Lausanne-Ouest : pour un avenir ensemble = Lausanne-West : die gemeinsame Zukunft

Autor(en): **Zanghi, Dominique**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **18 (2005)**

Heft [7]: **Agglomération lausannoise : plans pour une nouvelle ville = Pläne für die neue Stadt**

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-122709

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Pour un avenir ensemble | Die gemeinsame Zukunft

Texte | Text: Dominique Zanghi
Photo | Foto: Gérard Pétremand

A peine sorti de la gare de Renens, le voyageur qui fait une cinquantaine de pas se retrouve à Chavannes-près-Renens. Mais, 200 mètres plus loin, il est déjà à Ecublens. A l'ouest de Lausanne, l'enchevêtrement des limites communales est tel qu'on en rencontre rarement ailleurs. Cédant à la pression du Canton, neuf communes ont collaboré, afin de planifier ensemble leur développement.

Wer in Renens aus dem Bahnhof tritt und fünfzig Schritte geht, befindet sich schon in Chavannes-près-Renens, und 200 Meter weiter fängt bereits Ecublens an. Im Westen Lausannes ist die Agglomeration so dicht verwachsen wie nur an wenigen Orten des Landes sonst. Neun Gemeinden haben sich nun zusammengerafft, ihre Entwicklung gemeinsam zu planen.

: Comme la plupart des couronnes des centres villes, l'Ouest lausannois présente les caractéristiques des périphéries : entrepôts, garages, centres commerciaux, sièges administratifs, centrales de distribution, usines, locatifs, villas et ‹ villages ›. Ce coteau légèrement vallonné est en outre doté de deux infrastructures majeures : le chemin de fer, installé au milieu du 19e siècle, et l'autoroute créée à l'occasion de l'Expo nationale de 1964. L'essor fulgurant que connaît la région à la suite de l'Expo engendre une augmentation du trafic et des engorgements. Cette situation résulte notamment d'une très large interprétation de l'affectation du sol, les activités commerciales et administratives étant admises dans des zones artisanales et industrielles. Le trafic lié à ces activités et à la périurbanisation ne cessera d'augmenter, avec une hausse de 50% entre 1990 et 2000, entraînant une pollution de l'air et sonore toujours plus grande.

Outre les problèmes de trafic, les friches industrielles préoccupent les urbanistes de l'Ouest lausannois. Dans le secteur de Malley, il existe depuis longtemps déjà des terrains vagues, et qui plus est, pollués. En 2003, dans le cadre du concours ‹ Europan 7 ›, de jeunes architectes ont réfléchi à une reconversion de ces sites. Mais il existe aussi d'autres zones qui se vident peu à peu, comme celles où étaient implantées les entreprises Baumgartner ou Filtrona.

: Lagerhallen, Garagen, Einkaufszentren, Geschäftssitze, Vertriebszentralen, Fabriken, Mietshäuser, Villen und Dörfer, die keine mehr sind – die Merkmale einer Peripherie kennzeichnen auch den Westen Lausannes. Ausserdem prägen seit Mitte des 19. Jahrhunderts die Eisenbahnlinie und, seit der Expo 1964, die Autobahn die leicht hügelige Gegend. Der Aufschwung, den die Region insbesondere nach der Expo erlebt hat, liess den Verkehr explodieren – allein um 50 Prozent zwischen 1990 und 2000 – und brachte Staus auf den meisten Strassen. Und der Verkehr und mit ihm die Luft- und Lärmbelastung werden noch weiter ansteigen. Auslöser für diese Entwicklung war insbesondere die freie Interpretation der Bodennutzung, die in Gewerbe- und Industriezonen auch Einkaufs- und Verwaltungszentren zulässt.

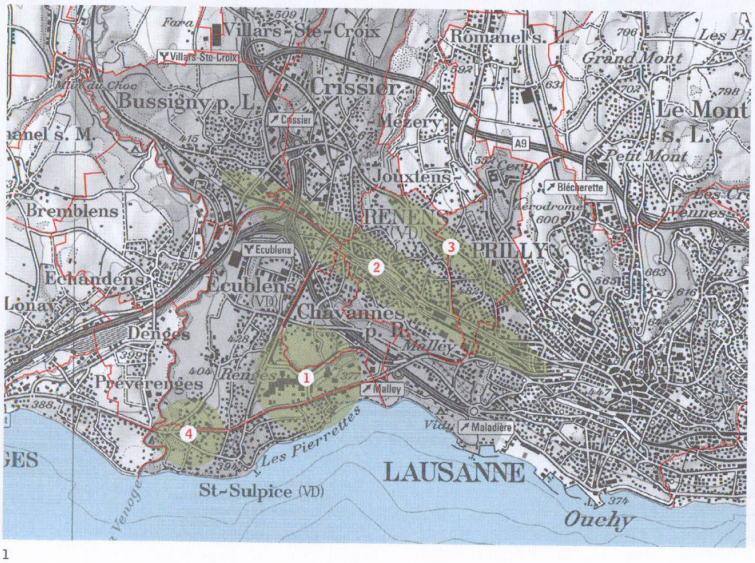
Neben dem zunehmenden Verkehr werden im Westen Lausannes auch die Industriebrachen zu einem für die Planer wichtigen Thema. So gibt es im Gebiet Malley schon seit längerem zahlreiche brach liegende und zudem stark verschmutzte Flächen. Über deren mögliche künftige Nutzung machten sich 2003 im Rahmen des Wettbewerbs ‹Europan 7› junge Architekten aus ganz Europa erste Gedanken. Daneben gibt es aber auch weite Gebiete, die sich erst jetzt allmählich leeren, zum Beispiel die Firmenareale von Baumgartner oder Filtrona.

