Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art

Band: 61 (1974)

Heft: 5: Umweltschutz - Raumplanung = Protection de l'environnement - aménagement du territoire

Artikel: Plan directeur de la région lausannoise = Richtplan der Region Lausanne

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-87738

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: 14.01.2026

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

Plan directeur de la région lausannoise

Le rapport définitif sur le nouveau plan directeur de la région lausannoise a paru en automne 1973 et a été publié par la Commission Intercantonale d'Urbanisme de la Région Lausannoise (CIURL). Le plan a été élaboré pour le compte de la CIURL par le bureau d'études d'urbanisme, d'aménagement du territoire et de planification, Lausanne (URBAPLAN) et par l'institut de technique des transports ITEP, de l'EPF de Lausanne. La commission intercantonale d'urbanisme a été fondée aux termes d'une convention signée par 27 communes de la région lausannoise le 29 septembre 1967; 8 autres communes s'étant ralliées plus tard à la convention, le plan directeur est maintenant valable pour 35 communes. Ce plan n'est d'ailleurs pas un document technocratique: il assume essentiellement la fonction d'instrument coordinateur de planification en tenant compte de l'évolution de l'agglomération et des besoins particuliers des diverses communes autonomes. Ce plan sera vérifié et modifié en fonction de l'évolution de la planification lors de consultations périodiques et réciproques auxquelles assisteront les représentants des communes et ceux d'un bureau permanent de planification régionale; ce bureau doit se constituer prochainement. Le plan sera modifié même si la proposition de modification de ses composantes ne vient que d'une seule commune: la proposition sera évaluée et intégrée à la conception régionale dans son ensemble. Etant donné que ce plan directeur de la région lausannoise représente un résultat positif de coopération intercommunale, nous publions ci-après un condensé des chapitres fondamentaux du rapport final.* Réd.

Traduction: Jeanpierre Bendel

** Commission Intercommunale d'Urbanisme de la Région Lausannoise, «Plan directeur de la région lausanoise». Elaboré par les groupes de travail URBAPLAN et ITEP, 104 pages, 3 cartes 1:20000. A se procurer auprès du Service des Intérêts Généraux, Hôtel de Ville, Lausanne.*

Richtplan der Region Lausanne

Im Herbst 1973 ist der Schlussbericht zum neuen Richtplan der Region Lausanne erschienen. Das Dokument ist von der Interkommunalen Planungskommission der Lausanner Region – Commission Intercommunale d'Urbanisme de la Région Lausannoise, CIURL – herausgegeben worden. Der Plan wurde im Auftrage der CIURL von den Arbeitsgruppen URBAPLAN, Studienbüro für Städtebau und Raumplanung, Lausanne, und ITEP, Institut für Verkehrs- und Transporttechnik der ETHL, Lausanne, ausgearbeitet. Die Interkommunale Planungskommission wurde aufgrund einer von 27 Gemeinden der Lausanner Region am 29. September 1967 unterschriebenen Konvention ins Leben gerufen. Später schlossen sich dieser Konvention weitere acht Gemeinden an, so dass nun der Richtplan für 35 Gemeinden Gültigkeit hat. Der Plan stellt kein technokratisches Dokument dar. Er übernimmt hauptsächlich die Funktion eines koordinierenden Planungsinstruments in bezug auf die Entwicklung der Agglomeration unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der einzelnen autonomen Gemeinden. Bei periodischer, wechselseitiger Konsultation zwischen einem in absehbarer Zeit neu zu konstituierenden permanenten regionalen Planungsbüro und den Gemeinden soll der Richtplan in Anpassung an die Planungsentwicklungen überprüft und modifiziert werden. Dies auch wenn der Impuls zur Modifikation seiner Komponenten von nur einer Gemeinde kommt: sie soll ausgewertet und in das regionale Gesamtkonzept integriert werden. Von dem Richtplan der Lausanner Region, welcher als positives Resultat interkommunaler Zusammenarbeit zu bewerten ist, veröffentlichen wir nachfolgend in französischer Sprache eine Zusammenfassung der grundlegenden Abschnitte des Schlussberichtes.* Red.

