



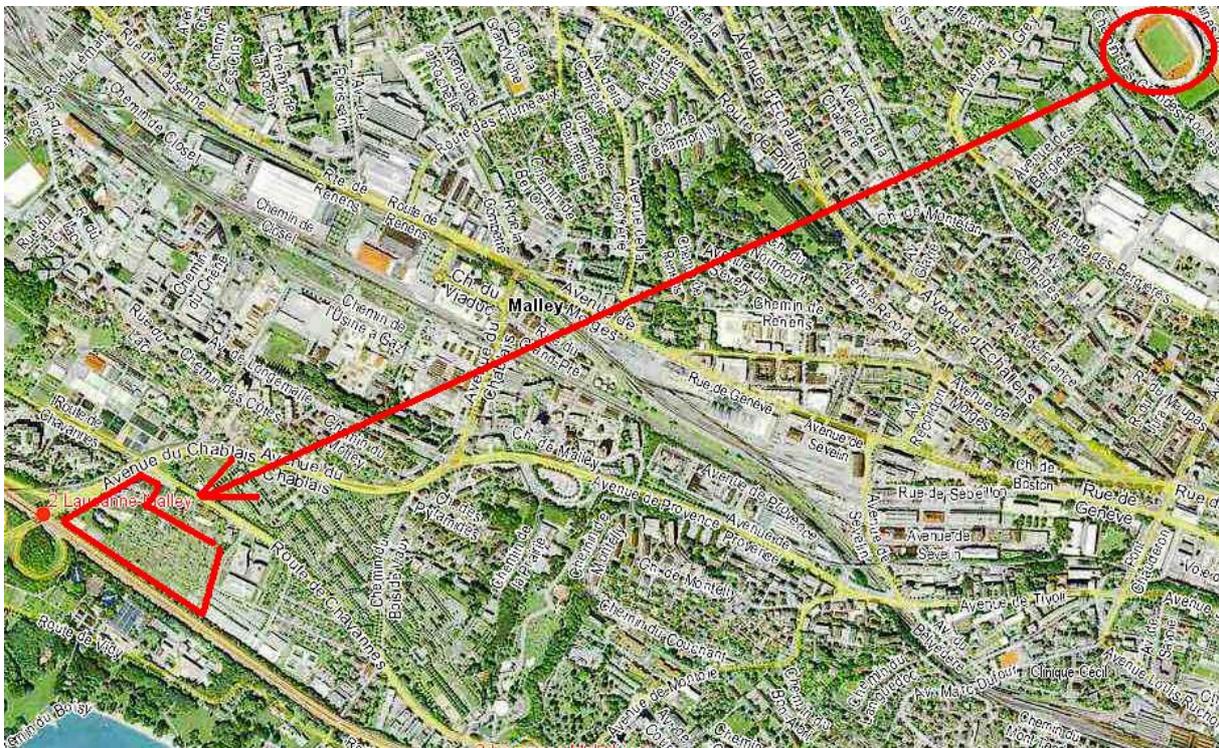
<b>1. INTRODUCTION .....</b>	<b>2</b>
<b>2. QUI POURRAIT HABITER A LA PONTAISE ? .....</b>	<b>4</b>
NOS PROPOSITIONS - L'HABITAT: .....	5
<b>3. NOUVEAU QUARTIER = ATTENTION DANGERS! .....</b>	<b>6</b>
<b>4. ACTIVITES SPORTIVES, SOCIALES ET COMMERCIALES .....</b>	<b>7</b>
NOS PROPOSITIONS - SPORT, SOCIETE ET COMMERCE: .....	9
<b>5. TRANSPORTS .....</b>	<b>10</b>
NOS PROPOSITIONS - TRANSPORTS: .....	15
<b>6. ESPACES VERTS ET QUALITE DE VIE .....</b>	<b>16</b>
NOS PROPOSITIONS ESPACES VERTS + QUALITE DE VIE: .....	16
<b>7. UNE VUE GLOBALE EST INDISPENSABLE .....</b>	<b>17</b>
<b>8. UN PROJET POPULAIRE .....</b>	<b>19</b>

## 1. INTRODUCTION

**La recherche de la densification du territoire pousse notre Municipalité à vouloir détruire le stade de la Pontaise et à en reconstruire un autre dans le quartier de la Bourdonnette ceci dans le but de densifier le nord de la ville.**

La Municipalité lausannoise désire transformer de fond en comble le quartier Pontaise-Plaine du Loup ces prochaines années en rasant ( !?) le stade olympique.

Le nouveau stade verrait le jour dans la zone de la Bourdonnette. Il serait doublé d'une piscine olympique couverte ainsi que d'un centre commercial et d'activités. Un secteur qui verra augmenter le nombre d'habitants et d'emplois à plus de 22'000 à l'horizon 2020 (PALM).

