

PLAN DIRECTEUR INTERCOMMUNAL ◀ OUEST LAUSANNOIS

**NOTICE SUR LE RÉSULTAT
DE LA CONSULTATION
PUBLIQUE DU 16 NOVEMBRE
AU 16 DÉCEMBRE 2020**

Bussigny
Chavannes-près-Renens
Crissier
Ecublens
Prilly
Renens
Saint-Sulpice
Villars-Sainte-Croix

Stratégie et développement de l'Ouest lausannois
03/2021

Consultation publique du 16 nov. au 16 déc. 2020

Le Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL) a fait l'objet d'une phase de consultation publique finale du 16 novembre au 16 décembre 2020. La population a été invitée à y participer par des annonces officielles, un tout-ménage, ainsi que des articles dans la presse et les journaux communaux. Un guide de lecture et un formulaire de récolte des remarques ont été mis à disposition de la population pour faciliter la lecture du rapport et la transmission des remarques.

A l'issue de cette phase de concertation, 49 prises de position ont été reçues de particuliers, d'associations ou de personnes morales. Cette notice présente les observations, les réponses et les modifications apportées au PDi-OL. Elle est publiée sur le site www.ouest-lausannois.ch. A cette adresse se trouve également la notice de la précédente phase de concertation publique qui a eu lieu du 12 février au 12 mars 2019.

Pour chaque prise de position, les observations ont été numérotées dans leur ordre d'apparition. Les observations des différentes prises de position ont ensuite été regroupées par sujet et une réponse globale y est apportée. Les remarques générales et les sujets majeurs sont traités en premier. Les observations sont ensuite classées en suivant l'ordre des chapitres du PDi-OL.

Les prises de position ont été numérotées comme suit (selon ordre de réception) :

- 1 Jan-Erik Refle à Crissier
- 2 Hoirie J.-Pierre Bonzon (Sylviane Lavanchy) à Ecublens
- 3 Jean-Pierre Ammann à Ecublens
- 4 Citrap-Vaud (Daniel Mange) à Lausanne
- 5 Pierre Borloz à Renens
- 6 Giuliana Maderi à Prilly
- 7 Corinne Taillens Alvenga à St-Sulpice
- 8 Florian Tornare à Bussigny
- 9 Bernard Vivette à Renens
- 10 Carla Gutmann-Mastelli à Ecublens
- 11 Antoine Thalman à Prilly
- 12 Christophe Gosselin à Chavannes-près-Renens
- 13 Moritz Dietmar à Ecublens
- 14 Irina Kupriyanova Vedeneeva à Chavannes-près-Renens
- 15 Eric Zingre à Bussigny
- 16 Paul-André Chariatte à Haute-Nendaz
- 17 Pierre Emery à Ecublens
- 18 Association des riverains de Saint-Sulpice (ARISS) (Jérôme Zagury) à Saint-Sulpice
- 19 Association pour la préservation des rives des lacs vaudois (APRIL) à Lausanne
- 20 Propriétaires riverains du Quartier des Pierrettes (Maurice Decoppet) à Saint-Sulpice
- 21 Action Climat Ecublens (Daniel Sage) à Ecublens
- 22 Bernard Bussy à Ecublens
- 23 Coordination d'associations pour le logement et la qualité de vie (CALQ) (Daniel Desponds) à Renens
- 24 André Favez à Villars-Ste-Croix
- 25 Association Bien Vivre à Chavannes (ABAC 1022) (Olivier Roque) à Chavannes-près-Renens
- 26 Marianne Huguenin à Renens
- 27 IUS Notaires (Pour les propriétaires des parcelles 881, 882, 885 et 1439 à Ecublens) (Suzanne Giroud) à Chavannes-près-Renens
- 28 Les Vert-e-s de l'Ouest lausannois (Nicolas Morel) à Ecublens
- 29 Jean Kaelin à Ecublens
- 30 G. Bonnard à Saint-Sulpice
- 31 La Provençale SA (E. Castro, D. et F. Salzmann) à Saint-Sulpice
- 32 PRO VELO Région Lausanne (Lucas Meylan) à Lausanne
- 33 Pépinières Meylan SA (Michel Meylan) à Renens
- 34 PPE Ducret & Ducret (Olga Irène Ducret) à Chavannes-près-Renens
- 35 Silvie Christen à Chavannes-près-Renens
- 36 Etienne Schäfer à Bussigny
- 37 Emanuele Porta à Renens
- 38 Pierre Cuendet à Ecublens
- 39 Catherine Calantzis Robert à Bussigny
- 40 Dominique Poget à Prilly



- 41 Ville de Lausanne - Services industriels (Julien Gaille) à Lausanne
- 42 Alain Voirol à Renens
- 43 Jean-Claude Clerc à Ecublens
- 44 Bauart Architectes et Urbanistes SA (Reto Sulzer) à Neuchâtel
- 45 Véronique Bovey Diagne à Renens
- 46 Philippe Schaffner à Lausanne
- 47 Gross & Associés Avocats (Pour les propriétaires des parcelles 697, 813 et 1234 de Crissier)
(François Logoz) à Lausanne
- 48 Eric Zingre à Bussigny
- 49 Kellerhals Carrard Avocats (Pour les propriétaires de la parcelle 330 de Chavannes-près-Renens)
(Jean-Christophe Diserens) à Lausanne



Table des matières

1. SOMMAIRE, CONTEXTE ET GOUVERNANCE.....	4
Général	4
Sujets majeurs	11
Partie introductive	27
2. DIAGNOSTIC : TREIZE ENJEUX ET OBJECTIFS.....	29
Enjeu 1 : La croissance démographique et économique	29
Enjeu 2 : Le développement vers l'intérieur	30
Enjeu 3 : Les centralités et les quartiers.....	31
Enjeu 4 : Les sites d'activités du secteur secondaire	31
Enjeu 5 : Le développement des Hautes Ecoles	32
Enjeu 6 : Les caractéristiques patrimoniales spécifiques de l'Ouest lausannois	32
Enjeu 7 : Les milieux naturels	33
Enjeu 8 : Les espaces et les équipements publics	34
Enjeu 9 : Les contraintes environnementales et climatiques.....	35
Enjeu 10 : La consommation d'énergie du bâti et les ressources énergétiques locales	37
Enjeu 11 : La perméabilité du territoire	38
Enjeu 12 : La capacité des réseaux de transports	38
Enjeu 13 : La gouvernance et la participation	41
3. LE PROJET DE TERRITOIRE ET LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES	42
Orientation stratégique 1 Les centralités et espaces publics structurants	42
Orientation stratégique 2 La variété du territoire patrimoniale spécifique	45
Orientation stratégique 3 Les sites dédiés aux activités et les polarités d'équipements collectifs...	53
Orientation stratégique 4 Les grands éléments paysagers	55
Orientation stratégique 5 Les espaces publics de proximité.....	58
Orientation stratégique 6 L'approvisionnement en chaleur.....	60
Orientation stratégique 7 Stratégie multimodale.....	62
Orientation stratégique 7a Le réseau piétons	68
Orientation stratégique 7b Le réseau vélos.....	69
Orientation stratégique 7c Les transports publics	76
Orientation stratégique 7d Les transports individuels motorisés	79
4. STRATÉGIES DE MISE EN ŒUVRE	83
5. DOCUMENTS ACCOMPAGNANT LE PDi-OL	84



1. SOMMAIRE, CONTEXTE ET GOUVERNANCE

Général

Appréciations générales

- 9.1** *Tout d'abord, je vous félicite de travailler à 8 communes.*
- 10.8** *Votre PDi-OL m'a beaucoup intéressée et j'espère que vous tiendrez compte de mes remarques car vivre dans l'Ouest lausannois est déjà très agréable aujourd'hui. Je prends aussi cette occasion qui m'est donnée pour vous féliciter et vous remercier pour tout le travail titanesque que vous avez accompli et pour vous souhaiter plein d'énergie et de courage pour la suite afin qu'elle soit couronnée de succès.*
- 14.7** *Il est bien réfléchi mais les améliorations sont encore possibles dans les points indiqués.*
- 20.4** *En reconnaissant en plus le très important travail novateur que vous avez effectué avec ce PDi pour les huit communes de l'Ouest lausannois.*
- 23.3** *L'examen de la version finale du PDi-OL qui est en consultation jusqu'au 16 décembre 2020 nous a révélé que son contenu s'est considérablement enrichi depuis le printemps 2019 en comportant au final une foule de mesures qui, si elles étaient effectivement mises en œuvre, apporteraient un plus non seulement aux nouveaux habitants et travailleurs mais également à celles et ceux qui y habitent et travaillent déjà dans l'Ouest lausannois.*
- 28.1** *Au préalable, nous souhaiterions souligner l'intérêt de la démarche d'élaboration d'un plan directeur intercommunal, et le fait que les critiques que nous émettons sont essentiellement liées à des objets qui nous semblent manquer, davantage qu'au texte existant.*
- 39.22** *Malgré les quelques critiques, je tiens à saluer le travail phénoménal qui a été fait. Ce PDi est incroyable. L'analyse fait dans les constats et tendances est d'une très grande lucidité et j'ajouterai que je suis très fière et heureuse de vivre dans un district qui est capable de se réunir ainsi et de faire en sorte que l'évolution de l'Ouest Lausannois se fasse en harmonie. Félicitations !*
- 45.17** *Travail d'envergure et de grande cohérence salué (sous réserve des remarques ci-dessus) !*
- 46.2** *Dans l'ensemble, un travail remarquable.*
- 47.1** *Comme elles l'avaient déjà fait dans leurs remarques / opposition du mois de mars 2019, mes clientes saluent la dynamique de ce plan directeur intercommunal et sa cohérence avec les plans de quartier en cours d'élaboration ou en cours d'étude. Les remarques qui suivent visent à améliorer la qualité de ce plan et la souplesse d'affectation et d'utilisation des parcelles à même d'amener une réalisation optimale du projet urbain général que présente ce plan directeur intercommunal.*

Réponse N'appelle pas de réponse.

- 3.5** *Le PDi a comme horizon 2040. Or, le plan directeur cantonal vise 2050. Il est donc peu logique de penser faire entrer dans la réalité un PDi-OL avant que le plan cantonal soit clairement défini et en voie de pouvoir être mis en œuvre. De toute manière, 2040? ... 2050? sont des délais très brefs dans une démocratie, où les freins sont nombreux. Ceci sans parler de la disponibilité des entreprises et des incertitudes liées à l'évolution de la situation économique générale.*



Réponse Selon la Loi vaudoise sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC), « les plans directeurs définissent la stratégie d'aménagement du territoire pour les quinze à vingt-cinq prochaines années ». Etant attendu que le PDi-OL entre en vigueur en 2021, l'horizon 2040 est conforme à la législation.

25.60 *Afin de garantir un certain équilibre entre les objectifs du PDi (cf. « Priorisation », en page 2 du présent document), la première étape nécessaire semble être la fixation d'objectifs adéquats, précis et contraignants.*

Réponse Aucun objectif chiffré n'a été introduit dans le PDi-OL. Celui-ci est un plan d'intention qui donne la direction et doit rester valable durant 15 à 25 ans.

Concertation et consultation publique

- 3.1** *Nous tenons à vous remercier, vous et vos mandants, de la démarche ayant présidé à l'élaboration du plan directeur intercommunal et de l'étendue de la consultation.*
- 3.2** *Préalablement à toute remarque, nous tenons à saluer l'implication de larges milieux dans l'élaboration du PDi-OL et dans la consultation.*
- 5.8** *J'espère avoir des réponses circonstanciées à mes remarques et non seulement qu'il en sera tenu compte.*
- 15.28** *La portée d'un tel document, en plus de sa complexité et du nombre de pages, mériterait qu'on y consacre du temps, même pour la consultation publique. On a senti une volonté, mais aussi une certaine réticence, à impliquer la société civile et les groupes politiques à la démarche, et ça a plutôt bien commencé. Qu'est-ce qui fait que les groupes de consultation aient été oubliés dans la dernière phase?*
- 15.29** *Ce qui me fait sourire, c'est que la mesure OSGOL4 parle de pérenniser les groupes de concertation du Pdi-OL. Mais il n'y a pas de délai de réalisation !! Idem pour la mesure OSGOL3 : créer une plateforme d'échange sur la participation de la population ...*
- 22.1** *Je vous remercie pour votre présentation du PDI-OL, ainsi que pour la possibilité qui nous est donnée de nous exprimer sur un sujet aussi passionnant que le développement de l'agglomération de l'Ouest-Lausannois.*
- 26.4** *Merci pour cette consultation et pour ce projet, par ailleurs fort intéressant.*
- 28.23** *L'objectif du PDI-OL pour cet enjeu est d'impliquer la population au changement à venir pour l'Ouest lausannois. Ceci est une excellente initiative. Cependant, comme précédemment mentionné en introduction, nous attendons des réponses circonstanciées aux questions que nous nous posons.*
- 43.2** *Espérer qu'il (le PDi) soit suivi et réalisé par les nouvelles générations et autorités communales !*
- 45.14** *Merci pour le soin mis à la présente consultation, c'est réjouissant*
- 46.3** *J'espère que mon avis comptera vraiment, comme il est affirmé dans l'entête du Formulaire du PDi-OL à imprimer.*

Réponse N'appelle pas de réponse

18.2 *L'ARISS ne peut que regretter que sa position et ses recommandations n'aient été que très peu suivies. La notice sur le résultat de la concertation publique du 12 février au 12 mars 2019 a surtout repris les critiques positives et négatives adressées par l'ARISS au projet en général mais n'a répondu que de manière légère à ses arguments.*



31.1 *Sans reprendre les développements et argumentations de l'Association des riverains de St-Sulpice, nous ne pouvons que regretter que ses arguments n'aient pas été pris en compte de manière plus complète.*

Réponse L'établissement d'un plan directeur, plus encore s'il est intercommunal, est un processus qui intègre de nombreux avis exprimés par divers acteurs. Toutes les prises de position ne peuvent être prises en compte telle quelle, mais font l'objet d'une analyse et d'une pesée des intérêts avec les différents enjeux territoriaux.

25.47 *L'intention que « les mesures feront l'objet de démarches participatives adaptées au cas par cas en fonction des enjeux et de leur ampleur (information, consultation, concertation, participation) », exprimée en p. 165, est louable. Cependant, au vu du processus d'élaboration du présent PDi, nous constatons que, pour celui-ci, la participation n'a malheureusement été assimilée qu'à l'information et la consultation.*

Réponse Le processus d'établissement du PDi-OL a intégré de très nombreux acteurs à divers degrés. Les élus et les administrations communales ont élaboré le projet. Deux Groupes de concertation, regroupant les groupes politiques ainsi que les associations et groupements d'intérêt, ont été consultés à chaque étape. Des spécialistes et des partenaires (services cantonaux, transports publics, Hautes Ecoles, communes riveraines, etc.) ont été invités à participer à des ateliers thématiques.

Pour la population, la formule retenue comprenait deux phases de consultation publique : l'une, intermédiaire, en hiver 2019, l'autre, finale, en automne 2020. Au mois de mars 2019, des ateliers thématiques ont été organisés permettant à la population d'échanger directement avec les mandataires et spécialistes du dossier. Chaque phase de consultation publique a fait l'objet d'une Notice de consultation indiquant de quelle manière les remarques formulées ont été prises en compte.

Pour les mesures de mise en œuvre du PDi-OL, le bon degré de participation de la population devra être déterminé en amont de la démarche par les autorités communales.

38.4 *[On peut regretter] que ce formulaire n'ait pas été entièrement traduit en français...*

Réponse Ça aurait en effet dû être le cas, nous sommes désolés si certains textes sont apparus en anglais.

Groupes de concertation

15.25 *Conseiller communal à Bussigny, je fais partie de la Commission de consultation politique du Pdi-OL. Nous n'avons pas eu de séance depuis de très nombreux mois. (4 avril 2017 ?) Je regrette beaucoup qu'une dernière séance "présentation de la version définitive" n'ait pas été organisée ! oui, il y a eu le COVID, mais je ne crois pas que ça ait eu une quelconque influence. Nous n'avons pas reçu le Pdi-OL sous forme papier, un simple mail pour nous envoyer sur la page de consultation en ligne. Comme il est pénible de consulter sur ordinateur ! Et il faudrait rester des heures dans les locaux de la Commune pour l'étudier sur papier ... Très difficile de faire du travail fouillé et sérieux de cette façon. En même temps, ça fait moins de remarques à traiter.*

32.1 *PRO VELO région Lausanne (ci-après PV-L) salue le large processus de concertation avec la société civile mis en place tout au long de l'élaboration du PDI-OL. Dans ce cadre, PV-L a transmis des observations à trois reprises déjà, les 24 avril et 16 octobre 2017, puis le 15 mars 2019.*



Réponse Les deux Groupes de concertation ont été consultés à chaque étapes de l'élaboration du PDi-OL, en avril 2017 (étape du diagnostic), septembre 2017 (étape des objectifs) et mars 2019 (étape du Projet de territoire). Le PDi-OL ayant peu évolué depuis la dernière étape et la concertation publique intermédiaire de l'hiver 2019, il n'a pas été jugé nécessaire de faire une nouvelle séance de présentation aux Groupes de concertation. Ceux-ci ont par contre été informés personnellement de la mise en consultation publique de la version finale du PDi-OL.

Délai de consultation

- 15.27** *Tout ce travail, des centaines de pages, des dizaines de cartes et de multiples documents annexes à compiler, en ... 30 jours. Ce n'est pas sérieux ! A plein temps, peut-être, et encore ! J'ai tenté de demander une prolongation du délai de réponse ... et on me donne à bien plaisir ... 4 jours de marge.*
- 15.30** *On sent l'urgence de le "faire passer" avant la fin de législature. On est coincés par le temps. Dommage.*
- 28.6** *Concernant la durée de la consultation et la période choisie, proche des fêtes de fin d'année, pour cette 2ème consultation, il est regrettable que seulement 30 jours aient été accordés en vue de la quantité d'information présentées beaucoup plus conséquentes que lors de la 1ère consultation. Comme il s'agit d'une consultation et pas d'une mise à l'enquête publique, une durée plus conséquente (minimum 60 jours) aurait été appréciée. Par ailleurs, cette consultation aurait pu être reportée en raison des mesures sanitaires en vigueur (face au Covid-19) qui limitent les possibilités de réunion et d'interaction sociale. De surcroît, sachant que les élections communales auront lieu en mars 2021, renouvelant les Municipalités et les Conseil communaux (voire même les Conseils généraux), cette 2ème consultation aurait pu attendre jusque-là.*
- 28.7** *Nous proposons donc, afin d'obtenir un maximum de participation à ce projet collectif que représente le PDI-OL, qu'une 3ème consultation aient lieu après la prise de fonction en juin 2020 des Municipalités, Conseils communaux et Conseils généraux, avec les mêmes informations (éventuellement plus de détails sur les stratégies de mise en œuvre de compétence municipale). Nous sommes évidemment ouverts à toute autre proposition, qui permettra de répondre de manière plus complète aux questions que nous nous posons.*

Réponse La durée légale pour la consultation publique d'un plan directeur est de trente jours. Afin de permettre à la population de se prononcer plus largement, les autorités communales ont décidé d'ajouter une consultation publique intermédiaire en hiver 2019.

Les documents qui accompagnent le PDi-OL sont de compétence des Municipalité. Ils sont mis à disposition lors de la consultation publique du PDi-OL par transparence. La population et les Conseils communaux et généraux auront à se prononcer sur ces documents, en particulier sur les mesures de mise en œuvre du PDi-OL, dans le cadre des procédures usuelles à venir (plans d'affectation, crédits d'études ou crédits d'ouvrage, etc.)

Cartes

- 32.8** *Les cartes du PDi-OL sont trop générales, ce qui complique sa consultation. Une cartographie appropriée devrait accompagner la réalisation du document.*
- 38.3** *On peut regretter que la version en ligne des cartes n'ait pas une définition suffisante.*

Réponse N'appelle pas de réponse.



Secteurs à questionnement

3.17 *Une demande de précision. Les « secteurs à questionnement » n'apparaissent pas clairement et, de plus, diffèrent de ceux figurant sur la carte de la page 121. En outre, les explications à lire en pp. 124 et 141 ne sont pas de nature à rassurer les populations concernées. Comme cela fut déjà demandé lors de la consultation précédente, cette notion de secteurs à questionnement est à abandonner. Dans le cas contraire, une nouvelle consultation large est absolument à organiser.*

Réponse Les secteurs à questionnement correspondent à des périmètres où les vocations n'ont pas pu être déterminées dans le cadre de la démarche de PDi-OL. Les éléments de légendes mentionnés dans ces secteurs sont donc amenés à évoluer avec les réflexions à mener par la suite. Ils sont donc indicatifs. Ces secteurs font l'objet d'une mesure qui permettra, dans un second temps, de déterminer les vocations pour ces secteurs.

34.1 *La qualification de notre parcelle dans un secteur à questionnement est pour le moins surprenante. Au vu de son positionnement au centre de l'ouest lausannois à proximité immédiate de grands secteurs d'urbanisation, l'idée d'un grand parc paysager avec vue plongeante sur l'autoroute risque fort de séduire peu d'habitants. A contrario, il nous paraît évident que notre parcelle ainsi que la parcelle 330 doivent faire l'objet d'un développement urbanistique de qualité prenant en compte la proximité de l'autoroute, propice à l'implantation d'activités génératrices d'emploi protégeant à l'arrière un quartier d'habitation accueillant des typologies de logement diversifiées et préservant des dégagements perspectifs et des espaces publics collectifs ouverts sur le grand paysage.*

Réponse La parcelle 330 est colloquée en zone intermédiaire selon le plan d'affectation en vigueur et le règlement communal sur le plan d'affectation et police des constructions (R :P :A) s'applique.

Tel que l'indique le PDi-OL, la parcelle est intégrée à ce secteur à questionnement au vu des nombreuses réflexions en cours dans ce périmètre, notamment le projet de future jonction autoroutière. De plus, les enjeux paysagers qui concernent l'ensemble de ce secteur du Taluchet font l'objet d'une étude exploratoire qui va débuter ce début d'année 2021.

Les conclusions de l'ensemble des réflexions sur ce secteur seront prises en compte et intégrées dans la révision du plan général d'affectation. C'est ce dernier document liant les propriétaires aux autorités communales qui déterminera la future affectation des parcelles composant ce secteur.

33.1 *En page 112 et suivantes, ainsi que sur les plans du PDIOL, le secteur des Pallettes est mentionné comme périmètre à questionnement, soit un périmètre dont la future vocation doit encore être définie. D'entente et en collaboration avec la commune de Renens, une étude visant à réaliser un périmètre de développement est en cours dans le cadre des réflexions sur le Plan d'affectation communal. Il s'agit de développer un quartier de forte densité avec des espaces verts de qualité. Le périmètre concerne les parcelles 321, 357, 360, 1400 et 1401. Considérant cette situation, je vous prie de modifier le document en mentionnant le secteur en tant que secteur mixte en développement ou à potentiel de développement" ou en "secteur mixte en développement".*

Réponse La Ville de Renens est effectivement au courant des intentions du propriétaire de développer son terrain ; cependant la Municipalité ne s'est pas prononcée sur les données précises de l'affectation ni de la densité du site au moment de la consultation publique. C'est pourquoi, à l'échelle du PDi-OL et dans l'attente de validations ultérieures, le secteur est correctement identifié comme « périmètre à questionnement. »



Thèmes manquants

- 14.1** *P. 63. La croissance démographique signifie également qu'il y a plus d'enfants à l'école. Les classes maintenant déjà sont très remplies, il faut penser à construire plus d'écoles et même un gymnase en plus.*
- 25.22** *Nous remercions le SDOL de constater que les nouveaux développements n'ont fait qu'accentuer ce phénomène, alors que les Communes et le Canton détenaient toutes les clés pour pallier au manque de logements d'utilité publique (LUP) et de coopératives d'habitants. Il est temps que le PDi intervienne à ce sujet et fixe, par exemple, des règles et quotas en matière de logements d'utilité publique et de coopératives d'habitants.*
- 39.1** *Il me semble important dans la construction de logements l'obligation d'y inclure des LUP c'est bien, mais il est indispensable d'avoir une meilleure distribution du nombre de pièce des logements. Par unique soucis de rentabilité, il y a trop de 2 et 3 pièces et pas assez de 4 à 5 pièces, ce qui rend très compliqué le logement de famille de 4 personnes.*

Réponse Un plan directeur n'a pas à être exhaustif. Pour le PDi-OL, le nombre de thématiques couvertes est déjà importants. Des choix ont été fait par les autorités communales au démarrage de la démarche, et des sujets comme la politique du logement, la planification scolaire, la production agricole, la pollution lumineuse, les activités nautiques et les sous-sols n'ont pas été retenus. Si nécessaire, ceux-ci pourront être traités ultérieurement par chaque commune et s'appuyer sur le PDi-OL comme base pour leur planification.

- 23.5** *Il est de notoriété publique que la résolution du problème de l'évacuation des eaux usées est largement défailante dans certaines parties du territoire de l'Ouest lausannois. Lors de la consultation de 2019 nous avons demandé, que le traitement de cette problématique ne fasse pas seulement l'objet d'une mesure de planification, type PREE, tel que prévu par le PDi-OL, mais de projets de réalisation associés à des engagements financiers communaux et cantonaux et des délais de réalisations concrets, du moins en ce qui concerne les territoires que le PDi-OL destine à une densification urbaine importante. Nous sommes persuadés qu'il serait plus facile de faire admettre la densification urbaine de l'Ouest lausannois, si elle se réalisait en parallèle à la mise en conformité du réseau des eaux usées existantes.*
- 25.30** *Le PREE en question devrait exiger la mise en conformité du réseau de canalisations d'évacuation des eaux et inclure des mesures visant à la (re)perméabilisation des surfaces (cours d'immeubles, parkings, chemins) dans le bâti existant et les nouveaux quartiers.*

Réponse Au chapitre 1.3.4 Les études en cours, il est fait mention de la démarche d'élaboration d'un Plan régional d'évacuation des eaux (PREE). Cette étude, menée par le Canton sur le bassin versant de la Chamberonne, traitera de cette thématique qui concerne un territoire plus large que l'Ouest lausannois.

- 28.10** *Un troisième exemple concerne la demande de planifications des sites d'antennes de téléphonie mobile, qui peut se faire en cascade en priorisant d'abord les zones dédiées à l'industrie et aux grands centres commerciaux par rapport aux zones résidentielles.*
- 28.11** *Enfin, de façon générale, le PDi-OL est censé être un instrument de planification contraignant, par conséquent toutes les remarques liées à des constructions (port, antennes, routes, ...) sont pertinentes et ne peuvent être balayées dans les réponses au prétexte qu'il s'agit de procédures d'enquête publique...*



Réponse Un plan directeur est un document qui définit la stratégie communale d'aménagement du territoire et assure la coordination des politiques publiques ayant un effet sur le territoire. Il est contraignant pour les autorités communales et cantonales, mais pas pour les tiers. Il ne s'applique donc pas pour les demandes de permis de construire de tiers, qui doivent respecter, outre les bases légales en vigueur, les plans d'affectations communales (PACom). Les remarques traitant des permis de construire ne peuvent être traitées à l'échelle d'un plan directeur. Elles pourront l'être lors de la modification du PACom sur la base duquel les demandes de permis de construire sont faites.

Divers

12.1 *La notion de publicité couvre les messages commerciaux mais aussi toute annonce publique diffusée visant à favoriser la conclusion d'un acte juridique concernant l'acquisition de biens ou de services, à promouvoir une cause ou une idée, ou à produire tout autre effet souhaité par l'annonceur ou le diffuseur. Dans votre document officiel, une double page de publicité pour une entreprise de construction et son sous-traitant est publiée en pp158-159. La question de la rémunération de cette publicité et du conflit d'intérêt possible liant l'entreprise concernée et les responsables de la publication du PDI se pose et fait l'objet d'une réclamation en cours auprès du Secrétariat d'Etat à l'Economie.*

Réponse La photo présentée en pages 158-159 du PDi-OL est l'œuvre du photographe Mathieu Gafso qui a été mandaté, dans le cadre du budget du PDi-OL, pour établir un reportage photographique sur l'Ouest lausannois. Ces photos ont été prises depuis le domaine public. Aucun contact ni aucun échange n'a eu lieu avec les entreprises dont les logos sont partiellement visibles.



Sujets majeurs

Croissance démographique

- 3.8** *« Accueil d'une croissance soutenue », Ne pas penser à la croissance à tout prix dans notre région dont le territoire est restreint. Veiller à répartir population et activités (entreprises) harmonieusement dans le Canton, dans le pays.*
- 3.9** *Viser la gestion durable plutôt que le développement durable. Les ressources de notre planète ne sont pas extensibles à l'infini.*
- 3.25** *Le canton penche de plus en plus vers le Léman. Il faudra bien qu'il se redresse un jour. Mais comment ? » (p. 48). Ces considérations sur le canton de Vaud sont plus actuelles que jamais, plus de 40 ans après être écrites, Il est en effet malsain, voire dangereux, qu'un centre hypertrophié concentre population, activités, équipements, finances ... et problèmes. Certains Etats étrangers en font la cruelle expérience.*
- 4.1** *Tout au long du PDi-OL, le rapport insiste sur la croissance de l'Ouest lausannois, tant en termes de population que d'emplois ; cette croissance entraînera une forte augmentation du trafic, avec une volonté de transférer une partie importante de celui-ci du transport privé vers les transports publics et la mobilité douce.*
- 15.1** *Il est important d'avoir en tête vos phrases : "la croissance démographique n'est pas un objectif". On pourrait adapter ou abandonner certains projets.*
- 15.5** *Page 104: "le développement ne dégage pas forcément les plus-values nécessaires pour compenser les investissements infrastructurels à faire." C'est clair que l'augmentation de population coûte plus cher que ce que ça ne rapporte (en terme financier comme en terme de qualité de vie) aux habitants des communes concernées.*
- 15.32** *L'autonomie communale en terme d'urbanisme est mise à mal par un nombre de plans contraignants (PdCant, PALM, Pdi, ...). Les densités de population sont imposées, on a l'impression que ce sont là des objectifs à atteindre. On est poussés à grandir, se développer et croître le plus possible, en noyant cela dans des mesures sensées préserver autant qu'on peut un peu de qualité de vie aux habitants. Quel sens donner à cela ?*
- 23.1** *Le plan directeur cantonal en vigueur attribue à l'Ouest lausannois la tâche d'accueillir une part prépondérante de la croissance démographique et économique cantonale des années à venir, alors qu'il est aujourd'hui déjà largement bâti, en offrant à celles et ceux qui y habitent et travaillent déjà un cadre de vie et une organisation territoriale qui mériteraient à maints égards d'être considérablement améliorés.*
- 23.2** *Pour éviter que cette constellation engendre un processus d'urbanisation marqué par la conflictualité entre les promoteurs de la croissance urbaine et les habitants qui sont déjà là et craignent que leur cadre de vie se détériore à la suite de cette croissance, le PDi-OL devrait porter en avant, à notre sens, une stratégie qui vise à offrir aux nouveaux habitants et activités un cadre de vie de qualité tout en améliorant de manière concomitante le cadre de vie de la population qui habite et travaille déjà sur place. En partant de ce point de vue nous avons suggéré au printemps 2019 que compléter la démarche engagée par les responsables du PDi-OL soit complétée par une série de démarches additionnelles qui pourraient intéresser plus particulièrement celles et ceux qui habitent et travaillent déjà dans l'Ouest lausannois.*
- 23.4** *Ces mesures sont toutefois présentées comme de simples concrétisations des sept orientations stratégiques initiales. Notre proposition de reconnaître le caractère potentiellement conflictuel de l'essor urbain en cours et à venir de ce territoire n'a pas été pris en compte. Nos propositions de sujets complémentaires à aborder n'ont pas été retenues. Nous le regrettons, car ce choix présage d'un devenir urbanistique qui restera conflictuel dans l'Ouest lausannois.*
- 25.3** *Le PDi montre clairement l'ampleur de la densification prévue dans l'Ouest lausannois, district où les valeurs limites de qualité de l'air (particules fines notamment) sont régulièrement dépassées aujourd'hui déjà. L'effort en termes de densification, bien supérieur à celui qui est demandé par exemple dans l'Est lausannois où l'accessibilité en transports publics est également très bonne, nous semble impossible à réaliser sans*



une baisse de la qualité de vie de ses habitants, en particulier en l'absence d'une priorisation entre les différents objectifs.

- 28.12** *Le taux d'emploi plein temps (EPT) par habitant prend en compte tous les habitants, c'est-à-dire aussi les enfants et les retraités (population inactive). Puisque l'enjeu de PDI-OL est aussi économique, un taux basé uniquement sur la population active aurait été plus représentatif et permettrait de mieux quantifier si la situation actuelle et surtout les prévisions jusqu'à 2040 ne seraient pas en "déséquilibre", c'est-à-dire une concentration d'habitants devant finalement se déplacer hors du périmètre du PDI-OL pour travailler. En prenant la base de calcul actuelle pour ce taux, il y a un biais qui surestime cet indicateur et légitimise ensuite toutes mesures de densification alors qu'il n'est finalement pas garanti qu'une personne active résident dans le périmètre du PDI-OL puisse y trouver finalement un travail. Nous demandons que ces prévisions soient revues et clarifiées en mesurant et évaluant ce qui est réellement pertinent pour trouver l'équilibre entre la croissance démographique, la croissance économique et la préservation de l'environnement dans le district de l'Ouest lausannois.*
- 28.13** *Par ailleurs, il est mentionné que le secteur tertiaire représentait la majorité des ETP et sachant que ce type d'activité peut être effectué n'importe où (donc pas forcément dans le périmètre du PDI-OL, ce qui finalement ne contribuera pas à son essor économique pour la région par le biais de prélèvement fiscal des sociétés concernées), il est légitime de se demander si la croissance économique prévue n'est pas optimiste. Cela pourrait signifier que le coût des infrastructures (et de leur maintenance) nécessaire à accueillir cette partie de la population (active dans le tertiaire) ne serait finalement pas compensé, rendant le bilan économique final défavorable (ne justifiant ainsi pas une telle densification).*
- 40.1** *Si je me réfère aux remarques formulées lors de la dernière consultation publique (notice sur le résultat de la concertation publique du 12 février au 12 mars 2019), je suis frappé de voir qu'elles sont le reflet d'un profond malaise et qu'en général elles vont dans le sens d'un ras-le-bol du bruit, de la pollution, du grignotage des espaces naturels, du bétonnage, etc. Rares sont les témoignages positifs. Les gens se rendent compte qu'on est arrivé au bout d'un système. Ils sont à la recherche d'une vie plus simple, d'un monde plus respectueux de la nature, des animaux, des valeurs sociales.*
- 40.2** *Sans vouloir offenser qui que ce soit, je trouve que votre projet ne répond que très partiellement aux nouvelles aspirations de la population. La devise du plan "guider et accompagner la croissance en garantissant la qualité de vie des habitants" est encore profondément ancrée dans le monde d'avant : croissance, développement... Croissance c'est le vice fondamental de votre plan. Si l'on fait venir de nouvelles entreprises, si l'on ouvre de nouveaux commerces alors il faut de la main d'œuvre. Qui dit main d'œuvre dit nouveaux logements. Cette densification dans un territoire déjà arrivé à saturation, et de ce fait passablement abimé, n'est plus acceptable. Pourquoi vouloir encore densifier et créer de nouveaux quartiers qui pourraient compter jusqu'à 2000 habitants tels que celui projeté sur le terrain de l'ancienne briqueterie à Crissier ? Développement sans fin dans un monde fini. La photo que vous avez choisie pour votre flyer de consultation est à cet égard très représentative. Derrière de petits immeubles à taille humaine, des grues préfigurent ce que sera l'avenir : d'énormes bâtiments, des tours comme celles qu'on a pu voir sortir de terre dans le quartier de la gare à Morges, tout un monde inhumain, froid et laid.*
- 40.3** *D'autant plus que dans 20 ans, lorsque cette nouvelle population aura à son tour procréé, il faudra construire de nouveaux logements pour les accueillir. C'est une véritable fuite en avant.*
- 48.1** *Page 65 : les chiffres des nouveaux habitants donnent le tournis : comment accueillir correctement A toutes ces personnes ? Les intégrer et en faire des habitants de nos communes ? Il faut rester "raisonnables et ne pas céder aux pressions des promoteurs immobiliers.*

Réponse L'enjeu de la croissance démographique est au cœur de la réflexion sur le PDI-OL. Les autorités communales s'y préparent. Cette croissance concerne le canton de Vaud en général. Le Grand conseil vaudois, au travers du Plan directeur cantonal, a réparti la croissance démographique cantonales attendues entre les différents types de territoire (agglomération, centres régionaux, etc.). Les agglomérations, dont fait partie l'Ouest lausannois, ont un rôle important à jouer dans l'accueil de nouveaux habitants afin de limiter l'étalement urbain dans les campagnes, selon la volonté de la population du district, vaudoise et suisse exprimée lors de la votation de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT - 2014). Ailleurs dans le Canton, de nombreuses communes



vaudoises doivent aujourd'hui dézoner leurs zones à bâtir excédentaires dans une logique de rééquilibrage entre la croissance démographique observée dans les campagnes et celle désormais dirigée vers les agglomérations.

