



**& Réseau de l'Ouest**

Schéma directeur de l'Ouest  
lausannois  
Rue de Lausanne 33  
1020 Renens

*par courriel :*  
Joel.Christin@ouest-lausannois.ch

Lausanne, le 6 novembre 2005

## **Consultation sur le Schéma directeur intercommunal de la mobilité douce et des espaces publics (Chantier 5 du SDOL)**

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

Madame, Monsieur,

Continuant à œuvrer de concert, l'association Droit de Cité et le Réseau Citoyen de l'Ouest ont le plaisir de vous adresser une prise de position commune sur le document cité en titre.

Tout en vous remerciant de nous avoir accordé une prolongation de délai, nous nous permettons de relever que 30 jours constituent une période bien courte, s'agissant surtout d'un document qui, semble-t-il, était finalisé depuis quelque 5 mois.

Dans le cadre de la consultation publique de juin 2003 sur le SDOL, nous nous sommes déjà exprimé de manière circonstanciée sur l'intérêt et la pertinence du processus engagé et sur les principales orientations et propositions présentées dans le SDOL. Nous nous permettons de nous référer à ces remarques générales, pour réaffirmer notre soutien de principe à cette approche, globale, coordonnée, supra communale et volontariste du développement territorial de l'Ouest lausannois.

Nous saluons de même le nouveau document mis en consultation. Il s'attaque fort opportunément à deux thèmes centraux et interdépendants qui appellent, dans l'Ouest lausannois tout particulièrement, une action ambitieuse et déterminée. Dans

son ensemble, le document nous paraît excellent ; bien structuré, il énonce des propositions claires et cohérentes.

Dans la présente prise de position, nous nous limitons à quelques remarques particulières, sans souci d'exhaustivité.

## **1.2 Préambule**

La nécessité de revaloriser et de développer les formes de mobilité douce est – ou devrait être – indiscutable. Nous applaudissons donc à la volonté exprimée de « corriger de manière très volontariste ... » la situation actuelle. Dans ce sens, l'option de se concentrer sur la mobilité douce se comprend. Toutefois, la dissociation qu'elle implique d'avec les autres aspects - très interdépendants - de la mobilité en général impose quelques limites, parfois regrettables. Pour ne prendre qu'un seul exemple, une action sur le stationnement contribue également à modifier les comportements, en particulier pour les trajets courts.

Par ailleurs, les nouvelles formes de mobilité douce que sont la trottinette, le roller et le skate devraient être aussi prises en compte.

## **2.1 Lectures du territoire**

A chaque occasion, et notamment dans notre motion intercommunale de 2002, nous avons insisté sur l'absolue nécessité d'appréhender désormais l'Ouest lausannois, sans plus s'arrêter aux frontières institutionnelles, comme formant physiquement et fonctionnellement une seule et même ville. C'est ce que les lectures du territoire ici présentées mettent une fois de plus clairement en évidence et c'est leur grand mérite. Qualifier l'Ouest lausannois d'agglomération, comme le fait le document, devient toutefois de plus en plus problématique avec l'intégration de ce secteur dans une réflexion plus large, qui porte sur l'ensemble de l'agglomération lausannoise (cf. PALM et PDCn). En particulier, définir Malley comme un centre se justifie, mais dans le cadre de l'agglomération dans son ensemble.

Ce qui est dit, notamment, des coupures et franchissements et des emprises et traversées est particulièrement pertinent dans le contexte du territoire considéré. Cette approche inclut un aspect « psychologique », qui n'est pas assez souvent pris en compte.

### **2.2-2.3 Accessibilité piétonne et cycliste**

Les principes exposés ici constituent une avancée méritoire et nécessaire dans le sens d'un rééquilibrage en faveur des usages piétonnier et cycliste dans l'ensemble du territoire.

Le document se réfère à la distance de marche de 500 à 1000 mètres usuellement admise. Néanmoins, pour du déplacement pedestre de proximité, il devrait être concevable d'étendre cette distance jusqu'à quelque 2 km (soit environ 20 minutes), surtout si l'on considère le temps nécessaire à la mise en circulation et au stationnement d'une automobile.

Pour revenir une fois de plus sur l'un de nos thèmes de prédilection, nous relevons que c'est là le type même de thématique qui se prêterait particulièrement bien à la mise en place, à un stade précoce, d'un concept d'information et de participation des habitants et usagers concernés.

## **2.4 Accessibilité aux TP**

L'approche de l'intermodalité est très bonne. Le texte et les cartes comportent toutefois quelques lacunes (omission d'arrêts et de leur accès). En outre, la question de la prise en charge des vélos est insuffisamment traitée.

## **2.5 Promenades**

L'évocation de ce thème se découvre avec plaisir. Un certain lyrisme se justifie pleinement, s'agissant d'un thème souvent négligé.

## **2.6 Intercommunalité**

Comme déjà relevé sous ch. 2.1 ci-dessus, nous ne pouvons qu'applaudir à ce plaidoyer pour l'intercommunalité et, plus particulièrement, pour le passage à une gestion commune du territoire.

