restée lettre morte.

Dans le domaine des transports collectifs, malgré un effort soutenu des transports lausannois pour améliorer l'offre et la qualité de service (extension de lignes, renforcement de capacité et amélioration des fréquences, aménagement de couloirs réservés), aucun élément "décisif" n'a pu voir le jour.

En particulier, l'élément central d'organisation du plan des transports, la liaison métro Ouchy-Centre-Blécherette, a été reporté à long terme pour des raisons financières et de ralentissement de l'urbanisation lausannoise en rapport avec le maintien de l'aérodrome.

Ainsi, bien que le nombre de véhicules ait presque augmenté de moitié entre 1970 et 1980, les aménagements du système de transport ont été extrêmement modestes. Les conséquences de ce déséquilibre sont importantes.

Face à ce constat, "les principes généraux qui ont servi de base au plan des transports CIURL - 1973 sont-ils encore valables pour la décennie 1980-1990 ?".

Ces principes pouvaient être considérés comme relativement novateurs au début des années 70. Ils sont désormais classiques et constituent le fondement de la politique des transports urbains dans la plupart des villes européennes de taille moyenne.

Néanmoins, face aux problèmes évoqués plus avant, il conviendra de les nuancer, de les mesurer et de les compléter par des éléments nouveaux (réseaux piétonniers, stationnement, deux-roues, environnement, etc). Dans ce sens, il importera de répondre non seulement à l'objectif d'efficacité (planification quantitative mais également aux objectifs de qualité et d'équité (planification qualitative).

d) Centres secondaires

(option 3 : le centre principal doit être relayé et déchargé par des centres secondaires efficaces)

Rappel des principes d'aménagement :

- éviter que le desserrement du centre se fasse par éclatement;
- rétablir des lieux de rencontre, moins grands, plus nombreux et hiérarchisés entre eux; **ces centres secondaires doivent être polyvalents, en regroupant sur un espace restreint des fonctions très diverses** (équipements commerciaux, culturels, administratifs, activités de service et habitat).

Le plan directeur de 1973 proposait les localisations suivantes :

- centre régional : La Blécherette,
- centres secondaires : Pully, Prilly, Renens et Chavannes (pour les deux derniers, l'emplacement est à définir),
- centres secondaires périphériques : Le Mont, Epalinges, Echallens, Penthelaz.

La réalisation d'un centre régional à la Blécherette présupposait l'abandon de l'aérodrome et son transfert à Etagnières. L'abandon de ce projet et la reconduction de la concession pour l'exploitation de l'aérodrome actuel jusqu'en 2006, ne permettent pas d'imaginer à moyen terme (d'ici l'an 2000) une telle réalisation.

Le renforcement des centres secondaires a été important dans le domaine des équipements publics (écoles secondaires, équipements culturels et sportifs), au profit des communes de l'agglomération (Renens, Prilly, Pully, Epalinges, Le Mont, Ecublens, Chavannes, Echallens, etc).

Par contre, l'équipement commercial n'est pas venu souligner ce mouvement de manière marquante (sauf à Renens) si ce n'est que très récemment dans l'Ouest lausannois, et reste partagé entre le centre ville et des implantations périphériques.

