

Carte analytique des enjeux, 1:2'000



Légende

- Analyse, évaluation
- Élément présentant des aspects positifs
 - Élément présentant des aspects positifs et négatifs
 - Élément présentant des aspects négatifs
 - Relation manquante
- Périmètres
- Périmètre du PDL
 - Périmètre de projet
- Densité
- ▨ Secteur de densité 0.8 (selon PDL)
 - ▨ Secteur de densité > 0.8 (selon PDL)
- Patrimoine
- Monument d'intérêt régional
 - Objet d'intérêt local
 - Objet bien intégré

Enjeux liés à l'urbanisme

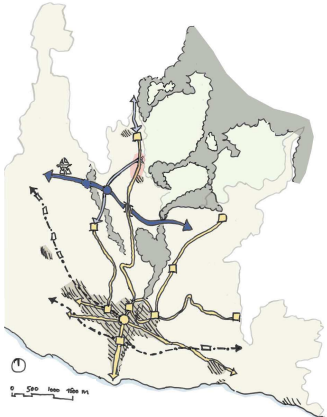
- 1 Complexe scolaire du Mortier introverti, sans lien avec route de Lausanne
- 2 Complexe de l'administration communale/école introverti et pensé pour lui-même
- 3 Petite centralité urbaine (arrêt de bus, rez actifs, boîte à livres, etc.), mais dégradée par le stationnement
- 4 Petite centralité urbaine En Coppoz (rez actifs), mais dégradée par le stationnement
- 5 Espace public du complexe de la paroisse mal relié
- 6 Liaison historique entre paroisse et cimetière à rétablir/mettre en valeur
- 7 Centralité du Petit-Mont comme centralité villageoise
- 8 Nouveau quartier Praz-Prévôt comme chance pour le développement
- 9 Potentiel de densification du tissu attenant à la route comme chance
- 10 Bâti en mauvais état, à remplacer

Enjeux liés à la mobilité

- Transport publics
- 21 Arrêt de bus bien aménagé (sur chaussée, bande médiane, etc.) comme événement positif du centre, gestion par feux superflue, lien vers contexte voisin peu attractif (barrière, stationnement, etc.)
- Mobilité douce
- 22 Trottoirs étroits
 - 23 Trottoirs inexistantes
 - 24 Absence générale d'aménagement pour les vélos sur la route cantonale, en particulier dans le sens montant
 - 25 Discontinuité du trottoir le long de la route de Lausanne, barrière comme obstacles
 - 26 Liaison manquante entre la rte de Lausanne et la rte de Coppoz (axe mobilité douce à l'échelle de l'agglomération)
 - 27 Liaison manquante à la centralité du Petit-Mont
 - 28 Itinéraire MD alternatif à la route cantonale très attractif
 - 29 Liaisons au centre sportif / à la campagne
 - 30 Liaisons existantes avec les quartiers de villas à l'ouest
 - 31 Liaison au Petit-Mont existante mais peu attrayante
- Transports individuels motorisés
- 32 Route comme césure et bruyante (en particulier aux endroits réservés)
 - 33 Chaussée large (3 voies), sensation de barrière
 - 34 Gironne peu attractif comme porte de localité et ne permettant pas de marquer la hiérarchie du réseau routier
 - 35 Carrefour et système de desserte extensifs peu favorables aux piétons
 - 36 Dominance du stationnement voiture dans les espaces ouverts
 - 37 Peu de stationnement vélo

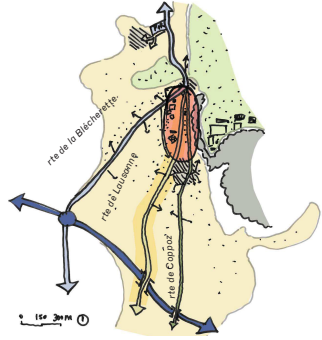
Enjeux liés au paysage

- 41 Place de jeux existante (bien aménagée mais effet de barrière au nord) et parc urbain planifié
- 42 Paroi de molasse comme patrimoine naturel et élément porteur d'identité
- 43 Parc de l'école du Mortier
- 44 Quartier de villas, qualités paysagères et atout pour la biodiversité et la qualité de vie
- 45 "Parc arrière" comme espace de qualité, à compléter
- 46 Quinconce des Châtaigniers à l'articulation entre ville et campagne
- 47 Proximité de la campagne comme atout pour le Mont
- 48 Allée historique arborée structurante
- 49 Arbres marquants
- 50 Cimetière sur la colline, à aménager comme un parc

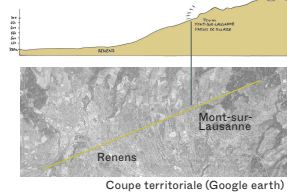


- Territoire PALM
- Liaisons urbaines structurées par les TC
- Réseau autoroutier
- Réseau routier complémentaire (extrait)

