

CHANTIER 5

ESPACES PUBLICS ET MOBILITÉ DOUCE ◀ OUEST LAUSANNOIS

**LIGNES DIRECTRICES ET
STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT**

Annexe au Schéma Directeur

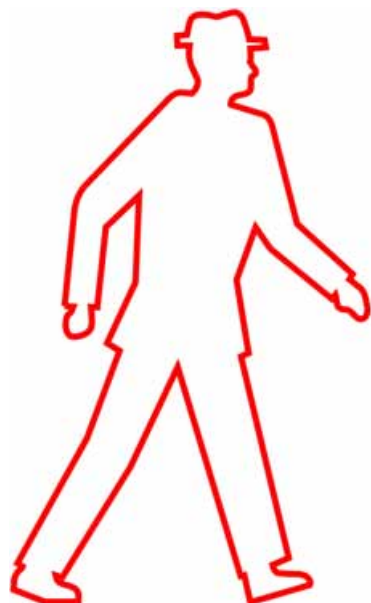
BUSSIGNY-PRÈS-LAUSANNE
CHAVANNES-PRÈS-RENENS
CRISSIER
ÉCUBLENS
LAUSANNE
PRILLY
RENENS
ST-SULPICE
VILLARS-STE-CROIX
ÉTAT DE VAUD

**CHANTIER 5
ESPACES PUBLICS ET MOBILITE DOUCE**

LIGNES DIRECTRICES ET STRATEGIE D'AMENAGEMENT

BUSSIGNY-PRES-LAUSANNE
CHAVANNES-PRES-RENENS
CRISSIER
ECUBLENS
LAUSANNE
PRILLY
RENENS
SAINT-SULPICE
VILLARS-SAINTE-CROIX

ETAT DE VAUD



Sommaire

1	Introduction	3
1.2	Organisation de l'étude	4
1.2	Préambule	5
2	Approches	11
2.1	Lectures du territoire	13
2.2	Accessibilité piétonne	21
2.3	Accessibilité cycliste	24
2.4	Accessibilité aux transports publics	26
2.5	Promenades	28
2.6	Intercommunalité	30
3	Réseaux intercommunaux	33
3.1	Carte des parcours piétons	36
3.2	Carte des itinéraires cyclables	38
4	Thématiques	41
4.1	Franchissements	43
4.2	Requalifications	49
4.3	Transfert modal	54
4.4	Quartiers et toponymie	58
4.5	Routes et appellations	62
4.6	Promenades	64
5	Secteurs d'intérêt intercommunal	71
5.1	Secteur de Malley (avenue du Chablais)	75
5.2	Secteur de l'avenue du Léman	79
5.3	Secteur de la Gare de Renens	83
5.4	Secteur d'Epenex - Marcolet	89
5.5	Secteur de l'Arc-en-Ciel / RC 151 (Epenex - Croix-de-Plan)	93
5.6	Secteur de La Planta / Quartier des Cèdres	97
5.7	Secteur de La Pala	101

6	Mise en œuvre	105
6.1	Lancer des projets d'intérêt intercommunal	109
6.2	Etendre le 50 km/h et le 30 km/h	110
6.3	Coordonner les zones 30 km/h et les zones de rencontre	111
6.4	Garantir la commodité d'usage	112
6.5	Créer des places, squares, parcs urbains	114
6.6	Mettre en lumière l'espace public	115
6.7	Préserver des espaces de verdure et renforcer l'arborisation	116
6.8	Inviter à la promenade par des chroniques journalistiques	117
6.9	Valoriser la mobilité douce et signaler les parcours	118
6.10	Etablir un plan de ville	119
6.11	Elaborer un document de base à l'échelle du 1:10'000	120
7	Documents de référence	121
8	Synthèse de la consultation publique	123

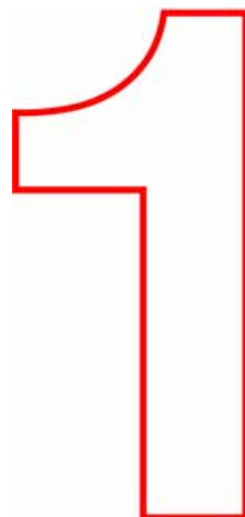
Annexes:

- A** **Orthophoto**, échelle 1:10'000^e, (format A1)
- B** **Carte des parcours piétons**, juin 2005, échelle 1:10'000^e, (format A1)
- C** **Carte des itinéraires cyclables**, juin 2005, échelle 1:10'000^e, (format A1)

note: Les annexes reproduites en réduction dans le présent document peuvent être téléchargées sur www.ouest-lausannois.ch.

1 Introduction

- 1.1 Organisation de l'étude
- 1.2 Préambule



1.1 Organisation de l'étude

L'étude a été organisée en trois phases:

- La rencontre des lieux et des personnes pour prendre connaissance et se faire informer.
- La rencontre d'imaginaires et de possibles pour développer une vision et identifier des enjeux.
- Le compte-rendu pour servir aux suites à venir.

Transcrivant cette démarche le présent document:

Pose le cadre des préoccupations, chapitre 2:

Il donne des lectures du territoire en rapport avec le thème de l'étude et précise les approches de la problématique de la mobilité douce et des espaces publics .

Propose une vision, chapitre 3:

Il détermine pour les piétons et pour les cyclistes des réseaux et identifie des secteurs clefs.

Donne des préconisations, chapitre 4:

Il approfondit les réflexions sur quelques thématiques récurrentes du traitement des parcours et d'appréhension de l'espace public.

Identifie des secteurs clefs, chapitre 5:

Il zoome sur des périmètres de projets d'intérêt intercommunal pour lesquels sont énumérés des enjeux et des préconisations.

Définit les suites à donner, chapitre 6:

Il propose une modalité de suivi et d'application de l'étude et énumère des actions à entreprendre.

1.2 Préambule

A partir des objectifs déterminés par le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL), la présente étude (chantier 5 du SDOL) poursuit la réflexion en se concentrant sur la mobilité douce et les espaces publics.

Nos chemins nous mènent. C'est bien pour aller quelque part que nous prenons ce chemin-là. A pied, à vélo, partir d'ici pour aller là-bas, et ainsi, **de proche en proche, pouvoir parcourir l'ensemble du territoire**, tel est bien l'enjeu central de cette étude pour le territoire de l'Ouest lausannois.

Sur le territoire urbanisé des communes de **Bussigny-près-Lausanne, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Lausanne, Prilly, Renens et Saint-Sulpice**, cette étude propose une réflexion et une vision concernant les mises en relation des espaces publics et les continuités des itinéraires cyclistes à travers ce pan de ville. (La commune de Villars-Sainte-Croix s'étant joint au SDOL début 2005, son territoire communal n'est pas directement inclus dans le périmètre de l'étude.)

La mobilité douce

Il est primordial de rappeler l'**importance quantitative de la marche et des déplacements à vélo en tant que moyens de déplacement**. Trop souvent ces modes de déplacement sont sous-estimés ou oubliés. Avec la nouvelle définition statistique qui décompose les chaînes de déplacements en étapes (par exemple un trajet à pied puis en train compte pour deux étapes), la marche est le mode de déplacement principal en Suisse, 40% des étapes de déplacement se font à pied et 6% en vélo contre 30% en voiture et 9% en tant que passager d'une voiture (source: La mobilité en Suisse, Résultats du microrecensement 2000 sur le comportement de la population en matière de transports. ARE-OFS, 2001). Cette manière de compter les déplacements corrige une ancienne manière de faire qui ne comptabilisait que le moyen de transport principal. Elle permet enfin de tenir compte de tous les déplacements «annexes» mais bien présents qui rythment notre quotidien. Même en comparant les temps de déplacement, **les mobilités douces restent déterminantes puisqu'elles représentent 40% des 84,5 minutes consacrées journalièrement à se déplacer contre 42% pour le trafic individuel motorisé**.

Le microrecensement de mobilité nous apprend aussi qu'en moyenne suisse, un automobiliste sur 8 effectue un déplacement de moins de 1 km et qu'un automobiliste sur 3 effectue un déplacement de moins de 3 km. Ces chiffres démontrent l'usage a priori peu rationnel de la voiture puisque sur ces distances, la marche et le vélo sont souvent plus adaptés en terme d'efficacité et de temps de déplacement. Ces chiffres sont **une incitation à corriger de manière très volontariste le rapport de force défavorable aux mobilités douces en dehors des centres urbains**.

En 2003, la Confédération a élaboré un plan directeur des locomotions douces qui postule de **considérer sur pied d'égalité les mobilités douces, les transports en commun et les transports individuels (voiture)**. Après des décennies d'investissements principalement orientés vers la voiture, ce rééquilibrage demandé au plus haut niveau décisionnel vise un rattrapage dont la pertinence et l'urgence sont bien visibles dans des territoires comme celui de l'Ouest lausannois. Concernant les transports publics (TP) et les transports individuels motorisés (TIM) se référer au chantier 6 du SDOL.

Les espaces publics

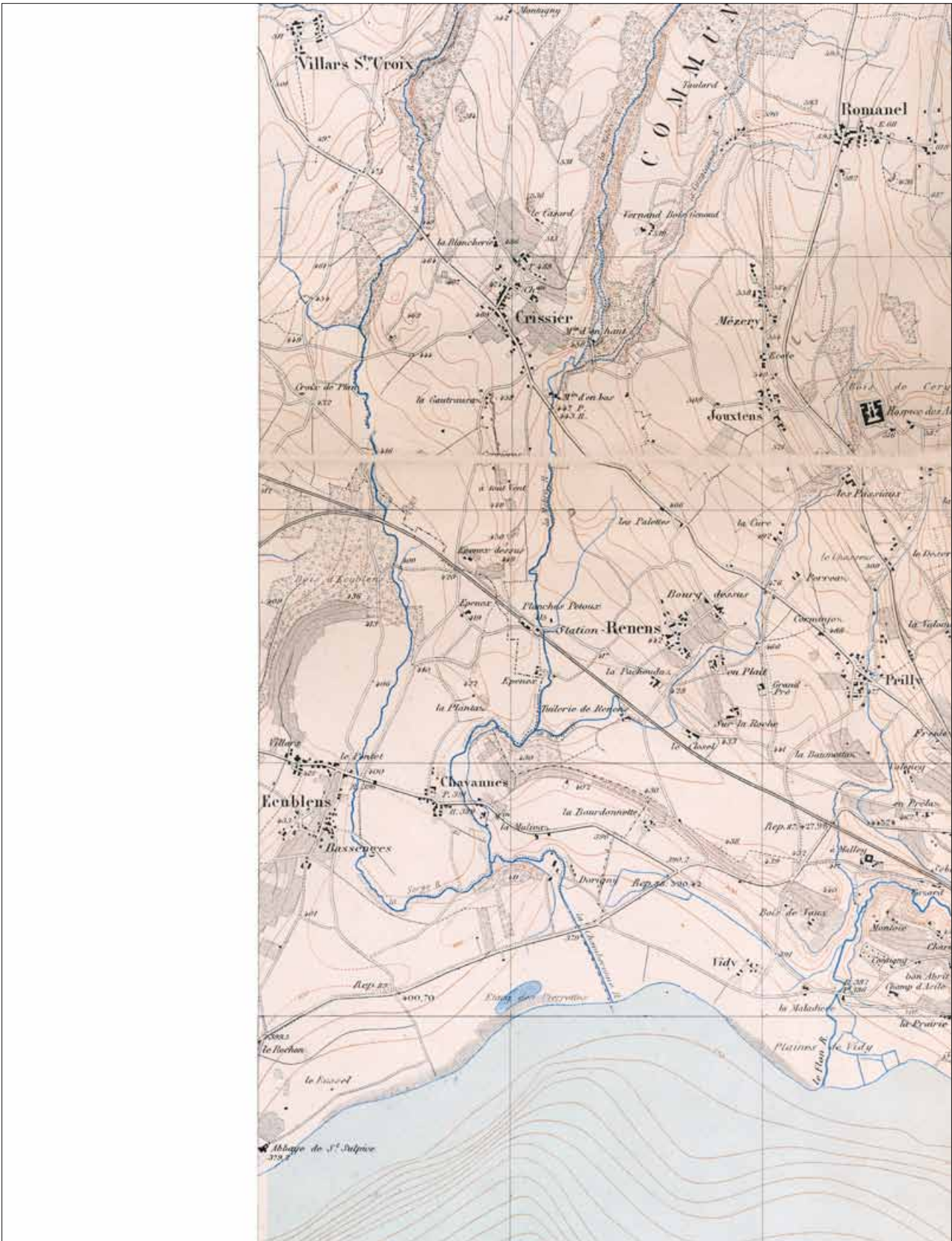
L'Ouest lausannois s'est transformé de territoires villageois traversés par des routes convergentes vers Lausanne en une multitude de quartiers habités et de lieux d'activités. Il forme **un ensemble urbain étendu** sur un territoire d'environ 20 km² avec, dans un horizon proche, plus de 70'000 habitants et 45'000 emplois.

Les campagnes d'hier sont devenues la ville aujourd'hui. Car c'est bien aussi de cela qu'il s'agit, de la ville, de l'urbanité. C'est-à-dire de **la manière de vivre ensemble, de la cohabitation d'intérêts multiples** souvent contradictoires parfois conflictuels. L'espace public est le lieu de cette confrontation et son organisation est l'enjeu central de cette cohabitation.

C'est à partir du moment où la fonction circulation n'est plus dominante que l'espace public devient **un lieu de rencontre et un temps social**. Cela passe par la domestication de l'environnement automobile. Les routes d'alors deviennent les rues de la ville.

C'est par la mise en relation des différentes centralités urbaines, par **l'articulation de l'espace public pour créer des continuités**, que d'une juxtaposition d'opérations immobilières la ville se transforme en une cohabitation de quartiers.

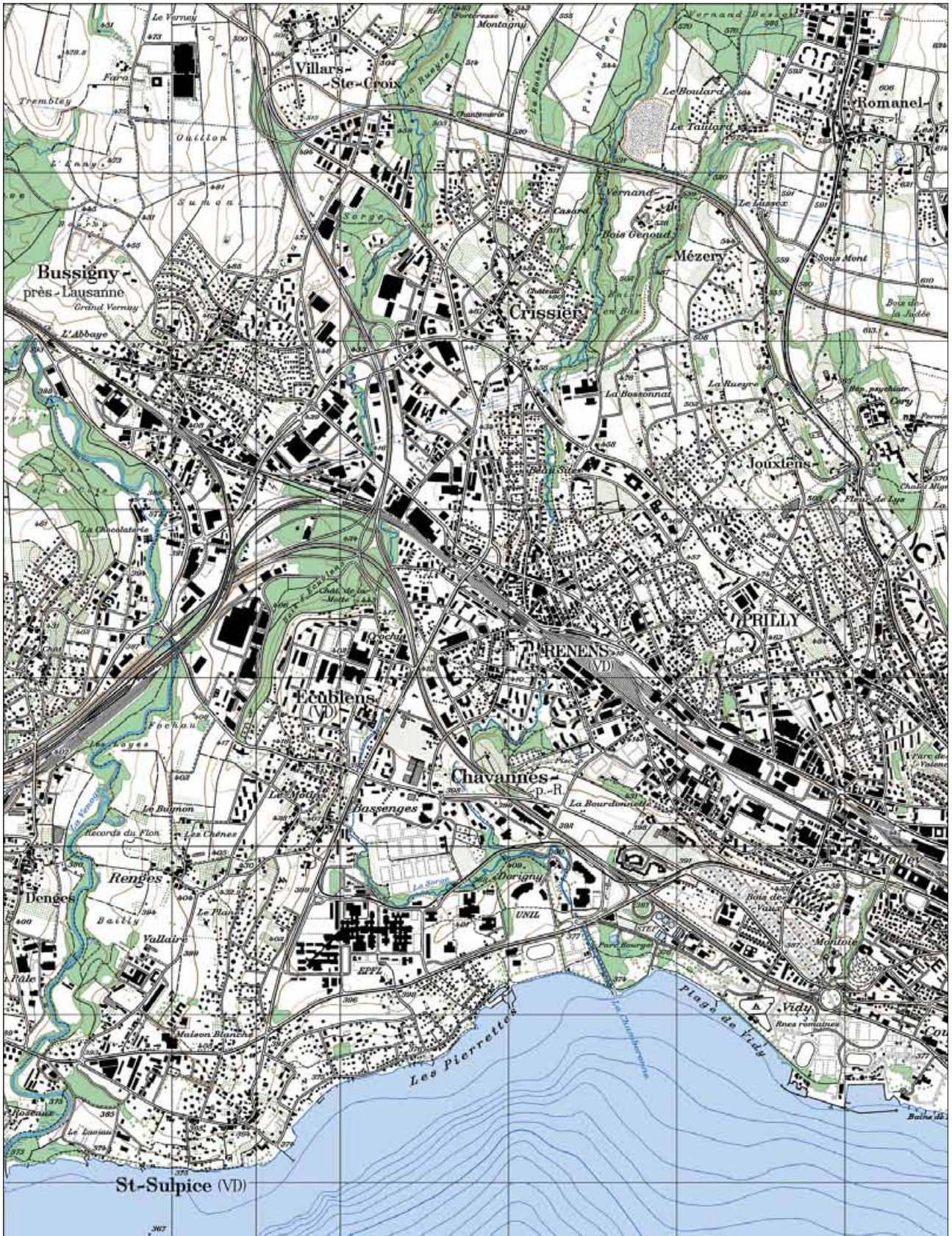
L'espace public, c'est aussi **le lieu d'une maîtrise d'œuvre des collectivités publiques** par l'attention portée à l'aménagement du domaine public et par la coordination des intérêts avec les opérations immobilières privées. Les espaces publics sont **la matérialisation des liens d'une communauté urbaine**. Leurs qualités et leurs usages sont des composantes des liens sociaux de la ville.



Carte nationale 1873, extrait



Carte nationale 1933, extrait

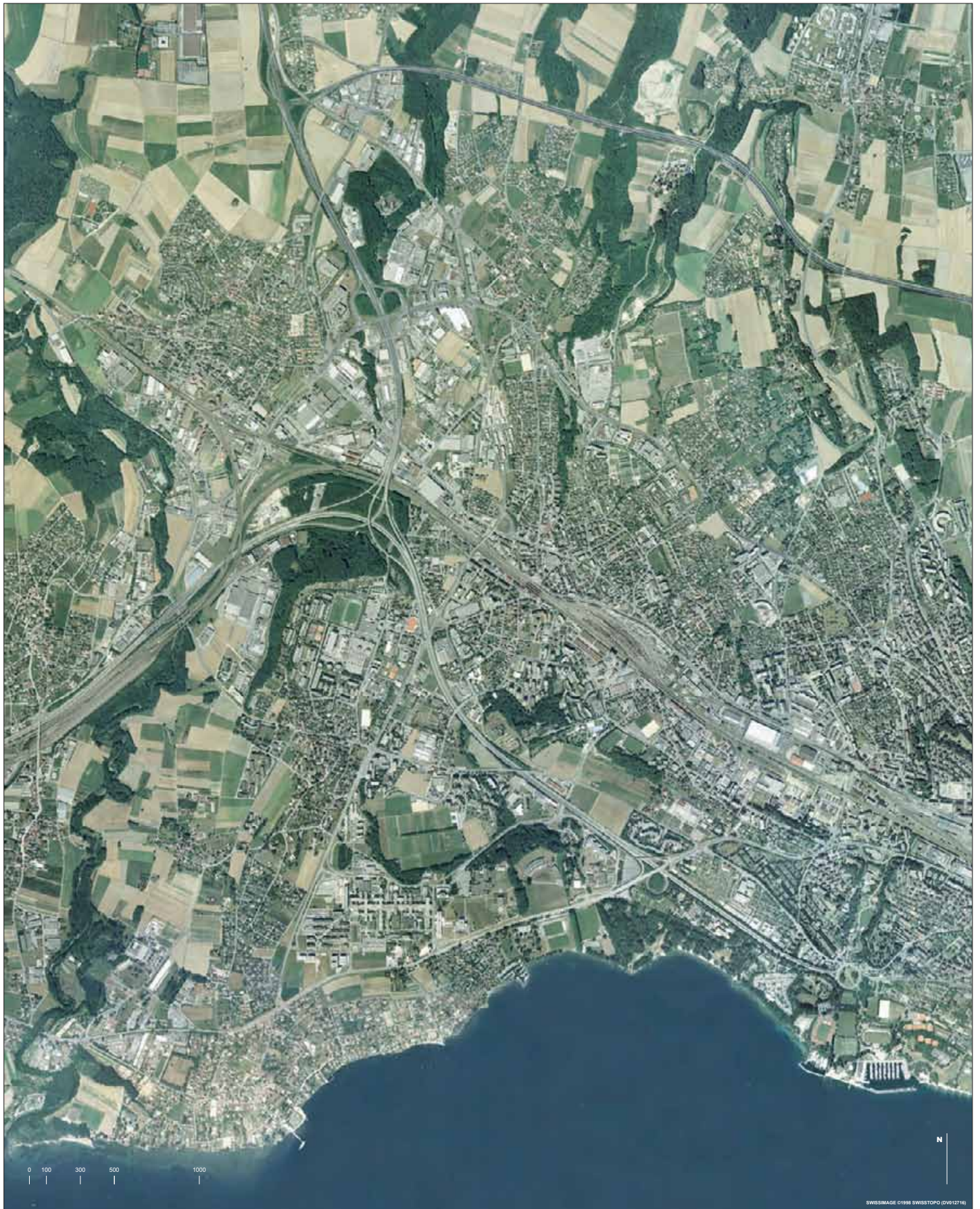


Carte nationale 2001, extrait

2 Approches

- 2.1 Lectures du territoire
- 2.2 Accessibilité piétonne
- 2.3 Accessibilité cycliste
- 2.4 Accessibilité aux transports publics
- 2.5 Promenades
- 2.6 Intercommunalité





SWISSIMAGE 01998 BWSSTOPO (00V012716)

SCHEMA DIRECTEUR DE L'OUEST LAUSANNOIS - SDOL

**CHANTIER 5 / ESPACES PUBLICS ET MOBILITE DOUCE
LIGNES DIRECTRICES ET STRATEGIE D'AMENAGEMENT**

BUSSIGNY-PRES-LAUSANNE, CHAVANNES-PRES-RENNES, CRISSIER, ECUBLENS, LAUSANNE, PRILLY, RENENS, SAINT-SULPICE
ETAT DE VAUD
ADOPTÉ PAR LE GROUPE DE PILOTAGE POLITIQUE DU SDOL LE 16 JANVIER 2006

ANNEXE A - ORTHOPHOTO - 1998

MARS 2006

ADR	ARCHITECTES	4 RUE DU BEULET	1203 GENEVE	TEL. 022 338 02 30	FAX. 022 338 02 31
CITEC	INGENIEURS CONSEILS	8 RUE DES VIEUX-GRENADIERS	1206 GENEVE	TEL. 022 809 60 00	FAX. 022 809 60 01
ITNERA	ARCHEOLOGUE DU TERRITOIRE	14 RUE BEAU-SEJOUR	1003 LAUSANNE	TEL. 021 320 21 22	FAX. 021 320 21 22

2.1 Lectures du territoire

L'Ouest lausannois, milieu de l'agglomération Lausanne-Morges, est situé entre:

- **Le Flon**, à l'est, qui a terminé de contourner la moraine de Montbenon-Montoie pour enfin trouver une ouverture vers le Léman.
- **La Venoge**, à l'ouest, plus décidée que jamais à mélanger ses eaux versatiles avec celles plus calmes du lac.
- **Le lac**, au sud, - sa rive, ses bleus - qui présente sa plane étendue.
- **Le plateau suisse**, au nord, - ses forêts, ses champs, ses verts - qui vient ici éroder son altitude dominante.

C'est là, sur ces terres plus plates, plus ouvertes que la ville a étendu son influence, poursuivi sa croissance. C'est dans cet ouest-là, au passé maraîcher et artisanal (tuiles, briques) que **Lausanne, perchée sur ses collines, est descendue à la conquête d'espaces accueillants** pour y installer activités industrielles et commerciales, infrastructures importantes, immeubles d'habitation, zones résidentielles, Hautes Ecoles, campus,

C'est là aussi le lieu d'un **important carrefour ferroviaire et autoroutier** qui relie par Genève et Vallorbe la France, par Neuchâtel l'Allemagne, par le Valais l'Italie. L'Ouest lausannois se trouve sur la route des échanges internationaux. Tout en profitant de cette situation, l'Ouest lausannois pour combattre la division doit négocier sa cohabitation avec la traversée du territoire par ces grandes infrastructures de transport.

Il y a là, à l'ouest de Lausanne:

- Bussigny-près-Lausanne, Chavannes, Crissier, Ecublens (Bassenges, Le Motty, Villars, Renges), Prilly, Renens (Renens-Village, Renens-Gare), Saint-Sulpice, soit **sept communes** avec des centres de villages absorbés par le développement urbain contemporain.
- La Sorge et la Mèbre, **deux rivières** avec leur cordon boisé qui, avant de se réunir dans la plaine, ont creusé chacune leur vallon.
- De grandes **entités fonctionnelles**: gare ferroviaire de marchandises, industries, ensembles d'immeubles d'habitation, lotissements de villas, centres commerciaux, Hautes Ecoles...

Beaucoup de monde, actuellement environ **60'000 habitants, 32'000 emplois**, demain un peu plus encore avec un potentiel estimé à plus de 70'000 habitants et 45'000 emplois.

Soit une **ville suisse moyenne étalée** sur un large territoire.

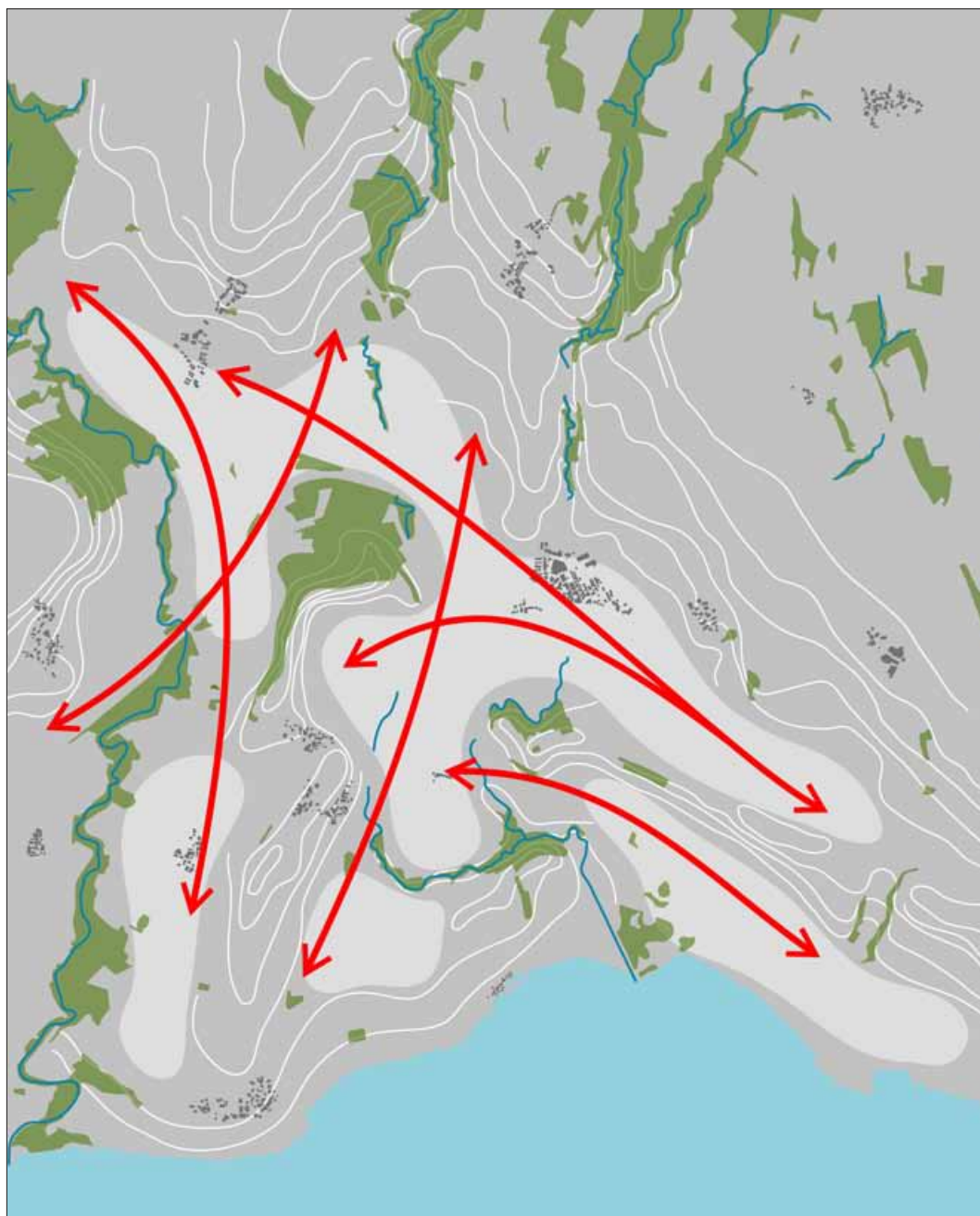
En relation avec les préoccupations liées à la mobilité douce, les cartes d'analyse qui suivent mettent en évidence **des éléments constitutifs et/ou contraignants** de l'Ouest lausannois.