## **3. Cartes**

Un exposé explicitant les objectifs permettrait de mieux apprécier la pertinence de certains des tracés proposés, ou omis.

Si l'on considère la topographie, certaines options relatives aux itinéraires cyclables s'expliquent mal : d'une part, l'obstacle que représente la colline du Motty sur l'axe est-ouest n'est pas pris en compte ; d'autre part, l'av. du Tir Fédéral semble négligée, alors qu'elle se prêterait particulièrement bien à des modes de mobilité douce.

Le fait que ces deux cartes soient reprises dans le PALM, récemment mis en consultation, est à souligner.

## **4. Thématiques**

Dans son ensemble, ce chapitre est de grande qualité et les propositions qu'il contient sont fort intéressantes. On relève en particulier l'importance donnée au traitement des franchissements (ch. 4.1), ainsi que l'intérêt et l'originalité des développements consacrés aux requalifications (ch. 4.2) et, surtout, aux quartiers et à la toponymie, dont la signification, y compris symbolique, est justement mise en évidence. Ce qui est dit des routes et appellations (ch. 4.5) va également dans le bon sens.

Les propositions relatives au transfert modal (ch. 4.3) sont judicieuses. Cependant, c'est ici que l'on éprouve le plus les limites inhérentes au choix de dissocier la mobilité douce des autres formes de déplacement, comme relevé sous ch. 1.2 ci-dessus.

S'agissant des requalifications, la question du rapport à la rue des bâtiments riverains mériterait selon nous une plus grande considération. Quant aux illustrations données à titre d'exemple, elles apportent une stimulation bienvenue ; nous partons toutefois de l'idée que le cas de l'hippodrome de Côte d'Azur doit être compris plutôt comme un contre-exemple : de par sa déflexion et sa géométrie molle, il affirme surtout un caractère routier.

S'agissant des promenades, nous réitérons ici les louanges exprimées sous ch. 2.5. A quoi nous ajouterons que ce thème se prêterait lui aussi particulièrement bien à une démarche participative (cf. notre remarque sous ch. 2.2/2.3).

## **5. Secteurs d'intérêt intercommunal**

Dans leur ensemble, les orientations et propositions énoncées dans ce chapitre sont à saluer, avec quelques remarques particulières :

5.1 Nous nous référons aux remarques faites dans notre prise de position sur le Chantier 2. Nous y ajoutons que tout l'espace public sis entre la RC 151 et le pont CFF nécessiterait un nouveau traitement, car il présente aujourd'hui un caractère routier par trop prépondérant (giratoire, échelle du bâtiment de Malley Lumières, garage et entrée de parking sur rue, cheminements piétonniers sinueux et malaisés).

5.3 il est essentiel de traiter le secteur de Renens-Gare avec un soin particulier. La réalisation d'un second passage est indispensable. Pour le reste, nous nous référons à ce que nous avons écrit à propos de ce secteur dans notre prise de position sur le Chantier 2, ainsi que dans la publication de DDC (1999) « Safari urbain autour de la gare de Renens », dont la mention parmi les documents de référence (ch. 7, p. 110) nous réjouit.

5.5 Le document montre bien qu'il s'impose de rétablir une situation plus équitable en faveur des modes de mobilité douce, jusqu'ici ignorés dans ce secteur. En revanche, on comprend mal pourquoi la création d'une grande avenue commerciale impliquerait la suppression de la berme centrale ; on pourrait concevoir au contraire de l'élargir et de l'arboriser, comme préconisé dans les principes sous ch. 4.1 et 4.2.

## **6. Mise en oeuvre**

Dans leur ensemble et pour l'essentiel, ce chapitre formule des recommandations justifiées et bienvenues.

Il faut toutefois répéter, une fois encore, que la faiblesse intrinsèque du schéma directeur en tant qu'instrument dénué d'effet contraignant, ainsi que l'absence d'un volet financier et d'une planification dans le temps des actions à entreprendre restent autant de sujets d'incertitude et de préoccupation. Dans ce sens, nous continuerons de suivre avec intérêt, mais aussi avec vigilance, l'évolution de la mise en oeuvre du SDOL et de ses chantiers.

Pour terminer, nous relevons avec satisfaction l'effort d'information qui a été entrepris avec l'organisation des deux manifestations des 21 et 22 septembre 2005.

Cet effort, louable mais encore insuffisant, devra être poursuivi et intensifié à l'avenir.

Nous ne nous lasserons pas de répéter que pour asseoir et consolider l'ensemble du processus dans la durée, il serait temps de réfléchir activement à un concept d'information et de participation – notamment des Conseils communaux et de la société civile, qui aille au-delà des consultations entreprises jusqu'ici. Ce pourrait être l'objet d'un nouveau chantier transversal.

En vous remerciant de l'intérêt que vous voudrez bien porter à nos remarques, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations.

Signé :

*pour le Réseau de l'Ouest :*

Jean-Michel Piguet, coordinateur

*pour Droit de Cité :*

Christophe Gnaegi, président