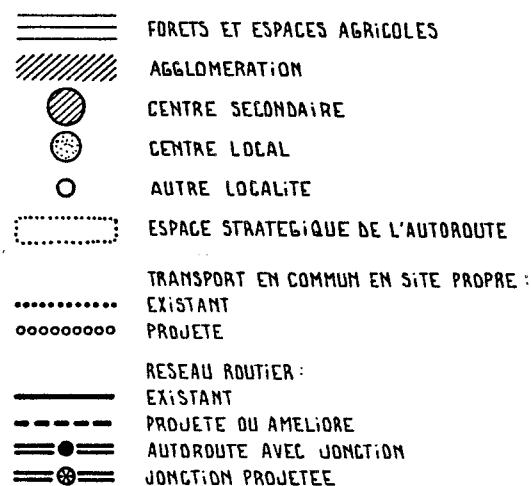
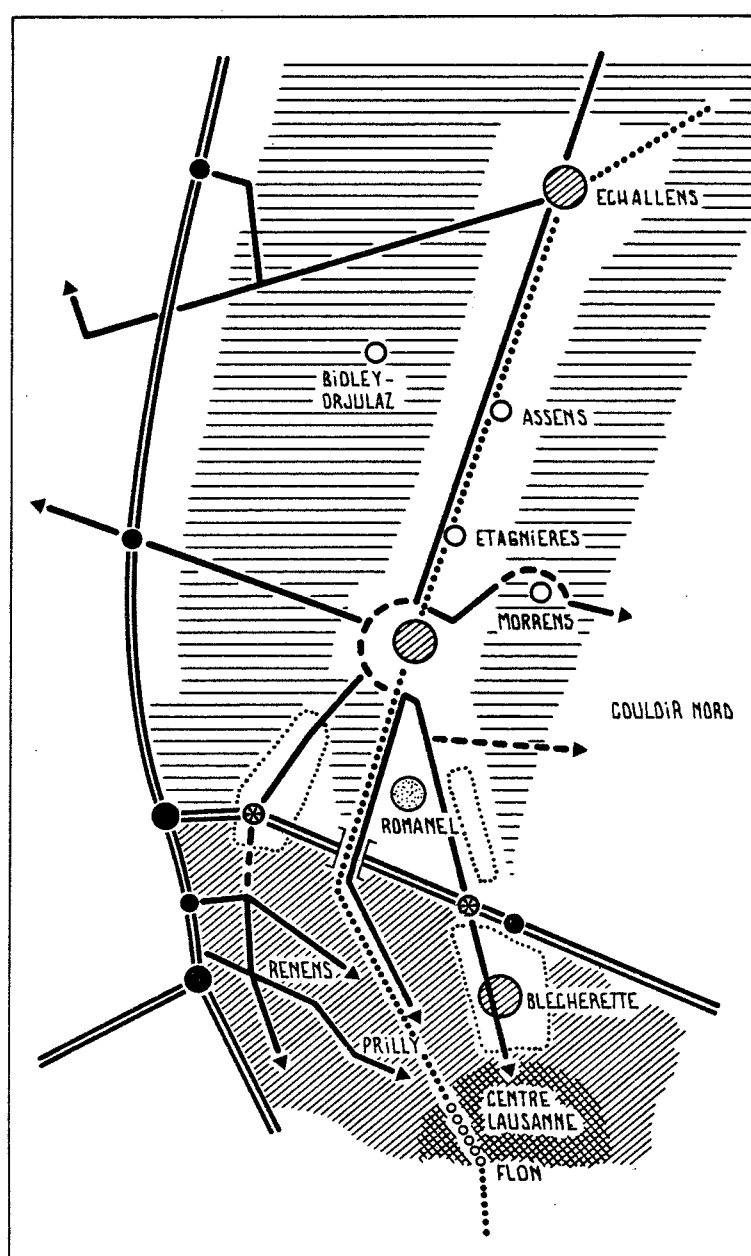
Plusieurs réalisations sont actuellement en projet à Pully, Renens, Prilly, Epalinges, etc.

Les difficultés de réalisation de cette option sont inhérentes aux conflits d'intérêt entre les besoins d'une concentration d'équipements et de services, au niveau de la région ou de groupes de communes (génératrice de trafic et donc de nuisances) et le souci de tranquillité et de qualité d'environnement des résidents au niveau local.

Cette nouvelle dimension issue d'un changement profond des systèmes de valeurs devra être prise en compte dans l'application de l'option générale de 1973; celle-ci reste en effet pertinente aujourd'hui sous réserve de quelques nuances de localisation et de hiérarchie.

Principes d'accessibilité

- Valoriser la ligne de transport en commun du LEB dans le but de créer une véritable "antenne" régionale du système des transports publics de la région lausannoise. Ce principe postule :
 - . l'amélioration des conditions d'aménagement de gare et haltes (création éventuelle de haltes nouvelles, aménagement des liaisons piétonnes avec les quartiers desservis, aménagement de zones de stationnement),
 - . l'amélioration et le renforcement de la ligne du LEB dans l'agglomération : aménagement d'un site propre à l'avenue d'Echallens, prolongement en direction du Flon.
- Développer les qualités d'accessibilité routière par l'aménagement des voies concentriques :
 - . liaisons avec l'autoroute à Crissier Nord (jonction projetée et l'Ouest lausannois), liaison avec le couloir Nord (détournement de Morrens).