Les pentes et les plats

Entre versants et collines, quelques plaines et replats dans un relief mouvementé

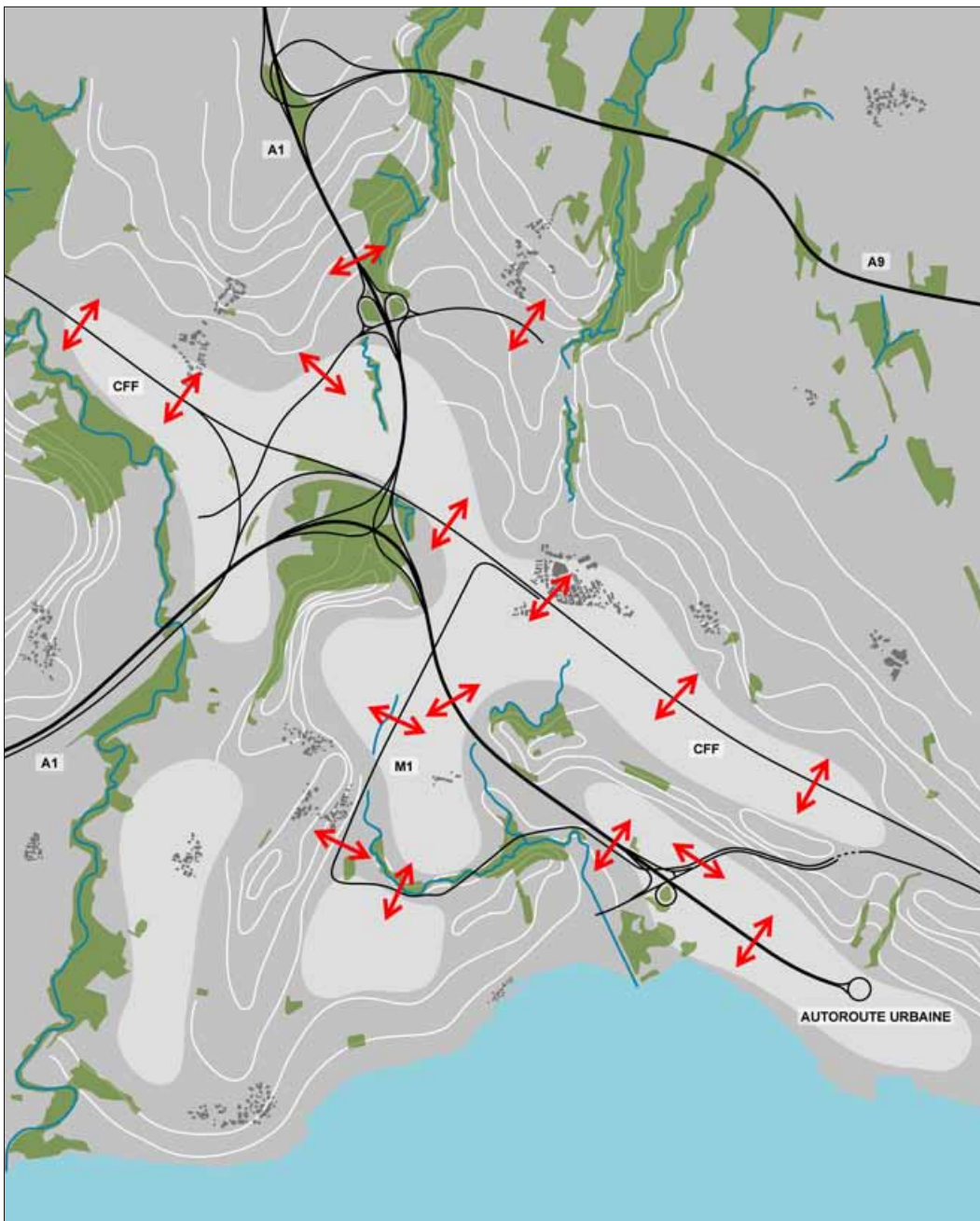
Sur les replats et les versants les plus propices, la ville est venue s'étendre. Elle s'est développée sur ce territoire en y installant, entre les anciens centres villageois, des immeubles d'habitation et des zones résidentielles, des activités industrielles et commerciales, les Hautes Ecoles et leur campus.



Les facilités de mouvement

Les continuités de déplacement induites par la topographie

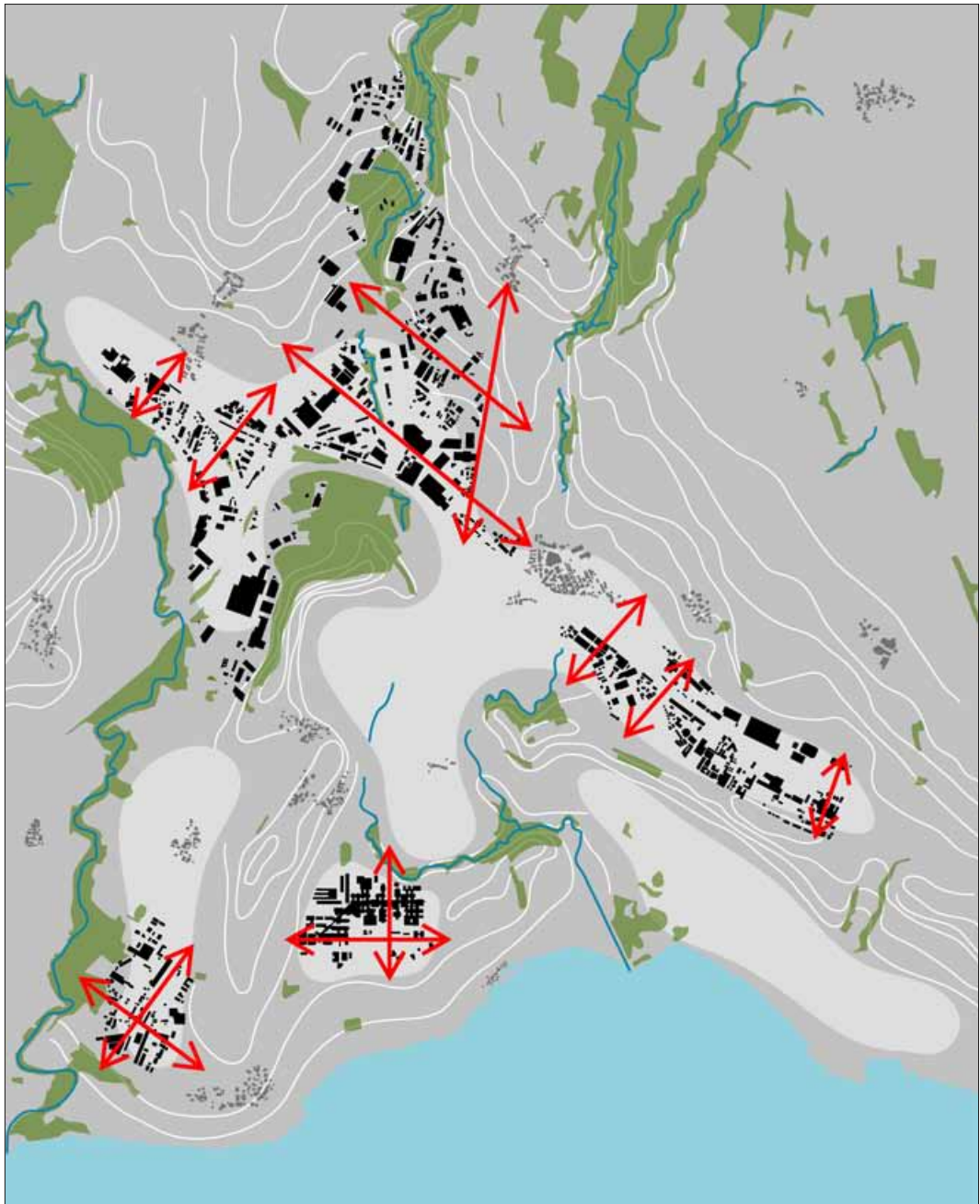
Dans la micro-géographie mouvementée de ce territoire, des facilités naturelles de mouvement se dégagent pour le piéton et le cycliste entre les collines et les vallons. Ces parcours utilisent les continuités des plaines et des passages pour relier les différents replats.



Les coupures et les franchissements

Les coupures majeures des voies de communication et leurs franchissements

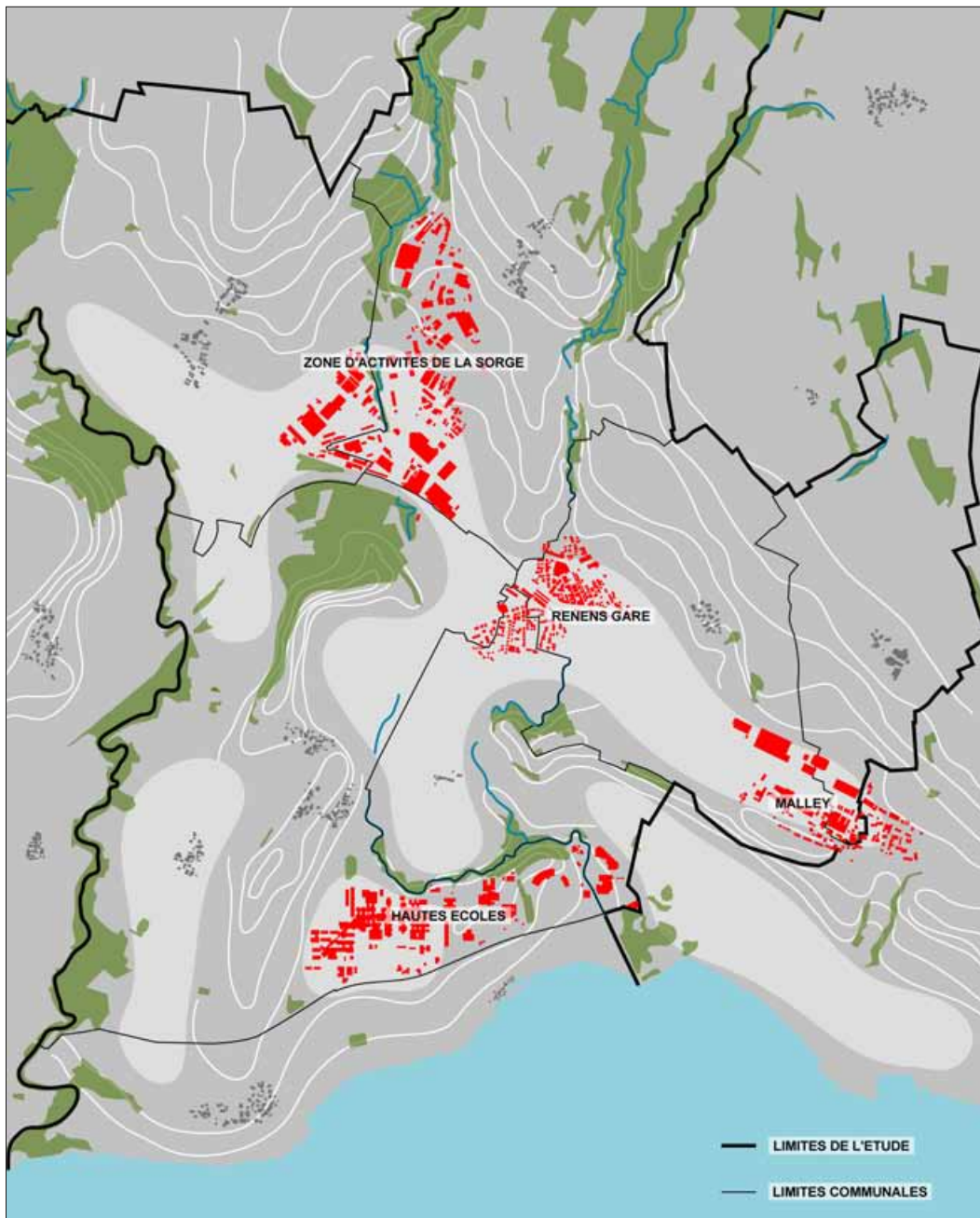
Les grandes infrastructures ferroviaires et autoroutières utilisent les facilités de la topographie. La cohabitation avec la ville passe par leur franchissement, par dessus, par dessous, mais franchissement à tout prix pour arriver tant bien que mal à absorber ces infrastructures dans l'organisation de l'Ouest lausannois. Il en va de sa cohésion.



Les emprises et les traversées

Les étendues monofonctionnelles de l'Ouest lausannois et le rétablissement des liens

Les zones industrielles, les centres commerciaux et les Hautes Ecoles occupent une grande partie des replats de la topographie. Par leur vaste emprise ces territoires constituent des «dilatations» de la ville. L'échelle de ces entités est souvent inappropriée aux piétons et cyclistes. Leur traversée par les mobilités douces est un des enjeux de la continuité urbaine au sein de l'Ouest lausannois.



Les limites et les centralités

Ce qui a été aux limites communales se retrouve au centre de l'Ouest lausannois

Plusieurs infrastructures et équipements majeurs de la ville ont été implantés aux limites des différentes communes, mais sont devenus aujourd'hui des centralités fonctionnelles importantes de l'Ouest lausannois: la gare de Renens, l'autoroute avec la zone industrielle et commerciale, les Hautes Ecoles, Malley avec la réunion d'importants équipements publics.



Les qualités paysagères et la qualité de vie

Les zones bâties se situent à proximité de bois, de cours d'eau, de campagnes

Bord du lac, embouchure de la Venoge, vallon de la Mèbre, cordon boisé de la Sorge, mais aussi bois d'Ecublens, bois du Caudray, bois de la Côte, ou encore campagne de Renges, parc de Dorigny, parc de Cery, pour n'en citer que quelques uns, sont autant de grandes entités à mettre en valeur tant pour leurs qualités paysagères et environnementales que pour l'agrément qu'elles représentent pour la qualité de vie dans l'Ouest lausannois.

2.2 Accessibilité piétonne

La distance usuelle de marche est comprise entre 500m et 1km et correspond à ce que l'on considère comme étant des déplacements de proximité. Pour le piéton, ce sont les questions relatives à **l'environnement et à la mise en réseau des lieux** qui sont centrales. Les contraintes les plus fortes pour le piéton découlent souvent de la cohabitation avec le trafic. Elles correspondent à des nuisances sonores, un effet de coupure, une attente aux feux, des détours imposés aux carrefours, etc. Compte tenu de la faible distance de marche, l'accessibilité piétonne implique une «habitabilité» des espaces publics et une mise en réseau aussi complète que possible des multiples parcours.

Contrairement à une idée répandue qui voudrait que l'on aménage des cheminements en faveur des piétons essentiellement aux abords des écoles, la nécessité de prendre en compte les piétons s'applique partout, même dans un parking de centre commercial! En effet, les générateurs de déplacements à pied sont aussi bien les centralités de quartiers que les zones d'activités, les espaces de loisirs que les écoles, les quartiers résidentiels que les lieux de promenade. Ainsi **la marche se justifie indistinctement sur l'ensemble du territoire.**

Que voit-on aujourd'hui dans l'Ouest lausannois ? On observe aussi bien un groupe d'adolescents sur le chemin de l'école, qu'une femme faisant ses courses à pied au Croset, qu'un monsieur qui promène son chien le long de la Sorge ou qu'une personne âgée regrettant de ne pas trouver de banc sur son parcours. Déjà aujourd'hui **toutes les classes d'âges et tous les motifs de déplacements sont concernés** par la qualité des aménagements.

D'un point de vue technique les principes suivants sont à généraliser:

- **Etablir les continuités fonctionnelles et spatiales des cheminements.** Trop souvent les cheminements sont confidentiels ou ne se poursuivent que par une contorsion en baïonnette. L'évidence et la visibilité des parcours manquent trop souvent.

- **Rendre agréable la cohabitation du piéton et de l'automobile** dans l'espace public de la rue, principal lieu de la vie urbaine. Viser la mixité plutôt que la séparation des circulations. Diminuer les vitesses sur les axes principaux - adopter un 50 km/h généralisé - et disposer systématiquement de zones 30 km/h dans les quartiers.

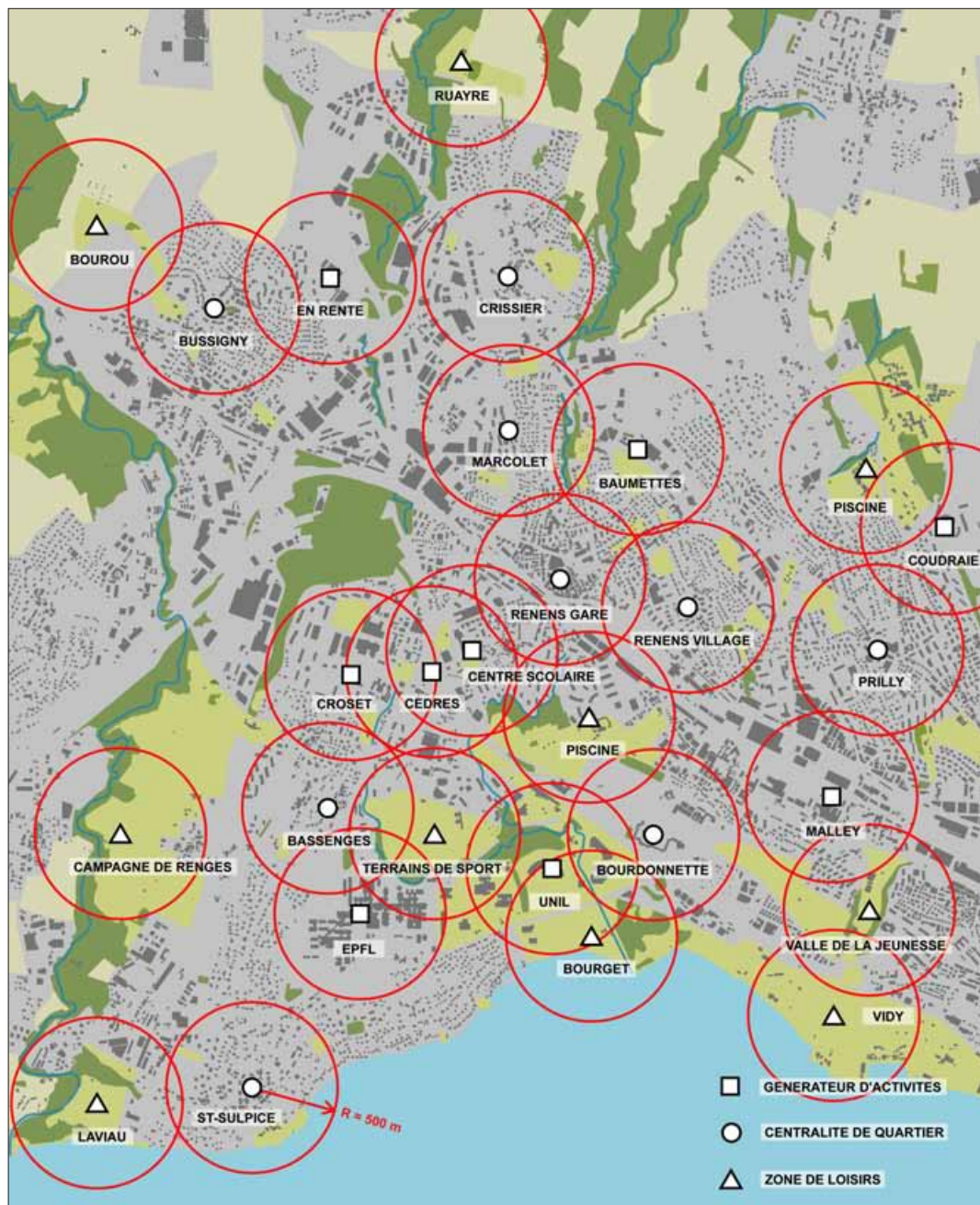
- **Donner la préférence aux parcours et passages piétons de plain-pied** et disposer systématiquement d'abaissements de trottoir aux traversées piétonnes.

- **Mettre en lumière l'espace public** pour lui conférer par son ambiance lumineuse une existence et un attrait nocturne.

- **Prévoir suffisamment de bancs.** Ils sont d'une grande importance pour les personnes âgées qui, sur un parcours quotidien, ont besoin de lieux de repos.

- **Valoriser les parcours** qui traversent des espaces paysagers ou des environnements sonores de qualité, par exemple, en faisant converger des parcours vers ces sites, en rendant les débuts d'itinéraires plus évidents, en informant de l'existence de certains parcours, etc.

- **Préserver et compléter l'arborisation**, qui, par sa présence et sa variété (arbres solitaires, allées arborées, cordons brisés, bois), représente un atout pour la qualité de vie de l'Ouest lausannois. Une conception coordonnée de la gestion et du renforcement de l'arborisation est importante pour la mise en valeur des parcours piétons et des espaces publics.



L'accessibilité piétonne

Une constellation de périmètres d'attractivités qui se juxtaposent

Au quotidien la marche s'applique sur des distances comprises entre 0 et 1 km. Sur ces distances, tous sont piétons et tous les motifs de déplacements conviennent au piéton.

2.3 Accessibilité cycliste

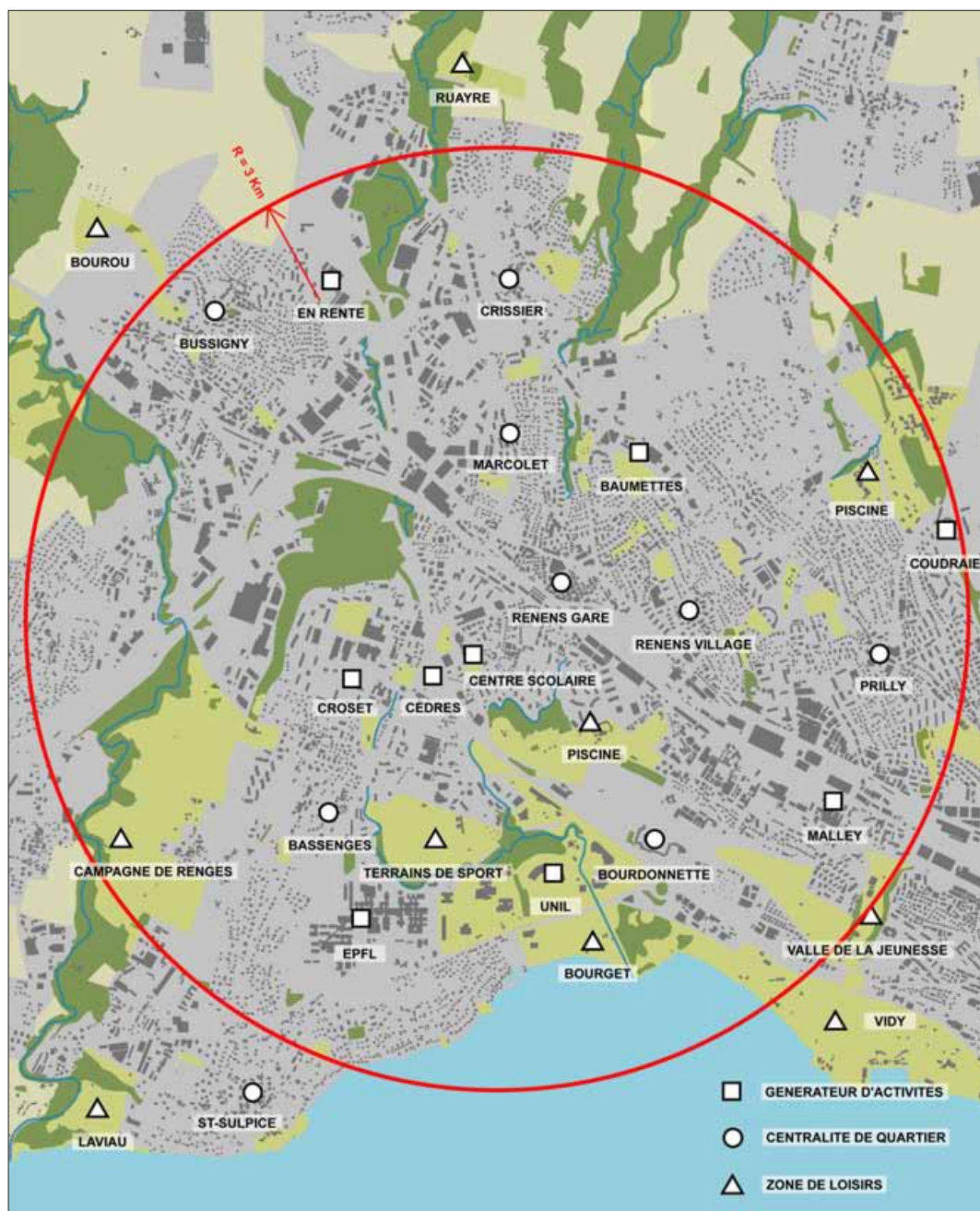
L'efficacité du vélo pour les déplacements porte **sur une distance pratique de 1 à 3 voire 4-5 km**. Avec une vitesse moyenne de 15 km/h pour un cycliste en milieu urbain, 3 km sont parcourus en 12 minutes. De très nombreux déplacements dans l'Ouest lausannois sont donc possibles de porte à porte en moins de 15 minutes grâce au vélo.

La pente ne constitue pas un obstacle rédhibitoire. Il est acceptable de franchir une fois sur le parcours une dénivellation de 40 à 50 m. A titre d'exemple, par rapport à la gare de Renens, l'altitude des Hautes Ecoles est 20 m plus bas, celle du lac 55 m plus bas, celle de Crissier village 50 m plus haut et celle de Prilly centre 60 m plus haut.

D'un point de vue ergonomique et comportemental, **le cycliste choisit ses itinéraires selon un compromis entre efficacité, agrément et sécurité.** Selon qu'un cycliste particulier privilégie l'une ou l'autre de ces trois composantes, il cherchera un itinéraire direct même si celui-ci est sur chaussée avec un trafic important (avenue du Tir Fédéral, RC 151 par exemple) ou, au contraire, il adaptera son parcours pour passer par des rues à trafic réduit (rues de quartier avec moins de 8'000 vhc/j) ou encore sera sensible à la qualité paysagère et sonore du parcours (accès aux Hautes Ecoles par le bord du lac en provenant de Lausanne par exemple). Pour intéresser tous les types de cyclistes, le réseau cyclable doit donc passer aussi bien par des axes directs que par des rues hors trafic.

