

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 18 (2005)
Heft: [7]: Agglomération lausannoise : plans pour une nouvelle ville = Pläne für die neue Stadt

Artikel: Projet d'agglomération : l'agglomération compacte = Agglomerationsprojekt : die Kompakt-Agglomeration
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-122705>

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: 17.04.2026

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

L'agglomération compacte | Die Kompakt-Agglomeration

Texte | Text: Benedikt Loderer

Plans | Pläne: Groupe d'étude ALM

« Le projet d'agglomération Lausanne-Morges n'est pas le produit d'un pouvoir intercommunal qui aurait été préalablement institué, mais l'un des instruments pour le faire émerger », lit-on dans la synthèse du rapport final. Le projet crée par conséquent ce dont il traite, à savoir l'agglomération.

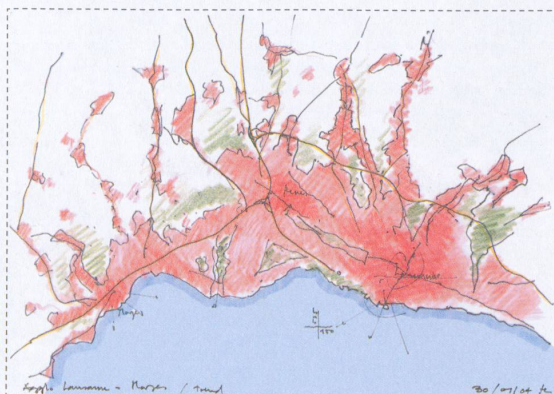
• Lausanne et sa proche banlieue comptent parmi les six plus grandes agglomérations qui marquent la physionomie de la Suisse. Les problèmes qu'elle rencontre sont bien connus et se résument en deux mots : dispersion de l'habitat et embouteillages. Pas de doute, l'agglomération Lausanne-Morges est déjà une réalité. Mais il va falloir lui donner une crédibilité politique et développer les instruments qui permettront de la gérer.

Trois cent mille personnes y vivent. Jadis capitale d'un arrière-pays à caractère agricole, Lausanne est aujourd'hui devenue le noyau d'une agglomération et l'un des moteurs économiques de la Suisse romande. Les perspectives d'avenir sont prometteuses : d'ici 2020, on s'attend à un accroissement de la population de 14 %, à 19 % d'emplois en plus, et à une augmentation de 18 % des pendulaires. Mais cette croissance entraîne des problèmes qui vont devoir être résolus : les maisons individuelles sont relativement bon marché, la concurrence fiscale existe, les gens ne trouvent pas

«Das Agglomerationsprogramm Lausanne-Morges ist nicht das Werk einer interkommunalen Körperschaft, die zuvor geschaffen wurde, sondern eines der Instrumente, um diese entstehen zu lassen», so steht es im Schlussbericht. Das Programm schafft, was es bearbeitet: die Agglomeration.

• Lausanne und sein Umland gehören zu den sechs grossen Agglomerationen, die die Schweiz prägen. Ihre Probleme sind bekannt und werden stellvertretend hier nur mit zwei Stichworten benannt: Zersiedlung und Stau. Der Augenschein zeigt: Die Agglomeration Lausanne-Morges ist bereits vorhanden, aber es gilt, sie politisch wahrzunehmen und die Instrumente zu entwickeln, mit denen sie gesteuert werden kann.

Hier leben heute rund 300 000 Menschen. Früher war Lausanne die Hauptstadt eines landwirtschaftlich geprägten Hinterlands, heute ist sie der Kern einer Agglomeration und der wirtschaftliche Motor der französischen Schweiz. Die Zukunftsaussichten sind rosig, man rechnet bis zum Jahr 2020 mit einer Bevölkerungszunahme von 14 Prozent, mit 19 Prozent mehr Arbeitsplätzen und 18 Prozent Zuwachs bei den Pendlern. Doch das Wachstum bringt Probleme, die bewältigt werden wollen: Die Einfamilienhäuser sind verhältnismässig billig, der Steuerwettbewerb ist



1



2

d'appartement à prix raisonnable au centre. Autant de facteurs qui, réunis, contribuent à la dispersion de l'habitat. Avec, à la clé, plus de trafic et des embouteillages tous les jours. La surcharge de trafic au centre-ville n'est toujours pas résorbée. Bref, les nuisances augmentent, le seuil critique est atteint – il faut faire quelque chose.

