



Projet d'agglomération Lausanne-Morges PALM 2012 - Consultation publique

Exporter en PDF

Nom du questionnaire (ID) : Projet d'agglomération Lausanne-Morges PALM 2012 - Consultation publique (79731)

Date de soumission submitdate	2012-06-05 12:24:38
Adresse IP	212.147.75.65
URL référente	http://fors.limequery.com/index.php

Introduction

Veillez choisir une des options suivantes :	Remplir directement le questionnaire (20 min) Le questionnaire porte sur les quatre volets thématiques: urbanisation, mobilité, paysage et environnement et énergie [2]
--	--

Questions générales (1)

Le questionnaire Nous garantissons un traitement anonyme des réponses des particuliers. Aucune donnée personnelle ne sera transmise à des tiers ou utilisée à d'autres fins que celles mentionnées.	
Questions générales (1) Veillez indiquer à quel titre vous répondez au questionnaire. Si vous répondez pour un groupe ou une collectivité, veuillez indiquer pour lequel :	Associations [2]
Quelle est la dénomination de votre commune, association, parti politique ou autre groupement ?	Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie
Certains groupements ont reçu un code permettant de les identifier avec certitude. Veuillez introduire le code d'identification qui vous a été transmis, le cas échéant.	015CVCI

Le cas échéant, veuillez nous indiquer l'adresse, le numéro et le lieu d'acheminement postal de votre commune, association, parti politique ou autre groupement.

[Adresse]	Av. d'Ouchy 47
[Numéro postal]	1006
[Lieu]	Lausanne

Evaluation des possibilités d'information et de consultation

Evaluation des possibilités d'information et de consultation

(voir aussi point 9.3)

Comment vous êtes-vous informé à cet égard, à quels événements en relation avec le PALM (projet d'agglomération Lausanne-Morges) avez-vous participé ?

Consultation PALM 2007 (oct 2005-janv 2006)	Oui [1]
Première consultation des partenaires du PALM 2012 (janvier 2012)	Non [2]
Séances d'information	Oui [1]
Conférences d'agglomération	Oui [1]
Marchés d'information des schémas directeurs	Non [2]
Publications du PALM	Oui [1]
Rapport du PALM 2007	Oui [1]
Rapport du PALM 2012	Oui [1]
Site internet du PALM (www.lausanne-morges.ch)	Oui [1]
Articles dans la presse	Oui [1]
Autre	Oui [1]

Pour suivre la mise en œuvre du PALM, quel moyen d'information vous semble être le plus approprié (plusieurs réponses possibles) ?

Site internet	Oui [Y]
Newsletter par courrier électronique	
Publications papier	Oui [Y]
Assemblées publiques	
Autre	

De manière générale, comment évaluez-vous votre degré de connaissance du PALM ?

Moyen [2]

Urbanisation - principes généraux

Volet Urbanisation - principes généraux

Voir les chapitres [4.3 Orientations stratégiques](#) et [4.4 Projet de territoire](#)

En accord avec les directives de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), **le principe directeur en matière d'urbanisation est de « construire la ville en ville »**. Un périmètre compact est ainsi appelé à se développer avec force vers

l'intérieur, tout en y maintenant la trame paysagère et les espaces naturels ou de détente. En même temps, ce procédé permet de freiner la consommation du sol à l'extérieur, et de préserver ainsi d'importantes zones de paysages forestiers et agricoles aux abords immédiats de l'espace urbanisé.

A l'intérieur du périmètre compact, le développement associera qualité et densité. Une attention particulière sera accordée aux espaces publics, aux espaces verts et grands parcs d'agglomération notamment, de manière à assurer un environnement de qualité. S'y ajoutent la construction de nouveaux logements et d'équipements, ainsi qu'un haut niveau de desserte en transports publics et des réseaux de mobilité douce (vélo, marche).

Au-dehors du périmètre compact, le développement est limité, voire freiné et évoluera dans les limites du plan directeur cantonal (mesures A11 et A12).

Comment évaluez-vous votre degré de connaissance des principes généraux du PALM 2012 en matière d'urbanisation ?

Bon [3]

Globalement, dans quelle mesure êtes-vous d'accord ou pas d'accord avec les principes généraux du PALM 2012 en matière d'urbanisation ?

Plutôt d'accord [3]

Urbanisation - principes d'action

Volet Urbanisation – principes d'action

Voir les chapitres

[4.3 Orientations](#)

[stratégiques,](#)

[4.4 Projet de territoire et](#)

[5 Stratégie sectorielle urbanisation](#)

I. Délimitation des zones d'intervention

Le PALM a identifié et délimité les zones destinées à accueillir la majeure partie de la croissance et du développement urbain.

