

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: Questions et réponses : interview avec Jean-Claude Mermoud ,Olivier Français, Anne-Marie Depoisier, ... = Stellungnahmen : Interview mit Jean-Claude Mermoud Olivier Français, Anne-Marie Depoisier, ...
Autor: Mermoud, Jean-Claude / Français, Olivier / Depoisier, Anne-Marie
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-122706>

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>



« Le projet préserve notre espace de vie »

? A votre avis, qu'est-ce qu'il y a de nouveau dans le projet d'agglomération Lausanne-Morges ?

Jean-Claude Mermoud : La densification du territoire prônée dans ce projet permet de freiner l'étalement urbain qui s'effectuerait au détriment de la campagne et de développer des transports publics performants, attractifs, et donc efficaces. La démarche, basée sur la concertation entre les partenaires, tend à préserver notre espace de vie sans en restreindre son utilisation. Nous mettons ainsi en place les conditions indispensables à notre compétitivité et notre rayonnement. La densification, à l'intérieur de ce périmètre, des surfaces dévolues au logement ou à l'emploi ne vise pas à compacter cet espace, mais, au contraire, à améliorer la qualité.

? Quels sont les avantages et les inconvénients de la procédure choisie ?

La difficulté consiste à concilier les intérêts particuliers des communes et autres partenaires du périmètre, d'une part, et à expliquer et rendre acceptable à l'ensemble du canton ce projet relativement lourd, d'autre part.

? Dans toute planification, il y a des gagnants et des perdants. En quoi faites-vous partie des gagnants, en quoi des perdants ?

Le Canton a le souci de l'intérêt général. En s'associant avec de nombreuses communes dans cette vision stratégique, il garde bel et bien cet objectif en tête. Il veut rassurer les communes qui se sentent perdantes ou exclues de ce développement quant à l'impact globalement positif qu'il représentera pour le Canton.

? Qu'est-ce qui arriverait dans la région si ce projet d'agglomération Lausanne Morges n'existait pas ?

Clairement, la coordination de notre développement ne serait plus maîtrisée et nous forcerait à intervenir au coup par coup, en fonction des demandes d'aménagement en transports ou en planification de zones.

? Ce projet d'agglomération ne comprend qu'une partie du canton de Vaud. Comment expliquez-vous aux autres habitants la nécessité d'un tel projet ?

La révision du plan directeur cantonal permet à ces régions que vous citez de développer leurs projets de territoire en s'appuyant notamment sur leurs atouts propres, par exemple le tourisme.

? Combien de subventions attendez-vous de la Confédération? Quel montant le Canton prendra-t-il à sa charge et comment compte-t-il le financer ?

La Confédération participera par le biais d'un fonds d'infrastructures qu'elle met en place actuellement et le Canton le fera également en fonction de sa planification des investissements pour la période 2008–2010.

? Actuellement, la collaboration entre les communes repose sur un principe de volontariat. Comment pouvez-vous astreindre les communes à participer ?

Un volet institutionnel doit être développé avec des pouvoirs réels de mise en œuvre. Il ne s'agit pas d'astreindre, mais bien de convaincre les communes en leur déléguant une part de compétences. • Le conseiller d'Etat Jean-Claude Mermoud est chef du Département des institutions et des relations extérieures et Président du COPIL PALM

« Das Projekt schützt den Lebensraum »

? Was ist aus Ihrer Sicht das Neue am Agglomerationsprojekt Lausanne-Morges ?

Jean-Claude Mermoud: Durch eine Verdichtung des Raumes, wie sie in diesem Projekt propagiert wird, kann eine städtische Ausbreitung auf Kosten der ländlichen Gebiete gebremst werden. Ausserdem erlaubt diese Massnahme die Entwicklung eines leistungsfähigen, attraktiven und damit effizienten öffentlichen Verkehrswesens. Das Vorgehen, das auf Absprachen und Verhandlungen zwischen den verschiedenen Partnern beruht, schützt also unseren Lebensraum, ohne aber seine Nutzung zu unterbinden. So legen wir Bedingungen fest, die für unsere Wettbewerbsfähigkeit und unsere Wirkung nach aussen unerlässlich sind. Die Verdichtung von Flächen fürs Wohnen, aber auch für neue Arbeitsplätze innerhalb dieses Perimeters hat nicht zum Ziel, den Raum an sich kompakter zu machen, sondern dessen Qualität zu steigern.