Trop souvent les aménagements cyclistes sont calqués sur une approche piétonne et donc insuffisamment lisibles.

Pour concevoir un parcours cycliste, il faut **intégrer un tempo juste**. Les aménagements doivent être **homogènes (similaires) par tronçons d'environ 300 m, ce qui fait qu'un cycliste parcourt une dizaine de séquences différentes sur un trajet moyen de 3km**. Par exemple, aménager une piste cyclable sur 50 m, puis continuer avec une bande sur 100 m, puis prévoir un parcours hors chaussée par un mail piétonnier sur 100 m, puis poursuivre avec une bande etc... est souvent mal vécu par le cycliste qui préférera alors utiliser un parcours sur chaussée même sans aménagement en sa faveur.



L'accessibilité cycliste

Un territoire à l'échelle du cycliste dans ses déplacements quotidiens

La taille de l'Ouest lausannois est propice aux déplacements à vélo. La distance usuelle moyenne d'un déplacement à vélo est de 3 km or un cercle de 3km de rayon couvre l'ensemble de l'Ouest lausannois. Les différences d'altitude ne limitent pas l'action du cycliste sauf sur une partie de Prilly et en direction de Lausanne.

2.4 Accessibilité aux transports publics

Principes d'aménagement

Les déplacements en transports publics impliquent obligatoirement une chaîne de déplacements, soit un parcours à pied ou à vélo suivi d'un déplacement en transport public et complété d'un parcours final à pied (ou à vélo). Transports publics et mobilités douces vont donc de pair. Développer ces modes de déplacements consiste à accorder une grande attention aux points suivants:

- La qualité des accès: Les cheminements piétonniers et cyclables doivent **converger vers les arrêts**. Leur qualité est fonction de la lisibilité du parcours (continuité, rectitude, évidence), de la largeur des cheminements (2 m de largeur doit être considéré comme un minimum absolu, et plutôt 3 m si le cheminement est aussi emprunté par des cyclistes), de l'environnement traversé (clôtures ou espaces verts), des conditions d'éclairage, etc. On rencontre encore trop souvent des chicanes sur certains de ces parcours, chicanes destinées à repousser les cyclomoteurs mais qui pénalisent surtout les poussettes et les cyclistes.

- Les conditions de traversée des routes: Bon nombre de ces arrêts sont situés sur une voie importante (RC 251, RC 151, avenue du Tir Fédéral). Dans ce cas, comment est prévue la traversée de route ? Est-elle placée au plus court par rapport au cheminement naturel? **Une seule traversée suffit-elle ou faut-il disposer de deux accès** comme il serait souhaitable pour plusieurs arrêts du M1? Si la traversée est équipée de feux, de quelle priorité dispose le piéton? S'agit-il d'un déclenchement immédiat du feu ou d'une prise en compte dans un cycle routier, soit avec une attente? L'expérience montre que dès que l'attente pour le piéton dépasse 30 secondes un nombre important de piétons force le passage d'où une perte de sécurité pour le piéton et une perte de capacité pour la route (demande piétonne intégrée au feu inutilement).

- L'aménagement de l'arrêt: L'arrêt est un lieu d'attente. Attente valorisante dans une rue animée et centrale, attente éprouvante pour les sens le long d'une route comme la RC 251. Au-delà des qualités ergonomiques et esthétiques de l'abri proprement dit - on peut d'ailleurs s'interroger sur le recours aux bancs métalliques, inutilisables l'essentiel de l'année parce que trop froids - il suffit parfois de ne pas être pris en sandwich entre deux pubs lumineuses de la SGA, d'un peu de verdure et d'un trottoir élargi au droit de l'arrêt pour atténuer le caractère routier et inhospitalier de certains arrêts.

- Les conditions d'intermodalité vélo - transports publics: Pour un certain nombre de relations, surtout celles utilisant les transports publics ferrés (CFF, M1) **le vélo constitue un moyen usuel d'accès**. Dans ce cas, il faut pouvoir disposer de places de stationnement vélo avec point d'accrochage (antivol) à proximité immédiate (selon la configuration des lieux, prévoir le stationnement sur le quai ou à l'entrée de l'arrêt). La combinaison vélo-bus est à prévoir en particulier aux terminus des lignes, pour les lignes de bus qui ont une bonne fréquence (voir aussi l'étude TL «expertise vélos», juin 2005).



L'accessibilité aux transports publics

Des lieux de convergence mais aussi d'attente

Si tous les arrêts de bus constituent potentiellement un point d'attraction des mobilités douces, ce sont surtout les lignes principales de transport public (CFF, M1, lignes de bus 7, 9, 15, 18 et futures) qui doivent faire l'objet d'une attention particulière en ce qui concerne l'accessibilité et la qualité spatiale.

2.5 Promenades

Entre ville, villages et campagne proche, banlieues résidentielles et zones industrielles, locatifs et villas, entre les noyaux villageois et les nouvelles aires d'extension, entre les hauts et le bas, dans la pente du large coteau ou celles de petits contreforts isolés, entre la bordure du Plateau occidental et les rivages du Léman, entre Flon et Venoge, s'étale et fluctue l'Ouest lausannois, appellation générique que nous dénommerons également Basse Venoge.

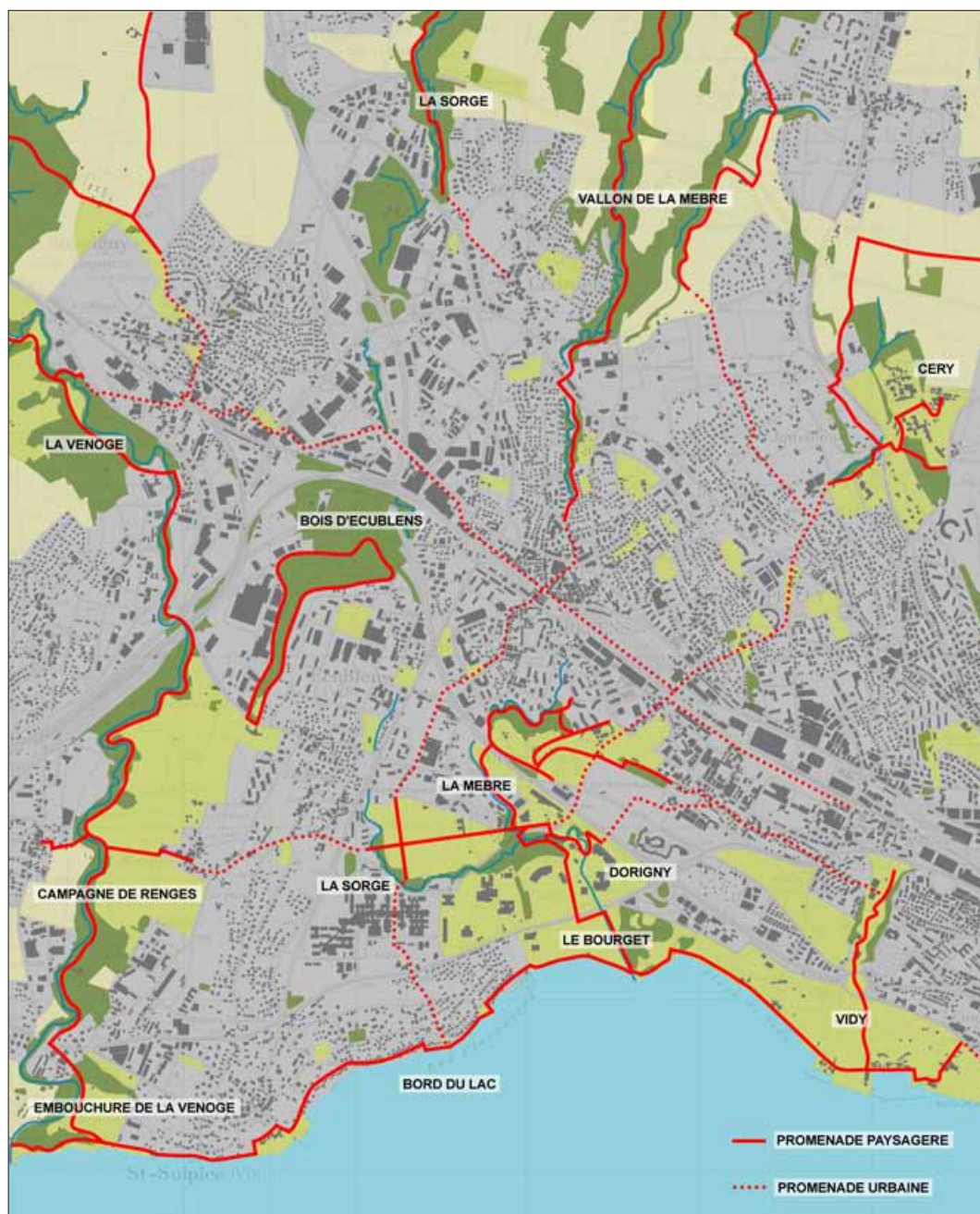
Le périmètre habité et actif ainsi circonscrit a éveillé, en aval des remarques de divers mandataires, au fur et à mesure de l'acquisition de la connaissance des lieux et des gens rencontrés, une idée-défi que nous avons eu à coeur de relever avec enthousiasme et plaisir: **concevoir-imaginer une approche «touristique» d'un lieu non ordinaire**, certes, mais officiellement perçu comme non-touristique (cf. point 4.6)

Entendez par là un lieu qui possède également une histoire, une architecture, des perspectives, des vues, des monuments, humbles ou majeurs, des paysages - non pas un, mais plusieurs - des sites forts et autant de «petits coins», du gris certes, mais varié, et du vert tout autant, et même des couleurs partout, bref un lieu qui, pour être dynamique et en constant développement n'en conserve pas moins **une mémoire, un capital, une «vitalité», voire une poésie**.

C'est donc à la poésie du béton, de la friche, des voies de circulation, à une (re)découverte de lieux, à la petite ou à la grande histoire, d'endroits marquants ou banals, méconnus ou émergents, d'une tranche de berge de la Venoge au passé artisanal prestigieux ou d'une Cité de la Science, d'une place de gare attachante ou d'un p'tit bistrot au charme désuet, de l'Ouest lausannois d'hier encore perceptible ou visible sous la trame dense du bâti contemporain ou de **la rencontre choc d'un passé encore proche avec un présent résolument contemporain** que nous invitons le lecteur curieux, attentif ou simplement intrigué.

S'il a fallu du temps pour passer du temps des cerises (noires de Chavannes) au «Temps présent», ces temps forts, proches ou lointains, se lisent dans le paysage monumental de l'Ouest lausannois. Il est temps de redonner un peu de temps (calme) aux temps (forts) qui font l'Ouest lausannois, le temps d'une (re)lecture de **son territoire riche de «mémoires» multiples** et variées.

Selon sa sensibilité, sa curiosité ou son intérêt, le marcheur peut, chemin faisant, s'offrir **une (re)lecture de son environnement quotidien, de son pays, de sa ville ou de son quartier** (voire même de sa rue le cas échéant) et partant lors d'autres voyages il peut mieux saisir les articulations – actuelles ou anciennes – qu'entretient tout territoire avec son passé et toute personne avec son environnement.



Les Promenades

Les ballades des champs et les ballades des villes

La promenade comme médium de connaissance et d'appropriation d'un territoire qui recèle son lot de surprises et d'endroits agréables.

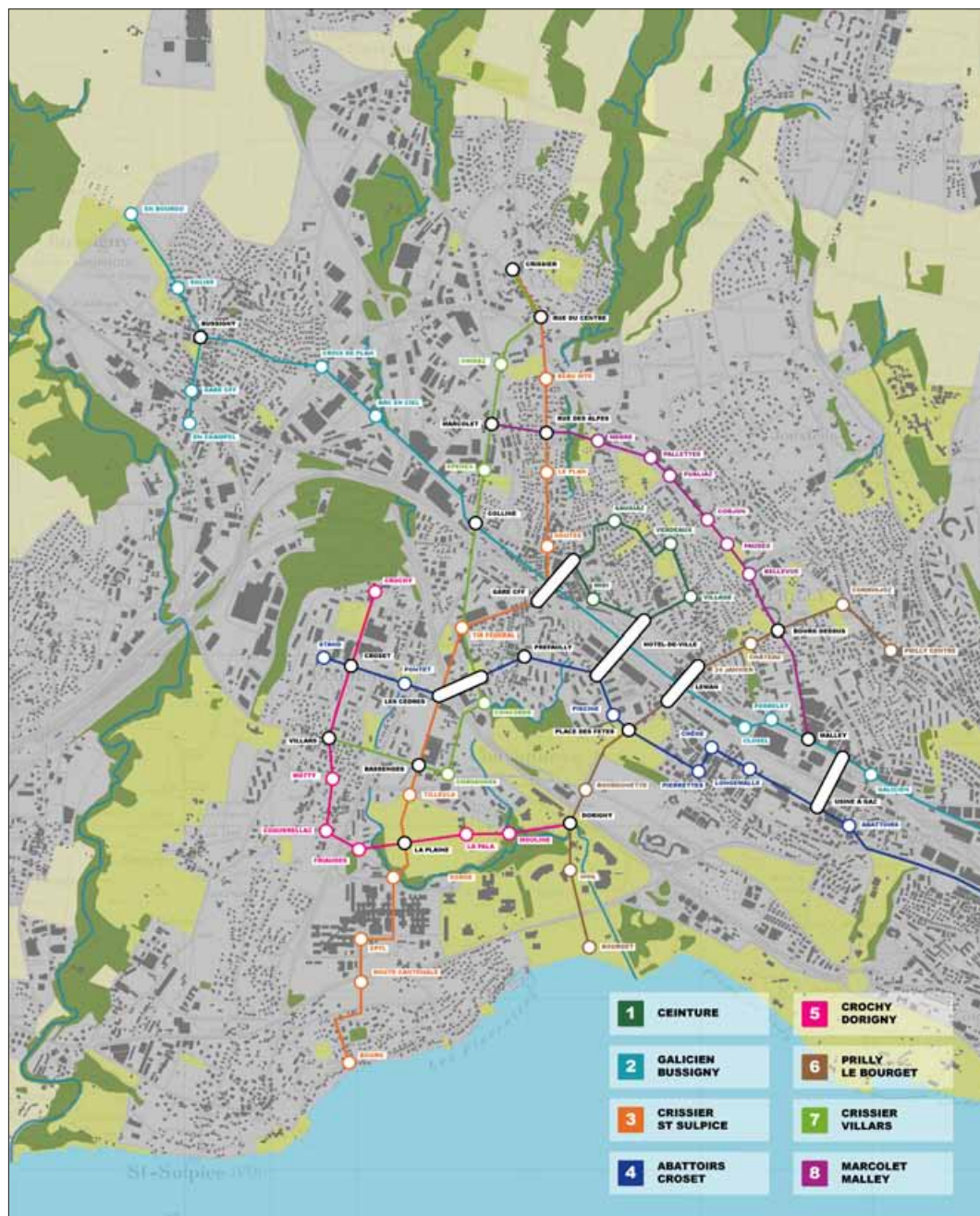
2.6 Intercommunalité

Par leur développement, **les communes constituant l'Ouest lausannois forment un ensemble urbain continu** dans lequel les limites administratives ont été absorbées. Ces dernières ne correspondent plus toujours à une pratique au quotidien du territoire. Ce territoire, «ville diffuse» contrastée, comprend des micro-centralités et des étendues fonctionnelles qui sont autant de générateurs de déplacements répartis sur une vaste étendue.

Lors de nos déplacements, nous utilisons une représentation mentale de la ville qui nous est propre, que nous nous sommes fabriquée à partir de la connaissance et de la pratique que nous avons de notre environnement. Pour aller d'un endroit à un autre, nous passons par **des lieux que nous avons identifiés**, comme autant de **points de repères qui balisent les chemins** que nous prenons. Ces repères se jouent de toute appartenance communale pour constituer **le territoire de notre vie quotidienne**. Il y a d'ailleurs souvent plusieurs itinéraires possibles et nous en empruntons un, en fonction d'habitudes ou de préférences, mais aussi en fonction de la représentation mentale que nous avons de notre environnement.

Jusqu'à aujourd'hui, les réflexions de mobilité, d'aménagement ou de développement se sont surtout développées à partir d'une vision centrée sur la commune, avec bien entendu des coordinations. **La vision d'intercommunalité** développée par le SDOL permet de penser une vision globale. Dès lors, plutôt qu'un ensemble de communes interdépendantes, **le territoire est compris comme un tout**. C'est-à-dire comme une ville composée de différents quartiers.

D'un point de vue opérationnel, cette compréhension étendue de la ville engage à passer progressivement d'une coordination intercommunale à **une gestion commune**.



L'intercommunalité

D'ici à là pour aller là-bas

Comme l'utilisateur du métro, nous passons de lieu en lieu, de centralité en centralité sans tenir compte, ni être conscients, des limites administratives. Seule subsiste la référence aux lieux et aux quartiers. Ainsi en reliant ces centralités entre elles, de proche en proche, nous pouvons envisager de parcourir l'Ouest lausannois en entier.

3 Réseaux intercommunaux

- 3.1 Carte des parcours piétons
- 3.2 Carte des itinéraires cyclables



Considérations générales

Accompagnant le présent document, l'étude comprend **deux cartes de synthèse du réseau à l'échelle du 1:10'000e** (en réduction aux points 3.1 et 3.2): une pour le piéton et une pour le cycliste. Le choix de dessiner deux cartes repose sur des exigences de représentation et de lisibilité des documents. Dans les faits il ne s'agit pas de deux réseaux indépendants qui se superposent mais plutôt de deux logiques qui ont été ajustées. Dans un urbanisme marqué par les enclaves et les coupures, la **carte des parcours piétons** est surtout sensible au maillage du réseau des espaces publics, alors que la **carte des itinéraires cyclables** est attentive aux continuités des itinéraires.

Il est évident que pour le piéton, l'Ouest lausannois, de par sa dimension, est à une échelle qui le dépasse. Toutefois à partir d'une compréhension **des déplacements piétons de proche en proche**, il est possible de concevoir un réseau général et cohérent qui couvre l'ensemble de l'Ouest lausannois. Pour le piéton, c'est la question d'une mise en relation des lieux qui est centrale.

Il est aussi évident que le piéton passe plus ou moins confortablement presque partout. Le principe d'un réseau intercommunal n'est donc pas seulement destiné à établir une carte des parcours piétons pour palier ce «plus ou moins confortablement». Il vise surtout à articuler une succession d'espaces publics pour **donner sa juste place au piéton** aussi bien dans le vécu (socialisation, espace de rencontre) qu'en tant que moyen de déplacement (fonction utilitaire).

C'est dans cette optique qu'il faut considérer le schéma piétonnier proposé. Il est la mise bout à bout de lieux et de petits parcours qui finissent par constituer **l'armature d'un réseau piéton sur l'ensemble du territoire**. En ce sens la vision générale proposée correspond à une réalité effective et prend toute sa signification.

L'échelle du territoire est **très adaptée aux déplacements à vélo**. Les reliefs viennent bien sûr orienter ou réduire la liberté de mouvement du cycliste. Mais, dans ce contexte, le rôle d'un réseau intercommunal est de **définir où franchir les coupures** liées aux infrastructures et celles liées aux étendues industrielles et commerciales.

Parce qu'ils utilisent souvent un «vocabulaire» et des matériaux routiers, les aménagements cyclables contribuent plus modestement à la valorisation des espaces publics. Dans beaucoup d'aménagements cyclables c'est **la dimension fonctionnelle ou utilitaire** qui prime. Cependant, l'aménagement de pistes ou bandes cyclables participe à la définition des espaces publics, par exemple dans le cadre du réaménagement d'une route en avenue, ou dans la réalisation d'un mail arborisé piéton-vélo.

La vocation d'un réseau piétonnier ou cycliste a pour objectif de **penser la pertinence d'itinéraires à l'échelle du territoire** de l'Ouest lausannois et de **coordonner les actions à entreprendre**. Toutefois d'une manière générale, pour favoriser la mobilité douce il est impératif que les plans de quartier et les zones à faible densité soient pensés pour **offrir la plus grande perméabilité aux mobilités douces**. A partir du réseau principal, tel que développé par l'étude, les mobilités douces doivent pouvoir s'infiltrer le plus aisément possible à travers le territoire urbanisé de l'Ouest lausannois pour être efficaces et attractives.

Remarques générales

La vocation d'un réseau piétonnier ou cycliste a pour objectif de **penser la pertinence d'itinéraires à l'échelle du territoire** de l'Ouest lausannois et de **coordonner les actions à entreprendre**. Toutefois d'une manière générale, pour favoriser la mobilité douce il est impératif que les plans de quartier et les zones à faible densité soient pensés pour **offrir la plus grande perméabilité aux mobilités douces**. A partir du réseau principal, tel que développé par l'étude, les mobilités douces doivent pouvoir s'infiltrer le plus aisément possible à travers le territoire urbanisé de l'Ouest lausannois pour être efficaces et attractives.

- Pour mettre en avant **une vision globale**, la représentation des parcours et des itinéraires ne fait volontairement pas de distinction entre existant et projet. Les réseaux intercommunaux définissent une image souhaitée à terme.

- Les **franchissements** problématiques sont représentés par un double trait rouge. Ce sont les principaux points de passage difficiles qu'il faut aménager en faveur du piéton et du cycliste : traversées de carrefours, traversées d'axes routiers, franchissements d'obstacles (cf. aussi point 4.1)

- Des périmètres de **projets d'intérêt intercommunal** sont délimités par un encadré rouge. Les enjeux et quelques recommandations d'aménagement sont développés au chapitre 5.

- Le **réseau de cheminements et d'espaces publics du chantier 2** est représenté avec des traitillés.

3.1 Carte des parcours piétons

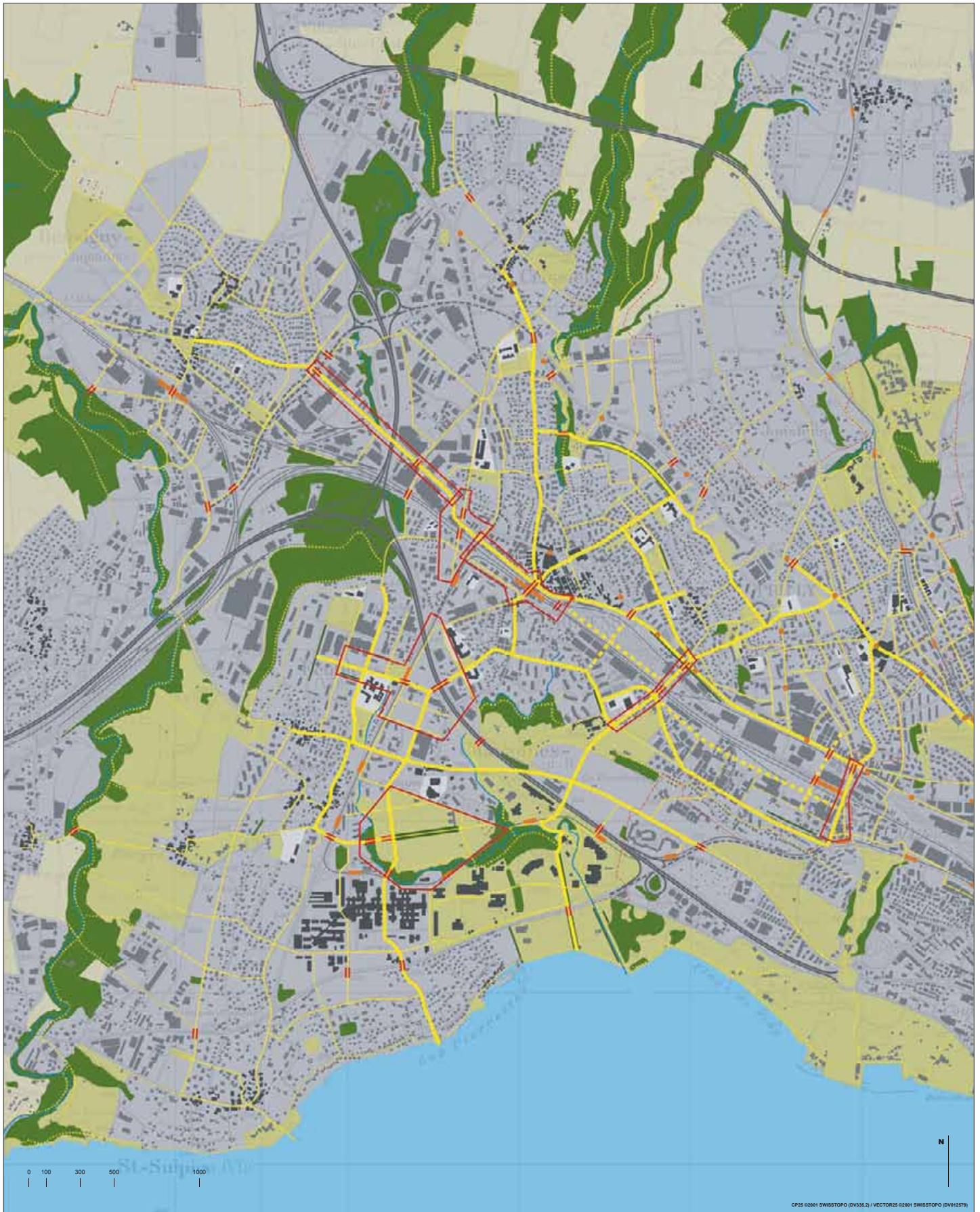
Se basant sur la situation existante et les propositions d'urbanisme développées par le SDOL, le réseau piéton a été déterminé en tenant compte des centralités, de la répartition des densités construites, des générateurs potentiels importants (concertation de commerces ou d'activités), des équipements publics (principalement écoles et terrains de sport), des accès aux transports en commun (gare, arrêts de bus des lignes principales), des facilités de déplacement (environnement, pente, passage obligé), etc.

La carte piétonne prend en compte:

- Les **déplacements de proximité**, pratique, fonctionnel où le pas du piéton est son moyen de déplacement dans le temps compté du quotidien (trait plein).
- Les **déplacements de plaisance**, de découverte, où la marche du promeneur est une activité occasionnelle de loisir, de découverte ou d'hygiène de vie (trait pointillé).

Concernant les déplacements de proximité, principalement situés à l'intérieur du territoire urbanisé de l'Ouest lausannois, la carte piétonne identifie et hiérarchise les parcours. Elle définit des **cheminements d'importance intercommunale** (trait épais) et des **cheminements de quartiers** (trait fin). Ensemble, ils constituent le réseau principal piéton à travers l'Ouest lausannois.

Concernant les déplacements de plaisance, la carte piétonne met en évidence **des parcours en relation avec les entités paysagères de qualité** de l'Ouest lausannois. Le bord du lac, l'embouchure de la Venoge, le vallon de la Mèbre, le cordon boisé de la Sorge, le bois d'Ecublens, le bois du Caudray, le bois de la Côte, le campagne de Renges, le parc de Dorigny, le parc de Cery sont autant de lieux propices à la promenade. Par leur proximité des zones urbanisées, ils sont très accessibles et constituent un patrimoine d'un grand intérêt pour la qualité de vie dans l'Ouest lausannois.