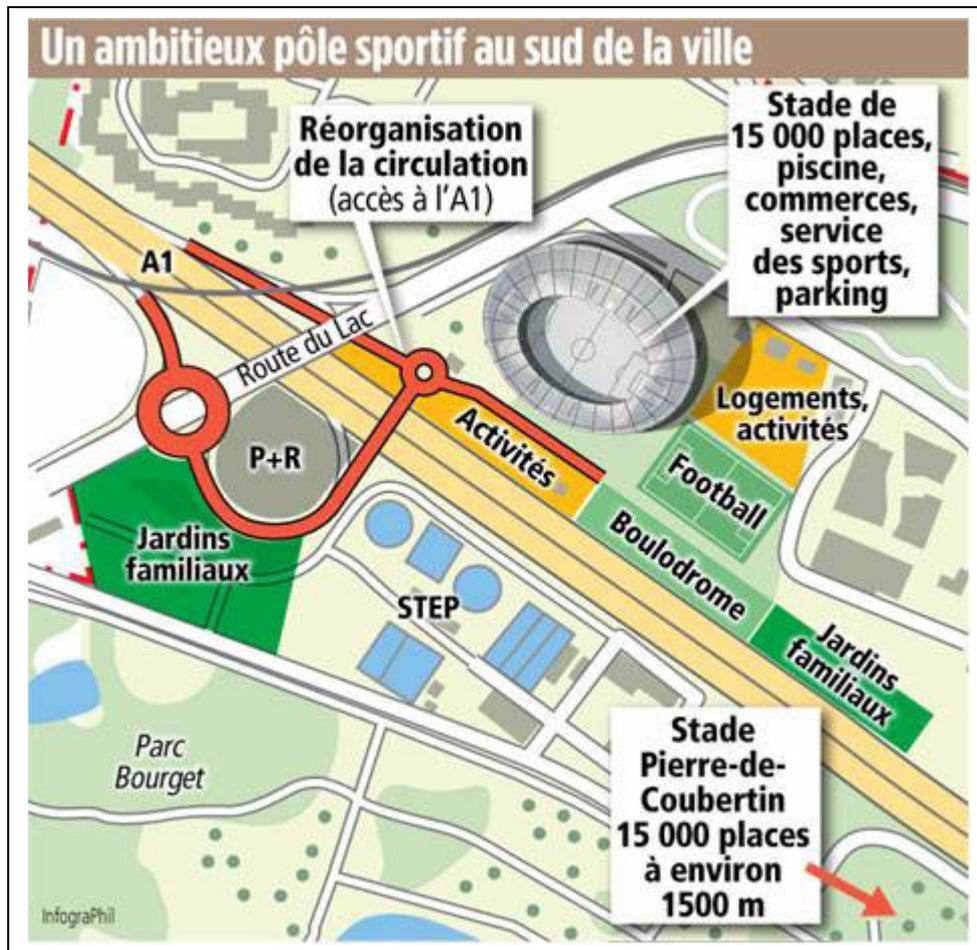


Dans son programme de législature 2006-2011 la Municipalité explique en grandes lignes le nouveau projet Pontaise-Plaines du Loup.

(<http://www.lausanne.ch/DataDir/LinkedDocs/ObjDir/5918.pdf>).

## **SUISSETRAFIC.com ... la ville pour tous** **Dossier «Quel avenir pour la Pontaise ? »**

Ces intentions figurent également dans le PALM (Projet d'Agglomération Lausanne-Morges)  
=> [http://www.agglo-lausanne-morges.ch/Documents/Doc oct 2006/PALM rapport 21sep06.pdf](http://www.agglo-lausanne-morges.ch/Documents/Doc_oct_2006/PALM_rapport_21sep06.pdf)



Source : journal  
24heures octobre 2006

Dans ce dossier nous abordons plusieurs points que nous considérons comme essentiels et importants. La liste des critiques et propositions que nous énumérons n'est pas exhaustive, loin s'en faut. Toutefois nous espérons apporter un peu d'eau au moulin dans ce débat qui ne fait que commencer ...

## **2. QUI POURRAIT HABITER A LA PONTAISE ?**

**Un préavis communal paru en 2005 sur la mise en place d'une politique de développement durable mentionne qu'il serait indispensable d'attirer les hauts revenus dans les nouveaux logements prévus dans le cadre de la densification urbaine. Les prix des logements vont "prendre l'ascenseur".**

Si l'idée paraît intéressante elle cache une réalité que notre Municipalité ne met jamais en avant: **cette opération d'envergure fera augmenter de manière significative les prix des logements.** Les loyers lausannois, ayant déjà subis de fortes hausses depuis 24 mois malgré un taux hypothécaire historiquement bas, exploseront littéralement lors de cette opération immobilière. Et ce sont **TOUS** les habitants qui trinqueront. En y ajoutant l'effet "M2" (renchérissement des loyers) l'avenir est plutôt sombre pour les locataires. Ne parlons même pas des surfaces commerciales.

Car il faut le dire tout haut: **la Municipalité lausannoise désire avant tout attirer des citoyens aux salaires plutôt élevés sur son territoire.** (voir ci-dessous un extrait du préavis No 2005/53 du 1er septembre 2005 - <http://www.lausanne.ch/DataDir/LinkedDocsObjDir/2201.pdf> - Mise en place d'une politique de développement durable en ville de Lausanne).

***"il faudrait attirer à Lausanne environ 5'000 nouveaux contribuables, soit 10'000 habitants et 5'000 nouveaux logements, au potentiel contributif analogue à celui du quartier fiscalement le plus aisé de Lausanne."***

***"Si le profil fiscal des nouveaux contribuables était proche de l'actuelle moyenne lausannoise, il faudrait alors en accueillir 13'000, soit environ 26'000 habitants ou une augmentation de 20 % de la population actuelle et 13'000 logements. Pour mémoire, il faut rappeler que selon la statistique fédérale de la construction, le nombre de logements réalisés entre 1990 et 2003 à Lausanne était d'environ 230 unités en moyenne annuelle. Si l'on s'intéresse à cerner des profils de ménage en fonction de leur apport ou de leurs charges financières pour la collectivité, il apparaît que le cas financièrement le plus défavorable pour la commune, comme cela a déjà été dit, est celui des jeunes ménages modestes avec enfants en bas âge placés complètement en garderie. Cette situation sera un peu atténuée par l'entrée en vigueur de la nouvelle loi cantonale sur l'accueil des enfants. Pour un ménage marié avec 2 enfants en bas âge placés partiellement ou complètement en garderie, un revenu cumulé des 2 parents de l'ordre de 170'000 francs serait nécessaire pour garantir la neutralité financière du ménage pour la collectivité. Le même type de calcul montre que le profil des contribuables les plus intéressants du point de vue fiscal pour la commune sont les ménages formés par des couples qui n'ont pas ou plus d'enfants à charge. Si l'on admet sur la base de la classification fonctionnelle des comptes que les charges nettes par habitant à Lausanne sont d'environ 5'000 francs par an, on peut alors estimer qu'un revenu cumulé net d'environ 90'000 francs par an assure la neutralité financière pour la commune d'un couple sans enfants à charge. Au-delà de ce seuil, ce type de ménage représente un apport positif aux disponibilités financières de la collectivité. La classification fonctionnelle des comptes permet d'apporter un éclairage démographique à la question du rendement fiscal du territoire communal. Avec la ventilation par classe d'âge de la population on déduit ensuite le nombre d'habitants concernés et on détermine la charge d'aide par classe d'âge ainsi que la charge d'aide par habitant et par classe d'âge."***

