

CHANTIER 5 / MOBILITÉ DOUCE ET ESPACES PUBLICS

RÉSEAU DE VÉLOS EN LIBRE-SERVICE ◀ OUEST LAUSANNOIS

ETUDE D'OPPORTUNITÉ ET
D'AVANT-PROJET
RAPPORT FINAL

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

Schéma Directeur de l'Ouest Lausannois 07/2013

L'étude du Chantier 5 / Mobilité douce et espaces publics / Potentiels pour un réseau de vélos en libre service pour l'Ouest lausannois, a été élaborée par le bureau KeyTeam. Le lancement de l'étude a été validé par le Groupe de pilotage (GROPIL) du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) lors de sa séance du 17 mars 2011. Un groupe de travail restreint (GT restreint) s'est réuni à deux reprises pour accompagner les mandataires dans la démarche. Les résultats ont été présentés en phase intermédiaire et finale à la cellule de pilotage technique (CPT) du SDOL. La stratégie, recevant un accord général des partenaires, a été validée par le GROPIL du SDOL lors de sa séance du 7 février 2013. Cette stratégie servira de cadre de référence pour la mise en oeuvre par étapes de nouvelles stations de vélos en libre-service (VLS) avec les partenaires concernés dans l'Ouest lausannois.

GROUPE TECHNIQUE RESTREINT (GT RESTREINT)

LES REPRÉSENTANTS DES COMMUNES

Damien Guélat, Bussigny-près-Lausanne

Ylva Brasjö, Chavannes-près-Renens

Cyril Besson, Écublens

Cindy Freudenthaler, Lausanne

Elise Glatt, Prilly

LE BUREAU DU SCHÉMA DIRECTEUR DE L'OUEST LAUSANNOIS

Benoît Biéler, adjoint

MANDATAIRES POUR LE CHANTIER 5 / RÉSEAU EN LIBRE SERVICE

Tamara Bozovic, KeyTeam

Vincent Pelissier, KeyTeam

KEY TEAM

Potentiels pour un réseau de vélos en libre service pour l'Ouest lausannois

Document	Rapport d'étude	
Auteurs	Rédaction	Tamara Bozovic
	Validation	Vincent Pellissier
Version	Finale	
Date	27 novembre 2012	

Sommaire

1	Introduction	4
2	Buts de l'étude.....	4
3	Périmètres de travail	5
4	L'Ouest lausannois : contexte et potentiels VLS	6
4.1	Topographie et réseau cyclable.....	6
4.2	Générateurs de trafic.....	9
a	Situation actuelle	9
b	Situation future	10
4.3	Offre VLS existante dans l'Ouest lausannois	11
a	Utilisation.....	12
5	Développement du réseau VLS	13
5.1	Méthodologie	14
a	Éléments de potentiel du territoire.....	14
b	Emplacements à évaluer	19
5.2	Évaluation des emplacements	19
5.3	Hiérarchisation	25
a	Réseau de base.....	29
b	Réseau complémentaire	29
c	Réseau secondaire.....	30
5.4	Mise en œuvre	30
5.5	Coûts	31
6	Conclusions	31

Table des illustrations

Figure 1 : Périmètre de travail	5
Figure 2 : Topographie	6
Figure 3 : Extrait du plan des mesures mobilité douce du PALM	8
Figure 4 : Principaux générateurs de trafic actuels	9
Figure 5 : Secteurs stratégiques de développement de l'Ouest Lausannois	10
Figure 6 : Stations actuelles de l'Ouest lausannois	11
Figure 7 : Transactions 2011 sur les stations de l'Ouest lausannois (données velopass)...	13
Figure 8 : Densités d'habitants et centralités	15
Figure 9 : Densités d'emplois.....	16
Figure 10 : Pôles de transports publics.....	17
Figure 11 : Autres générateurs de trafic	18
Figure 12 : Emplacements à évaluer	20
Figure 13 : Evaluation des emplacements pour les premières étapes de développement (situation actuelle).....	23
Figure 14 : Evaluation des emplacements liés aux développements futurs.....	24
Figure 15 : Hiérarchisation- proposition pour le réseau de base	26
Figure 16 : Proposition pour le réseau de base et le réseau complémentaire	27
Figure 17 : Propositions pour les réseaux de base, complémentaire et secondaire	28
Figure 18 : Schéma de développement recommandé	30

1 Introduction

L'Ouest lausannois est composé de huit communes (Bussigny-près-Lausanne, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Prilly, Renens, St-Sulpice, Villars-Ste-Croix) et constitue le principal secteur de développement de l'agglomération Lausanne-Morges, avec 30'000 à 40'000 habitants et emplois supplémentaires à l'horizon 2020. Il représente actuellement environ 65'000 habitants, soit « la deuxième ville du canton de Vaud »¹.