Ainsi, la stratégie d'urbanisation repose sur un développement intense au sein du

périmètre compact qui comprend

- **10 sites dits stratégiques.** Il s'agit de sites offrant d'importants potentiels de développement en termes d'activités, d'équipements, de logement, et de desserte en transports publics
- **quatre centralités principales** (Lausanne, Morges, Pully, Renens) offrant une grande diversité d'équipements et de services, ainsi qu'un excellent niveau de desserte par transports publics
- **des centralités secondaires et locales** (existantes ou à développer) qui renforcent le maillage urbain en offrant une certaine diversité d'équipements et de services, ainsi qu'un bon niveau de desserte par transports.

Des lieux de vie publique (équipements publics de sport, de formation, de santé, etc.), une stratégie concernant l'implantation des installations commerciales à forte fréquentation (ICFF), ainsi que le système de parcs d'agglomération projetés parachèvent cette armature urbaine.

II. Vivre et travailler en ville : mixité fonctionnelle et sociale

Le PALM privilégie la mixité sociale et fonctionnelle en ville.

Mixité sociale : cohabitation, dans une même zone, de personnes de milieux, de condition, d'âge et de culture différents

Mixité fonctionnelle : disposer sur un territoire de l'ensemble des fonctions nécessaires à la vie en ville : logement, emploi, activité, commerces, équipements administratifs, culturels, de mobilité, de loisirs...)

Une forte proximité entre les différents lieux de vie (logement, travail, formation,

loisirs, approvisionnement...), contribue à la qualité de vie en ville, notamment par la diminution du nombre et de la durée des trajets à accomplir.

III. Allier densité et qualité

La densité permet de renforcer la mixité fonctionnelle et sociale. Elle s'accompagne d'un développement urbain de qualité (espaces publics, espaces verts, bon niveau de desserte en transports publics, proximité, etc.).

Dans les nouvelles zones à bâtir, les seuils de densité habitants+emplois visés sont de

- 100 habitants+emplois par hectare dans le périmètre compact
- 200 habitants+emplois par hectare dans les sites stratégiques

Des densités inférieures peuvent être admises selon le contexte local (protection du patrimoine, environnement, protection contre les dangers naturels).

Faut-il avoir peur de la densification ?

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord ou pas d'accord avec les principes d'action suivants du PALM 2012 en matière d'urbanisation ?

Développement intense et densification au sein du périmètre compact de l'agglomération	Tout à fait d'accord [4]
Utilisation prioritaire des surfaces déjà urbanisées et aménagées	Tout à fait d'accord [4]
Développement de nouveaux quartiers dans certains sites stratégiques	Tout à fait d'accord [4]
Favoriser la mixité sociale	Tout à fait d'accord [4]
Favoriser la mixité fonctionnelle	Tout à fait d'accord [4]
Appliquer les seuils minimaux de densité établis dans le Plan Directeur Cantonal :	
- 100 habitants+emplois / ha dans le périmètre compact	Tout à fait d'accord [4]
- 200 habitants+emplois / ha dans les sites stratégiques dans les nouvelles zones à bâtir, tout en les associant à un urbanisme de qualité	
Avez-vous des remarques quant aux	La Chambre vaudoise du commerce et de

<p>principes généraux et aux principes d'action proposés par le PALM 2012 en matière d'urbanisation ? Quels aspects positifs ou négatifs relevez-vous, que manque-t-il, que changeriez-vous, quelles alternatives proposez-vous ?</p>	<p>l'industrie relève la nécessité de développer des infrastructures dans les zones stratégiques et urbaines, afin de faciliter le développement et la croissance économique. Pour se développer et créer des emplois, les entreprises doivent pouvoir compter sur des infrastructures supplémentaires évitant notamment les engorgements actuels en matière de transports et de communication. La CVCI soutient les principes d'une densification des villes et des espaces déjà construits pour éviter le mitage territorial. Toutefois l'accès et la communication doivent être assurés de manière satisfaisante. En outre, la stratégie concernant l'implantation des immeubles commerciaux à forte fréquentation (ICFF) doit viser à encadrer et non pas à supprimer toutes possibilités d'extension des surfaces commerciales.</p>
<p>Avez-vous des remarques quant aux mesures d'urbanisation (volume B) ?</p>	<p>Il est nécessaire de maintenir une accessibilité dans les centres (livraisons, chantiers, commerces etc.)</p>