** Commission Intercommunale d'Urbanisme de la Région Lausannoise, «Plan directeur de la région lausannoise». Ausgearbeitet von den Arbeitsgruppen URBAPLAN und ITEP, 104 S., 3 Karten 1 : 20000. Kann beim Service des Intérêts Généraux, Hôtel de Ville, Lausanne, bezogen werden.*

Historique

L'aménagement, au niveau intercommunal, a une histoire relativement longue dans la région lausannoise.

Dès 1956: Etudes partielles de transports (surtout routiers), aboutissant à un plan directeur des circulations de la ville de Lausanne.

Dès 1961: Mise en place d'une équipe d'aménagement, formée de deux architectes; quelques études sectorielles, sans résultats probants, car ils n'étaient mandatés que par un petit nombre de communes.

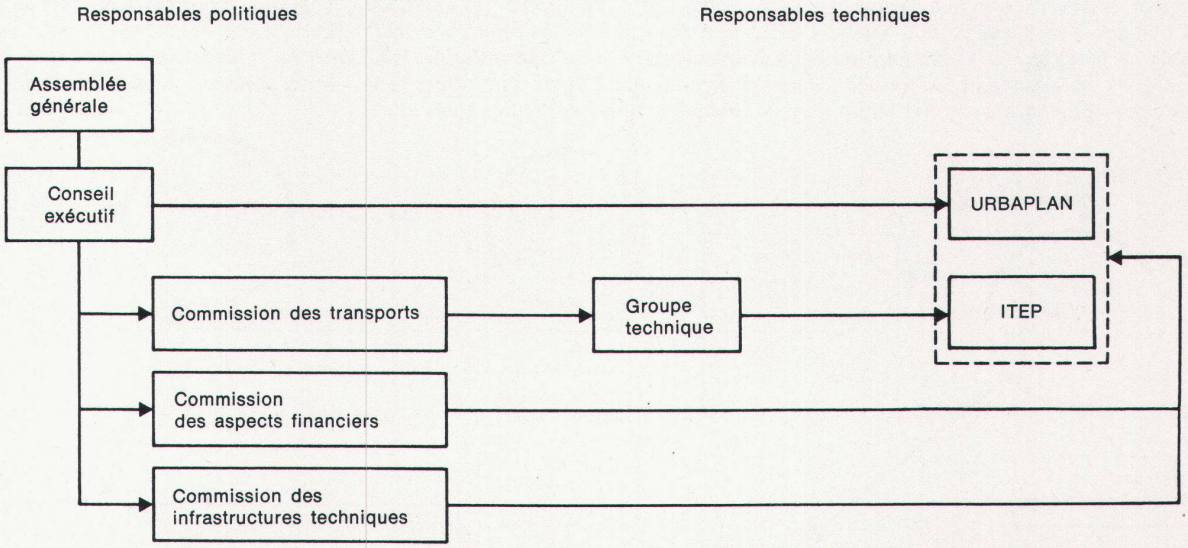
1964–1966: Etude régionale préalable à l'aménagement: 24 communes.

Dès 1968: Etude du plan directeur régional (29, puis 35 communes).

Organes et méthodes

Organisation de la CIURL

Les organes de la CIURL – Commission Intercommunale d'Urbanisme de la Région Lausannoise fondée en 1967 – sont une Assemblée générale réunissant les représentants de toutes les communes, qui siégera six fois pour prendre connaissance des résultats de l'étude, et un Conseil exécutif de treize membres, chargé du contrôle de l'étude, de la liquidation des affaires courantes et de la préparation des décisions soumises à l'Assemblée générale. Le Conseil exécutif a suivi de très près les progrès de l'étude et travaillé en étroite coordination avec les bureaux d'études. Trois commissions, réunissant des techniciens et des responsables politiques, furent désignées par le Conseil exécutif pour animer les travaux dans plusieurs domaines spécialisés.



Organisation de la CIURL.