Le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) représente « la volonté [des communes] de faire face à l'accroissement de la population [...] en améliorant le cadre de vie des habitants, en renforçant l'offre en transports publics et en évitant l'étalement urbain afin de préserver la campagne et de limiter le trafic pendulaire »². Il étudie à la fois l'urbanisation des quatre secteurs stratégiques de développement et la cohérence de l'ensemble du territoire en matières de transports motorisés et de mobilités douces (« chantiers » d'études).

Les mobilités douces (marche à pied et vélo) ont une importance cruciale dans l'Ouest en tant qu'alternative au trafic motorisé et élément important de la qualité de vie des habitants actuels et futurs. Huit stations de vélos en libre service (VLS) ont été implantées sur le campus et à la gare de Renens en 2009 et 2010, et ont rencontré un accueil enthousiaste.

Le SDOL a lancé l'étude d'une vision directrice pour le vélo en libre service, avec l'idée de couvrir l'ensemble du territoire avec un maillage relativement grossier (par opposition à une vision très urbaine comme Lyon ou Paris, avec des stations tous les 300 – 500m). L'objectif est de développer le réseau par petites étapes, en lien avec les nouveaux aménagements et densifications.

2 Buts de l'étude

La présente étude vise à :

- préciser les potentiels du VLS pour l'Ouest lausannois,
- proposer un réseau de type périurbain, prenant en compte les stations existantes sur le campus, à Morges, ainsi que le développement du réseau lausannois, à moyen terme³,
- identifier les stations clés,
- donner des indications sur le dimensionnement des stations.

¹ Données et citation : Schéma Directeur de l'Ouest lausannois

² Schéma Directeur de l'Ouest lausannois

³ Ville de Lausanne, « Vision directrice du réseau de vélos en libre-service », rapport final, septembre 2010, Transitec Ingénieurs Conseils

3 Périmètres de travail

L'étude traite le territoire du SDOL, ainsi que ses connexions avec Morges et Lausanne.

L'horizon temporel n'est volontairement pas figé : l'étude prend en compte les densités et générateurs actuels et prévus, sans fixer d'étapes, le but étant justement une souplesse de développement en lien avec des densifications pour lesquelles les horizons ne sont pas toujours connus précisément.



Figure 1 : Périmètre de travail⁴

⁴ Fond : SDOL, Chantier 5, Lignes directrices et stratégie d'aménagement, mars 2006

4 L'Ouest lausannois : contexte et potentiels VLS

4.1 Topographie et réseau cyclable

L'Ouest lausannois est globalement bien adapté aux déplacements à vélo :

- Le périmètre est « à l'échelle du cycliste » : le territoire correspond approximativement à un cercle de 3 km de rayon, alors que le vélo est un moyen de déplacement particulièrement attractif pour les trajets de 1 à 3 km.
- Du point de vue de la topographie, on considère généralement qu'un dénivelé de 40-50 m est acceptable pour un trajet à vélo. La topographie de l'Ouest est structurée grossièrement par une ligne Bussigny – Renens – Malley, en traitillé sur la figure ci-dessous, approximativement la ligne de chemin de fer :

Au Sud, la plupart des couloirs de déplacements présentent moins de 20 m de dénivelé, le maximum étant 50 m (accès à la colline du Motty, à Renges et à l'Ouest du quartier de Malley depuis les bords du lac).