***"Pour Lausanne, les zones offrant le meilleur rendement fiscal au m2 ne sont pas des zones villas, mais des blocs d'immeubles à habitants d'un niveau fiscal moyen à élevé (exemple de Sous-gare par exemple)."***



### **3. NOUVEAU QUARTIER = ATTENTION DANGERS!**

**La création d'un nouveau quartier n'est pas aussi simple à mettre en œuvre. De nombreux paramètres doivent être analysés et étudiés.**

La création d'un nouveau quartier abritant près de 5000 nouvelles âmes posera, à coup sûr, quelques problèmes d'ampleur. Il ne suffit pas de déclarer haut et fort de vouloir construire un quartier écologique pour faire croire qu'un projet passera auprès de la population à moins de l'y contraindre.

- Les infrastructures sportives, de transport, commerciales, tertiaires doivent y être obligatoirement pensées et intégrées constituant ainsi la colonne vertébrale essentielle du projet.
- Des réflexions approfondies doivent être développées en intégrant la population locale. Des idées peuvent ainsi apparaître et correspondront aux désirs du quartier. Ne pas se fier seulement aux résultats d'Agenda 21.
- Des études d'impact pour identifier les futurs besoins sont indispensables.
- Une politique précise quant à la structure sociale et au type de logement (location ou vente, densité, forme, etc.) doit être définie.
- Une telle opération est vouée à l'échec si elle est traitée "à la légère" ou simplement pour "rentabiliser" d'autres opérations financières communales.
- Un concours d'architectes pour définir les bâtiments et les projets susceptibles d'être retenus.



## **4. ACTIVITES SPORTIVES, SOCIALES ET COMMERCIALES**

**Les infrastructures sportives et commerciales tel qu'un stade de football ou un hypermarché génèrent de puissants flux automobiles. Un aménagement du territoire basé sur le développement durable doit "casser" l'habitude des déplacements individuels en favorisant les transports publics et en rééquilibrant la mixité modérée des activités.**

Selon le projet communal les nouveaux terrains de football pour amateurs seront situés proche de l'aéroport, de l'autoroute et de la compostière. N'aurait-on pas pu trouver meilleur environnement?

**La construction d'un nouveau stade** à la Pontaise, que l'on pourrait comparer à celui de la Maladière de Neuchâtel (12'500 places assises, 930 places de parc et 24'000 m2 de surfaces commerciales), **provoquerait un important flot de véhicules supplémentaires** et serait délicat à maîtriser. Il n'irait en tous les cas pas dans le sens d'un développement durable.



Le nouveau stade de la Maladière à Neuchâtel

**Une aussi forte concentration de surfaces commerciales n'est, à notre avis, plus envisageable.** L'implantation d'enseignes **de moyenne importance** pour les biens de première nécessité ainsi que la création d'activités tertiaires sont indispensables afin de promouvoir les



Un parking d'échange qui prend une place énorme dans une zone idéale pour l'habitat ou une nouvelle piscine couverte.

emplois proche du domicile. Cette planification doit se faire en permettant aux habitants de s'y rendre à pied dans la majeure partie des cas. (promotion des livraisons à domicile pour les personnes à mobilité réduite ou pour les produits lourds avec un système comme "Riponne-Express").

Ce qui cause actuellement des déplacements inutiles c'est la dispersion des commerces et services dans les zones périphériques et en bordure d'autoroute. Une véritable anarchie

## **SUISSETRAFIC.com ... la ville pour tous** **Dossier «Quel avenir pour la Pontaise ? »**

que, malheureusement, nos autorités tant communales que cantonales ne maîtrisent plus depuis longtemps.

Le contre-projet de Pontaiseavenir => <http://www.pontaiseavenir.ch/> se focalise malheureusement sur l'idée de la création d'un stade lié à des surfaces commerciales disproportionnées accompagné de son flot de véhicules par l'occupation de 25'000 m2 de surface de stationnement au total, soit environ 2000 places de parc ! C'est pourquoi nous émettons de sérieuses réserves sur cette option.

**Créer des emplois à l'intérieur des quartiers et favoriser les achats proche du lieu d'habitation diminue fortement les nuisances sur l'environnement. Cette stratégie doit être doublée d'un arrêt définitif des autorisations de construire dans les zones périphériques sans habitat.** Ce dernier thème sera développé dans un de nos prochains dossiers.

Par contre **les activités nocturnes (boîte de nuit, dancing, restaurant ouvert après 23h00-24h00) sont à proscrire.** Le centre-ville paie déjà très lourd les frasques des noctambules; les nuisances apportées par ce type de commerce sont totalement incompatibles avec l'habitat.



Patinoire et vélodrome de la Pontaise : une infrastructure plus que vétuste dotée d'une infirmerie qui ressemble à un garage !