Les cinq commandements

Les communes – la plupart d'entre elles – et le Canton sont d'accord sur cinq points :

- Ils sont assis dans le même bateau. Les problèmes ne s'arrêtent pas aux frontières de la commune.
 - Tous s'élevent contre la dispersion de l'habitat. Ils veulent concentrer les nouvelles implantations sur les surfaces déjà habitées et préserver le paysage.
 - Ils comptent garantir la mobilité, mais cela suppose que l'on renverse la tendance. Pour que les centres des villes restent accessibles, les transports publics doivent être développés et la circulation douce être encouragée.
 - Ils savent tous que la protection de l'environnement nécessite une coordination si l'on veut qu'elle soit efficace.
 - Pour attirer les emplois hautement qualifiés nécessaires à une économie florissante, les conditions de vie doivent être aussi bonnes à l'intérieur de l'agglomération qu'à l'extérieur, dans les régions d'habitat dispersé. Il va falloir pour cela mener une politique ciblée d'équilibre social et améliorer la qualité de la vie.
- Le projet se résume en un terme : développement durable.

Que faire d'une autoroute dans la ville ?

Quiconque propose un projet d'agglomération doit être crédible. Or, qui dit crédible, dit réaliste. Au lieu de proposer des investissements immodérés, le projet d'agglomération se concentre sur la coordination des nombreux autres projets existants en matière de circulation et de développement urbain. Aucune décision spectaculaire, mais une mosaïque de mesures harmonisées. Les coûts se basent sur des estimations détaillées. Celles-ci montrent qu'ils sont supportables et que les fonds peuvent être rassemblés par les voies de financement habituelles.

Etre réaliste, c'est aussi admettre l'évidence. Il faut savoir regarder la réalité en face : le grand risque, c'est que l'on continue dans la même voie (plan 1). Or, tous les protagonistes se rendent parfaitement compte que c'est la dernière chose à faire, ainsi que le stipule le rapport : « Une poursuite de l'étalement de l'agglomération ferait courir un risque sérieux de déclin. Dévalorisation des territoires, saturation des réseaux, gaspillage des avantages territoriaux et environnementaux, développement (au compte-gouttes), dégradation du cadre de vie et de l'environnement au →

da, die Leute finden im Zentrum keine angemessene Wohnung. Das Zusammenwirken aller Faktoren ergibt die Zersiedlung. Sie führt zu Mehrverkehr, der sich täglich staut. Die Zentrumslasten werden nicht abgegolten, kurz: Der Leidensdruck steigt – es muss etwas getan werden.

Die fünf Gebote

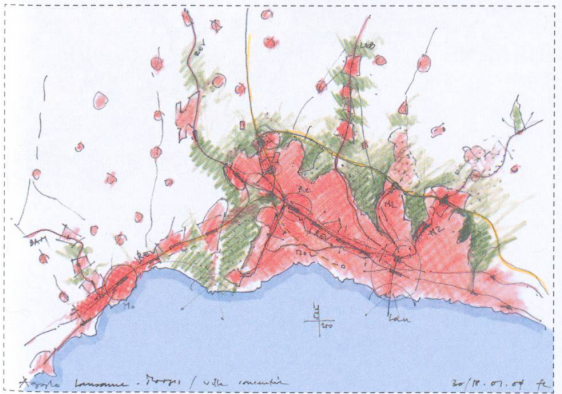
Über fünf Grundsätze waren sich die (meisten) Gemeinden und der Kanton einig:

- Sie stellten fest, dass sie im gleichen Boot sitzen. Die Probleme machen nicht an den Gemeindegrenzen halt.
 - Sie stemmen sich alle gegen die Zersiedlung. Sie wollen die Besiedlung dort konzentrieren, wo sie heute schon ist, und die Landschaft frei halten.
 - Sie wollen die Mobilität garantieren, was nicht ohne Umdenken geht. Damit die Stadtzentren zugänglich bleiben, müssen der öffentliche Verkehr ausgebaut und der langsame Verkehr gefördert werden.
 - Klar ist ihnen: Die Umweltschutzmassnahmen erfordern Koordination, sollen sie wirksam sein.
 - Damit sich die für eine gedeihliche Entwicklung entscheidenden, hoch qualifizierten Arbeitsplätze ansiedeln, müssen die Lebensbedingungen in dieser Agglomeration ebenso gut sein wie ausserhalb in den zersiedelten Gebieten. Das braucht eine gezielte Politik des sozialen Ausgleichs und die Förderung der Lebensqualität.
- Das Agglomerationsprogramm lässt sich auch unter der Überschrift Nachhaltigkeit zusammenfassen.

Was wird aus der Autobahn?

Wer ein Agglomerationsprogramm vorschlägt, muss glaubwürdig sein. Glaubwürdig heisst realistisch. Statt überrasende Investitionen vorzuschlagen, konzentriert sich das Programm auf eine Koordination der vielen schon vorhandenen Projekte im Verkehr und in der Stadtentwicklung. Kein grosser Wurf, sondern ein Mosaik von aufeinander abgestimmten Einzelmassnahmen liegt vor. Die Kosten stützen sich auf detaillierte Berechnungen. Sie zeigen, dass sie verkraftbar sind und über die üblichen Finanzierungswege aufgebracht werden können.

Realistisch sein heisst auch, die Tatsachen erkennen. Das erfordert einen ungetrübten Blick. Man weiss, was droht: die Fortschreibung des Trends (Plan 1). Dass dies nicht geschehen darf, ist allen Beteiligten klar. «Geht die Zersiedlung in der Agglomeration weiter, so entsteht das Risiko eines Abstiegs. Abwertung der Landschaft, Verstopfung der Infrastrukturnetze, Verluderung der Standortvorteile und der Schönheit der Landschaft, eine Entwicklung mit dem Tropfenzähler, Verschlechterung der Lebensqualität und der Umwelt auf Kosten der Gesundheit Aller: Neue →



1 Scénario «tendance» : si l'on ne fait rien, l'agglomération va continuer sa croissance.

2 Scénario multipolaire: décentralisation concentrée – «un peu de tout un peu partout».

3 Agglomération compacte: urbaniser les sites proches des axes de transports publics.

1 Szenario trend: Wenn man nichts unternimmt, wuchert die Agglomeration weiter.

2 Szenario multipolar: Die konzentrierte Dezentralisation – «von allem allen überall».

3 Szenario kompakt: Entwicklung entlang der Achsen des öffentlichen Verkehrs.

4 Concept des déplacements, transports individuels | Verkehrskonzept Individualverkehr

- Ville compacte | kompakte Stadt
- Autoroute avec jonction | Autobahn mit Anschluss
- Contournement autoroutier à long terme | langfristige Verlegung der Autobahn
- Boulevard urbain | städtischer Boulevard
- Route principale périurbaine avec continuité dans la région | Hauptstrasse mit Fortsetzung in die Region
- Accès à la ville compacte | Zufahrt in die kompakte Stadt
- P+Cov Parking de covoiturage | Parkplatz für Gemeinschaftsauto
- P+Rail Echange transports individuels - transports publics (train) | Umsteigeknoten vom privaten auf den öffentlichen Verkehr (Bahn)
- P+R Echange transports individuels - transports publics (bus, tram, métro) | Umsteigeknoten vom privaten auf den öffentlichen Verkehr (Bus, Tram, Metro)