CHANTIER 5 / ESPACES PUBLICS ET MOBILITE DOUCE
LIGNES DIRECTRICES ET STRATEGIE D'AMENAGEMENT

BUSEYNY-PRES-LAUSANNE, CHAVANNES-PRES-RENNES, CRISSIER, ECUBLENS, LAUSANNE, PRILLY, RENNES, SAINT-SULPICE
ETAT DE VAUD
ADOPTÉ PAR LE GROUPE DE PILOTAGE POLITIQUE DU SDOL LE 18 JANVIER 2006

ANNEXE B - CARTE DES PARCOURS PIETONS

MARS 2006

ADR ARCHITECTES 4 RUE DU BEULET 1203 GENEVE TEL. 022 338 02 30 FAX 022 338 02 31
CITEC INGENIEURS CONSEILS 8 RUE DES VIEUX-GRENADIERS 1205 GENEVE TEL. 022 809 60 00 FAX 022 809 60 01
ITINERA ARCHEOLOGUE DU TERRITOIRE 14 RUE BEAU-SEJOUR 1003 LAUSANNE TEL. 021 320 21 22 FAX 021 320 21 22

	LIAISON PRINCIPALE D'AGGLOMERATION
	LIAISON PRINCIPALE DE QUARTIER
	LIAISON FONCTION DU CHANTIER 2
	PROMENADE
	FRANCHISEMENT A ASSURER
	SECTEUR D'INTERET INTERCOMMUNAL
	TRONCON INAPPROPRIÉ

	GARE CFF / M1 / LEB
	ARRET TL / LIGNES 7 / 9 / 15 / 18
	ECOLE
	ESPACE VERT / TERRAIN DE SPORT
	FORET
	ZONE AGRICOLE
	LIMITES DE L'ETUDE

3.2 Carte des itinéraires cyclables

La carte cycliste définit:

- Le **réseau structurant** (trait épais). Il s'agit des parcours jugés essentiels pour la desserte de l'Ouest lausannois. Ces parcours empruntent des tracés aussi lisibles et longs que possible.

Ces parcours impliquent une action prioritaire. Cependant, vu la nature de l'intervention pour plusieurs d'entre eux (cf point 4.2), la mise en œuvre ne peut se faire que dans la durée et par le biais d'une planification coordonnée avec d'autres interventions sur les réseaux ou l'espace public.

- Le **réseau intermédiaire** (trait mince), soit les parcours d'un intérêt plus local ou impliquant moins de cyclistes. Ce réseau emprunte dans la plupart des cas des rues de quartiers (trafic inférieur à 5-8'000 vhc/j).

Il ne nécessite pas obligatoirement d'aménagement particulier en faveur des cyclistes.

- **Le réseau à requalifier** (trait-point épais ou mince), soit les tronçon de routes qui ont aujourd'hui un caractère trop routier pour pouvoir servir de parcours cyclable dans des conditions satisfaisantes du point de vue de la sécurité. Les contraintes actuelles de ces routes sont soit une vitesse de trafic excessive, soit un volume de trafic trop important, soit un gabarit à disposition trop faible.

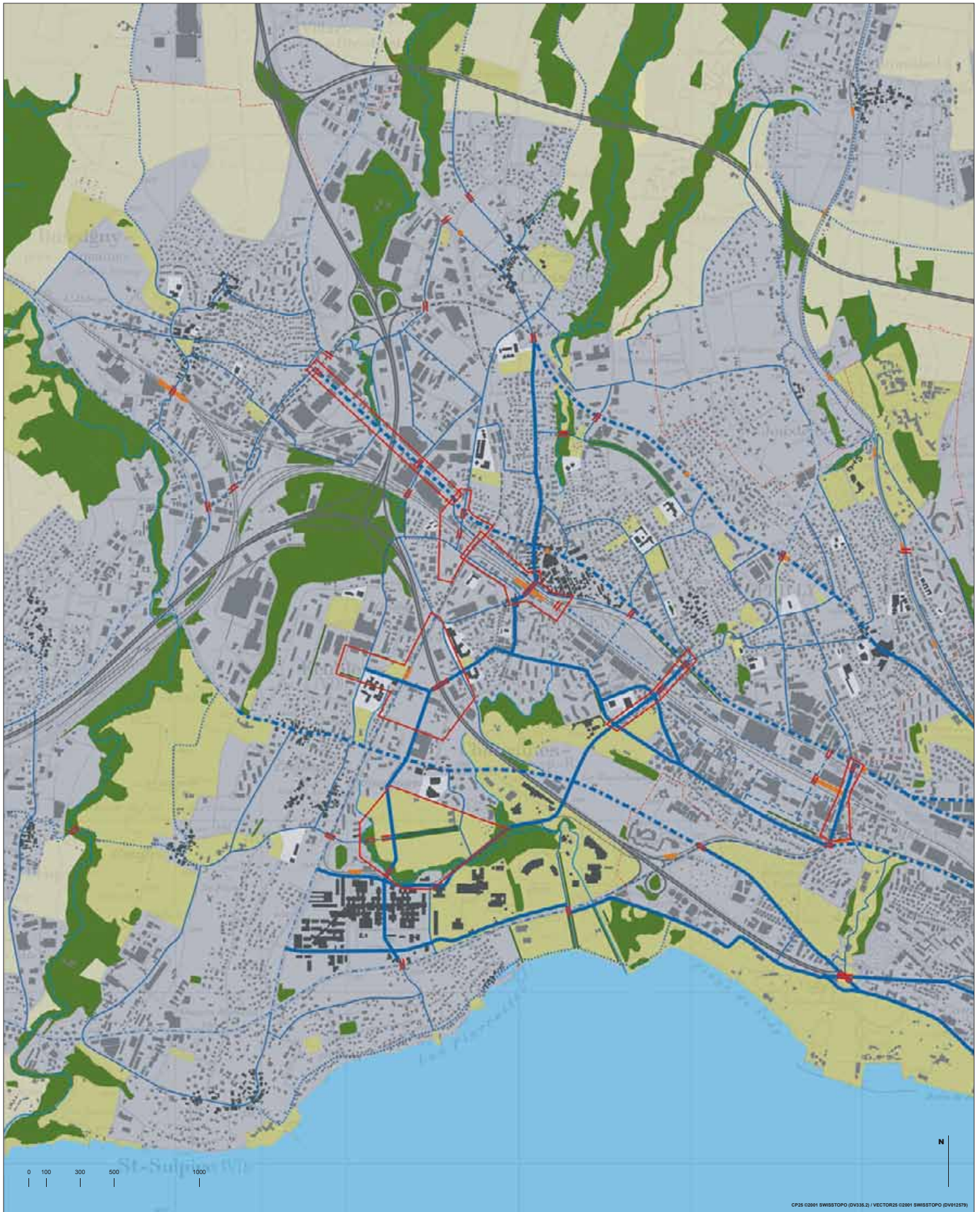
Selon les cas, l'intervention consiste à aménager une piste hors chaussée, à abaisser les vitesses, à réduire le nombre de voies de circulation, à améliorer la mixité, à faciliter les mouvements traversants (tourner-à-gauche, traversées d'axe), etc.

- Le **réseau de loisir** (pointillé), soit des parcours destinés à la ballade. Ces parcours empruntent aussi des routes sans aménagements mais dont le trafic est faible les dimanches.

L'intervention pour ce réseau se limite en principe à du balisage, quelques facilités de franchissements et des documents de communication (carte cyclable, carte de loisirs, etc.)

- Les **tronçons inappropriés** (en gris), soit des tronçons routiers pour lesquels il semble difficile de pouvoir atténuer le caractère routier et sur lesquels le cycliste est en danger.

Sur ces tronçons il est recommandé de se contenter de bandes cyclables afin de garantir un espace minimum de sécurité pour les cyclistes.



CP25 02091 SWSSTOPO (DV335.2) / VECTOR25 02091 SWSSTOPO (DV915279)

SCHEMA DIRECTEUR DE L'OUEST LAUSANNOIS - SDOL

CHANTIER 5 / ESPACES PUBLICS ET MOBILITE DOUCE
LIGNES DIRECTRICES ET STRATEGIE D'AMENAGEMENT

BUSEYNY-PRES-LAUSANNE, CHAVANNES-PRES-RENNES, CRISSIER, ECUBLENS, LAUSANNE, PRILLY, RENENS, SAINT-SULPICE
ETAT DE VAUD
ADOPTÉ PAR LE GROUPE DE PILOTAGE POLITIQUE DU SDOL LE 18 JANVIER 2006

ANNEXE C - CARTE DES ITINAIRES CYCLABLES

MARS 2006

ADR ARCHITECTES 4 RUE DU BEULET 1203 GENEVE TEL. 022 338 02 30 FAX. 022 338 02 31
CITEC INGENIEURS CONSEILS 8 RUE DES VIEUX-GRENADIERS 1205 GENEVE TEL. 022 809 60 00 FAX. 022 809 60 01
ITINERA ARCHEOLOGUE DU TERRITOIRE 14 RUE BEAU-SEJOUR 1003 LAUSANNE TEL. 021 320 21 22 FAX. 021 320 21 22

	RESEAU STRUCTURANT
	RESEAU STRUCTURANT A REQUALIFIER
	RESEAU INTERMEDIAIRE
	RESEAU INTERMEDIAIRE A REQUALIFIER
	RESEAU FONCTION DU CHANTIER 2
	RESEAU DE LOISIR
	FRANCHISEMENT A ASSURER
	SECTEUR D'INTERET INTERCOMMUNAL
	TRONCON INAPPROPRIÉ

	TRANSFERT MODAL / GARE CFF / M1 / LEB
	TRANSFERT MODAL / ARRET TL
	ECOLE
	ESPACE VERT / TERRAIN DE SPORT
	FORET
	ZONE AGRICOLE
	LIMITES DE L'ETUDE

4 Thématiques

- 4.1 Franchissements
- 4.2 Requalifications
- 4.3 Transfert modal
- 4.4 Quartiers et toponymie
- 4.5 Routes et appellations
- 4.6 Promenades



4.1 Franchissements

Principaux lieux concernés par ce thème:

- Le franchissement des voies ferrées (CFF, M1): Gare de Renens et de Bussigny, Rue du Léman, Malley, quartiers le long de l'avenue du Tir-Fédéral
- Le franchissement de l'autoroute: La Planta, quartier des Cèdres
- Le franchissement des axes routiers principaux: Croix-de-Plan à Bussigny-près-Lausanne, av du Tir-Fédéral au niveau des Cèdres, rue du Jura et route de Bussigny à Epenex, etc.

Principes généraux d'aménagement

Les piétons et cyclistes sont sensibles aux éléments concernant le dimensionnement, la facilité des parcours, l'évidence des accès, l'environnement sonore, le sentiment de sécurité, l'ambiance donnée par l'éclairage, etc.

A. Passages inférieurs: accès aux gares, passage sous les voies ferrées ou sous une autoroute

- **Les proportions spatiales du passage:** De la relation entre largeur, longueur et hauteur du passage doit découler un sentiment de bien-être spatial.

- **La largeur disponible en fonction des flux:** Si piétons et cyclistes empruntent le même passage, il faut une largeur minimale de 5.00 m (3.00 pour les cyclistes pour une piste bidirectionnelle et 2.00 pour les piétons). En cas de passage court et peu fréquenté, on peut envisager de mélanger les piétons et les cyclistes et avoir une largeur légèrement réduite. Dans le cas d'accès aux quais de gare, il faut encore organiser les conflits entre les piétons qui débouchent d'une rampe ou d'un escalier et les cyclistes qui empruntent le passage inférieur. L'exemple d'Ausserholligen (cf photo) fournit une bonne solution technique.

- **La transparence de l'ouvrage:** Avoir un dégagement visuel sur le cheminement qui se prolonge au-delà du passage inférieur rassure.

- **La lisibilité:** Est-ce que les accès au passage inférieur sont suffisamment évidents pour être immédiatement perçus lorsque l'on se trouve encore à distance de l'obstacle (accès donnant sur une petite place, couverture de l'accès renforçant sa présence, etc.) ?

- **La lumière:** Créer une ambiance avec la lumière, privilégier la lumière du jour (puits de lumière depuis les quais dans une gare par exemple), disposer d'un éclairage suffisamment fort pour éviter les effets trop marqués de contre-jour sur les passants.

B. Passages supérieurs: traversée de l'autoroute, d'une RC

- **Largeur de la passerelle:** Comme pour les passages inférieurs, ne pas se contenter de la largeur fonctionnelle suffisante mais aménager l'ouvrage en fonction de la qualité des espaces qui en découlent.

- **Intérêt des vues:** Evaluer de quelle manière profiter du dégagement visuel rendu possible par la position dominante.

- **Ambiance sonore:** Chercher comment atténuer le bruit assourdissant d'un passage sur autoroute.

- **Discrétion des éléments de protection:** privilégier le verre armé plutôt que du treillis ou des caillebotis de part et d'autre d'une passerelle, etc.

- **Beauté de l'ouvrage:** Concevoir un bel ouvrage est une autre manière de donner de la qualité aux espaces publics du piéton et du cycliste. Un bel ouvrage atténue le caractère inhospitalier du secteur traversé.

C. Traversées à niveau: RC à fort trafic ou à quatre voies de circulation

Dans ces cas, l'enjeu consiste à mettre sur pied d'égalité mobilités douces et trafic routier malgré le déséquilibre des forces en présence. Pour y parvenir les outils d'aménagement sont par exemple:

- **Disposer d'un îlot large:** Minimum 2.00 m pour des traversées piétonnes en deux temps.

- **Favoriser le passage des piétons:** Déclencher immédiatement des feux à la demande, soit avec 5 ou 7 secondes d'attente liée aux contraintes de mise au rouge du trafic, étudier la possibilité de franchissement d'un carrefour une seule fois avec une phase dans laquelle tous les feux sont au vert, etc..



Les franchissements (inférieurs, supérieurs et à niveau)

Passer agréablement l'obstacle (voies ferrées, autoroute, axes routiers principaux)

- Générosité du dimensionnement et beauté des ouvrages
- Lisibilité des accès et dégagement visuel
- Confort et qualité des aménagements d'approche
- Mise à égalité des mobilités douces et du flux routier



Houten, Hollande

Dans cette localité d'environ 40'000 habitants, la gare est au centre d'une urbanisation composée de périmètres étanches pour la voiture mais franchissables pour les bus et les mobilités douces. Ici aussi le passage sous les voies est très large et agréable.



Auserholligen, Berne

Cette halte du S-Bahn bernois est exemplaire en ce qui concerne les accès piétonniers et cyclables. La transparence de l'ouvrage et la visibilité du cheminement au-delà du passage inférieur procurent un grand sentiment de sécurité.

La largeur du passage est de 11,80 m, pour 3,00 m de hauteur libre et 18,00 m de long. La piste cyclable bidirectionnelle dispose de 3,00 m de large. Sur le cheminement piéton de 4,20 m de large débouchent un escalier et une rampe d'accès aux quais (largeur 2,50 m). La piste cyclable est placée derrière l'escalier, cette organisation simple évite les conflits entre piétons et cyclistes.

Emmenbrücke,
agglomération lucernoise



Lorsque les voies ferrées sont au niveau du sol, le passage inférieur implique des rampes pour les vélos. Tenir compte d'une largeur minimale de 3.00 pour les cyclistes (bidirectionnel) et de minimum 2.00 m pour les piétons (plus si le passage inférieur est long). Au bas des rampes, il faut impérativement prévoir une surlargeur et un virage dégagé pour éviter les conflits piétons-cyclistes. Dans le cas présent, la piste cyclable a été peinte en rouge pour inciter à la séparation des flux piétonniers et cyclables.



Eschenbach, région de Lucerne

Deux arbres signalent la traversée et l'accès au quartier riverain le long d'une route hors localité mais néanmoins régulièrement bordée de logements et d'activités



Köniz, région de Berne

Sur cette route réaménagée de traversée de localité, les franchissements piétons sont mis en évidence par un îlot et un mobilier urbain spécifique. Pour tenir compte d'une largeur de chaussée limitée l'îlot est matérialisé avec une surface pavée semi-franchissable. Suite au réaménagement, les seuls éléments routiers qui subsistent sont le signal OCR piéton et le marquage au sol.

4.2 Requalifications

Principaux lieux concernés par ce thème:

- RC 251: route de Cossonay, route de Prilly (chantier 3)
- RC 151: route de Renens, route de Lausanne, ... , route de Bussigny, (chantier 2)
- RC 82: avenue du Tir Fédéral (chantier 1)
- RC 76: route de Chavannes, route de la Maladière, ... , route de la Pierre (chantier 1)
- RC 1: avenue du Chablais et route Suisse (chantier 1, 2 et 4)

Principes généraux d'aménagement:

- **Changer l'image, la nature de ces voies:** L'enjeu de requalification consiste à transformer en avenues ou en grandes rues des espaces qui sont aujourd'hui routiers (anciennes routes hors localité).

- **Utiliser un «vocabulaire» urbain** (par opposition à un «vocabulaire» routier): Type de bordure, type de matériau, type d'éclairage, taille et prégnance des signaux, création d'accès riverains, possibilité éventuelle de stationnement sur la chaussée, suppression des glissières de sécurité, instauration d'un rapport à la rue pour les bâtiments riverains, continuité des cheminements piétonniers et cyclables, arborisation, matérialisation des limites entre domaine public et fonds privés, etc.

- **Arboriser ces grandes voies de circulation**, pour matérialiser par des alignements d'arbres leur continuité et renforcer leur statut d'axes structurant de l'agglomération de l'Ouest lausannois.

- **Répartir équitablement l'espace:** S'approcher de la règle de 50% de largeur de l'espace public dévolue à la circulation et 50% de la largeur dévolue aux autres espaces (trottoir, bande cyclable, arborisation, espaces de rencontre).

- **Ajuster les limites de vitesse:** Généraliser le 50 km/h, conformément aux réalités urbaines.

- **Prendre en compte les besoins des transports publics:** Donner aux feux la priorité aux transports publics et aux piétons. Choisir des emplacements et des équipements adéquats pour l'aménagement des arrêts (cf. 2.5 accessibilité aux transports publics et 4.3 transfert modal).

- **Renommer ces routes :** leur reconnaître le statut de rues ou d'avenues avec une appellation cohérente qui donne la compréhension de leur continuité (cf. 4.5 routes et appellations).

Remarque

Les routes cantonales constituent les rares tracés qui traversent de grands champs de territoire. Elles facilitent l'orientation et les déplacements dans l'Ouest lausannois. Par la transformation de ces anciennes routes hors localité en véritables espaces publics structurants de l'agglomération, l'enjeu de la requalification de ces routes cantonales est important pour l'ensemble de la région.

Ces requalifications sont, pour grande partie, à traiter plus en détail dans les autres chantiers du SDOL:

- Chantier 1: secteur des Hautes Ecoles - Avenue du Tir-Fédéral - Maladière
- Chantier: 2 secteur Bussigny - Sébeillon
- Chantier: 3 route de Cossonay
- Chantier: 4 secteur Ecublens Saint-Sulpice.



Les requalifications

Créer, par un aménagement approprié de l'espace public, la lisibilité des continuités

- Ajuster les limites de vitesse (50 km/h à l'intérieur de l'agglomération)
- Utiliser un «vocabulaire» urbain pour changer l'image et la nature de ces voies
- Répartir équitablement l'espace entre qualité des aménagements et besoin de la circulation
- Prendre en compte les besoins des transports publics



Burgdorf

Le long d'une route principale où la densité du bâti est trop faible pour justifier un trottoir, il peut-être préférable d'aménager un cheminement piétonnier séparé de la chaussée comme sur cette photo. En plus des piétons, les enfants à vélo peuvent y circuler en sécurité alors que les cyclistes roulent sur la bande cyclable en bord de chaussée.



Wabern

Entre Wabern et Belp, la route principale est aménagée de manière à ce que les cyclistes et les piétons disposent de cheminements aussi sûrs et agréables que possible malgré le volume de trafic. L'allée d'arbre contribue à structurer l'espace et à atténuer le caractère routier du site. L'accès aux quartiers (tourner-à-gauche, traversée piétonne) prévoit une détection des cyclistes et un déclenchement rapide des feux. Noter aussi que pour tourner à gauche les cyclistes restent en bord de chaussée, hors conflit avec le trafic.

Cagnes-sur-Mer, F

En bord de mer avec environ 45'000 véhicules/j le parti d'aménagement a consisté à redistribuer l'espace disponible en faveur des mobilités douces et à passer ainsi de 6 à 4 voies de circulation. Avec l'aménagement en cours de réalisation, environ 50% de la largeur totale disponible est dorénavant réservé aux mobilités douces. Avec cette proportion, le boulevard assure les besoins de déplacement mais devient aussi un espace de rencontre.

Section du Cros de Cagnes



Le boulevard de la Plage est dorénavant aménagé comme une promenade et non plus comme un axe routier majeur.

4.3 Transfert modal

Principaux lieux concernés par ce thème:

- Les gares CFF de Bussigny, Renes, Malley
- Les haltes M1 de la Bourdonette, de l'EPFL, du Crochy
- Les arrêts de bus: no 18, Timonet, Baumettes; no 9, Prilly-Eglise; no 7, Renens 14 Avril; no 2, Bourdonette.

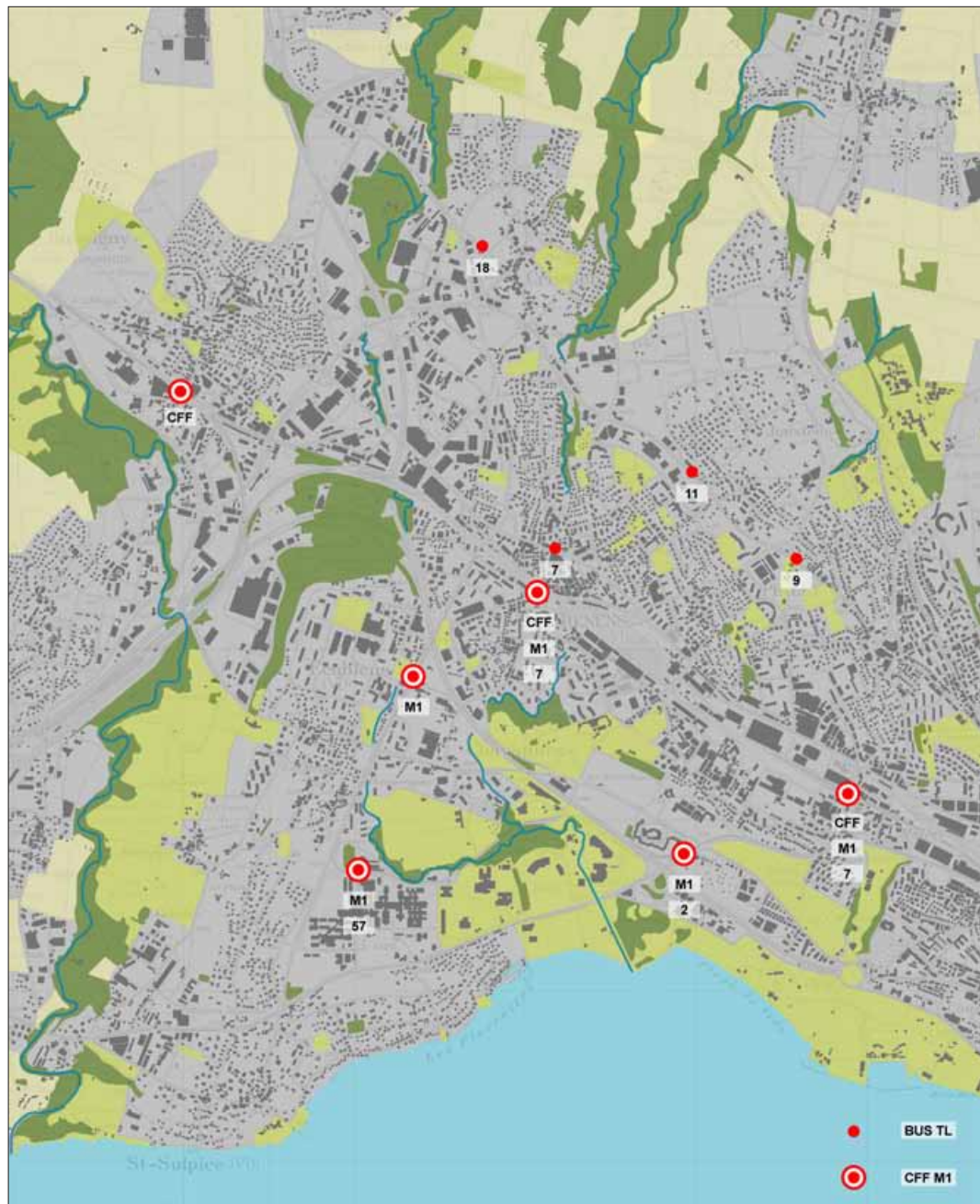
Principes généraux d'aménagement:

- **Disposer systématiquement de traversées piétonnes** implantées sur les parcours logiques (au plus court) des piétons qui accèdent aux gares, aux haltes du métro et aux arrêts de bus. Selon le volume de trafic, les traversées doivent être sécurisées (filot piéton en milieu de chaussée, feux avec déclenchement rapide).

- **Considérer l'arrêt comme un lieu d'attente.** Au-delà des qualités ergonomiques (confort d'assise) et esthétiques de l'abri proprement dit, il suffit parfois de peu pour rendre hospitalier l'aménagement des arrêts (un peu de verdure, un trottoir élargi, un éclairage agréable,...).

- **Prévoir des places de stationnement pour les vélos en suffisance** avec système d'accrochage (arceau ou fourche ou autre système) pour tous les arrêts de chemin de fer. Ces emplacements seront situés au plus près des quais, éventuellement sur le quai lui-même ou aux entrées du passage inférieur d'accès au quai.

- **Prévoir quelques places pour vélo** pour le M1 et les principales lignes de bus, en combinaison par exemple avec le mobilier urbain des abris sur des arrêts qui présentent un intérêt de rabattement.



Le transfert modal

Favoriser la mobilité douce, augmenter l'attrait des transports publics

- Disposer systématiquement de traversées piétonnes sur les parcours naturels vers les arrêts
- Aménager les arrêts comme des lieux d'attente agréables
- Prévoir des places de stationnement pour les vélos en suffisance



Saint Niklaus, Belgique

Une place de gare aménagée en un véritable lieu de transfert modal: place, station-vélo, quai-bus, dépose-taxi, etc. Par son organisation, l'espace public intègre l'ensemble des contraintes transport dans un aménagement de qualité de l'espace public.



Ballwil (ligne du Seetalbahn)

Du point de vue de l'intermodalité, l'idéal est parfois de pouvoir stationner les vélos directement sur le quai.

Dietikon, ZH



A proximité de la gare et de l'interface avec les lignes de bus est aménagée une «station-vélo», qui est bien organisée et facilement accessible.

Dorubirn, Autriche



Devant la gare, des arrêts de bus sont disposés autour d'une place. Par cette disposition et par la présence d'une marquise, les arrêts de bus constituent un espace public de qualité où l'attente devient un moment vivant.

4.4 Quartiers et toponymie

Comment s'orienter dans l'Ouest Lausannois? Comment nommer les lieux? Aujourd'hui l'exercice est difficile, multiple. Au quotidien **nous recourons à tous les types d'appellation**: le nom des communes mais avec une incertitude quant à leurs limites, des repères comme l'Arc-en-Ciel, des enseignes commerciales faciles à identifier, des noms de lieux ou de quartiers. Cette manière de procéder est caractéristique des périphéries de villes où **tout se mélange**, où l'histoire se perd et où la société cherche ses repères dans un environnement qu'elle modifie sans cesse.