Les indicateurs montrent que la croissance se poursuivra dans les années à venir, même si le rythme de cette croissance sera certainement plus faible qu'utilisé pour l'établissement du Plan directeur cantonal. Les autorités se préparent à accompagner qualitativement cette croissance en garantissant la qualité de vie des habitants, en tenant compte des enjeux environnementaux et climatique, et en préservant les spécificités et la diversité du territoire.

Le PDi-OL agit de manière différenciée sur le territoire en distinguant les secteurs sur lesquels des mutations importantes sont planifiées afin d'accueillir la majeure partie de la croissance démographique et des secteurs « calmes » dont les qualités spécifiques sont préservées. Le PDi-OL donne ainsi une vision d'ensemble de l'évolution du territoire et permet de fixer les actions à entreprendre d'ici 2040, notamment dans les domaines de la mobilité, des équipements publics, des espaces verts, etc. Ces actions qui découleront du PDi-OL feront l'objet de procédures légales qui permettront à nouveau à la population et aux autorités de s'exprimer et de faire leurs remarques.

5.7 *Vous me direz qu'il est prévu le tram, le BHNS, la prolongation de lignes TL. La construction de bâtiments prend bien moins de temps que l'aménagement de nouveaux moyens de transport.*

Réponse La coordination entre urbanisation et transport est une stratégie mise en place dans l'Ouest lausannois depuis le moratoire sur les gros générateurs de trafic en l'an 2000. Les secteurs de développement sont principalement situés le long des axes forts de transports publics urbains existants ou futurs (tramway, bus à haut niveau de service, métro m1) ou proches des gares CFF. L'objectif est de pouvoir offrir une accessibilité en transports publics attractive qui permette de renoncer facilement à l'usage de l'automobile. Des mesures sont également prises en faveur de la mobilité douce (commerces et services de proximité dans les quartiers, aménagements de l'espace public, nouveaux franchissements, etc.)

Il faut cependant reconnaître qu'il est difficile de coordonner temporellement le développement urbain et le développement des transports publics. Le métro m1 ou la halte CFF de Prilly-Malley étaient là avant les développements urbains qu'ils desservent. D'autres infrastructures de transports ont pris du retard sur les plannings initiaux et seront mises en service après l'ouverture des quartiers qui les bordent. A l'échelle de la durée de vie des infrastructures et des quartiers, ces différences sont faibles. Elles peuvent cependant poser des problèmes momentanément. Lorsque cela est nécessaire, des mesures transitoires sont mises en place pour palier à ces décalages en s'appuyant sur le réseau de bus existant (augmentation de fréquence, déviation de ligne, etc.)

Développement des Hautes Ecoles

3.10 *Ultérieurement aux projets en cours, prévoir le développement de l'EPFL (et de l'Unil ?) aussi ailleurs en Romandie (cf. antennes de l'EPFL à Sion, Fribourg, Neuchâtel ...).*

13.2 *Je cite de la partie "Le développement des hautes écoles", page 72: "Il [le secteur des hautes écoles] présente une densité construite inférieure aux possibilités offertes par le Plan d'affectation ..." Est-ce que le PDI comprend des mesures pour augmenter la densité? Je trouve un point noir est le Rolex Learning Center qui manque quelques étages. Est-ce que c'est possible d'ajouter de telles mesures svp?*

25.26 *Le secteur des Hautes Ecoles est décrit comme présentant une « densité construite inférieure aux possibilités offertes par le Plan d'affectation ». Il convient donc impérativement d'en éviter un étalement qui « grignoterait » le territoire non-bâti des communes avoisinantes. Au contraire, la densification de ce secteur, en priorité par la surélévation de certains bâtiments, est à privilégier.*

25.27 *Le rapport est très généraliste à ce sujet et ne dit rien quant à l'avenir de la portion Est des terrains de football de Chavannes. En cas de conflit d'intérêt, qui tranchera ?*



- 25.53** *Particulièrement inquiétante est l'inclusion dans ce secteur d'une portion du « secteur à questionnement » de Caudray et d'une partie des terrains de football de la Plaine. Ceux-ci, s'ils devaient en partie disparaître, devraient laisser place à des espaces verts à forte biodiversité, ainsi qu'à d'autres, différenciés, de loisirs, et ne devraient en aucune façon être bâtis. Or, sur le plan, les 5 terrains les plus à l'Est ont disparu, pris dans la zone en vert « Parc habité / bâti ». L'EPFL semble avoir des vues sur la superficie, qui devrait alors figurer en rouge ou orange. D'ailleurs, de nouveaux vestiaires viennent d'y être mis à l'enquête.*
- 25.74** *En parallèle, une mesure doit être élaborée concernant la préservation de l'intégralité des terrains de sport de La Plaine, incluant le secteur propriété de la Ville de Lausanne. La densification des surfaces déjà bâties des hautes écoles doit être leur seule voie de développement immobilier, conformément à leurs engagements de durabilité et à leur nécessaire contribution à la qualité de vie chavannoise et à l'urgence climatique.*
- 28.15** *Les Vert-e-s de l'OL acquiescent sur le fait que les Hautes Ecoles font la renommée de l'Ouest lausannois. Cependant, lorsque par exemple un projet pour construire une installation d'étude Hyperloop dans le but de gagner un concours (ayant donc une durée temporelle limitée) monopolise environ 1'600 m², il est légitime de s'interroger si cela reste envisageable vis-à-vis des enjeux et objectifs du PDI-OL, sachant que les Hautes Écoles disposent d'autres sites où les enjeux sont moindres notamment en termes de croissance démographique. Il en est de même pour le futur site de la TSR, qui certes met l'Ouest lausannois à l'honneur, mais au détriment d'une surface désormais inutilisable pour d'autres projets alors que la TSR avait pourtant déjà une infrastructure en place à Genève. Le PDI-OL a pour objectif de favoriser le développement des Hautes Écoles et de les intégrer dans le tissu urbain de l'Ouest lausannois mais cela ne doit pas se faire au détriment des autres objectifs.*

Réponse Les Hautes Ecoles (UNIL et EPFL) se sont dotées d'un schéma directeur des Hautes Ecoles qui a été élaboré en concertation avec les autorités communales. Ce schéma directeur prévoit une stratégie en plusieurs étapes dont les premières visent à densifier le campus actuel, puis à l'étendre (si nécessaire). Il a permis de s'accorder sur les réserves à bâtir nécessaires à long terme pour le développement des Hautes Ecoles. Ces secteurs d'extension ont été inscrits dans le PDI-OL de manière à préserver la marge de manœuvre des Hautes Ecoles sur une très longue durée.

Ainsi, les terrains qui font actuellement partie du Plan d'affectation cantonal (PAC) 229 réglant le développement du campus, mais qui ne se trouvent pas en bleu sur la carte de l'Orientation stratégique 3 (terrain de Chavannes Ouest) ne sont désormais plus destinés au développement des Hautes Ecoles. Ils continueront d'accueillir des équipements sportifs à l'intérieur d'un Grand parc multifonctionnel, espace public récréatif dont les aménagements restent à définir.

Nouvelles jonctions autoroutières

- 3.21** *Dans l'Ouest lausannois, tant les voies routières cantonales et locales que les autoroutes sont asphyxiées aux périodes de pointe. Ces dernières s'étendent de plus en plus, vu le développement des Hautes Ecoles et l'urbanisation continue de la région (cf. arrivée de la RTS, projet du Campus-Santé, etc.). Il est donc illusoire d'espérer que de nouvelles jonctions autoroutières à Chavannes-près-Renens et Ecublens favoriseraient un transfert de trafic vers les routes nationales. En réalité, comme le montre l'infographie de l'... OFROU, on paralyserait maintes dessertes régionales, déjà sollicitées au-delà de leurs capacités (voir annexe 1). L'aggravation se monterait à quelque 27% de trafic supplémentaire par rapport à l'absence de nouvelles jonctions autoroutières (voir toujours l'annexe 1).*
- 3.23** *Les projets de l'OFROU pèchent par une approche exclusivement (auto) routière de la mobilité. Si l'on ne saurait reprocher à l'Office fédéral des Routes de ne songer qu'à des ... routes, cela ne signifie pas que cet Office, que nous respectons d'ailleurs, détienne à lui seul la solution. En fait, seule une approche globale de la question serait adéquate, incluant :*

LE RAIL, qui offre des capacités de transport très supérieures au trafic Individuel imotorisé, tout en exigeant une emprise nettement moindre sur le terrain, en générant une dépense énergétique très inférieure à celle de la mobilité routière, en réduisant



l'exposition des riverains au bruit et à la pollution:

LA MOBILITE DOUCE qui, elle, figure dans le PDi-OL.

- 3.24** *Les projets de l'OFROU ne sont pas du tout en phase avec la STRATEGIE ENERGETIQUE 2050. Or, cette dernière exige une prise de conscience encore à enfanter chez nombre de nos concitoyens et dans certains milieux. Ce sera un combat très rude à conduire contre maints intérêts particuliers et contre des convictions toutes faites.*
- 5.4** *Le plan de la jonction de Chavannes promet qu'une solution "tout à la voiture". Mettre la RC76 à 4 voies + l'espace nécessaire aux entrées et sorties le peu de terrain existant (celui sous la piscine de Renens) va disparaître.*
- 21.4** *Redimensionner fondamentalement le projet « Goulet d'étranglement de Crissier » de l'OFROU et ses bretelles d'Ecublens, Chavannes et Malley (en cours pour Chavannes, avec nouveau projet OFROU d'ici fin 2021).*
- 32.10** *Réduire massivement la charge de trafic TIM. A ce titre, PV-L réaffirme son opposition aux nouvelles jonctions autoroutières qui vont inévitablement amener plus de véhicules au cœur de l'agglomération.*
- 39.12** *Il est fait mention du constat de difficulté d'organiser les réseaux de transport public et celui des pistes cyclables entre les branches autoroutières et les voies du train, il est indispensable que le district s'oppose à toutes extensions de l'autoroute. La tendance doit clairement aller dans le report, autant que possible, de la voiture vers les transports publics, train et mobilité douce.*
- 40.5** *La voiture prend encore une place beaucoup trop importante malgré la timide volonté de rééquilibrage. La création de nouvelles jonctions autoroutières à Ecublens et à Chavannes qui, comme le dit le rapport, "permettra d'augmenter la capacité de l'autoroute" ne fait que repousser le problème de saturation du trafic. Plus on aménage le réseau routier, plus on favorise la venue de nouvelles voitures. C'est le concept de déplacement individuel motorisé lui-même qu'il faut interroger. (p.100)*
- 45.9** *Durant ce temps, les autorités soutiennent la création de 2 jonctions autoroutières sur leur territoire et ont de la peine à limiter les places de stationnement en ville et à agir de manière conséquente sur le report modal vers la mobilité douce.*

Réponse Pour garantir l'accessibilité dans l'Ouest lausannois, une stratégie multimodale est progressivement mise en place. Elle consiste à fortement développer les transports publics (tramway, bus à haut niveau de service, réseau de bus) et la mobilité douce (réseaux piétons et vélos). En parallèle, la part de voitures diminue. Le trafic est réorganisé pour reporter les flux principaux sur l'autoroute accessible par deux nouvelles jonctions. Cette réorganisation permet de décharger les rues des quartiers et des centralités et d'allouer, à ces endroits, une plus grande place à la mobilité douce et aux transports publics. L'ensemble des mesures favorise un report modal important de l'automobile vers les transports publics et la mobilité douce afin que ces derniers modes absorbent l'essentiel de l'augmentation des besoins de déplacement à l'avenir.

- 3.11** *« ... concentrations d'oxyde d'azote surtout trop importantes dans la région de l'échangeur autoroutier de Crissier ». Raison supplémentaire d'y contenir le trafic. Comme première mesure, limiter la vitesse à 80 km/h sur ce tronçon, comme c'est du reste déjà le cas à l'entrée dans la zone depuis la Bourdonnette, et à la sortie depuis Crissier en direction de Lausanne-Nord.*
- 25.8** *Requalifier l'actuel tronçon autoroutier Ecublens - Maladière en route nationale de classe 3 limitée à 60 km/h,*
- 25.15** *L'augmentation des capacités de l'autoroute sur la bretelle et la création de nouveaux axes routiers entrent fondamentalement en contradiction avec les objectifs de qualité de vie des habitants, de qualité de l'air et de protection de l'environnement. À titre d'exemple, relevons que la jonction autoroutière projetée à Chavannes se situe en plein milieu d'un nœud écologique majeur dont est reconnue l'importance comme corridor biologique et liaison paysagère, qui va cependant se trouver « sacrifié » sur l'autel du développement de la mobilité individuelle motorisée.*
- 25.43** *Soulignons l'incohérence de la hiérarchie du réseau routier : la jonction autoroutière de Chavannes est inadmissible, car elle va projeter les voitures vers des routes locales densément habitées. La requalification de cet axe en route nationale de classe 3 (ou « boulevard urbain ») à 60 km/h doit donc absolument être étudiée, telle que*



préconisée dans la stratégie fédérale « Mobilité et territoire 2050 », récemment mis en consultation. Nous demandons que cette option soit étudiée par le PDI, et que ses conclusions soient transmises à la DGMR et à l'OFROU. Rappelons que l'entretien d'une route nationale de classe 3 continue à être assumé par la Confédération et qu'il n'y a pas de transfert de son financement au Canton. Une telle requalification permettrait ainsi :

- une meilleure inclusion dans le contexte urbain,
- une plus grande porosité de l'axe, grâce à une gestion plus souple des « jonctions »,
- une ouverture de l'axe à la mobilité douce et aux transports publics,
- une incitation au transfert modal.

25.65 La requalification de l'actuel tronçon autoroutier Ecublens - Maladière en route nationale de classe 3 limitée à 60 km/h et le redimensionnement du projet « Suppression du Goulet d'étranglement de Crissier » de l'OFROU et ses bretelles d'Ecublens, Chavannes et Malley (en cours pour Chavannes, avec l'attendu nouveau projet OFROU d'ici fin 2021),

28.8 En particulier, on peut évoquer le projet de l'OFROU intitulé "assainissement du goulet d'étranglement de Crissier", qui n'est pas inclus dans le PDI-OL. Il est affirmé que les points relatifs à ce projet, y compris les impacts sur le réseau cantonal et/ou communal, "sortent du cadre d'un Plan directeur" (pages 17 et 18). Au vu de l'importance de ce projet pharaonique, et de son impact sur le territoire des communes touchées, nous exprimons notre désaccord.

32.16 Av. du Chablais : l'aménagement proposé dans la mise à l'enquête de la jonction autoroutière est sécuritaire, mais l'itinéraire n'est pas fluide car interrompu par plusieurs feux vélos.

35.1 Deux lois fédérales fixent les limites d'admission concernant les particules fines PM 10 et PM 2.5. Comment pouvez-vous garantir que, avec le projet des nouvelles bretelles et l'explosion de la circulation routière, ces limites ne seront pas dépassées ?

45.11 p. 100 : Je demande que les communes reconsidèrent, à la lumière du PDI-OL, leurs positions sur la création de deux nouvelles jonctions autoroutières.

Réponse L'assainissement du goulet d'étranglement de Crissier, qui comprend la création de deux nouvelles jonctions autoroutières à Ecublens et Chavannes, a été mis à l'enquête du 9 novembre au 10 décembre 2018. Plus d'une centaine d'oppositions ont été déposées dans ce cadre, dont notamment celles de Municipalités de l'Ouest lausannois. Si ces dernières confirment ensemble l'importance du projet de nouvelles jonctions autoroutières, elles partagent certaines critiques qui se sont fait entendre. C'est pourquoi l'OFROU, le Canton, la commune de Chavannes et SDOL (qui représente les communes de l'Ouest) ont décidé de travailler ensemble à la recherche de solutions permettant de faire évoluer le projet dans ce périmètre. Les solutions étudiées s'orientent vers une meilleure intégration urbaine et paysagère des nouvelles infrastructures autoroutières en limitant au maximum les emprises et les nuisances du projet tout en facilitant l'intégration des mobilités douces, en particulier les cycles. Cette évolution du projet est étudiée dans le cadre de la procédure fédérale de traitement des oppositions aux jonctions autoroutières et sortent du cadre d'un Plan directeur.

25.9 Couvrir intégralement cette route nationale à Chavannes (1,9 km), au minimum entre le Tir-Fédéral et son passage sous la route de la Maladière,

25.34 Bien entendu, la couverture de l'autoroute à Chavannes permettrait de réduire très efficacement les nuisances sonores.

25.66 La couverture de la route nationale à Chavannes entre le Tir-Fédéral et son croisement avec la route de la Maladière. Cette option, plébiscitée depuis des années par le Conseil Communal chavannois, devrait, elle aussi, être étudiée dans le cadre du PDI. Outre les bénéfices en termes de bruit, elle permettrait également de rétablir la continuité du territoire, créant un lieu pour un espace public et de rencontre d'environ 2 ha avec la possibilité d'aménager des terrains de jeux, de sports et des espaces verts.

25.75 Renaturer la Mèbre et mettre en place une liaison biologique continue le long de la Mèbre : ces mesures seront concrétisées lors de la réduction de l'impact de



l'infrastructure autoroutière qui crée des perturbations majeures pour la circulation des espèces animales, comme elle le fait pour les habitants. Seule la transformation en boulevard urbain et la couverture permettent de diminuer l'emprise de cette infrastructure et de la rendre traversable.

Réponse Les possibilités de couvrir l'autoroute sont des éléments en cours d'études dans le cadre du projet d'évolution de la nouvelle jonction autoroutière de Chavannes. De nombreuses variantes sont à l'étude au sein des groupes de travail, où sont évalués et mis en évidence leurs différents avantages et inconvénients. Cette évolution du projet est étudiée dans le cadre de la procédure fédérale de traitement des oppositions aux jonctions autoroutières et sortent du cadre d'un Plan directeur.

3.22 *De manière plus précise, remarquons que les projets de l'OFROU ne résoudraient aucun des problèmes suivants :*

- 1. Nuisances dues à la traversée autoroutière en pleine ville de Morges ;*
- 2. Surcharge de l'autoroute A 1 à l'Est de Morges, où il faut recourir à la bande d'arrêt d'urgence en guise de 3e voie lors des heures de pointe*
- 3. Surcharge, toujours en période de pointe, du tronçon Sud de l'A1 vers le giratoire de la Maladière.*

Réponse La gestion des flux automobile sur les autoroutes est du ressort de la Confédération qui n'est pas signataire du PDi-OL. L'assainissement du goulet de Crissier est un projet de l'OFROU et fait l'objet d'une procédure distincte.

3.12 *Parmi les cas problématiques, le PDi-OL mentionne la rue du Villars à Ecublens. Mais, si l'observation est tout et fait judicieuse, la jonction autoroutière de la Venoge (Ecublens) aggraverait la situation. La solution proposée pour y remédier (carte p. 101 : déviation par le bois d'Ecublens) n'est pas acceptable. Voir la remarque relative à la p. 146.*

3.18 *Compter la rue du Villard à Ecublens comme une liaison d'agglomération n'a pas de quoi enthousiasmer (cf. heures de pointe). Mais c'est l'une des conséquences fâcheuses de la création d'une jonction autoroutière à la Venoge. Les correctifs mentionnés à la page 153 ne sont vraiment pas une solution. Existe-t-il du reste un remède à la création de la jonction autoroutière susmentionnée ? Peut-être pas. A moins d'envisager un tout nouveau tracé routier plus au Sud, avec un tunnel court sous la colline ? Le mieux ne serait-il pas de renoncer purement et simplement à la jonction envisagée au profit d'autres réalisations esquissées ici ou là?*

Réponse Le projet de jonction autoroutière à Ecublens fait partie du projet général de suppression du goulet autoroutier de Crissier, d'adaptation et de création des jonctions de Malley, Chavannes et Crissier, nécessaires à la mise en œuvre du principe d'accessibilité multimodale « par poches » du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Ce dossier a été mis à l'enquête en 2018 et a fait l'objet de nombreuses oppositions actuellement en traitement par l'Office fédéral des routes (OFROU). Cependant, selon les informations de l'OFROU, la jonction d'Ecublens n'a pas été remise en question sur le fond dans le cadre des oppositions déposées. Concernant la rue du Villars, celle-ci est déjà considérée aujourd'hui comme une route d'agglomération par le PALM, et le PDi-OL ne modifie pas cette situation. Diverses études d'accessibilité sont en cours pour prévoir les mesures qui seront nécessaires au fonctionnement du réseau routier en accompagnement de la réalisation des jonctions autoroutières.



- 18.7** *Seule et unique commune riveraine de l'Ouest lausannois, Saint Sulpice possède près de 4 km de rives qui, comme mentionné en page 76 du PDi-OL, accueillent de très nombreuses personnes en provenance non seulement de l'Ouest lausannois, mais aussi (et surtout) de Lausanne.*
- 18.18** *L'ARISS se plaint à relever que l'autorité a pris conscience de la saturation des lieux de loisirs de St-Sulpice en particulier de la plage du Pélican et de l'augmentation croissante des incivilités. L'ARISS se trouve également confortée dans son constat que les usagers proviennent d'un bassin plus vaste que l'Ouest lausannois. L'ARISS estime que ce n'est pas à la commune de St-Sulpice d'accueillir non seulement tout l'Ouest mais également tout l'Est lausannois et au-delà.*
- 18.19** *Les projets, prévus à moins de quinze ans, d'installation du campus santé au nord de la Bourdonnette, de celui de la RTS, la construction prochaine de la tour verte Nicod-Orlatti à Chavannes, les agrandissements de l'UNIL et de l'EPFL constituent, avec les projets voisins de la Bourdonnette sud et de Malley également, un réservoir de population considérable qui voudra également avoir accès au lac. Les rives de St-Sulpice ne pourront pas physiquement absorber autant de personnes. L'ARISS estime que les rives du lac doivent impérativement être préservées de cet envahissement actuel et futur des habitants du Grand Lausanne, voire du PALM.*
- 18.20** *L'ARISS fait sien le constat des tendances observée (p. 77) ainsi que l'objectif de garantir la cohabitation des différents usages dans les milieux naturels et les mettre en réseau (p.78).*
- 18.25** *L'ARISS suit les auteurs du PDi-OL dans leur constat du rôle essentiel des grands éléments paysagers, notamment les rives du lac, comme contributeurs à la lutte contre les effets négatifs du changement climatique sur la santé de la population, la préservation de la biodiversité et la qualité de vie en général. Elle ne peut toutefois les suivre complètement sur les fonctions récréatives de ces espaces paysagers et en particulier des rives du lac. L'ARISS répète ici encore que les accès, les espaces récréatifs et les cheminements de loisir en bord de lac doivent être cadrés et limités afin d'éviter d'obtenir des résultats contraires aux objectifs fixés de maintien de l'essence même de ces éléments paysagers et de leurs fonctions et services écosystémiques, ainsi que de leurs contributions à la qualité de vie.*
- 18.26** *L'ARISS comprend les besoins accrus d'une population en très forte augmentation (cf. ci-dessus commentaire ad p. 76) en espaces de loisir et de détente. Toutefois une gestion équilibrée des usages ne pourra pas se faire sans contraintes strictes ni une planification précise. Pour ces raisons, la planification telle qu'actuellement prévue le long des rives du Léman doit déjà à ce stade être limitée drastiquement faute de quoi la pression sur les milieux naturels en particulier les rives du lac, conduira purement et simplement à leur suppression.*
- 19.2** *On observe que, dans le sens des préoccupations de notre association, le rapport final provisoire du PDIOL relève lui-même la nécessité de préserver les espaces naturels, végétalisés et perméables et même de les augmenter (page 40). On souligne également la référence faite à juste titre par ce même rapport à la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire (suite à la votation de 2013) destinée à lutter contre le mitage du territoire et à garantir un développement de l'urbanisation plus respectueux du paysage (page 46). En matière d'affluence du public dans des secteurs biologiquement sensibles, il s'impose d'être d'autant plus circonspect que le canton de Vaud a connu une forte croissance démographique durant ces 15 dernières années, en particulier sur l'Arc lémanique et sur le périmètre concerné par le PDIOL (comme le relève le rapport final provisoire, page 62). Il est relevé que cette tendance devrait se poursuivre massivement d'ici à 2030 (même référence). Ce même rapport retient comme pertinent que les rives du lac constituent des milieux naturels du territoire de l'Ouest lausannois et qu'elles assument une vocation biologique et paysagère (pages 76 s) ; il est relevé à ce sujet que « la croissance de la population entraîne une pression de plus en plus forte sur ces espaces et la cohabitation n'est pas toujours équilibrée » (page 76). C'est à juste titre que ledit rapport relève déjà de nombreux espaces de détente accessibles au public sur les rives du lac induisant la venue d'une « population de provenance plus large que l'Ouest lausannois », une saturation et à des « incivilités croissantes des usagers » (page 76). C'est également à juste titre qu'il est relevé que « le territoire de l'Ouest lausannois présente des richesses élevées en termes de patrimoine naturel » (page 77). On se réfère également à l'indication de la « multiplication des conflits d'usages au sein des milieux naturels du fait de la*



croissance démographique importante et de la saturation des espaces ouverts », d'une « fréquentation croissante des différents milieux naturels sans pesée d'intérêts usages/nature », d'un « réseau biologique directement impacté par la densification » à quoi s'ajoutent « l'érosion de la biodiversité qui se poursuit, en lien avec la disparition de biotopes et des zones proches de l'état naturel, la banalisation des espaces verts (gestion peu différenciée), mais également la fragmentation des habitats » et une augmentation de la pression urbaine (même référence). Il importe de ne pas trahir l'esprit du plan d'affectation cantonal protégeant La Venoge (également relevé en page 77). Le cheminement riverain envisagé s'inscrit en contradiction frontale de tous les constats qui précèdent et s'avère ainsi hautement inopportun.

- 31.2** *Nous voudrions souligner l'importance de la fréquentation piétonne sur l'avenue du Léman, ce qui semble démontrer que le cheminement actuel donne satisfaction aux usagers. Il va sans dire que cet afflux ne pourrait qu'être problématique dans la perspective d'un cheminement sur les rives. La biodiversité en particulier sur le plan de la faune aquatique ne pourrait que pâtir d'une telle situation, puisqu'une zone paisible deviendrait totalement colonisée par les piétons, et que les aménagements des rives transformeraient cette zone relativement préservée en un espace pratiquement urbain. En conséquent nous nous opposons à l'implantation d'un cheminement en bord de lac et/ou d'itinéraire de loisirs piétonnier ou de mobilité douce supplémentaire sur les rives de la Commune de St-Sulpice et nous demandons que tout projet en ce sens soit retiré du PDi-OL.*

Réponse L'Ouest lausannois dispose d'espaces ouverts et de lieux de loisirs bien répartis sur le territoire. Cependant, certains secteurs sont particulièrement attractifs, notamment les rives du lac situées uniquement sur le territoire de la commune de St-Sulpice. Les autorités des 8 Communes partagent ce constat et souhaitent offrir d'autres lieux de détente et de promenade en aménageant un réseau d'espaces verts, et en ouvrant à la population de nouveaux grands parcs multifonctionnels et des campagnes (voir Orientation stratégique 4).

- 18.3** *Ces réponses vont certainement dans la bonne direction mais ne sont pas satisfaisantes en particulier parce que les plans joints à la version définitive du PDi-OL comportent toujours des itinéraires de loisirs au bord du lac et ne tiennent pas compte des tracés actuels. De même, les textes de la version définitive restent ambigus sur la possibilité d'affecter les rives du lac à des itinéraires de loisirs piétonniers et de mobilité douce.*
- 18.8** *De plus, de nombreux parcs et espaces publics jalonnent ces rives, dont la fréquentation est particulièrement intense en cas de beau temps. Pour les relier et en même temps favoriser un cheminement agréable pour l'ensemble des promeneurs, les Municipalités des précédentes législatures ont aménagé un double parcours de loisirs, utilisant d'une part un sentier situé directement au bord du lac (couvrant les 3/4 de la longueur des rives) et d'autre part les rues adjacentes, y compris une voie contournant l'Abbaye de St-Sulpice, comportant, en plus de zones limitées à 30 km/h, un tronçon important en zone limitée à 20 km/h. Ce dispositif a permis d'établir un tracé officiel de randonnée pédestre dans le Plan général d'affectation de la Commune de Saint-Sulpice mis en vigueur en août 2011. Les articles 8.5 et 8.6 du Règlement général sur l'aménagement du territoire et les constructions du 18 août 2011 précisent d'une part que les itinéraires piétonniers et cyclistes qui figurent sur le plan général d'affectation sont indicatifs et d'autre part que la continuité et la sécurité de ces tracés d'intérêt cantonal et national doivent être assurées. Cela ne signifie toutefois pas que ces tracés doivent figurer en bord de lac sur l'ensemble du parcours.*
- 18.12** *Pour l'ARISS, l'aménagement actuel mixte tel que mentionné ci-dessus (cf. aussi carte: itinéraire pointillé jaune) donne entière satisfaction et ne nécessite pas d'y ajouter un tronçon d'itinéraire piéton de loisirs sur 900 mètres pour en assurer la continuité en bord de lac. Et ceci d'autant plus que la création de ce tronçon ne se ferait pas sans difficultés majeures.*
- 18.17** *Au vu des éléments qui précèdent, l'ARISS demande expressément que le tracé du cheminement piétonnier figurant en jaune sur les plans « Orientation stratégique 5 les espaces publics de proximité — renforcer le maillage d'espaces verts et d'espaces publics à toutes les échelles » soit modifié afin de correspondre à l'état et à la situation actuels.*



- 18.20** Contrairement à ce que semblent soutenir les auteurs du PDi-OL, l'ARISS estime que la discontinuité du cheminement de bord de lac n'est pas à l'origine des difficultés d'accès aux rives du lac ni de l'augmentation des incivilités. Au contraire, le détour sur l'avenue du Léman et autour de l'Abbaye de St-Sulpice offre plutôt une zone de circulation pour la mobilité douce et les piétons où chacun peut se croiser sans encombre. De plus, l'intrusion sur les propriétés est rendue plus difficile par la présence de murs, barrières et haies vives difficilement franchissables.
- 18.22** Les membres de l'ARISS constatent également une érosion de la biodiversité en raison de la fréquentation croissante des rives du lac. Là où les années précédentes de nombreuses familles de cygnes ou de cols-verts, voire de martin pêcheurs (espèce protégée) étaient présentes en bord de propriétés aujourd'hui, seuls quelques rares individus demeurent.
- 18.23** L'ARISS soutiendra la création d'un maillage écologique le long des rives du lac en particulier en bordure de propriétés, là où figurent les liaisons biologiques prioritaires (p.79).
- 18.27** Ainsi qu'elle l'a déjà demandé, l'ARISS réitère la suppression des tracés du cheminement piétonnier et de l'itinéraire de loisir en bord de lac sur le tronçon de l'Avenue du Léman ainsi qu'autour de l'Abbaye de St-Sulpice et le maintien ainsi que la transcription sur tous les plans concernés, du détour actuellement en zone 20 km/h et 30km/h passant actuellement au nord des propriétés de cette avenue et autour de l'Abbaye de St-Sulpice au motif notamment qu'ils sont situés dans la bande qualifiée de liaison paysagère.
- 18.32** Toutefois, l'ARISS doit à nouveau constater que ces principes sont en contradiction, en particulier pour la zone des rives du lac située au sud de l'Avenue du Léman et autour de l'Abbaye à St-Sulpice, avec la volonté, à tout le moins telle qu'affichée sur les plans, des auteurs du PDi-OL de créer des accès, des cheminements piétonniers de loisir et des itinéraires de loisirs pour la mobilité douce en bord de lac. L'ARISS estime que les plans doivent être corrigés de manière que les futurs itinéraires piétonniers et de mobilité douce respectent le tracé historique actuel via le détour sur l'Avenue du Léman au nord des rives du lac ainsi qu'autour de l'Abbaye de St-Sulpice et que ces dernières soient préservées conformément aux principes énoncés en page 123 du PDi-OL.
- 18.37** Comme indiqué plus haut ci-dessus, Saint Sulpice possède près de 4 km de rives dont les trois quarts peuvent être parcourus à pieds. Seuls neuf-cents mètres situés au sud de l'Avenue du Léman sont inaccessibles depuis les années 1940. Pour relier les accès en bord de lac et en même temps favoriser un cheminement agréable pour l'ensemble des usagers, un parcours spécifique a été créé. Celui-ci utilise d'une part le sentier situé directement au bord du lac et d'autre part les rues adjacentes comportant, en plus de zones limitées à 30 km/h, un tronçon important en zone limitée à 20 km/h. Ce dispositif a permis d'établir un tracé officiel de randonnée pédestre dans le Plan général d'affectation de la Commune de Saint -Sulpice mis en vigueur en août 2011. Comme déjà dit plus haut, pour l'ARISS, l'aménagement mixte tel que mentionné ci-dessus donne entière satisfaction et ne nécessite pas d'y ajouter un tronçon d'itinéraire piéton de loisirs et de mobilité douce sur 900 mètres en bord de lac pour en assurer la continuité.
- 18.39** Ici encore l'ARISS adopte les principes d'intervention proposés par les auteurs du PDi-OL mais émet les mêmes réserves que ci-dessus concernant l'itinéraire piéton de loisir. La continuité des itinéraires piéton de loisir n'implique pas que cette continuité passe par le bord de lac. Dans la situation actuelle, la continuité de l'itinéraire est non seulement garantie mais sécurisée. Il n'y a pas lieu de s'écarter ou de modifier le tracé actuel.
- 18.42** Au vu de ce qui précède, l'ARISS demande que le détour actuel de l'itinéraire piéton de loisir du bord de lac au niveau de l'avenue du Léman (zones 20km/h et 30km/h) ainsi qu'autour de l'Abbaye de St-Sulpice soit maintenu et que le projet de liaison de loisir (à pied ou en mobilité douce) soit supprimé du PDi-OL ou à tout le moins emprunter le tracé historique actuel physique existant. Les plans doivent être corrigés dans le sens de ce qui précède.
- 18.43** Le comité de l'ARISS, au nom de ses membres, confirme son opposition à toute implantation de cheminement en bord de lac et/ou d'itinéraire de loisirs piétonnier ou de mobilité douce supplémentaire sur les rives de la Commune de St-Sulpice demande expressément que tout projet dans le sens de ce qui précède soit retiré du PDi-OL et que les plans et cartes soient corrigés en conséquence.



