

Consultation portant sur le Schéma directeur intercommunal du secteur Bussigny - Sébeillon (chantier 2 du SDOL) - 3 juin 2005 - 4 juillet 2005

Prise de position du Réseau Citoyen de l'Ouest et de l'association Droit de Cité

Préambule

Dans le cadre de la consultation publique de juin 2003 sur le SDOL, le groupe intercommunal de conseillères et conseillers communaux auteurs de la motion commune pour un développement durable de l'Ouest lausannois s'était prononcé par lettre du 5 juillet 2003. De son côté, l'association Droit de Cité en avait fait de même par courrier du 4 juillet 2003. Ayant toujours travaillé en étroite collaboration sur la problématique du développement territorial de l'Ouest lausannois, ces deux groupes ont décidé, cette année, de se réunir en vue d'élaborer en commun la présente prise de position.

Les deux réponses remises en 2003 s'exprimaient de manière circonstanciée tant sur l'intérêt du processus engagé, en tant que tel, que sur les principales orientations et propositions présentées dans le SDOL. Nous nous permettons de nous référer à ces documents qui gardent à nos yeux toute leur valeur. La présente prise de position sera dès lors plus brève et s'en tiendra aux rubriques du modèle de réponse proposé.

2. Lignes directrices

La priorité donnée au Chantier 2 est à saluer. C'est là sans doute que les potentialités sont les plus grandes, mais aussi qu'une planification volontariste et ambitieuse est la plus urgente. Correct dans ses grandes lignes, ce chapitre reste toutefois lacunaire. Il y manque une volonté de hiérarchiser les objectifs et de définir des priorités clairement affirmées. Il y manque aussi une évocation plus « frontale » de quelques gros obstacles à surmonter ; institutionnels, réglementaires et environnementaux.

2.1 Urbanisme: recomposer une «ville» intercommunale de haute qualité

Les principes retenus sont pertinents, à l'exception de celui de la mixité, qui n'est guère évoqué ni explicité, fût-ce au niveau sectoriel.

Les particularités des divers sites sont opportunément mises en évidence. En revanche, l'approche de la problématique des déplacements est insatisfaisante. Elle n'indique pas la nécessité d'agir à la source, soit sur la limitation des besoins en mobilité et la localisation des installations engendrant un fort trafic aux endroits bien desservis par les TP.

Seraient par ailleurs *bienvvenues* quelques indications sur les projets approuvés ou en voie de l'être dans le cadre de la commission ABC. Certains développements admis,

à Ecublens et à Bussigny (PPA Aveney), font douter de l' « autorité » du SDOL en tant que document de référence.

2.2 Sites stratégiques

Tout en approuvant la désignation des six secteurs stratégiques, nous aurions souhaité qu'une hiérarchisation soit opérée, compte tenu de leur hétérogénéité et de la nécessité de leur attribuer des objectifs et des priorités différenciés. Il nous paraît évident que la priorité dans le temps doit être reconnue aux sites de Malley et de la gare de Renens.

D'une façon générale, les sites sont présentés de manière trop superficielle, peu étayée. Les options d'aménagement semblent un peu « tomber du ciel. On ne voit guère sur quelles analyses elles reposent, ni quels sont les objectifs visés, notamment par rapport à eux énoncés dans le SDOL.

Sébeillon : l'esquisse ne manque pas de panache, mais elle reste très floue. Surtout, on peine à imaginer l'avenir de ce secteur sans connaître les intentions des CFF sur l'utilisation future de cet important équipement ferroviaire.

Malley : Comme déjà dit, c'est à juste titre que l'importance primordiale de ce secteur est mise en avant. En raison même de cette importance, on aurait pourtant souhaité un travail plus approfondi. En particulier, la densification y est évoquée, et même dessinée ; mais il n'est rien dit de sa raison d'être ni de ses conséquences, notamment sur les déplacements qu'elle engendrera. Plus grave, la station RER n'y est même pas mentionnée en tant que projet à court ou moyen terme. Enfin, il faut regretter que certaines options soient décidées en dehors de toute planification (centre de tri des déchets. Tout cela montre bien l'urgence qu'il y a maintenant de passer à un niveau de planification plus précis, définissant les affectations, les circulations (en particulier les communications piétons Nord-Sud), les activités, les espaces publics et lieux de vie sociale.

Renens-Gare : C'est selon nous un autre secteur prioritaire. Or les options d'aménagement ne sont pas ou que peu définies. Une réflexion ambitieuse s'impose ici, qui englobe les 4 communes concernées dans un projet global. Ce projet doit mettre en valeur les potentialités de la gare en tant que centre urbain, riche en opportunité de développement. Chose que certains entrepreneurs privés (l'UBS, la Poste) ont déjà comprise. La réflexion doit s'étendre au moins jusqu'au Pont Bleu, dont un aménagement judicieux de l'échangeur à son nord devrait permettre de régler le problème du franchissement de Renens et de l'accès à la gare par le Sud. Cet axe devrait en outre permettre de relier les zones d'activités entre St-Sulpice et le Mont-sur-Lausanne.

Arc-en-Ciel : la vision présentée n'est guère convaincante et les vrais problèmes ne sont pas traités. Ce secteur est selon nous à reprendre entièrement.

2.3 Densités

Le traitement des densités ne saurait se réduire à une approche quantitative. Mais, en tout cas, aucun sous-secteur ne devrait avoir une densité inférieure à 100 pers./ha. A

cet égard, la partie marquée en jaune, déjà dessinée, n'a rien à voir dans ce chantier. Une fois les aspects qualitatifs de la densité traités nous pourrions être d'accord pour le surplus avec ce chapitre.

2.4 Transports: un secteur fortement irrigué par les transports publics

L'approche économique et « marketing » des TP ne peut certes pas être ignorée. On souhaiterait toutefois une approche plus large que celle qui donne la priorité à la création préalable de bassins de clientèle.

Par ailleurs, un véritable plan directeur des déplacements, s'étendant au-delà du périmètre du SDOL se fait toujours désirer.

On répète enfin que la station RER de Malley est indispensable.

3. Stratégie de mise en oeuvre à l'horizon 2020

Il faudra veiller à ce que la désignation de sous-secteurs ne nuise pas à la cohérence d'ensemble du SDOL.

Il reste enfin à souhaiter – vivement ! – que les Conseils communaux et la « société civile » seront désormais associés à la démarche. Les volets démocratique et participatif ne devraient plus être trop longtemps négligés.

Veillez recevoir, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Signé :

pour le Réseau de l'Ouest :

Sylvie Favre, CC Lausanne

Tinetta Maystre, CC Renens

Rose-Marie Prêtre, CC Renens

Yvette Python Bischoff, CC Ecublens

pour Droit de Cité :

Christophe Gnaegi, président

Alain Faucherre, membre du comité

Roland Willomet, membre du comité