Information et prise de décision

Dans une étude d'aménagement régional, les problèmes de l'information et de la prise de décision sont essentiels. Le Conseil exécutif et les bureaux d'études choisirent une procédure assez longue, mais faisant participer chaque commune aux décisions importantes. Cette procédure, assez lourde, avait le mérite de faire apparaître les divergences de vues à un moment où l'on pouvait encore modifier les projets. En outre, elle assure des contacts assez réguliers entre la plupart des communes et le bureau d'études.

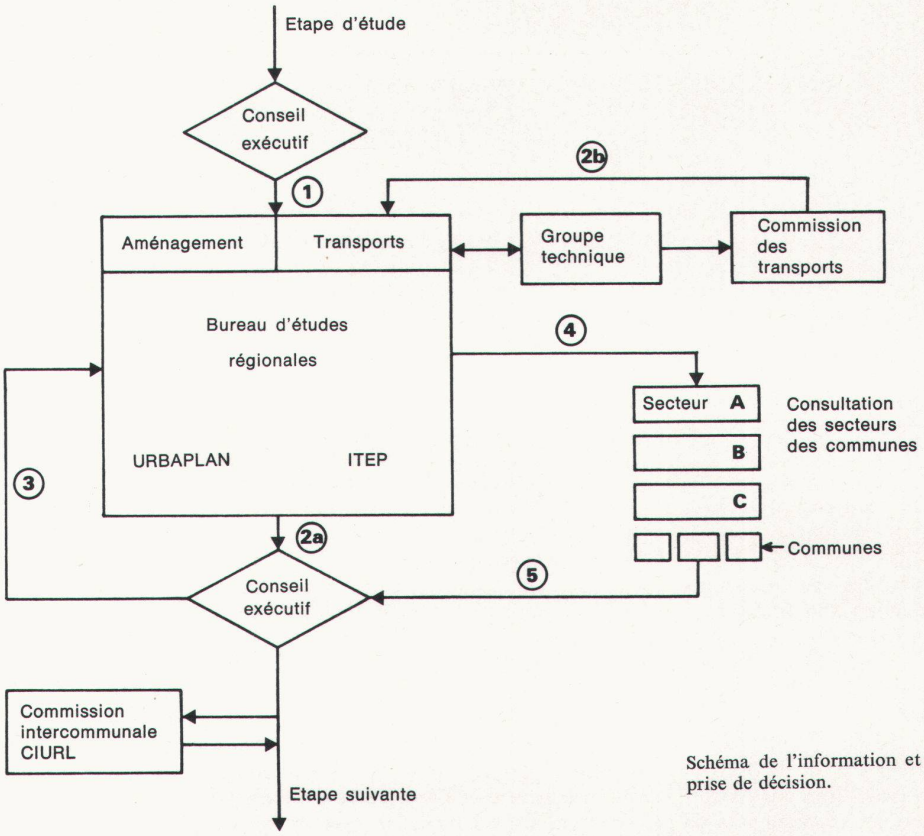


Schéma de l'information et de la procédure pour la prise de décision.

Diagnostic

La situation de la région, étudiée secteur par secteur, l'a toujours été dans un souci de synthèse. Le rapport final ne fournit que quelques éléments d'analyse. Il met, par contre, beaucoup de soin à détecter, et à décrire, les enchaînements qui, en faisant agir l'un des éléments sur l'autre, provoquent les véritables «cercles vicieux» que la technique de planification maîtrisait mal.

Le résumé extrême de ce diagnostic est semblable dans bien des villes: il s'agit de l'enchaînement: saturation du centre → dispersion des banlieues → sous-équipement des banlieues et dépendance à l'égard du centre principal → surcharge du centre d'autant plus grave que la faible densité des banlieues se prête mal à l'utilisation de transports publics et impose pratiquement le recours au véhicule privé → congestion du centre et nouvelle dispersion. Ce processus est résumé par le schéma suivant, qui met en évidence les rétroactions et sur lequel figurent les actions correctrices proposées.