19.1 *Pour éviter les redites, APRIL confirme globalement l'intégralité de la teneur de son courrier du 11 mars 2019 adressé tant à la Municipalité de la Commune de St-Sulpice qu'au Bureau stratégie et développement de l'Ouest lausannois, dont une copie vous est adressée ci-joint à toutes fins utiles (pièce 2 ci-jointe). C'est le lieu d'observer que les réponses données aux observations de notre Association dans le rapport de mai 2020 (qui donnait suite au processus de concertation publique du 12 février au 12 mars 2019) vont malheureusement dans le sens d'un renforcement de la fréquentation du public qui serait invité et encouragé à se promener le long des rives. Cette même réponse annonce en effet un cheminement envisagé de type « itinéraire de loisirs » dont l'aménagement devrait être effectué progressivement. Nous avons pris note de votre intention de maintenir la tranquillité des rives du lac et de préserver la biodiversité, ce à quoi notre association se rallie. Il nous apparaît toutefois qu'implanter un tel cheminement est incompatible avec ces derniers objectifs. Par ailleurs, ce projet est contraire à moult objectifs du Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (ci-après « PDIOL ») soulignés sous chiffre 4 des lignes du soussigné du 11 mars 2019. Ce même projet est incompatible avec la jurisprudence du Tribunal fédéral soulignée sous chiffre 5 desdites lignes et avec le Plan Directeur des rives du lac pour les motifs exposés sous chiffre 6 de ces mêmes lignes. Ce projet de cheminement est également contraire au principe de la proportionnalité et ne se justifie par aucun intérêt public prépondérant, un cheminement riverain public continu sur l'intégralité des rives de*

St-Sulpice ne se justifiant pas. Votre réponse, telle que contenue dans le rapport de mai 2020, et le projet de PDIOL actuellement en consultation ne répondent pas aux préoccupations susmentionnées. L'antinomie entre la perspective du nouveau cheminement riverain envisagé et la volonté de préserver la tranquillité et la biodiversité n'est pas résolue.

19.7 *Au vu de ce qui précède, APRIL confirme son opposition à toute implantation de cheminement riverain public supplémentaire sur les rives de la Commune de St-Sulpice et confirme sa demande que tout projet en ce sens soit retranché du projet du PDIOL.*

30.1 *Le PDi-OL dans sa version portée en consultation publique du 16.11. au 16.12.2020 prévoit toujours encore un "itinéraire piétons de loisir" dans le Chapitre 5 Orientations stratégiques. Il y a des raisons de s'opposer à ce projet et je me suis associé / m'associe à plusieurs démarches qui ont dénoncé / vont dénoncer ce point du PDi-OL.*

Réponse Le Plan directeur cantonal des rives vaudoises du lac Léman relève que « les lacs et leurs rives sont des espaces éminemment publics, dont la jouissance doit être offerte au plus grand nombre ». Cette vision est partagée par les autorités communales de l'Ouest lausannois qui ont inscrit, dans le Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois, l'intention d'aménager progressivement un cheminement continu sur les rives du lac, en complément aux cheminements existants qui seront maintenus. Il s'agit de répondre à la demande de la population de St-Sulpice et de l'Ouest lausannois en espaces diversifiés de loisirs et de détente. Cette réponse devra bien entendu tenir compte des nombreuses contraintes soulevées dans les prises de position. Celles-ci seront traitées et feront l'objet d'une pesée des intérêts au moment de l'établissement des projets concrets.

A noter que les remarques exprimées lors de la précédente phase de concertation ont conduit les autorités à déclasser le statut du cheminement le long des rives du lac de « liaison piétonne majeure » à « itinéraire piétons de loisirs » pour tenir compte de la complémentarité entre les rues existantes – parcourables à vélo, en fauteuils roulants, et avec une poussette – et le futur cheminement piétons sur les rives du lac.

18.1 *L'ARISS relevait également des contradictions entre les différents objectifs stratégiques, en particulier ceux visant à garantir la préservation du paysage, des rives du lac et de la biodiversité qu'elles abritent et qui s'opposent à la création d'itinéraires de loisirs piétonnier et de mobilité douce et à un usage accru des rivages.*

18.5 *Dans la version finale soumise à la présente consultation, les éléments issus de la première consultation ont été en partie intégrés. Toutefois, les tensions entre les différents enjeux (ainsi qu'entre les objectifs stratégiques) n'ont pas été ni supprimées ni mitigées. Il en résulte un certain flou qui n'est pas acceptable s'agissant des orientations qui devront guider les aménagements pour les prochaines décennies.*

18.6 *La mesure E25 du plan directeur cantonal rappelle que depuis 1949, le Canton a élaboré des plans d'extensions cantonales soustrayant à la construction une grande*



partie des rives du lac Léman. Ainsi le plan d'extension cantonal 41a Abbaye-Pierrettes du 15 février 1949 consacre-t-il l'inconstructibilité des rives du lac sur la commune de St-Sulpice. Ce plan (cf remarque n°18) mentionne également la non-continuité du cheminement piétonnier en bord de lac entre la zone dite « Au Paquéret » et la zone dite « Es Nais » sise au nord de l'actuelle avenue du Léman. La zone «Es Nais» située au sud de l'actuelle avenue du Léman est contournée par le cheminement piétonnier. Ce plan démontre clairement non seulement l'impossibilité physique de maintenir un cheminement piétonnier en raison des enrochements et des constructions pré-existantes (murs de soutènement construits dans les années 20-30) mais également juridique, la continuité des servitudes de passage n'étant pas donnée.

En 2000, le Plan directeur cantonal des rives vaudoises du lac Léman a été établi. La politique qu'il met en œuvre dépend des caractéristiques géographiques, naturelles, économiques et sociales propres à chaque rive. Le Plan directeur montre que l'accessibilité aux rives est très différente d'un secteur à l'autre. En 2000, dans le secteur centre, dont la commune de St-Sulpice fait partie, seuls 14% des rives n'étaient pas accessibles, contre 44 % dans le secteur est et 74% dans le secteur ouest. La situation a peu évolué depuis. Il manque encore un chemin sur la moitié environ des 87 km de rives concernées par le Plan directeur. La réalisation des chemins riverains est de la compétence des communes. Le canton encourage les projets en les finançant à raison de 50% de leur coût.

- 18.9** L'article 1^{er} de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire précise bien en introduction que la Confédération, les cantons et les communes veillent à une utilisation mesurée du sol, et à la séparation entre les parties constructibles et non constructibles du territoire. Depuis 1949, les rives du lac ont été rendues inconstructibles notamment afin de les préserver et d'y préserver la flore et la faune qui les composent. Vouloir les aménager irait à l'encontre de ce but essentiel de la loi. La même loi à son article 3 érige comme principe cardinal que le paysage doit être préservé notamment en tenant libres les bords des lacs et des cours d'eau et de faciliter au public l'accès aux rives et le passage le long de celles-ci et en conservant les sites naturels et les territoires servant au délasserement. Ce principe doit toutefois être appliqué avec retenue car l'accès aux rives du lac à des fins de délasserement et de passage ne doit pas en entamer la substance ni entraîner sa disparition pure et simple.
- 18.10** Dans un arrêt récent (ATF 145 II 70 du 12.11.2018), le Tribunal fédéral a reconnu qu'un cheminement le long de la rive représente un intérêt public important, en particulier en raison des principes énoncés à l'article 3 alinéa 2 lettre c de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT). Il y a cependant lieu, selon lui, de tenir compte des dispositions prises par le législateur fédéral relatives à la protection des habitats et des espèces. Dans le cas précis, le Tribunal fédéral a ainsi, dans la pesée des intérêts, accordé un poids prépondérant à la tranquillité des espèces par rapport à l'intérêt d'un cheminement public directement à proximité de la rive.
- 18.11** L'ARISS estime que le PDi-OL devrait tenir compte de l'historique, de la jurisprudence récente du tribunal fédéral et des plans actuels rappelés ci-dessus, en ce qui concerne les deux tracés d'itinéraires de loisirs piétonniers et de mobilité douce.
- 18.13** L'ARISS tient à rappeler que les vagues engendrées par le vent d'ouest ainsi que par les passages réguliers des navires de la CGN, même lorsque le lac est plat, présentent un réel danger pour les personnes qui se promèneraient en bord de rive. La force des vagues provoque déjà des dégâts et des inondations. Ce problème est difficilement soluble car il est dû à un grand banc de sable qui se trouve au large de la rive entre la plage du Pélican et le Débarcadère. Ce dernier rend encore plus difficile et coûteux la réalisation d'un cheminement sécurisé à cet endroit sans parler des atteintes à la faune et à la flore qui l'habitent.
- 18.14** Les obstacles physiques à surmonter, les importantes contraintes écologiques et les aspects juridiques à régler, la majorité des parcelles concernées étant libres de servitudes de passage public, tels que rappelés ci-dessus existent depuis près d'un siècle.
- 18.15** Les coûts d'une telle réalisation seraient disproportionnés, difficilement supportables pour la bourse communale et ne pourraient être amortis que bien au-delà de 2040. Il en irait de même pour les procédures juridiques qui ne manqueraient pas de voir le jour et qui, elles aussi, pourraient s'étaler au-delà de la limite temporelle du PDi-OL.
- 18.16** Compte tenu de ce qui précède, la création d'un nouvel itinéraire de loisirs pédestre et cycliste au bord du lac tel que prévu dans les cartes 5 et 7a apparaît non seulement comme superflue, contraire au droit et à la jurisprudence mais aussi comme difficilement réalisable.



- 18.36** *La nuance « dans la mesure du possible » doit selon l'ARISS être interprétée et précisée dans le sens que les obstacles physiques, écologiques, juridiques et financiers ne doivent pas être levés au nom d'une volonté politique de créer mordicus un cheminement continu le long des rives du lac.*
- 18.38** *Comme expliqué plus haut, la création d'un itinéraire pour les piétons et la mobilité douce en bord de lac sur ce tronçon ne se ferait pas sans difficultés majeures au nombre desquelles les obstacles physiques, écologiques, juridiques et financiers ne sont pas les moindres. Au vu de ce qui précède, l'ARISS estime que le détour actuel du cheminement de bord de lac au niveau de l'avenue du Léman (zones 20km/h et 30km/h) ainsi qu'autour de l'Abbaye de St-Sulpice doit être maintenu et que le projet de liaison de loisir (à pied ou en mobilité douce) doit être supprimé du PDi-OL ou à tout le moins emprunter le tracé historique actuel physique existant. Les plans doivent être corrigés dans le sens de ce qui précède.*
- 19.3** *On relève que le territoire devant être couvert par le PDIOL comprend d'ores et déjà nombre d'espaces verts et de détente recensés sous l'orientation stratégique 5 (page 138) de sorte qu'il se justifie d'autant plus, concernant les rives du lac, de donner la priorité au support du réseau écologique « de manière à favoriser les déplacements de la petite faune, maintenir une diversité de la flore au sein de l'aire urbaine et renforcer sa biodiversité » (page 132). C'est pourquoi l'on peine à comprendre que soit prévu un « itinéraire piéton de loisirs » sur l'intégralité de la rive comme cela ressort de la carte de l'orientation stratégique 5 (page 138). La mention de l'objectif de « garantir la continuité [...] des itinéraires de promenades », conjugué à ce qui précède, indique que les observations de notre association par les lignes du soussigné du 11 mars 2019 n'ont pas été prises en compte. On ne voit pas en quoi le projet de cheminement riverain continu tel qu'il ressort de l'orientation stratégique 5 peut être compatible avec la tranquillité des rives et leur biodiversité. On ne discerne pas la moindre mesure concrète ni les moindres modalités d'implantation d'un tel cheminement qui permettrait d'en réduire l'effet préjudiciable. La stratégie multimodale exposée sous l'orientation stratégique 7 ne peut nullement justifier un quelconque intérêt public à faire abstraction des besoins de protection de la rive, pourtant consacrée dans la loi à l'art. 17 LAT, dès lors qu'il ne s'agirait, sur les rives du lac, que d'un parcours de plaisance sans aucune valeur fonctionnelle du point de vue de l'activité économique ou pour tout autre objet que celui de la simple détente. Il y a donc lieu de déplorer également l'apparition du symbole de l'itinéraire de loisirs sur l'intégralité de la rive également sur les deux premières cartes de l'orientation stratégique 7 (pages 147 et 149). Le fait de retenir de manière absolue et sans aucune nuance concernant les rives du lac l'objectif de « garantir la continuité [...] des itinéraires de loisirs » tel que mentionné à la page 154, laisse entendre qu'une telle pondération n'a jamais été faite, ni quelque étude d'impact que ce soit, ce qui n'est pas satisfaisant. En bref, le rapport final provisoire de PDIOL se borne à ne relever les enjeux environnementaux et biologiques que comme des objectifs généraux et abstraits, sans aucun aménagement concret et sans prendre la mesure des intérêts antagonistes à la préservation de la rive du lac qui, ainsi, par principe, se voient relégués au second plan. Le rapport ne recèle aucune approche analytique de cette problématique, ce qui revient à en faire purement et simplement abstraction.*
- 30.2** *Par la présente je veux en plus avertir la Municipalité de St. Sulpice - comme les responsables du PDI-OL et les autorités des 7 autres Communes - d'un réel danger qui contrecarre ce projet au-devant de notre parcelle 400 - avenue du Léman 36. Au vu de quoi, pour des raisons de sécurité, le projet est probablement irréalisable. Premièrement, de toutes les propriétés riveraines de St. Sulpice notre terrain est singulièrement exposé aux fortes tempêtes de vent d'ouest dont on compte une douzaine par année. Cela n'est pas anodin : les vagues ont ici des creux de 1m à 1.50m et une immense force destructrice. Les écumes s'élèvent à environ 7 m de hauteur et inondent notre jardin sur 6m à 10m de profondeur. Ce sont plusieurs dizaines de m³ d'eau qui se déversent et seuls un canal de drainage et une série de bouches d'eau spécialement bien entretenus permettent leur reversement partiel au lac. Le plus souvent les eaux charrient aussi 1-3m³ de déchets végétaux (algues et feuilles mortes) et de gros efforts de nettoyage s'imposent après (mais parfois aussi pendant) chaque tempête de vent d'ouest. Le mur du lac doit être entretenu et réparé régulièrement. Par ailleurs, notre propriété a été nommée "La Vague" pour une raison bien particulière. A chaque fois que les bateaux de la Compagnie Générale de Navigation quittent le débarcadère de St. Sulpice en direction de Lausanne, ils engendrent une et unique forte vague de 0.6m à 1.5m de creux qui vient s'échouer précisément contre notre mur riverain. La plage publique en ouest et les propriétés plus à l'est sont aussi touchées, la vague pouvant atteindre quelque 100m de large. Dans les deux cas il y a lieu de relever que pour des piétons non-initiés à ces problèmes l'itinéraire piétons de*



loisir deviendrait un "itinéraire piétons de danger". Il est difficile d'imaginer comment protéger de petits enfants. Il serait raisonnable de renoncer au projet.

Réponse Le PDI-OL est un plan d'intention qui traduit la vision territoriale des autorités de l'Ouest lausannois à l'horizon 2040. Il donne une direction, mais sa mise en œuvre reste à étudier dans le cadre des projets de détails. Ces derniers feront l'objet d'une pesée des intérêts fine, permettant de déterminer où et à quelles conditions il est possible d'aménager un cheminement continu sur les rives du lac. Seront pris en compte les intérêts biologiques, sécuritaires et financiers, ainsi que la garantie du droit de propriété. Les procédures à venir permettront à tout un chacun de faire valoir ses droits et ses arguments.

Pour aller dans ce sens, les remarques exprimées lors de la précédente phase de concertation ont conduit à une modification du PDI-OL qui indique désormais l'intention « d'assurer, dans la mesure du possible, un cheminement continu sur les rives du lac ».

Climat

- 3.7** *La STRATEGIE ENERGETIQUE 2050 et la CONCEPTION CANTONALE DE L'ENERGIE (Co-CEn) sont à prendre en compte à chaque étape et dans chaque domaine de la réflexion, ainsi que le dérèglement climatique. Il s'agit d'impératifs absolus auxquels pratiquement tout doit être soumis. Et le plus tôt sera le moins contraignant et le moins onéreux. Plus on attend, plus des mesures drastiques seront indispensables.*
- 11.1** *86 : Il est indiqué que plan climat vaudois a pour objectif de réduire les "gaz à effet de serre (GES) de 50 à 60% en 2030 par rapport à 1990" et de "neutralité carbone en 2050". Qu'est-ce que cela implique en terme d'objectif chiffrés de réduction des TIM (étant donné que le passage à la voiture électrique pour tout le monde ne semble pas être la solution), de remplacement des énergies fossiles dans les chauffages, etc.? Ne faudrait-il pas fixer de tels objectifs ? Sinon, comment allons-nous atteindre l'objectif mentionné ci-dessus ? Des objectifs chiffrés de réduction des TIM d'ici 2030 p.ex. permettraient ensuite, en consultant des experts, de définir les mesures qui permettront réellement d'atteindre cet objectif. Il est écrit que "La deuxième génération du Plan climat devrait contenir des recommandations aux communes sur base des axes définis." Ne pourrions-nous pas anticiper en prévoyant une réduction des TIM de minimum 30% (p.ex.), ce qui nous donnerait déjà un ordre de grandeur pour les mesures à prendre.*
- 21.1** *ACE estime que le PDI nécessite à ce stade une mise en conformité aux nouvelles exigences climatiques des législations et planifications supérieures comme les Accords de Paris, le Plan d'action fédéral pour le changement climatique et le Plan climat vaudois. Sans cela, les objectifs de réduction de 50% du CO2 à l'horizon 2030 ou de pollution du plan OPAIR ne pourront être ni atteints, ni même approchés, en particulier en matière d'impact du transport dans l'Ouest lausannois.*
- 21.3** *Nous demandons un approfondissement des tendances et un net renforcement des objectifs pour les enjeux 9 - Les contraintes environnementales et climatiques et 12 - La capacité des réseaux de transport.*
- 25.1** *Le PDI a le mérite de proposer une vue d'ensemble de la situation existante et des enjeux à venir sur le district. Cependant, il présente la vision alarmante d'une détérioration environnementale à venir (patrimoine, pollution, espèces et biotopes naturels). La densification de ces dernières années s'est ainsi accompagnée d'une flambée du prix des loyers, de la dégradation de la qualité de vie et de l'explosion des déplacements motorisés.*
- 25.4** *Bien que la situation environnementale et climatique soit rappelée tout au long du document, le projet de territoire présenté à l'horizon 2040 semble n'y apporter que peu de réponse. Nous estimons donc que le PDI nécessite à ce stade une mise en conformité avec les exigences de qualité de l'air (plan de mesures OPAir 2018), avec les engagements climatiques pris par la Confédération il y a 5 ans dans le cadre de l'Accord de Paris sur le Climat (réduction à l'horizon 2030 des émissions gaz à effet de serre de 50% par rapport à 1990), et avec la déclaration de l'état d'urgence climatique par le Canton de Vaud.*



Réponse Le réchauffement climatique est une tendance mondiale qui doit être pris en compte dans tout territoire. L'Ouest lausannois n'y échappe pas et le PDi-OL aborde cette question au chapitre 1.3.1 Les grandes tendances globales. Le PDi-OL s'inscrit à la fois dans la Stratégie énergétique 2050 de la Confédération, dans la Conception cantonale de l'énergie et dans le Plan des mesures OPAIr. Des objectifs chiffrés sont inscrits dans ces différents documents, et la cohérence du PDi-OL avec eux a été vérifiée par les services cantonaux lors de l'examen préalable.

A l'échelle des Communes de l'Ouest lausannois, les orientations stratégiques traitant de l'approvisionnement en chaleur (OS6) et de la mobilité (OS7) visent à limiter les émissions de gaz à effet de serre, notamment au travers du report modal de l'automobile vers les transports publics et la mobilité douce, ainsi que par la qualité énergétique des constructions. L'OS6 s'appuie sur une démarche de Planification énergétique territoriale (PET) menée dans le cadre du PDi-OL par un bureau spécialisé en énergie.

Il s'agit également d'adapter le territoire aux conséquences des changements climatiques. Les orientations stratégiques qui portent sur les grands éléments paysagers (OS4) et les espaces publics (OS5) visent notamment à augmenter la couverture végétale de manière à réduire les phénomènes d'îlot de chaleur et à améliorer la rétention de l'eau de pluie.

Suite à la démarche, les Communes qui le souhaitent pourront élaborer des mesures en faveur du climat, par exemple un Plan climat, en s'appuyant sur le PDi-OL pour les politiques publiques à effet sur le territoire.

Programmes d'actions de compétence municipale

- 15.26** *Le classeur "Programmes d'actions de compétence municipale" semble bien vide, avec ses feuilles blanches "travail en cours". Et il n'y a pas de lien direct entre les cartes avec la localisation des mesures et la fiche d'info qui donne la date "horizon d'étude et de réalisation".*
- 15.31** *Autre point : un schéma a attiré mon attention ; il s'agit d'un graphique qui explique la différence entre un PdCom et un Pdi. On y voit que le Pdi a deux cahiers, un commun, approuvé par l'ensemble des Conseils des différentes communes, le volet stratégique. Et un autre cahier le volet opérationnel, propre à chaque commune (ça a toujours été clairement annoncé). Seulement, cette partie-là, elle est de compétence municipale, et pas en consultation. Contrairement à un PdCom, qui n'a qu'un cahier, qui est intégralement de compétence du Conseil communal/général ! Expliquez-moi si je me trompe !*
- 18.4** *A ce stade, les mesures des Programmes d'action concernant la Municipalité de St-Sulpice sont pour le moins sibyllines. Les intentions de la Municipalité n'ont donc pas été soumises, à ce jour, à la population. L'ARISS estime prématuré et peu démocratique de laisser ainsi carte blanche à la Municipalité sur une partie importante du territoire communal.*
- 23.6** *Il n'est pas admissible à notre sens que la partie consacrée à la mise en œuvre du PDi-OL soit mis en consultation sous la forme d'un classeur dont le contenu se limite à des listes de démarches à entreprendre munies de références aux plans, et de fiches par mesures dont le contenu se limite à la mention « travail en cours ». Certes, selon la loi cantonale de l'aménagement du territoire en vigueur les décisions relatives à la mise en œuvre d'un plan directeur du type PDi-OL sont de compétence municipale. Or, l'étude de la mise en œuvre d'une mesure d'aménagement préconisée par un plan directeur est indispensable pour pouvoir apprécier sa faisabilité. L'absence de toute information sur la mise œuvre des mesures préconisées par le PDi-OL oblige les citoyens que nous sommes d'apprécier le contenu des documents mis en consultation sans savoir si et à quelles conditions les mesures proposées seront mises en œuvre un jour. Si cette rétention d'information était maintenue au stade où les membres des autorités législatives communales concernées seront appelés à se prononcer sur ce plan, elle poserait un problème identique. Elle n'est pas admissible à notre sens.*
- 25.72** *Les mesures concernant le programme d'action, ne sont pas décrites ; elles ne peuvent donc pas être appréhendées.*
- 28.2** *Si dans l'ensemble, l'élaboration d'un plan directeur commun à l'ensemble des communes de l'Ouest lausannois nous semble très positive, par contre le projet, tel que*



présenté dans la 2^e consultation, nous laisse un goût d'inachevé. En effet, lors de la 1^{ère} consultation, nous avons pu évaluer les chapitres 1 (Contexte), 2 (Diagnostic) et 3 (Projet de territoire), alors que le chapitre 4 (Stratégies de mise en œuvre), consacré aux mesures, manquait encore. Nous espérons donc trouver dans la nouvelle version au moins un catalogue complet des mesures proposées. Or, on nous annonce que ce chapitre, composé d'un certain nombre de fiches, sera de la responsabilité des communes, et plus exactement de leur municipalité.

- 28.3** Nous avons déjà annoncé, lors de la 1^{ère} consultation, que nous regrettions l'absence de ce chapitre 4. Le chapitre 4 tel que proposé nous paraît bien maigre. La collection de "programmes d'actions de compétence municipale", qui figure dans un document séparé, n'est qu'un ensemble de fiches vides, qui restent encore à remplir. Les sections 4.1 (Programmes d'actions de compétence municipales), 4.2 (Stratégies de mise en œuvre), 4.3 (Collaboration intercommunale) et 4.4 (Participation de la population) ne font que reprendre des principes généraux qui figurent déjà dans les chapitres précédents.
- 28.4** A la critique que nous émettions lors de la 1^{ère} consultation concernant le manque du chapitre 4, nous recevons la réponse suivante (document de synthèse sur la consultation, page 92): "Les mesures de mise en œuvre du PDI-OL seront inscrites dans des Programmes d'actions des municipalités (...) Ils accompagneront le PDI-OL lors de sa consultation publique légale avant adoption par les Conseil communaux." Il faudra donc que ces "Programmes d'actions de compétence municipale" soient élaborés par chaque municipalité de l'Ouest lausannois, pour qu'ils puissent être soumis à l'approbation des conseils communaux, en parallèle avec le corps principal du PDI-OL. Ces programmes d'actions seront-ils amendables ? Ou est-ce que les conseils communaux devront adopter l'ensemble en bloc, sans possibilité d'amendement ? La liste de ces programmes d'actions (document : Programmes d'actions de compétence municipale) pourra-t-elle être étendue, au fur et à mesure des besoins ?
- 28.5** Nous espérons donc que les municipalités se montreront à la hauteur des enjeux et élaborent des programmes d'actions qui répondent entièrement aux principes énoncés dans les trois premiers chapitres du PDI-OL.
- 34.3** Finalement nous nous réjouissons de découvrir le programme d'actions de compétence municipale spécifique au secteur de Chavannes, notamment la mesure 0S4 Inter1, et qui pour l'heure ne présente aucun détail des mesures prévues.
- 39.23** Heu... que dire concernant les Programmes d'action de compétence municipale... Un titre ... des dates... pas même quelques lignes sur une vision, une explication ... cela restera la seule vraie déception de cette consultation.

Réponse Le Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois correspond à la définition donnée par la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC) entrée en vigueur en 2018, soit après le lancement de la démarche conjointe de révision des plans directeur communaux de l'Ouest lausannois. La LATC précise à son article 19 qu'un plan directeur intercommunal est composé d'une partie stratégique adoptée par les Conseils communaux ou généraux et d'une partie opérationnelle de compétence des Municipalités, le tout étant approuvé par le Conseil d'Etat.

Le programme d'actions, lui, a toujours été de compétence municipale (voir version précédente de la LATC, article 36). La nouveauté réside dans le fait qu'il ne fait désormais plus partie du document « Plan directeur » à proprement parlé. Une version provisoire des Programmes d'actions a néanmoins été jointe au PDI-OL lors de la consultation publique, afin de renseigner la population sur la manière dont les Municipalités comptent mettre en œuvre le PDI-OL.

Les Programmes d'actions seront évolutifs, adaptés et complétés par chaque Municipalité au gré de ses besoins. Ce sont des outils de gestion qui permettent de prioriser les actions et d'allouer les ressources communales (financières et humaines). Ils peuvent servir de base par exemple à l'élaboration de Programmes de législation ou de Plan des investissements. Ils seront établis en étroite collaboration avec les services techniques des huit Communes.

La vision territoriale de l'Ouest lausannois à l'horizon 2040 est inscrite dans le PDI-OL. Les mesures de mise en œuvre devront s'inscrire dans cette vision. La population, les Conseils communaux et généraux ainsi que les services de l'Etat pourront se prononcer ultérieurement sur ces mesures, dans le cadre des procédures usuelles (plans d'affectation, projets d'infrastructures, etc.).



Partie introductive

1.1.1 Qu'est-ce qu'un Plan Directeur intercommunal

- 25.16** *Si aucun arbitrage n'est prévu, alors protection de la biodiversité, promotion de la mobilité douce, amélioration de la qualité de l'air risquent d'être affaiblis au profit de la densification, création de places de travail, avec encouragement de la mobilité individuelle motorisée, financièrement plus intéressants. En l'absence de règle de priorisation, comment se déroulera l'arbitrage en cas de conflit entre des enjeux contradictoires ?*
- 25.33** *Dans plusieurs secteurs, la pollution de l'air et l'exposition de la population au bruit (routier principalement) sont trop élevées, dépassant trop souvent les maximales en vigueur avec les conséquences que l'on connaît sur la santé. Face à ce constat, il serait absolument nécessaire de fixer des valeurs seuils à ne pas dépasser (au minimum, respecter les valeurs légales). Là encore, afin que ces objectifs n'entrent pas en concurrence avec d'autres, il serait indispensable de prioriser cet élément. L'amélioration de la santé des habitants devrait passer avant toute autre considération, notamment celle de croissance économique ou démographique.*
- 28.18** *Si des pesées d'intérêts doivent être effectuées, elles devraient toujours aller dans le sens de la nature et pas de l'usage, ceci afin de préserver les quelques milieux naturels du PDI-OL et sa biodiversité. Le projet de création d'un port au sud des terrains sportifs du Laviau sur le territoire de la commune de St-Sulpice, mentionné dans le PDI-OL, nous semble incompatible avec la zone inconstructible identifiée par le PAC Venoge et représente le parfait exemple que les milieux naturels sont pour l'instant le grand perdant du PDI-OL. Ce projet serait même incompatible avec le projet du SDOL pour la création du couloir pour le crapaud calamite... De surcroît le plan figurant pour cet enjeu identifie clairement l'embouchure de la Venoge comme un réservoir biologique principal et le fait que sa renaturation est à l'étude confirme encore plus l'incompatibilité de ce projet de port à St-Sulpice avec le PDI-OL.*

Réponse Le PDI-OL est un outil de planification directrice qui lie les autorités cantonales et communales entre elles. Sa concrétisation se fera au travers de mesures, inscrites dans des Programmes d'actions de compétence municipale, sur lesquelles la population les Conseils communaux et généraux ainsi que les services de l'Etat auront à se prononcer ultérieurement, conformément à la loi.

La faisabilité des mesures, la pesée des intérêts, la conformité aux planifications supérieures et les coordinations avec les autres domaines se feront lors des études de détails (par exemple élaboration de plans d'affectation, de projet d'infrastructures, d'espaces et d'équipements publics, etc.)

1.3.1 Les tendances globales

- 3.6** *Si la promotion de la mobilité douce est à saluer, il est illusoire de penser que « le partage des véhicules pourrait devenir une pratique courante ». Que ce mode de déplacement prenne un peu d'ampleur, il est vrai qu'on peut l'envisager. Mais les obstacles sont nombreux : domiciles et lieux de travail différents, horaires différents, déplacements nécessaires pour effectuer certaines démarches pendant le temps de travail, ou hors de celui-ci pour des raisons privées. L'électrification des véhicules et/ou le passage aux véhicules à hydrogène réduira certes diverses nuisances, mais ne diminuera pas en lui-même une diminution du trafic. De tels véhicules n'occuperont pas moins d'espace que les voitures actuelles ; la diminution des surfaces dévolues au stationnement sera avant tout le fait de l'extension des transports publics.*
- 25.7** *À l'heure où une partie non négligeable de la population s'interroge au sujet des enjeux climatiques, on se demandera si la voiture constituera encore un élément dominant à l'avenir. Ainsi, avec la crise sanitaire actuelle, on assiste à une réorganisation*



des déplacements, du temps de travail et de la consommation, conduisant vers un urbanisme de proximité, au télétravail, donc à une baisse des déplacements.

Réponse Comprendre les tendances en cours est nécessaire pour poser le cadre du développement de l'Ouest lausannois et juger de la pertinence des stratégies choisies. Cependant, l'ampleur et les impacts réels de ces tendances ne peuvent être mesurés aujourd'hui.



2. DIAGNOSTIC : TREIZE ENJEUX ET OBJECTIFS

Enjeu 1 : La croissance démographique et économique

Voir aussi : Sujets majeurs, Croissance démographique

Constat

- 25.19** *P. 63 ; Selon la figure ci-dessus (cf. remarque n°25), le taux de logements vacants à Chavannes-près-Renens est de 7,83%, soit très éloigné de la valeur donnée (0.9% en 2019) pour l'Ouest lausannois. Dès lors, le besoin de nouveaux quartiers est-il réellement aussi important, sachant que de nombreux projets sont déjà en cours ?*
- 25.20** *Le taux de vacances dans l'Ouest lausannois est en croissance depuis dix ans, dépassant même le taux de vacance cantonal. Dès lors, la volonté d'augmenter encore massivement la densité de population dans le district semble hors de proportion si l'on considère uniquement les besoins en négligeant l'impact négatif sur la qualité de vie.*

Réponse L'évolution du taux de vacances par commune doit être analysée sur la durée afin de limiter l'impact de l'ouverture d'un nouveau quartier, ou de la pandémie actuelle. En 2021, seuls les districts d'Aigle et de la Broye-Vully ne connaîtront pas une situation de pénurie indiquée par le Conseil d'Etat vaudois dans un communiqué du 6 janvier 2021.

Par ailleurs, les perspectives de croissance de la population dans le Canton restent élevées. L'objectif cantonal est d'accueillir une part importante de cette croissance dans les centres et les agglomérations pour limiter l'étalement urbain et le mitage du territoire.

Le PDi-OL définit des secteurs à potentiel de développement dont les horizons de réalisation restent à définir. Leur mise en œuvre dépendra notamment de l'évolution du taux de vacances et des perspectives de croissance.

Zone à bâtir

- 25.17** *Projet d'agglomération Lausanne-Morges, 3e génération, 2016 p. 53 ; Le constat « que le potentiel de densification des zones à bâtir et les réserves ne suffisent pas à accueillir au sein du périmètre compact les perspectives de croissance démographique attribuées et que la réalisation de mesures d'urbanisation (plans d'affectation) est nécessaire » souligne l'insuffisance des zones à bâtir. Il semble être en contradiction avec l'Enjeu 1 sur l'évolution de la population de l'Ouest lausannois qui indique, en p. 63, que « les mesures d'urbanisation inscrites dans le PALM 2016, additionnées au potentiel de densification et aux réserves en zone à bâtir inexistantes, suffisent pour accueillir la croissance démographique prévue pour l'agglomération Lausanne-Morges. ».*
- 25.18** *Le même constat est d'ailleurs battu en brèche par le mémoire de Maîtrise universitaire (automne 2016) « L'art. 15 LAT: un projet surdimensionné ? », dont l'auteur, Andrea Frattolillo, sous la direction du prof. Etienne Poltier, constate, p. 108, que le « revirement politique [...] ne respecte pas la logique de la LAT, et ce nonobstant les paroles de l'exécutif vaudois. En augmentant l'évolution prévue de la population, on prend le risque de dépasser les besoins prévisibles en zones et bâtir au sens de l'art. 15 Al) al. 1 et 4 lit. a LAT. On perd également de vue que l'augmentation du TCU et l'extension de la zone à bâtir ne sont pas forcément synonymes de développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti (art. 1 al. 2 lit. abis LAT) et la création d'un milieu bâti compact (art. 1 al. 2 lit. b LAT), deux des objectifs phares de la*



révision ».

- 25.21** *L'Ouest lausannois est le district le plus densément peuplé du Canton et va continuer à faire plus que sa part dans les dix prochaines années. Il faut donc éviter toute construction en-dehors des réserves en zones à bâtir légalisées et instaurer un moratoire sur les constructions au-delà de 2030, afin de prendre le temps de la réflexion quant au visage à donner à cette région.*
- 25.24** *Par ailleurs, les quartiers d'habitation ne se développent pas sur des friches, mais remplacent des quartiers d'activités, notamment le long de l'autoroute avec l'alibi de créer des zones mixtes chassant les activités vers la périphérie pour en réalité devenir des dortoirs pour pendulaires ou étudiants. La zone mixte sert ainsi d'excuse pour diminuer le degré de sensibilité au bruit (DS 3 au lieu de DS 2) et ainsi mettre en péril la protection des habitants contre le bruit autoroutier.*
- 39.3** *P.67 Aucune extension des zones à bâtir n'est prévue avant 2030. Ne pourrait-on pas y introduire un moratoire jusqu'en 2050 ?*

Réponse Actuellement, dans les zones à bâtir déjà légalisées de l'agglomération, les droits à bâtir non utilisés ne suffisent pas pour faire face à la croissance démographique attendue aux horizons 2030 et 2040. Il n'est cependant pas nécessaire d'agrandir la zone à bâtir (par exemple en utilisant des surfaces agricoles) à l'horizon 2030. Seules des surfaces déjà à bâtir seront utilisées pour accueillir des logements supplémentaires (reconversion de zones d'activités, densification, etc.).