Tirer à la même corde

Essentiellement fondée sur la gestion des flux de trafic, la démarche appliquée jusqu'ici a démontré ses limites. Une approche globale s'avère nécessaire. C'est dans ce but que – à l'instigation du Canton – sept communes de l'Ouest lausannois (Bussigny, Chavannes, Crissier, Ecublens, Renens, Saint-Sulpice, Villars-Ste-Croix), rejointes

Am gleichen Strick ziehen

Diese Strategie, die fast ausschliesslich auf einer Steuerung des Verkehrsflusses beruht, stösst an ihre Grenzen. Deshalb haben sieben Gemeinden im Westen Lausannes (Bussigny, Chavannes, Crissier, Ecublens, Renens, Saint-Sulpice, Villars-Ste-Croix) seit 2003 auch zusammen mit Prilly und der Stadt Lausanne beschlossen, die Probleme



1

← (pages 24-25) **La zone de Malley est l'un des points chauds du ‹ triangle › Lausanne–Renens–Prilly.**

1 Le Schéma directeur inclut huit communes et l'ouest de la ville de Lausanne. Les quatre chantiers géographiques sont indiqués sur le plan: Hautes Ecoles 1, secteur Sébeillon-Bussigny 2, route de Cossonay 3 et le secteur St-Sulpice-Ecublens 4.
Plans reproduit avec l'autorisation de swisstopo (BA057207)

← (Seiten 24-25) **Das Gebiet von Malley ist ein Brennpunkt im ‹Dreiländereck› von Lausanne, Renens und Prilly.**

1 Der Richtplan umfasst acht Gemeinden und den Westen der Stadt Lausanne. Eingezeichnet sind die vier geographischen Teilstudien: Hochschulen 1, das Gebiet Sébeillon-Bussigny 2, Route de Cossonay 3 und das Gebiet St-Sulpice-Ecublens 4.

par Prilly et Lausanne dès 2003, se sont associées, afin d'analyser et de résoudre les problèmes ensemble. Une convention a été signée en novembre 2000. Après deux ans d'étude, cette approche a permis de mettre en consultation publique un schéma directeur. Ce document, le Schéma directeur de l'Ouest lausannois ou SDOL, constitue la base d'une structure de collaboration entre les communes pour la mise en œuvre des principes stratégiques visant à réaliser cette vision élaborée en commun. Mais aussi à entretenir un dialogue prospectif avec les services cantonaux.
En novembre 2003, les communes installent un Bureau du schéma directeur à Renens, et Ariane Widmer est engagée comme responsable de projet, chargée de mettre en œuvre le SDOL. Les communes essaient de réfléchir en termes de région, ce qui n'est pas toujours facile : « Même si les frontières s'estompent au quotidien, émotionnellement, les habitants sont quand même étroitement attachés à leur commune », constate la responsable. Quand il s'agit de discuter de la nouvelle affectation de l'une des nombreuses zones industrielles, certains représentants communaux ont de la peine à s'imaginer que l'on puisse construire quelque chose de nouveau « aussi loin du bourg ». Ils se considèrent en effet plutôt comme villages que comme parties d'une agglomération. « Néanmoins, au cours des quelque 18 mois qu'a duré cette collaboration, les participants ont peu à peu intériorisé les objectifs », se réjouit Ariane Widmer.

Engagement moral plutôt que contrainte

Les communes et les chefs des départements composant la délégation du Conseil d'Etat à l'aménagement du territoire (économie, infrastructures, institutions et relations extérieures) « prennent acte du contenu du schéma directeur » au printemps 2004. Cette signature et ce soutien représentent un engagement ‹ moral › entre les différents partenaires pour atteindre les objectifs du schéma directeur et le mettre en œuvre, afin de modifier les caractéristiques spatiales et la vocation de cette région. La force de ce texte et des projets résident dans le fait qu'ils ont été souhaités et décidés par les signataires, le document n'ayant en soi aucune force légale. Or, ce qui, au premier abord, semble constituer une faiblesse devient un atout. La ‹ légèreté › d'un schéma directeur lui confère une utilisation aisée. C'est une référence et un liant qui donne une accroche aux collaborations intercommunales tout en laissant intacts les processus de décision et de production habituels.
Les réunions mensuelles du groupe de pilotage du SDOL, le GROPIL, sont une véritable institution. Elles constituent la plate-forme de dialogue et de décision des représentants des communes. Ainsi peut-on suivre une stratégie intercommunale en matière d'aménagement du territoire. L'autonomie communale est grande et le pouvoir de décision des municipalités joue un rôle déterminant dans la gestion du territoire en Suisse. La coordination ne remplace pas le pouvoir de décision municipal, elle élargit le champ de réflexion qui conduit à l'acceptation municipale.

Tous dans le même bateau

La présence politique de l'Etat et des responsables des services cantonaux concernés – environnement et énergie ; routes, mobilité ; économie, logement et tourisme ; aménagement du territoire – a élargi le dialogue entre les communes et l'Etat, donnant à ce dernier non seulement un rôle de contrôle et de sanction mais aussi un rôle d'appui et d'aide à la décision. Ce dialogue ne s'effectue pas →

gemeinsam und in ihrer Gesamtheit zu analysieren. Im November 2000 unterzeichneten sie ein entsprechendes Übereinkommen. Innerhalb von zwei Jahren konnte ein Richtplan erarbeitet und zur öffentlichen Vernehmlassung aufgelegt werden. Dieses Dokument, das ‹Schéma directeur de l'Ouest lausannois› (SDOL), bildet die Grundlage für eine gemeindeübergreifende Zusammenarbeit, um die darin formulierten Grundsätze zu verwirklichen, die gemeinsam erarbeitete Vision Realität werden zu lassen.
Im November 2003 haben die Gemeinden in Renens ein ‹Bureau du schéma directeur› eingerichtet und Ariane Widmer als Projektleiterin zur Umsetzung des SDOL angestellt. Hier üben die Gemeinden, regional zu denken, was ihnen aber nicht immer ganz einfach fällt: «Auch wenn im Alltag die Grenzen verwischen, besteht emotional dennoch eine enge Bindung der Bewohnerinnen und Bewohner an ihre Gemeinde», hat die Projektleiterin festgestellt. Wenn es darum geht, die Umnutzung eines der zahlreichen Industriegebiete der Gegend zu diskutieren, fällt es deshalb manchen Gemeindevertretern schwer sich vorzustellen, ‹so weit weg vom Dorf› etwas Neues zu bauen. Sie sehen sich eher als Dörfer denn als Teil der Agglomeration. «Doch in den gut eineinhalb Jahren der Zusammenarbeit haben die Beteiligten die Zielsetzungen nach und nach verinnerlicht», freut sich Ariane Widmer.