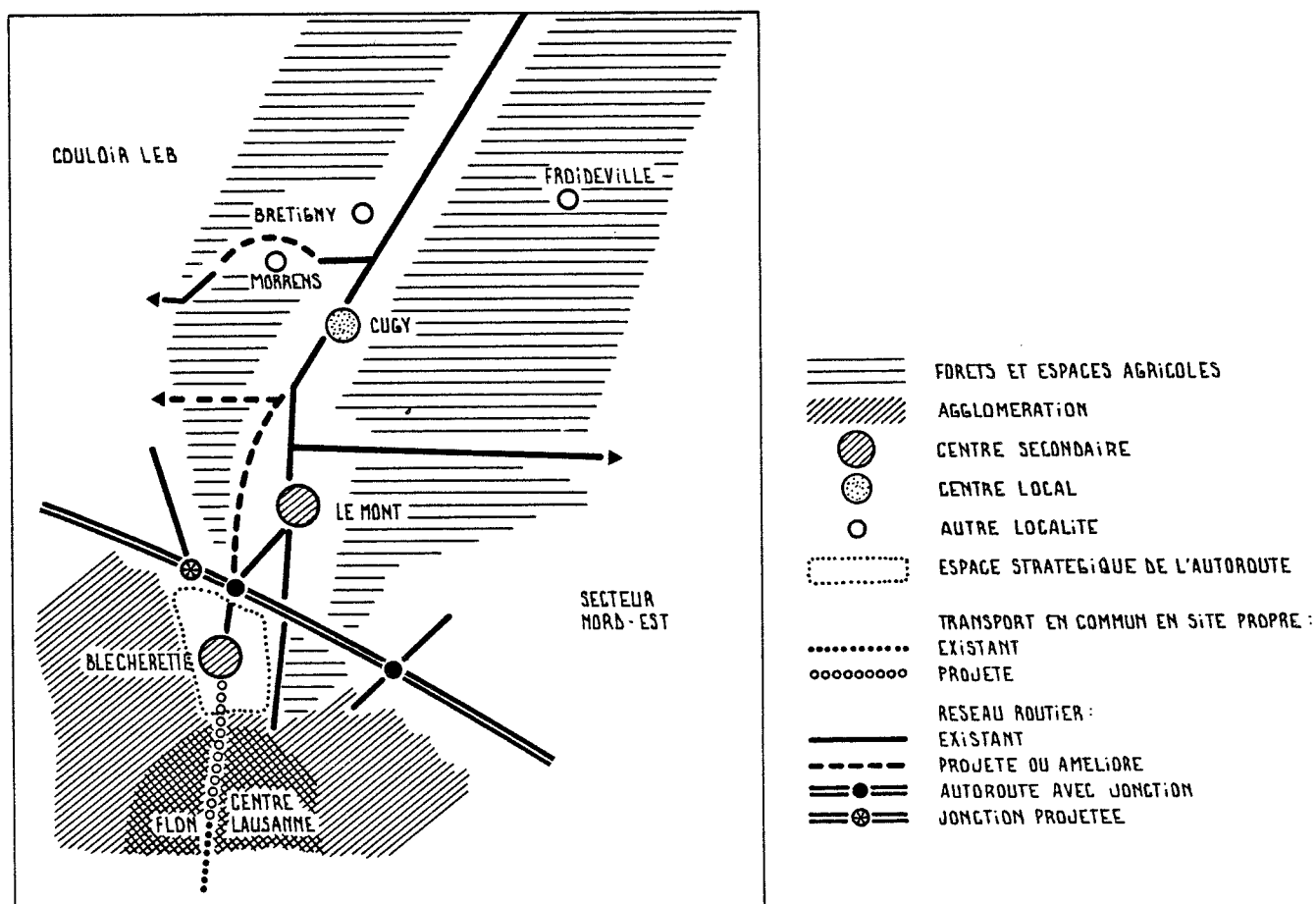
b) Couloir NORD

Le couloir NORD est enserré à l'Est et au Nord-Est par de grands massifs forestiers qui le séparent de façon quasi totale des communes du Jorat; séparé également des communes de l'Ouest par une chaîne de collines, il s'agit en fait d'une sorte de "poche" fermée au Nord et s'ouvrant naturellement vers Lausanne.