Le PDi-OL fixe le projet de territoire à l'horizon 2040. Dans une perspective lointaine, il indique d'ores et déjà les secteurs dans lesquels la zone à bâtir pourrait être agrandie à long terme si les réserves en zone à bâtir et les secteurs de développement ne suffisent pas.

Enjeu 2 : Le développement vers l'intérieur

- 9.3** *(...) et les tours, je suis sûre que ce n'est pas écologique.*
- 39.2** *L'imperméabilisation des sols est mentionnée p.67 comme étant préoccupante. Il est impératif que lors des constructions, les aménagements extérieurs se fassent en pleine terre. Cela n'a pas de sens de couler une dalle béton et d'ensuite y mettre de la terre pour planter des arbres !*

Réponse L'intention exprimée dans le PDi-OL est d'associer tout projet à un urbanisme de qualité : qualité écologique des bâtiments, prise en compte de la biodiversité, etc. Les mesures concrètes seront traitées ultérieurement dans le cadre des planifications d'affectations qui fixent les règles à bâtir.

- 48.3** *Page 67 : "La complexité du contexte de planification, fait que les processus de réalisation des grands projets sont longs et se heurtent à des problèmes d'acceptation." Je ne crois pas que cette phrase soit bien formulée : Les problèmes d'acceptation de la densification urbaine font que les processus de réalisation des grands projets sont longs et rendent la planification particulièrement complexe.*
- A vous lire, on pourrait comprendre que si on pouvait s'éviter des complexités (consultations, enquêtes, ...), on pourrait réaliser plus rapidement des grands quartiers bien denses avant que la population puisse s'organiser pour se faire entendre. J'espère que ce n'est pas ce que vous vouliez dire?*

Réponse La tendance observée est qu'une partie des problèmes d'acceptation des projets vient de leur longueur (comment consulter la population sur 5 ans, 10 ans ?, alors que les acteurs changent).



La phrase est reformulée : « La complexité du contexte de planification fait que les processus de réalisation des grands projets sont longs ce qui entraînent des problèmes d'acceptation. »

Enjeu 3 : Les centralités et les quartiers

- 45.2** *Les cartes identifient bien le quartier où j'habite comme une centralité à renforcer, par la mixité et la qualité des espaces publics de référence.*
- 45.3** *Je constate toutefois une force d'inertie incompréhensible en matière de gestion quotidienne des permis de construire.*

Réponse La Police des constructions doit répondre ces dernières années à une très forte augmentation de demande de permis de construire. Ceux-ci sont analysés au regard de la réglementation actuelle aux différents échelons (fédéraux, cantonaux et communaux). Disposant aujourd'hui de très peu d'outils contraignants sur des thématiques telles que la protection des arbres remarquables, la préservation des sols (espaces de pleine-terre), etc. ; le travail se fait donc actuellement sur la base d'encouragements et de persuasion. Le PACom en cours de révision devrait permettre à la Commune de pallier ces manques et de disposer d'une base légale plus contraignante sur ces questions.

- 25.25** *La rue de la Mouline à Chavannes se trouve avoir été convertie en «axe routier structurant» par Transitec (cf. Rapports d'Impact environnemental, RIE, du permis de construire En Dorigny, et du plan de quartier des Côtes de la Bourdonnette). Il conviendrait de clarifier la situation, car le conseil communal a accepté à l'unanimité le préavis N° 52/2020: Pour une mobilité durable à Chavannes-près-Renens (cf. PV séance du conseil communal du jeudi 18 juin 2020). Conformément au plan de mobilité, la vitesse de circulation sur cette rue ne devrait pas dépasser 30 km/h.*

Réponse C'est effectivement la vision telle qu'exprimée dans le préavis n°52/2020 qu'il est prévu de mettre en œuvre dans la Commune dès cette année. La volonté politique exprimée dans le préavis, ainsi que l'orientation stratégique 7d constituent les bases de travail et de réflexions dans la mise en œuvre de ces modérations de trafic, de réductions des vitesses, notamment dans le but de décourager le trafic automobile de transit.

Enjeu 4 : Les sites d'activités du secteur secondaire

Constats

- 13.1** *A la page 71, image intitulé "ZONES D'ACTIVITÉS DE L'OUEST LAUSANNOIS, ÉTAT EN MARS 2020, SOURCE GÉOPORTAIL ETAT DE VAUD", le centre commercial MMM Crissier Closalet n'est pas marqué comme "zone de centre commerciaux" mais en zone d'activité artisanale. C'est exprès ? Possible de corriger svp ?*

Réponse Cette carte est un simple extrait du guichet cartographique de l'Etat de Vaud qui compile les différentes zones d'activités du Canton. L'affectation du secteur du centre commercial MMM Crissier a en effet été attribuée à la catégorie « Zone d'activités



artisanales ». La carte n'est pas modifiée.

44.1 *Dans le contexte de mutation urbaine de l'Ouest lausannois et en tant qu'architectes en contact avec des investisseurs actifs dans les communes concernées, il nous semble important de rendre les autorités attentives à la nécessité de maintenir la possibilité d'une certaine mixité dans les secteurs dédiés aux activités. Il s'agit plus particulièrement de permettre le maintien ou la création d'une certaine part dédiée à l'habitation et/ou à l'administratif, en complément ou en hybridation avec les surfaces dédiées au secondaire (artisanat). Dans une optique de transitions vers la durabilité, ce type d'approche permet en effet d'enrichir les sites concernés d'une présence d'usagers et d'acteurs complémentaires et diversifiés, en sortant d'une stricte logique de zonage telle que pratiquée dans les précédentes décennies. Ces possibilités sont d'autant plus importantes pour les secteurs en reconversion (valorisation et réutilisation de bâtiments existants pour d'autres fonctions), à l'instar du site en cours d'étude au chemin du Chêne 5 à Renens, pour lequel nous sommes déjà en étroit contact avec la Ville de Renens.*

Réponse Les surfaces d'activités industrielles et secondaires font actuellement l'objet d'une forte pression de la part des activités tertiaires, commerciales, voire du logement. La planification se doit de réserver certains sites spécifiquement aux activités industrielles et artisanales qui ont des besoins particuliers. Néanmoins, les autorités sont attentives à l'intérêt de proposer une mixité fonctionnelle dans certains secteurs de la Ville et reconnaissent qu'une petite part de logement, compatible avec l'artisanat, d'activités tertiaires ou commerciales serait intéressante et possible à intégrer à certaines conditions.

Enjeu 5 : Le développement des Hautes Ecoles

Voir aussi : Sujets majeurs, Développement des Hautes Ecoles

Enjeu 6 : Les caractéristiques patrimoniales spécifiques de l'Ouest lausannois

28.16 *Le PDI-OL identifie comme tendance sur ce thème qu'une partie de ces objets et ensembles du patrimoine spécifique de l'Ouest lausannois nécessite des travaux importants en raison de leur obsolescence (typologie de logements, performances énergétiques, etc.) pouvant entraîner une perte de leur valeur patrimoniale. Si des projets ambitieux de soutien à leur performance énergétique sont envisagés pour soutenir l'enjeu no 10 (La consommation d'énergie du bâti et les ressources énergétiques locales), l'argument de la perte de valeur patrimoniale ne doit pas servir de prétexte pour faire démolir ces objets patrimoniaux au prétexte que la typologie de logement n'est pas adaptée.*

Réponse Il ne s'agit aucunement de justifier des démolitions, mais de constater une tendance à la perte de valeur patrimoniale car certains objets et ensembles font l'objet de travaux d'assainissement qui ne se soucient pas suffisamment de leur valeur patrimoniale. La phrase est reformulée : « Certains objets et ensembles font l'objet de travaux nécessaires en raison de leur obsolescence (typologie de logements, performances énergétiques, etc.) mais pouvant entraîner une perte de valeur patrimoniale. L'objectif, inscrit plus bas, est de préserver et faire vivre ce patrimoine.



Enjeu 7 : Les milieux naturels

Voir aussi : Sujets majeurs, Accès aux rives du lac

28.17 *Le PDI-OL mentionne différents documents comme le plan directeur forestier et le PAC Venoge mais aucune mention n'est faite de l'étude du SDOL intitulée "Réseau vert de Lausanne et de l'Ouest lausannois - Etude ciblée des composantes biologiques - synthèse et fiches de mesure" (https://ouest-lausannois.ch/wp-content/uploads/701_Rapport-ReseauecologiqueFinal.pdf) qui présente pourtant des recommandations et des mesures qui semblent avoir été oubliées (en témoigne l'ambitieux projet de créer un vaste couloir pour le crapaud calamite, espèce menacée).*

Réponse L'étude est citée dans ce chapitre, sous le titre « Réseaux écologiques » : REV-OL. Cette étude a été prise en compte et intégrée à l'Orientation stratégique 4 et à la carte « Les grands éléments paysagers » qui indique les liaisons biologiques, y compris le couloir auquel vous faites référence.

28.19 *Les Vert-e-s de l'OL souhaitent plus d'ambitions pour cet enjeu par le respect des différents plans et règlements actuellement en vigueur pour protéger notamment tout l'écosystème gravitant autour de la Venoge et de ses différents périmètres identifiés dans le PAC Venoge. Le PDI-OL ne saurait servir de justificatif pour des projets incompatibles avec les règlements actuellement en vigueur (ni même permettre d'assouplir lesdits règlements)*

Réponse Le PAC Venoge, de compétence cantonale, est une donnée de base prise en considération dans l'établissement du PDi-OL qui ne s'impose pas aux règlements actuellement en vigueur.

9.4 *Durant le confinement, j'ai vraiment découvert et apprécié les parcs bien entretenus à Renens. Merci aux jardiniers de la commune propriétaires privés.*

Réponse N'appelle pas de réponse.

14.2 *Le traitement différencié est encore peu développé à l'Ouest lausannois en comparaison de Lausanne.*

Réponse La gestion différenciée des espaces verts est progressivement mise en place par certaines Communes de l'Ouest lausannois. Un plan directeur n'étant pas un instrument de gestion, le PDi-OL exprime, à l'Orientation stratégique 5, l'intention de renforcer la valeur paysagère et écologique des espaces verts de proximité.

25.28 *Il convient donc d'opérer un rééquilibrage au profit du maintien, voire du développement des milieux naturels (forêts, campagnes, rivières, rives du lac, réseaux écologiques). Pour ce faire, il est indispensable de prioriser cet élément par rapport aux autres, tel que celui de projets immobiliers liés à des intérêts financiers importants.*

25.29 *P. 77; Les espèces « souffrent d'un manque de surfaces gérées selon leurs besoins. » Bien que la tendance soit à la disparition accélérée des milieux naturels et des espèces vivantes, aucune proposition concrète n'est proposée par le PDi.*

38.1 *Le bois d'Ecublens, noté comme l'un des "réservoirs biologiques principaux" (carte 4 p.79) représente en surface le plus grand de ces réservoirs de l'OL. L'état sanitaire*



de cette forêt s'est révélé désastreux et nécessite des mesures urgentes de préservation. Le PDI ne prend pas assez en compte la problématique récente liée au changement climatique et ne propose dans le cas précis aucune mesure propre à préserver ce site. Les projets de développement du noeud autoroutier tout proche, la requalification de la route de la Pierre prévue en liaison avec la jonction Ecublens, le développement de plans de quartier ("En Mapraz" en particulier) ne font que renforcer l'isolement biologique de ce lieu et la pression environnementale (qualité de l'air). Certes, sur la même carte, deux "liaisons biologiques prioritaires" relient ce réservoir d'une part à la Venoge à l'Ouest, d'autre part au bassin de la Sorge à l'Est. On peut espérer que dans le programme d'action OS4 ECU2 "Mettre en place une liaison biologique continue entre le bois de la Venoge et le bois d'Ecublens" la Commune sera capable de développer une telle liaison.

Réponse Les grands éléments de paysage (cours d'eau, forêts, etc.) sont reconnus et leurs rôles sont définis à l'Orientation stratégique 4. Celle indique également les liaisons biologiques à créer et à renforcer. L'intention de renforcer la biodiversité dans les aménagements à venir est exprimée à l'Orientation stratégique 2. C'est à l'échelle des mesures que les aménagements concrets seront déterminés.

39.5 *P.77 Le problème de cohabitation entre promeneurs et professionnels de la terre devrait être mieux réglementer. Les agriculteurs ont suffisamment de problèmes auxquels faire face de nos jours sans qu'en plus ils doivent subir les déchets, maraudes, etc... des promeneurs. Un soutien aux agriculteurs dans la communication me semble indispensable. Et également l'organisation au niveau du district du nettoyage des campagnes qui permettraient de mieux sensibiliser les promeneurs.*

Réponse Le PDi-OL exprime l'intention de gérer l'accueil du public dans la zone agricole et d'assurer la bonne cohabitation des différents usages. Cela passe notamment par la réorganisation des cheminements de promenade afin de canaliser les flux là où ils sont le moins dommageables pour l'agriculture et la biodiversité. D'autres actions de sensibilisation peuvent être envisagées.

Enjeu 8 : Les espaces et les équipements publics

18.24 *L'ARISS réitère ici son intérêt pour une dynamisation et une mise en valeur du parc du Russel à St-Sulpice. Faire de ce parc une étape incontournable en retrait des rives du lac, entre la plage du Pélican et la zone de l'embarcadère semble tout à fait cohérent et respecter le cheminement actuel. Cela permettrait en outre de mettre encore mieux en valeur la zone 20km/h et la zone 30 km/h de l'avenue du Léman. La localisation d'activités sportives (la création du parcours fitness est à saluer) ou de points d'intérêts (statuaire, sculptures, parc à thème) au cœur du parc pourra être soutenue par l'ARISS. En effet, une concentration d'activités à cet endroit permettrait de soulager la faune, en particulier les oiseaux et les canards, qui viennent nicher en bordure de propriétés (voir clichés ci-dessus (cf. remarque n°18)). Des membres de l'ARISS ont en effet constaté que depuis la pose des installations de fitness au parc du Débarcadère, les nuisances engendrées ont fait fuir des cygnes, des cols-verts et surtout des martins-pêcheurs, espèce protégée. On pourrait ainsi déplacer les installations du parc du Débarcadère et les relocaliser au parc du Russel.*

Réponse La Municipalité prend acte, toutefois l'aménagement d'un parc et l'abaissement de la vitesse en zone de rencontre sortent du cadre du PDi-OL et seront traité ultérieurement par la Municipalité avec l'accord du conseil communal.

25.31 *P. 80; Il est nécessaire de développer des espaces publics sous forme d'espaces verts à haute biodiversité. Dans cette optique, de grands parcs devraient être créés au cœur de l'espace bâti.*



- 28.20** *Le PDI-OL identifie des grands parcs en périphérie du PDI-OL et signale leur importance ainsi que le fait qu'ils sont convoités par l'urbanisation. Il conviendrait donc que les orientations stratégiques favorisent leur protection et leur maintien, ces grands parcs devant rester accessibles à tous (y compris les parties comme les plages) par exemple celle du Laviau à St-Sulpice) et non pas seulement à une catégorie de la population plus aisée (construction d'un port pour les propriétaires de bateaux et location de places d'amarrage sur un ponton, à un tarif inabordable pour les personnes peu aisées financièrement).*
- 28.21** *L'objectif du PDI-OL est de mettre à disposition de la population grandissante une offre en espaces et équipements publics en nombre, en qualité et en variétés suffisantes, et les mettre en réseau. Et ceci doit réellement être le cas dans les faits pour toute la population.*

Réponse Les constats sont partagés. Ces intentions sont exprimées aux Orientations stratégiques 4 et 5.

- 25.32** *D'autre part, nous contestons l'affirmation selon laquelle « Dans les quartiers, les espaces libres des grands ensembles bâtis du XXe siècle, de qualité très diverse, jouent également le rôle de parc de proximité, relais intéressants pour la mise en réseau des espaces ouverts ». En effet, cet élément est très loin d'être systématique. Le quartier de la Blancherie à Chavannes, où les seuls espaces libres du grand ensemble sont constitués par des places de parc, est un contre-exemple parfait. Il convient de développer, à l'intérieur de chaque quartier, des espaces verts de proximité, afin d'améliorer la qualité de vie, de préserver la biodiversité et d'assurer un maillage écologique, qui mette en réseau les différents espaces verts. En la matière, il ne faut pas se contenter d'agir sur les nouveaux quartiers prévus, mais également fixer des objectifs pour les quartiers existants.*

Réponse Il s'agit ici de mentionner que des espaces privés peuvent aussi avoir le rôle d'espaces verts de proximité. Il est bien précisé que la qualité des aménagements est très diverse. Ces éléments sont repris ensuite dans l'Orientations stratégiques 2, sous « Parc habité/bâti » avec l'intention exprimée « d'enrichir la valeur paysagères et écologique des espaces extérieurs ».

- 45.7** *Je partage complètement l'objectif d'amélioration de la qualité des espaces de parcs et loisirs à disposition de la population, ainsi que leur bonne répartition dans le territoire.*

Réponse N'appelle pas de réponse.

Enjeu 9 : Les contraintes environnementales et climatiques

Voir aussi : Sujets majeurs, Climat

Pollution de l'air

- 35.2** *Le canton dispose-t-il d'appareils capables de mesurer les PM 2.5 ?*
- 40.4** *De nouvelles constructions, à l'image de celles récemment réalisées aux abords des échangeurs autoroutiers de Crissier, sont à mon avis à proscrire absolument. Ce lieu figure parmi les plus pollués de Suisse. (p. 85)*



45.8 *Je constate une certaine résignation des autorités par rapport à la qualité de l'air et à la gestion du bruit... Il s'agit pourtant de thèmes de santé publique importants et de mon point de vue, il faudrait viser non pas à améliorer, mais bien à assainir la qualité de l'air et les nuisances sonores (ce qui signifie que l'entier de la population de l'Ouest lausannois vivrait dans un milieu qui respecte les différentes valeurs limites des lois environnementales). Ce qui impose d'agir de manière plus déterminée sur les différents facteurs.*

45.10 *Pour moi, le PDI-OL reste insatisfaisant sous cet angle.*

Réponse La qualité de l'air s'est améliorée depuis 2005. Selon les mesures depuis le début de 2019, pour ce qui est du dioxyde d'azote et des particules fines (PM10) aucun dépassement des valeurs maximum admissibles n'est à noter. Par contre, les valeurs maximales d'ozone sont, selon les mois, un peu dépassées.

C'est le Plan des mesures OPAir du Canton qui indique les mesures à prendre pour assainir l'air au sein de l'agglomération Lausanne-Morges. Celui-ci a été mis à jour en 2018. Il indique notamment que les poussières fines, en particuliers de moins de 2.5 microns, sont encore excessives sur la majorité du territoire de l'Ouest lausannois.

Les orientations stratégiques du PDi-OL visent un report modal du trafic automobile vers les modes de transports moins polluants et l'utilisation de source d'énergie peu polluantes pour le chauffage des bâtiments. Néanmoins, aucun objectif chiffré n'a été introduit dans le PDi-OL. Celui-ci est un plan d'intention qui donne la direction et doit rester valable durant 15 à 25 ans.

Pour plus d'information sur la qualité de l'air : www.vd.ch/themes/environnement/air/qualite-de-lair/

15.2 *La densification du bâti prévue doit permettre de concentrer et d'intensifier les fonctions urbaines tout en maintenant une bonne qualité de vie et de l'environnement au sein de l'agglomération." Je ne comprends pas ce qui est sous-entendu par "fonction urbaine". Le jargon utilisé est assez abscons.*

Réponse La densification du bâti permet d'augmenter la mixité d'un territoire en offrant différente « fonctions urbaines » sur un même territoire (logements, activités, commerces, services, équipements). Cela a des conséquences directes sur les déplacements de la population et donc sur la pollution. Car les habitants disposent de ces fonctions à proximité immédiates (distance parcourable à pied ou à vélo par exemple). La phrase est complétée ainsi : « [...] les fonctions urbaines (habitat, travail, commerces, services, équipements), tout en maintenant [...] ».

Objectif

21.2 *Malgré quelques signaux faibles d'amélioration de la qualité de l'air, des nuisances sonores, de la desserte TP et des pistes cyclables, les questions de mobilité et d'environnement dans l'Ouest lausannois sont étroitement liées à la santé de la population et nécessitent la fixation urgente d'objectifs plus ambitieux, clairement ... ciblés sur la réduction du trafic automobile.*

Réponse Le report modal vers la mobilité douce et les transports publics est au cœur de la stratégie inscrite dans le PDi-OL. Néanmoins, aucun objectif chiffré n'a été introduit dans le PDi-OL. Celui-ci est un plan d'intention qui donne la direction et doit rester valable durant 15 à 25 ans.



Enjeu 10 : La consommation d'énergie du bâti et les ressources énergétiques locales

25.35 *Il convient de décider de mesures incitatives plus fortes afin de privilégier les sources d'énergies renouvelables, en particulier lors de toute nouvelle construction et toute rénovation de bâtiment existant.*

Réponse Dans le domaine des exigences énergétiques, les communes n'ont que peu de compétences légales. C'est la Loi cantonale sur l'énergie qui pose les exigences énergétiques qui s'appliquent dans tout le canton. Les communes sont limitées à un pouvoir de sensibilisation et d'incitation auprès des propriétaires (via des bonus de constructibilité ou des aides financières par exemple), mais ne pourraient pas conditionner l'attribution d'un permis de construire à un standard énergétique plus élevé que ce que la loi exige.

- 41.1** *Réseau électrique : Nous ne prévoyons pas de conséquence majeure sur ce réseau mais cela dépendra fortement des nouvelles demandes de raccordement électrique (surtout pour le cas de raccordement de PAC qui nécessite une importante puissance électrique).*
- 41.2** *Réseau du gaz : Pas de remarque particulière si ce n'est un rappel sur le fait que le réseau du gaz reste et restera un vecteur important de chaleur dans cette région, en complément au réseau de chauffage à distance et afin de couvrir d'éventuelles pointes.*
- 41.3** *Le réseau de fibre optique FTTH est déjà en cours de développement dans cette zone (Prilly) selon les opportunités de raccordement de nouvelles constructions et continuera de se déployer dans ce sens à l'avenir. De plus, le réseau de fibre optique sera déployé de manière "intelligente" afin de l'utiliser pour les besoins de pilotage des réseaux (électrique, chaleur, ...) pour assurer la mise en place d'un réseau SMART notamment.*
- 41.4** *Géothermie : Il s'agit d'un enjeu important pour la ville de Lausanne en terme de transition énergétique dans le cadre de la stratégie énergétique 2050 et nous soutenons cette démarche. Des discussions et des études sont déjà en cours à ce sujet en coordination avec le SDOL, les Sil ont déjà été contactés pour faire leurs remarques à ce sujet. Il est notamment question d'évaluer la puissance disponible à partir de géothermie + PAC dans cette zone.*

Réponse N'appelle pas de réponse.

41.5 *De manière générale, nous vous demandons d'intégrer les SIL dans vos discussions le plus tôt possible dès que nos infrastructures sont concernées afin d'assurer la meilleure coordination possible pour que nous puissions évaluer l'impact sur nos réseaux. En particulier concernant la construction ou la modification de nouveaux bâtiments/quartier ou en cas d'augmentation importante de puissance électrique par exemple (géothermie, ...). Pour cela, merci d'adresser vos messages à l'adresse générale : coochantierSILPatrimoine@lausanne.ch*

Réponse La demande est transmise.



Enjeu 11 : La perméabilité du territoire

- 15.3** *Page 93 : il est important de favoriser la création d'axes cyclistes sur des parcours parallèles aux grands axes routiers.*
- 25.36** *Accorder systématiquement, lors de réaménagements de routes, la priorité aux usagers les plus exposés: piétons, cyclistes et, en dernier lieu, automobilistes. Au lieu d'installer des pistes ou bandes cyclables seulement s'il reste de la place, il faut inverser la perspective et commencer par la pose de trottoirs plus larges, de bandes cyclables, pour enfin prévoir la circulation automobile en fonction de la place restante.*
- 48.10** *Je trouve vraiment regrettable que les itinéraires cyclistes proposés soient pour la plupart sur les grands axes automobiles. Une recherche d'itinéraires alternatifs serait un plus pour les cyclistes.*

Réponse L'Ouest lausannois est un territoire contraint. Il est déjà largement urbanisé et manque notamment de franchissements des barrières existantes (autoroute, voies ferrées, rivières). Pour ces raisons, et afin de faciliter la progression des cyclistes rapides, les liaisons d'agglomération ont été tracées en grande partie sur les axes routiers principaux. Ce réseau d'agglomération est cependant complété par un maillage régional et communal, ainsi que par des voies vertes situées hors des axes à fort trafic.

Sur le réseau d'agglomération, des aménagements spécifiques pour le vélo sont prévus, mais une pesée d'intérêt doit être menée dans les projets afin d'allouer l'espace entre les différents modes de transports (vélo, marche, transports publics, automobile).

Enjeu 12 : La capacité des réseaux de transports

- 25.40** *Pour éviter que « les perspectives de croissance démographique et des emplois [soient] accompagnées par une augmentation significative de la mobilité)) automobile, avec des conséquences délétères sur l'environnement et sur la santé, il serait nécessaire aujourd'hui de n'autoriser la construction que de quartiers sans voitures.*

Réponse L'intention exprimée à l'Orientation stratégique 7 est la suivante : « dans le secteur particulièrement bien desservi par les transports publics, appliquer des facteurs de réduction du stationnement pour les nouvelles constructions également au logement ».

S'il ne s'agit pas d'aller systématiquement vers des quartiers sans voitures, la prise en compte de la qualité de la desserte en transports publics pour fixer le nombre de places de stationnement devrait entraîner une réduction du nombre de voiture dans les nouveaux quartiers. Les Autorités souhaitent cependant éviter que les voitures des habitants des nouveaux quartiers se retrouvent dans l'espace public s'il n'y a pas de place à leur disposition. Il s'agit d'un équilibre à trouver.

- 25.41** *P. 100: « Hormis pour l'accès aux jonctions autoroutières, il n'est pas prévu de création de nouvelle infrastructure routière ». Cette affirmation est fautive : plusieurs axes sont actuellement planifiés, et, pour certains, intégrés dans le présent PDI ! Citons le secteur Censuy - Léman à Renens, ou le projet de « Concorde prolongée » à Chavannes, officiellement non liée à la jonction.*



Réponse Les deux axes cités sont liés aux jonctions autoroutières et à la réorganisation du trafic qui en découle (accès à la jonction de Chavannes depuis le secteur de Malley pour décharger l'avenue de Longemalle et l'avenue du Chablais ; déviation du trafic local par la Concorde prolongée pour décharger l'avenue de la gare à Chavannes).

Tendances

3.13 *« L'amélioration des dessertes par bus entravée par les conditions de circulation de plus en plus difficiles en raison du trafic routier ». [...] Le PDI-OL peine à être toujours cohérent.*

Réponse Il s'agit d'un constat sur le fonctionnement actuel du réseau de bus. Des aménagements sont prévus pour prioriser les transports publics (notamment les axes forts tram et bus à haut niveau de service).

10.2 *Manque de précisions lorsque vous mentionnez le "Transport à la demande" (p. 99) ? Qu'entendez-vous par là? Bus (ou mini-bus) à la demande? Taxi? Chauffeurs bénévoles ? ... Quels en seront les bénéficiaires ? A quel prix ? Les tarifs seront-ils compatibles avec le revenu des retraités ?*

Réponse Un test Flexibus a été mené par les transports publics lausannois (ti) sur la partie Nord de Renens permettant d'offrir un service de transports publics dans un secteur peu dense et dont la voirie est de petit gabarit. D'autres solutions peuvent être envisagées à l'avenir.

Projet en cours

4.2 *On souligne à ce propos (augmentation du trafic dû à la croissance de l'Ouest lausannois) l'urgence de mettre à niveau la ligne du métro m1, très surchargée aux heures de pointe.*

21.9 *D'ici l'été 2021, les premières variantes de tracé et de système pour le M1 pourraient être disponibles et influencer considérablement l'architecture de la mobilité dans l'Ouest lausannois et son impact environnemental à moyen et long terme.*

21.10 *Ce pourrait être aussi l'occasion de lancer un véritable Plan de mobilité d'agglomération innovant du point de vue social et technologique, en étroite collaboration avec les Hautes Ecoles et les entreprises.*

25.44 *P. 102; Métro m1 : D'ici l'été 2021, les premières variantes de tracé et de système pour le m1 pourraient être disponibles et influencer considérablement l'architecture de la mobilité dans l'Ouest lausannois et donc son impact environnemental à l'horizon 2028. Ce pourrait être aussi l'occasion de lancer un véritable Plan de mobilité d'agglomération innovant du point de vue social et technologique, en étroite collaboration avec les Hautes Écoles et les entreprises.*

Réponse Le Canton, les Communes et les Hautes Ecoles imaginent ensemble l'évolution du métro m1 tout en veillant à son intégration dans un tissu urbain en évolution. Une étude exploratoire a été lancée. Elle permettra de cerner la demande future et des actions à entreprendre pour agir sur celle-ci. Elle esquissera les solutions permettant de faire évoluer le m1, en tenant compte de son intégration urbaine, de son interaction avec le réseau routier et de sa complémentarité avec les modes doux et avec les autres offres en transports publics environnantes. Cette analyse permettra d'identifier un scénario de développement qui fera ensuite l'objet d'études détaillées.



- 3.4** *Le PDi-OL passe comme chat sur braise sur un projet ferroviaire majeur qui, de Genève, de Nyon, de Morges, de Lausanne partiellement, de l'Est et du Nord-Est du Canton conduirait beaucoup des quelque 36000 personnes travaillant aux Hautes Ecoles directement à pied d'œuvre. Il s'agit d'une ligne ferrée directe, quasi rectiligne et très largement souterraine entre Morges et Lausanne, avec arrêt aux Hautes Ecoles.*
- 3.16** *« Réalisation incertaine » est-il écrit. Pas incertaine en fait, si l'on relit le bas de la page de notre préambule (détermination des autorités vaudoises).*
- 4.3** *La ligne ferroviaire historique Genève-Lausanne est aujourd'hui aux limites de sa capacité. Le projet d'une ligne entièrement nouvelle reliant les deux métropoles remonte à 1975; plus récemment, les CFF ont annoncé le 11 mai 2018 la réouverture du dossier, confirmée par le document «Perspective générale pour la région vaudoise» du 1 novembre 2018 dans lequel les CFF et l'Etat de Vaud s'engagent à étudier une nouvelle ligne, y compris une gare souterraine dans la périphérie lausannoise. Le 30 juin 2020, le Grand Conseil vaudois a accepté à l'unanimité un crédit de 11 millions pour financer les études en vue de la stratégie 2050 du Conseil d'Etat en matière de rail. Parmi ses pistes de réflexion prioritaires figurent la diminution du temps de parcours entre Berne et Lausanne et l'aménagement d'une nouvelle ligne de Genève à Lausanne. Le député PLR Stéphane Masson a soumis au Grand Conseil une détermination qui propose l'étude d'une nouvelle ligne souterraine entre Morges et Lausanne, avec une gare desservant les Hautes Ecoles; cette détermination a été acceptée par 83 oui, 8 non et 12 abstentions. Le 18 novembre 2020, le Conseil d'Etat a confirmé que son budget d'étude couvrirait l'étude d'une ligne nouvelle de Genève à Lausanne (avec une première étape de réalisation entre Allaman et Morges dès 2025 financée par la tranche 2025-2035 du FAIF) et d'une gare CFF dans le périmètre des Hautes Ecoles. Dans le meilleur des cas, des travaux pourraient démarrer entre Allaman et Morges dès 2025, une date bien en deçà de l'horizon 2040 du PDi. Ce changement de perspective temporelle doit donc se retrouver dans le texte final du PDi.*
- 4.4** *Projet de nouveau texte :*
Nouvelle ligne ferroviaire Genève-Lausanne avec gare Hautes Ecoles.
L'Etat de Vaud est actuellement au travail pour définir l'offre ferroviaire sur son territoire, ainsi que les infrastructures qui en découleront (Vision 2050). Son rapport, qui inclura l'étude d'une ligne nouvelle Genève-Lausanne et d'une gare Hautes Ecoles, est attendu par l'Office fédéral des transports en 2022. De plus, il est déjà prévu qu'un premier tronçon de la ligne nouvelle pourra être aménagé dès 2025 entre Allaman et Morges. Au vu de cette situation et des délais en jeu, l'actuel Plan Directeur intercommunal doit tenir compte dans sa planification d'une ligne ferroviaire souterraine reliant Morges à Lausanne par le plus court chemin, ainsi que de l'aménagement d'une gare dans la périphérie des Hautes Ecoles, une agglomération de 33'000 résidents, la 2e ville du canton.
- 4.5** *P.150 Transports publics : adjonctions proposées ;*
La gare de Renens, principale porte d'entrée dans l'Ouest lausannois par le réseau ferré, est complétée par une nouvelle gare Hautes Ecoles; ces deux gares sont raccordées au réseau national CFF et desservent notamment l'aéroport de Genève et les principaux centres urbains romands et suisses-est-reliée à l'aéroport de Genève et aux principaux centres urbains romands.

Réponse Le texte est modifié ainsi :

« Le PDi-OL s'inscrit dans le réseau ferroviaire tel que planifié en 2020 dans le cadre des programmes fédéraux. L'Etat de Vaud étudie la vision 2050 de l'offre ferroviaire sur son territoire, ainsi que les infrastructures qui en découleront. Ces réflexions incluent l'étude d'une ligne nouvelle Genève-Lausanne et d'une gare Hautes Ecoles. A l'horizon de planification du PDi-OL, ces études ne sont cependant pas prises en compte car leur réalisation reste incertaine et n'est pas prévue avant 2035 au plus tôt. Si les études démontrent la pertinence et la faisabilité d'une nouvelle ligne ainsi que d'une gare des Hautes Ecoles, le projet de territoire devra être adapté en conséquence. »



Enjeu 13 : La gouvernance et la participation

15.6 *Page 104: l'information seule n'est pas à considérer comme une démarche participative! La population veut prendre concrètement part au processus de décision.*

Réponse Le constat est partagé, cela est mentionné au point précédent. Les démarches participatives incluent néanmoins à la fois de l'information, de la consultation et la concertation, selon les différentes étapes d'un projet et l'état d'information des acteurs.

25.46 *Est-il normal qu'à Chavannes, commune accueillant les plus vastes développements de nouveaux quartiers, aucune démarche participative sur ce point précis n'ait jamais abouti (Cèdres, par exemple) ni ne soit prévue ? La communication entre la commune de Chavannes et ses habitants, malgré de récents efforts, reste encore opaque.*

Réponse Dans le cadre de l'élaboration du projet « Mobilité Chavannes » qui a depuis fait l'objet du préavis n°52/2020, plusieurs ateliers participatifs ont été organisés par la Commune de Chavannes entre juin et septembre 2019 avec des membres du Conseil communal, des professionnels et des associations locales, ainsi qu'avec la population.

Lors du développement des nouveaux plans de quartier, il est prévu d'informer et d'intégrer des formes de participation de la population, particulièrement en ce qui concerne les aménagements extérieurs des futurs espaces à caractères publics et cheminements de mobilité douce.

On peut encore citer d'autres exemples ayant intégré des démarches participatives dans la Commune, tels que la fête « Ici Chavannes » qui s'est déroulée en septembre 2019 ou dans le cadre des potager urbains, par exemple le parc des Glycines, et les démarches liées à la nature en ville. Finalement, le parcours didactique « Entre 2 Rivières » a fait l'objet d'une démarche participative sous la forme de parcours exploratoires en septembre 2019.

Avec la nouvelle venue en 2020 dans l'administration communale d'un médiamaticien, complétée par l'engagement d'un mandataire spécialiste en communication, les efforts en termes de stratégie de communication seront encore clarifiés et renforcés.