Mobilité - principes généraux

Volet Mobilité – principes généraux

Voir les chapitres [4.3 Orientations stratégiques](#) et [4.4 Projet de territoire](#)

La mobilité est un volet essentiel du PALM. En termes d'investissements, les infrastructures de mobilité représentent la plus grande part des coûts pris en considération dans le projet. Pour une partie de ces coûts, les partenaires du PALM sollicitent un cofinancement de la Confédération au titre de divers fonds fédéraux. L'éventuel financement fédéral sera néanmoins subsidiaire au financement local qui doit être garanti par le Canton et les communes concernées. Les mesures prévues sont donc analysées à l'aune de leur rapport coût efficacité, dans les limites des capacités financières publiques.

Le projet d'agglomération ne vise pas uniquement une mobilité efficace, rapide et confortable à l'intérieur de l'agglomération. Il intègre également cette agglomération dans le réseau des centres cantonaux, notamment en valorisant les

développements prévus sur le réseau ferroviaire. Compte tenu des impératifs de durabilité, l'accent est mis sur le développement des transports publics, et de la mobilité douce.

Les principes retenus sont les suivants :

- favoriser la multimodalité à l'échelle de l'agglomération.
Multimodalité : coexistence de plusieurs modes dans un même espace ou à la possibilité d'effectuer un déplacement avec différents modes (choix modal en fonction de la diversité de l'offre); par exemple, on peut aller du CHUV à la gare à pied, en métro, en voiture... ou en combinant la marche et le métro (ce qui relève de l'intermodalité).
- absorber l'augmentation des besoins en mobilité par les transports publics et les modes doux, c'est-à-dire éviter un accroissement trop important du trafic en voiture individuelle
- assurer une bonne coexistence entre tous les modes – transports publics, voitures, cyclistes, piétons – sans effet de discrimination.

Comment évaluez-vous votre degré de connaissance des principes généraux du PALM 2012 en matière de mobilité ?

Moyen [2]

Globalement, dans quelle mesure êtes-vous d'accord ou pas d'accord avec les principes généraux du PALM 2012 en matière de mobilité ?

Plutôt d'accord [3]

Mobilité - principes d'action

Volet Mobilité - principes d'action

Voir chapitre [6 Stratégie sectorielle mobilité](#)

Le trafic aérien, le trafic lacustre et le transport de marchandises ne sont pas traités ici.

I. Développer les transports publics

- augmentation des prestations

offertes à l'échelle nationale (CFF), régionale (RER, LEB, BAM) et locale (axes forts, trolleybus et bus) par :

- une augmentation de la cadence (passages plus fréquents)
- une augmentation de la vitesse commerciale (trajets parcourus plus rapidement)
- une densification du réseau (nouvelles lignes urbaines, notamment pour desservir les nouveaux quartiers)
- construction d'infrastructures nouvelles là où c'est nécessaire (nouvelles voies ferroviaires, adaptation des gares pour accueillir plus de voyageurs, construction de voies réservées pour les bus et trolleybus)

II. Etendre le réseau de mobilité douce (vélo et marche)

- réalisation d'infrastructures spécifiques pour les piétons et les cyclistes : extension du réseau cyclable, création de franchissements dénivelés d'obstacles (passerelles, passages inférieurs)
- large prise en compte des piétons et des cyclistes dans les projets de réaménagement du réseau routier ou de développement des transports publics
- maillage dense du réseau pour faciliter les déplacements à l'échelle des quartiers
- promotion efficace pour encourager la pratique de la mobilité douce

III. Réaménager le réseau routier

- abandon de l'approche qui veut que l'on agrandisse les infrastructures routières en fonction de la demande (sauf pour le réseau autoroutier, où la fluidité est une condition de

sécurité)

- construction de nouveaux tronçons de routes afin de compléter le maillage là où c'est nécessaire (par exemple, nouveaux quartiers)
- amélioration du réseau autoroutier et de sa connexion au réseau routier principal (agrandissement ou construction de jonctions)

IV. Instaurer une politique du stationnement commune à l'échelle de l'agglomération

Il s'agit d'un levier stratégique pour maîtriser le trafic individuel motorisé et favoriser les transports publics et la mobilité douce. Il comprend

- la gestion de l'offre de stationnement (limitation du nombre de places)
- les modalités d'utilisation (par exemple, durées de stationnement réduites, tarifs adaptés)
- construction et/ou agrandissement de P+Rails à l'échelle cantonale
- implantation de P+R urbains à l'intersection du réseau autoroutier avec un axe fort de transport public urbain (tram, métro)

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord ou pas d'accord avec les principes d'action suivants du PALM 2012 en matière de mobilité ?