? Was sind die Vor- und Nachteile des gewählten Verfahrens ?

Die Schwierigkeit ist einerseits, die verschiedenen Interessen der einzelnen Gemeinden und anderer Partner unter einen Hut zu bringen, und andererseits dieses schwere Projekt für den ganzen Kanton akzeptabel zu machen.

? Bei allen Planungen gibt es Gewinner und Verlierer. Wo gehören Sie zu den Gewinnern, wo zu den Verlierern ?

Dem Kanton liegt das Allgemeinwohl am nächsten. Auch bei der Erarbeitung dieser Vision und bei der Zusammenarbeit mit den Gemeinden hat er dieses Ziel vor Augen gehabt. Der Kanton möchte die Gemeinden, die sich im Verfahren als Verlierer oder ausgeschlossen fühlen, beruhigen und die allgemeinen positiven Auswirkungen des Agglomerationsprojekts für den ganzen Kanton unterstreichen.

? Was würde passieren, wenn es kein Agglomerationsprojekt gäbe ?

Eine koordinierte Entwicklung wäre nicht mehr gewährleistet und dies würde uns dazu zwingen, bei Gesuchen, etwa in den Bereichen Verkehrsplanung oder Zonenplanung, immer wieder einzugreifen.

? Das Agglomerationsprojekt Lausanne-Morges umfasst bloss einen Teil des Kantons Waadt. Wie erklären Sie beispielsweise den Einwohnern des Nord-Vaudois die Notwendigkeit des Projektes ?

Die Revision des kantonalen Richtplans ermöglicht es diesen Regionen, ihr eigenes Raumkonzept zu entwickeln und sich dabei auf ihre ganz spezifischen Vorzüge – etwa den Tourismus – zu konzentrieren.

? Wie viel Bundesmittel erwarten Sie? Welchen Beitrag muss der Kanton übernehmen und wie will er dies finanzieren ?

Der Bund beteiligt sich im Rahmen eines Infrastrukturfonds, den er zurzeit einrichtet, und der Kanton wird mit der Investitionsplanung für 2008–2010 das Gleiche tun.

? Die Zusammenarbeit der Gemeinden basiert auf Freiwilligkeit. Wie können Sie sie zur Mitarbeit verpflichten ?

Es muss eine verbindliche institutionelle Grundlage entwickelt und umgesetzt werden. Dabei geht es nicht um einen Zwang, sondern darum die Gemeinden zu überzeugen, indem ein Teil der Kompetenzen an sie abgetreten wird. • Staatsrat Jean-Claude Mermoud ist Vorsteher des Département des institutions et des relations extérieures



« Le projet précipite le débat »

? Qu'est-ce qu'il y a de nouveau dans le projet d'agglomération Lausanne-Morges ?

Olivier Français : La démarche « plan d'agglomération » n'est pas nouvelle puisque le premier plan directeur de la région lausannoise date de 1968. Le périmètre a cependant été élargi cette fois-ci à la région morgienne uniquement en raison des problèmes de transports liés aux liaisons ferroviaires et autoroutières. La région morgienne gardera cependant son autonomie régionale, jouxtant la région lausannoise. La notion d'agglomération compacte est en soi bonne pour autant que l'on n'asphyxie pas, d'une part, le périmètre défini par une densification exagérée et que l'on ne paralyse pas, d'autre part, les pôles secondaires au seul motif qu'ils ne seraient pas atteignables par un transport public performant. Deux conditions essentielles ...

? Quels sont les avantages et les inconvénients de la procédure choisie ?

Le plan a permis d'identifier les potentialités de développement, mais aussi différentes faiblesses dans les réseaux de transports existants. Une liste de projets a été établie afin d'améliorer tant le réseau des transports publics que le réseau autoroutier. Cette liste a été adressée au chef du DETEC, Moritz Leuenberger, pour l'inscrire au plan des investissements que la Confédération entend consentir aux agglomérations, tout en rappelant que dans cette liste, il y a des problèmes qui dépendent du réseau CFF et d'autres des routes nationales.

? Dans toute planification, il y a des gagnants et des perdants. En quoi faites-vous partie des gagnants, et en quoi des perdants ?