Au Nord, par contre, le terrain présente une pente assez régulière perpendiculaire à la voie de chemin de fer - les centres de Crissier et Prilly se trouvent à respectivement + 60m et + 70 m de la gare de Renens

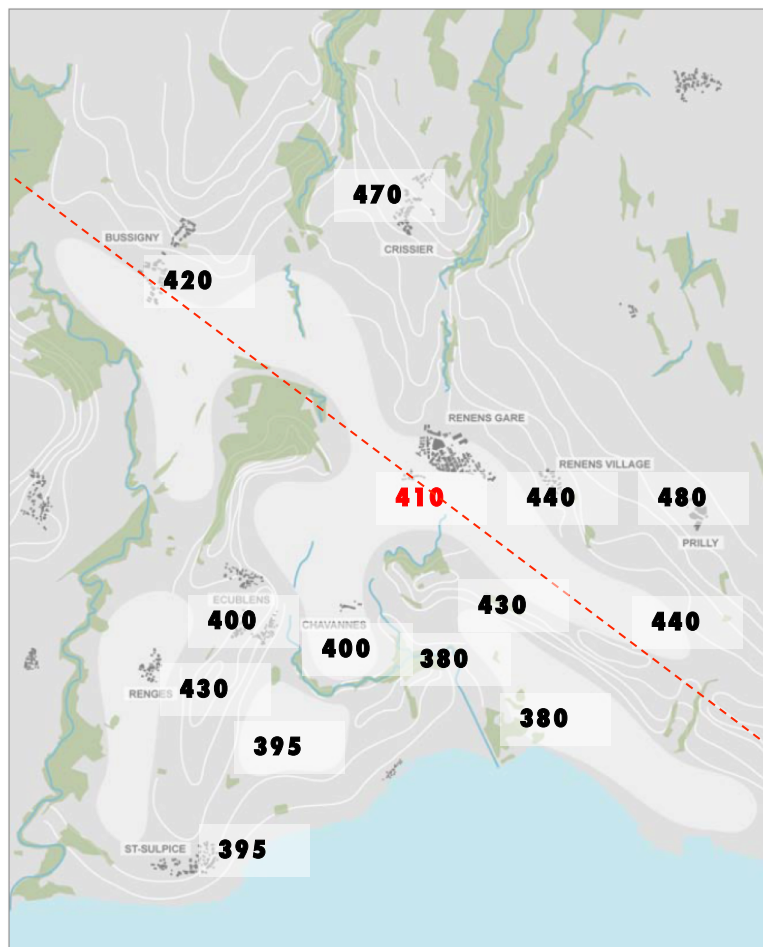


Figure 2 : Topographie⁵

⁵ fond tiré de: Lignes directrices et stratégie d'aménagement – Rapport, ADR, CITEC, ITINERA ; altitudes : données topographiques nationales, 2001

En plus des distances et de la topographie, les déplacements sont contraints par :

- les coupures induites par les voies de chemin de fer, le m1 et l'autoroute,
- l'aspect pour l'instant non attractif ou dangereux de grands axes comme le boulevard de l'Arc-en-Ciel ou la route de Crissier (absence de voies cyclables, jonction autoroutière).

Les déplacements problématiques pour la majorité des utilisateurs sont donc notamment :

- **L'accès à Crissier ou à Prilly ou depuis Renens ou le Sud des voies de chemin de fer** (dénivelés > 60 m ; cf. figure page suivante)
- **Les relations :**
 - Sud de Renens → le Flon** (distances > 4 km, voirie en grande partie inadaptée et dénivelé > 80m),
 - ↔ Bussigny** (voirie inadaptée, distances > 4 km par rapport au Sud de la gare de Renens ; figure ci-dessous),
 - Ouest lausannois ↔ Morges** (distances > 4 km et trafic sur la RC1),
 - Saint-Sulpice ↔ Renens, Malley et au-delà** (distances > 4 km ; cf. figure),
 - EPFL → Galicien, et au-delà** (distances > 4 km et dénivelé > 45 m; cf. figure).

Il faut cependant tenir compte de la réalisation à moyen / long terme des franchissements pour piétons et/ou cyclistes, notamment :

- Franchissement du m1 à hauteur de la station EPFL permettant la connexion Chavannes – campus - lac (mesure 4d.OL4, voir schéma ci-dessous),
- Franchissement de l'autoroute à hauteur d'Aligro, rendant possible les itinéraires cyclables principaux prévus : (Crissier-) gare de Renens – Chavannes –campus - lac et Ecublens - Chavannes-Malley (mesure 4d.OL7),
- Passerelle pour la gare de Renens, soit 2° franchissement des voies, facilitant la connexion Crissier – Renens – Chavannes – lac (mesure 4d.OL13),
- Franchissement du m1 et de l'autoroute à hauteur de la station Dorigny (mesure 4d.OL6).