Transports publics :

Amélioration de l'offre (augmentation de la cadence, de la vitesse commerciale, de la capacité)

Tout à fait d'accord [4]

Transports publics :

Amélioration de l'offre par la construction de nouvelles infrastructures

Tout à fait d'accord [4]

Mobilités douces :

Développer la mobilité douce (vélo et marche) par des infrastructures spécifiques (bandes ou pistes cyclables, franchissements dénivelés)

Tout à fait d'accord [4]

Trafic individuel motorisé (voiture individuelle)

Limitation des déplacements individuels motorisés dans les centres

Plutôt d'accord [3]

<p>Trafic individuel motorisé (voiture individuelle) Abandon de l'approche consistant à agrandir systématiquement les infrastructures routières en fonction de la demande (sauf pour l'autoroute)</p>	Plutôt d'accord [3]
<p>Trafic individuel motorisé (voiture individuelle) Amélioration du réseau autoroutier (construction et/ou agrandissement de jonctions)</p>	Tout à fait d'accord [4]
<p>Trafic individuel motorisé (voiture individuelle) Limitation du nombre de places de stationnement et des durées de parcage dans les centres</p>	Pas du tout d'accord [1]
<p>Trafic individuel motorisé (voiture individuelle) Implantation ou agrandissement de parkings d'échange (P+R)</p>	Tout à fait d'accord [4]
<p>Avez-vous des remarques quant aux principes généraux et aux principes d'action proposés par le PALM 2012 en matière de mobilité ? Quels aspects positifs ou négatifs relevez-vous, que manque-t-il, que changeriez-vous, quelles alternatives proposez-vous ?</p>	Les deux modes de transport (public et privé) sont complémentaires. Il faut des aménagements intelligents des deux côtés. On ne voit pas la raison de payer 3.- francs par heure le parking à Lutry.
<p>Avez-vous des remarques quant aux mesures de mobilité (volume B) ?</p>	

Mobilité - sondage

<p>Volet Mobilité – sondage</p> <p>Les axes forts: mesures phares du réseau de transports publics urbain</p> <p>Les axes forts de transport public urbains (AFTPU) représentent le moyen choisi par l'agglomération pour concrétiser l'objectif d'une offre de transports publics optimale pour rejoindre et relier les sites stratégiques, qui accueilleront la grande part de la croissance de population et d'emplois.</p> <p>Sur cette armature principale des axes forts vient se greffer un réseau de bus urbains pour la desserte plus fine dans les quartiers, d'une part; d'autre part, elle est également en cohérence avec les développements importants du réseau</p>	METRO > TRAM > BUS [6]
---	------------------------

ferroviaire (lignes CFF régionales et nationales, agrandissement de la gare de Lausanne, LEB et BAM), **en particulier une cadence RER à 15 minutes au cœur de l'agglomération** grâce à des investissements de plus de 1,3 milliards provenant de la Confédération et des préfinancements VD et GE entre les gares de Lausanne et Renens.

Il s'agit d'un programme très ambitieux qui dotera l'agglomération Lausanne-Morges d'un niveau d'offre en transports publics de premier plan.

La réalisation de ce réseau d'axes forts a déjà commencé (ainsi, à titre d'exemple, le tram Renens - Place de l'Europe, dont le début des travaux est imminent, en fait partie) et il sera achevé en 2030.

Différentes technologies sont retenues : des **bus à haut niveau de service** et des **trams** qui circulent en surface, ainsi qu'une solution souterraine, le **métro**.

Le choix s'effectue principalement sur la base du potentiel de clientèle attendu (rapport coût/utilité), ainsi que du développement global et de la cohérence du projet d'agglomération.

Nous aimerions recueillir votre opinion à propos du degré d'importance à donner quant au développement des trois technologies présentées ci-dessous.

Bus et trolleybus (priorité BUS)

[\(voir vol. B, mesures 16 et 17\)](#)

Par rapport aux autres projets mentionnés ici (tram et bus à haut niveau de service, métro), **il faut privilégier l'amélioration de la desserte fine dans les zones urbaines peu ou pas desservies.**

Des **précisions quant aux technologies** évoquées figurent dans le volume A du rapport, stratégie sectorielle « mobilité »,

plus particulièrement au point 6.2.3, leur **analyse en termes de pertinence et d'utilité** figure au point 10.4. du même volume.