Analyse du contexte



- Centre de la commune en lisière d'agglomération aux portes de la campagne
- Site situé à l'extrémité d'un axe urbain structurant de l'agglomération
- Faisceau de routes parallèles à la route de Lausanne au centre de la commune, avec fonctions différenciées
- Route de la Blâcherette/Route de Lausanne nord comme réseau principal d'agglomération et contournement du centre de la commune
- Route de Lausanne en traversée de localité comme axe urbain fort pour tous les modes de transports
- Route de Coppoz comme axe structurant d'agglomération pour la mobilité douce
- La paroi de molasse comme repère géographique à l'échelle de la région



Lignes directrices pour le centre de la commune

- LD1. La route de Lausanne comme colonne vertébrale du centre de la commune
- LD2. Une rue adaptée au contexte avec un aménagement favorisant la coexistence et les mobilités douces
- LD3. Une centre communal fédérateur et cohérent (orientation aisée, séquences d'espaces organisées, etc.)
- LD4. Des espaces ouverts mis en réseaux et une perméabilité des cheminements piétons, en particulier est-ouest
- LD5. Des lieux de vie pour les habitants au lieu de places de stationnement (c'est-à-dire opérer un retour vers une ville faite pour l'homme)
- LD6. Des patrimoines bâti et paysager mis en valeur et faisant partie intégrante du développement
- LD7. De riches contrastes en ville et campagne

Urbanisme

Centre de la commune: transformation en un ensemble fédérateur et cohérent

Analyse

- Organisation polycentrique de la commune, caractéristiques historiques
- Fonction de centralité, mais peu reconnaissable
- Zone hétérogène (architecture, aménagement des espaces, affectations) peu structurée, orientation peu aisée
- Chaque complexe est pensé pour lui-même et souvent introverti
- Synergies, cohérence et lisibilité du centre sont peu présentes

Approche

- (Re)définir l'identité du centre de la commune
- Transformer le centre de la commune en un élément cohérent et fédérateur (orientation aisée, séquences d'espaces organisées, etc.)



Etat actuel: des entités introverties et juxtaposées

Mobilité

Un aménagement incitatif de la route de Lausanne

Analyse

- Dominance des TIM dans l'aménagement de la route
- L'aménagement permet des vitesses élevées
- Parcours vélo sur la route inexistant/pu sécurisés, en particulier à la montée
- Continuités piétonnes parfois peu attractives et trottoirs par endroits étroits

Approche

- Rééquilibrer les différents modes de transports au profit des modes doux (piétons, vélos) et TC, en accord avec le rôle d'axe structurant de la route de Lausanne
- Aménager la rue de manière à favoriser la coexistence des modes et à inciter plus de «respect» (réduction de la vitesse, etc.)



L'entrée de localité depuis le giratoire au nord n'incite pas de changement de vitesse



Absence d'infrastructures pour les vélos sur la route cantonale, en particulier dans le sens montant



Route de Lausanne très large devant le bâtiment de l'administration communale



Malgré l'absence de trottoir et traversée piétonne, les piétons s'y risquent quand même

Paysage

Espaces ouverts: exploitation de leurs potentiels

Analyse

- Qualités des zones adjacentes au centre de la commune (quartiers verts de villas, forêt et paroi de molasse, centre du Petit-Mont, centre sportif et campagne)
- Connexions MD avec zones adjacentes existantes mais peu lisibles
- Qualités existantes de certains espaces ouverts du centre de la commune («parc arrière», place de jeux, allée d'arbres historique)

Approche

- Renforcer l'intégration du centre de la commune à son environnement pour établir un dialogue fort
- Renforcer la cohérence d'ensemble (usages, relation au bâti et aux autres espaces ouverts)
- Exploiter le potentiel existant des espaces ouverts



Passage arboré menant au quartier de villas et au chemin des Grisons



L'aménagement du chemin menant au parc sportif est peu attrayant, l'orientation peu claire



«Parc arrière» près du cimetière, un potentiel à exploiter



Allée d'arbres historique comme espace ouvert structurant

Route de Lausanne: transformation en une colonne vertébrale

Analyse

- Dominance des fonctions de mobilité (transit) de la route de Lausanne
- Les parcours MD le long de la route sont discontinus/ inexistantes car développés sans vision d'ensemble (juxtaposition de mesures)
- Rez actifs le long de la route (arrêt de bus Petit-Mont, bâtiment de la Poste, intersection avec route de Coppoz) mais souvent donnant sur des places de stationnement, protégées par des filtres, avec peu de plus-value pour l'espace-route

Approche

- Transformer la route en une rue avec qualité de séjour, plus seulement lieu de passage
- Renforcer la fonction de centre: concentrer les usages publics aux abords de la route et améliorer l'interaction entre usages et flux