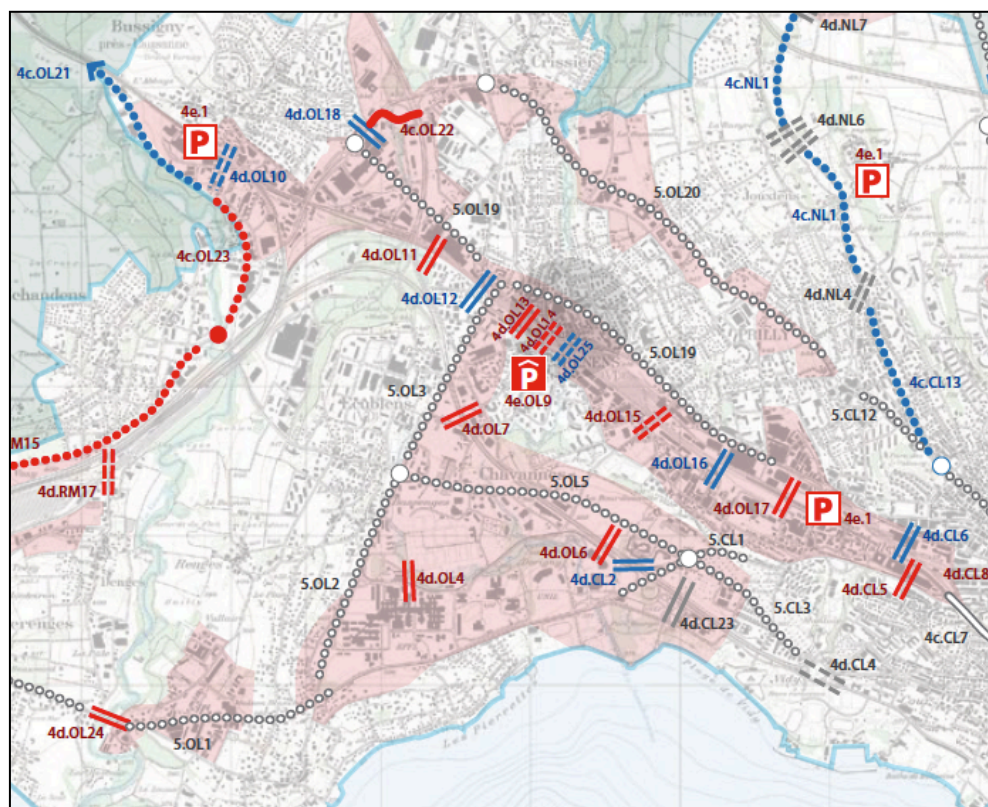


Figure 3 : Extrait du plan des mesures mobilité douce du PALM⁶

Les déplacements attractifs pour l'utilisation du vélo restent nombreux, surtout :

- L'accès aux hautes écoles depuis la gare de Renens,
- l'accès au centre sportif universitaire depuis Ouchy, Renens ou Ecublens,
- les déplacements locaux, au Sud de la gare de Renens.

Le réseau cyclable est présenté à l'annexe 1.

⁶ Projet d'Agglomération Lausanne-Morges, rapport final, état nov. 2007 (PALM/rtmo/Bt/Fr/Be/19 novembre 2007)

4.2 Générateurs de trafic

a Situation actuelle

Les générateurs de trafic actuels ont été identifiés dans le cadre du chantier 5. Ils sont présentés ci-dessous. Nous y ajoutons (pastilles oranges) la halte CFF de Bussigny (2'700 montées + descentes par jour⁷) et l'ECAL (614 étudiants et 250 employés, 2011-2012).

Les générateurs « EPFL » et « UNIL » sont en réalité des regroupements de générateurs et sont à considérer comme tels – exemples de dispersion:

- EPFL : Parc scientifique – centre Est 1.1 km
- EPFL – centre sportif : 1.1 à 2 km
- UNIL : traversée Est – Ouest du site env. 1.2 km

A noter également que le nouveau gymnase de l'Ouest lausannois (actuellement 350 élèves, et ils seront 500 en 2012), est en dehors du périmètre, sur le territoire de la commune de Lausanne (avenue de Provence), et n'est par conséquent pas traité.