Tram et bus à haut niveau de service (priorité TRAM)

[\(voir vol. A, point 6.2.3, réseau-t\)](#)

Par rapport aux autres projets mentionnés ici (bus et trolleybus, métro), **il faut privilégier des liaisons optimales par tram et bus à haut niveau de service entre les centres et les sites stratégiques de développement (pour ces derniers, voir vol. A, point 5.1)**

Métro (priorité METRO)

[\(voir vol. A, point 6.2.3, réseau des métros\)](#)

Par rapport aux autres projets mentionnés ici (bus et trolleybus, tram et bus à haut niveau de service), **il faut privilégier la desserte du futur quartier Métamorphose au Nord de Lausanne (m3) et du Palais de Beaulieu** depuis la gare de Lausanne via la gare du Flon pour délester le métro m2.

Parmi les possibilités offertes ci-dessous, veuillez choisir celle qui correspond le plus au degré d'importance pour le développement des transports en commun de l'agglomération Lausanne-Morges.

N.B. Le résultat du classement demandé ci-dessous n'entre pas directement dans la consultation, il a surtout valeur de sondage d'opinion.

Paysage - principes généraux

Volet Paysage - principes généraux

Voir les chapitres

[4.3 Orientations stratégiques](#)

[4.4 Projet de territoire](#)

<p>La stratégie paysagère identifie un certain nombre de zones à préserver, à renforcer ou à valoriser.</p> <p>Se plaçant dans un cadre donné par les grands paysages de référence - lac, Alpes, espaces agricoles, viticoles et forestiers - elle dégage des principes pour le maintien, voire le développement de</p> <ul style="list-style-type: none"> la trame paysagère : parcs d'agglomération, espaces verts et loisirs doux, rives du lac, paysages bâtis en portant une attention particulière à la topographie et la silhouette urbaines. <p>Dans ce cadre, le PALM met en place une stratégie pour développer les espaces verts et loisirs doux, essentiels à la qualité de la vie en ville. Le fait d'accueillir la croissance dans un périmètre compact permet en contrepartie une occupation du territoire respectueuse du paysage forestier et agricole, ainsi que le maintien d'espaces verts, de sites paysagers d'agglomération, dans et autour de l'agglomération compacte.</p>	
<p>Comment évaluez-vous votre degré de connaissance des principes généraux du PALM 2012 en matière de paysage ?</p>	<p>Moyen [2]</p>
<p>Globalement, dans quelle mesure êtes-vous d'accord ou pas d'accord avec les principes généraux du PALM 2012 en matière de paysage ?</p>	<p>Tout à fait d'accord [4]</p>
<p>Paysage - principes d'action</p>	
<p>Volet Paysage - principes d'action</p> <p>(voir volume A Rapport de projet et chapitre 7 Stratégie sectorielle paysage)</p> <p>Concrètement, les principes d'action principaux sont les suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> Planifier et aménager un réseau d'espaces verts de proximité, destiné à la détente et aux loisirs, offrant des qualités paysagère et écologique, par 	

des :	
<ul style="list-style-type: none"> • parcs d'agglomération, • parcs urbains • parcs de quartier 	
2. Rendre ces espaces verts facilement accessibles en transport en commun et en mobilité douce.	

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord ou pas d'accord avec les principes d'action suivants du PALM 2012 en matière de paysage ?

Planification et aménagement d'un réseau d'espaces verts de proximité, notamment par des parcs d'agglomération, urbains et de quartier	Tout à fait d'accord [4]
--	--------------------------

Accessibilité facile des espaces verts en transport en commun et en mobilité douce	Plutôt d'accord [3]
--	---------------------

Avez-vous des remarques quant aux principes généraux et aux principes d'action proposés par le PALM 2012 en matière de paysage ? Quels aspects positifs ou négatifs relevez-vous, que manque-t-il, que changeriez-vous, quelles alternatives proposez-vous ?	
---	--

Environnement et énergie - principes généraux

Volet Environnement et énergie - principes généraux	
Voir les chapitres	4.3 Orientations stratégiques 4.4 Projet de territoire

Pour inscrire l'évolution de l'agglomération dans une perspective de durabilité et de qualité de vie, les choix coordonnés en matière d'urbanisation, de transports et de paysage sont à optimiser dans le sens d'une qualité environnementale selon plusieurs axes stratégiques :