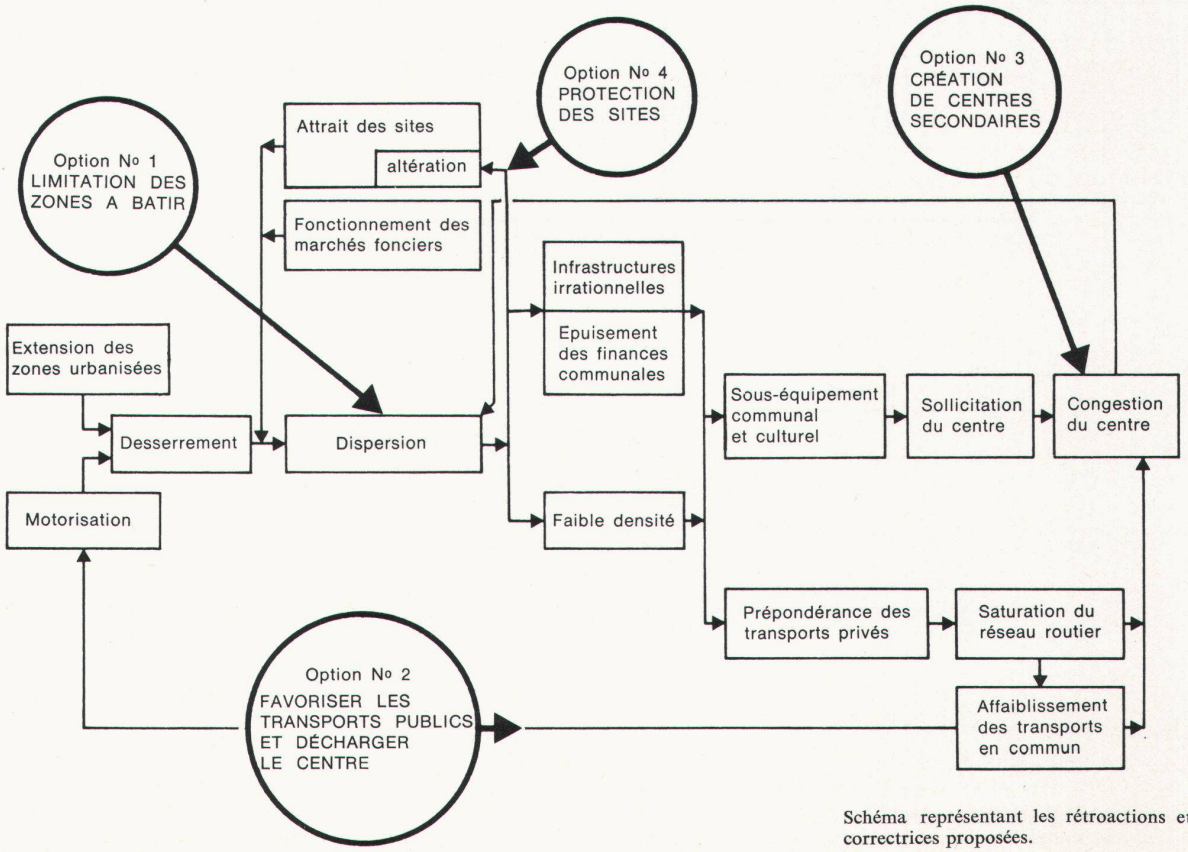


Schéma représentant les rétroactions et les actions correctrices proposées.

Objectifs et conception générale du plan directeur

Si le diagnostic (surtout dans une forme aussi résumée que ci-dessus) peut s'appliquer à toute ville, ou presque, la «conception générale» est spécifiquement liée au cas lausannois. Elle tient compte, en effet, de la situation, du site, de l'infrastructure existante, de l'occupation actuelle du sol, ainsi que du statut juridique actuel des terrains (plans déjà légalisés). Cette conception générale peut se résumer en quelques schémas, qui composent la trame sur laquelle sera ensuite élaboré le plan directeur, et qui indiquent de quelle manière les quatre options adoptées par les communes peuvent se concrétiser.