La commune du Mont concentre la majorité de la population et des emplois du secteur; elle constitue une véritable extension de la zone urbanisée de Lausanne. Au Nord du Mont, le territoire a une vocation principalement agricole et résidentielle.

Le niveau de centralité de l'ensemble du secteur reste modeste pour les équipements et services; de ce fait le degré de dépendance vis-à-vis de l'agglomération (centre de Lausanne et équipements commerciaux périphériques) est important.

Le couloir NORD est structuré par un axe de transport équipé d'une ligne de bus. L'accès à l'agglomération est double à partir du Mont (RC 551, Le Mont-Aloys Fauquez-Tunnel et RC 449, Le Mont-Blécherette avec une jonction autoroutière).



Principes d'aménagement

- Organiser le développement le long de la RC 501 en assurant la mixité des fonctions (ne pas se limiter à un axe strictement "résidentiel") et la mixité du type de logements.
- Organiser l'attractivité et le degré de centralité du Mont, augmenter le degré d'autonomie de la partie Nord du couloir, favoriser les relations avec la Blécherette (pôle d'équipements et de services à développer) et le couloir de Vernand.

Principes d'accessibilité

- Améliorer les accès des transports en commun en ville (couloirs réservés).
- Améliorer les accès à l'autoroute et à la Blécherette (contournement du Mont).
- Améliorer les liaisons avec le couloir LEB (contournement de Morrens).
- Améliorer à la fois l'accessibilité du couloir vers l'extérieur (Blécherette-autoroute et couloir LEB) et la qualité d'environnement des zones urbanisées (contournements du Mont et de Morrens).

c) Secteur NORD-EST

Le secteur NORD-EST constitue un vaste territoire coupé de grands massifs forestiers où les localités, Vers-chez-les-Blanc, Monts-de-Pully, Claise-aux-Moines, Savigny, Montpreveyres, occupent de vastes clairières et sont nettement séparées les unes des autres.

La commune d'Epalinges constitue une zone d'extension résidentielle de l'agglomération.

Les possibilités de bâtir des communes du secteur selon les plans des zones sont extrêmement grandes (250 ha disponibles); elles tendent au développement presque exclusif d'habitations à faible densité (200 ha disponibles). Les zones intermédiaires sont également très étendues (137 ha).

Le secteur NORD-EST est celui dont les attaches avec le centre et l'agglomération sont topographiquement et techniquement les plus difficiles.