Discontinuité du parcours (barrière de sécurité) à la hauteur de l'école enfantine



Rez-de-chaussée animé mais se barricadant face à la route, façade borgne à l'étope



Affectation peu adaptée à la situation



Affectation intéressante (boîte à livre) procurant une qualité de séjour à la route de Lausanne en synergie avec l'arrêt de bus

Amélioration des traversées et perméabilités est-ouest

Analyse

- Faisceau de routes parallèle nord-sud, mal connectées entre elles (dir. est-ouest)
- Topographie marquée du site, rend les perméabilités est-ouest peu aisées et difficilement lisibles
- Articulation du quartier de villa et de la zone sportive importante pour la qualité de vie des Montains

Approche

- Amélioration de la continuité des cheminements est-ouest pour la mobilité douce, afin d'améliorer la lisibilité du site et d'établir de solides liaisons avec les quartiers adjacents
- Traiter la route de Lausanne comme un élément connecteur au lieu d'une barrière (traversée plus aisée, réduction largeur et vitesse)



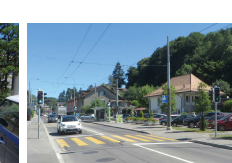
La réalisation du quartier de Praz-Prévôt et du parc urbain comme chance pour le centre communal



L'axe historique paroisse - cimetière est toujours existant mais entrecoupé et peu attractif pour la MD



Un tout petit passage par le parking menant au passage piéton généreux



Le réaménagement des arrêts de bus permet une traversée aisée de la route, toutefois la pertinence des feux peut être questionnée

Entités végétales: exploitation de leurs potentiels

Analyse

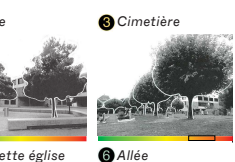
- Deux grandes entités à haute valeur imaginaire, paysagère et patrimoniale: allée de marronniers et forêt de la paroi de molasse
- Mais aussi un déficit de l'image végétale (qualités variables de l'arborisation, hétérogénéité)
- Très peu d'ombre, phénomène de surchauffe due à l'ensoleillement
- Un très grand potentiel de développement d'un projet végétal du fait de la générosité de l'espace ouvert disponible

Approche

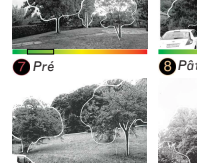
- Mettre en valeur le patrimoine végétal existant
- Le compléter en développant un projet d'arborisation portant une identité végétale cohérente, spécifique au Mont



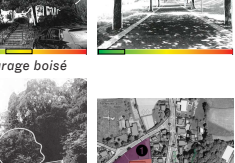
1 Parc



2 École



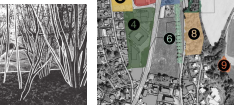
3 Centre



4 Placette église



5 Pré



6 Pâturage boisé



7 Quinconce



8 Forêt



9 Cimetière

10 Allée

11 Forêt

12 Quinconce

13 Forêt

14 Quinconce

15 Forêt

Inclusion et mise en valeur du patrimoine

Analyse

- Noyau du Petit-Mont mentionné comme «tissu bâti historique villageois» dans le PALM: importance à l'échelle de l'agglomération
- Présence de «monuments d'intérêt régional» (paroisse, villa campagnarde), d'«objets d'intérêt local», d'«objets bien intégrés», d'une allée d'arbres historique, de parois de molasse
- Relations historiques perdues (p.ex. paroisse - cimetière)

Approche

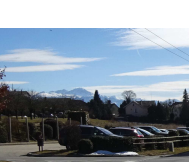
- Mettre en valeur/en scène les axes visuels sur le paysage et les références historiques porteuses d'identité
- Traiter la substance bâtie porteuse d'identité (complexe de la paroisse, centre du Petit-Mont) comme éléments de référence pour le développement urbain



Axe visuel sur la paroisse depuis la route de Lausanne



Carte historique de 1952 montrant la liaison arborée, aujourd'hui disparue, entre paroisse et cimetière (source: site Confédéré)



Vues sur les Pré-alpes en direction du sud-est, sud et sud-ouest



Liaison au centre du Petit-Mont depuis la route de Lausanne existante mais peu attractive

Réorganisation du stationnement

Analyse

- Les espaces ouverts sont souvent encombrés de places de stationnement pour voitures
- Les zones de parking recoupent souvent les itinéraires de mobilité douce, insécurité pour les piétons
- Peu de parking pour les deux-roues et vélos, offre publique en réflexion

Approche

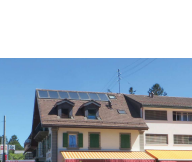
- Regrouper les parkings, intégrer de l'offre publique pour le centre dans les parkings sous-terrains des nouvelles constructions
- Favoriser la mutualisation des places de stationnement
- Sécuriser les parcours piétons importants dans les zones de parking
- Améliorer l'aménagement (végétation, matériaux) et l'intégration des parkings dans leur environnement