4

5 Concept des déplacements, transports publics | Verkehrskonzept öffentlicher Verkehr

- Gare principale / interface d'agglomération, Rayon de couverture 500 m | Hauptbahnhof / Umsteigeknoten der Agglomeration Einzugsgebiet 500 m
- Gare de rabattement Rayon de couverture 300 m | Sammelbahnhof für die Region Einzugsgebiet 300 m
- Autres gares et stations | übrige Bahnhöfe und Stationen
- Ligne de chemin de fer | Eisenbahnlinien
- Ligne de tram et de métro | Tram- und Metrolinien
- Ligne de Bus | Buslinien
- P+Rail Echange transports individuels - transports publics (train) | Umsteigeknoten vom privaten auf den öffentlichen Verkehr (Bahn)
- P+R Echange transports individuels - transports publics (bus, tram, métro) | Umsteigeknoten vom privaten auf den öffentlichen Verkehr (Bus, Tram, Metro)



5



6 Plan de coordination | Koordinationsplan

Etapes d'urbanisation des sites stratégiques d'intérêt cantonal | Etappen der Besiedlung der kantonalen Entwicklungsgebiete:

- Urbanisation à promouvoir avec mesures de précaution | Besiedlung mit Massnahmen fördern
- Urbanisation continue dans le temps | stetige Besiedlung
- Urbanisation à coordonner avec l'horizon de réalisation des infrastructures | Besiedlung, die mit der Realisierung der Infrastruktur später zu koordinieren sein wird

Horizons de réalisation des infrastructures et offres de transport | Entwicklungshorizont des Verkehrs

- 2006-2008
- 2009-2014
- 2015-2020
- 2035

Types d'infrastructure | Infrastruktur:

- Voie ferrée | Eisenbahn
- Axe fort transports publics | Wichtige Achse öv
- Autoroute | Autobahn
- Autoroute de contournement | Umfahrsautobahn
- Boulevard urbain | städtischer Boulevard
- Périmètre de l'agglomération compacte | Grenze Kompaktagglomeration



7 Concept paysager | Landschaftskonzept

- Armature verte et bleue d'intérêt cantonal | Freiräume (Landschaft und Gewässer) von kantonaler Bedeutung
- Armature verte et bleue de l'agglomération | Freiräume (Landschaft und Gewässer) der Agglomeration
- Parcs d'agglomération | Agglomerationsparks:
 - 1 la colline de Monteiron
 - 2 la campagne de Renges
 - 3 le bois d'Ecublens
 - 4 le parc des Hautes Ecoles
 - 5 les parcs de Vidy à Ouchy
 - 6 la moraine de la Bourdonnette
 - 7 le plateau de la Blécherette (Plaines du Loup)
 - 8 le bois de Sauvabelin
 - 9 le Chalet-à-Gobet,
 - 10 Rovéréaz - le château Fallot
 - 11 le Vallon de la Paudèze
 - 12 le cheminement des rives du lac
- Axes routiers structurants | strukturierende Strassen

→ détriment de la santé de la population : il faut trouver d'urgence d'autres perspectives ! » Pour les grandes agglomérations, une bonne infrastructure de transports est la clé de l'avenir. Une condition à cela – pas un objectif : le tronçon ouest de l'autoroute entre Lausanne et Morges doit être supprimé. L'autoroute doit être déplacée vers le nord si l'on veut s'assurer un développement prospère. Il faut que les blessures laissées par la planification des années soixante cicatrisent, l'agglomération doit se rétablir.

Le rapport final cite, sinon, des règles bien connues : « Pour freiner la croissance du trafic automobile, il faut développer les transports publics et la mobilité douce. Pour offrir des transports publics attrayants, attirant de nombreux voyageurs et complémentaires de mobilité douce, il faut des urbanisations avantageusement situées avec une densité et une mixité suffisantes. » Les grandes lignes en matière de transports jusqu'en 2040 sont donc tracées. Ce sont des constantes bien définies, qu'on ne pourra plus négocier lors des prochaines délibérations. Elles sous-tendent les scénarios d'« agglomération multipolaire » et d'« agglomération compacte ». D'autre part, il est évident que l'on va devoir abandonner le scénario d'« étalement urbain » – on ne combat pas la pollution en effectuant plus de kilomètres en voiture.