CHAPITRE 4 ESPACES STRATEGIQUES

4.1. ESPACES STRATEGIQUES SITUES A PROXIMITE DES JONCTIONS DE L'AUTOROUTE DE CONTOURNEMENT

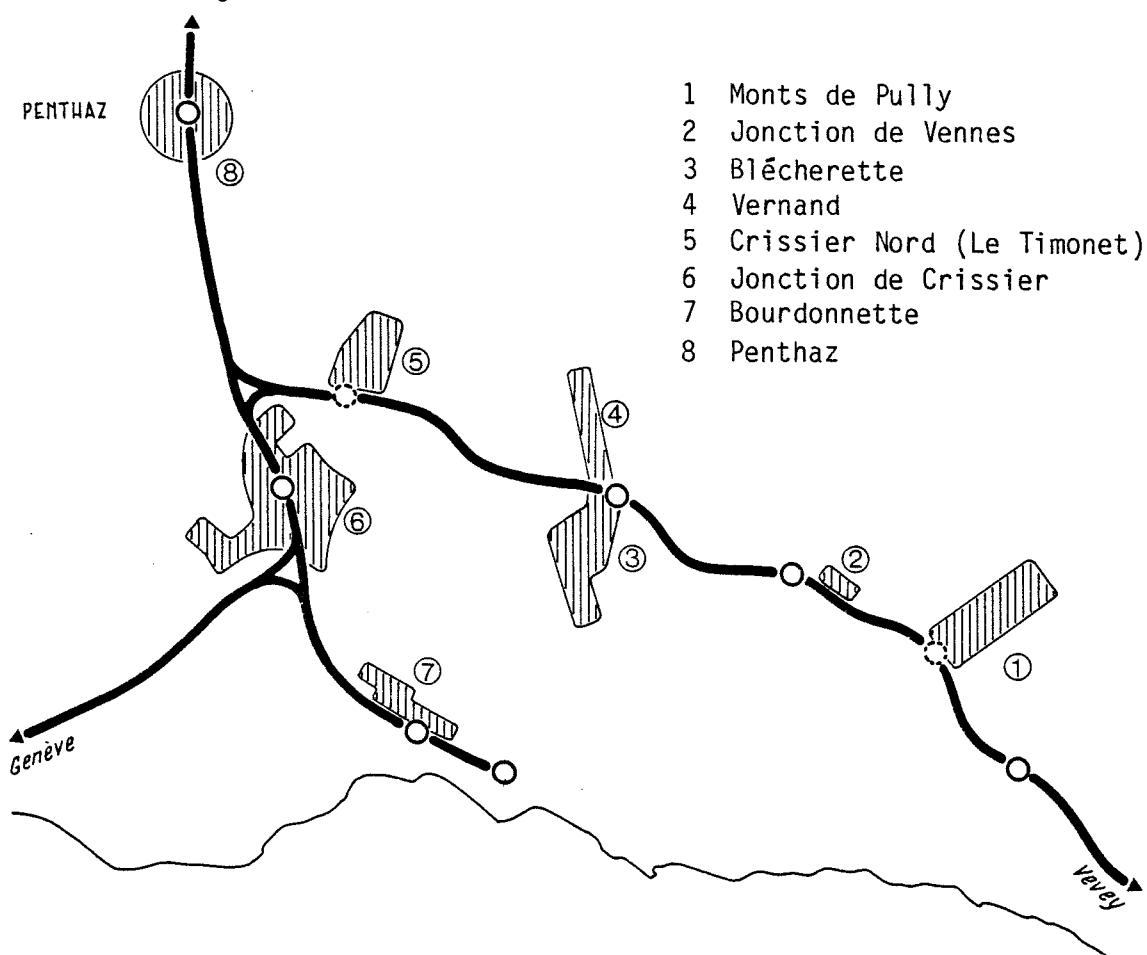
a) Problématique générale

Seules zones facilement accessibles aussi bien de l'intérieur de l'agglomération que de toute la Suisse Romande, les terrains proches de l'autoroute de contournement acquièrent une valeur stratégique pour le développement de la région.

L'observation montre qu'ils ont exercé une attraction très sensible aussi bien sur les emplois industriels et de bureau que sur certains équipements d'intérêt régional.

Or, ces zones stratégiques, qui se trouvent administrativement découpées par de nombreuses limites communales, ne font l'objet d'aucun aménagement concerté, tenant compte des besoins globaux de l'agglomération.

Il s'agit des secteurs suivants :



b) Principes de mise en valeur

Compte-tenu de l'importance de ces zones au niveau régional, toute affectation à leur sujet devrait être décidée en tenant compte aussi bien de l'intérêt régional que de l'intérêt communal.

Principe d'aménagement

Favoriser le développement d'équipements, de services et d'emplois d'intérêt régional.

La situation "en charnière" entre l'agglomération et la périphérie postule le développement d'une bonne accessibilité par transports en commun depuis l'agglomération et le centre-ville et la valorisation de l'accessibilité par transports individuels depuis la périphérie et l'autoroute. La promotion d'interfaces TI/TC (parkings de dissuasion) dans plusieurs de ces espaces pourrait encore valoriser le système des transports.

Principe d'accessibilité

Assurer une haute accessibilité par transports en commun et par transports individuels.

L'importance de ces secteurs étant admise, il s'agit de développer des règles de gestion de ces territoires en privilégiant l'intérêt régional de leur mise en valeur, dans le cadre d'ententes entre les communes territoriales et la région (schémas directeurs d'aménagement).

Principe de coordination

Développer les espaces stratégiques de manière concertée tenant compte aussi bien de l'intérêt régional que de l'intérêt communal.

c) Eléments d'organisation par secteurs géographiques

L'analyse de détail et les mesures spécifiques proposées pour les différents secteurs figurent dans la première partie du "Dossier de coordination" du Plan directeur régional.