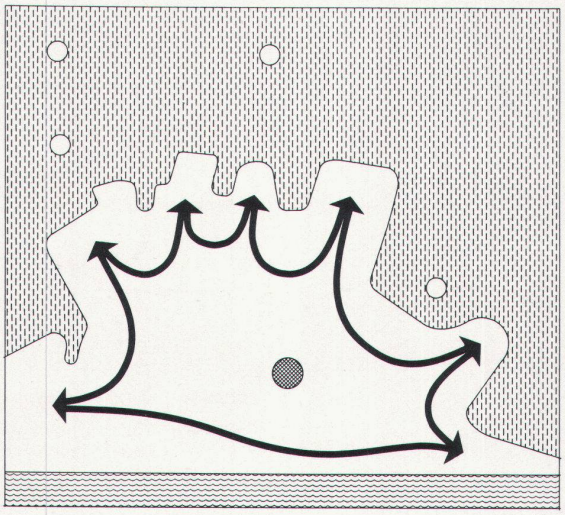
L'ensemble de ces options peut être énoncé en les simplifiant comme suit:

a) Occupation du sol, décision

Les zones à bâtir actuellement légalisées ne doivent pas être étendues, afin

- de limiter la dispersion
- de mettre fin à la «fuite en avant», épuisant les finances communales, de rentabiliser les infrastructures existantes et de terminer l'équipement des zones légalisées
- de faciliter la réalisation des équipements collectifs nécessaires.

Ces objectifs ne pourront être atteints qu'en modifiant quelques-unes des règles régissant les marchés fonciers, en particulier pour s'opposer à la thésaurisation de terrains équipés.



Principes du plan d'occupation du sol.

b) Système de transports, décision

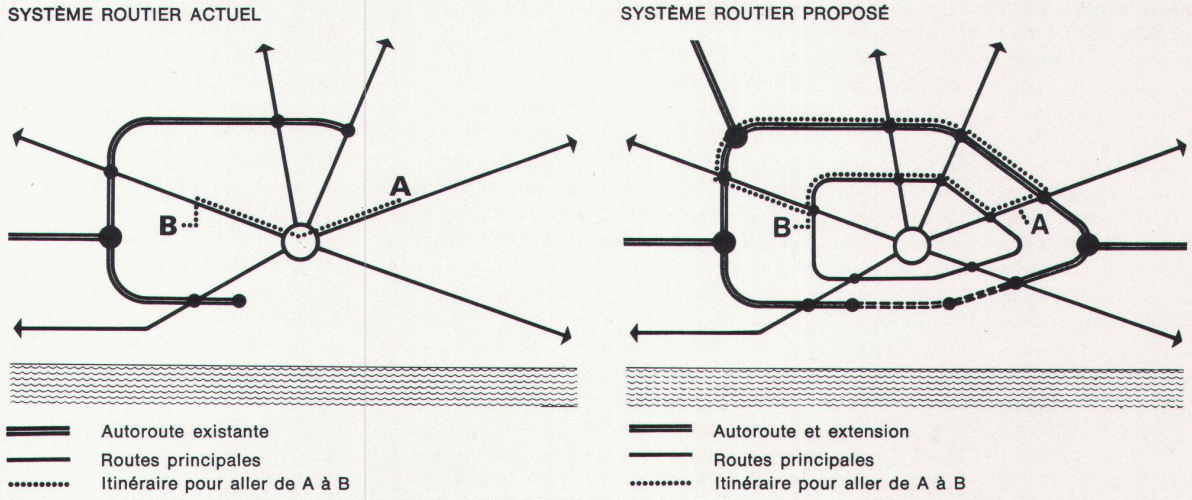
Le système des transports doit être amélioré en favorisant dans chaque zone le mode de transport le plus efficace. Cette option entraîne des interventions multiples:

- elle encourage et favorise les transports collectifs vers le centre urbain, cherche à décharger celui-ci de la circulation automobile et tend à interdire, progressivement, la pénétration automobile;
- elle exige la mise en place d'un système routier qui permette d'éviter le centre.

