

Le PALM ou projet d'agglomération Lausanne-Morges

Julien Eggenberger

géographe
membre de la CATTI¹

La Confédération encourage la création de projets d'agglomération sous la forme d'une planification transversale orientée sur les transports et l'aménagement du territoire en conditionnant l'octroi des subventions fédérales en matière de transport d'agglomération (300 à 350 millions de francs par an).

Les enjeux en termes de développement sont importants puisqu'il est prévu une augmentation de 40'000 habitants et de 19'000 emplois dans le périmètre du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Un consensus a été établi entre les partenaires (communes et canton) autour de quelques points : il existe une communauté de destin

pour les communes de l'agglomération lausannoise, il faut lutter contre l'étalement urbain en cours en contenant l'urbanisation et préserver la mobilité de la population et l'accessibilité des centres par un développement des transports collectifs.

Lors de la consultation, le parti socialiste a soutenu le scénario de l'agglomération compacte qui prévoit de localiser le développement à l'intérieur d'un périmètre déterminé, en densifiant particulièrement les quatre centres-villes – Pully, Renens, Morges et Lausanne – et neuf sites stratégiques, bien desservis par les transports publics. Développer l'agglomération de manière compacte est la seule possibilité permettant de garantir un développement de qualité et conforme aux objectifs du développement durable. En particulier, des améliorations sont nécessaires pour les équipements ferroviaires – troisième voie Lausanne-Genève, quatrième voie Lausanne-Renens, halte de Malley, etc. Par contre,

nombre des investissements routiers prévus ne semblent pas prioritaires. Ainsi l'exemple du schéma directeur du nord lausannois est emblématique d'un catalogue complètement irrationnel. La question de la traversée autoroutière de la région morgienne, à l'origine de la démarche du PALM, doit être réglée, par exemple par le déplacement de l'autoroute.

Soulignons que la majorité des critiques formulées par le PSV ont été entendues, notamment l'abandon des secteurs stratégiques extérieurs à l'agglomération et la prise en compte des centres-villes. Par contre, la stratégie basée sur les P+R ne constitue toujours pas quelque chose de souhaitable, même si, dans certains cas, leur développement, en périphérie de l'agglomération aux points d'accès du réseau de transports collectifs, peut s'avérer judicieux. Un tel choix doit éviter d'hypothéquer le développement de grands espaces aux abords des pôles des transports collectifs et

doit s'accompagner de la suppression des P+R situés au centre-ville (Vélodrome, Provence, Ouchy, Valmont, ...) et l'abandon des projets situés dans l'agglomération.

L'échec de la démarche visant à l'institution d'une entité unique de pilotage des domaines concernés, l'absence de validation par les conseils communaux, le refus de certaines communes de signer la convention et une priorisation des investissements peu claire rendent la réalisation du PALM encore hasardeuse. Le canton reste, pour l'instant, le leader dans ce processus alors qu'on aurait pu espérer que les communes voient leur intérêt à un développement d'un organe de pilotage propre à l'agglomération. Les communes doivent trouver la solution démocratique qui manque encore.

www.agglo-lausanne-morges.ch

¹CATTI: Commission Aménagement du territoire, transports et institution

Il y a agglomération et agglomération: la vision veveysanne

Laurent Ballif

député, syndic

Tout le monde parle d'agglomération – voire de fusion ! – mais sans se rendre compte que ce terme ne recouvre pas forcément la même chose pour chaque interlocuteur.

Les grands projets dont parle la presse, en particulier ceux touchant la zone Lausanne-Morges, sont développés sous l'impulsion de la Confédération. L'agglomération dont il s'agit là est essentiellement un regroupement fonctionnel visant à améliorer le fonctionnement de l'ensemble en globalisant le traitement des différents problèmes sectoriels: transports, urbanisme, etc.

Cette démarche n'a pas grand-chose à voir avec la démarche «agglomération» qui peut être entreprise sous l'égide de la nouvelle Loi sur les communes. Celle-ci traite des problèmes institutionnels posés par la coopération régionale. Elle offre plusieurs véhicules à celle-ci, en particulier l'association de communes déjà utilisées depuis des années, ainsi que l'agglomération et la fédération de communes, structures n'ayant encore eu aucune concrétisation dans le canton. Le PS aurait aimé que le contenu législatif

de l'agglomération soit plus fourni, notamment avec la possibilité de prélever des points d'impôts et d'obliger une commune à y adhérer, mais cela fera peut-être partie un jour d'une loi spécifique.

La région de Vevey-Montreux a été l'une des premières à proposer un projet d'agglomération selon le schéma de la Confédération, en 2003 déjà. Toutefois, la vision adoptée a correspondu à l'habitude déjà bien ancrée sur la Riviera d'une collaboration intercommunale institutionnalisée. Il s'agissait d'utiliser l'impulsion fédérale – et sa contrepartie financière ! – pour avancer dans la mise en place de structures telles qu'espérées avec la nouvelle Loi sur les communes.

Durant ces trois dernières années, le Service des affaires intercommunales de Vevey – le véritable Greffe de la commune Riviera – a travaillé d'arrache-pied pour faire avancer ces projets. Le plus visible a été la création d'une association de communes pour la sécurité, *Police Riviera*, adoptée par les dix communes du district et constituant une réponse à l'échec de *Police 2000* voulue par le canton.

D'autres projets ont également été finalisés durant cette période, comme l'intégration, en 2002, des services industriels régionaux s'occupant de l'eau, de l'épuration et des denrées alimentaires – le couac des abattoirs de Clarens n'a pas grand-chose à voir

avec la démarche elle-même – ou la Convention du Fonds culturel Riviera.

Fin 2006, la Confédération a annoncé aux agglomérations qu'elle ouvrait de nouvelles possibilités en acceptant des projets urbains. La région Vevey-Montreux, par son organe «exécutif», la Conférence des syndicats, a dès lors proposé aux municipalités de lancer, en plus des démarches institutionnelles en cours, un ou plusieurs projets fonctionnels. Parmi les pistes explorées, on trouve:

- Une politique foncière régionale visant à concrétiser une composante du Plan directeur régional, à savoir le maintien et la promotion de la coulée verte entourant l'autoroute sur la Riviera;
- L'étude et la réhabilitation d'un quartier urbain connaissant des problèmes d'intégration et constituant une entrave au fonctionnement de l'agglomération (Guisan à Vevey et/ou Vauderesses à Clarens);
- La création d'une voie transversale Vevey-Montreux déchargeant l'axe du bord du lac.
- La valorisation et le développement des transports publics nord-sud en tant que lignes à caractère urbain et non inter-urbain.

Avec ou sans financement de la Confédération, les démarches seront développées en respectant les principes démocratiques, c'est-à-dire que les Conseils seront consultés à chaque étape déterminante.