Moral statt Engagement

Im Frühjahr 2004 haben die Gemeinden und die Vorsteher der für die Raumplanung zuständigen Departemente des Kantons (Wirtschaft, Infrastruktur, Inneres und auswärtige Beziehungen) den Inhalt des Richtplans zur Kenntnis genommen. Dieser besitzt zwar keine Rechtskraft, doch haben sich die Beteiligten mit ihrer Unterschrift ‹moralisch› dazu verpflichtet, die Ziele des Planes zu unterstützen und umzusetzen. Dieses Grundsatzpapier und dessen Projekte sind umso bedeutender, als sie von den Unterzeichnenden gewünscht und beschlossen worden sind. Erschien die fehlende Rechtskraft zu Beginn vielleicht als Schwäche, erweist sie sich nun als Stärke. Der Richtplan dient als Referenz und stellt die gemeindeübergreifende Zusammenarbeit ins Rampenlicht. Die gewohnten Entscheidungsprozesse und Abläufe tastet er nicht an.
Die wichtigste Institution des SDOL sind die monatlichen Sitzungen der Steuerungsgruppe GROPIL (Groupe de pilotage du SDOL). Sie sind die Plattform des Dialogs und der Entscheidungsfindung der Gemeindevertreter. So kann die Raumplanung eine gemeindeübergreifende Strategie verfolgen. Die in der Schweiz sehr grosse Gemeindeautonomie gerade im Bereich der Bodennutzung wird dadurch nicht beschnitten, doch wird der Reflexionsrahmen erweitert, die Akzeptanz gefördert.

Der Kanton sitzt mit im Boot

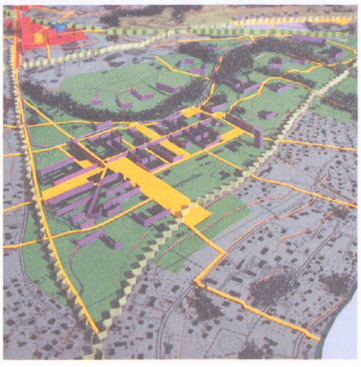
Die Präsenz des Kantons und der Verantwortlichen der Departemente (Umwelt und Energie; Strassen, Mobilität, Wirtschaft, Wohnungswesen und Tourismus; Raumplanung) verstärkt den Dialog zwischen den Gemeinden und dem Kanton. Dabei tritt der Kanton nicht nur als Kontroll- und Sanktionsorgan auf, sondern er berät auch und hilft bei der Entscheidungsfindung. Dieser Dialog läuft nicht nur ‹von oben nach unten›, sondern auch umgekehrt. So konnten die Verantwortlichen des SDOL den Kanton Waadt überzeugen, dass es an der Bahnlinie im Westen Lausannes nicht fünf, sondern lediglich eine zusätzliche →

2-4 Une maquette a permis de présenter aux représentants des communes le contexte ambiant et sa transformation. En voici quelques aperçus : secteur de Malley (photo 2), **la route de sortie d'Arc-en-ciel** (photo 3) **et les Hautes Ecoles** (photo 4).

2-4 Ein Modell führte den Gemeindevertretern erstmals die Zusammenhänge vor Augen. Die Ausschnitte zeigen das Gebiet von Malley (Foto 2), **die Ausfallstrasse bei Arc-en-ciel** (Foto 3) **und die Hochschulen** (Foto 4).
Maquette | Modell: Feddersen & Klostermann

2

3



4

→ seulement ‹ du haut vers le bas ›, les projets et réalisations en cours alimentent le schéma. C'est ainsi que les responsables du SDOL ont pu convaincre le Canton qu'il n'était pas nécessaire de construire cinq stations supplémentaires sur la ligne de chemin de fer de l'Ouest lausannois, mais une seule à Malley. Cette nouvelle approche demande une longue période d'adaptation. Il est donc urgent d'intervenir dès maintenant sur les projets architecturaux et l'espace public, même si cela ne porte que sur des éléments restreints. La gestion quotidienne des demandes de permis de construire est aussi importante que les études de grande envergure. La période de transition est assurée par une instance technique le ‹ groupe ABC ›, qui réunit les techniciens communaux et cantonaux. Afin de ne pas bloquer les initiatives privées et le développement, le groupe ABC vérifie la conformité des projets de construction aux objectifs du schéma directeur. Ariane Widmer souligne combien il est important de vérifier les projets au préalable, et pas seulement lors de la demande de permis de construire : « Souvent, c'est la densité insuffisante ou le trop grand nombre de places de stationnement qui contredit les objectifs du SDOL ; plus tôt un projet est connu, et plus il est facile au maître d'ouvrage et à l'architecte de réagir. »

Les chantiers virtuels

La mise en application du SDOL passe aussi par des études sectorielles appelées chantiers, quatre géographiques (secteurs Hautes Ecoles, Sébeillon–Bussigny, Route de Cossonay, St-Sulpice–Ecublens) et deux thématiques (Espaces publics, Transports publics). Cette phase de travail va conduire directement à des projets ou à des modifications des plans d'affectations. Une cellule technique de pilotage (CPT) assure la coordination des études partielles et de la procédure. Elle vérifie notamment que les études de planification correspondent bien aux directives du schéma directeur. Les communes concernées prennent part aux études, la commune principale ou les autorités cantonales conservant toutefois la direction des opérations. Selon Ariane Widmer, l'un des atouts du SDOL, c'est que les études partielles se déroulent simultanément. Il est donc possible d'intégrer aussitôt les interactions entre les chantiers et d'y réagir. « Nos vingt techniciens opèrent en étroite collaboration – un travail très fructueux », à l'en croire.