L'agglomération multipolaire

Le développement multipolaire suit un schéma bien connu, celui de la décentralisation concentrée. L'habitat devrait se densifier aux arrêts des transports publics, tandis que l'arrière-pays et les zones intermédiaires seraient transformés en parc pour les citadins des pôles de développement. La bonne vieille recette helvétique : « un peu de tout un peu partout » (plan 2, page 12). Toutefois, les pôles périphériques pourraient continuer de croître aux dépens des centres urbains de Lausanne et de Morges. On aboutirait à une répartition modale du trafic avec, au centre, une prédominance des transports publics, et dans la couronne extérieure, un trafic majoritairement individuel. Mais surtout, le transport automobile assurerait pratiquement l'ensemble du trafic tangentiel à l'intérieur de la périphérie. Un deuxième boulevard de contournement serait probablement nécessaire. La demande en matière de transports publics serait en tout cas insuffisante. Aux interfaces entre trafic individuel et transports publics, dans les gares, des Park & Ride serviraient de « gares de correspondance ».

L'agglomération multipolaire présente deux avantages : par rapport à la tendance actuelle d'étalement urbain, elle permettrait d'économiser du terrain ; politiquement, elle répondrait aux attentes des communes, en les faisant profiter elles aussi du développement économique. Mais, un tas de bonnes raisons plaident contre ce scénario. Les nombreux petits centres se concurrenceraient et empêcheraient d'arriver à la taille critique nécessaire pour résoudre les problèmes majeurs. Le centre de Lausanne perdrait de son importance et pourrait se transformer en ville périurbaine, avec tous les problèmes sociaux que cela implique. Il est clair que le trafic individuel augmenterait d'environ 30 % (« Circulation et coûts », page 9).

L'agglomération compacte

Lausanne a cette chance rare de disposer, en plein centre de l'agglomération, d'une zone sous-utilisée fort bien desservie par les transports publics. Le terrain entre les gares de Lausanne et de Renens, jouxtant directement le centre, offre à la ville une possibilité d'extension. C'est le

→ Perspektiven sind dringend nötig!», steht im Bericht. Die Verkehrsinfrastruktur ist der Schlüssel für die Zukunft der Agglomerationen. Ein Element davon ist Voraussetzung, nicht Ziel: Der Westast der Autobahn zwischen Lausanne und Morges muss weg. Für eine gedeihliche Entwicklung muss die Autobahn nach Norden verlegt werden. Die Planungswunden der Sechzigerjahre müssen geheilt werden, soll die Agglomeration gesunden.

Daneben stehen im Schlussbericht die bekannten Wahrheiten: « Will man das Wachstum des Automobilverkehrs bremsen, so muss man den öffentlichen und den Langsamverkehr entwickeln. Will man einen attraktiven öffentlichen Verkehr anbieten, der viele Benutzer anzieht und den Langsamverkehr ergänzt, so braucht man eine günstig gelegene Besiedlung mit einer ausreichenden Dichte und Nutzungsmischung. » Damit sind die grossen Linien für den Verkehr bis zum Jahr 2040 gezogen. Sie sind gesetzte Konstanten, nicht verhandelbare Variablen in den weiteren Überlegungen, und bilden das Gerüst zu den Szenarien « Multipolaragгло » und « Kompaktagгло ». Es ist auch offensichtlich, dass das Szenario « Trend » ausscheiden muss. Es ist eine Binsenwahrheit: Man kann den Alkoholismus schlecht mit Schnaps bekämpfen.