On nous promet d'autres aménagements sportifs (la patinoire resterait à son emplacement actuel) mais un projet clair et précis devrait être présenté et discuté avec la population pour connaître ses besoins. **La création d'une piscine olympique par contre pourrait apporter un plus pour toute la ville.** De nouvelles structures sociales et scolaires, ainsi que de sécurité (police et pompiers) devront également être étudiées.

Officiellement c'est 5000 nouveaux habitants qui occuperont l'espace délimité de la Pontaise/Plaines du Loup. Mais **dans le PALM les responsables de l'étude parlent de 10'000 nouveaux habitants/emplois** dans la zone Blécherette-Le Châtelard-Le Rionzi!

## **NOS PROPOSITIONS – SPORT, SOCIETE ET COMMERCE:**

- Implication des jeunes à des projets constructifs pour l'aménagement de zones de sport et de détente ou la sauvegarde de ceux existants.
- Nous sommes très mitigés quant à la construction d'un nouveau stade à la Pontaise. Pourquoi tout simplement ne pas rénover l'existant ?
- Le déplacement des activités sportives (football) au sud de la ville ne convainc pas grand monde: ni les habitués de "la Pontaise", ni les habitants du quartier, ni les futurs "receveurs" soit le quartier de la Bourdonnette qui verront leurs jardins communaux se prendre en sandwich dans une bretelle de route et devront subir un trafic automobile supplémentaire autour de leurs habitations. La zone "sud" est déjà bien dotée en infrastructures sportives. Seul manque peut-être une zone commerciale de petite/moyenne importance pour desservir les quartiers environnants.
- La création d'une piscine olympique se défend beaucoup mieux à la Pontaise et paraît en plus grande adéquation avec la demande des associations sportives et des Lausannois. Elle peut très bien être accompagnée d'un petit centre commercial de quartier avec un nombre de places de stationnement extrêmement limité.
- Création des parkings en bordure d'autoroute et non sous ou à côté du stade. (navettes de bus ou système de transport rapide à étudier (tram!))
- Répartitions de surfaces commerciales de petites ou moyennes importances disséminées dans le quartier qui permettent ainsi une diversité des acteurs du marché.
- Livraisons "sur demande à domicile" dans le quartier
- Création de lieux de rencontre et d'animation intégrés aux habitations dans le respect d'autrui.
- Police de proximité.
- Etude des implications de l'augmentation des habitants sur le système scolaire. Anticipation des flux.
- Création d'emplois "sur place" par la mixité des activités (commerciales et de bureau) dans des zones définies avec un avantage d'emploi aux habitants proches.
- Aucune activité nocturne dérangeante (discothèque, bar de nuit, etc.)

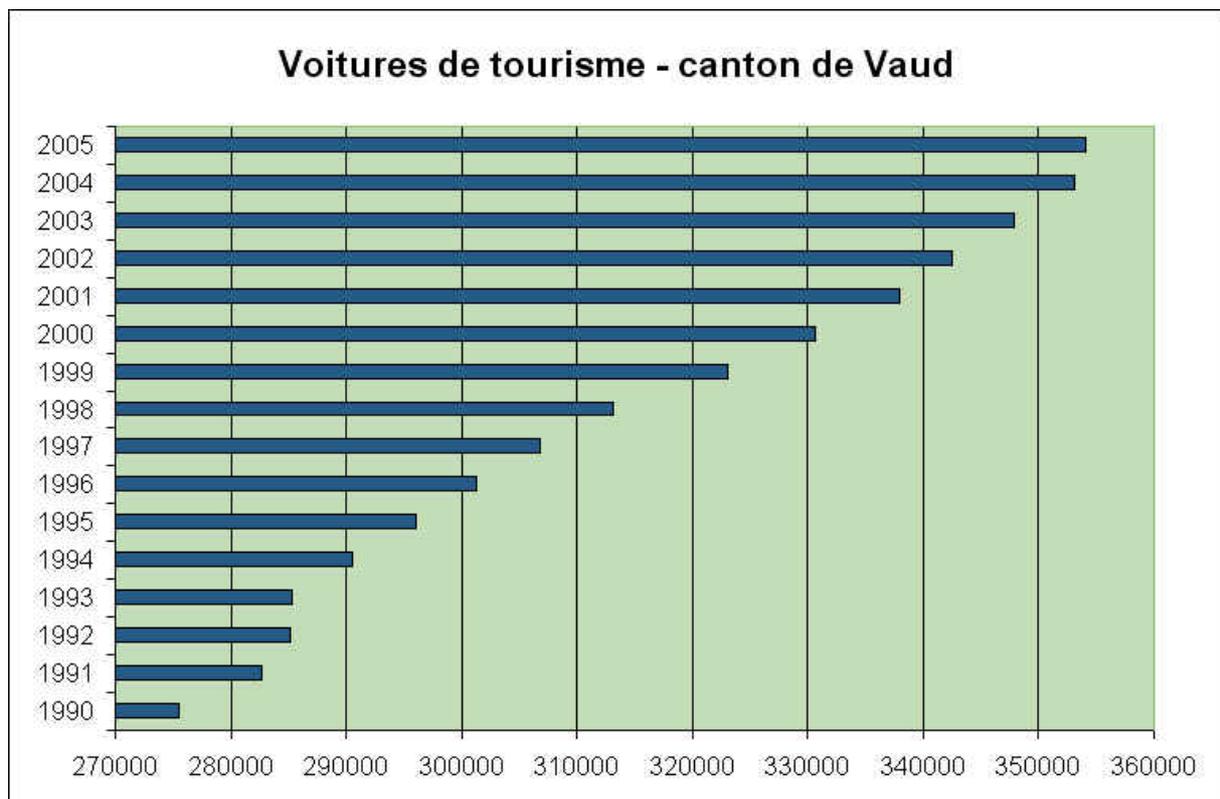
## 5. TRANSPORTS

**La densification du territoire urbain doit être accompagnée d'un changement radical des habitudes de déplacement. Un important transfert modal peut s'opérer par le choix du type de transport et la déserte intelligente du territoire.**

Le dossier "accessibilité" est primordiale dans le cadre d'un tel développement.