32.3 *Dans ses différentes prises de position, PV-L a relevé le retard pris dans la mise en œuvre des mesures de mobilité douce du PALM (2007, 2012 et 2016) et le manque de documents permettant de suivre cette mise en œuvre ainsi que le manque de coordination entre les différentes entités concernées (communes, canton). En conséquence, PV-L a demandé de mettre en place une gouvernance efficace et qualifiée pour la mise en œuvre de ces mesures.*

Réponse Chaque mesure du PALM est attribuée à un porteur de projet en fonction des règles institutionnelles et légales. La responsabilité de l'avancement de chaque mesure incombe au porteur du projet. Celui-ci est accompagné par les organismes régionaux (SDOL) et d'agglomération (PALM).

Par ailleurs, le Comité de pilotage du PALM assure désormais un suivi de l'avancement des mesures annoncées à la Confédération de manière à identifier les principaux blocages et les mesures correctives éventuelles à prendre.



3. LE PROJET DE TERRITOIRE ET LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES

Orientation stratégique 1 Les centralités et espaces publics structurants

Commerces

- 25.48** *Proscrire toute nouvelle implantation de centres commerciaux de plus de 2500 m². Déjà très nombreux dans l'Ouest lausannois, ceux-ci attirent des clients de toute l'agglomération, voire d'au-delà, générant un volume de trafic incompatible avec la qualité de vie en milieu urbain.*
- 25.49** *Proscrire toute nouvelle implantation de centres commerciaux de plus de 800 m² sur des terrains qui ne sont pas à proximité immédiate de moyens de transports publics performants (train, métro, futur tram, BHNS).*
- 25.50** *Limitier (bien au-delà des normes VSS) la taille des parkings de ces nouveaux commerces afin de garantir l'utilisation par leurs clients des transports publics et de la mobilité douce, en lieu et place des TIM.*

Réponse La stratégie de localisation des installations commerciales à forte fréquentation est décrite à l'Orientation stratégique 1. Elle précise les localisations privilégiées par types de commerces en tenant en particulier compte de la desserte en transports publics.

Centralité secondaire Croset-Cèdres

- 29.1** *Par la présente, je formule une remarque concernant le secteur de densification et secteur mixte en développement de la plaine du Croset à Ecublens. Je souhaite que le périmètre soit revu selon la définition des périmètres d'un plan de quartier, selon la LAT 14, LATC 43. La forte densification suite à la réalisation du plan de quartiers Croset — Parc et la future zone de l'ancienne parcelle Pangaz modifieront l'urbanisation de la plaine du Croset. A cet effet, je désire que le secteur mixte en développement soit étendu aux parcelles 2312, 95, 94, 106 et 107. Je précise que l'hoirie Arnold Kaelin, parcelle n° 95 et moi-même, parcelle 2312, sommes disposés à participer aux frais d'études du développement de la zone précitée.*

Réponse Le secteur mentionné se situe à proximité de la centralité secondaire Croset-Cèdres, comme identifié sur l'orientation stratégique 1 du PDi-OL. Constitué d'un bâti exclusivement résidentiel, pour la plupart récent, ce lieu n'a pas été identifié comme propice à participer au développement de la centralité, en accueillant par exemple des activités commerciales ou d'animation, des équipements publics, des espaces publics, etc.

Le PDi-OL agit de manière différenciée sur le territoire en distinguant, à l'orientation stratégique 2, les secteurs sur lesquels des mutations importantes sont planifiées afin d'accueillir la majeure partie de la croissance démographique et des secteurs « calmes » qui évoluent de manière mesurée en préservant leurs qualités spécifiques. Une mutation ou un changement fondamental de la morphologie du quartier mentionné n'est pas apparu évident pour ces 15 prochaines années. Pour cette raison, il figure en tant que secteur « calme » dans lequel seules de petites interventions constructives (comme par exemple des surélévations ponctuelles) seront à envisager.

Le secteur mixte en développement correspond à des territoires qui font actuellement



l'objet de projets de planification à différents stades de la procédure, et dont le potentiel d'accueil en habitants, à l'échelle du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), a été dimensionné afin de correspondre aux perspectives de croissance attribuées par le Plan directeur cantonal (PDCn) à l'horizon 2030. Tout au plus, ce quartier aurait pu être considéré de « secteur mixte à potentiel de développement (horizon à définir) », mais le potentiel de mutation n'a pas été retenu comme assez opportun, selon les explications ci-dessus.

Bussigny - Gare

15.7 *Page 115 : densifier le quartier de la Gare à Bussigny (où se trouvent la boucherie, la boulangerie, le restaurant chinois, l'ancienne poste) tout en considérant qu'il faut protéger le bâti existant (inventaire des sites construits à protéger, carte OS2) est assez difficile à envisager. Malheureusement, densifier un quartier, c'est souvent détruire l'existant pour construire des bâtiments stériles.*

Réponse Des études sont en cours dans le secteur de la gare CFF. Elles permettront de trouver le juste équilibre entre les différentes contraintes (densification + protection du bâti).

39.15 *Carte Bussigny : Pourquoi mettre le quartier de la gare en secteur mixte à potentiel de développement ? Bien que cela fasse sens à priori de densifier aux abords des gares CFF, dans ce cas cela détruirait complètement le centre de Bussigny. D'ailleurs la plus grosse partie est également en inventaire des sites construits à protéger, donc il vaudrait mieux la laisser en gris.*

Réponse Cette attribution permet d'étudier le potentiel existant aux abords du centre actuel afin d'homogénéiser ce territoire et lui donner un véritable rôle de centralité secondaire à l'échelle de l'Ouest lausannois. Les études engagées devront trouver une juste densification autour de la gare afin de renforcer le centre-ville actuel et de renforcer son caractère.

Bussigny - Nord et Est

36.1 *Il manque une centralité de quartier existante dans le quartier de Cocagne à Bussigny. A la proximité immédiate de l'école, une esplanade avec divers commerces et un coiffeur existe. La présence de ce centre de quartier doit être mentionnée sur la carte.*

48.4 *Page 115 : sur la carte, je ne vois pas de centralité de quartier à Cocagne (commune de Bussigny), qui comprend pourtant déjà un petit centre commercial, des espaces publics, une école et un espace de détente. Le potentiel de cette zone est à exploiter au mieux, et permettrait aux habitants du nord de la Commune de se retrouver. Une des pistes pour y parvenir serait de réaliser un cheminement à travers cet espace, qui permette de le relier à l'arrêt de bus TL 17 "Cocagne-Buyère" et l'arrêt du futur tram. Une revalorisation de la place - cour d'école est aussi à étudier. Cette centralité pourrait aussi être un but ou une étape pour les réseaux de mobilité douce.*

Réponse Le quartier de Cocagne ne comporte plus de "centre commercial" depuis longtemps. Les surfaces commerciales ont toujours périclité dans cette galerie marchande, et la majorité des surfaces actuelles sont occupées par des entreprises autres que de proximité (réparation de machines à coudre – sanitaire – fumiste – salles de classes - etc.). Il ne reste qu'un petit magasin, un restaurant chinois et un coiffeur. Les changements de commerces sont fréquents. Il s'agit d'un espace de PPE et les propriétaires se plaignent des nuisances sonores, ce qui a fortement impacté la disparition des commerces.

La commune a peu de pouvoir, sur un terrain privé, pour influencer le développement des commerces de proximité. Le magasin Denner de l'époque faisait son chiffre



d'affaire le dimanche, car il était le seul à ouvrir et de nombreux chalands venaient de toute la région faire leurs courses.

Les habitants du haut ont malgré tout tendance à prendre leurs voitures à se rendre dans les grands commerces comme la Migros MMM ou COOP Léman Centre à Crissier, commerces qui offrent de nombreux produits et prestations complémentaires.

Ce sont les raisons, entre autres, pour lesquelles cette galerie n'a pas été retenue comme centralité.

39.13 *Rien n'est prévu pour le nord et l'est de la ville [de Bussigny], ce qui va à l'opposé de la définition d'espace public de centralité, tel que mentionné p.117*

Réponse A cette échelle les réseaux fins ne sont pas mentionnés. Toutefois, la commune est en train d'entreprendre un travail de mise en relation des places de jeux, de desserte des quartiers en transport public et de liaison avec les espaces publics de centralité.

Bussigny – Croix de Plan

39.14 *Je ne comprends pas comment le carrefour de Croix de Plan pourrait être considéré comme une centralité de quartier et un espace public de centralité.*

Réponse Il s'agit d'un espace public de transition figurant dans le plan directeur localisé de l'Arc-en-Ciel approuvé en 2010. Cet espace est dessiné schématiquement et n'est pas uniquement piétonnier, comme cela pourrait être interprété. Il doit marquer l'entrée est du boulevard de l'Arc-en-Ciel et regrouper autour de lui des bâtiments à caractère emblématique, avec des espaces publics de dégagement à leur pied. A plus ou moins long terme, cet espace se doit d'être un espace public de centralité digne de ce nom (plateforme multimodale, espaces publics, affectations adéquates etc...)

Crissier - Lentillières

47.2 *Le plan directeur intercommunal mis à l'enquête publique maintient la réalisation au travers de la parcelle 697 sise aux Lentillières d'un axe horizontal d'espace public centralisé. Si l'on peut comprendre l'attrait de la mobilité douce et d'espace entre les bâtiments, mes clientes regrettent infiniment et s'opposent à cet axe qui s'apparente à une division de cette parcelle sur le plan de la constructibilité. La parcelle 697 comme les parcelles adjacentes sont bordées au nord et au sud par deux voies d'accès, le chemin des Lentillières au nord et le chemin de la Vernie au sud. Il ne fait guère de doute que ces deux voies de circulation seront bordées de chemins piétonniers et qu'il n'est pas difficile d'y adjoindre une piste cyclable. La circulation y trouve donc largement son compte. L'axe centralisé a pour conséquence de diviser la parcelle 697 en deux secteurs et par là, de créer une contrainte lourde sur le plan de l'aménagement de cette parcelle et de sa capacité d'accueil d'entreprises de grande taille. C'est d'autant plus regrettable que les parcelles de grandes tailles permettant l'accueil d'entreprise plus importante font cruellement défaut dans le canton et en particulier dans l'Ouest lausannois. Ce cheminement doit donc être supprimé.*

47.3 *Le plan intercommunal mis à l'enquête publique prévoit pour la parcelle 697 une subdivision sur le plan de l'affectation avec dans le secteur nord une affectation mixte d'activités de type tertiaire et secondaire et dans le secteur sud une affectation à prépondérance secondaire. Ma cliente maintient l'opposition qu'elle avait déjà exprimée dans sa remarque / opposition du mois de mars 2019. Il s'agit d'une contrainte importante posée sur cette parcelle. Comme déjà dit, les parcelles d'une certaine surface sont rares. Elles sont recherchées pour des activités économiques plus importantes. Or, il est peu fréquent que des entreprises de taille importante à la recherche d'une grande surface acceptent de voir leur terrain partagé en deux secteurs distincts, non seulement par un axe d'espace public, mais en plus par des critères*



d'affectations différents que l'entreprise ne remplira probablement pas. Des implantations d'entreprises à gros potentiel nécessitant de grosses surfaces sont indispensables au développement économique bien compris de la commune, de la région et de manière plus générale du canton. Tant la division de la parcelle 697 par l'axe horizontal évoqué sous lettre B ci-dessus que l'affectation distincte des secteurs nord et sud créent des contraintes nuisant à la venue sur cet espace de telles entreprises. Cela nuit à une exploitation optimale du potentiel de cette parcelle et d'une manière générale du territoire communal. Cette subdivision est peu opportune dans une parcelle à vocation d'activité d'un même tenant. Il y a en réalité lieu de mettre l'ensemble de la parcelle en affectation mixte d'activités secondaires et tertiaires. La planification doit être corrigée sur ce point.

Réponse Cette parcelle est concernée pour sa partie Sud par le principe de dédier spécifiquement les surfaces concernées à l'accueil et au développement des activités artisanales ou industrielles, et aux activités tertiaires liées au secondaire. La partie Nord permet d'implanter des activités administratives ainsi que des commerces de type showroom afin notamment de tenir compte de l'environnement bâti immédiat (OASSIS) et de garantir une transition entre les deux secteurs. Il est également rappelé que la topographie présente un dénivelé d'environ 10.0 m. entre le haut et le bas de la parcelle n° 697. Dès lors, une perméabilité MD au niveau intermédiaire, conjuguée à un principe d'accès à mettre en place sur une parcelle aussi longue est indispensable pour les raisons susmentionnées quel que soit l'affectation de ce site sachant qu'une affectation en logement n'est pas envisageable considérant le Plan directeur cantonal (mesure D12) et la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (art. 1 à 3). Cette liaison de mobilité douce s'inscrit dans un réseau plus large destiné notamment à l'accès aux différentes lignes de TP et représente une amélioration d'accessibilité évidente.

De par sa fonction collectrice, cette liaison MD ne fera pas doublons avec les chemins des Lentillières et de Mongevon.

Par ailleurs, le PDi-OL ne fixe pas d'horizon de réalisation de cette parcelle.

Orientation stratégique 2 La variété du territoire patrimoniale spécifique

Carte

15.8 *Page 123 : il y a une confusion de couleur entre la zone "secteur calme" et la zone "parc habité / bâti"*

Réponse En effet, cette erreur sera corrigée.

18.29 *L'ARISS se réjouit de constater que les qualités patrimoniales des patrimoines bâtis et verts soient prises en compte dans les projets de manière à préserver non seulement les spécificités de chaque commune et de chaque quartier mais également en vue d'améliorer la qualité de vie et de renforcer les écosystèmes naturels.*

18.30 *L'ARISS salue en particulier la collocation des rives du lac d'une part en secteur calme, dans la zone « quartier-jardin » et d'autre part comme site paysager remarquable selon ICOMOS 2013.*

18.31 *L'ARISS fait siens les principes d'intervention et les objectifs rappelés à la page 123 du PDi-OL.*

Réponse N'appelle pas de réponse.



26.3 *Je pense à Renens Village, au quartier de petites villas ou chalets (début du siècle) ou petits bâtiments locatifs (années 60) entre les 2 châteaux de Renens (ch des Clos, avenue du Château), zones qui devraient être traitées avec un soin particulier lors de projets même limités à un bâtiment. Il devrait en être de même pour les zones villages des autres communes de l'OL que je connais moins bien. Alignement, hauteur, préservation des arbres et des espaces verts, rénovation plutôt que construction nouvelle quand cela est possible : il faudrait pouvoir doter les communes d'outils visant à préserver ces quartiers, quitte à en limiter les constructibilités, même de l'ancien plan d'affectation (pour Renens), au vu de leur homogénéité et de leur qualité.*

Réponse Ces secteurs sont inscrits en « secteurs calmes » soit des secteurs dont la morphologie existante est destinée à être maintenue. Par ailleurs, certains bâtiments ou ensembles sont identifiés comme étant de valeur patrimoniale. Les réflexions à venir pour la révision des différents Plans d'affectation communaux (PACom) qui fixent les droits à bâtir en tiendront compte.

Densification

5.5 *Partout où il reste un peu de terrain il est prévu de construire. Pourquoi ne pas profiter de densifier en rehaussant les bâtiments existants et laisser le peu de nature qu'il nous reste ?*

9.2 *Je suis étonnée de voir le nombre de bâtiments locatifs qui explose, de grands bâtiments, il semble que l'on veut entasser la population, par exemple, au bord du chemin de fer à Bussigny, on a construit de grands bâtiments, sans respecter la taille des autres bâtiments locatifs existants. Ils sont beaucoup plus grands. Pourquoi pas mieux harmoniser avec ce qui existe déjà ?*

25.2 *De manière générale, nous pensons, qu'il est absolument nécessaire de préserver des quartiers à moyenne ou faible densité. Ils participent également à l'identité de l'Ouest lausannois et, par la place plus importante qu'ils accordent à la nature, contribuent à la qualité de vie des habitants.*

26.1 *La densification de l'Ouest lausannois le long d'axes de développement stratégiques et sur des territoires donnés, souvent laissés totalement ou partiellement en friche, ou désaffectés au vu de l'évolution économique, est un but qui se justifie et se comprend, pour limiter le mitage du territoire.*

26.2 *A ce stade de l'évolution des projets, il me paraît essentiel maintenant de veiller avec soin à préserver la qualité du bâti historique et une diversité des densités et des architectures, autour de ces territoires, et dans les quartiers qui justement n'ont pas été pris dans ces projets prioritaires et de forte densité. La densification ne peut toucher tous les territoires communaux de manière indistincte. Pour qu'elle réussisse, en particulier sur le plan politique, elle doit d'une part bien sûr être de qualité (TP, espaces verts et publics) dans les nouveaux quartiers. Mais il faut aussi dans le même temps veiller à préserver des quartiers plus anciens, de villas ou de bâtiments historiques du 20^{ème} siècle.*

39.4 *La densification ne doit pas faire disparaître l'identité des quartiers. Surtout dans les centres. Ne peut-on pas fixer un pourcentage en dessous duquel on ne peut pas descendre dans la modification des bâtiments d'un quartier ?*

48.2 *Page 66 : vouloir à tout prix combler les vides (dents creuses) dans l'urbanisation quasi continue ne va pas augmenter la qualité paysagère et urbanistique de l'Ouest.*

Réponse Le PDI-OL agit de manière différenciée et ciblée sur le territoire. Il distingue les secteurs proches des axes de transports publics performants sur lesquels des mutations importantes sont planifiées afin d'accueillir la majeure partie de la croissance démographique, et des « secteurs calmes » qui évoluent de manière mesurée en préservant les qualités spécifiques des quartiers et des noyaux villageois. Le PDI-OL donne ainsi une vision d'ensemble de l'évolution du territoire et permet de fixer les actions à entreprendre d'ici 2040, notamment dans les domaines de la mobilité, des équipements publics, des espaces verts, etc.



Quartier-jardin

36.2 *Au nord-est de Bussigny le quartier de Cocagne présente de grandes qualités paysagères et devrait être intégré en tant que quartiers jardin du fait de l'ensemble d'espaces extérieurs privés et publics d'une qualité paysagère particulière (jardins parcourus de cheminements piétons, de places étant assez uniques dans l'Ouest Lausannois).*

Réponse La Municipalité de Bussigny a fait le choix de limiter le nombre de secteurs qualifiés de quartiers jardins.

Recensement architectural

16.1 *Propriétaire d'une habitation sur la commune de Renens à la page 120 je constate qu'un groupe de 5 belles villas rue des Alpes 2, 4, 6, 8 et 17 typiques du début du 20ème siècle et classées au recensement du Patrimoine ont été oubliées d'être reportées sur le plan en question à la page ci-dessus. Je vous demande de rectifier cet oubli sur le plan d'orientation stratégique 2 de Renens.*

Réponse Les 5 villas mentionnées sont bien inscrites au recensement architectural du Canton en note « 4 » (objet bien intégrés) et reportées sur la carte de l'orientation stratégique 2 « La variété du territoire » (p. 125) avec un contour noir (trait en gras).

Surface d'assolement

28.14 *Le territoire du PDI-OL possède encore de grandes surfaces d'assolement qu'il conviendrait de conserver en intégralité, y compris les plus petites situées tout au sud, car elles permettent de limiter les îlots de réchauffement et, pour certaines d'entre elles (comme par exemple celles du plan de quartier "Sus les Jordils" actuellement en cours à St-Sulpice), servent de lieux de vie pour toutes sortes d'espèces animales.*

Ces surfaces d'assolement, ainsi que la faune qu'elles abritent, ont aussi un rôle éducatif pour les générations futures leur permettant de voir que la vie ce n'est pas qu'une succession de surface de béton et que les aliments qu'ils consomment sont produits par l'utilisation du sol (aux Etats-Unis d'Amérique, des enfants pensent que le lait se fabrique comme du coca car ils n'ont jamais vu de vaches). Si des réductions ou des suppressions de ces surfaces sont envisagées cela nuirait donc globalement à la qualité de vie des habitants de l'Ouest lausannois, et elles ne devraient donc pas apparaître dans les programmes d'action.

Réponse Pour le logement, les seules extensions envisagées de la zone à bâtir sur des surfaces d'assolement (SDA) sont les « secteurs mixtes de développement à long terme » dont le développement n'interviendra qu'après utilisation complète des zones à bâtir existantes. D'autres emprises sur les SDA pourraient avoir lieu pour des équipements publics ou des espaces verts.

L'article 30 OAT veille cependant à garantir la disponibilité cantonale de ces surfaces. Il conditionne le classement en zone à bâtir des SDA aux éléments impératifs et cumulatifs suivants :

- Le projet doit répondre à un intérêt cantonal supérieur ;
- Le projet doit être judicieux, c'est-à-dire qu'il doit être démontré en quoi il ne pourrait pas être réalisé ailleurs sans atteinte aux SDA ;
- Le projet doit utiliser les SDA de manière optimale en démontrant notamment que l'atteinte ne pourrait pas être diminuée en faisant le projet de façon à ce qu'il prenne moins d'emprise, en correspondant par exemple à une juste densification



vers l'intérieur du tissu bâti ;

- Les réserves cantonales de SDA doivent être garanties durablement. Sur ce point l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a recouru plusieurs fois avec succès contre des approbations du Canton de Vaud, en constatant notamment que ce dernier n'était pas encore en mesure de démontrer cette garantie. Une solution serait notamment de déclasser une zone à bâtir en SDA de taille et de qualité comparable.

Pour faciliter l'identification des surfaces d'assolement, une carte de la situation actuelle est présentée dans le chapitre sur l'Enjeu 2 – Le développement vers l'intérieur. Le plan de quartier "Sus les Jordils" n'est pas situé en surfaces d'assolement. Il est déjà affecté à la zone à bâtir, même s'il nécessite un Plan d'affectation pour définir les règles à bâtir.

25.23 *Pourtant, les extensions de Bussigny-Ouest, Chavannes-En Dorigny et de Crissier-Smarcity se sont faites sur des surfaces d'assolement (SDA) et, pour certaines, loin des transports publics.*

Réponse Les quartiers de Bussigny-Ouest et Chavannes-En Dorigny – dont les études ont démarré il y a plus de 20 ans – ont effectivement été planifiés sur des surfaces d'assolement et ont suivi les procédures légales nécessaires pour cela, avant l'entrée en vigueur du présent Plan directeur intercommunal.

Le quartier Crissier Smarthill [sic], en construction, est inclus dans le Plan général d'affectation de Crissier datant de 1985. Bien que non-construits, ces terrains n'étaient pas colloqués en surfaces d'assolement mais en zones à bâtir.

Chavannes – Anciennes Serres

25.73 *Étant donné le constat d'une profonde dégradation environnementale de l'Ouest lausannois, un gel de l'urbanisation doit être déclaré sur la commune de Chavannes pour ce qui est l'une des dernières surfaces naturelles non utilisées de la commune. Elle doit absolument faire place à un espace public de type parc arboré et jardins familiaux.*

Réponse Le site des Anciennes Serres est colloqué en zone urbaine à développer par plans spéciaux par le PGA, lequel est issu de planifications cantonales supérieures. Il fait l'objet d'un plan d'affectation qui devra répondre aux exigences des planifications supérieures, et notamment aux principes de densification des secteurs se trouvant dans le périmètre compact d'agglomération.

Chavannes – Les Cèdres

25.78 *Relevons que, plus généralement, l'aménagement du quartier des Cèdres, vraie catastrophe sur le plan qualitatif, ne présente actuellement aucun respect des objectifs initiaux d'arborisation, de mobilité douce, de parcours d'eau, ni de respect de la charte de développement durable.*

Réponse La mise en œuvre du PQ « Les Cèdres » a été longtemps mis à mal du fait de mésententes entre propriétaires privés. Les aspects fonciers du quartier ont pu être réglés à la fin de l'année 2021 et la Commune s'attelle désormais à la poursuite de la réalisation du quartier. Plusieurs aménagements extérieurs sont encore provisoires, notamment le mail central, et leurs aménagements définitifs font l'objet de conventions de co-maîtrise d'ouvrage publique-privée permettant à la Commune de participer activement à leur élaboration.



Chavannes – Caudray-Taluchet

- 25.51** *p. 121; La présence d'un « secteur à questionnement » autour du Taluchet est bien entendu liée aux incertitudes quant à la jonction autoroutière chavannoise. À notre avis, il est absolument nécessaire que ce secteur ne soit pas densifié, mais au contraire, autant que possible, transformé en un vaste parc de détente et de loisirs, avec des espaces à forte biodiversité. Il faudrait prévoir, selon nous, d'étendre les bois du Caudray en direction du sud, et de consacrer le reste au projet de ferme agroécologique pédagogique évoqué par la Commune de Chavannes. Adossé à la colline des bois du Caudray, ce secteur doit en outre servir de corridor biologique. Nous demandons donc que cela soit précisé sur le document final, en remplacement du terme imprécis de « secteur à questionnement ».*
- 49.1** *Ils ne peuvent que réitérer le fait que, dans le cadre des questionnements qui interviendront, une constructibilité adéquate, qui est attendue depuis une décennie, soit examinée. Il apparaît en effet possible de tenir compte de manière raisonnable de la situation de mes mandants, tout en respectant les objectifs du plan directeur intercommunal et la planification supérieure.*

Réponse Le secteur « Caudray-Taluchet » est un secteur à questionnement. Ses vocations doivent encore être définies et précisées.

Les réflexions en cours sont nombreuses dans ce périmètre, dont notamment le projet de futur jonction autoroutière. De plus, les enjeux paysagers qui concernent l'ensemble de ce secteur du Taluchet font l'objet d'une étude exploratoire qui va débiter ce début d'année 2021. Les éléments de légendes mentionnés dans ces secteurs sont amenés à évoluer avec les réflexions et sont donc indicatifs.

Les conclusions de l'ensemble des réflexions sur ce secteur seront prises en compte et intégrées dans la révision du plan général d'affectation. C'est ce dernier document liant les propriétaires aux autorités communales qui déterminera la future affectation des parcelles composant ce secteur.

Crissier – Marcolet

- 47.5** *La parcelle 183 de Crissier est placée en secteur mixte en développement ou à potentiel de développement, ce que mes clientes saluent. Elles partent de l'idée que l'étude préliminaire réalisée par Magizan et le report des droits à bâtir de la parcelle 1997 sur la parcelle 183 discutés avec votre autorité ont été pris en compte et ne sont pas affectés par le plan directeur intercommunal. Elles se réjouissent de la plus grande variété de type de chauffage possible.*

Réponse N'appelle pas de réponse.

Ecublens – La Brûlée

- 17.1** *Notre hangar est desservi par un chemin bitumé qui débouche sur la zone village. Selon le guichet cartographique cantonal, il est situé en zone d'assolement et ne peut donc pas assurer la desserte de la zone constructible. Cette situation paralyse tout projet pour des années. Une solution doit être trouvée avant que le PACom ne soit accepté.*

Réponse Le PDi fixe des lignes directrices ainsi que des orientations stratégiques, indiqués sur les cartes, qui ne vont pas dans le détail des différentes parcelles. Le PDi ne traite de surcroît pas des questions de capacités constructives et de constructions. Ces éléments pourront cependant être examinés dans le cadre du processus de révision du Plan général d'affectation (PGA) ou Plan d'affectation communal (PACom) de la Ville d'Ecublens, dont les études débiteront en 2021. Pour les dessertes des zones à bâtir, des solutions doivent être trouvées avec les zones constructibles en vigueur sans



empiéter sur les surfaces d'assolement.

17.2 *D'autre part, notre Municipalité nous a, à l'époque, conseillé avec insistance d'acquiescer la parcelle 823 pour n'avoir qu'un interlocuteur dans le cadre de notre PQ et servir d'accès à notre projet. Cette parcelle colloquée comme ses voisines, les parcelles 824 et 825 en zone constructible disparaît des écrans dans le PDI. Serait-ce en raison de son intégration dans notre projet de PQ ou du changement de propriétaire ? Ce doute nous laisse présager une solution non prévue et onéreuse pour l'accès à notre parcelle 2501 dont une demande de mise à l'enquête devrait être déposée avant la fin de l'année.*

17.3 *Enfin, je tiens à rappeler que les surfaces en question, propriétés de mon épouse totalisent 57.423m² à nos yeux réputés constructibles selon le PGA en vigueur. La première version du PDI les ont ramenées à 3.917m². Enfin, la dernière mouture les rétablit à 7.564m² constructibles, dont 3.917m² déjà construits.*

Réponse Les parcelles 522 et 823, colloquées en zone intermédiaire sont inconstruites selon le PGA en vigueur. Elles sont identifiées dans le plan directeur intercommunal comme secteur mixte à potentiel de développement à long terme. Ceci indique qu'aujourd'hui ces parcelles ne sont pas constructibles dans l'immédiat, à l'exception des parties de la parcelle n° 522 affectées en zone village ou en zone de faible densité. Le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) est déjà largement pourvu en projets garantissant les besoins de l'agglomération Lausanne-Morges pour les quinze prochaines années sans étendre la zone à bâtir ni empiéter sur des surfaces d'assolement. Le PDI-OL mentionne ainsi que le secteur de "La Brûlée" n'en fait pas partie à court terme puisque ce secteur se trouve hors de la zone à bâtir et en surface d'assolement, mais confirme l'intention d'un développement à moyen terme, qui n'est ainsi pas prévu avant l'horizon 2030.

22.2 *La première la n° 485 qui se trouve en périphérie du bourg, côté Est, en contact visuel direct depuis la route du Tir-Fédéral est doublement pénalisée. Son volume bâti n'a été réalisé à l'époque que sur un niveau et se trouve en limite de propriété avec notre voisin du Nord. Un plan d'alignement très incisif empiétant sur la parcelle la cloître à l'Est. Ce qui revient à dire que si je devais envisager une nouvelle construction il serait extrêmement difficile de réaliser un projet de qualité tant il serait difficile de tenir compte des contraintes du nouveau règlement. L'emplacement de cette maison est primordial pour l'enveloppe historique du bourg. Elle est sise directement à côté de la vieille fontaine et participe de par sa situation de manière évidente à l'esprit architectural du bourg de Bassenges.*

22.3 *La deuxième, la parcelle n°555, se trouve également cloîtrée entre deux bâtiments et s'élève aussi sur un seul niveau. Je suis conscient qu'à l'échelle du PDI-OL il n'est pas opportun ou souhaité qu'un propriétaire fasse une remarque aussi personnelle et de si minime importance, mais toutefois je saisis ma chance pour que vos services en collaboration avec ceux des autorités communales envisagent une vérification dans le cadre de la révision du futur PACom concernant l'alignement des constructions et la possibilité de pouvoir exploiter la volumétrie autorisée dans le RPGA en vigueur afin que cette parcelle puisse pleinement s'exprimer le moment venu et rendre son meilleur pour le visuel du bourg. Il en va de l'identité même et de l'esprit du bourg qui se trouve d'ailleurs directement après la croisée de la route du Villars et celle de la Maladière en direction de Saint-Sulpice.)*

22.4 *J'en profite également pour vous informer que ma parcelle n° 485 figure sur une carte à la page 120 du PDI-OL, dans le périmètre noir faisant référence à l'inventaire des sites construits à protéger en Suisse, par contre elle n'est pas implantée sur la partie teintée en brun représentant le noyau villageois. J'en conviens encore une fois, il s'agit là d'un point qui ne traite pas directement de la réflexion à plus grande échelle que souhaite traiter le PDI-OL, mais je pense qu'il est possible qu'avec votre soutien, les autorités communales d'Ecublens puissent prendre en compte cette petite portion de territoire pour qu'un jour elle fasse réellement partie d'un patrimoine à protéger.*



Réponse Le PDi-OL fixe des lignes directrices ainsi que des orientations stratégiques, indiqués sur les cartes, qui ne vont pas dans le détail des différentes parcelles. Le PDi ne traite de surcroît pas des questions de capacités constructives et de constructions. Ces éléments pourront cependant être examinés dans le cadre du processus de révision du Plan général d'affectation (PGA) ou Plan d'affectation communal (PACom) de la Ville d'Ecublens, dont les études débiteront en 2021.

Ecublens – Renges

27.1 *Prise de position concernant les parcelles suivantes sise à Ecublens (VD), hameau de Renges:*

Parcelle 881, 885, 1439, 882.

A l'origine, ces parcelles étaient comprises dans une zone à développer par plan spécial. Actuellement, elles se trouvent en zone intermédiaire. Lors de cette modification de zone, il avait été dit dans les discussions entre propriétaires et autorité que la situation serait revue ultérieurement. Or, dans les documents soumis à consultation, il apparaît que différents périmètres de construction (secteur mixte à potentiel de développement à long terme, p. 123), selon plan figurant en page 121, ont été définis dans les zones jouxtant ou proches du hameau de Renges pour des parcelles qui jusqu'ici étaient aussi en zone intermédiaire, mais que tel n'est pas le cas des parcelles sus-énumérées, qui ne sont pas liées aux périmètres de construction voisins. Les parcelles sus-énumérées se trouvent en secteur calme, selon les documents soumis à consultation (voir définition p. 123), soit un secteur à qui des règles à géométrie variable sont applicables, ce qui ne donne aucune garantie aux propriétaires quant à la possibilité de construire un jour sur leurs parcelles, puisqu'elles pourraient être affectées à « des aménagements d'espaces publics propres à favoriser l'appropriation des habitants ». Pire, il n'a pas été prévu de lier leur statut à celui de parcelles voisines se trouvant dans des périmètres définis comme secteur mixte à potentiel de développement à long terme afin de permettre un jour une péréquation entre les propriétaires, dans un souci d'équité. Ainsi, dans la mesure où des aménagements d'espaces publics propres à favoriser l'appropriation des habitants seraient prévus sur les parcelles des propriétaires susnommés, ceux-ci ne pourront pas obtenir de compensation des propriétaires dont les parcelles se trouvent dans les zones toutes proches dévolues à de futures constructions. En outre, on ne comprend pas pourquoi les propriétaires en question se verraient ainsi prétérîtés dans leurs droits économiques, alors même que leurs parcelles s'inscrivent parfaitement dans une prolongation du secteur déjà construit, prolongation qui pourrait englober les parcelles comprises au-dessus du chemin du Danube. Si l'on regarde le plan (voir p. 121), il apparaît clairement que le périmètre des parcelles sus-indiquées forme une enclave (zone calme) dans une zone où la construction est déjà en partie et sera dans le futur possible. En conclusion, les propriétaires souhaiteraient obtenir soit une garantie d'affectation à de futures constructions en leur donnant le statut de secteur mixte à potentiel de développement à long terme, soit, si leur affectation devait rester celle d'une zone d'espace public, que leur sort soit lié, sous forme de péréquation avec les parcelles incluses dans les zones voisines, dont le statut passe de zone intermédiaire à secteur mixte à potentiel de développement à long terme.

2.1 *Après étude du futur plan PDI, nous constatons que nos parcelles no 565 et 819 sises « Aux Chênes » à Ecublens ont changé d'affectation. Jusqu'ici ces terrains étaient dans une zone à plan spécial, donc constructibles. Sur le plan PDI elles se trouveront dans un secteur mixte à potentiel de développement à long terme., terre d'assolement, donc inconstructibles. Nous avons participé, il y a quelques années, à une assemblée organisée par la commune, concernant un projet pour protéger Renges. On nous avait venté le quartier des Chênes construit avec des petits bâtiments et des jardins.*

2.2 *Par ces lignes, nous vous informons que nous faisons opposition à cette nouvelle affectation pour nos parcelles (parcelles no 565 et 819 sises « Aux Chênes » à Ecublens).*

Réponse Le périmètre du hameau de Renges a été défini lors de l'élaboration du Plan partiel d'affectation (PPA) de Renges en 2013, afin de préserver la structure bâtie et la silhouette du village (art. 2 du PPA). Le plan directeur intercommunal ne modifie pas les affectations et ne revient donc pas sur cette décision, par ailleurs conforme au précédent plan directeur communal qui proposait d'instaurer des zones « tampons » au nord et au sud du hameau.