En résumé, nous formulerons ci-dessous, les principaux éléments d'organisation de ces secteurs :

- Monts de Pully

Le territoire concerné fait l'objet d'un plan d'extension lié à un remaniement parcellaire. La jonction autoroutière prévue des Monts de Pully augmentera son niveau d'accessibilité.

La mise en valeur de ce territoire et particulièrement des zones destinées à l'implantation d'activités et d'emplois devrait être réservée jusqu'à réalisation de la jonction.

- Jonction de Vennes

Ce territoire constitue une "poche" disponible en périphérie immédiate de Lausanne. Facilement accessible depuis l'autoroute et les axes de pénétration à Lausanne, ainsi que par transports en commun, son accessibilité pourrait encore être augmentée par la création d'un axe "lourd" de transports en commun du Flon en direction d'Epalinges.

Ces caractéristiques postulent de réserver ce secteur en priorité à des activités et équipements dont la localisation implique des échanges avec l'agglomération et avec l'extérieur. Toute décision d'affectation devrait être réservée jusqu'à connaissance des résultats d'une étude de faisabilité d'un éventuel axe de transport en commun nouveau, entre le centre et la région d'Epalinges (contraintes de tracé, localisation des arrêts, parking de dissuasion).

- Blécherette

La situation de cet espace stratégique est remarquable pour son haut degré d'accessibilité depuis l'agglomération et l'extérieur, ainsi que par sa taille, ses potentialités d'aménagement, et le fait qu'il constitue une importante réserve pour le développement de la commune de Lausanne. Les effets de l'organisation du plateau de la Blécherette se répercutent sur l'ensemble de la région. Le projet de création d'un axe "lourd" de transports en commun (prolongement du métro) et le projet de jonction complémentaire au Solitaire augmenteront encore son attractivité.

Actuellement, une grande partie du territoire est occupée par l'aérodrome qui est au bénéfice d'une concession d'exploitation jusqu'en 2006. Le reste du territoire est mal structuré et tend à être mis en valeur au coup par coup en fonction de besoins essentiellement locaux.

L'intérêt régional de ce secteur pour la ville et la région mérite un ré-examen de son aménagement fondé sur les éléments suivants :

- . développement d'un centre secondaire de l'agglomération et d'activité, d'intérêt aussi bien régional que local,
- . renforcement de l'accessibilité par transports en commun, (prolongement du LO et parking de dissuasion),
- . amélioration de l'accessibilité par transports individuels (jonction complémentaire du Solitaire et restructuration du réseau routier).

Ces éléments devraient participer à une refonte du schéma directeur d'aménagement établi en 1978, et ceci en tenant compte du maintien ou non de l'aérodrome.

- Couloir de Vernand-Blécherette

Ce couloir prolonge le plateau de la Blécherette au Nord de l'autoroute sur la commune de Romanel; il participe à la même problématique que celui du plateau de la Blécherette. Un plan directeur d'aménagement est en cours.

- Crissier-Nord (Le Timonet)

Ce secteur aujourd'hui non bâti se trouvera à proximité de la jonction projetée de Crissier-Nord et sur le futur axe régional Nord-Sud (St-Sulpice-Cheseaux). Le haut niveau d'accessibilité dont il pourra bénéficier, allié aux qualités naturelles du site, feront de ce secteur un espace privilégié.,

Le problème essentiel consiste à préserver les potentialités de cet espace.

- Penthaz

Bien qu'en dehors de la CIURL, les terrains situés autour de la jonction pourraient être soumis à la pression du développement issu d'un desserrement des activités de la région lausannoise.

La mise en valeur de ces territoires devrait être envisagée dans un esprit de complémentarité et d'information réciproque entre les régions d'aménagement concernées, pour ne pas hypothéquer son développement futur.

- Les abords de la jonction de Crissier

Secteur situé au Nord de l'échangeur, de part et d'autre de l'autoroute, affecté en zone industrielle.

Territoire fortement engagé, caractérisé par quelques espaces encore libres et par des changements d'affectation de zone et de bâtiments industriels existants.

La mise en valeur des secteurs disponibles implique une amélioration de l'accessibilité : compléments à la jonction de Crissier et renforcement des transports en commun.