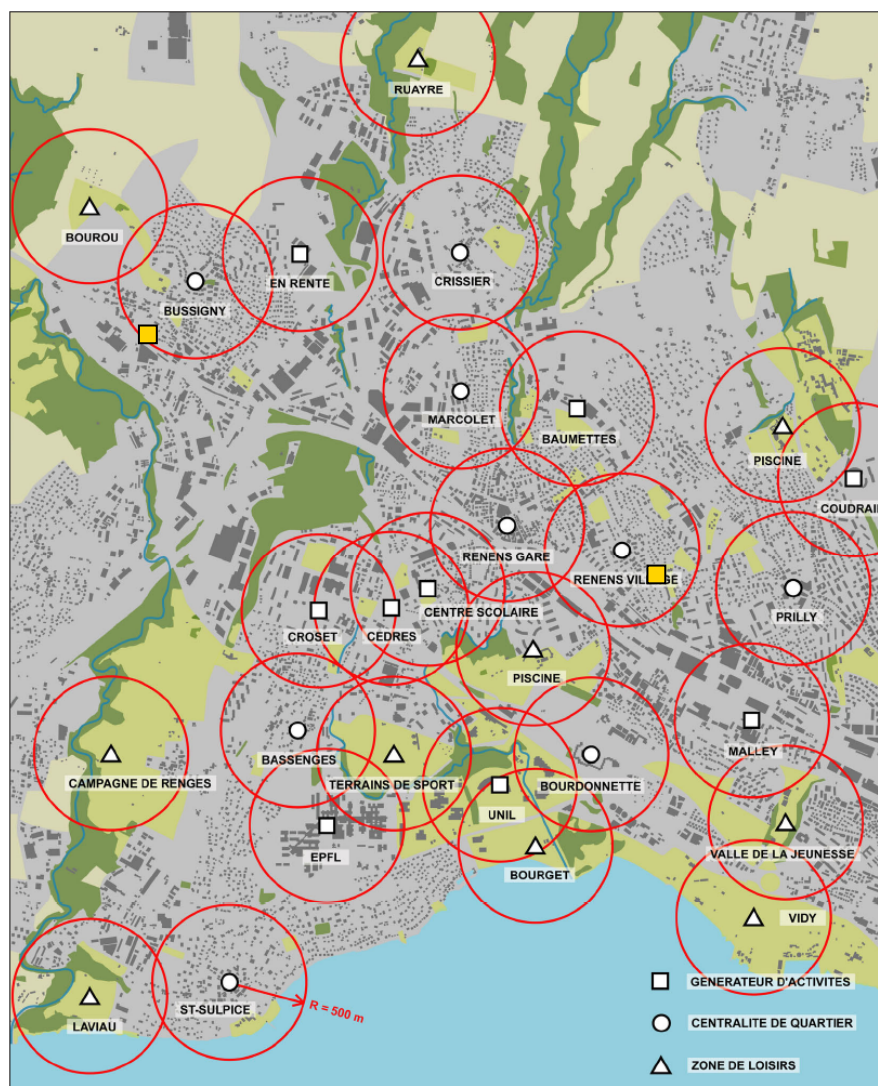


Figure 4 : Principaux générateurs de trafic actuels

⁷ Source : Service de la Mobilité / Rapport de planification RER vaudois, 2010

b Situation future

L'Ouest est dans une forte phase de développement, et verra apparaître de nouveaux générateurs, notamment :

- | | |
|--|--------------------|
| ▪ La halte CFF de Prilly-Malley | juin 2012 |
| ▪ Le nouveau gymnase de l'Ouest, Renens
(remplacera le gymnase de Provence) | 2016 |
| ▪ Le futur quartier Arc-en-Ciel, et l'ensemble du chantier 2
(couloir des voies CFF, Sebeillon-Renens-Bussigny) | moyen / long terme |
| ▪ L'urbanisation entre Crissier et Prilly, chantier3 | moyen / long terme |

Les secteurs stratégiques de développement sont présentés ci-dessous.