Les parcelles qui sont indiquées comme secteur à potentiel de développement à long terme (pour une urbanisation future) sont identifiées comme telle car ce sont des surfaces agricoles actuellement affectées, soit en zone intermédiaire (pour ceux situés au Sud du hameau de Renges), soit en zone régie par plan spécial (pour ceux situés au Nord du hameau de Renges). L'article 69 du règlement du Plan général d'affectation (PGA) se limite à définir la zone régie par plan spécial comme étant une zone « régie par plan partiel d'affectation ou plan de quartier légalisé (PPA ou PQ) ». Il ne fixe donc ni l'affectation, ni la mesure d'utilisation du sol, ni le degré de sensibilité au bruit. Tant que le plan spécial n'est pas légalisé cette zone doit donc être considérée au sens de la loi comme n'étant pas une zone à bâtir. De ce fait, l'ensemble des secteurs réservés pour une urbanisation future doit faire l'objet d'une procédure d'affectation avant que tout développement urbanistique puisse être entrepris.

La question de la péréquation foncière et/ou financière à opérer avait été relevée dans l'étude qui a été élaborée en 2015 (l'image directrice Renges-Venoge) sur le secteur. Il incombera à la Commune de fixer, lors du futur plan d'affectation, le périmètre qu'elle veut affecter (tout ou partie d'une zone intermédiaire) et appliquer ou non un processus de péréquation.

Le PDi ne modifie ainsi pas les affectations mais distingue les secteurs sur lesquels des mutations importantes sont planifiées et des secteurs « calmes » qui évoluent de manière mesurée en préservant leurs qualités spécifiques. Le PDi ne traite donc pas des questions foncières qui seront prises en considération au moment de l'élaboration d'un plan d'affectation.

Concernant l'affectation de nouvelles zones à bâtir, au vu des modifications du cadre juridique actuel, avec l'entrée en vigueur de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT), de son ordonnance d'application (OAT) et du plan directeur cantonal (PDCn), celle-ci est plus fortement conditionnée que par le passé.

En se basant sur les perspectives de croissance du Canton de Vaud et les potentiels à bâtir existants, le PALM et le PDI font le constat qu'il n'y a aucune justification possible du besoin sur des terrains en SDA au minimum jusqu'à 2030 et donnent une priorité temporelle aux projets dans l'agglomération et à Ecublens qui sont déjà en zone à bâtir pour un développement à court terme (1 à 5 ans) et à moyen terme (5 à 15 ans). Les terrains situés hors zone à bâtir du territoire d'Ecublens (la Brûlée, les terrains au Plane et aux Chênes) ont pour toutes ces raisons été conservés comme potentiel à long terme, c'est-à-dire au-delà de l'horizon de planification défini par la LAT à 15 ans.

Ecublens – Ormet

43.1 *En page 123, il est préconisé de garder en secteur calme, la morphologie du tissu bâti, la perméabilité piétonne et vélos, d'améliorer la valeur paysagère et écologique. Or au ch. de l'Ormet, la qualité de vie, d'habitation et des zones de verdure ... est en passe d'être chamboulée par les nouveaux projets de démolitions et de reconstructions à forte densité d'occupation du sol (Plan 6, coord.2'532'370/1'152'310- propriétaire: Siegenthaler Paul). Les autorités communales sont-elles seules habilitées à autoriser/freiner cette évolution très regrettable ?*

Réponse Le PDi-OL distingue, à l'orientation stratégique 2, les secteurs sur lesquels des mutations importantes sont planifiées afin d'accueillir la majeure partie de la croissance démographique et des secteurs « calmes » qui évoluent de manière mesurée en préservant leurs qualités spécifiques. Les secteurs calmes comprennent ainsi des zones à bâtir, dont la morphologie autorisée du tissu bâti est destinée à être maintenue. L'évolution du tissu bâti doit donc s'inscrire dans la limite des densités légales. Le règlement sur le plan général d'affectation et la police des constructions de la Commune d'Ecublens est la référence pour toute évolution du tissu bâti dans ce secteur.

Prilly – Secteur Bobst

6.1 *L'onde verte va passer sous nos fenêtres... et des bâtiments vont être construits à la place du parking, là où il y a des arbres... Les logements seront à loyer modéré ? Et que vont devenir les locataires de la Rochelle 1,3 et 5 ? La dernière nouvelle nous*



concernant disait : pas s'inquiéter avant 2025 ! Que pouvez-vous nous dire à ce sujet ? Voici ce que je retiens de ma lecture : après la démolition des ateliers Bobst :

- La construction de Sicpa
- De l'Onde Verte
- La construction des nouveaux bâtiments

Ça fait beaucoup de bruit !!

Réponse Des nouvelles constructions seront développées dans ce plan d'affectation qui prévoit une mixité sociale et typologique avec une intégration de 10% de logements d'utilité publique. La Commune n'est pas propriétaire du bâtiment Bobst et ne peut pas s'exprimer sur sa durée de vie future.

La mise en vigueur du plan d'affectation "Grand-Pré Ouest" est planifiée à 2023. Dès cette date, les propriétaires ont un délai de construction de douze ans pour réaliser au minimum 80% de la capacité constructive totale prévue par le plan d'affectation. La réalisation de la voie verte est planifiée dès 2026 et sera réalisée par la commune. Des nuisances sonores seront donc générées. Cependant, dès que les réalisations seront terminées, un nouveau quartier verra le jour et la voie verte sera un espace public ouvert végétalisé. Un alignement d'arbres sera maintenu le long de l'avenue de la Rochelle. Ces aménagements amélioreront la qualité de vie dans ce secteur.

Orientation stratégique 3 Les sites dédiés aux activités et les polarités d'équipements collectifs

Voir aussi : Sujets majeurs, Hautes Ecoles

Site d'activités à prédominance secondaire avec accès ferroviaire

13.3 *P. 127 : Les sites dédiés aux activités et les polarités d'équipements collectifs. Aujourd'hui le zone "Arc en Ciel" a un accès ferroviaire. Sur la carte il n'y a pas de grille blanche "avec accès ferroviaire". Est-ce que c'est prévu de le supprimer ?*

Réponse Non, il n'est pas prévu de supprimer l'accès ferroviaire de cette zone d'activité tant que les activités existantes en ont besoin. En cas de mutation du secteur, il sera cependant possible d'attribuer ces terrains à des activités qui ne nécessitent pas d'accès ferroviaire.

Par ailleurs, la politique des CFF est de limiter fortement, voire supprimer, les embranchements secondaires situés sur la ligne Lausanne-Vallorbe (prépondérance du trafic voyageurs avec forte densité d'utilisateurs et cadence accélérée – mise en œuvre du réseau vaudois express Villeneuve-Cossonay), et les concentrer dans des zones industrielles adéquates, à l'exemple de la ZI d'Aclens-Vufflens.

Polarité d'équipements collectifs

25.52 *p. 127; La carte interpelle quant à la vaste zone à Chavannes désignée par le terme de « polarité d'équipements collectifs ». Le terme paraît flou ; il désigne en effet tout aussi bien des activités liées aux Hautes Ecoles, des activités de loisirs (piscines notamment), une « utilisation rationnelle du sol (utilisation des réserves et densification) », des questions relatives à la mobilité, des surfaces d'accueil pour la biodiversité. Comment serait-il possible, sur un même périmètre, de densifier, de préserver la biodiversité, d'accueillir le public, etc. ? Il est nécessaire de différencier des zones bien*



délimitées qui seraient dévolues à telle ou telle fonction. Sans cela, le PDi, se contentant d'exprimer l'idée que, dans ce secteur, tout peut être fait, sera inutile, toutes sortes de dérives devenant possibles.

Réponse La polarité des Hautes Ecoles comprends en effet les terrains de sport de Chavannes qui sont également des équipements collectifs. Ils font partie d'un ensemble territorial cohérent dédié aux équipements publics. Cependant, la partie ouest de ces terrains est dédiée à un Grand parc multifonctionnel (voir orientation stratégique 4), ce qui signifie que ces surfaces devront rester des « vides de références et structurants à l'échelle de l'Ouest lausannois ». Ils ne pourront être bâtis. Les aménagements à venir devront permettre de concilier différents besoins : loisirs, sports, biodiversité, promenades, etc. A l'échelle d'un plan directeur intercommunal, ces aménagements n'ont pu être définis.

39.16 *Je ne comprends pas le terme d'équipements publics. Un parc n'est-il pas un équipement public ? Si pour beaucoup, ce sont des bâtiments scolaires, il manque le gymnase, les projets à l'Est (Riant-Mont/Industrie), d'école et de salle de sport... Pourquoi ?*

Réponse La carte de l'orientation stratégique 3 précisent les secteurs qui sont spécifiquement dédié aux équipements collectifs. D'autres équipements collectifs existent (par exemple le Gymnase de Renens), mais ils ne font pas partie d'un périmètre strictement dédiés aux équipements. Les équipements sont par ailleurs identifiés sur la carte de l'orientation stratégique 5 en lien avec les espaces publics.

Renens – Chêne

46.1 *Pages 127 (plan), 128 et 129 : comme déjà dit et redit depuis des années (puis encore par lettre du 11.3.2019), les parcelles le long du couloir ferroviaire côté Sud se prêtent particulièrement bien pour ériger des bâtiments élevés. Dans ceux-ci, dans le sens d'une pleine mixité fonctionnelle, la cohabitation d'activités artisanales/industrielles au sol (y c. avec accès ferroviaire) avec des activités tertiaires et de l'habitat A dans les niveaux supérieurs et parfaitement possible voire souhaitable. Ainsi, les parcelles 820 et 821 de Renens devraient être qualifiées de site d'activités à prédominance secondaire avec activités tertiaires, avec accès ferroviaire et avec de l'habitat.*

Réponse Comme déjà répondu lors de la précédente consultation en 2019, les surfaces d'activités industrielles et secondaires font actuellement l'objet d'une forte pression de la part des activités tertiaires, commerciales, voire du logement. La planification se doit de réserver certains sites spécifiquement aux activités industrielles et artisanales qui ont des besoins particuliers. Néanmoins, les autorités sont attentives à l'intérêt de proposer une mixité fonctionnelle dans certains secteurs de la Ville et reconnaissent qu'une petite part de logement, compatible avec l'artisanat, d'activités tertiaires ou commerciales serait intéressante et possible à intégrer à certaines conditions.



Orientation stratégique 4 Les grands éléments paysagers

Remarque générale

- 18.33** *L'ARISS fait siens également les constats de l'orientation stratégique 4 « Consolider les grands éléments paysagers de l'Ouest lausannois et gérer l'accueil du public » ainsi que les principes d'interventions mentionnés en page 134 et 136. Ainsi que relevé plus haut, les membres de l'ARISS soutiendront toute mesure propre à préserver l'armature paysagère ainsi que les réservoirs de biodiversité terrestres mais aussi lacustres.*
- 18.34** *L'ARISS appelle de ses vœux un équilibre entre la fonction récréative des éléments paysagers et la nécessité impérieuse d'en préserver la substance ainsi que la biodiversité (flore et faune) qui l'habite.*

Réponse N'appelle pas de réponse.

Liaison paysagère

- 40.6** *J'ai l'impression, lorsqu'on regarde la carte (p.133), que vos grands traits de couleur verte sont un peu une vue de l'esprit. Dans la réalité le paysage me semble nettement moins vert... Je salue la volonté de créer des continuités vertes (p.134) bien que je doute que celles-ci puissent être assurées par exemple par de la végétation en toiture, cela me paraît bien pauvre en biodiversité.*
- 42.1** *P.132 très bonne idée d'utiliser les rivières comme couloir de nature et de détente.*
- 42.2** *Il faut continuer la liaison paysagère de la Venoge jusqu'à sa source. Il faut également renforcer ces couloirs-liaisons en largeur ! Par exemple prévoir 100 mètres minimum de forêt à gauche et à droite de la Venoge. Pas d'exception ! Actuellement, elle se fait manger de partout.*
- 42.3** *Ce sont des poumons indispensables !*

Réponse Les liaisons paysagères sont un concept et leur représentation reste schématique. Elles concernent de très nombreux projets et il n'est pas possible, ni souhaitable au stade de la planification directrice, de les dessiner à l'échelle parcellaire. Les intentions sont clairement exprimées, les projets qui toucheront à ces espaces contribueront chacun à la mise en place progressive de ces continuités vertes, en tirant parti des opportunités qui se présenteront.

Grand parc multifonctionnel

- 25.54** *p. 139; Nous relevons avec satisfaction qu'un grand parc est prévu à Chavannes sur la partie Ouest des actuels terrains de football de la Plaine. Plus globalement, pour tous les espaces verts de taille relativement grande, nous demandons que soient créés des secteurs à forte biodiversité, dont le pourcentage minimal d'occupation devrait être fixé. En effet, les espaces verts répondent à deux utilités pouvant entrer en concurrence : l'accueil des habitants et la préservation de la biodiversité, entre lesquels il faudrait prévoir un arbitrage.*

Réponse Les aménagements à venir devront permettre de concilier différents besoins : accueil de la population, biodiversité, etc. A l'échelle d'un plan directeur intercommunal, ces



aménagements n'ont pu être définis.

Cours d'eau

40.8 *La réhabilitation de certains cours d'eau va dans le bon sens pour autant qu'elles soient bien faites.*

Réponse La Commune de Prilly a récemment remis à ciel ouvert le ruisseau de Broye sur sa partie Nord. D'autres projets de renaturation de cours d'eau sont à l'étude. Ce n'est évidemment pas possible partout, notamment en raison de l'urbanisation.

38.2 *Concernant la liaison vers la Sorge, alors que le rapport réseau vert (Delarze 2015) prévoit une liaison au moyen de step-stones ("corridor biologique, liaison du sous-réseau amphibie-aquatique) qui suivrait grosso modo le cours de la Sorge, enterrée sur ce secteur, le plan d'affectation En Mapraz prévoit la construction d'immeubles de 6 étages en bordure de la zone concernée. Comme tout le secteur se trouve en zone de "centralité secondaire", il est à craindre qu'une possible liaison entre le cours de la Sorge, qui resurgit à quelques pas, et le bois d'Ecublens soit totalement négligée, seuls quelques arbres en pleine terre et quelques toits végétalisés faisant illusion. Pourtant, dans les principes d'intervention du PDI (p.134 et suivantes) des règles d'aménagement de liaisons biologiques sont énoncées ("Cours d'eau / Cours d'eau souterrain", p.136 et "Gestion de l'eau" p. 140) qui prévoient clairement une politique plus respectueuse des enjeux tant biologiques qu'humains.*

Réponse La liaison biologique inscrite sur la carte de l'orientation stratégique 4 du PDI ne représente pas un couloir continu, mais des éléments relais (step-stones). Des aménagements extérieurs (tel que de l'arborisation, des espaces en pleine terre ou des toitures végétalisées par exemple) prévues par les plans d'affectation permettent d'aménager ces éléments relais sans aller dans le détail au stade de la planification.

Concernant les cours d'eau, leur état sur le territoire du PDI-OL étant variable, l'orientation stratégique 4 indique qu'uniquement certains tronçons pourraient être renaturés. Un des principes d'intervention prévoit également que là où la remise à ciel ouvert du cours d'eau n'est pas possible, la lecture de la continuité des cours d'eau peut être renforcée par des aménagements de surface. Le détail des aménagements est cependant déterminé lors des projets de construction et non au stade du plan d'affectation comme c'est le cas pour le projet « En Mapraz ». En précisant que le tracé du cours d'eau se trouve à l'est du plan d'affectation, entre l'Avenue du Tir Fédéral et les terrains de tennis.

Maillage écologique

14.3 *Il est important pour moi de préciser l'importance de la lutte contre les espèces botanique invasives. Il y a beaucoup de nouvelles maisons avec des haies lauriers-cerises par exemple. Lausanne a déclaré la lutte contre ces derniers. Cela sera bien également dans l'Ouest lausannois. Il est important aussi de faire attention aux espèces botaniques rares comme les orchidées, et aux oiseaux et petits mammifères dont les habitats sont détruits avec la construction massive.*

25.57 *La préservation ou la création d'espaces sauvages en ville permettrait de sauvegarder ou de créer des habitats afin d'assurer la survie des espèces.*

25.76 *La liaison biologique concernera aussi les espèces volantes, Il sera nécessaire de créer des sites de protection des insectes et de prélèvement de matériaux terreux pour la fabrication des nids. Ainsi la Mèbre verra-t-elle la reproduction des hirondelles et martinets, très présents jusqu'il y a dix ans, aujourd'hui en voie de disparition par l'artificialisation des sols.*

39.6 *P.78 : l'érosion de la biodiversité est aussi grandement due à l'utilisation dans les jardins privés d'essences invasives et non indigènes. Une charte des jardins au niveau des 8 communes serait à privilégier, l'interdiction d'achat de certaines essences*



à l'échelle du district permettraient de les faire disparaître dans les jardineries.

- 40.7** Favoriser les déplacements de la petite faune est une bonne chose. Une attention particulière devrait être donnée à la plantation d'espèces indigènes comme le chêne par exemple. Une directive en ce sens devrait être transmise aux paysagistes qui trop souvent privilégient des variétés exotiques, stériles et sans intérêt écologique.

Réponse Les principaux réservoirs de biodiversité se situent dans les espaces de forêt. Le maillage écologique vise à assurer les déplacements de la faune et de la flore entre ces réservoirs. Pour cela, des liaisons continues ou discontinues sont planifiées. Les liaisons continues font l'objet de projet propre. Les liaisons discontinues sont progressivement mises en place, au gré des opportunités de projet qui se présentent. Les Communes agissent notamment au travers de leur plan d'affectation communal ainsi que sur les terrains dont elles ont la gestion (domaine privé communal, espaces verts, etc.). Les propriétaires privés peuvent également contribuer à la mise en place du maillage écologique. Les aspects de gestion et le choix des espèces végétales sortent cependant du cadre d'un plan directeur. Plus d'info sur www.ouest-lausannois.ch/strategie/reseau-ecologique.

- 45.5** Les cartes figurent également les secteurs de "quartiers-jardins" qui recouvrent un bon quart du territoire de l'ouest lausannois. Si ils ne constituent pas en eux-mêmes des biotopes, ils contribuent (et possèdent un grand potentiel d'amélioration de cette contribution s'ils sont entretenus de manière extensive) à la biodiversité en ville. Donc, de grandes surfaces à disposition pour augmenter un peu la biodiversité au final un grand effet sur la biodiversité globale (Axe 1 du plan d'action biodiversité Vaud - Etendre les mesures en faveur de la biodiversité à tout le territoire et exploiter le potentiel de l'espace construit). A ce titre, les bonnes pratiques d'entretien à appliquer à ces quartiers jardins peuvent apporter beaucoup et je propose de les traiter dans cet enjeu (7).

Réponse L'intention est partagée : les principes d'interventions sur les quartiers-jardins précisent de « reconnaître et préserver la valeur paysagères et écologique » de ces espaces. Ils peuvent notamment permettre la mise en place de liaisons biologiques discontinues. Les Communes agissent notamment au travers de leur plan d'affectation communal ainsi que sur les terrains dont elles ont la gestion (domaine privé communal, espaces verts, etc.). Les propriétaires privés peuvent également contribuer à la mise en place du maillage écologique.

- 15.9** Page 133 : il y a un maillage écologique sur l'autoroute ! Est-ce (éco)logique ?

Réponse L'étude du réseau vert de Lausanne et de l'Ouest lausannois (Delarze, 2014) a montré l'intérêt d'une liaison biologique du sous-réseau des lieux secs sous forme de stepstones (éléments ponctuels faisant office de refuge à intervalles réguliers pour des organismes capable de franchir des obstacles urbains). Il s'agit de relier les espaces agricoles au nord de Bussigny au réservoir biologique du bois d'Ecublens et en particulier à la prairie sèche d'importance nationale de la Chataneraie. Les talus des grandes infrastructures font office de « pénétrante » pour les espèces de lieux secs. Des stepstones espacés suffisent pour consolider ces connexions.

- 34.2** La forêt se trouvant en contre-haut de notre parcelle (Chavannes) permet d'assurer efficacement les fonctions biologiques souhaitées par le PDI. Considérant ce qui précède, l'inclusion de notre parcelle 331 dans un maillage écologique complémentaire paraît superflu, et risquerait d'en limiter inutilement le développement urbanistique.

Réponse L'étude du réseau vert de Lausanne et de l'Ouest lausannois (Delarze, 2014, page 40) a montré l'intérêt d'une liaison biologique du sous-réseau humide dans ce secteur pour rétablir la connectivité entre les biotopes principaux du coteau de la Bourdonnette et des rives du lac. A l'échelle d'un plan directeur, aucun aménagement précis n'a été déterminé. Cet enjeu devra cependant être pris en compte dans tout aménagement.



Les conclusions des réflexions en cours sur ce secteur seront prises en compte et intégrées dans la révision du plan général d'affectation. C'est ce dernier document liant les propriétaires aux autorités communales qui déterminera la future affectation des parcelles composant ce secteur et les règles de construction y relatives.

Venoge

28.9 *Un deuxième exemple est celui du projet de port du Laviau (selon une des fiches opérationnelles consacrée à la renaturation de la Venoge couplée à ce projet de port), qui ne nous semble pas compatible avec la zone qui n'est pas à bâtir selon le PAC Venoge.*

Réponse Le futur port du Laviau fera l'objet d'un plan d'affectation qui sera mis à l'enquête vous permettant ainsi d'émettre vos remarques ou oppositions.

Espace de baignade

18.28 *L'ARISS relève avec plaisir que les rives du lac sont colloquées sur cette carte en « zone paysagère » et que les zones de baignade sont limitées aux plages du Laviau et des Pierrettes. Cette vision doit être privilégiée et gardée dans l'esprit de tout projet futur.*

18.35 *L'ARISS salue la volonté manifestée par les auteurs du PDi-OL « d'assurer, dans la mesure du possible, un cheminement continu sur les rives du lac » (p. 136) mais s'étonne que cette mention soit noyée dans le chapitre consacré aux espaces de baignade. L'ARISS insiste pour qu'il ne soit pas possible de se baigner depuis le chemin actuel ni futur en dehors des espaces réservés à la baignade.*

Réponse Pour plus de clarté, les principes d'intervention liés aux rives du lac et ceux liés aux espaces de baignades sont distingués dans le texte.

Orientation stratégique 5 Les espaces publics de proximité

Végétalisation des espaces publics

25.55 *P. 141; Sur le plan de la « végétalisation des espaces publics », il faudrait absolument privilégier, sur la plantation en bacs, la pleine terre, solution nettement plus favorable, tant en termes de lutte contre le ruissellement des eaux de pluie et les îlots de chaleur, qu'en termes de biodiversité.*

25.56 *La vie du sous-sol n'est hélas pas considérée dans le PDi : avec les futurs projets et le concept de « nature en ville », les nouvelles plantations ne bénéficient plus de la pleine terre. Préserver ce milieu riche apparaît pourtant comme un enjeu écologique majeur. Trop d'agressions chimiques, mécaniques font que se meurt la vie foisonnante du sous-sol et des terres nourricières. Or l'activité de la faune du sous-sol favorise l'infiltration, le drainage de l'eau, la pénétration des racines en profondeur et par conséquent l'aération des terres.*

45.1 *P. 39: les agglomérations doivent trouver des moyens pour atténuer leurs impacts sur le climat et s'adapter en anticipant les nouveaux besoins induits : (...) "végétalisation et perméabilité des sols(...)" : les deux questions occupent de mon point de vue une place centrale dans les marges de manœuvre qualitatives devant accompagner la*



conception de la densification. Concernant la végétation, la couche arborée constitue le moyen d'action le plus important pour lutter contre les îlots de chaleur en ville. Elle ne peut jouer son rôle que si le sol est adéquat (perméable, profond, suffisant pour permettre le renouvellement des arbres en ville). Les sols sur dalles ne peuvent suffire à installer des arbres de première grandeur. Il est donc de première importance de disposer de données permettant d'identifier les sols encore "naturels" ou au moins continus (sans constructions souterraines). De même, pour la végétation accompagnant les espaces publics, il est nécessaire de laisser une place suffisante à leur développement, ce qui implique de veiller à ce que les réseaux (eau, gaz, chauffage à distance, électricité, télé-réseau, etc) soient conçus de manière rationnelle pour conserver des espaces

Réponse Un plan directeur n'a pas à être exhaustif. Pour le PDi-OL, le nombre de thématiques couvertes est déjà importants. Des choix ont été fait par les autorités communales au démarrage de la démarche, et des sujets comme les sous-sols n'ont pas été retenus. Si nécessaire, ceux-ci pourront être traités ultérieurement par chaque commune et s'appuyer sur le PDi-OL comme base pour leur planification.

Néanmoins, les intentions exprimées dans ces remarques sont partagées et inscrites dans les orientations stratégiques 1 et 5. Le principe d'intervention suivant est complété : « Afin de lutter contre les îlots de chaleur urbains, veiller à la perméabilité et à la végétalisation des espaces publics notamment par des aménagements en pleine terre et en regroupant les infrastructures souterraines ».

Patrimoine arboré

45.4 *Les arbres remarquables ne sont cités nulle part dans le document. L'inventaire des arbres remarquables (Renens va lancer cet inventaire) doit être intégré dans le patrimoine naturel (enjeu 6 et 7) voire figurés sur la "carte des trésors" car ce sont des éléments de moins en moins nombreux, de plus en plus précieux et sous pression.*

45.6 *A nouveau, les arbres isolés ne figurent pas dans ce chapitre (enjeu 7), alors que le déclin des arbres de première grandeur peut être constaté partout. Je propose que ce chapitre insiste sur les arbres isolés, qui jouent d par ailleurs un rôle paysager remarquable (identification, points de repère, structuration de l'espace...) et donc un rôle important dans le ressenti de la qualité du territoire.*

Réponse Le patrimoine arboré est traité dans l'orientation stratégique 5. Pour une question de représentation graphique à cette échelle, les principes ne sont cependant pas cartographiés

Bussigny

48.5 *Page 138 : des espaces verts de proximité ont été marqués dans le quartier Riettaz-Cocagne-Condémine (Bussigny). Ce sont des espaces privés, à destination des habitants du lieu. Par contre, la place du Four et son parc public n'ont pas été identifiés. Et le pré autour de la Ferme Pittet, qui a un large potentiel d'espace vert (étant en zone calme, on devrait échapper à une trop grande densification, et certaines VI' parcelles de cette zone sont communales, en zone d'utilité publique, bien qu'actuellement inaccessibles) a été lui aussi oublié. Il en est de même pour le Parc du Château, poumon vert clos.*

Réponse Les espaces indiqués dans le quartier Riettaz-Cocagne-Condémine sont identifiés comme espaces verts de proximité car tout un chacun peut en profiter.

La place du Four est un stationnement nécessaire pour le Vieux-Bourg.

Les parcelles de la Ferme Pittet sont en zone constructible. Un projet est en cours de développement dans le respect de la réglementation actuelle, un changement de plan ayant été refusé par le Conseil communal de Bussigny.



Le Parc du Château est un espace privé. Il n'entre pas dans la catégorie des espaces verts de proximité.

Orientation stratégique 6 L'approvisionnement en chaleur

Chauffage à distance

- 15.10** *Orientation Stratégique 6 : du GreenWashing !! Sans des mesures plus contraignantes, les réseaux de CAD n'ont que peu de chance de développement. Exemples à Bussigny : Jonchets, Bussigny-Ouest et Nestec ! Page 143 : La Municipalité a expressément renoncé à exploiter les rejets thermiques de NESTEC pour chauffer les bâtiments prévus dans les PPA au nord et au sud du centre de calcul !! Comment justifier cela ? Page 143: Le quartier de Bussigny-Ouest et de Jonchets n'ont pas été intégrés à BUCAD, pour des raisons mystérieuses. La Municipalité y a expressément renoncé et a incité les propriétaires à utiliser le gaz comme source d'énergie !*
- 15.13** *Page 145 : Ce qui est écrit dans ce chapitre du PDI-OL est l'exact inverse de ce qui est fait à Bussigny : on renonce à relier des quartiers en développement au réseau de chauffage à distance, et on incite à utiliser le gaz comme combustible de chauffage, évidemment sans cogénération.*

Réponse Le réseau BUCAD a été dimensionné pour alimenter uniquement les bâtiments communaux du centre. En effet, un réseau plus important aurait nécessité une installation plus conséquente, avec une cheminée très importante incompatible avec des logements à proximité. Aujourd'hui, il n'est pas extensible dans cette configuration.

La géologie de nombreuses parcelles du PPA Bussigny-Ouest, vu les mouvements de terrain, ne se prête pas à la géothermie en moyenne ou grande profondeur, les aigüilles thermiques ne supportant pas les cisaillements du terrain mouvant.

Concernant Nestec, une étude a été réalisée avec Walter&Amstein. Le propriétaire voisin, SwissCanto, a renoncé à ce potentiel, préférant garder la maîtrise de son approvisionnement en chaleur (chauffage bois pour la première étape).

- 47.4** *La parcelle 697 de Crissier se trouve située dans un secteur de densification du chauffage à distance. Ma cliente comprend que la proximité avec Cricad soit un élément pris en compte par l'autorité de planification. Elle estime toutefois que les propriétaires doivent être libres de choisir des solutions alternatives, notamment pour préserver un chauffage de qualité à des coûts concurrentiel et éviter un monopole de fait, si ce n'est de droit nuisible aux futurs occupants et locataires comme aux propriétaires. La planification doit être corrigée sur ce point.*
- 47.6** *La parcelle 813 de Crissier est placée dans la stratégie 6 dans un secteur en développement en matière de chauffage et de froid à distance. Mes clientes constatent toutefois que le secteur est en cours de développement avancé. Des permis de construire sont déposés ou vont être déposés sous peu. Or, l'infrastructure de chauffage à distance n'est pas prête et utilisable à ce jour, de sorte que cette orientation n'est sans doute pas ou peu réaliste. Il y a donc lieu d'introduire une plus grande variété des possibilités de chauffage et le plan doit être corrigé sur ce point.*
- 47.7** *La parcelle 1234 au lieudit « Les Huttins » est également sise dans un secteur de chauffage à distance à développer. Mes clientes estiment ici également qu'une plus grande liberté de choix doit être laissée aux propriétaires et acteurs locaux dans le choix des modes de chauffage. Il est en effet irréaliste de penser que des portions si grandes de la commune puissent être chauffées à distance sans des problèmes de coordination, de desserte et de puissance de chauffe insurmontables. De plus, les futurs occupants, les locataires et les propriétaires ne doivent pas être mis devant une situation de monopole du chauffage. Une liberté de choix doit être laissée et la*



planification doit être corrigée dans ce sens.

Réponse La politique suivie est d'appliquer la loi cantonale sur l'énergie lorsque le réseau de chauffage à distance est à proximité. Le réseau de chauffage à distance poursuivra son expansion durant les prochaines années. Le rapport n'est pas modifié.

Protection contre le bruit

10.7 *S'agissant du bruit, vous ne mentionnez que ceux qui sont occasionnés par la route ou le rail (p. 144, par exemple). Mais que dire alors des souffleuses de feuilles mortes maniées par les employés communaux qui, heureusement, portent des "Pamir" sur les oreilles? Et pourquoi avoir d'énormes tondeuses à gazon d'un niveau sonore également assourdissant? Les communes feraient montre d'exemplarité en cessant d'acheter de pareils engins ou en les remplaçant par de nouveaux modèles électriques moins polluants point de vue sonore et également moins gourmands en énergies fossiles.*

Réponse Cette thématique sort du cadre d'un plan directeur.

Pollution de l'air

25.5 *Le PDi, se contentant de constater que la qualité de l'air s'est améliorée dans l'Ouest lausannois, reconnaît que des progrès restent à faire sur le plan des particules fines. C'est totalement insuffisant, alors que les normes légales sont régulièrement dépassées, et qu'un accroissement de la population et des activités économiques est projeté. Le PDi devrait absolument fixer un cadre plus précis et contraignant, clairement ciblé sur la réduction du trafic automobile, pour s'assurer que la qualité de l'air (et donc la santé des habitants) ne soit pas sacrifiée aux objectifs de développement.*

25.58 *Nous saluons les mesures de lutte contre le bruit proposées : tant la diminution de la vitesse sur tous les types de routes que les mesures volontaires de réduction du trafic vont dans le bon sens. Toutefois, le traitement de cette composante reste sommaire et insuffisant. La qualité de l'air est en effet une « qualité environnementale » fondamentale. À ce titre, nous demandons que soit accordée à cet élément la place centrale qu'il mérite.*

42.4 *Toutes les mesures prévues sont bien sauf les interdictions basées sur la loi OPair qui sera dépassée par les véhicules électriques ! Moins de bruit, moins de pollution !*

Réponse La qualité de l'air s'est améliorée depuis 2005. Selon les mesures depuis le début de 2019, pour ce qui est du dioxyde d'azote et des particules fines (PM10) aucun dépassement des valeurs maximum admissibles n'est à noter. Par contre, les valeurs maximales d'ozone sont, selon les mois, un peu dépassées.

C'est le Plan des mesures OPAir du Canton qui indique les mesures à prendre pour assainir l'air au sein de l'agglomération Lausanne-Morges. Celui-ci a été mis à jour en 2018. Il indique notamment que les poussières fines, en particuliers de moins de 2.5 microns, sont encore excessives sur la majorité du territoire de l'Ouest lausannois.

Les orientations stratégiques du PDi-OL visent un report modal du trafic automobile vers les modes de transports moins polluants et l'utilisation de source d'énergie peu polluantes pour le chauffage des bâtiments. Néanmoins, aucun objectif chiffré n'a été introduit dans le PDi-OL. Celui-ci est un plan d'intention qui donne la direction et doit rester valable durant 15 à 25 ans.

Pour plus d'information sur la qualité de l'air : www.vd.ch/themes/environnement/air/qualite-de-lair/



Rejets thermiques

15.12 *Au bout de la rue de l'Industrie, sous le pont, il y a une source d'énergie thermique indiquée. L'emplacement correspond à un ancien court de tennis aménagé en parking. De quelle chaleur s'agit-il ? Si cette chaleur existe, pourquoi n'y a-t-on pas relié les bâtiments actuellement en construction du PPA Industrie ?*

Réponse Ce secteur présente un potentiel de géothermie moyenne profondeur d'après les dernières recherches en surface. Cependant, des forages exploratoires doivent encore être menés afin de vérifier ce potentiel.

15.11 *Page 143 : à Bussigny, les halles frigorifiques de STEF, du CHUV et de COOP@Home (ex-USEGO) ont aussi des rejets exploitables.*

Réponse Les rejets thermiques sont intéressants pour les réseaux de chauffage à distance. Le seul besoin potentiel à l'horizon du PDi-OL serait le quartier en construction (PPA Mochettaz) mais il dispose de sa propre production par géothermie.

De plus, ces entreprises pouvant être relocalisées à n'importe quel moment, il serait hasardeux de planifier un réseau de chaleur urbain dans ce contexte.

Orientation stratégique 7 Stratégie multimodale

Stratégie multimodale

- 5.6** *Comment peut-on arriver à baisser notre empreinte carbone si les plans d'aménagement du territoire favorisent uniquement le transport individuel. L'objectif des accords de Paris sont déjà difficiles à atteindre et ce n'est pas de cette manière que l'on y arrivera.*
- 11.2** *156: En complément de ce que j'ai écrit précédemment, j'ai vu que plan prévoit de "réduire les nuisances du trafic, notamment par un abaissement de la vitesse" ainsi que de réduire le stationnement. Ces mesures, ainsi que celles prévues pour le développement de la mobilité douce sont à saluer car elles permettront d'encourager le report modal de la voiture individuelle vers la mobilité douce. Mais je doute que cela suffise à réduire suffisamment les TIM pour atteindre l'objectif de réduction de 50% des GES d'ici 2030.*
- 14.5** *P.149 Personnellement, je trouve le réseau vélo déjà très développé. Je comprends que c'est très à la mode et dans l'air du temps mais il faut laisser quand même la place aux voitures.*
- 21.8** *Renforcer et accélérer systématiquement toutes les mesures prévues en faveur de la modération du trafic, des mobilités douces et des transports publics.*
- 25.6** *Nous nous réjouissons que le PDi traite des questions de mobilité au sein du district, en mettant l'accent sur la mobilité douce et le développement des transports publics. Pourtant, l'accessibilité tout mode semble en contradiction avec l'objectif de « Garantir la qualité de vie des habitants en tenant compte des enjeux environnementaux et climatiques ». Nous regrettons ainsi que la démarche originelle du PDi se fonde essentiellement sur l'usage de la voiture.*
- 25.59** *L'objectif affiché pêche par sa timidité, laissant libre cours à toutes les dérives. Selon nous, la diminution du trafic routier au sein du district, y compris sur l'autoroute, paraît être le seul objectif cohérent avec l'amélioration de la qualité de vie des*



habitants, de la qualité de l'air et de la protection de l'environnement.