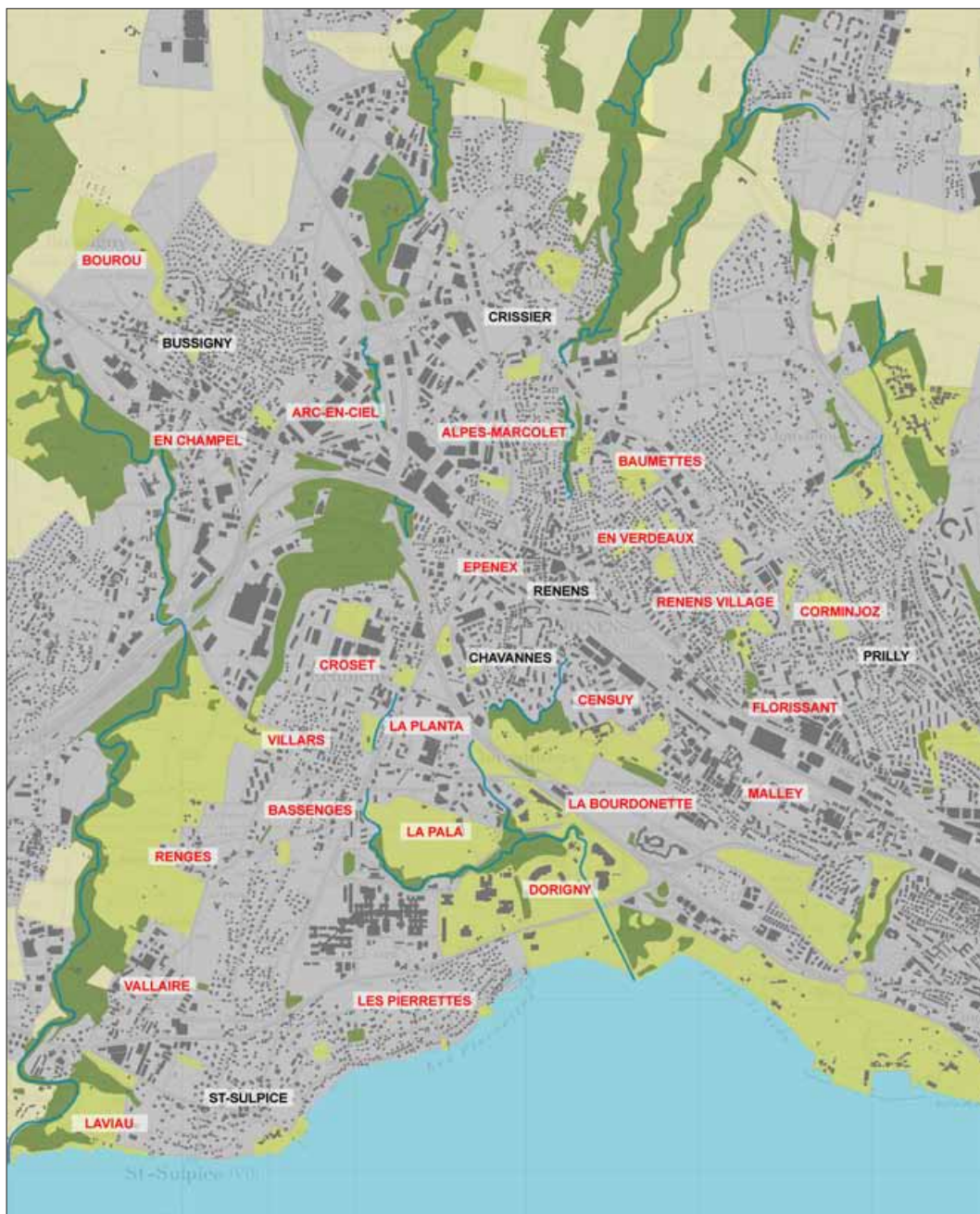
En réponse à ce mélange des genres, nous proposons de mettre en avant **le quartier comme échelle de référence**. Nous proposons d'utiliser les noms de quartier pour une meilleure appréhension de l'agglomération. Ils sont plus adéquats, plus appropriés (mieux appropriables?) que l'entité communale dans la réalité d'aujourd'hui de l'Ouest lausannois. Penser l'échelle du quartier, penser une coexistence de quartiers permet de **faire apparaître l'appartenance à un territoire plus large: l'Ouest lausannois**, justement.

La toponymie, l'étude des lieux-dits, peut trouver ici une application des plus utiles **pour déterminer, proposer ou choisir des noms de quartiers**, en particulier pour la localisation exacte, c'est-à-dire historiquement objective, de nom de lieux et pour le respect de leur orthographe. Il s'agit de placer les noms là où ils sont apparus et non dans le voisinage, là où le plan présenterait quelques vides. En cela la production de (nouveaux) **plans de ville précis** est capitale, car ces plans deviennent des outils de référence pour la perception, la connaissance et la pratique d'un territoire.

Les noms de lieux sont l'âme et l'essence originelle du lieu, porteurs de sens et générateurs d'épaisseur historique ainsi que d'une meilleure perception géographique. Dans ce sens, **les noms de lieux touchent le plus grand nombre, car ils portent en eux l'origine, le sens, l'histoire et la connaissance**. Par la curiosité qu'ils génèrent, les noms de lieux augmentent également le sentiment d'appropriation de l'espace et, par cette appropriation, confortent l'identité du résident.

Par l'usage des lieux-dits, c'est nos liens à ceux qui nous ont précédés sur ce territoire, qui l'ont habité et façonné, qui perdurent. C'est aussi notre rapport avec l'histoire, la géographie, la langue, etc. c'est-à-dire **la spécificité du territoire que nous habitons** qui est valorisée.

Nous ne proposons ici qu'un angle d'approche, bien entendu le choix d'un nom de quartier doit avant tout être **mis à l'épreuve des usages courants** pour correspondre au plus près des pratiques et des perceptions de l'Ouest lausannois par ses habitants. Il s'agit avant tout d'identifier dans la pratique quotidienne, en fonction des usages et de la mémoire des lieux, des noms susceptibles de devenir des noms de quartiers, des appellations qui puissent être adoptées. Mais nous voulons croire qu'une réflexion sur les appellations, basée sur l'entité «quartier», engage chacun à **penser ce que représente vraiment aujourd'hui l'Ouest lausannois**.



Les quartiers et la toponymie

Se rattacher au territoire, des lieux-dits aux quartiers, éléments constitutifs de l'agglomération

- Le quartier comme échelle de référence de l'Ouest lausannois
- L'usage de la toponymie pour déterminer, proposer ou choisir des noms de quartiers

BREVIAIRE TOPONYMIQUE

...

SELECTION DE NOMS PAR COMMUNES

BUSSIGNY-PRÈS-LAUSANNE

Champel, En: Champex, Champy, Champelet (var.). Petit champ. Etymologie: Dérivé en «ellu» de «champs».

Cocagne: Probablement terre riche et généreuse. Etymologie: Emprunté au français.

Croix-de-Plan: composé de Croix et de Plan.

Croix: Endroit où deux chemins se croisent; parfois, emplacement d'une croix, dressée à une croisée ou sur un sommet. Etymologie: Latin *crux, cruce(m)*, «croix».

Plan: Terrain relativement plat. Etymologie: Latin *planus*, «plat»

Vuette: Voëttes, Vuétaz, Vuittes, Vuatel (var.). Endroit d'où l'on voit loin, point de vue. (...). Etymologie: sans doute déverbal de *vouaiti*, «regarder». Ne pas confondre avec Vouattes.

CHAVANNES-PRÈS-RENEUS

Mouline, La: sans doute variante de Moulinet, le moulin. Etymologie: Latin *molinum*, «moulin». Rem.: alors que le plan de 1933 mentionne «La Mulinaz», et tout à côté une scierie sur la Mèbre, celui de 1873 rapporte une «Mulivaz» (!), aussi à côté d'un moulin.

Pala, La: Palaz, Pales, Palettes (var.). Terrain plat, souvent pâturage. Etymologie: Latin *pala*, «pelle».

Planta, La: Plantaz, Plantaie, Plantée (var.). Jeune vigne, également pépinière; à une certaine altitude, il pourrait s'agir d'une pépinière forestière ou d'une jeune plantation d'arbres fruitiers. Etymologie: Participe féminin du verbe *plantâ* ou planter.

CRISSIER

Blancherie, La: Terrain humide où l'on mettait blanchir le linge.

Gottrause, La: sans doute dérivé du patronyme Gottrau
Tous Vents: pas de définition ici, seulement un «clin d'œil» aux «promoteurs» du Marcolet. Comme ce nom flattant les sens, l'oreille en tête, eut été plus «attractif, appétissant» que le premier, l'autre ...(celui du quartier et du tunnel) !

ECUBLENS

Bugnon, Le: Bugnion, Bougnon, Bugnonnet (var.). Source, spécialement celle surgissant à fleur de terre ou au fond d'un bassin naturel. Etymologie: Peut-être *bunia*, «souche d'arbre»; l'évolution sémantique rend cette étymologie peu probante. Rem.: il se peut que certains Bugnon ou Bougnon signifient petite éminence et proviennent du patois *bougne*, «bosse». Seule la topographie permet alors de trancher.
Crochy: peut-être dérivé local de Crochet, brusque tournant d'un chemin ou accident de terrain. Etymologie: Tiré de crochet.

Crosset, Le: Crojet (VS), Crou, Creux, Crau(x), Crosats pl., Creuse, Creusaz, Crausaz, Crossettaz (var.). Anfractuosité, dépression de terrain. Etymologie: Préroman *croso*, «creux».

Loyes, Les: Loye, Louye, Loyettaz (var.). Ces mots, souvent au pluriel, désignent des flaques d'eau, des fondrières. Etymologie: Gaulois *lokwa*, «lac».

Motty, Le: Mouti (var.). Eglise. Etymologie: Latin *monasterium* devenu *mosteru* et qui a pris le sens d'église. Orthographe très diverses, souvent avec «th». A donné aussi Môtiers, Moutier, Montreux.
Rem.: Ne pas confondre avec Motte(s), Mottaz, Mottey, tertre, petite élévation.

Valeyre: (aussi variante avec «ll»). Endroit vallonné, selon Aebischer. Etymologie: Latin *vallis* par le suffixe *-aria*. Parfois également rattaché, mais avec un seul «l», au féminin pluriel du gentile (= nom de famille) Valerius.

Verney: Verna(z), Verne, Vernette, Verniaz (var.). Aune commun, verne ou vergne; se rencontre souvent au bord des ruisseaux. L'aune blanc est fréquent en montagne et dans les sols calcaires, un peu humides. Etymologie: Gaulois *verno*

PRILLY

Baumette: Baume, Baulmes, Balme (var.). Caverne, roche en saillie, abri. Etymologie: Prélatin, probablement celtique *balma*, «abri sous roche».

Broye (ruisseau de la): marécage, rivière. Etymologie: vieil haut allemand *brogil*, allemand *brühl*, diminutif de *bruoch*.

Flumeaux: Flon, Flonzel, Flumy, Flumau (var.). Cours d'eau. Etymologie: Latin *flumen*, «cours d'eau», avec ses diminutifs *flumicellus*, *flumellus* et *flumale*.

Huttins: Uttins, Huttinets (var.). Vigne haute, s'agrippant à des arbres et formant des berceaux. Etymologie: Dérivé de haut; forme dialectale de hautin. S'écrit avec un ou deux «t».

Planche(s): Planchette, Planchettaz (var.). Terrain plat ou de faible pente, de forme régulière, plus long que large; terre de bonne qualité, prés gras; généralement situés près de la maison. Etymologie: Grec *phallanx*, «poutre».

Pommerai: Pomey, Pomeret, Pomeyriaz (var.). Pommier, petit pommier; pommerai. Etymologie: Dérivé de *pommum*, «fruit», puis «pomme».

Pré (Au Grand): Pra, Praz, Pré, Pro(z) (VS). Pré. Etymologie: Latin *pratium*, «pré». Aussi Prélaz, petit pré.

RENEUS

PARTIE NORD, AU-DESSUS DE LA VOIE FERRÉE

Corjon: Semble être en rapport avec les liens permettant de relier entre eux les pieux d'une haie. Etymologie: Du patois *cordzon*, dérivé du latin *corrugia*, «courroie», qui a parfois ce sens à côté de celui très fréquent de «bretelle de hotte».

Closet: Clos, Clozy, Closelet, Closuit (var.). Petit pré mis à clos, le plus souvent près du village; parchet de vigne bien délimité, toujours suivi d'un déterminant. Etymologie: Latin *clausum*, «fermé»
Noutes, Aux: Noutaz (var.). Endroit marécageux, fondrière. Etymologie: Peut-être gaulois *nau-to*, «petit étang, fondrière».

Pachoudaz: sans doute dérivé du patronyme Pachoud

Saugiaz: vraisemblablement de la même famille que Sauge, Saugy. Bosquet ou ensemble de saules; arbre se développant essentiellement dans les sols humides et le long des rivières. Étymologie: Latin *salix*, «saule».

PARTIE SUD, AU-DESSOUS DE LA VOIE FERRÉE

Caudray: sans doute graphie variante de Caudrey, Coudrey, Coudrette. Noisetier; coudraie, lieu avec beaucoup de noisetier. Étymologie: Latin *corylus*, devenu *coluru*, «noisetiers».

Censuy: Sansui, Sansuvy, Sansy (var.). Marais envahi de sangsues. Étymologie: Latin *sanguisuga*, «sangsue» avec suffixe -arium.

Longemalle: Longemale, Longemalaz (var.). Longue étendue boueuse. Étymologie: Composé de longe (autrefois *longi*), «longue» et du prérom an *malla*, «boue».

Monts-de-By: composé de Monts et de By. De Bey, Bied (var.). Formes correspondantes au français «bief», canal qui amène l'eau à un moulin ou à une scierie. Étymologie: Gaulois *bedu*, «canal»

Mottey, Au: Mottaz, Motte(s) (var.). Tertre, petite élévation; lieu-dit très fréquent. Étymologie: Préroman *mutt*, «petite élévation». Ne pas confondre avec Motty, église.

Plan, En: Cf. Bussigny-près-Lausanne, Croix-de-Plan

SÉLECTION DE NOMS PARTAGÉS,

LIMITROPHES OU À CHEVAL SUR DEUX COMMUNES

CRISSIER / ECUBLENS

Epenex: Epenex-Dessus (Crissier) et **Epenex-Dessous** (Ecublens):

Epenex: Epine, Epenaz, Epinette, Epenettaz, Epeney, Epinières, Epenaux, Penau (variantes). Arbustes à épines, tels pruneliers sauvages, ronces, épines-vinettes, groseilliers, églantiers, genêts, argousiers, aunes épineux et autres; endroit où abondent ces buissons. Étymologie: latin *spina*, «épine».

ECUBLENS / CHAVANNES-PRÈS-RENENS

Pontet, Le: Pontis, Pontin, Pontinet, Pontonnet, Pontennet, Ponthaux (var.). Construction faite de madriers juxtaposés permettant de traverser un endroit marécageux; même sens que Bauderon. Étymologie: Dérivé, à l'aide de différents suffixes, de «pont», venant du latin *pons*, *pontem*. Rem.: Pontet peut parfois désigner un pont sur un ruisseau et, inversement, Pont peut avoir le sens de Pontet.

...

Note: sauf exception (Jaccard ou Aebischer), les définitions des toponymes cités ci-avant sont extraites de M. Bossard & J.-P. Chavan, Nos Lieux-dits, Toponymie romande, Payot, Lausanne, 1986.

4.5 Routes et appellations

Les routes cantonales - RC 251, RC 151 RC 76 - constituent les rares tracés qui traversent de grands champs de territoire. De ce fait, elles facilitent l'orientation et les déplacements inter-quartiers dans l'Ouest lausannois. Si elles sont structurantes, **elles ne cessent, au gré des limites communales, de changer de noms**, et deviennent ainsi également déroutantes.

A titre d'exemple (mais l'exercice pourrait être étendu et pertinent sur d'autres tracés):

- La RC 151 du viaduc du Galicien, à Malley jusqu'au cœur de Bussigny-près-Lausanne s'intitule successivement: **route de Renens**, à Prilly, **rue de Lausanne**, puis encore **rue du Terminus** à Renens, **route de Bussigny**, à Crissier, **route de ... Renens**, à Bussigny-près-Lausanne, et enfin, **rue de ... Lausanne** encore, toujours à Bussigny-près-Lausanne.

- La **RC 251** du parc de Valency, Lausanne, au centre du village de Crissier s'intitule successivement: **route de Prilly** à Lausanne, **route de Cossonay** à Prilly et Renens, route de Prilly mais à Crissier cette fois, puis **rue du Centre** jusqu'au village de Crissier, passé le centre **rue de Cossonay** et arrivé à Villars-Ste-Croix **route de Cossonay**, à nouveau, jusqu'à...?

Simultanément à un travail de requalification pour faire de ces routes de grandes avenues urbaines (cf. point 4.2), nous proposons de **les rebaptiser d'un seul nom**. Il s'agirait là d'un signal fort et témoignant d'une conception commune à l'échelle de la nouvelle agglomération née des fortes mutations paysagères, urbanistiques et démographiques des 50 dernières années.

Pour ce faire, nous suggérons des noms à connotation géographique, ainsi qu'également, en aval d'une recherche particulière, à connotation historique. A titre d'exemple **pour la RC151, deux propositions:**

- Appeler la future artère **«Avenue du Jura»**: c'est une direction propre à l'Ouest lausannois, simple et même sympathique. Il n'y aurait que peu de modifications locales à faire (ainsi la Rue du Jura à Crissier, ou encore le Chemin du Jura à Renens et à Bussigny-près-Lausanne, ou encore à Echandens éventuellement).

- Ou l'appeler **«Avenue de la Venoge»**: c'est un beau nom d'une rivière chère au cœur des Vaudois. Qui plus est, c'est en Basse-Venoge que se trouve l'essentiel de l'assiette topographique de l'Ouest lausannois. Seul un Chemin de la Venoge existe à Ecublens-Renges et ce n'est pas lui qui pourrait faire de l'ombre à une avenue trans-ouest lausannoise.

Ces propositions ne constituent qu'un simple mais volontariste et objectif échantillonnage à disposition des édiles et de leurs collaborateurs.



Les routes cantonales et leurs appellations

Unifier les parcours, d'une campagne traversée de routes à des avenues et des rues constituant une ville.

- Les routes cantonales ne cessent de changer de noms
- Les rebaptiser d'un seul nom à l'échelle de la nouvelle agglomération

4.6 Promenades

A titre d'exemple, il a été imaginé deux promenades à travers l'Ouest lausannois, traçant une «croix» au centre de ce vaste territoire, **deux tranches de récit comme deux coupes territoriales**:

- Une première, d'axe est-ouest, conduit des portes de Lausanne au viaduc du Galicien, au cœur du noyau villageois de Bussigny-près-Lausanne.
- Une seconde, d'axe nord-sud, relie le centre de Crissier aux rives du lac, au port des Pierrettes, à Saint-Sulpice.

Les deux promenades se croisent, volontairement, à la gare de Renens, lieu aujourd'hui encore central et où, aux confins des communes de Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens et Renens, tout avait commencé par la construction ex-nihilo, peu après le milieu du 19e s. d'une petite gare, un bon kilomètre avant la séparation des lignes de Neuchâtel et de Genève, du Jura et du Léman.

Promenade 1: De Malley à Bussigny-près-Lausanne

Escapade à travers l'Ouest: «Il est une voie dans l'Ouest»

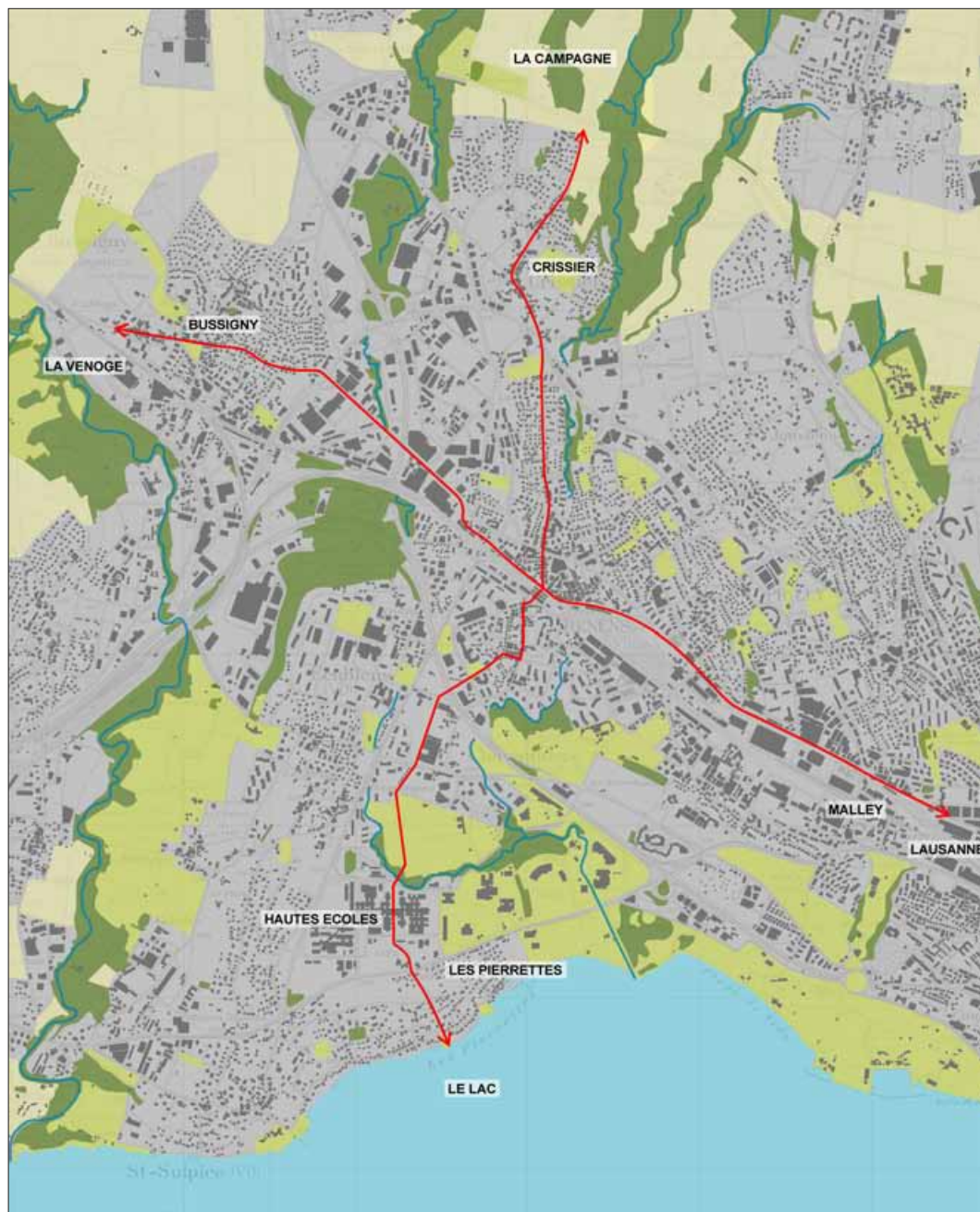
Résumé: Presque linéaire et presque à plat, la promenade entraîne des portes de Lausanne aux portes de la Venoge. Des anciens Abattoirs de Malley à l'ancienne Chocolaterie de Bussigny-près-Lausanne / Echandens. Des bas du Flon, où est née l'industrie vaudoise, aux berges de la Basse-Venoge, «fleuve» des Vaudois, où elle s'est exportée (délocalisée dirait notre époque). Avec la voie ferrée comme fil conducteur, parfois même, du côté de la Route de Bussigny, comme fil d'Ariane, le voyageur va se déplacer dans le temps, le remonter, le transcender.

Et (re)lire au fil du temps, dans la gangue du béton et la trame viaire d'aujourd'hui, la trace de la terre d'hier, entre marnières fécondes, vignobles généreux et riches vergers d'hier, la somme cumulée du travail des hommes. Ou comment dans l'agglomération de l'actuel Ouest lausannois est encore visible la «mémoire du lieu» où se lit, inscrite au sol, l'évolution progressive, lente puis accélérée, du passage d'un monde rural à celui des services. Ou la Grande Mutation vaudoise, condensée en 150 années et 5 kilomètres.

Promenade 2: De Crissier aux Pierrettes

Au fil de la Mère : «Au fil du temps et de l'eau», une autre histoire d'eau ...

Résumé: La ballade se propose comme une calme et régulière descente entamée du coteau de Crissier vers les rives du Léman. Comme un appel du lac, si proche et pourtant si souvent caché. Par paliers successifs. De ce qui mue à l'immuable. D'un ancien petit village viticole devenu important centre industriel au cœur de la Cité de la Recherche. D'une table à l'autre. Avec au menu: un apéritif au cœur de l'histoire de l'ancien Ouest lausannois, un repas à deux plats colorés contemporains et d'un dessert, post moderne, à déguster les pieds dans l'eau.



Les promenades

A la rencontre de près-de-chèz-nous le temps d'une ballade

Deux parcours d'importance à travers l'agglomération de l'Ouest lausannois:
 Entre Lausanne et la Venoge: de Malley à Bussigny-près-Lausanne
 Entre la campagne et le Léman: de Crissier aux Pierrettes

PROMENADE N° 1: De Malley à Bussigny-près-Lausanne

Escapade à travers l'Ouest :
«Il est une voie dans l'Ouest»

Départ: Malley, sous le viaduc de la voie de chemin de fer. Arrêt du bus no. 7.

Arrivée: Bussigny-près-Lausanne, Place de l'Hôtel-de-Ville

Trajet: 5 à 6 km

Durée: env. 1,5 h

Depuis Malley, à la rencontre des limites communales de Lausanne et de Prilly, on suit en ligne presque droite et parallèlement à la voie ferrée, d'abord la Route de Renens (sur Prilly), puis durablement (sur Renens) la Rue de Lausanne jusqu'à la gare :



L'usine à gaz de Lausanne à Malley

- En bas, à Renens-la-Nouvelle: côté Lac, anciens abattoirs de Malley, nouveau Dépôt TL du Perrelet, Salle Kléber-Mellau, Patinoire, grande gare de triage inaugurée le 1er juillet 1876, etc. Côté Jura/monts : «La Bonne Combine», Bobst SA, mondialement connue, etc.

- En haut, à Renens-l'Ancienne: noyau du vieux village («in fine Runingorum», cité dès le 9e s.). Château, jadis deux chapelles (saint Sauveur, 10es. et saint Jacques); ancienne belle campagne de Roche; village encore largement viticole en 1873 et partiellement, plein nord, en ...1933.



Renens village



L'ancienne gare de Renens

Gare de Renens : érigée au milieu du 19e s. et reconstruite en 1909 (...)

Poursuivre en s'éloignant de la voie ferrée par les territoires de Crissier (Route de Bussigny) et De Bussigny-près-Lausanne (Route de Renens). Changement de décor : l'habitat concentré fait place à une concentration d'industries, d'artisanat et de grandes surfaces commerciales. L'évolution socio-économique - de l'industrie lourde aux services - se lit au sol: ce sont Gétaz-Romang, le site de l'ancienne Zinguerie, MacDrive.

Puis on atteint la puissante interface de l'autoroute A1, passe sous ses piliers massifs et au-dessus, sans s'en rendre compte, du cours dès lors enterré de la Sorge (haie arborée côté Jura).



L'échangeur de l'autoroute en 1964

La route remonte vers l'immense carrefour de la Croix-de-Plan et remonte également le temps: des années 30-50, le triomphe de l'automobile s'exprime dans la forme moderniste du garage de l'Arc-en-Ciel (dont le MacDrive d'en face est le correspondant des années 90), puis celui des années 80-90 avec la civilisation des loisirs (Athléticum, puis Hôtel F1 au-delà du carrefour).

De la Vnette (qui veut dire d'où l'on a un point de vue!), on remonte encore la Rue de Lausanne (bien sûr, toujours cette omniprésente géographie des directions qui ici se tamponnent à l'envie d'une route de Renens à l'une de Lausanne ou de Bussigny-près-Lausanne). La traversée d'un univers de villas primitives du milieu du 20e s. nous ramène au 19e s.

avec l'arrivée sur la Place de l'Hôtel-de-Ville, à l'intersection des Rues de Lausanne et Saint-Germain.