Dominance du stationnement aux abords de la route



Les places de stationnement sont vitales pour les commerces, celles-ci utilisent cependant la totalité du trottoir, empêchent une terrasse, l'accès et la vue sur la vitrine



De jolies terrasses, qui donnent cependant sur des parkings et s'en protègent à l'aide de blocs/bacs en béton



De jolies terrasses, qui donnent cependant sur des parkings et s'en protègent à l'aide de blocs/bacs en béton

Traitement des contrastes entre ville et campagne

Analyse

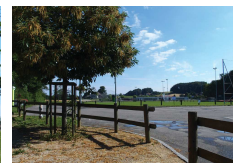
- Un pôle d'institutions publiques et des quartiers résidentiels en balcon sur le Léman, un centre sportif sur un plateau topographique aux portes de la campagne
- Proximité de la nature/campagne comme élément identitaire ainsi que comme plus-value pour la qualité de vie au Mont et pour le développement durable du lieu

Approche

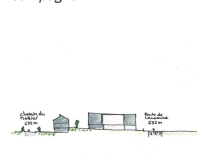
- Exploiter le potentiel des complémentarités entre ville et campagne comme élément identitaire riche
- Traiter l'articulation entre ces deux contextes territoriaux (quinconce des Châtaigniers, bande de forêt et paroi de molasse)



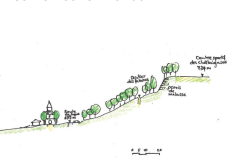
Le chemin des Neuf-Fontaines mène directement à la campagne



Quinconce des Châtaigniers comme articulation entre deux contextes territoriaux



Coupe de l'existant à la hauteur de l'administration communale



Coupe de l'existant à la hauteur de l'administration communale

plan 1:1'000

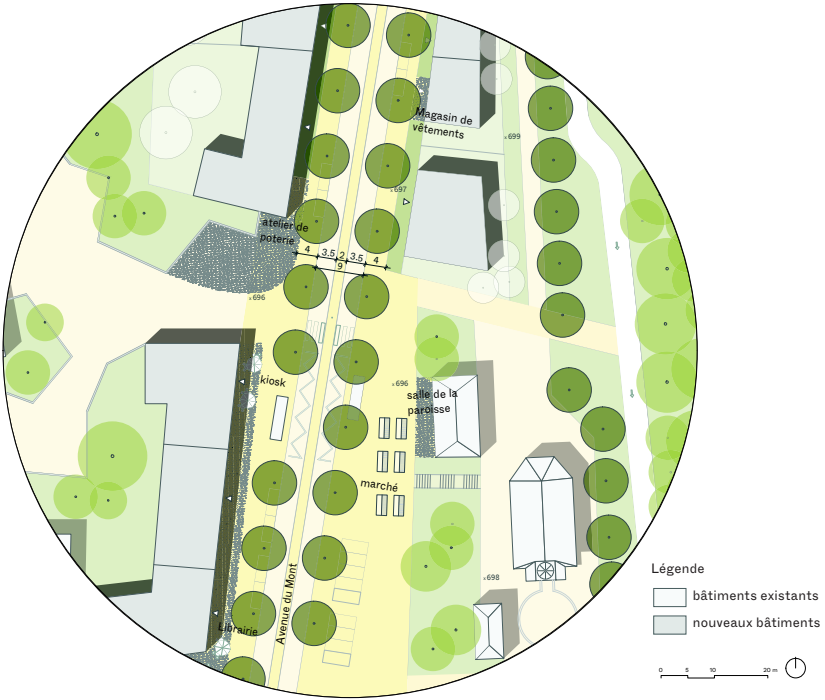
Les trois idées principales du scénario d'aménagement:

- Une forte intensité urbaine concentrée le long de la route de Lausanne, des zones adjacentes et cœurs d'îlots plus calmes
- Des séquences de places et de jardins
- La coexistence des modes de transports sur la chaussée