Die « Multipolaragгло »

Die multipolare Entwicklung folgt einem bekannten Rezept, dem der konzentrierten Dezentralisation. An den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs soll verdichtet werden, das Hinter- und Zwischenland würde zum Garten oder Stadtpark der festgelegten Entwicklungsschwerpunkte. Es gilt die alte Schweizer Regel « von allem allen überall » (Plan 2, Seite 12). Doch dürften die Aussenpole wohl auf Kosten der Kernstädte Lausanne und Morges wachsen. Es wäre ein räumlicher Modal-Split zu erwarten. Im Zentrum herrscht der öffentliche Verkehr vor, im Aussenring der individuelle. Vor allem der tangentielle Verkehr innerhalb der Peripherie würde fast ausschliesslich mit dem Auto bewältigt. Vermutlich wäre ein zweiter Umfahrungsring nötig, für ein öffentliches Transportmittel allerdings wäre die Nachfrage zu gering. Am Übergang zwischen Individual- und öffentlichem Verkehr stünden bei den Bahnhöfen als Umsteigestationen leistungsfähige Park + Ride-Anlagen.

Zwei Vorteile hätte diese multipolare Agglomeration. Sie spart im Vergleich mit dem Trend Landschaft und sie kommt politisch den Gemeinden entgegen, die auch ein Stück des Entwicklungskuchens abschneiden könnten. Es sprechen aber auch gute Gründe dagegen. Die vielen kleinen Zentren konkurrierten sich gegenseitig und verhinderten die kritische Masse, die nötig wäre, um die übergeordneten Probleme zu lösen. Die Stadt Lausanne würde an Kraft verlieren und könnte mit ihren sozialen Problemen zur A-Stadt (Alte, Arme, Arbeitslose, Asylbewerber) werden. Klar ist auch, dass der Individualverkehr um rund 30 Prozent zunehmen würde (« Verkehr und Kosten », Seite 9).

Die « Kompaktagгло »

Lausanne hat das seltene Glück, mitten in der Agglomeration über ein unternutztes Areal zu verfügen, das hervorragend an den öffentlichen Verkehr angeschlossen ist. Das Gelände zwischen den Bahnhöfen von Lausanne und Renens bietet die Chance einer direkt an die Innenstadt anschliessenden Stadtverlängerung. Das ist das Fundament des Szenarios « Kompaktagгло », das weiter verfolgt werden soll und hier im Indikativ beschrieben wird (Plan 3, Seite 13).

fondement même du scénario d'agglomération compacte, celui qui doit être poursuivi – c'est la raison pour laquelle nous l'avons décrit à l'indicatif (plan 3, page 13). Il permet véritablement de renforcer le périmètre déjà urbanisé, ce qui préservera la campagne en périphérie. Cette forme de scénario propose deux sortes de paysages : un paysage urbain et un paysage de parcs. La zone urbaine, volontairement dense, est parsemée d'espaces verts. Des « parcs d'agglomération » sont prévus dans ce scénario (plan 6, page 15).

Les infrastructures de transport étant les mêmes que dans le scénario multipolaire, elles sont représentées de manière sommaire sur les plans (plan 4, 5). Pourtant, les capacités des transports publics sont nettement mieux exploitées. Leur rentabilité s'en trouve par conséquent améliorée, leur horaire est plus dense et leur attrait plus grand. Le trafic automobile est maîtrisé, la circulation lente encouragée. Les voies piétonnières et les pistes cyclables déjà existantes sont reliées en un réseau continu, d'où une meilleure qualité de vie.

Les concepteurs ont déjà réfléchi à l'échelonnement des travaux. L'infrastructure et l'occupation des sols doivent être développées en coordination (plan 7, page 15).

Douze sites clés ont été déclarés pôles de développement d'importance cantonale. Ce sont les centres névralgiques du projet d'agglomération. Le canton concentre sa planification sur ces sites, en concertation avec les communes et les particuliers concernés (pages 20-21). Deux d'entre eux sont décrits (pages 29-31) : la zone de la gare de marchandises, entre Bussigny et Sébeillon, et l'autoroute entre Crissier et le giratoire de la Maladière, qui doit être transformée en un boulevard urbain.