Amorcée par l'installation d'une briqueterie en bas du village sur d'anciennes marnières et glaisières, les deux «gisements» de matières premières du lieu, puis outre-Venoge, à Echandens, de la Chocolaterie Kohler (1894-96), l'industrialisation de la commune de Bussigny-près-Lausanne a emporté avec elle les parchets de vigne qui formaient son ancienne couronne villageoise. Avec une parfaite logique de développement: l'industrie en bas vers la gare et l'eau de la Venoge, l'habitat concentré en haut vers le vieux village viticole et autour de Saint Germain le village «neuf».



Souvenir de Bussigny, carte postale

Descendre à la Venoge: là-bas, au Bois de la Côte, forêts, sous-bois, champs, vestiges de canalisation d'ancien moulin et vieille chocolaterie offrent tout l'équipement naturel et culturel pour la «création» d'un parc de qualité, zone de détente dans un espace de plus en plus «tendu». Vers demain. Vers l'ouest. Encore et toujours!

PROMENADE N° 2: De Crissier aux Pierrettes

Au fil de la Mère: *«Au fil du temps et de l'eau», une autre histoire d'eau ...*

Départ: Crissier, Place Frédy Girardet. Arrêt du bus no. 18

Arrivée: St.-Sulpice, Port des Pierrettes

Trajet: 5 à 6 km

Durée: env. 1,5 h

La Route de Prilly franchie à la hauteur de l'Administration communale en son perchoir, la promenade se poursuit d'un seul trait, toujours à la descente, le long de la Rue des Alpes, appellation évocatrice qui rappelle l'admirable localisation du village de Crissier sur le dernier coteau méridional du moyen Pays vaudois.



La place de Crissier

On ne s'en doute point et pourtant le cours arboré de la Mère nous accompagne sur près des 2/3 du parcours, à peine quelques centaines de mètres, côté Est ou Lausanne.

Arrivé au principal carrefour, on atteint le noyau de Renens-Gare, à l'intersection de la Rue du Jura et de l'Avenue du 14 Avril. Le vieux cinéma et le Café des Chemins de fer et son engageante terrasse sous la treille fleurent bon les années d'avant guerre.

Poursuivant tout droit par la Rue de Crissier, on atteint une place triangulaire d'où l'on découvre, de l'autre côté des voies, la gare de Renens.

Gare de Renens : Érigée au milieu du 19e s. et reconstruite en 1909 (...)

Il y a déjà un temps qu'on a définitivement quitté la Mère. Passé les zones bâties au sud de la gare, c'est la Sorge et ses berges accueillantes qu'on retrouvera pour nous conduire jusqu'aux eaux du lac. Après avoir emprunté – presque sans le savoir exactement – le territoire de Renens au travers de la gare et ses abords immédiats, nous marcherons sur celui de Chavannes (du gaulois capanna, «hutte, cabane») jusqu'à la Sorge et au vaste site de l'EPFL.



La gare de Renens érigée en 1909

Suivre la longue et unique Rue de la Gare dont le profil architectural et urbanistique de la portion nord nous renvoie, avec celui de la Rue de Crissier, aux origines même du nouveau village de Renens-Gare.

A mi-parcours, la Rue de l'Ecole de Céramique, sur la droite - côté Genève, nous renvoie aux heures de gloire de la commune, lorsque, toujours sur les pas des marnières de l'Ouest lausannois, le lieu - et le bâtiment - vit naître en 1912 l'Ecole Suisse de Céramique, depuis lors transférée à Vevey. Avec une grande bâtisse aux colombages rougeoyants, l'endroit présente un charme suranné, encore étonnamment préservé non loin des proches immeubles-tours de la Blancherie.



L'école de céramique

Passé l'autoroute par un pont moderne, le dernier tronçon du parcours réserve d'autres surprises ; il traverse en effet le Chavannes d'autrefois, encore actif, celui d'une commune jadis connue pour ses riches productions du terroir, un secteur d'horticulture et d'arboriculture et leurs pépinières: un passé encore présent! Seules les autrefois célèbres «Noires de Chavannes» (des cerises de légende) ont quasi disparu.

ici: potentiel excursus vers l'ouest, la plaine du Croset et son prestigieux passé militaire (Charles le Téméraire, Napoléon 1er, Tir Fédéral) (...)

Au carrefour, nouvelle surprise: l'ancien Collège et le vieux café de la Route de la Maladière (ancienne léproserie de Vidy) sont toujours debout, presque

face à face, mais de nos jours à l'ombre de hautes tours masquant le cimetière communal.

Changement radical de décor: par la Route de Praz-Vérguez, on atteint un immense parc de verdure, les terrains de sport de La Pala. Le traverser en visant la ligne d'arbres du cours de la Sorge. Surprenant frémissement paysager en plein Ouest lausannois, contraste des géométries et des couleurs, alternance de vide et de plein. Le vert bocager et le gris EPFLien annoncent le bleu lémanique.



Projet d'aéroport à Ecublens

Un ponton de pierre mène, via le franchissement du TSOL et de la Route de la Sorge, au vaste complexe de l'EPFL, implanté sur territoire d'Ecublens. Jadis pressenti pour accueillir le futur «Aéroport international de Lausanne», le terrain d'Ecublens-Champagne voit aujourd'hui planer les esprits des scientifiques. Ici, face au Léman, un dédale d'unités architecturales invente aujourd'hui le monde de demain: enseignements, recherches appliquées, brevets réels et start up potentielles ou comment des niches de béton fabriquent les «niches» du futur.



Vue de Saint-Sulpice

Un dernier effort, une dernière route traversée, la Route cantonale, ou Route Suisse, et la promesse du lac est à portée. Se laisser glisser par l'un ou l'autre des cheminements sillonnant la zone de villas privatives de l'est de St.-Sulpice et l'on débouche sur les rivages «romantiques» du lac Léman (tronçon local du Chemin de Saint-Jacques) et de son infini plan d'eau. Bleue. Assez marné ! L'auberge du Port des Pierrettes vous tend les bras.
-Garçon ! Un ballon, SVP. De blanc !

- 5.1 Secteur de Malley (avenue du Chablais)
- 5.2 Secteur de l'avenue du Léman
- 5.3 Secteur de la Gare de Renens
- 5.4 Secteur d'Epenex - Marcolet
- 5.5 Secteur de l'Arc-en-Ciel / RC 151 (Epenex - Croix-de-Plan)
- 5.6 Secteur de La Planta / Quartier des Cèdres
- 5.7 Secteur de La Pala



Secteurs d'intérêt intercommunal

L'étude met en évidence des secteurs d'intérêt intercommunal, des périmètres de projets à développer qui, par leur importance, concernent l'ensemble de l'Ouest Lausannois. Ce sont des lieux de convergence (ou de divergence) des parcours qui deviennent **des lieux de passage incontournables** de l'Ouest lausannois.

Par leur situation, ils ont une importance qui dépasse largement des enjeux de proximité. Le plus souvent ils cumulent fonctionnalité (passage), attractivité (équipement, génération de déplacement) et articulation entre des quartiers ou des espaces publics. L'importance et l'influence de leur aménagement dépassent les limites communales. Ils doivent donc être conçus, au-delà des contingences locales, comme d'**intérêt général pour l'ensemble de l'Ouest lausannois**.

Ces lieux sont conditionnés:

- Par la difficulté de franchissement des infrastructures de communication. Une fois ces importants franchissements réalisés, ils canalisent et conditionnent les parcours.
- Par la concentration d'activités et d'équipements situés dans leurs alentours proches.

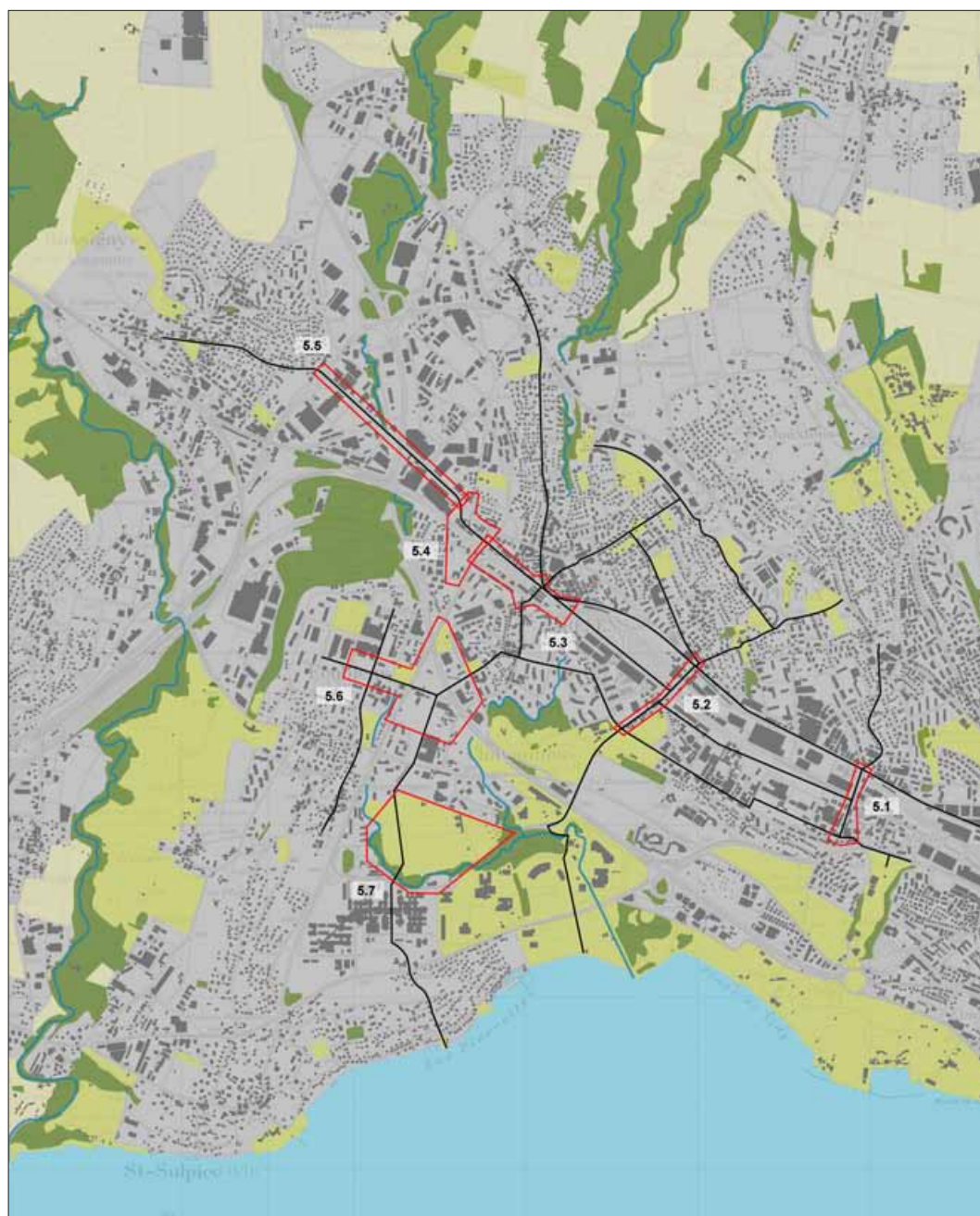
C'est-à-dire que ce sont **autant des lieux de passage fréquentés que des lieux de destination**. Ils sont des lieux de centralité et de référence dans l'agglomération. Pour le piéton et le cycliste, aujourd'hui, ils sont au centre de l'agglomération. Demain, par le potentiel d'aménagements et l'occasion de projets qu'ils représentent, ils constitueront **le cœur de l'Ouest lausannois**.

Ces projets d'intérêt intercommunal, sans ordre de priorité, sont:

- 5.1 Secteur de Malley (avenue du Chablais)
- 5.2 Secteur de l'avenue du Léman
- 5.3 Secteur de la Gare de Renens
- 5.4 Secteur d'Epenex - Marcolet
- 5.5 Secteur de l'Arc-en-Ciel / RC 151 (Epenex – Croix-de-Plan)
- 5.6 Secteur de La Planta / Quartier des Cèdres
- 5.7 Secteur de La Pala

Remarque:

Bien qu'elles devraient figurer dans ce chapitre, l'avenue du Tir-Fédéral (RC 82), la route de la Maladière (RC 76), route de Renens - rue de Lausanne (RC151) et la route de Cossonay (RC 251) ont été volontairement omises puisqu'elles sont incluses respectivement dans les chantiers 1, 2 et 3 du SDOL (cf. aussi point 4.2).



Les secteurs d'intérêt intercommunal

Concrétiser des liens, articuler les parcours, tisser l'intercommunalité

- 5.1 Secteur de Malley (avenue du Chablais)
- 5.2 Secteur de l'avenue du Léman
- 5.3 Secteur de la Gare de Renens
- 5.4 Secteur d'Epenex - Marcolet
- 5.5 Secteur de l'Arc-en-Ciel / RC 151 (Epenex – Croix-de-Plan)
- 5.6 Secteur de La Planta / Quartier des Cèdres
- 5.7 Secteur de La Pala

5.1 Secteur de Malley (avenue du Chablais)

Situation et enjeux:

Ce secteur est stratégique tant du point de vue du développement de l'Ouest lausannois que de celui de Lausanne. Potentiellement, il permet un renforcement du pôle de loisirs et d'activités avec en projet:

- L'accès à une nouvelle gare ferroviaire RER de Malley (réseau express régional)
- L'accès aux différents équipements (achats, loisirs)
- Le développement d'activités dans le secteur (réaffectation de la zone industrielle)
- Le développement futur des transports publics attendu sur la rue de Lausanne
- La relation Gare de Malley, halte du M1 par le chemin de la Gravière

Préconisations:

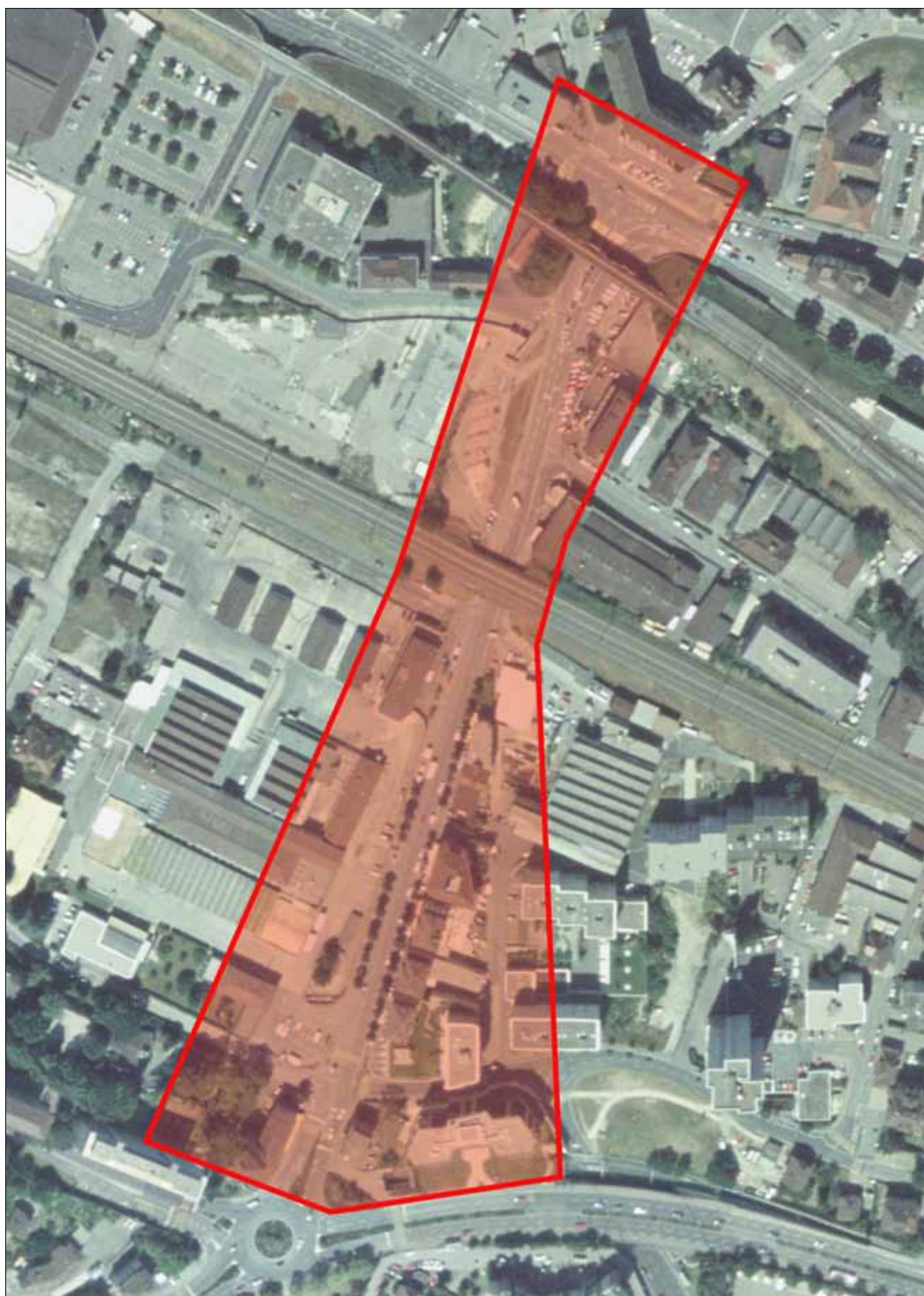
A. Mettre à profit l'espace disponible (notamment côté Abattoirs, à l'ouest) pour transformer l'avenue du Chablais. Elle doit être considérée comme un véritable et généreux espace public (affectations des bâtiments, larges trottoirs, mails arborés, éclairage) reliant plusieurs places urbaines. Il y a là un potentiel important à ne pas sous-estimer pour la qualité de vie de ce quartier en mutation.

B. Profiter de la concentration des lignes et moyens de transports publics (RER, M1, bus) pour créer une véritable interface de transport en commun et de transfert modal.

C. Adapter les cheminements d'accès, le franchissement de la RC 151 et des voies ferrées à la position de la gare ferroviaire RER (coordination avec le chantier 2).

D. Intégrer les cheminements dans les études en cours (continuité, arborisation, éclairage, relation entre bâtiments et cheminements piétonniers et/ou cyclables). En premier lieu, déterminer un concept de cheminements et d'espaces publics puis «remplir» les mailles avec le bâti.

E. Améliorer la perméabilité de la RC 151 pour assurer des liaisons de qualité entre ce nouveau secteur et les quartiers nord.



Secteur de Malley (avenue du Chablais)

- Transformer l'avenue du Chablais en un véritable espace public central pour le quartier
- Créer une véritable interface de transport en commun et de transfert modal (RER, M1, bus)
- Intégrer les cheminements dans les études en cours
- Améliorer la perméabilité de la RC 151 et la relation avec les quartiers nord



Vue de la RC 151, du Pont du Gallicien et de l'Avenue du Chablais, côté nord



Vue de l'Avenue du Chablais, côté sud des voies CFF

5.2 Secteur de l'avenue du Léman

Situation et enjeux:

Dans le sens nord-sud, le cheminement par l'avenue du Léman cumule plusieurs enjeux : traversée de la RC 151, franchissement des voies ferrées, relations internes à Renens (accès aux quartiers de sports pour les habitants du nord des voies), accès aux Hautes Ecoles pour une partie de Renens et de Prilly.

Dans le sens parallèle aux voies ferrées, un parcours est à envisager à terme : mail piétonnier et cyclable par exemple (coordination avec le chantier 2). Compte tenu des possibilités de renouvellement de la plate-forme ferroviaire, un tel aménagement sera situé au nord des voies entre la gare de Renens et l'avenue du Léman, puis au sud des voies, entre l'avenue du Léman et les abattoirs. Il y aura donc un passage en baïonnette de l'avenue du Léman.

Préconisations:

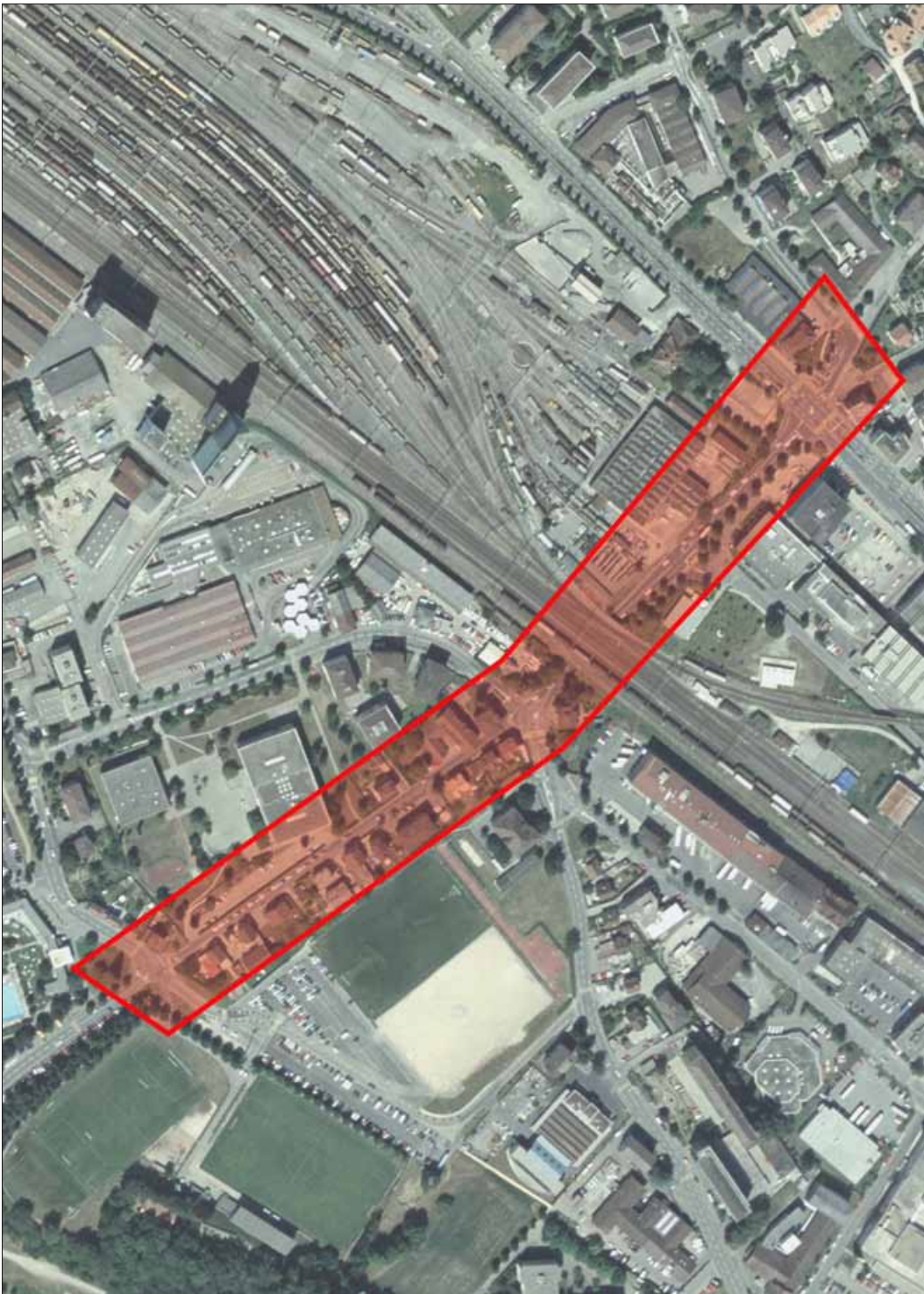
A. L'aménagement de l'avenue du Léman, de par sa largeur et le potentiel d'aménagement côté gare ferroviaire à l'ouest, donne l'occasion de créer un généreux espace public à la mesure des nombreux parcours qui convergent de part et d'autre de ce franchissement.

B. Le passage inférieur des voies ferrées doit être amélioré pour les piétons et les cyclistes: en faire un espace public fonctionnel et de qualité (cf. point 4.1).

C. Du point de vue des cheminements, la traversée du carrefour avec la RC151, le franchissement des voies et le carrefour avec la rue du Caudray doivent être conçus comme un tout continu et cohérent. Il faut examiner si la continuité du parcours pour le cycliste est meilleure par un aménagement hors chaussée (piste piéton-vélo) ou s'il faut maintenir les cyclistes sur chaussée.

D. Réexaminer le statut de l'avenue du Léman entre le carrefour avec la rue Caudray et la piscine. A terme, élargir la chaussée et disposer d'une transversale nord-sud, lisible dans la trame des rues ou réserver ce tronçon aux piétons, cyclistes et riverains.

E. Entre la piscine de Renens et l'Université, les aménagements cyclables devront être dimensionnés correctement pour tenir compte de la pente: une bande cyclable de 1,60 à 1,70 m de large en montée, mais pas nécessairement obligatoire en descente, absence de conflit entre les bandes cyclables et les places de stationnement aux abords de la piscine.



Secteur de l'avenue du Léman

- Créer un généreux espace public à la mesure des nombreux parcours qui convergent là
- Améliorer le passage inférieur des voies et la traversée du carrefour avec la RC 151
- Aménager des pistes cyclables



Vue de l'Avenue du Léman, côté nord des voies CFF



Vue de l'Avenue du Léman, côté sud des voies CFF

5.3 Secteur de la Gare de Renens

Situation et enjeux:

Le secteur de la gare de Renens constitue un point de convergence des cheminements, à la fois en raison de l'accès à la gare et parce que ce point est une des rares traversées des voies de chemin de fer possible de l'ouest.

A ce titre la traversée de la gare de Renens est un des projets qu'il est essentiel de réussir dans l'Ouest Lausannois (cf. aussi chantier 2).

Préconisations:

A. Les points d'ancrage sur lesquels débouchent les accès, à savoir les carrefours Nord et Sud de la gare doivent être traités comme des espaces publics de qualité dignes de « places de gare » multimodales : trafic modéré, excellente accessibilité pour les piétons et les deux roues, relation évidente avec les bus, lisibilité des franchissements, agréments et dégagements. Bref, il manque deux belles petites places de gare, une de chaque côté des voies.

B. Une gare de cette importance dispose habituellement de deux passages (inférieurs ou supérieurs) pour l'accès aux quais.

C. Les passages inférieurs seront suffisamment larges (cf. point 4.1) et traités comme des espaces publics de qualité: éclairage, image générale.

D. Un passage inférieur sera conçu pour permettre le passage des cyclistes sans conflit avec les piétons, par exemple: en réservant un passage aux cyclistes, ou en organisant les accès aux quais de manière à ce que les cyclistes qui cheminent dans un passage inférieur suffisamment large ne puissent jamais être en conflit avec les piétons qui accèdent aux quais (cf. point 4.1).

E. Les abords du point de franchissement des voies ferrées doivent être dimensionnés généreusement: créer un appel par le dégagement et la visibilité, de jour comme de nuit.