Il est trop tôt pour déceler les gagnants et les perdants dans ce dossier, mais je crains que les premiers perdants soient les régions périphériques dont certaines affichent un beau dynamisme mais n'ont pas la chance de se situer aux abords d'une 3^e voire 4^e voie CFF ! Si Lausanne et sa région peuvent encore tabler sur différentes formes de densification, que ce soit par le biais de logements ou d'activités, il faut bien voir que, dans chaque situation, nous pouvons déclencher des réactions populaires si le projet n'est pas amorcé puis conduit avec la population.

? Qu'est-ce qu'il arriverait si ce projet d'agglomération n'existait pas ?

Le mérite du projet d'agglomération est d'avoir précipité quelque part le débat régional et l'élaboration d'une liste d'infrastructures de transports. Il faut en effet savoir que, dans notre région, nous avons raté le coche à l'occasion de la 1^{re} étape de rail 2000. Il serait tout de même regrettable que nous ratons encore la prochaine échéance.

? Lausanne est la plus grande ville impliquée dans ce projet d'agglomération. Comment assume-t-elle ce rôle ?

La Ville de Lausanne a affirmé sa volonté d'assumer son rôle de chef-lieu cantonal dans le processus, en collaborant activement avec les communes de sa périphérie et non en les affrontant. La ville-centre et les communes périphériques ont désormais des intérêts communs à défendre face au Canton ou à la Confédération. Au sein de l'organisation régionale « Lausanne Région » la Ville de Lausanne entretient des relations de confiance avec les autres communes. Face aux graves problèmes de société, qui frappent désormais à divers degrés toutes les communes, la défiance a été reléguée aux oubliettes !

• Le conseiller municipal Olivier Français est Directeur des travaux de la Ville de Lausanne

« Das Projekt nimmt die Debatte vorweg »

? Was ist aus Ihrer Sicht das Neue am Agglomerationsprojekt Lausanne-Morges ?

Olivier Français : Die Erarbeitung eines Agglomerationsplans ist nicht neu: Der erste Richtplan der Region Lausanne datiert aus dem Jahr 1968. Der Perimeter ist nun auf die Region Morges erweitert worden, und zwar nur aufgrund der Verkehrsprobleme im Zusammenhang mit dem Eisenbahn- und Autobahnnetz. Die Region Morges behält ihre regionale Unabhängigkeit neben der Region Lausanne. Das Konzept einer kompakten Agglomeration an sich ist gut. Einerseits lässt man dadurch nicht einen Teil des Perimeters durch eine allzu grosse Verdichtung ersticken, und andererseits werden die sekundären Zentren nicht nur schon dadurch gelähmt, dass sie nicht über ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsnetz erreichbar sind.

? Was sind die Vor- und Nachteile des gewählten Verfahrens ?

Durch dieses Projekt konnten die Entwicklungsmöglichkeiten, aber auch diverse Schwachpunkte im Verkehrsnetz eruiert werden. Es wurde eine Projektliste erarbeitet, die eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, aber auch des Autobahnnetzes zum Ziel hat. Diese Liste wurde an den Vorsteher des UVEK, Moritz Leuenberger, überwiesen, damit sie in die Investitionsplanung des Bundes zugunsten der Agglomerationen einbezogen werden kann. Dabei wurde darauf hingewiesen, dass diese Liste auch Problempunkte aufnimmt, die teils mit dem SBB-, teils mit dem Nationalstrassennetz zusammenhängen.

? Bei allen Planungen gibt es Gewinner und Verlierer. Wo gehören Sie zu den Gewinnern, wo zu den Verlierern ?

Es ist zu früh, um diese zu benennen. Ich befürchte aber, dass die peripheren Regionen zu den grössten Verlierern zählen werden: Einige von ihnen sind dynamisch, aber sie werden nicht durch ein drittes oder viertes SBB-Gleis in der Nähe begünstigt! Lausanne und seine Region kann zwar noch auf Verdichtung setzen, sei dies beim Wohnen oder bei den Arbeitsplätzen. Aber man muss sich auch im Klaren darüber sein, dass wir jederzeit Reaktionen der Bevölkerung provozieren können, wenn das Projekt nicht gemeinsam mit ihr entwickelt wird.

? Was würde passieren, wenn es dieses Agglomerationsprojekt nicht gäbe ?