Il est **IMPERATIF de créer l'infrastructure des transports publics avant d'implanter l'habitat** afin que les citoyens puissent utiliser ce moyen de déplacement dès leur arrivée favorisant ainsi au maximum un transfert modal.

Les statistiques du nombre de voitures de tourisme dans le canton de Vaud (voir graphique ci-dessous) démontrent clairement que **le transport individuel progresse constamment dans notre canton**. En nombre de véhicules par 1000 habitants le canton de Vaud figure, en 2005, au 10<sup>ème</sup> rang Suisse avec 534 véhicules. La moyenne Suisse est située à 515. En comparaison Bâle-ville en compte 348, Berne 483 et Zürich 505. Il faut renverser cette tendance.



Si, comme nous le prétendons, la future structure sociale risque de représenter en majeure partie des hauts revenus, il est clair que c'est également au sein de ces

## **SUISSETRAFIC.com ... la ville pour tous** **Dossier «Quel avenir pour la Pontaise ? »**

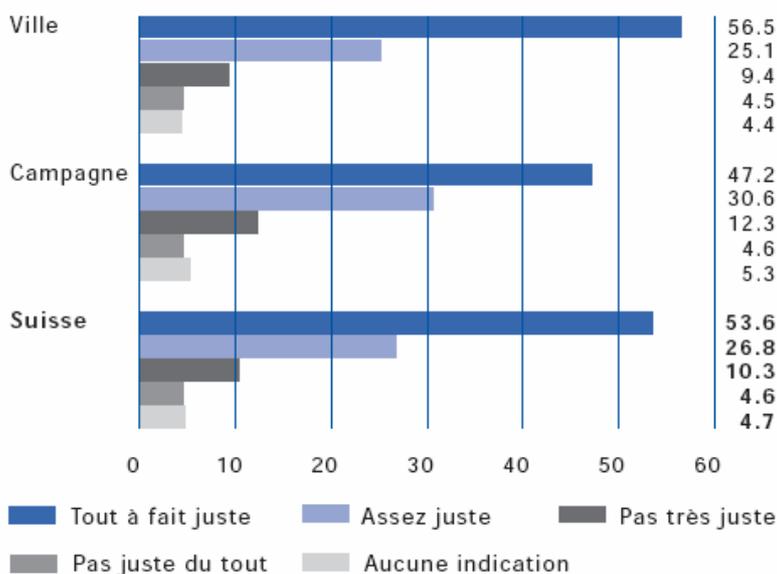
derniers que les kilomètres parcourus en voiture de tourisme sont les plus élevés (voir tableau statistique).

### Kilométrage annuel des voitures de tourisme, selon la taille du ménage et le revenu, en 1999

	Kilométrage	
	km/an	Suisse %
<b>Taille du ménage</b>		
1 personne/ménage	12 324	89.3
2 personnes	12 455	89.0
3 personnes	13 841	89.2
4 personnes	13 103	89.5
5 personnes et plus	12 884	89.3
<b>Revenu mensuel du ménage</b>		
Jusqu'à 4000 francs	10 996	89.5
4001-8000 francs	12 609	89.6
8001-12 000 francs	14 014	89.8
12 001 francs et plus	14 538	87.1
Base: 26 291 voitures		© are et OFS

**L'offre en transports publics et les capacités de stationnement seront donc déterminantes dans les futurs déplacements en direction du centre commercial de la ville.**

### Il faut accorder un traitement préférentiel aux transports publics (en %)



Dans le micro recensement fédéral de 2000 les chiffres sont clairs: la majorité des sondés est prête à accorder un **traitement préférentiel aux transports publics** (graphique ci-contre).

## SUISSETRAFIC.com ... la ville pour tous Dossier «Quel avenir pour la Pontaise ? »



Tiré du journal 24heures du 8.11.2006

La variante "funiculaire" ou "miniméto" nous paraît peu intéressante car:

- il n'est pas prévu avant la construction des nouveaux logements.
- en transitant en sous-sol il augmente le sentiment d'insécurité
- il compliquera fortement les maintenances par l'adoption d'un nouveau type de transport
- Il est peu flexible en terme de parcours
- le "maillage" n'est pas suffisant - selon les premières projets seules trois stations verraient le jour (Druery-Pontaise-Bois Gentil) entre la place de la Riponne et la Blécherette contre six actuellement avec la ligne 1. L'accessibilité de certaines zones est donc menacée
- il peut même agir comme un élément contreproductif si des mesures d'accompagnement importantes ne sont pas entreprises en surface pour diminuer le flux des véhicules privés en direction du centre-ville, comme c'est malheureusement le cas actuellement avec le M2. L'espace ainsi gagné n'est pas à transformer en place de parc ni en couloirs à voitures mais à répartir entre piétons, vélos et verdure.

Lien vers le miniméto de Pérouse =>

<http://www.leitner-lifts.com/content.asp?L=4&subc=827&idmen=150>

<http://www.leitner-lifts.com/content2.asp?L=4&idMen=148&sezione=3.19>

Peu avant Noël le parti socialiste proposa une nouvelle variante de transport public vers la Blécherette : [un tram reliant Le Flon à la Blécherette par la rue Centrale, le tunnel, la Borde, Pontaise et le plateau des Plaines du Loup](#). Cette proposition nous paraît particulièrement intéressante et rejoint parfaitement ce que nous défendons comme idée : le transfert modal et la limitation du trafic privé en ville.