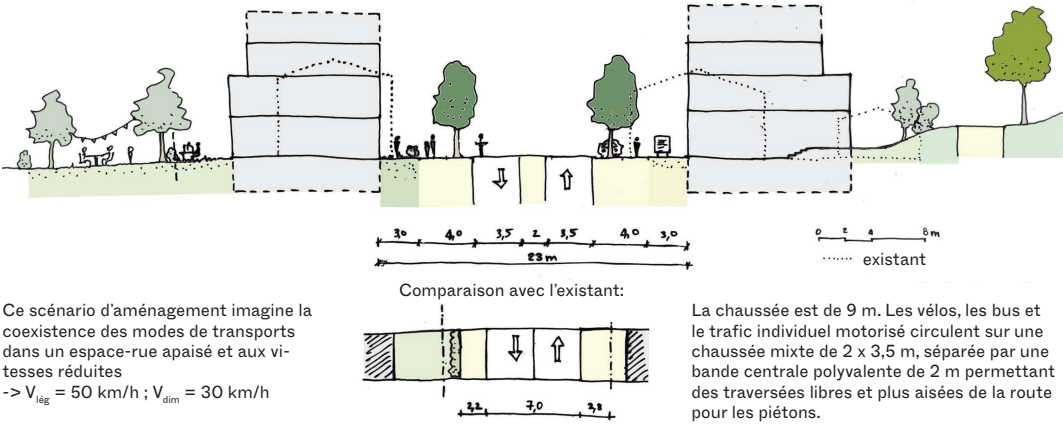


Le scénario d'aménagement «Avenue urbaine» est le plus urbain des trois scénarii. Le centre de la commune du Mont-sur-Lausanne s'affirme comme pôle urbain de l'agglomération lausannoise et s'organise le long d'une avenue urbaine plantée. Les nouvelles constructions le long de l'avenue définissent un espace-rue homogène et identitaire. Les bâtiments de l'administration communale, de la piscine et de l'école enfantine peuvent alors être repensés. La relation historique entre la paroisse et le cimetière, qui s'est effacée au cours du développement, se verrait réhabilitée et mise en valeur. Que l'on est bien en ville, avec sa diversité d'ambiances, ses offres et services variés et ses parcs soigneusement aménagés!

Zoom - Place du marché, 1:500



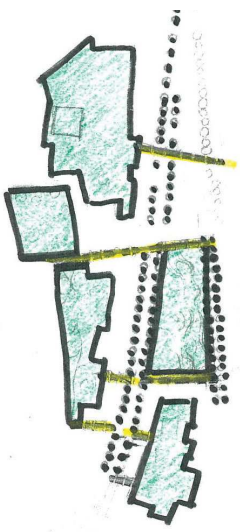
Coupe de principe de l'aménagement de l'espace-rue (A), 1:200



Concept de mobilité



Concept paysager



Rez-de-chaussée à vocation résidentielle avec jardinets privés, agissant comme un filtre vis-à-vis de l'espace public (Fellenbergstrasse, ZH)



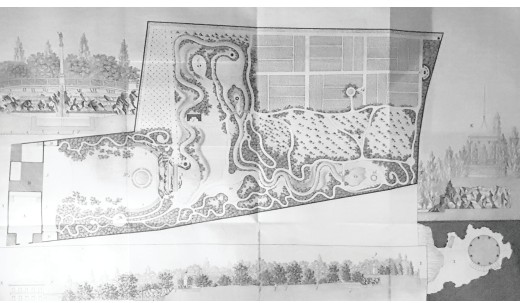
Traversée de la place avec bande centrale polyvalente (Saint-Imier, BE)



(ci-dessus) Route cantonale avec bande centrale polyvalente. Places de parc le long de la route à l'emplacement des rez-de-chaussée actifs (König, BE)



Places de stationnement sur trottoir devant les commerces, trottoir généreux même dans un contexte serré (Rolle, VD)



Le grand parc public s'inspire des compositions paysagères du XIXe siècle



Des collines façonnent la topographie du parc

plan 1:1'000

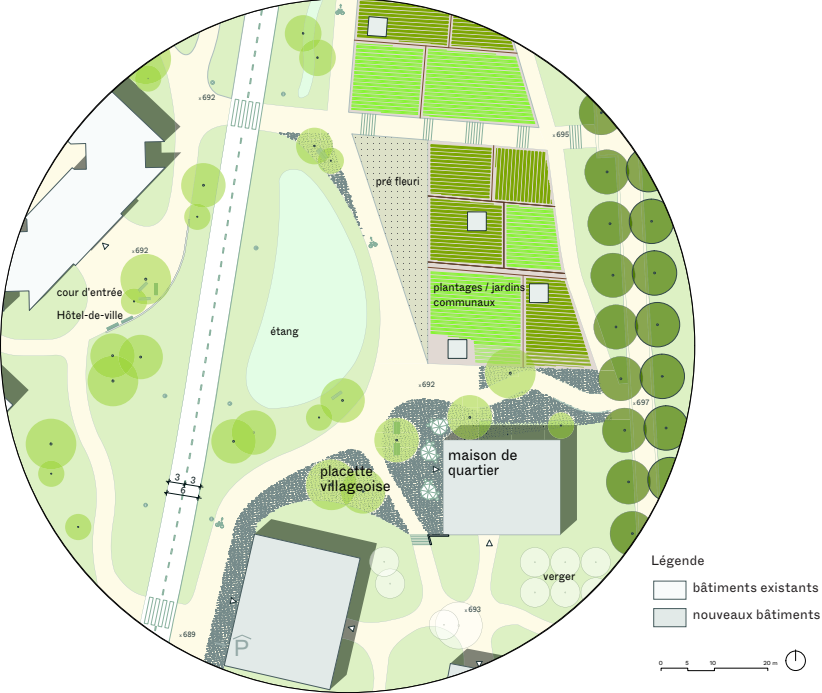
Les trois idées principales du scénario d'aménagement:

- Un parc fédérateur et identitaire
- Des usages publics placés dans le parc aux endroits stratégiques
- Une chaussée minimale avec mobilités douces en site propre dans le parc

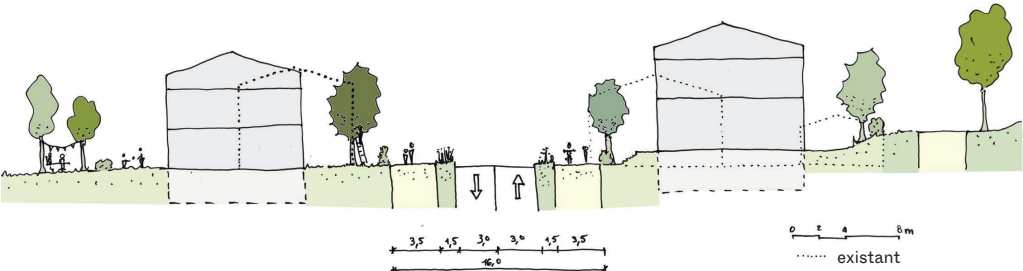


Le centre de la commune du Mont-sur-Lausanne devient un parc fédérateur qui regroupe les principaux espaces publics et équipements communaux. Un étang est aménagé dans le parc urbain qui servira au délaçement des habitants, de bassin de rétention en cas de fortes pluies et de catalyseur pour la biodiversité. Non loin de la placette villageoise, des plantages et jardins communaux donneront l'occasion aux élèves et autres habitants de cultiver leurs propres légumes, tout en renforçant l'offre sociale de la commune. Ainsi, la commune maintient et cultive son identité villageoise et sa proximité avec la campagne comme caractéristiques propres, générant une qualité de vie optimale et respectueuse de l'environnement. Le parc de ville (centre communal) est relié au parc des champs (campagne et centre sportif) par différents parcours mis en valeur.

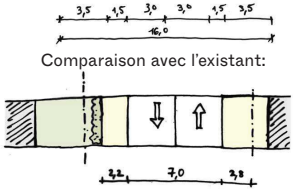
Zoom - Placette villageoise et parc, 1:500



Coupe de principe de l'aménagement de l'espace-rue (B), 1:200

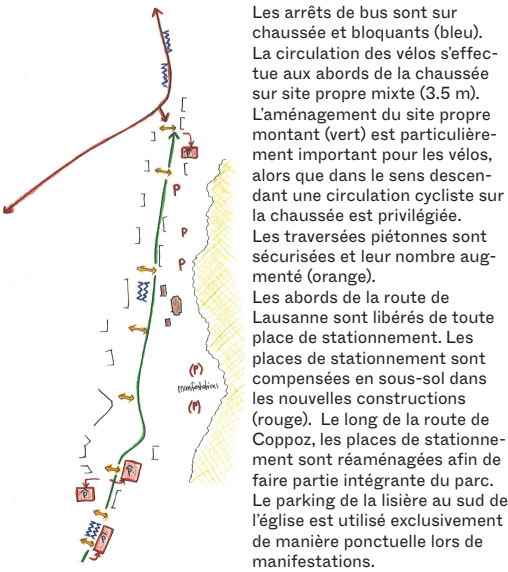


Ce scénario d'aménagement propose une séparation des flux de mobilité à l'image d'un «parkway». Néanmoins, la route est apaisée par son gabarit réduit.
-> $V_{\text{leg}} = 50 \text{ km/h}$; $V_{\text{dim}} = 30 \text{ km/h}$



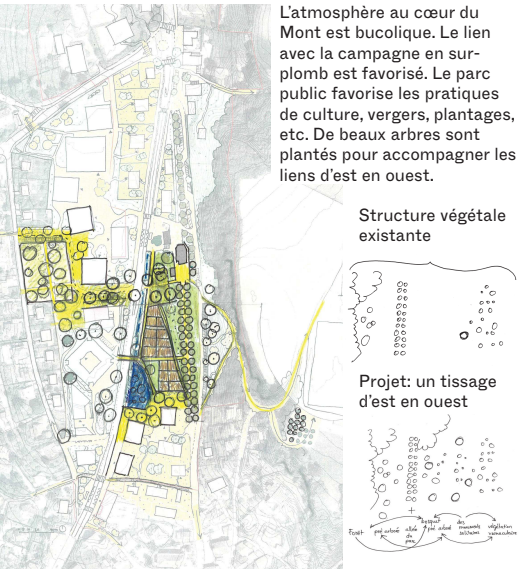
La chaussée est minimale, avec un gabarit de 6 m. Le trafic individuel motorisé et les bus circulent sur 2 voies de 3 m. Les piétons et cycles se déplacent aux abords de la chaussée sur site propre (largeur min. 3.5 m), séparé de la route par une bande enherbée et par endroits plantée. Dans le parc communal, l'itinéraire de mobilité douce y est parfaitement intégré.