- préserver le patrimoine naturel et renforcer la biodiversité
- exploiter parcimonieusement les ressources naturelles : sols, terres cultivables, eaux souterraines, énergies
- assurer la pérennité de l'approvisionnement
- limiter les atteintes

<p>environnementales</p> <ul style="list-style-type: none"> protéger les activités humaines des nuisances ou des dangers (bruit, pollutions, risques technologiques, dangers naturels). 	
<p>Comment évaluez-vous votre degré de connaissance des principes généraux du PALM 2012 en matière d'environnement et d'énergie?</p>	<p>Moyen [2]</p>
<p>Globalement, dans quelle mesure êtes-vous d'accord ou pas d'accord avec les principes généraux du PALM 2012 en matière d'environnement et d'énergie?</p>	<p>Plutôt d'accord [3]</p>
<p>Environnement et énergie - principes d'action</p>	
<p>Volet Environnement et énergie - principes d'action</p> <p><u>(voir chapitre 8 Stratégie sectorielle Environnement et énergie)</u></p> <p>Les principes d'action concernent différentes thématiques : biodiversité, ressources naturelles, énergie, agriculture, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> revitaliser et renaturer des cours d'eau jusque dans les centres élaborer un « concept nature » pour accompagner le développement des sites stratégiques et des centralités augmenter la part des énergies renouvelables et indigènes, tout en réduisant les besoins et la consommation d'énergie préserver des zones cohérentes pour leur intérêt agricole, paysager et identitaire promouvoir les produits du terroir poursuivre des efforts déjà engagés notamment dans le cadre du plan de mesures Opair (ordonnance fédérale de la protection de l'air) réduire le bruit lié au trafic routier concevoir judicieusement les zones de densification, en permettant de préserver des zones calmes 	

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord ou pas d'accord avec les principes d'action suivants du PALM 2012 en matière d'environnement et d'énergie?

Elaboration d'un « concept nature » pour accompagner le développement des sites stratégiques et des centralités	Plutôt d'accord [3]
Augmentation de la part des énergies renouvelables et indigènes, s'accompagnant d'une réduction des besoins et de la consommation d'énergie	Plutôt pas d'accord [2]
Préserver des zones agricoles au sein de l'agglomération	Plutôt d'accord [3]
Conception judicieuse des zones de densification, permettant de préserver des zones calmes	Tout à fait d'accord [4]
Avez-vous des remarques quant aux principes généraux et aux principes d'action proposés par le PALM 2012 en matière d'environnement et d'énergie ? Quels aspects positifs ou négatifs relevez-vous, que manque-t-il, que changeriez-vous, quelles alternatives proposez-vous ?	Le développement des énergies renouvelables ne doit pas engendrer des coûts supplémentaires excessifs pour les entreprises. L'approvisionnement en énergie doit également être garanti.

Evaluation générale de la cohérence du PALM 2012

Evaluation générale de la cohérence

(voir l'ensemble du chapitre 11.1 Réponses aux exigences de base, notamment point EB4: Développement de mesures dans tous les domaines, s'intégrant dans une suite logique (fil rouge) reliant vision d'ensemble, stratégies sectorielles et priorisation)

Finalement, nous avons quelques questions concernant la cohérence générale du PALM 2012 et son adéquation par rapport aux buts visés. Dans quelle mesure êtes-vous d'accord ou pas d'accord avec les affirmations suivantes ?

Le PALM 2012 offre un développement harmonieux à l'agglomération Lausanne-Morges	Plutôt d'accord [3]
Les grands principes généraux dans les dimensions sectorielles (urbanisation, mobilité, paysage, environnement et énergie) du PALM 2012 forment un tout cohérent.	Plutôt d'accord [3]
L'éventail des stratégies et des principes d'action proposés par le PALM 2012 permettra d'atteindre les objectifs proposés	Plutôt d'accord [3]
Avez-vous des remarques quant à la cohérence des principes généraux et principes d'action dans les dimensions	Le développement économique et démographique de l'agglomération est une réalité économique incontournable qui doit être gérée et non limitée

sectorielles du PALM 2012 ? Quels aspects positifs ou négatifs relevez-vous, que manque-t-il, que changeriez-vous, quelles alternatives proposez-vous ?

artificiellement. Une évaluation financière complète devrait accompagner ce projet pour favoriser son acceptation politique au niveau cantonal, en tenant compte des autres projets dans le canton.



Lausanne-Morges
Région Morges



Lausanne-Morges
Est Lausannois