Un tramway « Flon-Blécherette » – F. Brundler

Nous avons déjà [proposé l'idée de fermer la rue Centrale entre le Flon et le parking du Rôtillon](#) depuis 2002 mais celle-ci avait été balayée immédiatement par notre Municipalité (tous partis confondus) et nous n'avions pas été écoutés. Il est intéressant de constater que quelques élus ont mis un peu d'eau dans leur vin.... Osons imaginer que l'axe St-François-Chauderon sera transformé à court terme de la même façon afin d'accélérer substantiellement les lignes de transports publics fort nombreuses à cet endroit et à faciliter les déplacements piétonniers très denses du centre-ville !

Dans leur projet les socialistes proposent des arrêts qui ne nous paraissent pas optimaux. Il manquerait effectivement un arrêt entre « Bessières » et « Le Flon » à la hauteur du commerce « Kramer & Krieg » (à nommer par exemple "Place Pépinet"). Car c'est bien à cet arrêt là que la plupart des habitants désirant effectuer des achats descendraient. Le quartier de la Borde ne serait desservi que par un seul arrêt. Un peu faible en comparaison du nombre d'habitants concernés !

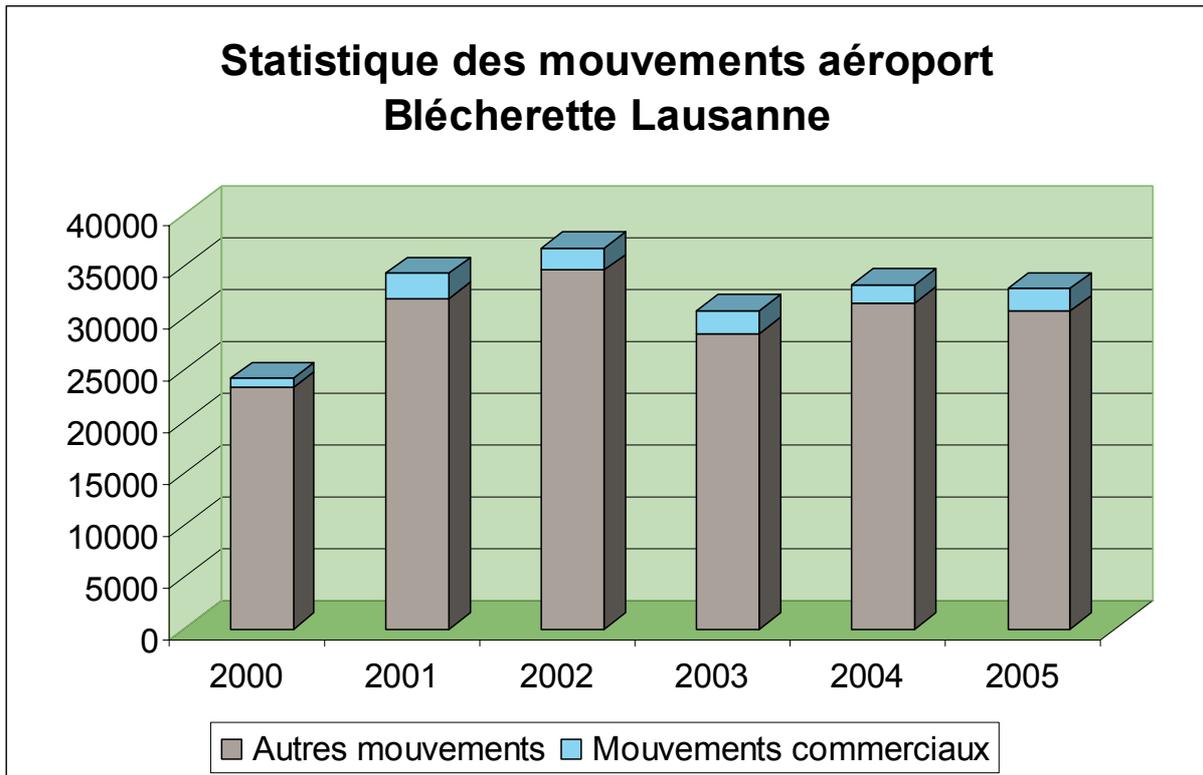
Ne faudrait-il pas songer également à d'autres alternatives (moins coûteuses) comme par exemple une augmentation de la fréquence et à la mise en site propre des trolleybus, la création de nouvelles lignes, etc.)

A notre avis il serait bon d'envisager **la fermeture de l'aéroport de la Blécherette** occupant un énorme espace pour peu d'utilisateurs et peu de retombées économiques au regard des nuisances apportées et ceci contrairement à ce que le PALM défend en prétendant l'importance stratégique de cette infrastructure =>



*"L'aéroport de la Blécherette est un atout significatif pour la promotion économique régionale et cantonale. Il est à considérer comme un équipement d'agglomération essentiel pour le développement visé par le projet PALM. Les autorités cantonales et les communes soutiennent cette infrastructure de communication importante, aussi bien pour les déplacements de loisirs que pour le monde des affaires." (PALM p. 45 point 3.2.6 Autres moyens de transports")*

Seule pourrait subsister la base de la REGA, indispensable pour la Suisse romande. L'aéroport genevois, distant de seulement 60km. peut très bien assurer le trafic des voyageurs. Quant aux écolages, celui de Payerne pourrait faire l'affaire. La part des mouvements commerciaux est insignifiante comme on peut le voir sur le graphique ci-après.



En voulant conserver la Blécherette on prêterite une extension intéressante de la ville sur un plateau admirablement bien placé.