Les prochaines étapes

Les actions du Bureau du schéma directeur se concentrent aujourd'hui sur les chantiers d'études. Les quatre études, qui portent sur des secteurs géographiques et stratégiques pour la région, s'achèveront entre 2005 et 2006. En tant qu'annexes du Schéma directeur de l'Ouest lausannois, elles serviront de base et de référence aux communes pour la modification de leurs plans d'affectation. Les études sur les transports et les espaces publics et la mobilité douce, se poursuivront dans la perspective de leur réalisation.
Le Bureau du SDOL pourra alors fonctionner en tant que plate-forme régionale consacrée à la coordination, voire au suivi d'études à l'échelle de la région, et diriger ses activités vers l'accompagnement et l'orientation des porteurs de projets, dans l'esprit d'un marketing urbain. La pérennisation de sa structure se fera en coordination avec l'organisation de l'agglomération lausannoise, au sein de laquelle le débat autour du transfert des compétences sera incontournable. • Entretien avec Ariane Widmer : Werner Huber

→ Station braucht: ‹Malley›, die inzwischen in den kantonalen Planungen festgeschrieben ist. Der neue Ansatz in der Raumplanung erfordert eine lange Anpassungsphase und es dauert Jahre, bis er greifen kann. Deshalb ist es notwendig, bereits jetzt bei Bauprojekten und Projekten im öffentlichen Raum zu intervenieren – auch wenn dies nur beschränkt möglich ist. Unter dem Vorsitz der SDOL-Projektleiterin begleitet ein Gremium von kommunalen und kantonalen Fachleuten, die ‹ Groupe ABC ›, diese Übergangszeit. Diese Gruppe überprüft, ob ein Projekt mit den Zielsetzungen des Richtplans übereinstimmt. Dank dieser fachlichen Vorabklärung können die Verantwortlichen der Gemeinden das Gespräch mit den Eigentümern und den Architekten suchen, um gegebenenfalls Projektanpassungen zu veranlassen. Ariane Widmer betont, wie wichtig es ist, die Projekte bereits im Vorfeld und nicht erst mit dem Baugesuch grundsätzlich überprüfen zu lassen: «Oft sind es die ungenügende Dichte und die Überzahl an Parkplätzen, die den Zielsetzungen des SDOL widersprechen, und je früher wir ein Projekt kennen, desto eher können Bauherrschaft und Architekt noch reagieren und ihr Projekt entsprechend anpassen».

Die virtuellen Baustellen

Die Grundsätze des ‹Schéma directeur de l'Ouest lausannois› werden in sechs Teilstudien, den ‹chantiers›, angewandt: vier geographische (die Gebiete der Hochschulen, Sébeillon–Bussigny, Route de Cossonay, St-Sulpice–Ecublens) und zwei thematische (öffentlicher Raum, öffentlicher Verkehr). Diese Teilstudien führen entweder direkt zu Projekten oder zu Anpassungen von Vorplanungen oder Teilzonenplänen. Ein Steuerungsausschuss (Cellule technique de pilotage CPT) stellt die Koordination der Teilstudien und des gesamten Vorgehens sicher und prüft unter anderem, ob die Planungsstudien mit den Vorgaben des Richtplans übereinstimmen. An den Studien sind die jeweils betroffenen Gemeinden beteiligt, die Federführung liegt bei der im Zentrum stehenden Gemeinde oder bei den kantonalen Ämtern. Laut Ariane Widmer ist einer der grossen Vorteile des SDOL der gleichzeitige Beginn aller Teilstudien. Dadurch ist es möglich, die Wechselwirkungen zwischen den ‹chantiers› sofort aufzunehmen und darauf zu reagieren. «Zwanzig Techniker arbeiten hier intensiv zusammen; eine sehr produktive Arbeit», meint sie.

Die nächsten Schritte

Zurzeit konzentrieren sich die Arbeiten des ‹Bureau du Schéma directeur› auf die Teilstudien, die ‹chantiers›. Die vier geografischen und strategischen Studien werden 2005 und 2006 abgeschlossen sein. Sie werden ein Anhang des ‹schéma directeur› sein und den Gemeinden als Referenz zur Anpassung ihrer Zonenpläne dienen. Die Studien über den öffentlichen Verkehr, den öffentlichen Raum und den Langsamverkehr werden im Hinblick auf ihre Realisierung weiter entwickelt.
Das ‹Bureau du schéma directeur› wird danach als regionale Plattform für die Koordination oder zur Weiterführung von speziellen Studien auf regionaler Ebene dienen und sich auf eine Begleitung und Lenkung der Projektträger im Sinne eines Stadtmarketings konzentrieren. Seine Struktur wird in Koordination mit der zukünftigen Organisation der Agglomeration Lausanne festgelegt, wo eine Debatte rund um die Übertragung von Kompetenzen unausweichlich werden wird. • Interview mit Ariane Widmer: Werner Huber

Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) | Planung Lausanne West

--› Pour l'Etat de Vaud | Für den Kanton Waadt: Ph. Bièler, Conseiller d'Etat DINF (jusqu' en 2003) ; J.-C. Mermoud, Conseiller d'Etat DIRE ; Nicole Surchat Vial, cheffe de Service de l'aménagement du territoire (jusqu' en 2003) ; D. Berner, chef a.i. du Service de l'aménagement du territoire, DIRE (dès 2003) ; B. Daucher, chef du Service des routes, DINF ; V. Krayenbühl, chef du Service de la mobilité, DINF ; Y. Delacrétaz, Service de la mobilité, DINF ; J.-B. Leimgruber, Service de l'économie et du tourisme, DEC ; S. Rodriguez, Service de l'environnement et de l'énergie, DSE ; H. Rollier, chef du Service de l'environnement et de l'énergie, DSE ; P. Sordet, chef du Service de l'économie et du tourisme, DEC ; D. Zanghi, adjoint à la cheffe de service du SAT en charge de la conduite pour le Canton du Schéma Directeur de l'ouest lausannois

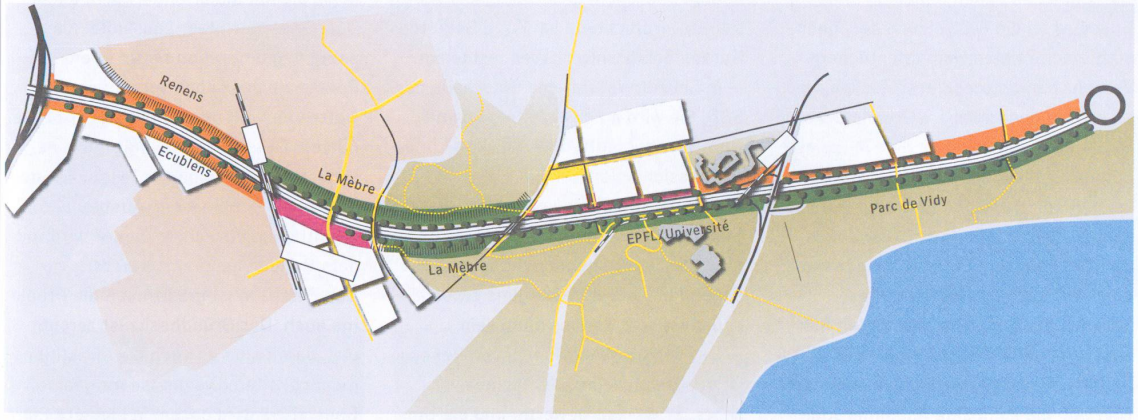
--› Pour les communes | Für die Gemeinden: G. Bovay, Syndic de Crissier ; M. Decoppet, Syndic de St-Sulpice ; A.-M. Depoisier, Syndique de Renens et Présidente du COPIL SDOL (dès 2004) ; O. Français, Municipal des travaux, Ville de Lausanne ; A. Gillièron, Syndic de Prilly ; A. Gorgerat, Syndic de Chavannes ; M. Jenny, Syndic de Villars-Sainte-Croix ; P. Kaelin, Syndic d'Ecublens ; M. Wehrli, Syndic de Bussigny ; R. Ruggli, Ville de Lausanne ; A. Widmer Pham, cheffe de projet du SDOL

Le boulevard urbain, 2005

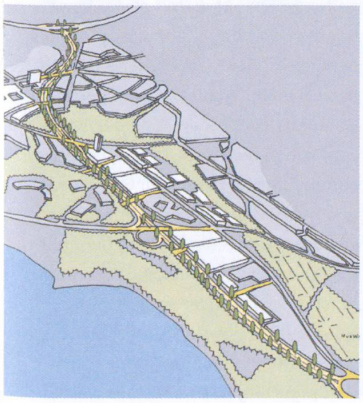
L'autoroute A1 était l'un des fleurons de l'Exposition nationale de 1964. A l'époque, la Suisse était fière de sa première autoroute. Quarante ans plus tard, des travaux d'assainissement s'imposent. Ils offrent l'occasion de réfléchir à sa fonction. Dans l'ouest lausannois l'autoroute doit cesser d'être un corridor de circulation doté de seulement deux sorties ; elle doit devenir la colonne vertébrale du développement futur, selon les principes du schéma directeur, SDOL. La solution, c'est une route nationale de 3e classe, autrement dit un boulevard urbain. Imaginez une route principale urbaine, bordée d'arbres, qui délimite en même temps de manière marquante la zone de développement et le parc en bordure du lac. Suivant la topographie et le raccordement au réseau routier local, elle pourra être agrémentée de croisements en surface, réglés par des feux. Les piétons pourront les traverser et les cyclistes les utiliser. Une route principale, cela signifie que l'on escompte un trafic de 90 000 véhicules par jour au maximum – aujourd'hui, il est de 55 000. La transformation de l'autoroute en boulevard urbain est non seulement la solution la moins chère, mais aussi la plus intelligente. En effet, toutes les autres possibilités envisagées seraient plus onéreuses que la réutilisation du tracé existant. Il n'y a pas d'autre moyen de résorber le trafic supplémentaire dû au développement de l'Ouest lausannois. Et en plus, la Confédération finance les routes nationales et a déjà prévu un budget de 30 millions pour l'assainissement. Le coût global des travaux, avec tous les croisements, les ponts, les passages souterrains et les raccordements au réseau urbain, se chiffre à 60 millions de francs.