Cette conception s'appuie, dans la région lausannoise, sur des conditions favorables. Elle doit se réaliser par la conjonction de deux actions, l'une portant sur le réseau routier, l'autre sur les transports publics.

Le réseau routier régional, tout entier, converge vers le centre-ville (à l'exception de l'autoroute de contournement). De ce fait pour se rendre d'un quartier à l'autre, le transit par le centre est presque toujours nécessaire. Pour décharger sensiblement le centre, il faut donc développer un réseau concentrique. On peut le faire en utilisant l'autoroute et en créant, par des travaux échelonnés dans le temps, d'autres voies de rocade.

De même il faut améliorer les relations entre les différentes parties de la périphérie en aménageant progressivement de nouvelles liaisons concentriques au-delà de l'autoroute de contournement.

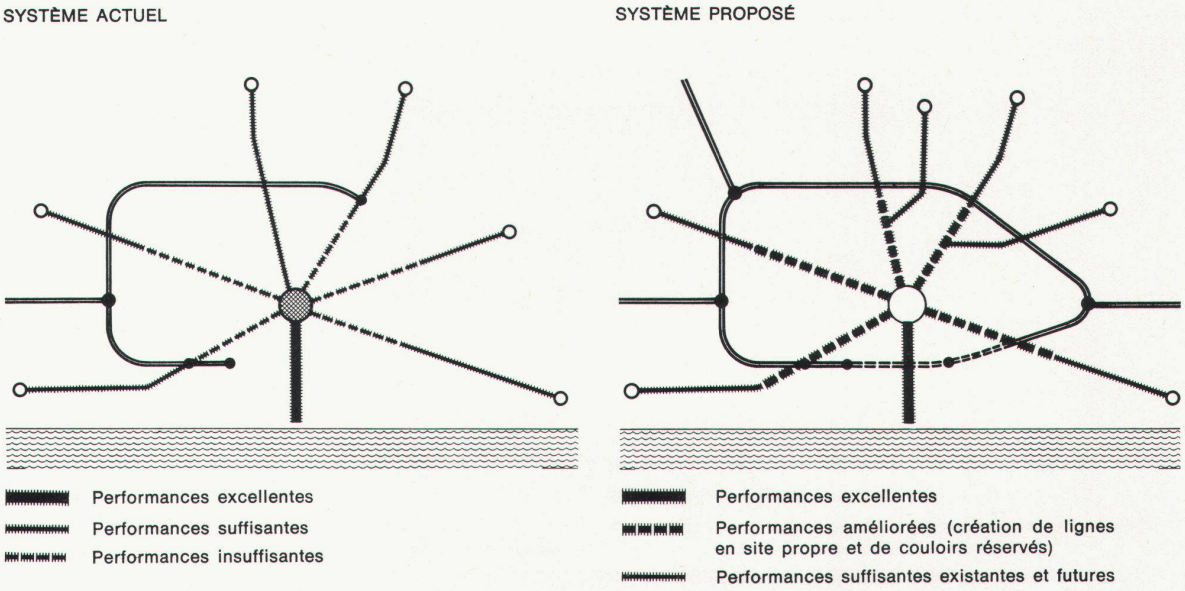


Principes d'aménagement du réseau routier.

En ce qui concerne les transports publics qui doivent, plus qu'aujourd'hui, être complémentaires des transports privés, leur mission sera précisément de faciliter les déplacements vers le centre qui, s'il doit être délesté d'un excès de circulation automobile, doit rester le centre d'activité principal et vital de l'agglomération.

Les transports en commun actuels, confondus avec le trafic des véhicules privés, ne pourront pas assumer cette responsabilité. Ils doivent donc être renforcés par des mesures progressives qui sont décrites au chapitre 5 et qui aboutiront à la création de couloirs réservés et à la mise en «site propre», à long terme, de certaines lignes.

L'organisation actuelle du territoire et la topographie permettent d'envisager un schéma simple et d'une efficacité suffisante.