La surface utilisée par l'aéroport de la Blécherette est plus grande que celle du nouveau quartier Pontaise/Plaine du Loup.

Une pesée des intérêts devra tôt ou tard se faire .

## **NOS PROPOSITIONS - TRANSPORTS:**

- L'étude de moyens de transport performants, écologiques, économiques et respectueux de notre environnement et leur création avant le démarrage des zones d'habitat.
- Une élimination totale du trafic automobile dans les nouvelles zones d'habitat **en créant ainsi des quartiers sans voitures:**

<http://www.rue-avenir.ch/pdf/Quartier%20Vauban.pdf>

<http://www.rue-avenir.ch/pages/402.htm>

<http://consomacteurs.canalblog.com/archives/2006/08/17/2486005.html>

[http://www.seebucht.ch/fr/Baie\\_du\\_lac.pdf](http://www.seebucht.ch/fr/Baie_du_lac.pdf)

[http://chicheweb.org/article.php3?id\\_article=84](http://chicheweb.org/article.php3?id_article=84)

[http://carfree.free.fr/vivre\\_sans\\_voiture.pdf](http://carfree.free.fr/vivre_sans_voiture.pdf)

[http://carfree.free.fr/pour\\_en\\_finir.pdf](http://carfree.free.fr/pour_en_finir.pdf)

[http://objectif21.insa-lyon.fr/actualite.php?req=a\\_051028\\_Vinc](http://objectif21.insa-lyon.fr/actualite.php?req=a_051028_Vinc)

<http://sansvoiture.free.fr/index.php?menu=textes&sousmenu=autodecroissance>

[http://www.sihlbogen.ch/downloads/lematin\\_210606.pdf](http://www.sihlbogen.ch/downloads/lematin_210606.pdf)

- La priorité totale aux transports publics sur les axes principaux. L'idée de tram Nord-Centre nous paraît être une bonne piste. Le tram apporte beaucoup d'avantages, exemple de Nice => <http://www.tramway-nice.org/nouvelle-ville/avantages.php> D'autant que le trajet proposé par le PS est bien supérieur à celui des variantes de Monsieur Olivier Français qui ne pense qu'à enterrer les transports publics ..... afin d'avantager les transports individuels !
- La diminution générale du trafic individuel d'au moins 50% sur les axes principaux bordant le quartier (Avenue du Grey – Route des Plaines du Loup) par une politique volontariste de transfert modal progressif.
- La fermeture à terme de l'aéroport de la Blécherette afin de permettre l'extension des zones d'habitat et de zones "tampons" séparant l'autoroute de la ville.

## **6. ESPACES VERTS ET QUALITE DE VIE**

**La création et la sauvegarde de cheminements piétonniers et de milieux naturels en zone urbaine sont indispensables pour garantir un environnement de qualité.**



La densification de notre ville est une chose louable et très probablement souhaitable afin de gérer correctement notre territoire. Cette opération ne doit pas se faire au détriment des espaces verts et publics ni en détruisant notre patrimoine historique. Et cela les politiciens ont tendance à vite l'oublier....

**La sauvegarde de cheminements piétonniers sûrs et agréables, la création de lieux communs d'échanges sociaux, la préservation d'espaces publics libres de motorisation et de lieux naturels doivent faire partie d'un plan de développement de quartier en accord avec les citoyens.**

Alors attention à ne pas "brader" des espaces où la Municipalité à encore le contrôle pour financer des projets sportifs au bord du lac où seul le prestige compte.

### **NOS PROPOSITIONS ESPACES VERTS + QUALITE DE VIE:**

- Sauvegarde des cheminements piétonniers existants et création d'un réseau "ouvert". Le délégué aux piétons et le délégué aux vélos se chargent d'étudier tous les cheminements actuels et d'anticiper les futurs déplacements d'entente avec la population et les architectes du projet.
- Espaces verts et de détente parsemées de zone naturelles. Certains aménagements peuvent être développés avec la participation des habitants ou des écoles.
- Implication des habitants au développement d'une conscience écologique (participation active, ateliers, etc.)

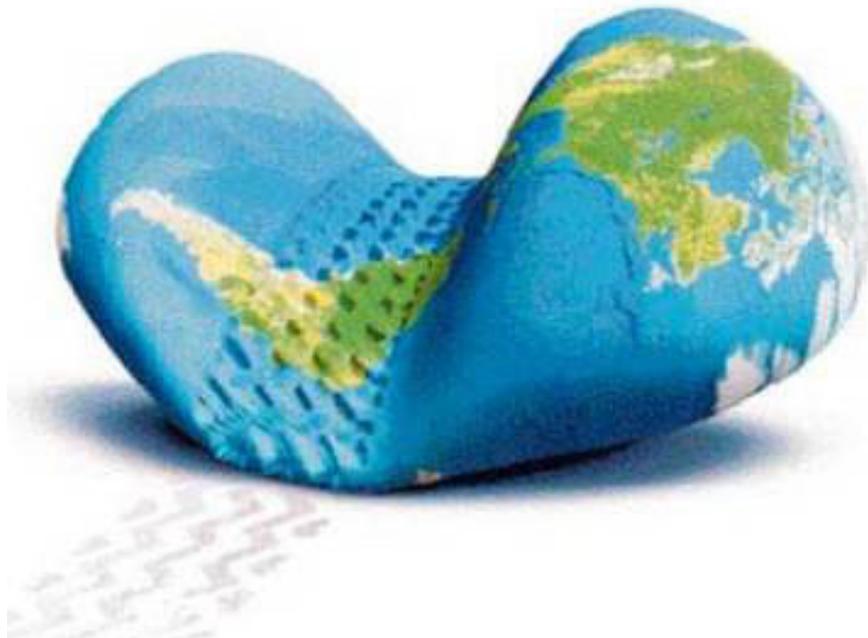
## **7. UNE VUE GLOBALE EST INDISPENSABLE**