Das Verdienst dieses Projektes ist, dass es die regionale Debatte und die Erarbeitung einer Liste von Verkehrsinfrastrukturen zum Teil vorweggenommen hat. Man muss wissen, dass unsere Region bei der ersten Etappe der Bahn 2000 nicht berücksichtigt worden ist. Es wäre bedauerlich, wenn wir auch die zweite Phase verpassen würden.

? Wie spielt Lausanne seine Rolle als grösste Gemeinde innerhalb des Agglomerationsprojektes ?

Lausanne will die Rolle als Kantonshauptstadt wahrnehmen und dabei eine Zusammenarbeit und keine Konfrontation mit den umliegenden Gemeinden anstreben. Die Kernstadt und die Gemeinden haben gemeinsame Interessen, die es gegenüber dem Kanton und dem Bund zu verteidigen gilt. Innerhalb der Regionalorganisation « Lausanne Région » besteht ein Vertrauensverhältnis zwischen Lausanne und den übrigen Gemeinden. Angesichts der grossen gesellschaftlichen Probleme, die in unterschiedlichem Ausmass alle Gemeinden spüren, hat sich das Misstrauen aufgelöst! • Stadtrat Olivier Français ist Baudirektor von Lausanne



«Il n'y a que des gagnants»

? A votre avis, qu'est-ce qu'il y a de nouveau dans ce projet d'agglomération?

Anne-Marie Depoisier: La nouveauté de ce projet est la méthode adoptée: déjà pour le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL), pour la première fois, la collaboration des communes entre elles, et avec le Canton. Tous ont participé à cette réflexion. L'adhésion des autorités locales devrait assurer une base solide à un projet déterminant pour l'avenir de la région. Mais les nouveautés sont encore nombreuses: le conditionnement du projet au développement durable, l'encouragement à modifier sa manière de se déplacer et adopter, chaque fois que cela est possible, les transports publics, encourager le développement économique tout en plaçant la bonne entreprise au bon endroit.

? Quels sont les avantages et inconvénients de la procédure choisie?

Les avantages de ces choix sont plus nombreux que les inconvénients. Enfin, on se trouve avec un projet fédérant les différents partenaires décideurs, collectivités publiques, privés et citoyens qui reconnaissent une communauté de destin. N'est-ce pas extraordinaire?

? Dans toute planification, il y a des gagnants et des perdants. En quoi faites-vous partie des gagnants, et en quoi des perdants?

Dans ce projet, j'ai le sentiment que chaque partenaire est gagnant dans un domaine ou un autre et qu'il aura certainement dû faire une concession à un moment ou un autre du processus. C'est le prix à payer pour un projet utile à la collectivité dans son ensemble et pour un développement harmonieux de l'agglomération.

? Qu'est-ce qui arriverait si ce projet d'agglomération n'existait pas?

Sans ce projet, l'asphyxie au sens propre du terme est programmée dans la région Lausanne-Morges. L'augmentation des véhicules s'accélère, comme nous le montrent les études; la qualité de l'air, déjà mauvaise dans bien des points de notre région, ne va pas s'améliorer; les déplacements privés ou en transports publics seront de plus en plus problématiques, etc. C'est une hypothèse que je refuse à tout prix d'envisager.

? La collaboration des communes au sein du SDOL repose sur le volontariat. Comment pourrait-on les contraindre à participer?

La collaboration entre les communes a été, au début du processus, fermement encouragée par le Canton. Chacune a, je crois, compris qu'elle n'avait pas le choix si elle souhaitait assurer un développement harmonieux à la région qui lui tient à cœur. La participation financière du Canton est une contribution importante et montre bien l'intérêt qu'il témoigne dans cette démarche innovante.

? Une fusion des communes de l'Ouest lausannois (Prilly, Renens, Chavannes, Ecublens...) entre elles ou avec Lausanne ne serait-elle pas judicieuse?

L'Ouest lausannois représente 50 000 habitants, c'est la 2^e ville du canton et, avec les Hautes Ecoles, une région stratégique pour le développement économique de tout le canton. Mon avis personnel est qu'une fusion de communes, une seule administration, permettrait des décisions plus rapides et un meilleur équilibre avec la Ville de Lausanne. Pour réussir ce défi, l'identité de chaque commune doit être forte et se maintenir telle. • Anne-Marie Depoisier est syndique de Renens et présidente du GROFIL du SDOL

«Alle gehören zu den Gewinnern»

? Was ist das Neue am Agglomerationsprojekt Lausanne-Morges?