45.16 *J'ai participé à la prise de position de Pro Velo Lausanne, que je partage entièrement. En particulier, il faut veiller à ce que tous les modes de déplacement trouvent leur compte sur les axes urbains; à la bonne desserte du quartier des Hautes écoles; à ce que les vitesses sur ces axes urbains soient unifiées à 50 km/h.*

Réponse Pour garantir l'accessibilité dans l'Ouest lausannois, une stratégie multimodale est progressivement mise en place. Elle consiste à fortement développer les transports publics (tramway, bus à haut niveau de service, réseau de bus) et la mobilité douce (réseaux piétons et vélos). En parallèle, la part de voiture diminue. Le trafic est réorganisé pour reporter les flux principaux sur l'autoroute et décharger les rues des quartiers et des centralités. A ces endroits une plus grande place est allouée à la mobilité douce et aux transports publics, et le trafic est modéré. Si des principes d'intervention sont définis dans le PDi-OL, les aménagements spécifiques par rue le seront lors des études de projet en appliquant la stratégie rappelée ci-dessus.

32.9 *PV-L constate que la plupart des axes urbains sont appelés à recevoir à la fois une forte circulation TIM (réseaux de desserte, réseau principal urbain, réseau de distribution, voire même réseau principal d'agglomération avec de nouvelles jonctions autoroutières), les réseaux de transport public, dont les axes forts tram et BHNS, et le réseau cyclable d'agglomération.*

Réponse L'Ouest lausannois est un territoire contraint. Il est déjà largement urbanisé et manque notamment de franchissements des barrières existantes (autoroute, voies ferrées, rivières). Pour ces raisons, et afin de faciliter la progression des cyclistes rapides, les liaisons d'agglomération ont été tracées en grande partie sur les axes routiers principaux. Ce réseau d'agglomération est cependant complété par un maillage régional et communal, ainsi que par des voies vertes situées hors des axes à fort trafic.

Sur le réseau d'agglomération, des aménagements spécifiques pour le vélo sont prévus, mais une pesée d'intérêt doit être menée dans les projets afin d'allouer l'espace entre les différents modes de transports (vélo, marche, transports publics, automobile).

P+R

25.13 *Créer des parking-relais à l'extérieur de l'agglomération.*

25.45 *p. 103; P+R ; Pour diminuer le nombre de véhicules, outre les mesures décrites ci-dessus, il faudrait impérativement prévoir des parkings-relais, au plus près de la source, c'est-à-dire en-dehors de l'agglomération et à proximité d'une gare et d'une route importante, à un tarif attractif. Dans ce cadre, une coordination avec les communes concernées hors périmètre est urgente. Elle doit être menée sous l'égide du SDOL. Sur ce point, une collaboration avec les communes situées au Nord et à l'Ouest du district serait nécessaire. Qu'aucun parking-relais, existant ou projeté, ne figure sur les cartes du PDi est une lacune.*

Réponse Les P+R peuvent être utiles pour diminuer les distances effectuées en voiture et les émissions polluantes. Pour être efficace, ils doivent cependant se situer au plus près de l'origine de leur déplacement, le long des axes de transports publics performants, en particulier le RER. Hormis de petits P+R locaux, il n'est pas prévu de parking relais au sein de l'Ouest lausannois, l'objectif étant que les automobilistes qui sont prêts à garer leur voiture le fasse avant d'entrer dans l'agglomération. Cette stratégie doit donc être réfléchie à l'échelle cantonale. C'est notamment le Plan des mesures OPair qui coordonne cette politique.



Personnes âgées – à mobilité réduite

10.1 *D'une façon générale, j'ai constaté que vous tenez peu compte des personnes âgées: s'il y a certes quelques rares mentions aux TIM (p. 152), vous omettez les retraités qui n'en sont pas mais qui souhaitent renoncer à conduire pour leurs besoins personnels (aller faire des courses, par exemple): ils n'ont plus suffisamment d'équilibre ou de force pour aller à vélo ou à pieds et leur souhait d'améliorer leur qualité de vie aussi bien que celle des autres habitants en pâtit.*

Réponse La thématique des personnes âgées est abordée à la fois sous l'angle de l'offre de logement qui doit répondre à tous les types de besoin, et sous l'angle des aménagements en faveur de la mobilité douce qui doit répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite. D'autres mesures pourront être initiées à la suite du PDI-OL pour traiter plus largement cette thématique qui dépasse le cadre de l'aménagement du territoire.

Plan de mobilité

21.7 *Exiger et soutenir des plans de mobilité complets auprès des administrations publiques, écoles, petites et grandes entreprises, centres commerciaux et Hautes Ecoles.*

25.38 *Exiger et soutenir des plans de mobilité pour les administrations publiques, écoles, petites et grandes entreprises, centres commerciaux et Hautes Écoles.*

25.70 *L'externalisation par les entreprises de la question du parking : fréquemment, les collaborateurs d'entreprises sont invités à rentrer chez eux avec un véhicule d'entreprise et d'en gérer le stationnement dans leur quartier. Cela engendre un trafic supplémentaire, notamment de camionnettes bruyantes, et l'occupation additionnelle de places.*

Réponse Selon le Plan des mesures OPAir vaudois, les entreprises de plus de 50 employés ont l'obligation de se doter d'un plan de mobilité lors de leur implantation ou de leur agrandissement. Les collectivités peuvent également se doter d'un tel outil sur une base volontaire.

Voie verte

32.15 *Au sujet de la Voie Verte, PV-L réitère sa remarque que la largeur de cette voie devra être correctement dimensionnée de manière à permettre la cohabitation des piétons et des cyclistes (au minimum 4 mètres pour un double-sens cyclable avec piétons).*

Réponse Cet aspect sort du cadre d'un plan directeur. Il sera analysé lors de la mise en œuvre des voies vertes en fonction des situations rencontrées sur le terrain.

15.20 *La voie verte le long de la ligne de chemin de fer entre Malley et Bussigny (à prolonger jusqu'à la ZI de la Plaine) est attendue avec impatience par la communauté cycliste. La promesse d'une réalisation à l'horizon 2026-2031 (OS7Inter1) devra être tenue*

Réponse N'appelle pas de réponse.



15.21 *Grosse interrogation : pourquoi le Rayon Vert n'apparaît-il pas sur cette carte, pour relier les voies vertes de part et d'autre ? C'est une belle réalisation, mais elle n'est pas prise en compte dans le maillage des réseaux piétons et cyclistes. Une aberration !*

Réponse En raison des flux piétons attendus et des cisaillements entre les différentes destinations, le Rayon Vert ne pourra pas être pratiqué à vélo. Les vélos devront être poussés. Pour cette raison, le Rayon Vert n'est pas inclus dans le réseau des voies vertes.

15.18 *Le principe d'une voie verte Nord-Sud à travers les quartiers villa (Chisaz - Carrière - gare de Renens) est intéressant, mais la réalisation à travers ce quartier de villas est irréaliste. Pourquoi ne pas mieux utiliser la Rue des Alpes ?*

Réponse L'indication d'une liaison de type voie-verte entre la gare de Renens et Chisaz est schématique. Ce projet fera l'objet d'une étude ultérieure au Pdi-OL afin de déterminer le tracé le plus indiqué en fonction des différentes contraintes et objectifs.

20.1 *En effet, il nous importe aujourd'hui de prendre position sur un seul élément du dossier, qui a été ajouté après la concertation « à mi-parcours », soit sur une deuxième « voie verte » à créer pour rejoindre les rives du lac depuis grosso modo le centre Renens. Nous en questionnons principalement la nécessité et, subsidiairement si elle était maintenue, nous demanderions en tous cas fermement une modification du tracé de cette voie verte au Sud du franchissement de la Sorge et du m1. Nous voulons toutefois bien admettre que cet élément particulier résulte probablement d'une méconnaissance par les auteurs du projet des conditions que l'on trouve à son arrivée prévue à la petite place du Pélican à Saint-Sulpice. En effet, ce petit « espace vert » en pleine zone résidentielle selon le PGA de Saint-Sulpice, avec sa toute aussi petite plage, souffre de saturations avérées, comme le soulève le PDI-OL lui-même et qui ont atteint leurs paroxysmes l'été passé. A cela s'ajoutent de fréquentes déprédations et des nuisances tant diurnes que nocturnes – peu compatibles avec le respect des droits de la propriété et du voisinage - dont les autorités communales et Pol Ouest sont pleinement conscientes et qui ont provoqué l'instauration progressive de nombreuses restrictions, voire même d'interdictions, comme la fermeture signalée du site de 22h00 à 07h00, des rondes des services de sécurité renforcées et de nombreuses interventions de la police. La tendance à la multiplication de ces éléments est relevée à la page 77. En date du 2 août 2020 enfin, les riverains se sont encore adressés à la Municipalité pour lui demander des mesures fortes supplémentaires afin d'améliorer et d'apaiser, dès l'année prochaine, la situation. Il serait donc tout simplement impensable et totalement contradictoire de prévoir dans le PDI-OL de créer une « voie verte » supplémentaire qui aboutirait à cet endroit trop petit et pas équipé pour accueillir autant d'usagers, offrant ainsi une sorte de voie royale à l'Ouest lausannois et même au-delà pour rejoindre les rives du lac. Cela ne ferait qu'accroître la pression du public là où il y en a déjà trop, au détriment des qualités paysagères et écologiques du site et d'une cohabitation équilibrée avec les habitants du quartier. Cela ne serait conforme ni aux objectifs (page 78), ni aux concepts de « Secteur calme » et de « Quartier jardin », tels que définis dans le projet de la page 123. Par ailleurs, au Sud de la Route de la Sorge, ni l'Avenue Forel, ni surtout la RC 1 et ni encore le Chemin du Paqueret dans sa partie supérieure, ne correspondraient, avec plusieurs lignes de transport public et un trafic individuel motorisé important, à la vocation voulue pour la voie verte, telle que définie à la page 141 (« hors des axes à fort trafic »).*

20.2 *Principalement, nous demandons la suppression de la « voie verte » précitée, ajoutée à celle figurant dans la concertation « à mi-parcours » de février / mars 2019. / Subsidiairement, si cette « voie verte » supplémentaire devait finalement malgré tout être maintenue, nous demanderions que son tracé soit modifié dans sa partie Sud après le franchissement de la Sorge et du m1 (voire, le cas échéant, déjà avant au Nord), afin qu'elle n'aboutisse plus à la petite place du Pélican. Cette modification serait aisée à réaliser avec de possibles variantes présentant plusieurs avantages. Par exemple, après le franchissement en longeant à l'Est la forêt où l'on trouve déjà un tracé de « Itinéraire piéton de loisirs », puis en faisant la jonction près de la ferme de Dorigny avec celui provenant du futur quartier « En Dorigny » et du futur Campus santé « Côtes de la Bourdonnette ». Le tout pour arriver aux rives du lac par la*



prestigieuse Allée de Dorigny après avoir franchi la RC1 en surface avec un passage sécurisé par des feux ou par le passage sous route. Une autre variante consisterait à atteindre la Ferme de Dorigny par la Rue de la Mouline réaménagée et en utilisant le très confortable passage sous voies à la hauteur du carrefour Route de la Sorge / Ave du Léman / Route de la Chamberonne

20.3 Enfin, concernant les franchissements de la Sorge et surtout du m1 (pages 147 et 149) et même si ce n'est pas notre problème, nous ne voyons pas vraiment la nécessité d'en créer un à l'Ouest à la hauteur des actuels terrains de sport / foot de la Ville de Lausanne alors qu'on vient de construire la très confortable passerelle de la Sorge pour rejoindre le Vortex (PA La Pala). A l'Est, le franchissement par le passage sous voie au carrefour précité serait donc une bonne solution.

Réponse Cette voie verte nord-sud vise principalement à relier la gare de Renens au campus universitaire. Son prolongement jusqu'à la place du Pélican ne se justifie pas et sera supprimé.

32.28 Prolongement de la voie verte à travers le site de Cery (5)

Réponse Le site hospitalier de Cery est aujourd'hui largement perméable à la mobilité douce et est en zone 30 km/h. Si des améliorations sont naturellement encore possibles, comme le prévoit le Plan d'affectation cantonal "Hôpitaux Cery", un aménagement de type "voie verte" n'est pas compatible avec les contraintes de circulation inhérente au fonctionnement du site (traversée centrale unidirectionnelle pour les voitures et marquage pour les cyclistes, mixité des usagers, etc.)

Cohabitation

32.33 Une cohabitation harmonieuse entre les piétons et les cyclistes nécessite des aménagements de qualité avec notamment une largeur suffisante.

Réponse La problématique de la cohabitation entre piétons, cyclistes et autres formes de mobilité douce fait partie intégrante des réflexions lors des projets d'aménagements.

Nouveaux franchissements

32.31 Les franchissements et liaisons projetés, notamment le franchissement des voies CFF entre Bussigny et Ecublens (Ch. de la Forêt) et les liaisons au nord-est (Bussigny — Sorge — Crissier et franchissement de l'autoroute,) sont très importants. PV-L estime qu'ils sont indispensables à court terme de manière à accompagner les mutations prévues.

Réponse N'appelle pas de réponse.

5.3 Quand on voit l'hérésie du passage du Léman dans lequel la mobilité douce en prend un gros coup. Vélos et piétons non séparés des voitures (2 écoles à proximité), interroge sur la qualité des passerelles à venir. Mobilité douce = vélos, piétons et personnes à mobilité réduite.

Réponse L'objectif pour tous les projets intégrant de la mobilité douce est de prévoir des largeurs suffisantes pour une cohabitation harmonieuse entre les différents usagers. Il faut néanmoins différencier les futurs projets de passerelles « piétonnes » à venir (intégrant piétons, cyclistes et PMR) avec le PI du Léman qui est finalement « une rue » avec un espace partagé entre les utilisateurs, piétons, vélos et trafic motorisé.



Franchissement Chavannes - Cèdres

25.77 *Cette mesure, selon l'engagement irrévocable de la Municipalité et des promoteurs qui promettaient encore récemment sa réalisation en 2020, était prévue dès l'arrivée des premiers habitants. Il est donc particulièrement ironique de la voir figurer dans le train de mesures proposées.*

Réponse Le projet de parcelle des Cèdres fait l'objet d'ultimes coordinations avec l'OFROU et devrait faire l'objet d'un préavis au Conseil communal avec demande de crédit d'ouvrage dans le courant de cette année.

Franchissements Mèbre Crissier - Prilly

15.19 *Crissier: le passage sur la Mèbre au niveau de l'ouvrage de rétention (est de la rue des Alpes) est une chouette idée, mais la mesure OS7Inter9 n'est pas cartographiée dans les listes d'actions. De plus l'horizon de réalisation est après 2031. Pourquoi ?*

Réponse Le franchissement est indiqué sur les cartes du réseau piétons et du réseau vélos. Son libellé manque cependant sur la carte des mesures vélos et sera ajouté.

Franchissement - Venoge

32.22 *Les deux ponts sur la Venoge (21 et 22) en-dessous de Renges et entre St-Sulpice et Préverenges (qui devra être déplacé en fonction du projet de renaturation de l'embouchure de la Venoge) présentent de bonnes opportunités, mais devraient être élargis pour permettre la cohabitation des piétons et des cyclistes.*

Réponse Les mesures nécessaires au bon fonctionnement du réseau cyclable seront déterminées dans les phases ultérieures de la démarche.

Franchissement Bussigny

39.18 *Je me réjouis des deux passerelles l'une en amont de la gare et l'autre après. Ces projets devraient être prioritaires !*

Réponse Les projets de franchissements dans le secteur de la gare de Bussigny sont liés au développement du projet pôle-gare. La passerelle en amont de la gare est celle existante de Mochettaz, il s'agira de travailler à l'avenir pour la rendre plus confortable à la mobilité douce.

15.22 *Un grand nombre de franchissements (de mobilité douce) sont prévus, au-dessus et au-dessous d'autoroutes ou du chemin de fer, au-dessus de cours d'eau, de routes principales. J'ai peur que l'argent ne manque pour réaliser l'ensemble de ces mesures. Par exemple, le franchissement "Cudrex", à Bussigny, aurait dû être construit en même temps que le quartier "Industrie", mais la Municipalité y a renoncé au niveau du PPA déjà. Idem pour le passage Mochettaz. Le quartier se construit, mais de passerelle, pas de trace. C'est beau de tracer un symbole sur une carte, c'est mieux si c'est réalisable, et réalisé.*

Réponse Tous les tracés figurant sur la carte permettent de visualiser les passages existants afin de planifier dans le temps et financièrement leurs améliorations. Au sujet d'une



nouvelle passerelle en lien avec le quartier Mochettaz en cours de construction, ce projet dépendant de financements privés ne se fera pas car les concepteurs n'en veulent pas.

Mobilité douce – Bussigny-Crissier

1.1 *Je vois que les axes principaux sont aussi marqués comme axes vélo, sauf que notamment la connexion Crissier-Bussigny via le pont d'autoroute est quasiment impraticable en vélo car il y a simplement trop des feux (encore plus que pour les vélos) et en plus vous montrez que la connexion Bussigny-> Crissier se fasse par en bas. J'aimerais indiquer que c'est moins agréable en tant / que cycliste de devoir descendre vers la déchetterie pour devoir monter encore une fois vers Crissier centre tandis que les voitures peuvent prendre le chemin "facile" toute droite. Je doute que plus des cyclistes vont utiliser la connexion Bussigny-Crissier sans amélioration car dangereux et consommant beaucoup des temps à cause des feux partout (et plus que pour les voitures). Pendant que le tir Fédéral entre Crissier et Chavannes est devenu beaucoup plus agréable en vélo, la situation entre Bussigny et Crissier s'est aggravée avec l'ajout des deux feux.*

Réponse Dans l'idéal, un franchissement entre les secteurs mentionnés serait cohérent. Cette proposition nécessiterait un nouveau franchissement de l'autoroute qui induirait un ratio coût-efficacité peu pertinent en tenant compte des possibilités d'itinéraires au Nord et au Sud qui feront l'objet d'améliorations significatives en lien avec le tram.

La nouvelle liaison au sud de la route cantonale sert à éviter le secteur de la jonction de Crissier avec les bretelles d'entrées et de sorties de l'autoroute qui multiplient les croisements avec le flux Bussigny-Crissier. Cette liaison permet également d'accéder au chemin de Mongevon et, au travers du quartier de Pré-Fontaine, plus loin en direction de Renens (avenue des Baumettes) puis Prilly, via un itinéraire à l'écart des axes à fort trafic.

Orientation stratégique 7a Le réseau piétons

14.4 *P.147 Le réseau piéton s'est bien amélioré ces dernières années. Cependant les améliorations sont encore possibles via les chemins de travers.*

Réponse L'établissement d'une carte du réseau fin piétons fait partie des mesures du PDi-OL. La mise en œuvre de ce réseau permettra un maillage fin et complet entre les différents secteurs de l'Ouest lausannois en complément du réseau majeur indiqué sur la carte OS7a.

Itinéraire piéton de loisirs – Villars-Ste-Croix

24.1 *Je m'oppose aux itinéraires piétons de loisir inscrits sur les parcelles cadastrales de Villars-Ste-Croix N°10, 11 et 15 que je cultive et la N° 15 je suis propriétaire !*

24.2 *Je m'oppose à la plantation de buissons et d'arbres sur les parcelles N°10, 11, 15 tant qu'une partie de celle-ci seront cultivables et non classées à bâtir.*

Réponse L'aménagement des itinéraires piétons et de plantations sont prévus en lien avec le développement du secteur mixte prévu à long terme. Dans l'attente, un itinéraire le long de l'autoroute permettrait de réduire la distance à parcourir depuis le village



jusqu'au futur arrêt du tramway à Croix-du-Péage. Son aménagement devra être coordonné avec le projet d'assainissement du goulet autoroutier de Crissier mené par l'Office fédéral des routes (OFROU).

24.3 *Je demande aussi que le cheminement en bas de la parcelle n°135 (Coulisse) reste entièrement à l'intérieur de la partie boisée.*

Réponse Ce cheminement est effectivement prévu à l'intérieur de la partie boisée. Le trait sur la carte sera déplacé.

Bussigny

48.6 *Page 148 : la zone est de Bussigny est totalement dépourvue de traversée piétonne, alors que le Chemin du Cèdre - Riettaz - Quartier de Cocagne - Condémine offre une bonne possibilité de liaison piétonne sûre entre le bas du village et le futur gymnase, et, plus loin, Villars-Ste-Croix.*

Réponse Il s'agit d'un chemin privé sur plusieurs parcelles. On peut certainement le considérer comme une liaison intéressante à l'échelle de Bussigny mais pas à l'échelle intercommunale.

48.7 *L'ouvrage de franchissement de l'autoroute à côté du gymnase de Bussigny (Coca-Cola) est indiqué comme ouvrage à aménager. Ce ne sera utile que si l'on sécurise les piétons au nord vers Villars-Ste-Croix par un trottoir ! Actuellement, le pont est bien plus sûr que la route juste au nord.*

Réponse Le projet de tramway entre Lausanne et Villars-Sainte-Croix prévoit d'améliorer les itinéraires de mobilité douce dans ce secteur.

Orientation stratégique 7b Le réseau vélos

Carte

32.21 *Le plan du réseau ne figure pas les dénivelés qui constituent à chaque fois des points faibles du réseau à résoudre. C'est notamment le cas entre le Tir-Fédéral et l'Av. du Jura, respectivement le Ch. de la Forêt (1).*

36.3 *Mobilité douce : la carte ne permet pas de prendre connaissance du profil en long des itinéraires proposés qui a un impact décisif sur l'attractivité de ces derniers. La carte devrait être complétée, par exemple par des courbes de niveau. Il n'est de plus pas précisé si les itinéraires se croisent sont reliés entre eux ou non. Ce point doit être corrigé pour que la carte soit comprise de manière univoque.*

Réponse La déclivité a été prise en compte pour l'établissement des réseaux cyclables, notamment pour la voie verte d'agglomération qui évite la colline du Motty et la moraine d'Ecublens. Cependant la lecture des cartes deviendrait difficile en ajoutant cette information. Celle-ci existe par contre dans les cartes destinées, non pas à la planification, mais directement aux cyclistes (par exemple Carte vélo de l'Ouest lausannois).



39.11 *Il serait souhaitable également que les personnes qui proposent des tracés, les fassent une fois à vélo pour se rendre compte de l'absurdité parfois de certaine proposition ...*

Réponse N'appelle pas de réponse.

Aménagements cyclables

25.37 *Privilégier systématiquement les pistes cyclables aux bandes cyclables.*

32.2 *Le PDi-OL permet de doter l'Ouest lausannois d'un réseau ambitieux dédié aux cyclistes, composé de liaisons d'agglomération, de liaisons régionales / communales, de liaisons de loisirs et de voies vertes. PV-L relève l'important travail de mise en cohérence effectué à cette échelle.*

32.14 *PV-L salue les propositions de nouveaux itinéraires, de compléments ou de requalifications des itinéraires existants, la mise en place de voies vertes et de franchissements appropriés.*

39.10 *Il faudrait également avoir aussi le réflexe de trouver des voies alternatives pour les cyclistes et les piétons.*

40.9 *Je salue la volonté de développer le réseau de pistes cyclables.*

40.10 *Je déplore cependant qu'on se contente le plus souvent d'un badigeonnage de peinture jaune qui ne donne qu'une illusion de sécurité, il faudra bien à un moment donné investir afin de réaliser des pistes séparées du trafic automobile. Celles-ci seront crédibles dès le moment où l'on pourra faire un trajet en compagnie de ses enfants en toute sécurité. On en est loin !*

Réponse Le PDi-OL détermine qu'un véritable effort doit être fait en faveur des modes doux et en particulier du vélo. Un réseau cyclable a été défini avec des principes d'intervention ambitieux. La mise en œuvre de ce réseau se fera par étape selon des programmes d'actions à définir par les Municipalités.

32.12 *Prioriser le trafic cycliste sur le réseau cyclable afin d'assurer un maximum de fluidité et limiter les effets de coupure en réalisant des franchissements performants.*

32.13 *PV-L demande que la priorité à la mobilité douce ne soit pas seulement concrétisée dans les espaces publics de centralité, mais sur l'ensemble du réseau routier d'agglomération.*

Réponse Le principe de fluidité fait partie des objectifs des liaisons cyclables. Une qualité d'aménagement élevée est visée tout en tenant compte des contraintes locales inhérentes au contexte local.

32.20 *Du point de vue de PV-L, l'accessibilité cyclable aux Hautes écoles doit faire l'objet d'une mesure spécifique de manière à répondre à l'importante population cycliste concernée.*

Réponse L'intention générale est en effet d'améliorer fortement les connexions cyclables entre la Gare de Renens et les Hautes Ecoles. La Commune de Chavannes envisage de réaménager l'avenue de la Gare dans ce sens et de poursuivre l'aménagement de liaisons piétonnes et cyclables au sein des quartiers (Les Cèdres, Anciennes serres, etc.). L'accroche sur les Hautes Ecoles devra se faire en plusieurs points et en fonction des contraintes locales (forêt, cours d'eau de la Sorge, métro m1).



32.30 *PV-L propose de rajouter les itinéraires supplémentaires suivants : Liaisons existantes à Ecublens (13), Renens (7), du Point-Bleu à la Route de Bussigny vers la gare de Renens (1), de Bussigny centre vers le nord-est et Bobst (9, 10, 11, 14) et Crissier (12).*

Réponse Ces propositions ont été analysées et certaines liaisons ont été ajoutées, pour autant qu'elles jouent un rôle au niveau régional.

32.34 *L'itinéraire cyclable SuisseMobile 5 actuel (15) est balisé sur un chemin forestier impraticable pour les vélos de ville et de course. PV-L propose de rechercher un itinéraire alternatif à travers l'Ouest lausannois, éventuellement en rejoignant la Voie Verte.*

Réponse Un projet de liaison le long de la RC151 (route cantonale hors localité) fait partie des réflexions à mener au sein de la DGMR.

32.35 *L'itinéraire cyclable SuisseMobile 22 (Lausanne — Yverdon) traverse le nord du territoire et constitue un itinéraire de loisirs à mettre en évidence.*

Réponse Le tronçon de cet itinéraire situé sur la commune de Prilly fait partie du réseau vélo régional/communal. Pour des questions de lisibilité, lorsque le réseau loisirs emprunte le réseau régional, seule l'indication « réseau régional » figure sur la carte.

48.9 *P.149 : une liaison cycliste entre Conforama et Denges pourrait emprunter un chemin forestier entre le chemin de fer et la Venoge. Pour ce faire, une passerelle par-dessus la Venoge devrait être aménagée sous le pont autoroutier, à la hauteur de la future sortie autoroutière d'Ecublens. Le chemin en question doit être réaménagé dans le cadre du chantier de la sortie d'autoroute. Il faudrait en profiter pour pérenniser cette amélioration et en faire profiter la mobilité douce, hors circulation.*

Réponse La proposition de passerelle supplémentaire sous le pont de l'autoroute n'a pas été retenue dans l'étude de la nouvelle jonction d'Ecublens.

Liaison d'agglomération

15.16 *Au carrefour chemin de Mongevon - rue de Morges (Crissier), l'interdiction de tourner à gauche en direction de la voie cyclable (entrée d'autoroute Crissier) doit être supprimée pour les cyclistes. Ensuite, l'entrée sur la voie cyclable doit être modifiée pour des raisons de sécurité (trottoir, grillage et poteaux dangereux). A l'arrivée sur le carrefour de Croix-de-Plan (station BP), l'insertion des cyclistes sur le réseau routier est à revoir.*

Réponse Ce secteur fait l'objet de réflexions coordonnées entre la Commune, la DGMR (Canton) et le bureau SDOL. A long terme, les problèmes mentionnés seront résolus par une liaison cyclable bidirectionnelle continue. Des interventions à court-moyen terme sont envisagées pour améliorer la situation au débouché de la station-service BP.

A contrôler par Crissier

15.17 *L'insertion de cyclistes venant du village de Crissier en direction de Prilly (route de Prilly depuis la rue du Centre est très problématique. Solution : un piste cyclable bidirectionnelle sur la RC, au nord-est, jusqu'au niveau du garage Apollo, au moins.*



Réponse Ce secteur fera l'objet d'un réaménagement complet (BHNS PP5) tenant compte de la problématique des liaisons cyclables dans le cadre. Le début du chantier est prévu en 2021.

Stationnement vélo

32.32 *De nombreux centres commerciaux ne sont pas accessibles facilement et/ou ne sont pas dotés de stationnements vélos de qualité (Prilly : Migros et Coop, Renens : Migros, OBI, Crissier : MMM-Crissier, Coop, Bussigny : Jumbo, Conforama, etc). Une action spécifique devrait être menée avec les enseignes concernées.*

Réponse Cet aspect sort du cadre d'un plan directeur.

Nouveau gymnase de Bussigny

15.15 *Il manque une liaison communale/régionale qui relie la gare de Bussigny au futur gymnase, à travers le quartier du Cèdre. La possibilité de créer une liaison hors circulation automobile est importante.*

48.8 *P. 149 : une liaison cycliste entre Crissier-Village et le gymnase de Bussigny pourrait emprunter un chemin forestier existant (à aménager) à travers le bois de Sorge. Par le Chemin Charmeur (EVAM), on pourrait rejoindre le centre MMM Crissier, ou par Emil Frey, Timonet et Crissier Village.*

Réponse Les accès au futur gymnase de Bussigny font l'objet d'études de détails en cours. Les propositions exprimées ici sont rendues difficiles par le fait que le chemin du Cèdre est un chemin privé et réservé aux piétons, et que l'itinéraire depuis Crissier est en forêt. Il reste toutefois possible de passer par le centre de Bussigny, en zone 30 km/h.

Le projet de réalisation d'un gymnase à Bussigny est tout récent et n'a pas fait l'objet d'une analyse dans le cadre du PDi-OL. Cependant, les autorités tant communales que cantonales planchent sur la question afin d'offrir une solution pour l'ouverture de l'établissement en 2021.

Vélo - Bussigny

15.14 *Page 149 : - Il est complètement irresponsable d'envoyer les cyclistes le long de la RC 151, même avec les petites lignes jaunes discontinues. Il faut soit réaménager la route dans un délai très court, soit trouver une alternative, par exemple au nord des voies. Pourquoi la future voie verte devrait-elle A4 s'arrêter au bas de Bussigny-Ouest? Ne serait-ce pas plus intelligent de la prolonger, au nord des voies, pour rejoindre le Moulin-du-Choc et le réseau cycliste national par un franchissement de la voie ferrée ?*

32.24 *La RC 177 Bussigny — Aclens est potentiellement très intéressante pour les cyclistes sortant de l'ouest vers Cossonay, mais également très dangereuse aujourd'hui (23).*

39.17 *Carte Bussigny : Un franchissement qui ferait vraiment sens se situerait au niveau de Moulin du Choc, il est aberrant de vouloir faire circuler les vélos sur la route cantonale en direction d'Aclens, c'est beaucoup trop dangereux! Les vélos devraient plutôt avoir la possibilité de continuer le long de la voie de chemin de fer, passer au-delà du chenil et rejoindre la route cantonale au niveau du Moulin du choc. Cela permettrait également un trajet privilégier pour les étudiants se rendant au gymnase.*

Réponse Il doit s'agir de la RC 151b, car la RC 177 ne relie pas Bussigny à Aclens.

S'agissant d'une route cantonale, cette étude doit être effectuée par le canton, avec la problématique du viaduc qui devrait être élargi.



D'autres cyclistes ont accueilli positivement le marquage de la RC 151 b. En rejoignant la route au niveau du Moulin du Choc, les cyclistes se retrouveraient dans la circulation.

La voie verte pourrait effectivement continuer en direction du Moulin du Choc mais cela sort du périmètre concerné par le PDi-OL et le PALM. Cette hypothèse peut être prise en considération par la Commune, mais, s'agissant d'une route cantonale, surtout par la DGMR et qui étudiera cette liaison dans le détail.

Des réflexions sont en cours pour aménager à moyen terme une piste cyclable en remplacement de la bande cyclable. La voie verte pourra être prolongée en direction d'Aclens. Les études détermineront alors le meilleur itinéraire à réaliser.

32.26 *La rue de l'Industrie à Bussigny, dans le sens sud-ouest — nord-est, n'est pas satisfaisante pour les cyclistes et doit être améliorée (29).*

Réponse Le tronçon nord-sud de la rue de l'Industrie figure comme liaison d'agglomération dans le prolongement du franchissement sous les voies CFF. Un projet de bandes cyclables de part et d'autre pourrait se faire à court terme. A long terme, l'arrivée du BHNS ne permettra pas de créer une piste cyclable mais les cyclistes pourront emprunter la voie verte le long de la voie CFF entre la gare et le passage sous-voie de Cudrex (Scheuchzer) ou le chemin de Roséaz placé en zone 30km/h.

39.19 *Au haut du village de Bussigny, il manque un aménagement sur Sauge pour relier l'Ouest et l'Est.*

Réponse Dans les zones 30, il n'est pas prévu de bandes ou de pistes cyclables. L'itinéraire cyclable sur le chemin de la Sauge ne nécessite pas d'aménagements particuliers.

Vélo - Chavannes

32.17 *RC 76: PV-L s'oppose toujours au projet de réaménagement de la RC 76 et du carrefour du Talluchet dont les aménagements sont déficients, en particulier depuis RC 76 en direction de la Rue du Léman sud (18). Ce point est d'autant plus problématique que la future passerelle sur l'autoroute entre le quartier en Dorigny et l'Unil (« Chamberonne ») ne peut pas constituer un itinéraire alternatif à l'Av. du Léman sud en raison d'escalier/ascenseur à son extrémité sud (20).*

Réponse Cet aspect est traité dans le cadre de la procédure liée au réaménagement de la RC76.

32.19 *Le franchissement du quartier « En Dorigny » n'est pas satisfaisant en l'état du projet soumis à l'enquête publique (20 et itinéraire interne au quartier).*

Réponse Cet objet est traité dans le cadre de la procédure liées au plan de quartier. Le projet de quartier En Dorigny soumis à l'enquête publique est le fruit d'une collaboration étroite entre les Maîtres d'ouvrages privés et la Commune. Dans ce cadre, il a été veillé au bon respect des règles et directives définies dans le cadre du plan de quartier « En Dorigny », notamment en ce qui concerne les réseaux publics de mobilité douce à prévoir. Sur cette base, deux axes majeurs propices à la mobilité douce, respectivement d'est en ouest et du nord au sud, sont prévus. Les continuités est et sud de ces axes sont assurées par des escaliers et deux ascenseurs à usages publics.



32.18 *Le réseau vélos figure un itinéraire « liaison régionale — communale » depuis la Bourdonnette le long du tracé du m1 qui franchit l'autoroute. A moins d'un projet très ambitieux, qui nécessiterait l'élargissement du viaduc du m1 existant ou la construction d'un nouveau viaduc, cet itinéraire paraît peu réaliste (19).*

Réponse Cette indication correspond au Plan directeur de la Ville de Lausanne qui mentionne cette liaison située sur son territoire.

Vélo - Crissier

1.2 *Finalemment j'aimerais suggérer de discuter l'ajout d'une solution pour la dernière partie entre Crissier et Cheseaux en vélo car une petite modification ferait éventuellement un trajet assez intéressant en vélo. Pour l'instant on est restreint de passer par la route principale qui est peu agréable surtout avec enfant. L'ajout des voies jaunes n'aide pas dans cette situation mais un petit chemin vélo à coté aiderait probablement.*

Réponse La liaison vélo d'agglomération indiqué sur la carte du réseau vélos passe par les chemins secondaires (Casard – Rochette - Clé des Champs).