**Dorénavant les priorités doivent tendre vers une redéfinition des plans de circulation et de l'aménagement du territoire sur toute la ville/région afin de diminuer d'au moins 50% le trafic individuel.**

La ville de Lausanne et sa banlieue vont probablement subir ces prochaines années de profondes mutations structurelles. Il est donc évident que seules des mesures coordonnées et planifiées sur tout le territoire communal voire de la région sont indispensables. Les études établies jusqu'à ce jour prennent encore trop en compte les transports individuels et ne sont pas visionnaires. Même dans le fameux PALM (Projet d'Agglomération Lausanne-Morges) on relève la soit-disant importance stratégique de l'automobile. Décidément il est bien difficile de modifier les idées reçues:

*Extrait du PALM, page 43, point 3.2.5 "Mesures et services de mobilité intégrée": "A l'échelle des quartiers, il s'agit le plus souvent de décourager le trafic de transit, de réduire les vitesses du trafic automobile et de favoriser le stationnement des résidents. Dans les zones plus centrales, l'enjeu est d'assurer une bonne coexistence de tous les usagers, **sans discriminer les automobilistes qui sont nécessaires à la vitalité économique**".*

Des modifications profondes en matière de transport sont indispensables afin de juguler les problèmes environnementaux et les nuisances. Un frein important au trafic individuel en particulier pour le transit et les pendulaires doit être mis sur pied par une politique volontariste en faveur des transports publics. Ces derniers peuvent, dans une énorme proportion, contribuer à un accroissement de l'accessibilité de notre ville et au respect des normes fédérales en matière de pollution de l'air et du bruit.



**Le seul développement des transports publics ne suffit pourtant pas pour modifier les habitudes de déplacement et diminuer le flux des automobiles:**

Extrait de l'étude "Une ville sans voiture, une utopie ?" => <http://www2.cnrs.fr/presse/thema/530.htm>

« En bref, notre étude montre que l'on ne peut agir sur l'usage de la voiture en se contentant de développer les transports en commun, explique Patrick Bonnel. Si une marge de manœuvre existe effectivement, aller au-delà en réduisant massivement la place accordée à l'automobile en ville nécessite une approche globale du problème. Celle-ci intègre notamment l'aménagement urbain et les stratégies de localisation des ménages, des emplois et des commerces... ».

**Par la redéfinition totale des plans de circulation, la diminution des possibilités de stationnement et par l'adoption d'un plan stratégique basé sur le développement durable on pourrait réduire d'au moins 50% le trafic individuel à Lausanne.**

Nous n'irons pas aussi loin que l'étude ci-après mais nous devons y réfléchir pour nos générations futures => [http://carfree.free.fr/pour\\_en\\_finir.pdf](http://carfree.free.fr/pour_en_finir.pdf)

Remettre en cause des dizaines d'années de développement urbanistique basé quasi exclusivement sur l'automobile peut paraître difficile à mettre en œuvre. On ne doit plus se contenter de maîtriser le trafic à un niveau de fluidité acceptable ou éviter son augmentation mais plutôt **avoir pour objectif de diminuer fortement celui-ci.**

Les nouveaux quartiers que l'on va créer ces prochaines années à Lausanne (Pontaise-Sévelin-Malley-Rionzi-Bourdonnette, etc.) devraient être conçus selon ces principes.

Dans les faits malheureusement on ne se dirige pas dans cette direction. La preuve en est la décision de la création d'une nouvelle route de contournement de la Sallaz => <http://www.lausanne.ch/view.asp?DocID=22429&Language=F> favorisant un accès plus direct aux automobilistes vers le centre-ville et qui n'est, de loin pas, une mesure d'accompagnement efficace en relation avec le M2. Ou encore ce cas là => <http://www.mdl-lausanne.ch/fichiersag2005/philipmorris.htm>

On pourrait citer de nombreux autres exemples comme la création du parking du Flon avec 975 places au centre-ville; celui du Rôtillon avec 180 places; le manque de prise de décision pour la fermeture d'axes routiers chargeant inutilement le centre-ville d'un transit économiquement discutable et défavorisant les transports publics dans leur progression => <http://www.lausanne.ch/view.asp?DocID=22818&Language=F>.

Une vision globale est donc **INDISPENSABLE**.

## **8. UN PROJET POPULAIRE**

**Faire preuve d'anticipation c'est améliorer et garantir à long terme des conditions de vie compatibles avec notre santé. La participation active des habitants est fortement souhaitée.**

Nous défendons l'idée d'un projet populaire où les habitants ont leur mot à dire. **Nous ne voulons pas d'un beau dessin d'architecte mal pensé.** Les autorités doivent en tenir compte sans quoi elles risquent fort de sombrer pendant des années avec un dossier qui ne verra jamais le jour.



Savoir être visionnaire et révolutionnaire dans les habitudes de déplacement et d'habitat, être à l'écoute d'une population qui ne demande qu'à s'exprimer et à émettre des idées pour son environnement immédiat c'est faire preuve d'ouverture et d'anticipation.

Et voilà, le mot est lâché: **anticipation**. Anticiper le futur de notre société avec 10, 20 ou 30 ans d'avance. Ici l'espace touché est suffisamment important pour ne pas se rater et essayer au mieux de nos connaissances d'associer qualité de vie et urbanisme d'une grande ville. Il est grand temps de montrer notre capacité de construire vraiment le futur quitte à bouleverser certaines habitudes qui détruisent systématiquement et inexorablement notre environnement...