Anne Marie Depoisier: Das Neue an diesem Projekt ist die gewählte Methode: Wie bereits beim Richtplan für Lausanne West (SDOL), stützte man sich auch bei diesem Projekt auf eine Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden einerseits, und zwischen Gemeinden und Kanton andererseits. Der Einbezug aller örtlichen Behörden sollte eine solide Grundlage für ein Projekt bilden, das die Zukunft der Region prägen wird. Doch es gibt noch zahlreiche weitere Neuheiten an diesem Projekt.

? Was sind die Vor- und Nachteile des gewählten Verfahrens?

Dieses Verfahren hat mehr Vor- als Nachteile. Endlich ein Projekt, das die verschiedenen Entscheidungsträger zusammenbringt: Gemeinwesen, Privatwirtschaft sowie Bevölkerung. Sie bilden eine Schicksalsgemeinschaft.

? Bei allen Planungen gibt es Gewinner und Verlierer. Wo gehören Sie zu den Gewinnern, wo zu den Verlierern?

Bei diesem Projekt habe ich den Eindruck, dass alle Beteiligten im einen oder andern Bereich zu den Gewinnern gehören, wobei natürlich während des Verfahrens auch hier und da Konzessionen gemacht werden mussten. Das ist der Preis für eine harmonische Entwicklung und für ein Projekt, das dem ganzen Gemeinwesen nützen soll.

? Was würde passieren, wenn es dieses Agglomerationsprojekt nicht gäbe?

Ohne dieses Projekt wäre vorprogrammiert, dass die Region Lausanne-Morges im wahrsten Sinne des Wortes erstickten würde. Studien zeigen, dass der Verkehr immer schneller zunimmt. Die bereits heute an zahlreichen Orten unserer Region schlechte Luftqualität würde sich ohne Massnahmen nicht verbessern, die Bedingungen für den privaten und den öffentlichen Verkehr würden immer problematischer. Eine Entwicklung ohne das Agglomerationsprojekt möchte ich mir gar nicht vorstellen.

? Die Zusammenarbeit der Gemeinden im SDOL basiert auf Freiwilligkeit. Braucht es nun eine Kooperations-Verpflichtung?

Die interkommunale Zusammenarbeit wurde zu Beginn vom Kanton stark gefördert. Ich glaube, jede Gemeinde hat verstanden, dass sie keine Wahl hat, wenn sie eine harmonische Entwicklung in der Region sichern will, die ihr so am Herzen liegt. Die finanzielle Beteiligung des Kantons ist ein wichtiger Beitrag und zeigt das Interesse des Kantons an einem solchen innovativen Vorgehen.

? Wäre es nicht sinnvoll, die Gemeinden im Westen Lausannes (Prilly, Renens, Chavannes, Ecublens etc.) würden entweder miteinander fusionieren oder sich mit Lausanne vereinigen?

Im Westen von Lausanne leben 50 000 Menschen – das ist die zweitgrösste Stadt des Kantons und zusammen mit den Hochschulen eine strategisch wichtige Region für die wirtschaftliche Entwicklung des gesamten Kantons. Ich persönlich bin der Meinung, dass durch eine Fusion der Gemeinden und durch eine einzige Verwaltung schnellere Entscheide und ein besseres Gegengewicht zur Stadt Lausanne möglich würden. Damit ein solches Unterfangen Erfolg haben kann, muss jede Gemeinde eine starke Identität haben und bewahren. • Anne Marie Depoisier, Stadtpräsidentin von Renens und Präsidentin der Steuerungsgruppe des Richtplans Lausanne-West



« Je compterai parmi les gagnants ! »

? Qu'est-ce qu'il y a de nouveau dans le projet d'agglomération Lausanne-Morges ?

François Marthaler: L'angle d'approche me semble nouveau : pour répondre à la problématique de l'étalement urbain et du « mitage du territoire », on ne se demande pas comment préserver l'espace naturel et rural par des mesures restrictives, mais on regarde la ville et son immense potentiel d'urbanisation vers l'intérieur.

? Dans toute planification, il y a des gagnants et des perdants. En quoi faites-vous partie des gagnants, et en quoi des perdants ?