- Bourdonnette

Le secteur, actuellement en attente, bénéficie d'une bonne accessibilité par transport individuel (jonction de Malley) et dans un proche avenir par transports publics (projet TSO).

Ce bon niveau d'accessibilité, allié à la proximité des Hautes Ecoles, lui confère un potentiel de développement régional, voire supra-régional.

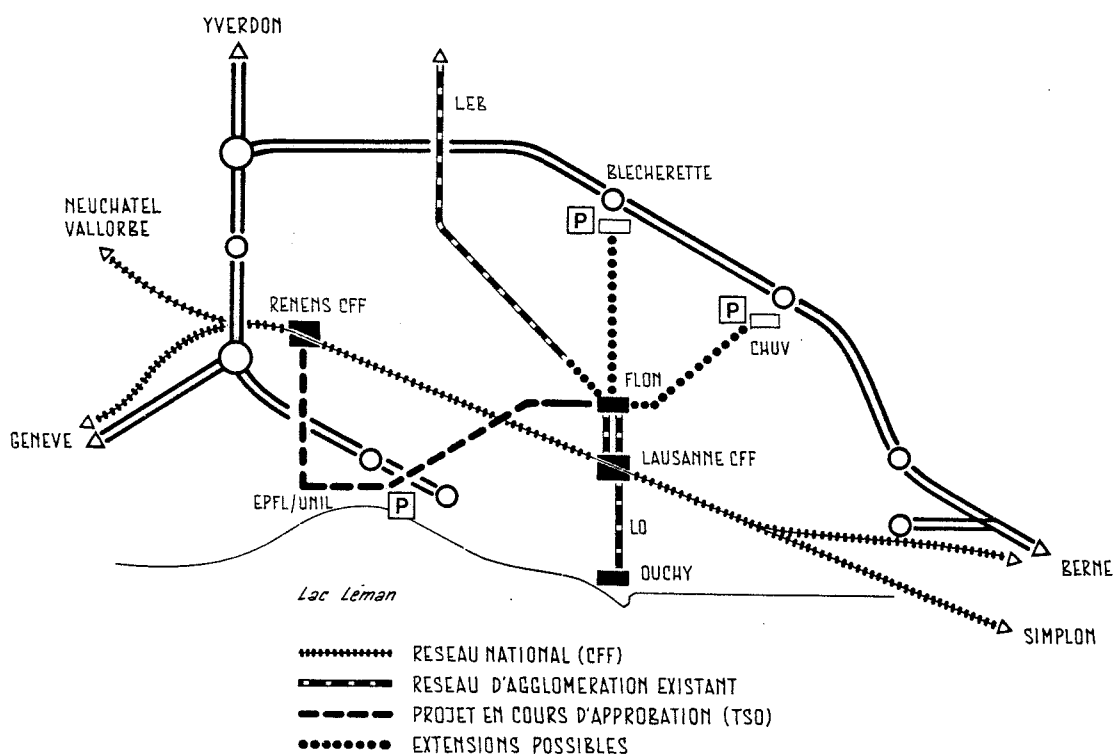
Vu la rareté de situation, cet espace devrait être mis en valeur en tenant compte de la proximité des Hautes Ecoles et affecté à des équipements et des activités d'intérêt régional, à vocation prioritaire en relation avec les Hautes Ecoles.

Il participe à la problématique esquissée au chapitre 4.2. ci-après.

Il faut donc prévoir la réalisation des liaisons supplémentaires suivantes :

- Liaison Flon - Hautes Ecoles - Renens (TSO) (8 km),
- liaison Flon - LEB (1 km),
- liaison Flon - Blécherette (2.5 km),
- liaison Flon - complexe hospitalier du CHUV - La Sallaz - Vennes (2.5 km),

soit un total d'environ 14 km seulement de nouvelles infrastructures. Cela permettrait de constituer une ossature de transports collectifs urbains de haute performance là précisément où les transports collectifs actuels connaissent les plus grandes difficultés de fonctionnement et là où les flux de trafic collectif sont les plus intenses, en complément il faudra prévoir la restructuration du réseau bus de surfaces et la création d'un terminal transports en commun au Flon.



Dans ce contexte, il convient d'attirer l'attention sur le fait que le développement d'axes préférentiels de transports collectifs urbains en site propre reliés au réseau ferroviaire national dépasse largement le cadre régional et constitue une tâche d'importance nationale.