Der städtische Boulevard, 2005

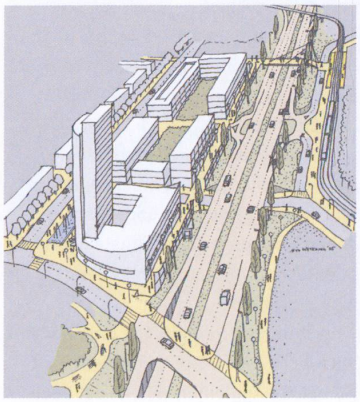
Die Autobahn war eines der Vorzeigestücke der Landesaustellung von 1964. Die ganze Schweiz war damals stolz auf ihre erste richtige Autobahn zwischen Genf und Lausanne. Vierzig Jahre später muss sie saniert werden, was die Gelegenheit bietet, sich ihre Funktion neu zu überlegen. Die Autobahn soll nicht länger ein Verkehrskorridor mit nur zwei Ausfahrten sein, sondern das Rückgrat der künftigen Entwicklung werden, fand man im Rahmen des Richtplanes, heraus. Die Lösung heisst Nationalstrasse dritter Klasse, was mit ‹städtischem Boulevard› zu übersetzen ist. Man stellt sich darunter eine von Bäumen gesäumte städtische Hauptstrasse vor, die auch ein landschaftsprägender Abschluss zwischen dem Entwicklungsgebiet und dem Parkstreifen zum See sein wird. Je nach Topographie und Anschluss an das lokale Strassennetz kann sie auch ebenerdige, mit Ampeln geregelte Kreuzungen aufweisen. Die Fussgänger werden sie überqueren und die Velofahrer sie benützen können. Hauptstrasse bedeutet, dass man maximal 90 000 Fahrzeuge pro Tag erwartet; heute sind es 55 000. Der Umbau der Autobahn zum städtischen Boulevard ist nicht nur die billigste, sondern auch die intelligenteste Lösung. Jede andere wäre teurer als die Weiterverwendung der bestehenden Strasse. Der durch die Entwicklung in Lausanne West entstehende Mehrverkehr kann nirgends sonst aufgenommen werden. Dazu kommt, dass der Bund die Nationalstrassen zahlt und bereits 30 Millionen für die Sanierung budgetiert hat. Der gesamte Umbau mit allen Kreuzungen, Brücken, Unterführungen und Anschlüssen an das städtische Strassennetz wird 60 Millionen Franken kosten.



1



2



3

1 Autoroute A1 Ecublens-Maladière | Autobahn A1 Ecublens-Maladière
Boulevard urbain avec pont et connexion | städtischer Boulevard mit Brücke und Anschluss
Métro M1 | Metro M1
Frange urbaine | städtische Zone
Frange commerciale | kommerzielle Zone
Frange verte | Grünzone
Nouveaux développements | neue Entwicklungsgebiete
Réseau des piétons | Fusswegnetz

2 Intégration du boulevard dans la structure urbaine. | Einbindung des städtischen Boulevards in die urbane Struktur.

3 Section entre Dorigny et le nouveau ‹carrefour de Chavannes›. | Teilstück zwischen Dorigny und dem neuen ‹Carrefour de Chavannes›. **Plans : Mandataires pour l'étude du chantier**

Participants | Beteiligte

Etude de faisabilité: transformation de l'A1 en un boulevard urbain entre Ecublens et la Maladière | Machbarkeitsstudie: Umwandlung der A1 in einen städtischen Boulevard zwischen Ecublens und la Maladière

--› Mandant | Auftraggeber: Canton de Vaud, Service de l'aménagement du territoire, Dominique Zanghi

--› Mandataires | Auftragnehmer: MRS Müller, Romann & Schuppisser, Zürich, Michel Schuppisser
Metron SA, Brugg, Nathalie Blaser, Han van de Wetering, Markus Gasser
Walter Berg, Zürich
Feddersen & Klostermann, Zürich, Pierre Feddersen