Secteur de la Gare de Renens

- Traiter deux véritables places de gare multimodales de chaque côté des voies
- Créer un second accès aux quais
- Aménager des passages inférieurs de qualité sans conflit piétons-cyclistes
- Dimensionner généreusement les accès aux passages inférieurs



Vue de la gare de Renens, depuis l'ouest



Vue de l'unique passage inférieur de la gare de Renens



Vue de «la Place de de la Gare», côté nord



Vue d'un des accès à la gare, côté nord



Vue de l'accès au passage inférieur, côté sud



Vue de «la Place de la Gare», côté sud

5.4 Secteur d'Epenex - Marcolet

Situation et enjeux:

La relation historique entre ces deux quartiers est coupée à la fois par la voie de chemin de fer et par la route (rue du Jura et route de Bussigny). A ces coupures s'ajoute une rupture topographique accentuée par la plate-forme ferroviaire. De plus, une juxtaposition d'affectations (zone industrielle, zone pavillonnaire, petits immeubles) et la diversité du tissu bâti ajoutent de la confusion à la perception des lieux. Toutefois ce secteur est à la croisée d'importants cheminements Nord/Sud et Est/Ouest, comme à celle des chantiers 1 et 2 mais aussi 5 et 6. Il mérite la plus grande attention et une concentration des efforts pour résoudre un «noeud» difficile. Les enjeux principaux de ce secteur sont de rétablir une continuité dans les cheminements pour relier des quartiers et de créer une articulation entre la Gare de Renens et l'avenue de l'Arc-en-Ciel.

L'objectif consiste à relier Crissier et le quartier du Marcolet, au nord des voies, avec, au sud, Epenex et au-delà Ecublens et les Hautes Ecoles, par la création d'un nouveau franchissement. Ce franchissement est une alternative pour la mobilité douce au passage obligé par la route du Pont-Bleu, route conçue pour le trafic et inhospitalière. Il est à coordonner et à raccorder avec l'aménagement de la route de Bussigny qui longe la gare de Renens sur lequel il est prévu l'installation d'un transport en commun lourd (cf. chantier 6 TP).

Préconisations:

A. Depuis le quartier du Marcolet, le franchissement à imaginer dans le prolongement de la route du Marcolet est double: premièrement, la rue du Jura RC 151 et la route de Bussigny pour la liaison avec le bas et la gare de Renens et deuxièmement, les voies ferroviaires pour la liaison jusqu'à Epenex et la plaine du Croset.

B. Considérer les franchissements à créer comme une alternative au passage obligé par la route du Pont-Bleu.

C. La création de ces franchissements et l'aménagement du secteur sont à coordonner avec ceux de la Gare de Renens (cf. 5.3) et de l'Arc-en-Ciel / RC 151 (cf. 5.5). C'est alors qu'apparaissent les articulations et les continuités possibles qui se tissent à cet endroit. Et il y a là de la place pour créer un espace public de qualité.

D. La nature disparate des bâtiments et des affectations de même que la structure urbaine sont à reconsidérer pour redonner sa juste mesure à ce secteur compris entre, à l'est, le quartier de la Gare de Renens et, à l'ouest, la zone industrialo-commerciale de la Sorge.



Secteur d'Epenex - Marcolet

- Franchir la rue du Jura et la route de Bussigny pour la liaison Marcolet-Gare de Renens
- Franchir les voies ferroviaires pour la liaison Marcolet / Arc-en-Ciel – Epenex / Ecublens
- Articuler par un espace public les secteurs de la Gare de Renens et de l'Arc-en-Ciel
- Reconsidérer globalement le tissu bâti et l'aménagement de l'espace public.



Vue depuis la Route du Pont-Bleu



Vue de la Route du Marcolet

5.5 Secteur de l'Arc-en-Ciel / RC 151 (Epenex – Croix-de-Plan)

Situation et enjeux:

Une intervention sur ce secteur est essentielle pour renforcer le lien entre Bussigny-près-Lausanne et le reste de l'Ouest lausannois.

Un deuxième enjeu est d'établir une continuité urbaine le long d'un des rares axes traversant tout l'Ouest Lausannois. Cette continuité doit être lisible malgré des séquences nettement différenciées entre Bussigny-près-Lausanne et Malley: séquence des centres commerciaux, séquence de la centralité de Renens, séquence résidentielle, etc.

Un troisième enjeu est la prise en compte du piéton et du cycliste. Aujourd'hui cet axe est de nature strictement routière - gabarits, géométrie, talus, éclairage, conception des accès riverains, etc. - avec une forte concentration de centres commerciaux. Le défi d'aménagement consiste à combiner voie d'entrée de ville, grands équipements commerciaux et échelle humaine.

Afin de rendre ce secteur attractif aux piétons, l'enjeu passe aussi par la diversification des activités et la densification pour diminuer les distances de déplacement. Le réaménagement de la route de Renens - route de Bussigny peut être liée à l'installation d'un transport en commun lourd (voir chantier 2 et chantier 6 TP).

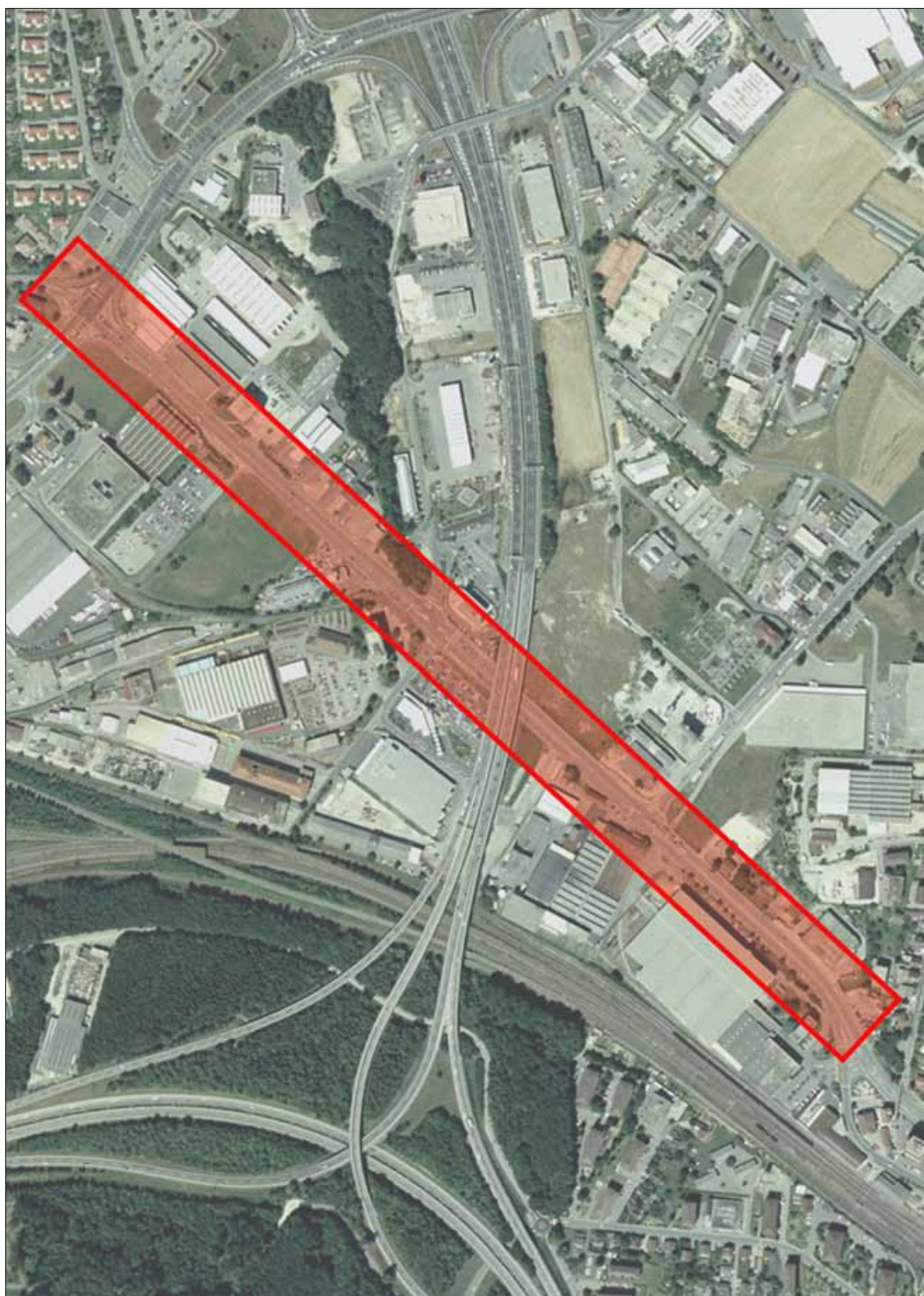
Préconisations:

A. Donner une stature de grande avenue commerciale à cette route par l'arborisation, par l'éclairage et par un travail sur la largeur des espaces piétons et cyclistes.

B. Disposer de cheminements piétonniers et cyclables sur toute la longueur de l'avenue.

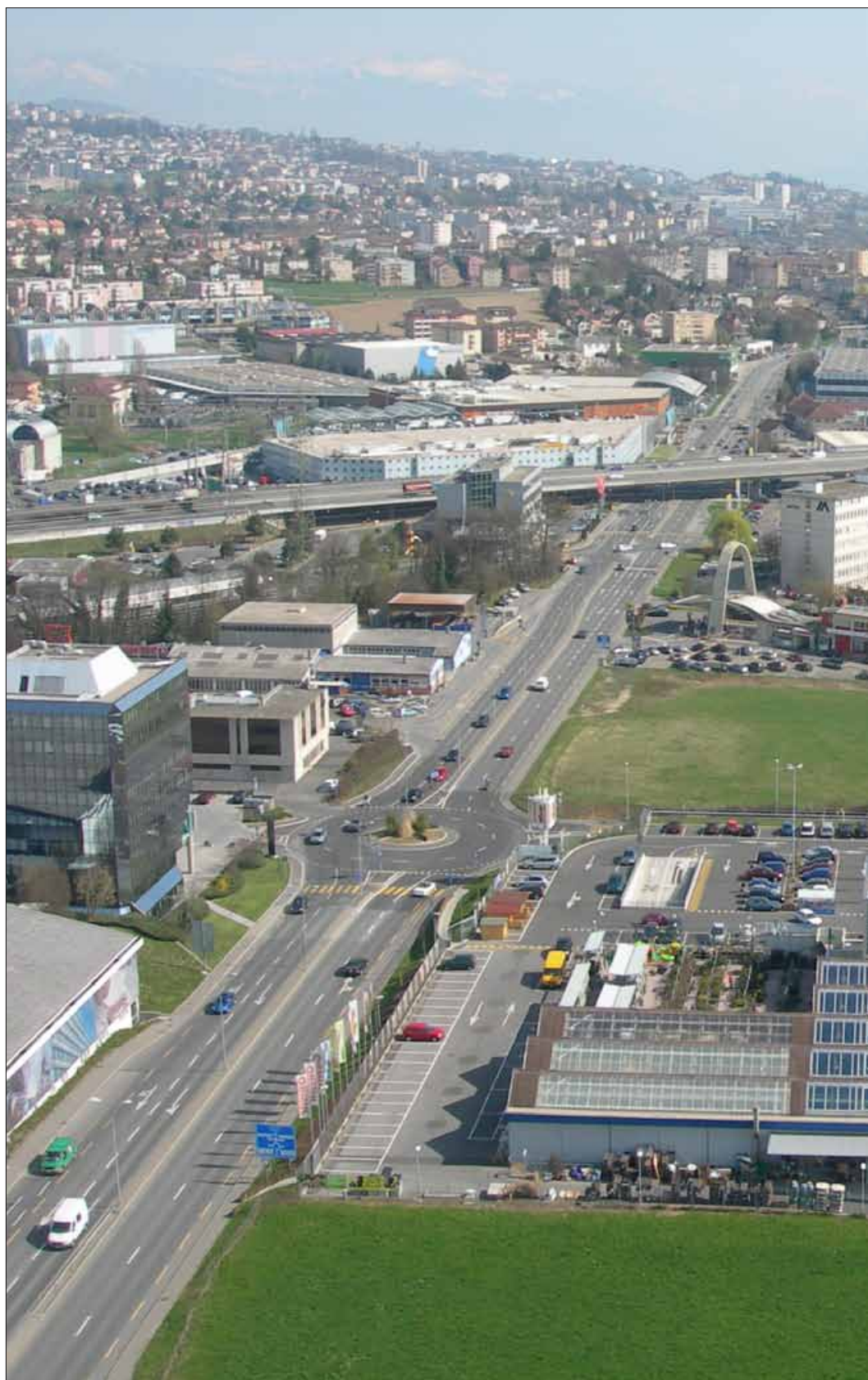
C. Augmenter les possibilités de traversée piétonne.

D. Harmoniser les dénominations de cette avenue - route de Renens, ..., route de Bussigny (cf. point 4.5).



Secteur de l'Arc-en-Ciel / RC 151 (Epenex – Croix-de-Plan)

- Requalifier l'axe en une grande avenue commerciale: arborisation, éclairage, trottoirs
- Donner une place aux piétons et aux cyclistes
- Multiplier les traversées piétonnes
- Harmoniser son appellation



Vue générale depuis l'ouest

5.6 Secteur de La Planta / Quartier des Cèdres

Situation et enjeux:

Ce secteur constitue un carrefour, une articulation des cheminements piétonniers et cyclables de l'Ouest lausannois entre des parcours Nord-Sud - Crissier, gare de Renens, EPFL, lac - et des parcours Est-Ouest - plaine du Croset, Chavannes, plate-forme de Malley.

Cette articulation est essentielle pour la mise en place d'un réseau de qualité des espaces publics. Elle vise à surmonter les limites administratives (discontinuité du réseau entre Chavannes, Ecublens et Renens) et les coupures territoriales (autoroute, avenue du Tir-Fédéral et voies du M1).

Le développement du quartier des Cèdres est l'occasion de concrétiser ce «chaînon manquant» important du réseau de la mobilité douce. Les aménagements à prévoir sont à coordonner avec ceux de l'avenue du Tir-Fédéral et de la route de la Maladière (chantier 1: secteur des Hautes Ecoles - Avenue du Tir-Fédéral - Maladière)

Préconisations:

A. Lisibilité et continuité des cheminements (piétons et cyclistes) et des espaces ouverts dans trois directions : vers l'ouest (Croset), vers le nord-est (Gare de Renens) et vers le sud (Hautes Ecoles).

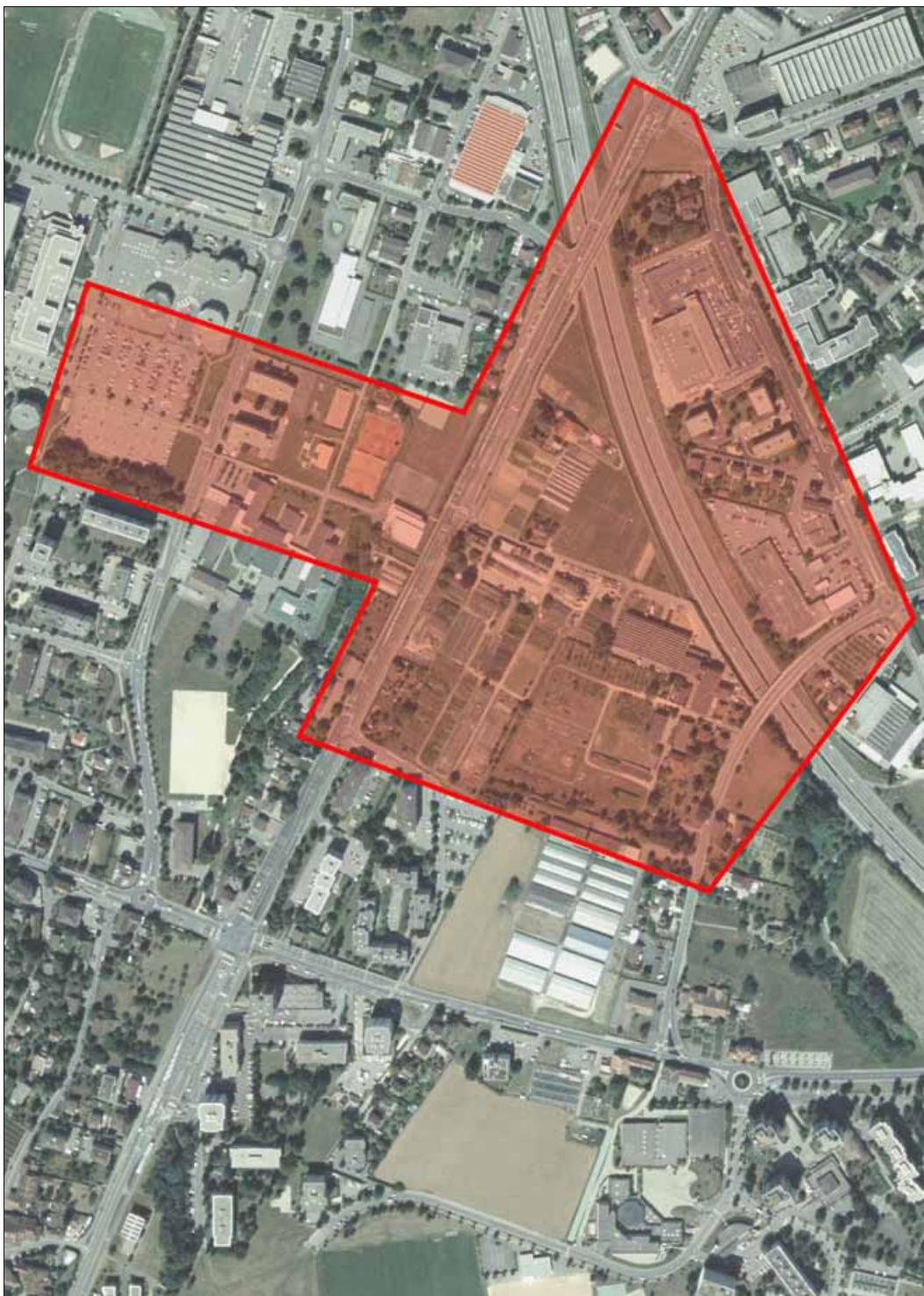
B. Espaces publics aménagés comme un enchaînement de places et de mails, une nouvelle centralité pour l'Ouest Lausannois.

C. Constituer un espace de référence sur lequel les bâtiments riverains s'orientent et s'ouvrent puisque l'avenue du Tir-Fédéral ne joue pas ce rôle.

D. Développer un axe entre le futur quartier des Cèdres et celui du Croset: dégagement architectural, itinéraire direct, traversabilité de l'avenue du Tir-Fédéral renforcée notamment au droit de l'arrêt de Crochy.

E. Requalification des espaces devant le centre commercial du Croset : clarifier les espaces appropriables par le piéton et les parkings, paysager les parkings, prévoir des cheminements piétonniers.

F. Constituer une traversée de l'autoroute pour relier le quartier des Cèdres et la Gare de Renens, veiller à la largeur et au confort du franchissement (couverture localisée de l'autoroute ou passerelle très large).



Secteur de La Planta / Quartier des Cèdres

- Constituer des espaces publics de référence pour le nouveau quartier des Cèdres
- Créer la lisibilité et la continuité des cheminements et des places
- Aménager la traversée de l'avenue du Tir-Fédéral et relier la plaine du Croset
- Traverser confortablement l'autoroute pour créer la continuité des parcours



Vue de l'autoroute à franchir



Vue de l'autoroute à franchir, depuis la Planta

5.7 Secteur de La Pala

Situation et enjeux:

Ce territoire occupe une position très centrale. Il cumule des besoins a priori contradictoires: réserve pour l'extension des Hautes Ecoles (PAC 229), terrains de sports de Lausanne, grand parc urbain du XXI^e siècle pour la ville de l'Ouest lausannois.

L'enjeu consiste à maintenir et à faire coexister les très grandes qualités paysagères du site - mail arborisé, vues dégagées, qualité sonore, cordon boisé de la Sorge - avec les besoins construits futurs. Situé sur le cheminement logique des piétons et des cyclistes entre la gare de Renens et les Hautes Ecoles, les qualités de ce site donneront goût à des déplacements quotidiens à pied ou à vélo.

Préconisations:

A. Préserver le génie et la qualité sensorielle du lieu: dégagement, vues, arborisation, calme, etc.

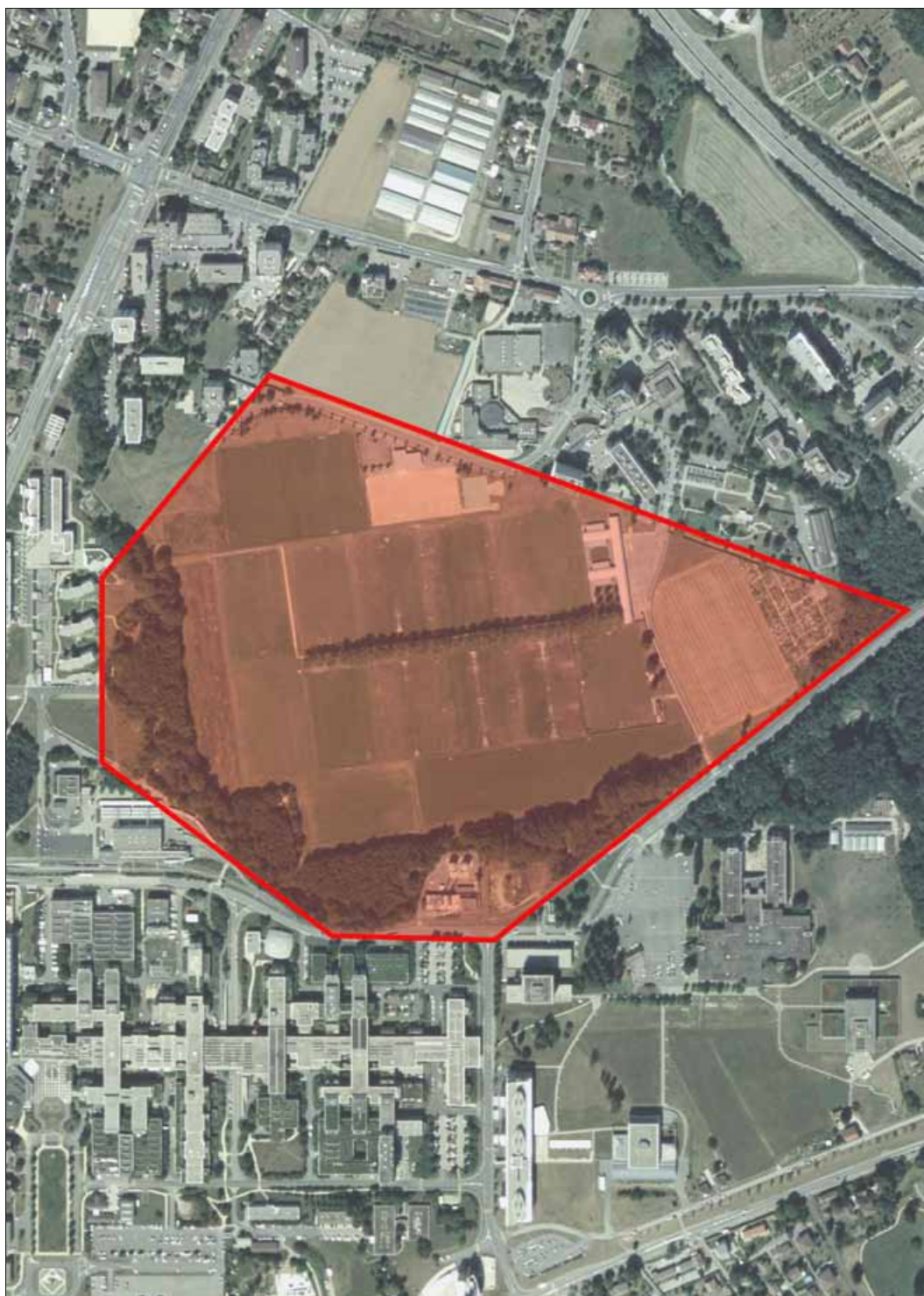
B. Définir comme élément directeur un mail piétonnier et cyclable dans l'axe Nord-Sud qui structure les parcours et puisse recevoir un développement futur de type paysagé sur le modèle du site actuel de l'UNIL.

C. Ouvrir le parc jour et nuit.

D. Aménager des cheminements confortablement dimensionnés pour les piétons et les cyclistes avec un matériau praticable par tous les temps.

E. Eviter la pose de barrières aux entrées, type chicanes anti-vélocyclistes par exemple.

F. Adapter l'éclairage pour un usage sûr et agréable à toute heure.



Secteur de La Pala

- Préserver le génie et la qualité du lieu: dégagement, vues, arborisation, calme, etc.
- Créer un mail piétonnier et cyclable dans l'axe Nord-Sud
- Aménager des cheminements pour les piétons et les cyclistes



Vue de l'allée d'arbres au centre des terrains de sport de la Pala



Vue du cordon boisé de la Sorge

6 Mise en oeuvre

- 6.1 Lancer des projets d'intérêt intercommunal
- 6.2 Etendre le 50 km/h et le 30 km/h
- 6.3 Coordonner les zones 30 km/h et les zones de rencontre
- 6.4 Garantir la commodité d'usage
- 6.5 Créer des places, squares, parcs urbains
- 6.6 Mettre en lumière l'espace public
- 6.7 Préserver des espaces de verdure et renforcer l'arborisation
- 6.8 Inviter à la promenade par des chroniques journalistiques
- 6.9 Valoriser la mobilité douce et signaler les parcours
- 6.10 Etablir un plan de ville
- 6.11 Elaborer un document de base à l'échelle du 1:10'000



Stratégie d'application, un équilibre entre pragmatisme et vision

La présente étude a posé des constats et énoncé des principes (cf. chapitre 2), défini des objectifs (cf. chapitre 3) et des thématiques (cf. chapitre 4), identifié des secteurs de projets d'intérêt intercommunal (cf. chapitre 5). La mise en oeuvre d'un réseau de la mobilité douce et l'attention à porter à l'aménagement des espaces publics doivent, au même titre que d'autres préoccupations urbanistiques, être prises en compte, coordonnées et approfondies dans l'ensemble des études en cours ou à venir concernant l'Ouest lausannois.

Développer le réseau de la mobilité douce de l'Ouest lausannois et l'aménagement de l'espace public demande un effort considérable. Pour y parvenir, nous recommandons d'appliquer les stratégies suivantes :

- **Agir avec le temps** : dès aujourd'hui planifier, réserver pour que demain des aménagements qui nécessitent des acquisitions foncières ou des aménagements coûteux soient possibles.

- **Définir assez tôt les besoins** pour qu'ils puissent s'intégrer dans certains grands projets envisagés: plan de quartier des Cèdres qui ne développe pas assez les continuités, future gare de Malley, valorisation de la plate-forme ferroviaire, etc.

- **Définir et agir en fonction de priorités**: quels sont les éléments les plus essentiels du réseau pour pouvoir améliorer significativement le réseau des espaces publics ?

Suivis des problématiques concernant la mobilité douce et l'espace public

Les problématiques rencontrées sur le territoire de l'Ouest Lausannois sont récurrentes. L'expérience montre que **la prise en compte du piéton et du cycliste ainsi que de des espaces publics est beaucoup plus facile si elle se fait à l'amont des projets de développement urbain**. Du point de vue financier, intégrer judicieusement les modes doux est souvent peu coûteux si cela se fait en accompagnement d'un projet et très coûteux si cela se fait a posteriori.

Pour garantir un suivi à cette étude, il est impératif d'agir à plusieurs niveaux:

- Par des actions concrètes dans le cadre des **projets de construction**, vérification par l'intermédiaire du groupe ABC* de la conformité des projets aux principes de la présente étude.

- Par l'intégration des objectifs et principes de l'étude dans **les projets de planification**, soit par l'intermédiaire de la cellule de pilotage technique du SDOL, soit par la mise en place d'une structure ad hoc (groupe de suivi des espaces publics). Cette structure sera chargée de suivre tous les projets sous l'angle de la mobilité douce et des espaces publics. Elle veillera à l'application transversale des préconisations en faveur de ces modes de déplacement.

- En développant les principes de l'étude en matière de mobilité douce et d'espaces publics dans le cadre des **autres chantiers d'études du SDOL**.