Concept de mobilité



Les arrêts de bus sont sur chaussée et bloquants (bleu). La circulation des vélos s'effectue aux abords de la chaussée sur site propre mixte (3.5 m). L'aménagement du site propre montant (vert) est particulièrement important pour les vélos, alors que dans le sens descendant une circulation cycliste sur la chaussée est privilégiée. Les traversées piétonnes sont sécurisées et leur nombre augmenté (orange). Les abords de la route de Lausanne sont libérés de toute place de stationnement. Les places de stationnement sont compensées en sous-sol dans les nouvelles constructions (rouge). Le long de la route de Coppoz, les places de stationnement sont réaménagées afin de faire partie intégrante du parc. Le parking de la lisière au sud de l'église est utilisé exclusivement de manière ponctuelle lors de manifestations.

Concept paysager



L'atmosphère au cœur du Mont est bucolique. Le lien avec la campagne en surplomb est favorisé. Le parc public favorise les pratiques de culture, vergers, plantages, etc. De beaux arbres sont plantés pour accompagner les liens d'est en ouest.



Les bâtiments administratifs et immeubles d'habitation collectifs s'insèrent comme des objets dans le parc. Les rez-de-chaussée sont activés avec des fonctions publiques aux endroits stratégiques, aux alentours des arrêts de bus et dans le parc.



La maison de quartier, comprenant par exemple une cuisine communautaire et/ou la bibliothèque municipale donne sur le parc et les champs plantés



Rue dans un parc (Vierfeld, Bern)



Exemple d'un revêtement perméable pour les places de stationnement



Exemple d'aménagement du parc: plantage (p.ex. jardins communaux) et prairie fleurie, étang et noue aménagés de manière naturelle favorisant la biodiversité

plan 1:1'000

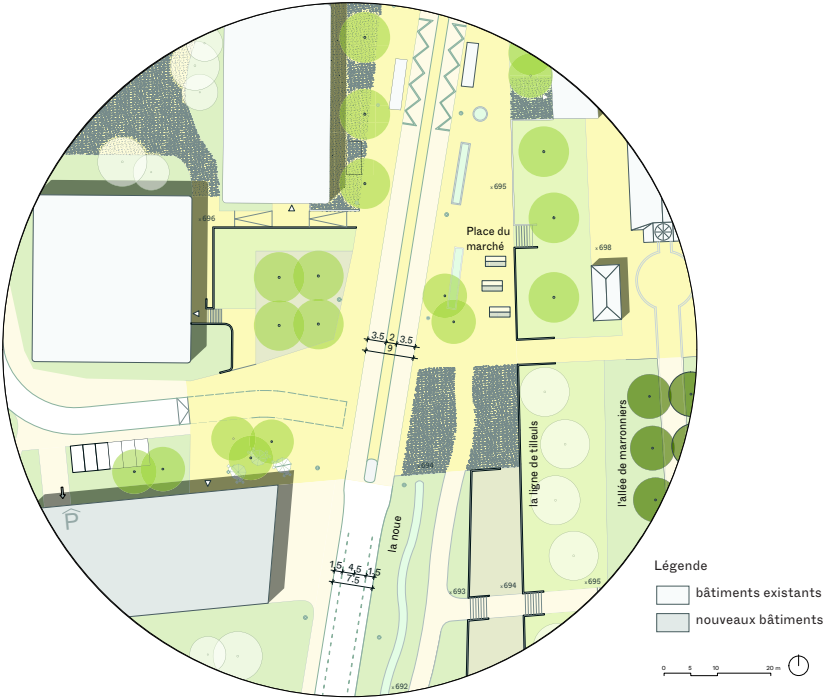
Les trois idées principales du scénario d'aménagement:

- Une organisation polycentrique du centre de la commune
- Un aménagement paysager «tout en long»
- Une modulation des mobilités contextuelle et contrastée, par séquences, créant un environnement varié incitant les automobilistes à adapter leur comportement