7, 8 Principes d'aménagement des transports publics.

c) Le centre secondaire, décision

Le centre principal doit être relayé et déchargé par des centres secondaires efficaces. On peut espérer de cette mesure des améliorations multiples aussi bien sur les transports que sur la structuration des différentes parties de la banlieue.

d) Site, décision

Des dispositions nouvelles doivent être prises immédiatement pour protéger les sites. Ces quatre mesures ne doivent pas être appliquées isolément mais coordonnées et combinées entre elles. Cette coordination est essentielle pour la réussite de l'entreprise.

Les instruments du plan directeur

Le plan directeur proprement dit se compose de quatre plans. Les trois premiers, à l'échelle 1:20000, illustrent le résultat des mesures concernant l'occupation du sol, les transports, les sites et espaces verts.

Ces plans sont parfaitement cohérents les uns avec les autres. En particulier, le plan directeur des transports a été testé du point de vue financier (le premier projet exigeant environ 1250 Mio de fr. a été réduit à 850 Mio, dont 280 Mio pour les transports publics) et du point de vue de sa compatibilité avec l'occupation du sol (ce qui a conduit à déterminer des zones critiques à l'intérieur desquelles il faudra diminuer la densité d'occupation, par rapport au droit actuel, pour l'adapter à la capacité du système de transport). Les trois plans principaux ont été approuvés d'abord par chaque commune séparément, puis par la Commission Intercommunale d'Urbanisme et par l'autorité cantonale.

La réalisation du plan

Le plan directeur n'a pas, juridiquement, de valeur contraignante (selon la loi vaudoise); en outre, «il ne constitue pas un effort unique et limité dans le temps, à la suite duquel un ensemble de règles et de dispositions ordonne l'évolution des dix prochaines années, automatiquement, comme une carte perforée commande une machine à laver!» (Citation de la p. 101 du Rapport final.)

La réalisation du plan repose sur un dispositif complexe:

Coordination

Les communes sont engagées à soumettre tout nouveau projet, pour préavis, au bureau d'études régionales (250 préavis ont été rédigés).

Plan de régulation

Il constitue une relative nouveauté. Par rapport aux trois plans directeurs «classiques», c'est un catalogue très détaillé des zones problèmes, accompagné de recommandations précises pour leur aménagement. Il se compose de deux éléments: un plan, échelle 1:20000, localisant les secteurs exigeant des mesures à prendre et, pour chacun des secteurs, une fiche indiquant quels sont les problèmes et leurs mesures à prendre (ces documents, comprenant environ une centaine de fiches, de caractère technique, et devant faire l'objet d'une mise à jour périodique, font partie du dossier technique du plan directeur). Cet instrument de travail, par son caractère dynamique, implique qu'il soit tenu à jour en fonction de l'évolution des données, et cela, tous les deux ans environ. Cette manière d'actualiser la planification à moyen terme (environ dix à quinze ans) dans l'action quotidienne est rendue nécessaire pour assurer une cohérence entre les différentes parties de la région et entre les différents systèmes de l'organisme régional.

Collaboration institutionnelle très étroite entre l'autorité politique et le bureau technique

Chacun des problèmes importants est traité par le Conseil exécutif (composé de membres choisis des autorités communales), ou par une Commission (composée également de responsables politiques). Cette étroite imbrication avec des bureaux techniques très indépendants de l'Administration (un bureau privé, un institut de l'EPF-L) a eu, sous l'impulsion de M. G.-A. Chevallaz, Syndic de Lausanne jusqu'en 1973, comme résultat la présentation de propositions réalistes. Il s'agit là d'un élément très important qui a permis d'élaborer un plan directeur simple, voire «rustique», mais réalisable et, par la permanence de l'action de coordination, déjà partiellement réalisé.

Permanence de l'effort accompli

Enfin, la CIURL, consciente de la nécessité d'un travail continuel, à la fois de contrôle et d'innovation, a décidé de poursuivre la tâche, avec des moyens accrus, et en visant, à moyen terme, la constitution d'un bureau d'études régional permanent.

Urbaplan, Bureau d'études d'urbanisme, d'aménagement du territoire et de planification, Lausanne

ITEP, Institut de technique des transports de l'EPF, Lausanne ■