Chantier 2, 2005

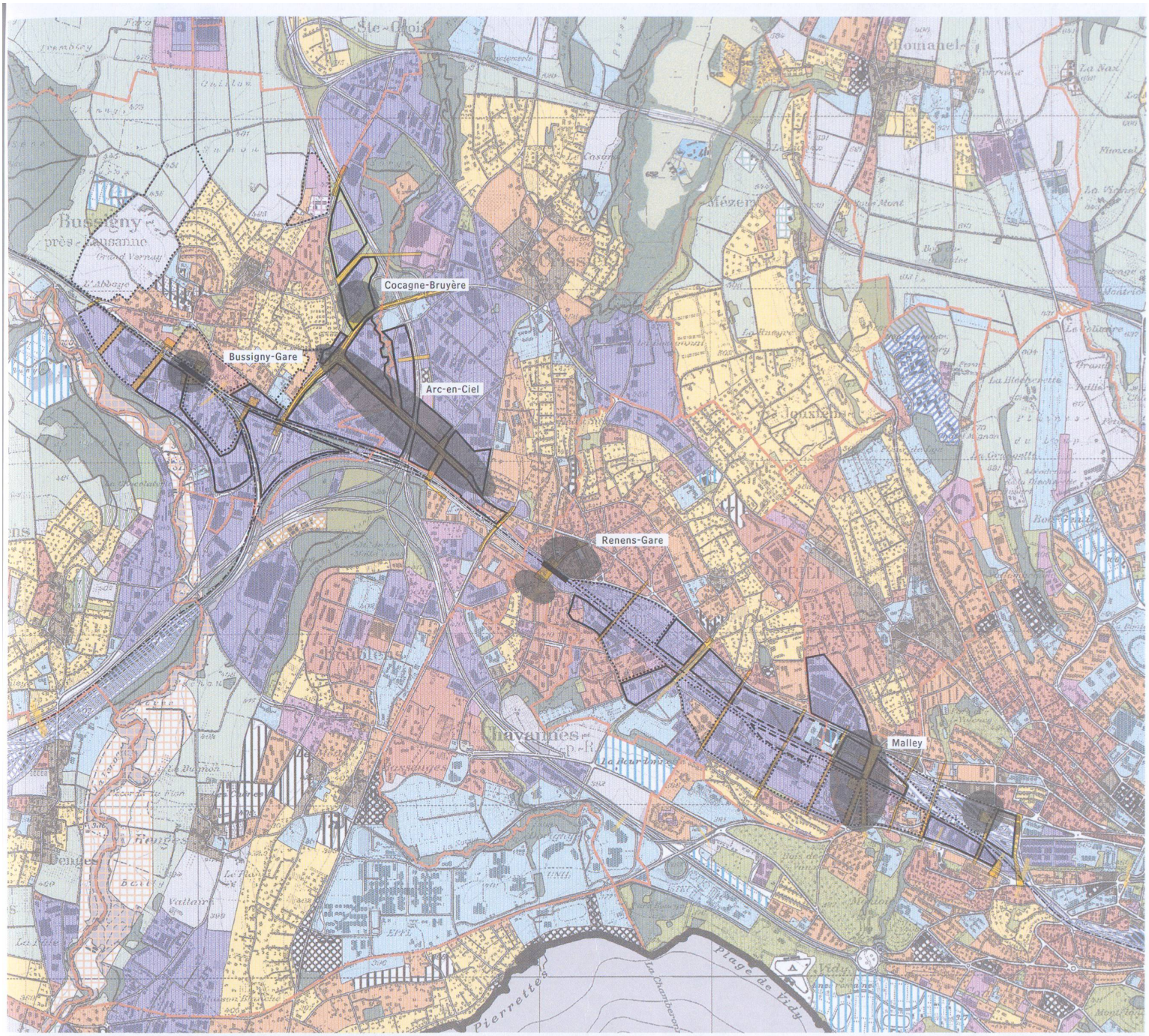
La zone qui s'étend entre Bussigny et Sébeillon offre trois gros avantages : elle est dans le prolongement du centre-ville, à l'ouest de Lausanne ; elle est remarquablement bien desservie par les transports publics ; et, elle renferme des parcelles utilisables. Mais elle présente aussi deux inconvénients : il y a beaucoup d'intérêts en jeu et le secteur a mauvaise réputation. Cette zone située de part et d'autre des voies de chemin de fer, baptisée ‹ chantier 2 ›, est considérée comme le plus important de tous les sites stratégiques définis dans le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (page 26). D'ici 2020, elle pourrait compter quelque 30 000 habitants et emplois de plus qu'aujourd'hui. C'est là que le projet d'agglomération compacte doit devenir réalité. Il sera marqué par une urbanisation dense, avec des espaces publics agréables, particulièrement propices à la circulation douce.
Le secteur Bussigny-Sébeillon est en passe de devenir une ‹ vitrine › de l'urbanisme. Un groupe de travail s'est penché sur ce projet de l'automne 2004 au printemps 2005. Après s'être fait une vue d'ensemble, il a testé la faisabilité de ses hypothèses en matière d'urbanisation et de circulation, établi des règles, mis des accents, fixé des priorités et défini l'ampleur de chaque projet. Il a élaboré un plan directeur intercommunal qui, certes, n'est pas légalement contraignant, mais engage moralement les cinq communes concernées et le Canton. Des projets clés ont été définis pour les six secteurs :
— Une halle de marchandises des CFF qui se trouve à Sébeillon doit être mise en valeur. Elle deviendra ainsi un élément fédérateur du site en même temps qu'une plate-forme panoramique.
— A Malley, on construira une nouvelle halte CFF autour de laquelle se concentreront commerces et entreprises de services. Une quatrième voie reliant Lausanne à Renens sera nécessaire.
— Plaque tournante du trafic régional, la gare de Renens va être revalorisée.
— La route de dégagement de l'Arc-en-Ciel ressemble aujourd'hui au ‹ Strip ›, la fameuse grande artère qui traverse Las Vegas. Demain, ce sera un boulevard à la mode lausannoise.
— A Cocagne-Buyère, on prévoit de construire un centre avec des bureaux et des magasins, des activités culturelles et de loisirs ainsi que des appartements. Cette interface entre transports publics et individuels sera développée.
— Autour de la gare de Bussigny, on assistera à une densification urbaine.
Qui dit agglomération compacte dit aussi grandes densités humaines. Les projections se basent sur les exemples de quartiers lausannois. Se doter d'une agglomération compacte, cela veut dire aussi mieux utiliser les potentiels qu'offre le réseau de transports publics existant. Leur rentabilité doit s'accroître. Le développement des transports publics serai discuté avec la Confédération dans le cadre du projet d'agglomération (page 28).
Il y a là un énorme potentiel – mais aussi une quantité de problèmes à résoudre. Le foncier est morcelé, tout comme les capacités d'investissement. Pour venir à bout de ces difficultés, on a décidé de diviser les tâches du chantier 2 en plus petites unités. A l'horizon 2020, trois projets sont prioritaires : la nouvelle halte de Malley, la revalorisation de la gare de Renens et du boulevard de l'Arc-en-Ciel. Aujourd'hui, le chantier 2 se concentre sur les arrières de Lausanne ; demain, il s'attaquera au prolongement du centre-ville.