Pourquoi n'y aurait-il pas de planification comportant des effets « win-win » ? En ce qui me concerne, je suis certain d'être gagnant en tant qu'habitant d'une agglomération qui fonctionne mieux en termes de mobilité et dont le développement respecte explicitement les principes de densification, de mixité, de participation citoyenne et de développement durable ! Donc, rien que des avantages.

? Qu'est-ce qu'il arriverait si ce projet d'agglomération n'existait pas ?

Alors ce serait la poursuite du scénario dit « trend » selon lequel des nouveaux habitants s'installent en campagne et « pendulent » vers l'agglomération où continueront de se concentrer 60% des emplois et des activités. Sans compter l'évolution concomitante qui concentre les activités commerciales à la périphérie, commerces pratiquement inaccessibles autrement qu'en voiture. C'est l'asphyxie programmée, sur les plans écologiques et économiques.

? Ce projet d'agglomération ne comprend qu'une partie du canton. Comment expliquez-vous aux autres habitants la nécessité d'un tel projet ?

Il existe d'autres agglomérations au sens statistique du terme : Yverdon, Vevey-Montreux et Nyon. Mais ces agglomérations ne rencontrent pas les mêmes problèmes de congestion urbaine que Lausanne-Morges et je doute qu'elles en soient « jalouses ». Quant aux régions, si elles sont exclues du projet d'agglomération, le plan directeur cantonal – en cours d'élaboration – ne les oublie pas !

? Combien de subventions attendez-vous de la Confédération ? Quel montant le Canton prendra-t-il à sa charge et comment compte-t-il le financer ?

Il est trop tôt pour le dire. Le dossier complet du projet d'agglomération Lausanne-Morges est planifié pour début 2006 et la Confédération n'a pas encore institué son fonds pour le trafic d'agglomération. En outre, certaines infrastructures devront être financées par d'autres biais : 2^e étape de rail 2000, budgets ordinaires des CFF et des routes nationales. Les communes seront aussi partie prenante. Enfin, il faudra tabler sur un certain « autofinancement » lié au développement durable de ce canton.

? Actuellement, la collaboration entre les communes repose sur un principe de volontariat. Comment pouvez-vous astreindre les communes à participer ?

La Confédération pose ici une exigence forte pour prétendre au financement par le fonds des agglomérations : avoir en face d'elle une entité organisée et institutionnellement forte. J'espère qu'un subventionnement des infrastructures jusqu'à hauteur de 50% suscitera de bonnes volontés. •

Le conseiller d'Etat François Marthaler est chef du Département des Infrastructures et Pré-sident du COPIL du Schéma directeur de la région morgienne

« Ich werde zu den Gewinnern gehören! »

? Was ist aus Ihrer Sicht das Neue am Agglomerationsprojekt Lausanne-Morges ?

François Marthaler: Um auf die Problematik der städtischen Ausbreitung und der « Zersiedlung des Raumes » zu reagieren, fragt man sich nicht, wie man den natürlichen und den ländlichen Raum durch restriktive Massnahmen bewahren kann, sondern man konzentriert sich auf die Stadt und ihr Potenzial zur städtebaulichen Erschliessung nach innen.

? Bei allen Planungen gibt es Gewinner und Verlierer. Wo gehören Sie zu den Gewinnern, wo zu den Verlierern ?

Warum sollte es keine Planung geben, die eine « Win-win » Lösung bietet ? Ich bin überzeugt, zu den Gewinnern zu gehören, als Bewohner einer Agglomeration, die im Hinblick auf die Mobilität besser funktioniert und deren Entwicklung explizit auf den Grundsätzen der Verdichtung, der Durchmischung, der Bürgerbeteiligung und der nachhaltigen Entwicklung beruht !

? Was würde passieren, wenn es dieses Agglomerationsprojekt nicht gäbe ?

Dann würde das « Trend »-Szenario weitergehen, gemäss dem sich neue Bewohner auf dem Land niederlassen und in die Agglomeration pendeln, wo weiterhin 60 Prozent der Arbeitsplätze zu finden wären. Hier würden immer mehr Geschäfte entstehen, die ohne Auto kaum zu erreichen sind. Damit würde aber die Region sowohl ökologisch als auch ökonomisch erstickt.