Figure 5 : Secteurs stratégiques de développement de l'Ouest Lausannois⁸

⁸ Fond : SDOL, Chantier 5, Lignes directrices et stratégie d'aménagement, mars 2006

4.3 Offre VLS existante dans l'Ouest lausannois

Le sous-réseau de VLS « Campus » a été implanté dans l'Ouest en juin 2009. Il comporte actuellement 9 stations : 8 sur le site universitaire, entre l'EPFL, l'UNIL et l'IDHEAP, et une à Renens, à la Place du Marché (cf. page suivante). Une dixième station est en préparation, au centre sportif Unil-EPFL (avril 2012).

Le sous-réseau fait partie du réseau « Lausanne-Morges », mais comporte des spécificités :

- Les cartes sans contact des étudiants et employés peuvent être activées très simplement (via internet) pour permettre l'utilisation des vélos
- Les 3 premières heures d'utilisation sont gratuites, contre une, pour les autres stations

Les stations sont présentées ci-dessous.



Figure 6 : Stations actuelles de l'Ouest lausannois⁹

⁹ Fond : SDOL, Chantier 5, Lignes directrices et stratégie d'aménagement, mars 2006

a Utilisation

L'utilisation varie beaucoup entre l'EPFL et l'UNIL - pour la **haute saison**¹⁰ :

- EPFL : à l'origine de 1'850 déplacements VLS par mois, pour 8'460 étudiants et employés¹¹, soit **0.22 déplacement /mois /étudiant ou employé**.
- UNIL : à l'origine de 1'350 déplacements VLS par mois, pour 14'600 étudiants et employés¹², soit **0.09 déplacement /mois /étudiant ou employé**.

La différence d'utilisation s'explique par :

- Une part modale du vélo plus faible à l'UNIL : 6% des utilisateurs arrivant sur le site, contre 14% à l'EPFL¹³.
- Une différence de communication : l'information sur les VLS et le lien pour s'abonner sont donnés sur le site web de l'EPFL, mais pas sur celui de l'UNIL (où le site du système VLS apparaît uniquement dans la rubrique « liens »).

A la Place du Marché, à Renens, l'utilisation actuelle est faible parce que la station vise pour l'instant presque exclusivement les déplacements en relation avec les hautes écoles. Les stations actuelles du campus forment un sous-réseau qui fonctionne en grande partie pour lui-même :

- environ 88% des trajets des stations du campus (y commençant ou s'y terminant) se font en relation avec d'autres stations du campus.
- environ 4% en relation avec Renens, 7% pour Lausanne et 1% pour Morges¹⁴.

Globalement, le VLS est utilisé principalement durant la journée, pour des déplacements internes au campus, ainsi qu'en complément des transports publics (trajets vers Ouchy par exemple, ou déplacements après les heures de fonctionnement des transports publics).

L'examen des chiffres du mois d'octobre 2010¹⁵ montre que **l'offre présente dans l'Ouest est utilisée en très grande majorité par des abonnés** : les 3'928 prélèvements de vélos se répartissent entre :

Abonnements « camups » :	3'831 prélèvements	97.6%
Abonnements Lausanne-Morges :	32 prélèvements	0.8%
Abonnements natiopass :	16 prélèvements	0.4%
Cartes dypass :	49 prélèvements	1.2%
Total	3928	100%

¹⁰ par rapport aux comptages disponibles, janvier – octobre 2010 : moyenne pour les mois de mars, avril, mai et octobre

¹¹ 2009 : 7'160 étudiants + 1'300 employés, données EPFL, www.epfl.ch

¹² 2009 : 11'620 étudiants + 2'550 emplois (équivalents plein temps), données UNIL, www.unil.ch; emplois transformés en employés : / 0.85, = env. 3'000 employés

¹³ données : enquête RUMBA, pour la période avril – mai 2009, source : LITEP, EPFL, <http://litep.epfl.ch>

¹⁴ chiffres pour l'année 2011, velopass

¹⁵ données velopass

L'examen de l'utilisation montre le rôle prépondérant de la station Avenue Piccard, avec une position centrale dans le réseau.