CONCLUSION

Durant la décennie qui a suivi l'élaboration du premier Plan directeur régional en 1973, l'organisation du territoire a subi une évolution importante marquée en particulier par une redistribution spatiale de la population et des activités, au profit des communes de la périphérie et au détriment des communes centrales. Cette situation modifie profondément les relations entre la ville et sa région.

En effet, le desserrement a eu pour conséquences d'affaiblir relativement les "grandes communes" du Centre et de la proche banlieue, en termes démographiques, mais aussi en termes économiques, fiscaux et politiques. Ce phénomène se fait, en partie, au profit des autres communes. Si le bilan global de l'agglomération ne se modifie pas beaucoup, la structure de décision tend à se transformer et à s'émietter.

Les problèmes urbains concernant toute l'agglomération doivent progressivement être pris en charge par un grand nombre de décideurs, obligés de plus en plus par les faits, de se déterminer non seulement en fonction des intérêts locaux, mais d'un intérêt intercommunal ou régional plus difficile à apprécier. Cette tendance fixe de nouveaux enjeux à la collaboration intercommunale.

Celle-ci devra être en mesure de régler les conflits d'intérêts de plus en plus aigus entre les communes centrales qui doivent organiser leur centralité - souvent en opposition avec les souhaits au premier degré de leur population résidente - , et les communes de la périphérie à caractère résidentiel dominant, qui ont nécessairement besoin de communes centrales dans lesquelles elles trouvent la majorité des activités, des services et des équipements sociaux et culturels.

Dans les zones centrales, en raison de l'attraction qu'elles provoquent, on assiste à une dégradation progressive de l'environnement (trafic, bruit, pollution) et bien d'autres inconvénients pour les résidents (montée des prix fonciers et des loyers).

Dans la situation passée, caractérisée par une forte valorisation de l'idée de croissance, ces signes étaient appréciés positivement et beaucoup de communes rivalisaient pour se développer plus vite que les voisines et pour développer des services attractifs.

Aujourd'hui, ce n'est manifestement plus le cas. On observe au contraire une sorte d'indifférence générale (voire de l'hostilité) aux signes de croissance et aux projets dont le développement d'activité (économiques et sociales) est le but.

Dans ce contexte, on peut craindre que sous la pression de leur opinion publique, les communes centrales se replient sur la défense d'intérêts locaux, tandis que les communes périphériques et de banlieue se comportent de façon à maximiser et à sauvegarder leurs avantages. Une telle attitude, dans laquelle l'intérêt régional est considéré comme secondaire, conduit à ce que les problèmes de fonctionnement à l'échelle régionale ne trouvent pas (ou difficilement) des solutions.

Elle explique que des problèmes concernant exclusivement l'intérêt général, tels que les équipements nécessaires pour assurer la vitalité économique de la région (zones d'activités, politique fiscale, répartition des charges résultant de l'exploitation des équipements sociaux et culturels centraux, politique générale des transports, trouvent rarement, devant les législatifs (ou l'opinion publique) de chaque commune prise isolément, des solutions concrètes.

Cette évolution est un défi à la collaboration intercommunale. Elle représente la "toile de fond" dans laquelle s'inscrit le plan directeur régional 1986 pour l'application duquel des adaptations des structures de décision devront pouvoir intervenir. Ainsi que l'annonçait un ancien Conseiller Fédéral, qui préside la CIURL de sa fondation à 1975 :

"L'urbanisme dépasse à l'évidence les limites communales (...). Dès lors, il conviendrait de doter les organismes intercommunaux, qui généralement existent, de pouvoirs décisifs et exécutifs plus étendus et de moyens plus amples. Ce serait là un fédéralisme vivant, dépassant les cadres géographiques anciens, adapté aux réalités d'aujourd'hui et où certains de nos voisins, dans leurs communautés urbaines, nous ont déjà dépassés. La défense de la commune, de sa vitalité, va au-delà de la juxtaposition d'égoïsmes historiques. Elle exige la concertation et la coopération par des décisions prises et exécutées en commun". 1)

1) G.-A. CHEVALLAZ, "Le Mal des villes - malaise helvétique ?", Disp. no 80/81.