? Das Agglomerationsprojekt Lausanne-Morges umfasst bloss einen Teil des Kantons Waadt. Wie erklären Sie den Einwohnern des Nord Vaudois oder des Pays d'Enhaut dessen Notwendigkeit ?

Statistisch betrachtet gibt es noch andere Agglomerationen: Yverdon, Vevey-Montreux und Nyon. Aber in diesen Agglomerationen ist das städtische Strassennetz nicht im gleichen Ausmass überlastet wie in der Agglomeration Lausanne-Morges und ich denke nicht, dass sie « neidisch » auf diese Problematik sind. Was die peripheren Regionen anbelangt: Sie sind im Agglomerationsprojekt zwar nicht enthalten, aber der kantonale Richtplan, der gegenwärtig erarbeitet wird, berücksichtigt auch diese Gebiete !

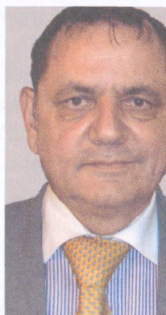
? Wie viel Bundesmittel erwarten Sie ? Welchen Beitrag muss der Kanton übernehmen und wie will er dies finanzieren ?

Es ist noch zu früh für eine Aussage: Das Dossier unseres Projektes ist auf Anfang 2006 geplant, und der Bund hat seinen Fonds für den Agglomerationsverkehr noch nicht eingerichtet. Einige Infrastrukturen müssen anders finanziert werden: im Rahmen der 2. Etappe von Bahn 2000, über das SBB- und Nationalstrassenbudget. Auch die Gemeinden werden einen Beitrag leisten. Man muss zudem eine gewisse, mit der nachhaltigen Entwicklung des Kantons verbundene Eigenfinanzierung einkalkulieren.

? Zurzeit basiert die Zusammenarbeit der Gemeinden auf Freiwilligkeit. Wie können Sie diese zur Mitarbeit verpflichten ?

Der Bund stellt in dieser Hinsicht hohe Anforderungen: Um Anspruch auf eine Finanzierung durch den Agglomerationsfonds erheben zu können, muss man sich als organisierte, institutionell starke Einheit präsentieren. Ich hoffe, dass die Aussicht auf eine Subventionierung der Infrastrukturen von bis zu 50 Prozent Goodwill schafft. •

Staatsrat François Marthaler ist Vorsteher des Infrastrukturdepartements



« Résoudre enfin les problèmes de Morges »

? Qu'est-ce qu'il y a de nouveau dans le projet d'agglomération Lausanne-Morges ?

Frédéric Jomini: L'agglomération compacte répond aux critères établis par la Confédération. Elle donne un poids réel à l'agglomération morgienne.

? Quels sont les avantages et les inconvénients de la procédure choisie ?

L'agglomération Lausanne-Morges atteint sa taille critique pour défendre un projet ambitieux. Morges peut ainsi faire entendre les problèmes morgiens et ceux de sa région.

? Dans toute planification, il y a des gagnants et des perdants. En quoi faites-vous, à Morges, partie des gagnants, et en quoi des perdants ?

Les problèmes morgiens concernent également la région morgienne, ainsi que tout le territoire de l'Ouest lausannois. Il y aura de nombreux gagnants.

? Qu'est-ce qu'il arriverait, à votre avis, si ce projet d'agglomération Lausanne-Morges n'existait pas ?

Les objectifs de transfert modal ne pourraient certainement pas être atteints, et l'urbanisation de la région morgienne serait très mal maîtrisée.

? Pour que l'autoroute soit déplacée, un arrêté fédéral concernant la modification du réseau est nécessaire. Comment comptez-vous y arriver ?

Il est absolument nécessaire de poursuivre les premières études qui ont été entreprises dans le cadre des comités de pilotage existants de l'agglomération Lausanne-Morges et de Morges, en collaboration avec les services cantonaux et ceux de la Confédération.

? Si Morges déplace son autoroute (ou la recouvre), d'autres communes vont réclamer la même chose (p.ex. Schwamendingen, dans l'agglomération zurichoise). Que leur répondrez-vous ?

Historiquement, la ville de Morges a été coupée en deux par l'autoroute; il s'agit de résoudre enfin une situation source de nuisances sonores et de pollutions dues au trafic routier. Le plus tôt sera le mieux.

? Quel calendrier vous paraît réaliste ?