Baustelle 2, 2005

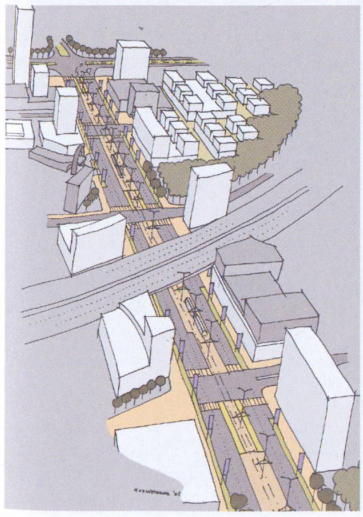
Das Gebiet zwischen Sébeillon und Bussigny ist die Fortsetzung der Innenstadt nach Westen, vom öffentlichen Verkehr hervorragend erschlossen, und es verfügt über nutzbare Grundstücke. Die zwei Nachteile: sehr viele Mitspieler und der schlechte Ruf der Gegend.
Im Rahmen des Richtplanes für den Lausanner Westen ist dieses Gebiet längs den Bahngleisen, Baustelle 2 genannt, das wichtigste strategische Areal (Seite 26). Bis zum Jahr 2020 sollen hier zusätzlich 30 000 Einwohner Platz finden und neue Arbeitsplätze entstehen. Hier soll die kompakte Agglomeration Tatsache werden. Sie wird eine hohe Dichte, angenehme Stadträume und viel Langsamverkehr haben – ein städtebauliches Schaufenster.
Vom Herbst 2004 bis Frühling 2005 war eine Arbeitsgruppe am Werk. Sie verschaffte sich einen Überblick, testete die Machbarkeit in Sachen Besiedlung und Verkehr, stellte Regeln auf, setzte Schwerpunkte, legte Prioritäten fest und bestimmte den Umfang der Einzelprojekte. Kurz: Sie erarbeitete einen interkommunalen Richtplan, der für die fünf beteiligten Gemeinden und den Kanton zwar nicht gesetzlich, aber moralisch verpflichtend ist. Für 6 Sektoren wurden Schlüsselvorhaben festgelegt:
— In Sébeillon steht eine Güterhalle der SBB. Sie wird aufgewertet und damit zum identitätsstiftenden Merkmal und zur Aussichtsplattform.
— In Malley entsteht eine neue SBB-Station, um die herum sich eine Verdichtung von Dienstleistungen bilden wird. Es wird ein viertes Bahngleis zwischen Lausanne und Renens nötig sein.
— Der bestehende Bahnhof von Renens ist die Drehscheibe des Regionalverkehrs. Er wird aufgewertet und die Umgebung verdichtet.
— Die Ausfallstrasse bei Arc-en-Ciel ist heute ein ‹Strip› schweizerischer Art. Morgen wird sie ein ‹Boulevard à la lausannoise› sein.
— In Cocagne-Buyère entsteht ein Schwerpunkt mit Büros, Läden, Kultur- und Freizeitaktivitäten und verschiedenen Wohnungen. Der Umsteigeort vom öffentlichen zum privaten Verkehr wird ausgebaut.
— In Bussigny wird um den Bahnhof eine städtische Verdichtung stattfinden. Kompakte Agglomeration heisst auch hohe Dichte; sie orientiert sich an den Quartieren der Stadt Lausanne. Kompakte Agglomeration heisst ebenso, die Potenziale des schon vorhandenen Netzes des öffentlichen Verkehrs besser nutzen. Dessen Rentabilität muss gesteigert werden. Eine der Teilstudien des Richtplans definiert den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Dieser wird mit dem Bund abgestimmt (Seite 28).
Das Potenzial ist gross, doch die Probleme auch. Der Grundbesitz ist zersplittert, damit sind es auch die Investitionsmöglichkeiten. Die grosse Aufgabe Baustelle 2 wird darum in kleinere Einheiten unterteilt, damit sie zu bewältigen ist. Mit dem Zeithorizont 2020 stehen drei Projekte im Vordergrund: der neue Bahnhof Malley, die Aufwertung des Bahnhofs von Renens und der Boulevard von Arc-en-Ciel. Wichtig ist die Zusammenarbeit unter den Gemeinden und mit den Grundeigentümern oder Investoren. Die Federführung liegt bei einem interkommunalen Gremium. Heute ist das Gebiet der so genannten Baustelle 2 noch der Hinterhof von Lausanne, morgen schon kann es zur Verlängerung der Kernstadt werden.

Participants | Beteiligte

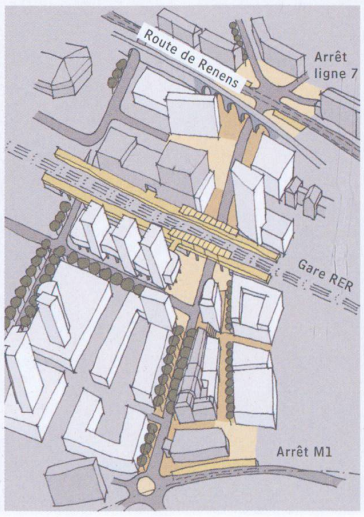
Plan directeur intercommunal pour le chantier 2, secteur Bussigny-Sébeillon| Interkommunaler Richtplan für die Baustelle 2, Abschnitt Bussigny-Sébeillon
--› Groupe de suivi technique | Technische Begleitung: Damien Guélat, Bussigny; Jacques Liaudet, Crissier; Roger Ruggli, Lausanne; Patrick Hassler, Prilly; Fernand Bernasconi, Renens; Ariane Widmer SDO; Marie-Christine Aubry, SAT; Nicolas Pham, SAT, Yves Delacrétaz, SM; Jean-Baptiste Leimgruber, SELT; Pascal Bovey, CFF; Anne-Sophie Coquoz, CFF; Michel Haenni, CFF; Federico Molina, TL; Daniel Moser, CFF
--› Mandataires | Auftragnehmer: Feddersen & Klostermann, Zürich, responsable (Pierre Feddersen, Christian Blum); Permis de construire, Genève (Richard Quincerot), Müller, Romann & Schuppisser, Zürich (Michel Schuppisser); Metron, Brugg (Han van de Wetering)



1



2



3

1 Affectations et sites stratégiques | Nutzungen und strategische Gebiete

- Affectation mixte, prédominance habitat | gemischte Nutzung mit überwiegend Wohnnutzung
- Affectation mixte, prédominance activités économiques | gemischte Nutzung mit überwiegend wirtschaftlichen Aktivitäten
- Equipements publics | öffentliche Einrichtungen
- Sites stratégiques, prédominance fonctions de centralité | strategische Gebiete, Zentrumsfunktion
- Ligne ferroviaire avec arrêts existants et projetés | Bahnlinie mit best. und neuen Haltestellen

2 Voilà à quoi pourrait ressembler le Boulevard de L'Arc-en-ciel en 2020. | So könnte der Boulevard de L'Arc-en-ciel 2020 aussehen.

3 Esquisse du nouveau centre de Malley en 2020. | Skizze des neuen Zentrums von Malley im Jahr 2020. Plan d'affectation de l'ouest lausannois : Mandataires pour l'étude chantier 2