13.4 *P. 149 "Le réseau vélo". Au croisement de la route du pont bleu et de la route du jura, la carte donne l'impression que c'est possible de passer en vélo entre ces deux routes. Or avec la nouvelle piste mixte côte nord-ouest du pont, il manque une liaison efficace. Pourriez-vous svp trouver une meilleure solution?*

Réponse Une nouvelle rampe permet de lier les deux axes du côté nord-ouest. Un projet de liaison verticale entre la rue du terminus et la passerelle du Pont Bleu viendra en outre compléter le dispositif en lien avec le futur arrêt du tramway du Pont Bleu.

Vélo - Ecublens

32.29 *Fermeture du « trou » entre ch. Des Triaudes et Av. du Tir-Fédéral (3)*

Réponse Cette liaison, pertinente en termes d'attractivité, n'est pas possible à moyen terme en raison de la coupure liée au m1. Cette proposition sera ajoutée à la carte du réseau vélos et intégrée aux études à mener sur l'avenir du m1.

Vélo - Prilly

32.27 *Le Ch. De Fleur-de-Lys (tronçon inférieur, à la frontière de Prilly et Jouxens) devrait être élargi et pourvu de bandes cyclables en lieu et place de la piste cyclable actuelle car son absence de visibilité, dans les deux sens, est dangereuse (27). A la rigueur, un élargissement de la piste cyclable et une amélioration du revêtement pourrait représenter une alternative.*

Réponse Le tronçon inférieur du chemin de la Fleur-de-Lys comprend actuellement une piste cyclable qui manque de visibilité. Néanmoins, cet aménagement de mobilité douce ne fait pour l'instant pas partie des emplacements prillérans à améliorer sur le court terme. Les axes stratégiques les plus utilisés et les plus fréquentés sont à remettre en état en priorité. Sur du moyen terme, les axes qui manquent de visibilité pourraient être améliorés.



Vélo - Gare de Renens

32.23 *Le franchissement au niveau de la gare de Renens par le passage inférieur du 1^{er} août n'est pas satisfaisant et PV-L demande que cette liaison soit sérieusement étudiée et améliorée (28).*

Réponse Comme répondu lors de la précédente consultation en 2019, il est difficile, pour des raisons techniques et financières d'intervenir constructivement sur cet ouvrage. Le gabarit ne peut être changé. Depuis cette réponse, des améliorations légères (nettoyage, peinture, rénovation de l'éclairage, ajouts de signalisation vélos sur le sol) ont été réalisées en 2020 dans le passage. A l'horizon 2026, avec la réalisation du tram, dont les premiers travaux préparatoires ont débuté, les accès auront été grandement améliorés. Ce projet facilitera la cohabitation et le rendra plus attractif dans le réseau cycliste, en complément des autres franchissements (Pont bleu et Léman). Ces travaux devraient permettre une amélioration des conditions de sécurité et de confort sur cet itinéraire N-S.

Vélo - St-Sulpice

18.40 *L'ARISS relève avec intérêt que l'itinéraire de mobilité douce et en particulier celui à vélo (Suisse à vélo) emprunte l'avenue du Léman à St-Sulpice et non les sentiers piétonniers en bord de lac. Cette initiative doit être saluée car elle évitera de nombreux conflits d'usages entre cyclistes et piétons.*

18.41 *L'ARISS soutiendra toute initiative visant l'amélioration de la cohabitation des usagers de l'Avenue du Léman (balisage, marquage au sol, pose d'obstacle, signalisation, etc.).*

Réponse N'appellent pas de réponse

Vélo - Villars-Ste-Croix

32.25 *[Itinéraire dangereux] Il en va de même de la route de Sullens et de la route de Cossonay depuis le carrefour de Croix-de-Péage (24 et 25).*

Réponse Un projet de piste cyclable sur l'axe de la route de Cossonay – RC251 (mesure PALM 4c.OL.91) doit être mis à l'enquête en 2021 pour une réalisation dès 2022.



Orientation stratégique 7c Les transports publics

- 3.15** *Il saute au regard que le Nord de notre région sera desservi de manière satisfaisante (rail, BHNS, tram - encore que, pour ces deux derniers, la solution ne soit pas optimale. Il est hautement préférable d'ôter du trafic à la route pour le transférer sur le réseau ferré, en site propre : aménagement et utilisation de la voie CFF du Galicien (à prolonger à l'Est depuis Sébeillon vers le Flon, puis, un jour lointain, vers Pully(-Nord) avec raccordement et la ligne CFF de Berne; prévoir la création d'une antenne du LEB vers Prilly Centre, Crissier, Bussigny. Si cela n'est évidemment pas réalisable à court ou à moyen terme, sauvegarder les alignements à cet effet. Penser au fait que la chaussée entre Montétan, Prilly-Centre, Crissier, entrée de l'autoroute est en voie de saturation. En un mot, prévoir loin et conduire court - ou : « Gouverner, c'est prévoir », comme vous ne l'ignorez pas.*
- 14.6** *P. 150 Il est bien de mieux développer le réseau des bus*
- 25.39** *Sur le plan des transports publics, une augmentation importante des cadences sur le réseau interne à l'Ouest lausannois est nécessaire, ainsi qu'une meilleure desserte, par exemple entre Chavannes et Ecublens, afin d'inciter la population à utiliser les transports publics lors des déplacements.*
- 25.61** *P. 150 : nous saluons la volonté de développer les transports publics. Un élément indispensable n'est toutefois pas mentionné : l'amélioration des fréquences des lignes existantes assurant la desserte interne à l'Ouest lausannois, actuellement dissuasives.*
- 25.62** *P. 151 ; La carte 7c, schématique, ne parvient pas à cerner les besoins précis en nouvelles lignes de transports publics au sein de l'Ouest lausannois. Il convient notamment de développer la desserte des centres commerciaux existants, afin d'encourager les gens à s'y rendre en transports publics, ainsi que les liaisons directes entre les « noyaux villageois » (par exemple entre Chavannes et Ecublens), sans transbordement.*

Réponse Le développement du réseau de bus est mené en coordination entre les Communes, le Canton et les tl. De nouveaux axes forts de transports publics sont planifiés (tramway et bus à haut niveau de service) ainsi qu'un renforcement des fréquences et de la capacité des lignes existantes. D'autres améliorations verront le jour progressivement.

Par ailleurs, une réflexion sur l'avenir du métro m1 a été initiée par le Canton. Sur la base des résultats de cette étude, le réseau de bus complémentaire pourra être établi, notamment pour répondre aux lacunes identifiées dans le PDi-OL (liaisons nord-sud et en lien avec le reste de l'agglomération ; desserte fine des quartiers et zones d'activités).

Besoin en liaison au sein de l'agglomération

- 39.20** *Carte Bussigny : Je ne comprends pas la flèche Orange en direction de Morges, car cette liaison est déjà existante.*

Réponse Cette ligne devrait gagner en importance dans le futur et constituer un axe structurant de transports publics.



Métro m1

- 37.1** Pourquoi le trajet du M1 ne relie pas Renens gare à la place de l'Europe en passant par la gare de Prilly-Malley ?
- 37.2** Pourquoi au carrefour de la Bourdonnette le M1 n'est pas souterrain ?

Réponse Le Canton, les Communes et les Hautes Ecoles imaginent ensemble l'évolution du métro m1 tout en veillant à son intégration dans un tissu urbain en évolution. Une étude exploratoire a été lancée. Elle permettra de cerner la demande future et des actions à entreprendre pour agir sur celle-ci. Elle esquissera les solutions permettant de faire évoluer le m1, en tenant compte de son intégration urbaine, de son interaction avec le réseau routier et de sa complémentarité avec les modes doux et avec les autres offres en transports publics environnantes. Cette analyse permettra d'identifier un scénario de développement qui fera ensuite l'objet d'études détaillées.

Les réflexions ici apportées trouveront réponse dans cette étude en cours.

Accessibilité - Ecublens

- 10.3** Lorsque vous écrivez que le "territoire est peu accidenté" (p. 111), vous n'avez pas tort mais vous omettez les endroits particulièrement pentus, par exemple la colline du Motty, en les ignorant. C'est plutôt là qu'il serait nécessaire d'avoir un transport public : si vous habitez au haut de cette colline deux options s'offrent à vous depuis l'arrêt du M1: soit à l'arrêt Bassenges vous commencez par descendre et prendre le passage sous la route puis vous monter une première fois pour arriver au niveau du Tir-Fédéral et ensuite vous continuez à grimper jusqu'au haut de la colline, soit à l'arrêt EPFL vous prenez le bus 705 après avoir franchi des escaliers vertigineux ou après avoir pris deux ascenseurs si vous avez des problèmes et vous descendez au premier arrêt; à noter qu'à certaines heures, vous vous n'avez aucune possibilité d'avoir un bus pour vous amener chez vous... Pourquoi n'est-il pas possible de rétablir la ligne 33 des TL qui existait il y a quelques années? Avez-vous envisagé de faire appel à la petite navette sans chauffeur "Cat" de l'EPFL qui serait bien utile sur ce cours trajet?
- 10.4** Le secteur auquel je me réfère plus haut (Le Motty) est considéré sur la carte comme un "secteur calme" (p. 121). Aucun transport public n'y est mentionné. Et la même lacune se voit sur une autre carte (p.151). Faut-il en conclure que les habitants âgés et peu mobiles de ce secteur ne peuvent se déplacer qu'avec une voiture personnelle privée? Comment pouvez-vous améliorer ceci, étant entendu qu'il y a énormément de personnes âgées dans ce secteur et que leur nombre ira inévitablement en augmentant?
- 10.5** Avez-vous remarqué qu'au Motty il y a deux endroits distincts (Chemin de la Colline 5 et Place du Motty 4) avec des bureaux de l'administration communale qui ne sont pas atteignables en transport public par la plupart des Ecublensais?
- 10.6** Les habitants d'autres quartiers sur les hauteurs de l'Ouest lausannois sont-ils aussi désavantagés que nous au Motty? Peut-on aussi tenir compte des minorités, surtout lorsqu'il s'agit de seniors ?

Réponse En ce qui concerne les transports publics, le PDi-OL fixe les orientations stratégiques à l'échelle de l'Ouest lausannois sur les axes forts et le réseau principal. Il identifie en particulier la nécessité d'augmenter la capacité des réseaux existants arrivant à saturation sur quelques axes. Les enjeux à l'échelle des quartiers sont décrits de façon sommaire à la page 97, mais ils ne figurent pas spécifiquement sur les cartes, ils seront traités par les Communes respectives.

Avec ses quatre arrêts de métro M1 et ses trois lignes de bus (33, 701 et 705), la ville d'Ecublens bénéficie d'un réseau de transport de qualité relié à trois interfaces de transports majeurs de l'agglomération que sont les gares de Renens, de Lausanne-Flon et de Morges. Cependant, la morphologie et de la dispersion des habitations de quartiers comme celui du Motty, expliquent une desserte en transports public encore lacunaire dans certains secteurs. La Ville d'Ecublens explore activement les



possibilités d'amélioration de la desserte fine de son territoire notamment celle du quartier du Motty et en particulier sa liaison directe avec le Croset. Par ailleurs, le SDOL ainsi que les communes de Chavannes, Renens et Ecublens participent activement à une étude exploratoire sur l'évolution du M1 à l'horizon 2030 et plaident en faveur d'un réseau complémentaire solide pour la desserte fine en transports public pour leurs habitants.

Liaison bus – Bussigny

15.23 *N'a-t-on pas tenu compte des besoins des élèves du futur gymnase, pour un déplacement entre la gare de Bussigny et le gymnase ? Il semble pourtant que ce maillon sera essentiel ! Et les besoins des nouveaux habitants, de Bussigny-ouest?*

Réponse La planification évolue avec le temps, tout comme les projets urbanistiques et la mobilité. Lors de l'élaboration du PDi, aucun établissement scolaire n'était envisagé sur le site du Business-Village.

L'amélioration de l'offre en transport public s'est concrétisée dès le changement d'horaire de décembre 2019. En effet, la cadence de la ligne 091 CarPostal qui dessert le centre et les quartiers nord de la commune a doublé. Elle est passée à la demi-heure. D'ici décembre 2021, cette ligne devrait desservir aussi plus complètement le nouveau quartier de Bussigny-Ouest depuis la rue Saint-Germain. La ligne 091 est interconnectée aux lignes S1, S2 et S5 du RER, à la ligne 17 tl et aux lignes 702, 735 et 056 TPM.

L'Etat étudie actuellement la possibilité de doubler l'offre de la ligne 091 par une nouvelle ligne régionale entre la gare de Bussigny et la gare de Cossonay.

A l'horizon de planification du PDi-OL, l'offre en transport public connaîtra une amélioration significative, notamment avec l'arrivée du RER au quart d'heure à l'horizon 2022 et du BHNS à l'horizon 2030, faisant du pôle gare de Bussigny un hub stratégique à l'échelle régionale.

39.21 *La flèche noire dans Bussigny devrait être multiple, c'est plus un maillage qu'il manque qu'un unique Bus qui ferait des zigzags dans le village, autrement dit, il faut une navette avec l'ouest de Bussigny et un bus qui relirait le haut et le bas.*

Réponse La flèche est plutôt à interpréter comme l'identification d'un besoin de desserte fine entre l'interface multimodale Bussigny Gare et le nord et l'ouest de Bussigny, sans en suggérer le tracé exact.

48.11 *P. 151 : dommage que les réseaux cyclistes et piétons ne correspondent pas avec l'arrêt Cocagne-Buyère 1 du futur Tram. Il faudra aussi soigner la liaison piétonne entre cet arrêt du tram et le gymnase.*

Réponse Les études sont en cours pour assurer de bonnes liaisons mobilité douce avec le nouveau gymnase.

Par ailleurs, la route de Condémine (réseau vélo régional) permet de rejoindre l'arrêt Cocagne depuis les hauts de Bussigny.

48.12 *P. 151 : lors du réaménagement du Pôle Gare de Bussigny, étudier la possibilité de créer un passage TP sous les voies de chemin de fer, pour permettre aux MBC de prolonger la ligne 702 à travers Bussigny, à la place de la 91. La fréquence en serait améliorée.*

Réponse Un passage sous-voies qui serait emprunté par les TP n'est pas prévu à l'horizon 2040. Les passagers peuvent prendre une correspondance entre les lignes de bus situées de part et d'autre de la gare.



Orientation stratégique 7d Les transports individuels motorisés

Voir aussi : Sujets majeurs, Nouvelles jonctions autoroutières

Modération du trafic

11.3 *Ne faudrait-il pas prendre davantage de mesures pour rendre le trafic motorisé individuel moins attrayant, comme par exemple la réduction de la capacité routière dédiée à la voiture ? Sans être un expert, je crois que l'expérience montre que la capacité routière attire la demande. On peut argumenter que l'augmentation des réseaux cyclables et de bus réduira l'espace dédié aux voitures, mais pourrions-nous être plus ambitieux en transformant des routes bi-directionnelles, comme l'avenue d'Echallens, en routes à sens unique pour les voitures (voire même pour les bus ?) et en utilisant l'espace libéré pour aménager des pistes cyclables sécurisées.*

Les expert.e.s en mobilité pourront certainement proposer de nombreuses mesures de ce type, dont l'efficacité a été prouvée dans d'autres pays, pour amener les gens à massivement opter pour la mobilité douce et les transports en commun.

21.6 *Mener une politique très dissuasive pour le trafic de transit dans l'agglomération et la commune d'Ecublens, particulièrement touchée.*

25.12 *Mener une politique dissuasive pour le trafic de transit,*

25.14 *De telles mesures permettraient de faire baisser le nombre de véhicules individuels (motorisés sur la plupart des axes, libérant ainsi de la place pour la mobilité douce et des transports publics, conséquemment moins retardés par les encombrements).*

25.63 *L'objectif annoncé pêche par son imprécision : un objectif ambitieux, clair et chiffré devrait être fixé pour le trafic automobile, condition impérative à l'amélioration de la qualité de l'air dans l'Ouest lausannois, tel un pourcentage de diminution. Nous estimons que le PDi ne prévoit pas suffisamment de mesures dissuadant tant les habitants de prendre leur voiture pour des trajets pour lesquels il existerait des solutions de substitution, que les personnes en transit de pénétrer dans le district.*

25.64 *P. 153; La carte 7d, contredit le principe même des bassins versants : en effet, à Chavannes, l'avenue de la Gare est considérée comme un axe de desserte, puisqu'elle mène à franchir les voies CFF pour rejoindre le nord de celles-ci, censé être situé dans un autre bassin versant. Un autre exemple est celui de la route de la Maladière, de desserte aussi, puisque permettant de relier deux jonctions autoroutières (en principe dans deux bassins versants différents). Un troisième, constitué par l'axe Nord-Sud Crissier - Saint-Sulpice par le Tir Fédéral, appartenant aux réseaux principaux d'agglomération / urbain, relie des bassins versants différents. Or, selon la théorie partagée par le Canton et l'OFROU, il faudrait emprunter la route nationale pour accéder d'un bassin versant à un autre.*

25.67 *L'introduction de routes en cul-de-sac et/ou réservées aux bordiers (sauf vélos) dans les quartiers.*

25.68 *La mise en place d'aménagements dissuadant le transit d'un bassin versant à l'autre.*

Réponse Pour garantir l'accessibilité dans l'Ouest lausannois, une stratégie multimodale est progressivement mise en place. Elle consiste à fortement développer les transports publics (tramway, bus à haut niveau de service, réseau de bus) et la mobilité douce (réseaux piétons et vélos). En parallèle, la part de voiture diminue. Le trafic est réorganisé pour reporter les flux principaux sur l'autoroute et décharger les rues des quartiers et des centralités. L'intention exprimée dans le PDi-OL est donc bien de réduire le trafic de transit dans les quartiers et dans les centralités. Des mesures de modération du trafic pourront être prises sur les rues de quartier et dans les espaces



publics des centralités pour faire de la place aux modes doux, améliorer la convivialité de ces espaces et réduire les nuisances. La vitesse sur les axes principaux doit être discutée au cas par cas, en fonction des conditions locales et du gestionnaire de la route.

Cependant, aucun objectif chiffré n'a été introduit dans le PDi-OL. Celui-ci est un plan d'intention qui donne la direction et doit rester valable durant 15 à 25 ans.

Abaissement de la vitesse

- 25.10** *Limiter la vitesse à 20 km/h sur les routes de quartiers et à 30 km/h sur les autres routes*
- 32.11** *Abaisser à 50 km/h la vitesse maximale de circulation dans l'ensemble du périmètre compact, exception faite des autoroutes qui devraient néanmoins être réaménagées en boulevard urbain dans le cas de l'appendice menant à la Maladière.*
- 39.7** *Pour diminuer les nuisances environnementales et sonores des véhicules motorisés, une première mesure simple est de diminuer les vitesses aussi entre les agglomérations.*
- 39.8** *Le SDOL devrait aussi mettre la pression sur le Canton pour que les routes cantonales soient au max à 50km/h, et sur l'OFROU pour que les échangeurs soient au max à 80 km/h également.*
- 39.9** *Comme pour l'enjeu 9, une diminution de la vitesse des véhicules motorisés faciliteraient également les relations entre les différents utilisateurs de la route.*
- 45.13** *Je constate qu'à l'intérieur du périmètre urbanisé (ou qu'il est prévu d'urbaniser), certains tronçons de routes ont encore des vitesses supérieures à 50 km/h (60, 70, et même 80 km/h), ce qui doit immédiatement être corrigé.*

Réponse L'abaissement de la vitesse est en effet l'une des intentions exprimées à l'Orientation stratégique 7 pour réduire les nuisances du trafic individuel motorisé. Il est effectivement un outil parmi d'autre pour respecter les normes de protection contre le bruit. Les mesures d'assainissement sont prises au cas par cas, en fonction des conditions locales et du gestionnaire de la route (Communes, Canton ou Confédération) dans le respect de l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit.

Stationnement

- 21.5** *Mener une politique de stationnement beaucoup plus restrictive que les normes VSS et favorable aux familles sans voiture.*
- 25.11** *Mener une politique de stationnement plus restrictive par la diminution du nombre de places de parc sur territoire public et en promouvant les quartiers sans voitures.*
- 25.42** *Par rapport el la hiérarchie retenue dans le PALM 2016, certaines attributions d'axes sont adaptées, notamment depuis la jonction de Chavannes qui se trouve en accès direct aux nouveaux quartiers (Les Cèdres, En Dorigny, etc.) » (cf. orientation stratégique 7d). Considérant l'absence d'accès direct au quartier des Cèdres depuis la future jonction, il paraîtrait logique de réduire l'étendue des immenses parkings souterrains prévus et d'adopter une politique de stationnement intercommunale restrictive.*
- 25.69** *Là encore, l'objectif affiché de « maîtriser l'offre en stationnement des pendulaires » paraît insuffisant. Une politique de stationnement beaucoup plus restrictive que les normes VSS doit être menée, qui soit favorable aux familles sans voiture, et des objectifs chiffrés de réduction du nombre de places et de durée de stationnement hors macaron doivent être adoptés. La politique de stationnement est un levier essentiel dans la régulation du trafic automobile, comme le signale le plan « Mobilité et territoire 2050 ».*



25.71 *Le parcage d'automobilistes en transit : certains profitent de la proximité des gares de l'Ouest lausannois, notamment de Renens, pour laisser leur véhicule à proximité et poursuivre leur trajet en train, ce qui, à nouveau, engendre du trafic supplémentaire et occupe des places de parc.*

Réponse La gestion du stationnement sur le domaine public n'est pas uniformisée à l'échelle de l'Ouest lausannois. Les besoins sont diversifiés (bord du lac, zones résidentielles, centres-villes, etc.) et des stratégies différentes sont mises en place au cas par cas.

42.5 *Donc p156, encouragez plutôt les places de parc vertes pour voiture électrique.*

Réponse Le type de revêtement des places de parc sort du cadre d'un plan directeur.

Contournement autoroutier de Morges

3.3 *Il (le PDi) ignore le projet de contournement autoroutier en grande partie souterrain entre Morges-Ouest et l'échangeur de Villars-Ste-Croix. Cette réalisation allégerait fortement le trafic qui n'est pas destiné à notre région (véhicules venant de Genève, de La Côte et se rendant à* Lausanne-Nord, au Valais, Fribourg, à Berne, à Neuchâtel, Bienne et en Suisse alémanique en général). Ce trafic-là ne passant plus par notre région ferait que la refonte du goulet de Crissier n'aurait plus de raison d'être (quelques aménagements de détail mis à part).*

3.14 *Une fois encore, nous regrettons que le projet de contournement autoroutier de Morges ne soit pas pris en compte... sous prétexte que sa réalisation serait prévue au-delà de 2040 (2050 ?). Le tracé relatif figure cependant en pointillé sur la carte de la page 101 ! Comment peut-on ignorer un projet majeur qui éviterait à tout un trafic automobile de passer par l'Ouest lausannois alors que ce n'est pas sa destination?*

Réponse Comme indiqué dans le document, le projet de contournement autoroutier de Morges n'est pas pris en compte car sa réalisation est trop incertaine et n'est pas prévue avant 2040, c'est-à-dire au-delà de l'horizon temporel du PDi-OL. Toutefois aucun projet urbain qui pourrait hypothéquer à terme le projet de contournement routier n'est planifié.

Contrôle d'accès

15.4 *Page 96 : Que faut-il comprendre par "contrôles d'accès" ? Des systèmes de feu ? des vignettes? Des 4 péages urbains ? Comment concilier liberté de déplacement et contrôle d'accès ? On est sur du domaine public ...*

15.24 *Contrôle d'accès ? Parle-t-on de péages urbains ? de vignettes ? d'un système de caméras de surveillance ? de drones suiveurs ? Concrètement, comment réguler les flux de circulation sans atteindre à la liberté de déplacement des citoyens ?*

Réponse Les contrôles d'accès (feux de circulation) sont placés au plus proche de l'entrée d'agglomération sur les axes principaux afin de gérer le flux de véhicules entrants de manière à ce que le réseau routier local fonctionne à tout instant.



3.19 *Ecublens: la route de la Pierre/rue du Villard change brusquement de statut en face de la zone industrielle « Aux Grandes Pièces », vu la déviation préconisée du trafic par le bois d'Ecublens. Mais est-il réaliste de faire traverser cette forêt par un trafic important? Ce parcours sinueux serait incompatible avec ce que disent, entre autres les cartes des pages 79 A (réseau biologique) et 133. Le trafic qui déboucherait de la forêt (ou y pénétrerait) serait très difficilement absorbable par les routes du Bois et de Crochy. Et comment gérer les carrefours route de Crochy/avenue du Tir-Fédéral et, à très courte distance, Avenue du Tir-Fédéral/ Rte du Pont-Bleu/Avenue de la Concorde? Règne de l'utopie.*

Réponse La requalification de l'axe Dévent-Motte a été identifiée comme nécessaire pour absorber le trafic supplémentaire attendu en raison, d'une part de la croissance démographique attendue, d'autre part de la réorganisation du trafic autoroutier dans l'agglomération. L'axe Dévent-Motte sera destiné à la desserte du trafic local en direction des quartiers nord d'Ecublens, permettant notamment de décharger l'axe Pierre/Villars pour y favoriser la progression des bus et y renforcer les liaisons de mobilité douce. Une étude de faisabilité a démontré que le tracé de la chaussée existante pourrait être majoritairement conservé limitant au maximum les emprises sur l'aire forestière. En ce qui concerne la gestion des divers carrefours cités, une étude est actuellement en cours pour établir un schéma de circulation communal cohérent tenant compte des charges de trafic estimées à l'horizon de la réalisation des jonctions autoroutières.



4. STRATÉGIES DE MISE EN ŒUVRE

Chantiers

32.36 *PV-L constate que de nombreux chantiers sont en cours et vont se poursuivre ces prochaines années sur le territoire de l'Ouest Lausannois. PV-L insiste pour qu'un accompagnement systématique soit mené afin de garantir des conditions de circulation et de sécurité satisfaisantes pour les cyclistes.*

Réponse La gestion des chantiers sort du cadre d'un Plan directeur. Cependant le district fera face à une grande quantité de chantier à l'avenir et les Communes s'y préparent par exemple au travers d'une plate-forme informatique conjointe et d'une cellule de coordination des chantiers.

Modification du PDi-OL

3.20 *Excellente idée de ne pas graver dans le marbre une œuvre humaine*

Réponse N'appelle pas de réponse.



5. DOCUMENTS ACCOMPAGNANT LE PDI-OL

Voir aussi : Sujets majeurs, Programmes d'actions de compétence municipale

- 10.9** *Bravo aussi pour les annexes très claires!*
- 15.33** *Compiler ces documents en plus du Pdi proprement dit est très difficile, et n'amène qu'un peu de confusion en plus à celui qui les consulte. Surtout s'il le fait sur un écran d'ordinateur.*

Réponse N'appelle pas de réponse.

- 32.4** *PV-L accueille favorablement la mise en place de ces deux commissions appelées à accompagner le développement du territoire. PV-L demande cependant que la commission d'urbanisme / d'architecture comporte des membres pouvant apporter une expertise en matière d'aménagements extérieurs et de rapport entre espaces publics et espaces privés (architecte paysagiste et ingénieur transports notamment), et non seulement en matière d'urbanisme ou d'architecture, ces aspects étant complémentaires.*
- 32.5** *PV-L se tient à disposition pour apporter son expertise dans l'élaboration de ces projets, dans la limite de ses forces de travail.*
- 32.6** *PV-L est intéressé à poursuivre la concertation pour la mise en oeuvre du PDI-OL, dans la limite de ses forces de travail.*
- 45.15** *Les mesures prévoient la mise en place d'une commission d'urbanisme et d'architecture. Il faudrait que cette commission contienne non seulement des architectes et urbanistes mais également des architectes-paysagistes de manière à donner des avis également sur les aménagements extérieurs et relations avec l'espace public.*

Réponse N'appelle pas de réponse.

- 32.7** *PV-L a relevé l'insuffisance de données chiffrées sur la circulation des cyclistes et le manque d'objectifs chiffrés, ainsi que l'absence de support cartographique du PALM, compliquant fortement la compréhension des mesures et leur mise en oeuvre dans un contexte général. Les deux mesures suivantes répondront à cette remarque :*
- OSG OL 1 : Partager les données des guichets cartographiques communaux*
- OSG DI, 2: Créer un observatoire de la mobilité.*
- PV-L salue ces deux mesures et soutien leur réalisation rapide.*
- 45.12** *Je constate que l'objectif de report modal vers la mobilité cyclable est de doubler les déplacements en vélo dans l'ouest lausannois, ce qui est un début, mais ce qui nécessite de monitorer les effets des mesures sur le territoire (pas de données chiffrées utilisables aujourd'hui)*
- 45.18** *Programme d'action : espoir que la mise en oeuvre des mesures mobilité douce du PALM soit accélérée et que la prise en compte de la nature en ville soit renforcée*

Réponse Des comptages régionaux du trafic (y compris les vélos) ont lieu tous les 5 ans à l'échelle de l'agglomération. Afin d'avoir une meilleure compréhension des tendances et de l'évolution du trafic vélo, d'autres outils pourront être mis en place sous réserve de décisions des Municipalités.



5.1 *Concernant la mobilité (vélo), la voie verte est planifiée entre 2021 et 2026 pour toutes les communes sauf Crissier. Pourquoi?*

5.2 *Ne serait-il pas possible de planifié en même temps le plan piétons?*

Réponse Une étude de faisabilité sur le réseau des voies vertes sera menée en 2021. Elle permettra de déterminer plus précisément les horizons de réalisation. Les plans piétons sont menés dans des démarches séparées, mais coordonnées.

Modification du PDL Arc-en-Ciel

15.34 *On trouve encore dans la pile des documents le Pdl Arc-en-Ciel, pourtant validé il y a plus de 10 ans. Pourquoi ? Le Pdi contredit le Pdl sur le point du logement ? Est-ce vraiment le seul plan qui est impacté par le Pdi? Ce serait étonnant. Faut-il forcément mettre à jour le Pdl Arc-en-Ciel en même temps que l'approbation du Pdi ?*

Réponse Il est admis qu'un plan directeur intercommunal puisse modifier certaines dispositions d'un plan directeur localisé préexistant car les deux plans sont de même force et fixent les lignes directrices qui lient les autorités concernées par l'aménagement du territoire lors de la réalisation de nouveaux plans d'affectation communaux.

Le PDi-OL supprime à l'intérieur des deux sous-secteurs A et C du PDL Arc-en-Ciel la possibilité de réaliser des logements et propose un développement voué uniquement à des activités économiques.

Cette réorientation stratégique prise par les Autorités communales et cantonales se justifie par les facteurs suivants :

- Les fortes nuisances dans le secteur (autoroute, lignes ferroviaires, routes à fort trafic, lignes à haute tension)
- La cohabitation pas toujours évidente d'activités avec le logement
- La distance du secteur avec les équipements publics, notamment les équipements scolaires de la commune de Bussigny.
- La forte croissance en habitants attendues dans les Communes de Bussigny et de Crissier en lien avec d'autres secteurs de développement.
- A l'échelle de l'agglomération, le potentiel de croissance en habitants suffisant pour accueillir les perspectives de croissance aux horizons 2030 et 2040.
- A l'échelle de l'agglomération, la perspective d'une pénurie de zone d'activités à l'horizon 2030, nécessitant de maintenir le potentiel d'accueil pour les activités dans les zones d'activités existantes.
- Le constat qu'aucune planification intégrant du logement n'a été initiée plus de 10 ans après l'entrée en vigueur du PDL Arc-en-Ciel.

Pour mettre ces deux planifications directrices en cohérence, il est nécessaire de modifier le PDL Arc-en-Ciel.

Rapport de conformité 11RLAT

46.4 *Dans le Rapport explicatif de conformité, il n'est pas fait mention du SDIM. Qu'en est-il ?*

Réponse Le Schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM) est un instrument « gris » d'aménagement du territoire qui engage les Municipalités (dans ce cas Prilly et Renens) mais n'a pas été soumis aux Conseils communaux. Comme pour de nombreuses autres études menées depuis une vingtaine d'années dans l'Ouest lausannois, ses principes directeurs ont été vérifiés et intégrés dans le PDi-OL.



Autres documents

19.4	<i>Par ailleurs, on observe également que, dans le document « Balade à pieds et à vélos », plus particulièrement sur la carte en ligne de la balade n° 2, le tracé envisagé non seulement de cheminement pour piétons, mais aussi d'une voie cyclable, qui traverserait l'embouchure de la Venoge et mènerait jusqu'à la proximité immédiate de l'île aux oiseaux (pièce 3). Une telle incitation à la fréquentation du public est totalement contraire à la mesure N8 pour le lieudit «Le SOUT-LA-VENOGE » (n° de fiche 19 se référant à la Commune de St-Sulpice). Cette dernière mesure relève expressément la nécessité d'assurer la protection des milieux naturels de l'embouchure de la Venoge et le constat d'une zone de protection biologique supérieure. Le Laviau est également traversé par l'itinéraire mis en évidence, secteur pour lequel cette dernière source souligne que «l'objectif de protection de La Venoge entre en conflit avec la vocation publique de son embouchure ». Il est relevé le constat négatif du « sentier public traversant des milieux naturels sensibles au potentiel élevé ». Il est expressément relevé dans la rubrique « mesure » sous n° de mesure C21, la nécessité de «déplacer le chemin situé actuellement immédiatement sur la rive du lac plus en amont ». (...) En conséquence, la balade n° 2 à pieds et à vélos à laquelle invite la carte interactive devrait s'arrêter en retrait de la rive, dont le secteur du football club de St-Sulpice avant d'empiéter sur celui du Laviau.</i>
19.5	<i>La « vision stratégique 2016-2021 vers l'Ouest ensemble » prévoit sous chiffre 5b le lancement d'une réflexion sur les espaces de loisirs en plein air, voire sur la création d'un parc public de l'Ouest lausannois : il serait préférable de développer une telle surface de détente qui répond beaucoup plus à l'attente du public, ce pour autant qu'elle ne menace pas les rives du lac.</i>
19.6	<i>Il est aussi relevé sur la carte C7 du lot des cartes en lien avec la stratégie pour l'implantation des tours la présence d'un traitillé jaune foncé censé symboliser un cheminement de mobilité de loisirs. Son itinéraire s'étend à l'intégralité de la rive de St-Sulpice, y compris sur le secteur du Laviau et de l'embouchure de La Venoge et jusqu'à l'île aux Oiseaux, ce qui contredit frontalement les caractéristiques de ces secteurs et tombe aussi sous le coup des difficultés relevées dans mes lignes du 11 mars 2019 de même que ci-dessus. Ce qui précède est d'autant plus surprenant que le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) affiche comme objectif de revitaliser les cours d'eau de son périmètre, en particulier de garantir la fonctionnalité écologique et de renforcer la densité et la fonctionnalité du maillage écologique (page 12). Ce même Projet, page 14, inclut dans cet objectif l'embouchure de La Venoge avec l'observation que «la revitalisation de l'embouchure de La Venoge est souhaitée par les deux communes concernées » (page 15).</i>
19.8	<i>L'APRIL sollicite également la correction de la balade no 2 susmentionnée dans le sens précisé sous chiffre 5 ci-dessus et le retranchement de l'itinéraire exposé sur la carte C7 du lot des cartes en lien avec la stratégie pour l'implantation des tours dans le sens précisé sous chiffre 6 ci-dessus</i>

Réponse Ces différents documents ne font pas partie du dossier du Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois. En cas de mise à jour de ces documents, les remarques ici formulées pourront être analysées.

**STRATÉGIE & DÉVELOPPEMENT
DE L'OUEST LAUSANNOIS**

Rue de Lausanne 35
Case Postale / 1020 Renens 1
021 632 71 60
sdol@ouest-lausannois.ch
www.ouest-lausannois.ch

VALIDÉE PAR LES MUNICIPALITÉS
EN MARS 2021