Compte tenu de l'importance des études et des procédures, mais aussi du financement des travaux, la mise en service de l'autoroute dans son nouveau tracé devrait intervenir au plus tard en 2030.

? Comment les communes qui vont être traversées par le nouveau tracé autoroutier réagissent-elles ?

Les réactions sont encore contrastées. Il s'agit avant tout de chercher à réduire les nuisances du futur tracé, lequel est principalement souterrain.

? Ne serait-il pas plus sage d'enterrer la route sur le tracé actuel ? Il n'y aurait pas besoin d'un arrêté fédéral pour le déplacement et cela ne porterait pas plus atteinte au paysage.

Cette solution a été envisagée. Elle a été écartée compte tenu des difficultés de réalisation et des travaux exécutés en pleine ville, tout en maintenant un trafic déjà proche de la saturation. Par ailleurs, ce tracé n'apportait pas de solution aux problèmes du trafic autoroutier dans l'Ouest lausannois. • Frédéric Jomini est Municipal à Morges

« In Morges endlich Abhilfe schaffen »

? Was ist das Neue am Agglomerationsprojekt Lausanne-Morges ?

Frédéric Jomini: Eine kompakte Agglomeration entspricht nicht zuletzt den Kriterien des Bundes. Sie gibt der Region rund um Morges auch mehr Gewicht.

? Was sind die Vor- und Nachteile des gewählten Verfahrens ?

Die Agglomeration Lausanne-Morges hat eine kritische Grösse erreicht, die ein ehrgeiziges Projekt rechtfertigt. Morges kann so auf die eigenen Probleme und diejenigen der Region aufmerksam machen.

? Bei allen Planungen gibt es Gewinner und Verlierer. Wo gehören Sie zu den Gewinnern, wo zu den Verlierern ?

Die Probleme der Stadt Morges betreffen auch die umliegenden Gemeinden sowie die gesamte Region im Westen von Lausanne. Es gibt also zahlreiche Gewinner.

? Was würde passieren, wenn es das Agglomerationsprojekt Lausanne-Morges nicht geben würde ?

Die Ziele der Verkehrsverlagerung könnten nicht erreicht werden und die städtebauliche Planung in der Region Morges liesse sich nur sehr schwer steuern.

? Für die Verlegung der Autobahn braucht es noch einen Bundesbeschluss. Wie wollen Sie dies erreichen ?

Die ersten Studien, die von bestehenden Steuerungsausschüssen in der Agglomeration Lausanne-Morges und in Morges selbst veranlasst wurden, müssen in Zusammenarbeit mit den kantonalen und eidgenössischen Stellen unbedingt weitergeführt werden.

? Wenn Morges seine Autobahn verlegt oder überdeckt, dann werden auch andere Gemeinden solches fordern (z.B. Schwamendingen). Was entgegnen Sie ihnen ?

Historisch betrachtet wurde die Stadt Morges durch die Autobahn in zwei Teile getrennt. Der Strassenverkehr verursacht eine grosse Lärm- und Luftbelastung, und es geht nun darum, hier endlich Abhilfe zu schaffen.

? Mit welchem Zeithorizont rechnen Sie realistischweise ?

Angesichts der Bedeutung der Studien, der Verfahren und der Finanzierung sollte die neue Autobahn spätestens im Jahr 2030 in Betrieb genommen werden können.

? Wie reagieren die Gemeinden, durch die die Autobahn künftig führen soll ?

Die Reaktionen sind noch unterschiedlich. In erster Linie müssen die negativen Auswirkungen der zukünftigen Autobahn eingedämmt werden. Sie soll ja aber hauptsächlich unterirdisch geführt werden.

? Wäre es nicht gescheiter, die Strasse am bestehenden Ort in den Boden zu verlegen ? Dann bräuchte es keinen Bundesbeschluss und es würde keine zusätzliche Landschaft beeinträchtigt.

Diese Möglichkeit wurde geprüft. Sie wurde aber verworfen, weil die Ausführung und die Bauarbeiten mitten in der Stadt mit grossen Schwierigkeiten verbunden gewesen wären und weil dabei der Verkehr, der schon heute die oberste Grenze erreicht hat, nicht eingeschränkt worden wäre. Zudem hätte eine solche Autobahn auch die Probleme der Autobahnverbindungen im Westen von Lausanne nicht gelöst. • Frédéric Jomini ist Gemeinderat in Morges