L'agglomération, c'est la ville

L'ensemble du projet d'agglomération Lausanne-Morges est très convaincant. Il est le symbole même du retour à la ville, de sa revalorisation. Mais il témoigne aussi d'un fait désormais admis : la ville se présente aujourd'hui sous la forme d'une agglomération. Elle ne se définit plus par contraste avec la campagne, mais comme un mélange de paysage urbain et de parcs. Il est largement temps que nous tenions compte de cette réalité.

En même temps, il va falloir compter. On sait quel est le coût d'un urbanisme désordonné, et, avec ce projet, les autorités ont fini par laisser tomber le bon vieux principe helvétique de la décentralisation concentrée. La règle préconisant « un peu de tout un peu partout » est bel et bien révolue. Toutes les communes ne sont pas obligées d'avoir leur zone industrielle. Maintenant, la règle qui prévaut, c'est : « ce qu'il nous faut, mais concentré ». Il s'agit de trouver la solution la plus avantageuse et la plus durable pour toute l'agglomération. L'intérêt commun passe avant les intérêts locaux. Cela constitue une véritable révolution pour la Suisse, le refus de se plier à la sacro-sainte autonomie des communes – ni plus, ni moins.

C'est également le plus grand désavantage d'une agglomération compacte : tout dépend de la volonté commune des parties concernées. « Limiter le développement en périphérie et le concentrer dans les secteurs déjà urbanisés exigerait de la part des autorités publiques une coopération ambitieuse dans l'intérêt de l'ensemble de l'agglomération. » Le scénario d'agglomération compacte est donc une décision politique plus consciente, et il faudra encore de longues négociations pour que les profits et les charges soient répartis de manière équitable. •

Im bereits überbauten Gebiet kann eine echte Verdichtung stattfinden, was den Landschaftsverbrauch im Umland vermindert. Es wird in der «Kompaktagglo» zwei Landschaften geben: die Stadt und den Park. Das bewusst dicht genug überbaute Gebiet ist mit den frei bleibenden Grünräumen durchsetzt. In der Planungsregion sind auch Agglomerationsparks geplant (Plan 6, Seite 15).

Die Verkehrsinfrastrukturen sind dieselben wie beim multipolaren Szenario und auf den Plänen (Pläne 4, 5, Seite 14) summarisch dargestellt. Die Auslastung des öffentlichen Verkehrs ist deutlich höher. Damit sind die Rentabilität höher, der Fahrplan dichter und die Attraktivität grösser. Der Autoverkehr wird gebändigt, der Langsamverkehr gefördert. Die meist schon vorhandenen Teilstücke werden zu einem zusammenhängenden Wegnetz für Fussgänger und für Radfahrer verwoben. Damit wird die Lebensqualität der Bevölkerung spürbar verbessert.

Über die Etappierung hat man sich auch schon Gedanken gemacht. Die Infrastruktur und die Besiedlung sollen miteinander abgestimmt entwickelt werden (Plan 7, Seite 15).

Zwölf Schlüsselareale wurden zu Entwicklungsgebieten von kantonaler Bedeutung erklärt. Sie sind die eigentlichen Brennpunkte dieses Agglomerationsprogramms. Der Kanton konzentriert seine Planung in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den beteiligten Privaten auf diese Areale (Seiten 20-21). Zwei davon sind im Rahmen des Regionalplanes Lausanne West beschrieben (Seiten 29-31): das Gebiet vom Güterbahnhof Sébeillon über Malley und Renens bis nach Bussigny und der Umbau der Autobahn zwischen dem Abzweiger Crissier im Westen von Lausanne bis zum heutigen Autobahnende in Maladière zu einer innerstädtischen Strassenverbindung.

Die Agglomeration ist die Stadt

Das gesamte Agglomerationsprogramm Lausanne-Morges ist sehr überzeugend und steht für die Rückkehr in die Stadt und ihre Aufwertung. Es ist aber auch die Anerkennung der Tatsache, dass die heutige Stadt die Form der Agglomeration hat. Nicht mehr der alte Gegensatz von Stadt und Land beschreibt die Wirklichkeit, sondern das Ineinander von Stadtlandschaft und Park. Das ist Realitätskunde und die tut bitter Not.