- En menant des **actions spécifiques** en relation avec la mobilité douce et les espaces publics (cf. points 6.1 à 6.8)

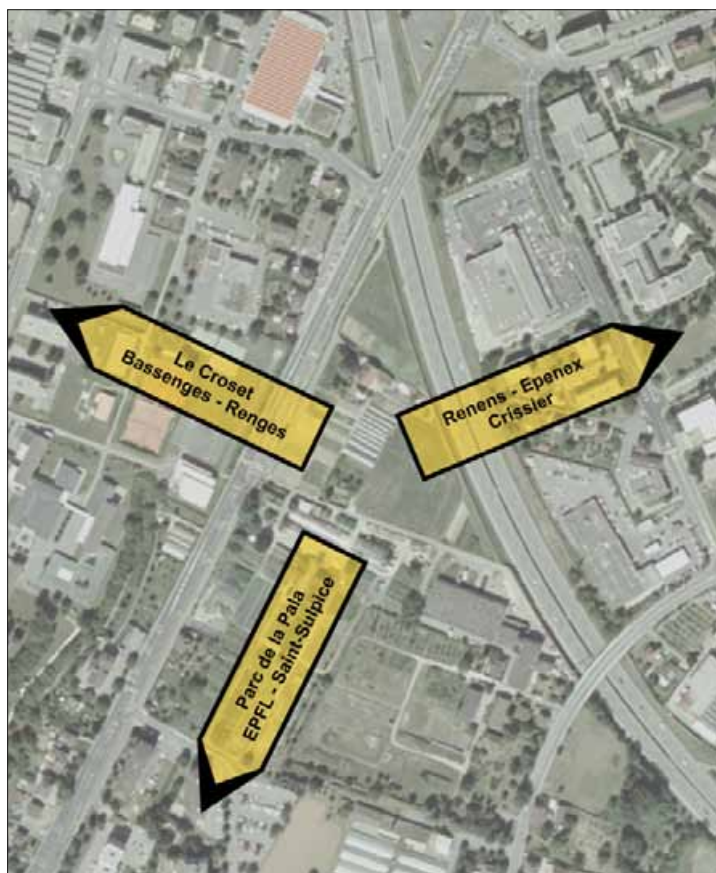
Cette façon de procéder permettra de transmettre des réflexes, un savoir-faire spécifique dans les projets de toutes natures: route, centre commercial, plan de quartier, réfection de canalisation ou de chaussée, etc.

* Le groupe ABC vérifie la conformité des nouveaux projets de construction aux objectifs et principes d'aménagement du Schéma directeur de l'Ouest lausannois. Il se fonde sur des critères transitoires qui permettent de poursuivre le développement de l'Ouest lausannois tout en appliquant progressivement les principes du Schéma directeur.

6.1 Lancer des projets d'intérêt intercommunal

Dans le cadre de cette étude, des secteurs ont été identifiés par des encadrés rouges sur les cartes. Les enjeux de leur aménagement et des préconisations ont été énoncés (cf. chapitre 5). Par leur position, par les problématiques qu'ils réunissent (franchissement, centralité, continuité des parcours, transfert modal, etc.), ce sont **des projets centraux pour l'ensemble de l'Ouest Lausannois**. Par leurs importances et leurs impacts, **ils concernent l'ensemble des communes**.

Il n'était pas envisageable de les traiter plus en détail dans le cadre de cette étude. Par contre, ils doivent **être traités dans le cadre des autres chantiers d'études du SDOL**, voire être considérés comme de **potentiels futurs sous-chantiers du chantier 5**.



6.2 Etendre le 50 km/h et le 30 km/h

La cohabitation avec les transports individuels motorisés est une des contraintes principales et un des enjeux majeurs pour favoriser la mobilité douce. Les piétons et les cyclistes, démunis de belles carrosseries protectrices, sont sensibles à **la qualité de l'aménagement de l'espace public**: dimensionnement, commodité, plantation, éclairage, etc.. Trop souvent ce dernier leur est devenu **hostile par l'importance donnée aux contingences relatives au trafic routier** (cf. 4.1 et 4.2). Un aménagement équitable du domaine public, compris comme espace de cohabitation de toutes les pratiques de la vie urbaine, est primordial pour favoriser la mobilité douce.

De manière à rendre viable cette mixité des usages (plutôt que d'avoir recours à leur séparation), une première disposition serait de chercher les moyens d'**étendre le 50 km/h dans l'agglomération** de l'Ouest lausannois et de **disposer systématiquement de zones 30 km/h à l'intérieur des quartiers**.



6.3 Coordonner l'aménagement des zones 30 km/h et des zones de rencontre

Dans la région de l'Ouest lausannois, le développement de zones 30 km/h s'effectue à un rythme régulier. Cependant, **de grandes disparités apparaissent dans la procédure suivie, dans la manière d'aménager ces zones** (aménagements physiques ou signalisation) et dans le suivi (vérification de l'adéquation entre aménagements et abaissement des vitesses). Il faut aussi relever que plusieurs sites de l'Ouest lausannois ont les caractéristiques souhaitées pour être aménagées en zones de rencontre.

Il est souhaitable d'entreprendre une démarche de **réalisation systématique** sur le territoire de l'Ouest lausannois et d'**unifier les principes d'aménagements**. Une telle action aura pour effet de **rendre les zones 30 km/h et les zones de rencontre plus lisibles pour les différents usagers**.

Seuil d'entrée d'une Zone 30, Genève



6.4 Garantir la commodité d'usage des cheminements piétons et des itinéraires cyclistes

Les piétons et les cyclistes se déplaçant par leurs propres forces, leurs efforts sont comptés. **La commodité et la pertinence des parcours sont importantes.** Bien que, pour eux aussi, la ligne droite reste le plus court chemin pour relier deux points, **trop souvent les parcours ressemblent à une course d'obstacles décourageante.**

Au delà des préoccupations liées à **la sécurité, la commodité, la continuité et la visibilité des cheminements piétons et des itinéraires cyclistes sont fondamentales pour favoriser la mobilité douce** (cf. 2.2, 2.3 et 2.4). C'est cette commodité, cette continuité et cette visibilité qu'il faut aussi matérialiser par des aménagements appropriés.

Deux exemples d'aménagements de qualité dans l'Ouest lausannois





Plusieurs exemples de situation à améliorer

6.5 Créer des places, squares, parcs urbains comme points de repère

Dans cette campagne devenue ville, la place du village reste le lieu de repère et d'identification social. Dans l'étendue de l'Ouest lausannois, **au delà des centres villageois, l'évidence de centralités publiques, à l'échelle du quartier comme à celle de l'agglomération, est plus incertaine.** Est-ce une place de la gare-carrefour? Un parking de centre commercial? Un préau d'école? Le parvis d'un bâtiment administratif?, etc.

La création de quelques espaces publics généreux et conviviaux tels que places, squares, parcs urbains (ou le réaménagement et la valorisation de ceux existants), permettrait de **constituer de nouvelles centralités de référence pour la vie publique** de la communauté urbaine de l'Ouest lausannois. (cf. notamment chapitre 5)

Bienne, place centrale



6.6 Mettre en lumière l'espace public

L'éclairage urbain est trop souvent et seulement conditionné par des impératifs de sécurité routière. Il se résume alors à inonder l'espace public d'une quantité de [lux] légalement déterminée. Il n'est en général fait aucune distinction entre éclairer l'espace routier des automobiles et l'espace piétonnier des hommes. Par une attention portée à la mise en lumière (et en hiver c'est déjà la nuit dès la fin de l'après-midi), **l'éclairage devient un outil de qualification des espaces publics**. L'utilisation d'une différenciation des dispositifs et des types de sources lumineuses est un moyen de renforcer l'évidence nocturne de la vie urbaine.

Sans que l'éclairage public ne se transforme en une multitude de petits feux d'artifice dispersés, il serait souhaitable d'établir **un plan lumière de l'Ouest lausannois**, à l'instar de ce que commencent à mettre en place d'autres villes. De plus des études spécifiques sont à prévoir pour les secteurs d'intérêt intercommunal (cf. chapitre 5).

Mise en lumière de l'espace public
Teruel, Espagne



6.7 Préserver des espaces de verdure et renforcer l'arborisation

Le potentiel de densification de l'Ouest lausannois est mis en évidence par l'ensemble des études du SDOL. De même, au sein de cette partie de l'agglomération, la valeur **des grands espaces verts naturels ainsi que d'une arborisation généreuse** est reconnue. Cette proximité entre des espaces de verdure de qualité et l'urbanisation densifiée est un des atouts majeurs pour la qualité de vie dans l'Ouest lausannois.

Souvent en relation avec des cours d'eau (la Venoge, la Sorge, la Mèbre, mais aussi sur les traces de leur petits affluents aujourd'hui souvent canalisés) ou soulignant des particularités topographiques voir micro-topographiques, cette présence verte habite l'Ouest lausannois et le relie à la campagne environnante. Pour mettre en valeur cette qualité paysagère, il est crucial de **préserver les espaces de verdure** et de **renforcer l'arborisation** en général. L'arborisation est par ailleurs importante pour la requalification de l'espace public.

Vue de l'Ouest lausannois
depuis la colline du Motty



6.8 Inviter à la promenade par des chroniques journalistiques

A l'instar des deux exemples de promenades proposés au point 4.6, il y a matière à développer plus d'une **bonne dizaine de promenades d'intérêt à travers l'Ouest lausannois**. En collaboration avec un journal local ou sous la forme d'un livre, produire des articles pour inviter les habitants de l'Ouest lausannois d'abord, et d'autres aussi, à partir à la découverte de la ville et de sa campagne proche.

Il y a, par une invitation à la découverte, **des occasions d'appropriation de l'histoire sédimementée sur les territoires et d'une jouissance des lieux pas forcément connus de tous.**

Escapade à travers l'Ouest - et il est une voie d'axe l'Ouest

De Malley à Bussigny

Depart: Malley, sous le viaduc de la voie de chemin de fer Arrêt du bus no 7
Arrivée: Bussigny, Place de l'Hôtel-de-Ville
Trajet: 5 à 6 km
Durée: env. 1.3 h

Depuis Malley, à la rencontre des limites communales de Lausanne et de Pully, on suit en ligne presque droite et parallèlement à la voie ferrée, d'abord la Route de Renens (sur Pully), puis (notamment) sur Renens (à la Rue de Lausanne jusqu'à la gare)



La Gare de Renens en 1900

ici-bas, à Renens-le-Neuve; côté Lac, ancien station de Malley, nouveau Depot TL du Personnel Salle Kélen-Mellau, Patrons, grande gare de triage inaugure le 1^{er} juillet 1876, etc. Côté Juréments «La Bonne Corde», Sâtel SA, modeste commerce, etc.

En haut, à Renens-l'Ancienne, royaume du vieux village (un fine Rue-Roger, côté des 9^h s.), Château, jadis deux chapelles (Saint Sauveur, 19^e s. et saint Jacques); ancienne belle campagne de Riège, village encore légèrement viticole en 1873 et partiellement, plain nord, etc. ... 1933.

Gare de Renens: érigée au milieu du 19^e s. et restaurée en 1909 (...)

Poursuivre en s'élargissant de la voie ferrée par les territoires de Crissier (Route de Bussigny) et de Bussigny (Route de Renens). Changement de décor: l'habitat commercial fait place à une concentration d'industries, d'artisanat et de grandes surfaces commerciales. L'industrie socio-économique - de l'industrie lourde aux services - se lit au sud: ce sont Datz-Romang, le site de l'ancienne Zinguerne, MacDrive.

Puis on atteint le puissant interface de l'autoroute A1: passez sans ses piliers massifs et au-dessus, sans s'en rendre compte, du sous-dés lors entrée de la gorge (chaie arborée Côte Jura)

La route remonte vers l'immense carrefour de la Côte-de-Plan et remonte également le temps: des années 20-30, le triomphe de l'automobile s'exprime dans la forme moderniste du garage de l'Arc-en-Ciel

De la Vuèlle (côté l'un à un point de vue), on rencontre encore la Rue de Lausanne (bien sûr, toujours cette convergence géographique des directions qui se ramponnent à l'abri d'une route de Renens à l'une de Lausanne ou de Bussigny). La traversée d'un univers de villes primitives du milieu du 20^e s. nous ramène au 19^e s. avec l'arrivée sur la Place de l'Hôtel-de-Ville, à l'intersection des Rue de Lausanne et Saint-Germain.

Annexée par l'implantation d'une brasserie en bas du village sur d'anciennes carrières et glacisiers, les deux agréments de matières premières du lieu, puis outre-Venoge, à Echandens, de la



Renens-village

Chocolaterie Kutter (1894-96): l'industrialisation de la commune de Bussigny s'emporte avec elle les souches de vigne qui forment son ancienne couronne villageoise. Avec une parfaite logique de développement: l'industrie en bas vers la gare et l'eau de la Venoge, l'habitat copoème en haut vers le vieux village viticole et autour de Saint Germain le village neuve.

Descendre à la Venoge: le-bas, au Bois de la Côte, forêts, sous-bois, champs, vestiges de canalisation d'anciens moulins et vieille chocolaterie offre tout l'équipement naturel et culturel pour la «création» d'un parc de qualité, zone de détente dans un espace de plus en plus «vertueux» Vers demain. Vers l'ouest. Encore et toujours!

6.9 Valoriser la mobilité douce et signaler les parcours

Rendre plus attractive et conviviale la mobilité douce est un enjeu important du développement de l'Ouest lausannois. Réaliser des aménagements adéquats en faveur des piétons et des cyclistes représente un engagement qui doit s'accompagner d'un **effort de communication pour valoriser la mobilité douce** et inciter les usagers à choisir des modes de déplacements respectueux de l'environnement et des liens sociaux.

Faciliter l'orientation par **une signalisation appropriée** des parcours, informer par **des cartes spécifiques** ou organiser des événements autour de la mobilité douce sont autant de moyens qui permettraient de faciliter et de favoriser l'usage des parcours piétons et des itinéraires cyclistes.



6.10 Etablir un plan de ville

Un travail sur les appellations des quartiers et des rues, c'est-à-dire une réflexion sur l'identité, les identités de l'Ouest lausannois telles que thématisées aux points 4.4 et 4.5, pourrait déboucher sur **la production d'un (nouveau) plan de l'Ouest lausannois**.

Un tel document par son usage pratique et généralisé, par la référence qu'il devient dans nos déplacements, ainsi que par la représentation qu'il donne de la ville devient **un outil de référence, d'orientation, mais aussi un outil de formation de la communauté urbaine**.

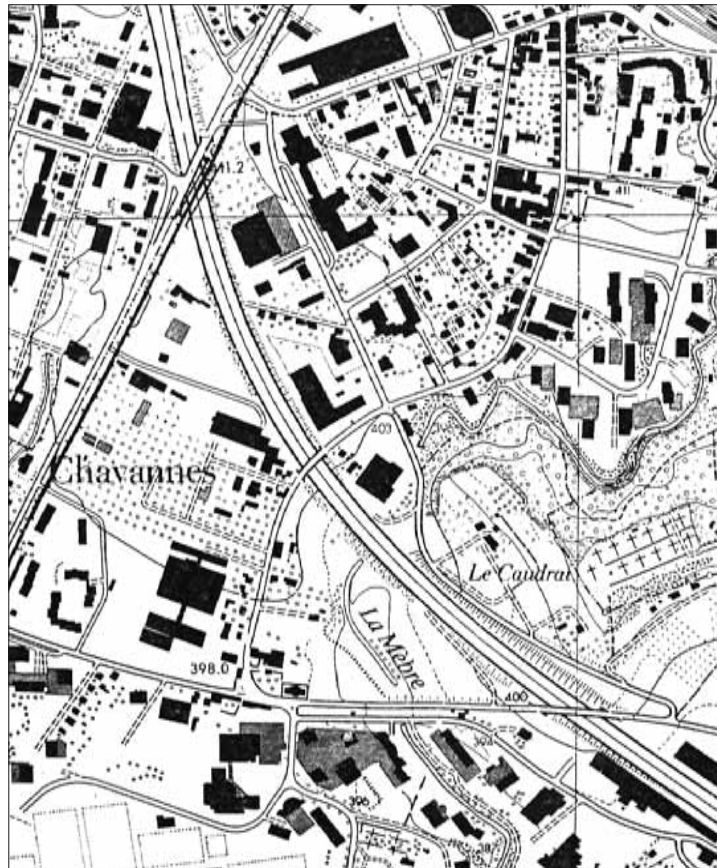


6.11 Elaborer un document de base à l'échelle du 1 :10'000

Pour ce type d'étude à l'échelle de l'agglomération et comme document de référence qui donne une vision générale, **le plan d'ensemble à l'échelle 1 :10'000 était l'outil de planification approprié**. Il n'est malheureusement plus tenu à jour depuis 1990. Nous avons été contraint de travailler sur la carte nationale 1:25'000 de 2001 qui est malheureusement trop simplifiée pour les besoins de l'étude. L'autre fond de plan à disposition est le plan cadastral. Nous ne l'avons pas retenu, d'une part parce qu'il est actuellement encore incomplet et, d'autre part, parce qu'il est conçu pour travailler à des échelles comprises entre le 1:500 et le 1:2'500, donc trop détaillées.

Pour planifier, coordonner, inventorier, projeter, c'est-à-dire penser l'Ouest Lausannois, il est impératif de **disposer d'un document de base approprié à l'échelle du 1:10'000**.

Extrait plan 1:10'000



7 Documents de référence



Ouest-lausannois

Quel projet paysager pour l'Ouest lausannois? Feddersen & Kostermann - ADR - Itinera, Dec. 2001
Schéma Directeur de l'Ouest lausannois, Adopté par le groupe de pilotage le 18 décembre 2003
Chantier 2 / Secteur Bussigny-Sébeillon, Feddersen & Kostermann, Fév 2006

Bussigny-près-Lausanne

Aménagement local, Plan directeur, rapport de présentation, Plarel, Mars 1999
Etude vélo, Groupe Senn - Cert - Aragao, Sept. 2003
Concours de projets d'urbanisme de Bussigny-ouest, Rapport du jury, Nov. 2003
Préavis municipal relatif à la mise en place de zones 30, Municipalité, Mars 2004

Chavannes-près-Renens

Règlement communal sur le plan d'affectation et la police des constructions, Mai 1988
Plan général d'affectation, Mars 1989
Plan directeur sud, Phase 2 - Plan directeur, GEA, Janv. 2000
Aménagement du secteur sud-est, GEA - Rodolphe Luscher, Juil. 1997
Plan de quartier Les Cèdres, Rapport explicatif, GEA - Transitec - Ecoscan, Oct. 2003

Crissier

Plan directeur communal, GEA, Sept.1999
Plan de zones, Bureau technique communal, Oct.1988
Plan des degrés de sensibilité OPB, Bureau technique communal, Août 2000

Ecublens

Réseau routier 1:10'000, Biner et Nicole SA, Déc. 2001
Plan directeur des circulations, Aragao & Gasser, Mars 1992
Mise en oeuvre d'une zone 30 dans le quartier Dent-d'Oche - Plantaz - Ormet, Cert - Aragao, Juin 2000
Création d'une zone 30, Renges - Perrettes, Cert - Aragao, Juin 2003
Création d'une zone 30, Secteur du Motty - Cocarde - Bassenges, Cert - Aragao, Avril 2004
Concept d'arborisation, Paysagegestion, Nov. 2002
Ecublens Raconte!..., Edition groupe des archives d'Ecublens, 1998

Lausanne

Dossier du Plan directeur communal, Mai 1994
Campagne de comptage de trafic 2000, Cert - Aragao
Plan de zone piétonne, de rencontre et 30 Km/h, Oct. 2004

Prilly

Extraits du Plan directeur, Urba Plan - RGR, Déc. 1993

Renens

Dossier du Plan directeur, Urba Plan - Transitec, Mai 1997
Renens, Nature en ville, Agenda 21, Service de voirie, Parcs et promenades, Sept. 2002
Plan des zones 30, Commune de Renens - Suchb, Mai 2002

TL

Expertise vélos. Élaboration de la seconde partie du concept basé sur la complémentarité entre les transports en commun et les vélos pour l'agglomération lausannoise, CITEC, Juin 2005

Divers

Se déplacer dans L'Ouest lausannois, ATE-Vaud, Fév. 2002
Le vélo dans l'Ouest lausannois, ATE, Cyclic, Jan. 2003
Flâneries lausannoises, Pierre Corajoud, 2002
Un sentier d'évasion le long de la Mèbre, 1ere et 2ème parties, Les cahiers de la forêt Joratoise, 1995
Safari urbain autour de la gare de Renens, Droit de Cité / IB-PI, Mai 1999
Safari du 3 Mai 2003 à Malley, PV, Jean- Michel Piquet, Mai 2003

Crédit

Photo aérienne: SWISSIMAGE © 1998 swisstopo (DV012716), carte nationale: CP25 © 2001 swisstopo (DV335.2), carte nationale: VECTOR25 © 2001 swisstopo (DV012579), chapitre 6.5 :Stöth Grüning

8 Synthèse de la consultation publique

La consultation publique portant sur l'étude du chantier 5 a eu lieu du 22 septembre au 23 octobre 2005.

Elle a été annoncée par voie de presse et par courrier aux personnes et groupements ayant déjà participé à la consultation publique du SDOL en 2003. Annoncée de la même manière, une promenade guidée reliant certains secteurs stratégiques pour la mobilité douce dans l'Ouest lausannois a été organisée le 22 septembre 2005 pour lancer la consultation. Le rapport d'étude était consultable sur le site internet du SDOL www.ouest-lausannois.ch.

Le Bureau du SDOL a reçu 9 prises de position émanant de personnes physiques, d'associations, de communes ou de partis politiques. Les prises de position et la notice détaillée sur la consultation sont disponibles sur le site www.ouest-lausannois.ch.

La synthèse des observations ci-après résume les principaux résultats.



Les réponses et remarques apportées par la consultation montrent que les enjeux du chantier 5 sont appréhendés et compris par tous de la même manière. Elles manifestent un grand intérêt et une forte sensibilité du public pour le sujet de ce chantier et mettent en avant l'importance d'une mise en œuvre rapide et déterminée, fixant des priorités.

Les modifications apportées au rapport suite à ces remarques sont peu nombreuses. Il s'agit principalement de compléments légers ou de précisions. Les observations ont porté principalement sur les thèmes suivants.

Appréciation générale

- Les positions exprimées sont très majoritairement favorables et encouragent la démarche en soulignant son importance et son intérêt. L'objectif de rééquilibrer le rapport de force entre la mobilité douce et les autres types de mobilité est salué.
- Une politique plus volontariste et fixant des priorités est réclamée. L'expression « mesure préconisée » qui apparaît en plusieurs endroits de l'étude est notamment jugée trop faible.
- Le fait que la mobilité douce soit traitée dans un chantier (chantier 5) du SDOL distinct du chantier (chantier 6) consacré aux transports est jugé comme un risque ou tout au moins une difficulté pour traiter les sujets interdépendants entre modes de déplacement.
- La demande est exprimée que l'étude ne se réduise pas à un catalogue de mesures mais oriente la politique et la perception de la mobilité douce comme un phénomène total.

Approche – Méthode

- La coordination intercommunale et l'utilisation d'une échelle d'étude supracommunale pour envisager les questions de mobilité douce sont saluées. Un renforcement des structures permettant de travailler à cette échelle est demandé.
- L'usage du mot « agglomération » est jugé problématique dans ce contexte sachant que le même mot est utilisé à l'échelle du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM).
- L'approche de l'inter-modalité transports publics (TP) / mobilité douce est appréciée, mais le thème de l'embarquement des vélos dans les TP est jugé insuffisamment traité.
- La différence est mise en évidence entre promenade et déplacements quotidiens, une logique de réseaux convenant à la première alors que les seconds devraient être envisagés sous l'angle d'une accessibilité multiforme.
- Les questions touchant aux contraintes foncières (droits de passage, contournements de propriétés) ou aux difficultés topographiques (colline du Motty) sont jugées pas assez prises en compte.
- L'approche éclairant le sens des lieux et le sens du paysage et reliant humain, passé et nature est appréciée. Elle est vue comme un moyen de valorisation des espaces comme un aspect pouvant jouer un rôle dans la communication sur la mobilité douce.

Carte de parcours piétons

- L'importance de la capillarité des déplacements par rapport au réseau est soulignée.
- Les abords et franchissements des voies CFF dans la plaine de Malley sont jugés négligés.
- L'importance et l'urgence d'améliorer les parcours entre Bussigny et Crissier pour favoriser notamment l'accessibilité aux centres commerciaux est relevée, de même que celle de relier la Bourdonnette au lac, à l'université, à la ville et à Vidy.

Carte de itinéraires cyclistes

- Une inquiétude transparait face au terme «condamné»: même si certaines voies sont actuellement peu appropriées à la mobilité douce, il ne s'agirait pas d'y empêcher irrémédiablement par l'usage de ce terme un retour, même lointain, des vélos.
- L'absence de mention ou la détermination du statut de certains parcours ou axes sont regrettées, notamment l'avenue du Chablais et sa liaison vers l'Ouest, le Tir-Fédéral jugé difficilement évitable, la RC1 entre la Sorge et l'EPFL qui pourrait admettre une circulation vélo à double sens au sud et enfin le carrefour de la Maladière et son franchissement.
- L'importance d'améliorer l'accessibilité aux vélos des centres commerciaux est relevée.

Thématiques

- La question des franchissements est jugée prioritaire et ne se résumant pas simplement au passage de l'obstacle, mais représentant des occasions d'aménagement de valeur.
- La réflexion sur le transfert modal est jugée indissociable de celles sur les transports individuels motorisés (TIM) et transports publics (TP), et devrait notamment intégrer la question des parkings d'échange.
- L'approche toponymique est jugée stimulante et originale, ainsi que les propositions de promenades. Ces approches présentent un potentiel en terme de promotion de la mobilité douce et de démarches d'échanges et de participation.

Secteurs d'intérêt intercommunal

- Les orientations et propositions énoncées sont saluées et parfois complétées par des précisions et remarques.
- L'importance du secteur de Malley (étudié par le chantier 2) est soulignée.
- L'aménagement du secteur de la gare de Renens est jugé prioritaire, conditionnant plusieurs autres cheminements et devant faire l'objet d'un soin particulier.

- L'importance des franchissements dans le secteur Epenex-Marcolet ou des liaisons latérales dans le secteur de l'Arc-en-Ciel est soulignée.
- Le lien entre développement des liaisons dans le secteur de La Planta-Quartier des Cèdres et résolution de la question du boulevard urbain est soulevé comme un problème.
- Le secteur de La Pala est bien perçu comme espace vert pouvant accueillir la mobilité douce mais suscite des remarques concernant les aspects fonciers et son statut à long terme.
- L'avenue du Tir-Fédéral est considérée comme trop peu traitée par l'étude.

Mise en oeuvre

- Les propositions de l'étude semblent trop peu concrètes aux yeux des participants.
- Des craintes sont exprimées face à l'importance du travail à effectuer et au risque de demi-mesures qui ne satisferaient personne.
- La qualité et les forces consacrées au suivi de la mise en oeuvre sont jugées fondamentales.
- La définition d'un cadre financier généreux pour la mise en oeuvre des mesures proposées est demandée. Une proposition concrète voudrait qu'une proportion fixée de chaque budget de projet d'aménagement soit consacrée au développement de la mobilité douce.
La définition d'un échéancier général de mise en oeuvre est également demandé.
- La légalisation rapide des mesures proposées, par leur inscription dans des plans directeur ou d'affectation ainsi que dans le projet ALM, est également demandée.
- Le renforcement du Bureau du SDOL est préconisé.

Communication

- La mise en place d'une politique forte d'information, de communication et d'incitation à la mobilité douce, incluant une signalétique appropriée est souhaitée pour toucher un large public.
- La mise sur pied d'organismes et de processus démocratiques et participatifs intervenant très en amont dans la gestation des projets est également demandée.