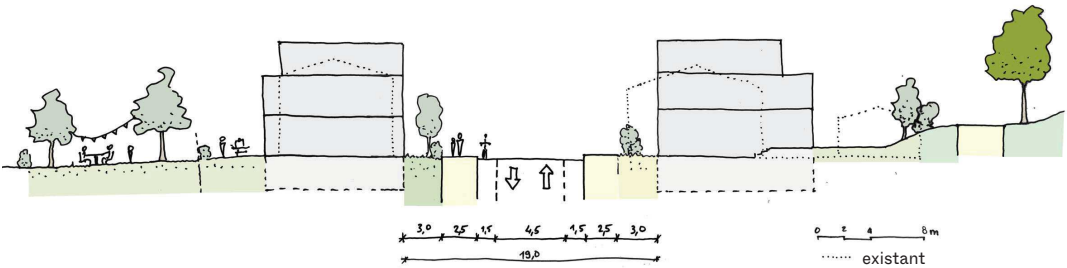


Le centre de la commune du Mont-sur-Lausanne se développe autour des trois centralités le long de la route de Lausanne que sont En Coppoz, Place du marché et Praz-Prévôt. Ces centralités, qui regroupent les principales affectations publiques, sont toutes équipées d'un arrêt de bus et servent de points d'orientation majeurs. L'unité du centre de la commune est assurée par un aménagement «tout en long» des espaces extérieurs, reliant les différentes centralités: le parc urbain en terrasses, la noue qui, de canal dans la rue devient bassin dans le parc, l'allée d'arbres historique et la lisière de la forêt. L'identité polycentrique de la commune se voit renforcée et développée pour générer des espaces extrêmement contextuels, variés, qualitatifs et durables.

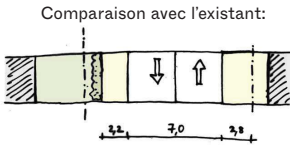
Zoom - Centralité de la place du marché, 1:500



Coupe d'aménagement de principe (C), 1:200

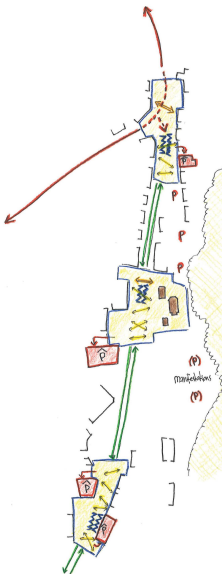


Ce scénario d'aménagement se caractérise par des séquences dans lequel l'automobiliste adapte son comportement et sa vitesse au contexte traversé
-> $V_{\text{leg}} = 50 \text{ km/h}$; $V_{\text{dim}} = 30 \text{ km/h}$



Les séquences de centralités/places favorisent la coexistence de tous les modes et sont aménagées avec une bande centrale polyvalente (9 m, circulation mixte des vélos, traversée libre des piétons). Les séquences de rues permettent une bonne prise en compte des vélos avec une chaussée à voie centrale banalisée (7.5 m, bandes cyclables de 1.5 m, passages piétons sécurisés).

Concept de mobilité



Les arrêts de bus, (re)localisés sur les places pour réaffirmer les centralités, sont sur chaussée et bloquants (bleu). La circulation des vélos s'effectue sur chaussée mixte au niveau des places, alors que des bandes cyclables sont prévues dans les séquences rues (vert). Les traversées piétonnes sont libres en tout point au niveau des places (jaune), excepté à la hauteur de l'école où un passage piéton sécurisé est aménagé (orange). Les espaces extérieurs le long de la route sont libérés de la quasi totalité des places de stationnement, qui sont intégrées dans les nouvelles constructions. Ces parkings centralisés sont concentrés autour des trois centralités (rouge). Le parking de la lisière au sud de l'église est utilisé exclusivement de manière ponctuelle lors de manifestations.



Les éléments de paysage en longueur, très caractéristiques, sont une chance inégalée, pour autant qu'ils soient bien intégrés dans l'ensemble. Terrasses de promenade et de jeux et collecte de l'eau structurent un parc en cœur de commune tissant les différents points d'intérêt.



L'espace privé devant le bâtiment est une surface appropriable: jardinet résidentiels, terrasses, espace d'entrée aux commerces et logements



Exemple d'aménagement de l'espace rue (Rue Joseph Pillet, Fribourg)



Une place urbaine villageoise, ombragée et d'usage flexible et polyvalent, ou le marché peut prendre place (Hottingerplatz, Zurich)



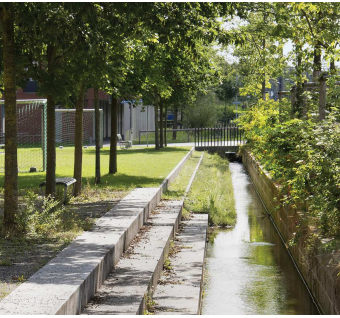
Chaussée à voie centrale banalisée avec un marquage au sol élégant des pistes cyclables (Bankstrasse, Uster)



Séquence d'aménagements (St-Imier, BE)



Parc structuré en terrasses



Aménagements extérieurs en longueur