Zur Realitätskunde gehört auch das Zusammenzählen. Es wird klar, welche Kosten die Zersiedlung verursacht, und mit diesem Programm haben sich die Behörden vom alten schweizerischen Grundsatz der konzentrierten Dezentralisation verabschiedet. Der Grundsatz «von allem allen überall» gilt nicht mehr. Nicht jede Gemeinde muss ihre Industriezone haben. Neu gilt nun die Regel «das Richtige konzentriert». Es gilt, die für die gesamte Agglomeration günstigste und nachhaltigste Lösung zu finden. Die gemeinsamen Interessen der Agglomeration werden über die lokalen gestellt. Das ist unschweizerisch neu, eine Abgabe ans Heiligtum der Gemeindeautonomie.

Das ist auch der grösste Nachteil des Szenarios «Kompaktagglo»: Es hängt vom gemeinsamen Willen der Beteiligten ab. «Die Entwicklung am Rand zu beschränken und sie im bereits überbauten Gebiet zu konzentrieren, verlangt von den Behörden eine ehrgeizige Zusammenarbeit zum Wohl der Agglomeration als Ganzes», heisst es im Schlussbericht. Das Szenario «Kompaktagglo» ist also ein bewusster politischer Entscheid und es wird noch manch zähe Verhandlungsrunde nötig sein, damit die Vorteile und Lasten ausgeglichen verteilt werden können. •

Projet d'agglomération Lausanne-Morges, depuis 2002 | Agglomerationsprogramm Lausanne-Morges, seit 2002

--> Pilotage | Gesamtleitung: Canton de Vaud

--> Direction politique | Politische Führung: Comité de pilotage politique (COFIL)

--> Membres politiques | Politiker:
Jean-Claude Mermoud, Conseiller d'Etat DIRE, Président du COFIL ; François Marthaler, Conseiller d'Etat DINF ; Anne-Marie Depoisier, Présidente SDOL et Syndique de Renens ; Daniel Bréaz, Syndic Lausanne ; Olivier Français, Municipal Lausanne et Président de SDNL ; Frédéric Jomini, Municipal Morges ; Gustave Muheim, Président Lausanne Région ; Michel Wehrli, Lausanne Région ; Jean-Jacques Lehmann, membre du comité ACRM

--> Représentants de la Confédération | Vertreter der Eidgenossenschaft: Michel Matthey, ODT ; Jean-Luc Poffet, OFROU

--> Assistance technique | Technische Unterstützung: Nicole Surchat Vial, SAT, Chef de projet jusqu' à février 2005 ; Daniel Berner, SAT, dès mars 2005 ; Michèle Tranda-Pittion, SAT (jusqu' en octobre 2004) ; Ariane Widmer, SDOL ; Sylvie Moser Schori, SAT ; Dominique Zanghi, SAT ; Léonard Verest, SAT ; Philippe Sordet, SELT, Jean-Baptiste Leimgruber, SELT ; Vincent Krayenbühl, SM ; Yves Delacréz, SM ; Jean-Pierre Allamand, SEGRE ; Pascal Chatelain, URB-Lausanne ; Roger Ruggli, URB-Lausanne ; Denis Décosterd, Lausanne Région ; Yves Junod, Lausanne Région ; Dominique Luy, SEVEN ; Claudio Pensini, ACRM ; Alain Jaccard, TRESI-Morges ; Pascal Bovey, CFF ; Federico Molina, TL

--> Groupe d'étude ALM | Studiengruppe: Feddersen & Klostermann, Zürich ; Müller, Romann & Schupisser, Zürich ; Metron SA, Brugg ; Permis de construire, Genève ; Plarel SA, Lausanne ; Retail Rites SA, Lausanne ; Transitec ingénieurs-conseils SA, Lausanne

--> Mandataires | Auftragnehmer: Richard Quincerot ; Michel Schuppisser, Pierre Feddersen