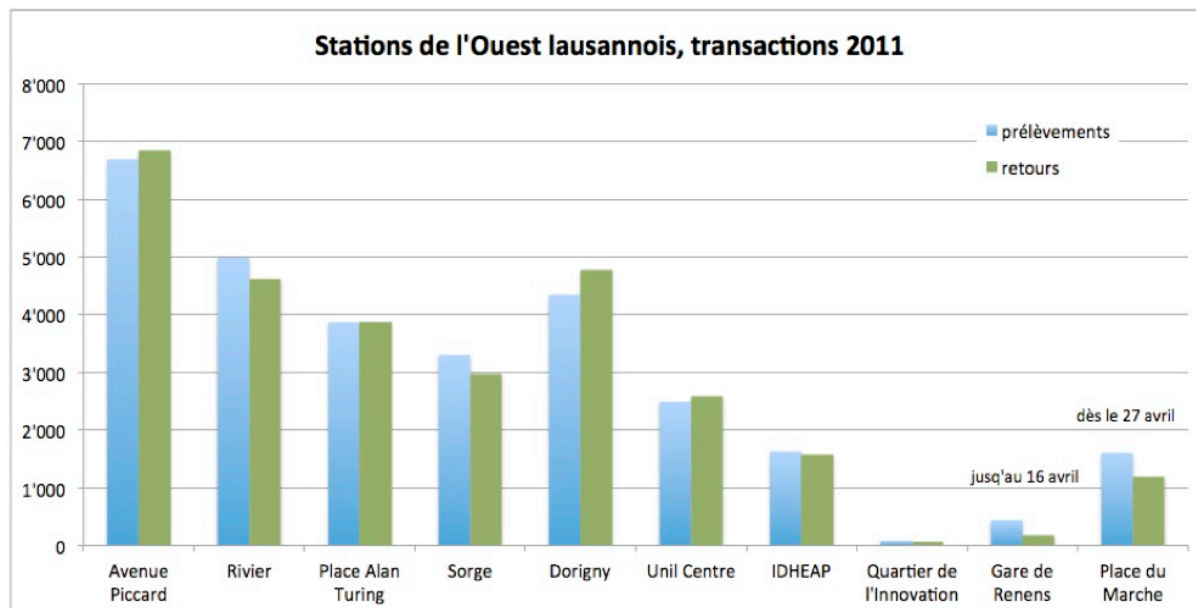


Figure 7 : Transactions 2011 sur les stations de l'Ouest lausannois (données velopass)

5 Développement du réseau VLS

Un réseau cohérent pour l'ensemble de l'Ouest lausannois doit tenir compte:

- Des **principaux pôles de transports publics**: gares RER, principaux arrêts du m1, arrêts regroupant plusieurs lignes principales. Une station de VLS à leur proximité offre la possibilité de combiner l'efficacité du train ou du TP urbain pour des moyennes distances avec celle du vélo pour l'accessibilité fine (le rayon d'action idéal du VLS se situe entre 500m et 3 km environ).
- Des **générateurs de trafic existants et futurs**: centralités, nouvelles densifications, grandes entreprises et secteurs d'activités, zones de loisirs, ... que le VLS peut efficacement connecter entre eux et avec les pôles TP.
- De la topographie : l'Ouest est globalement bien adapté aux déplacements à vélo, mais le risque de déséquilibre important de l'utilisation du réseau existe, si une ou plusieurs stations sont naturellement en lien avec d'autres stations situées nettement plus bas. De tels cas de figure doivent être évalués avec l'ensemble de leurs apports et de leurs contraintes.
- Du réseau cyclable et de ses particularités (coupures, tronçons difficiles, ou au contraire cheminements réservés / privilégiés), étant donné qu'il conditionne les liens fonctionnels qu'on veut assurer, entre un pôle TP et un générateur de trafic par exemple. Particulièrement pour les coupures, l'horizon temporel est important (échéances de réalisations de traversées).

- De l'offre VLS existante, qui devrait idéalement participer naturellement à l'attractivité du réseau global.

La présente étude visant à aiguiller les choix des communes vers les stations VLS à réaliser pour créer un réseau cohérent, il est important de prioriser les emplacements évalués. Une hiérarchie à trois niveaux a ainsi été validée et appliquée. Elle est présentée ci-après.

5.1 Méthodologie

La méthodologie retenue pour proposer un ensemble cohérent de stations VLS qui pourront être réalisées à différentes échéances consiste en :

- a. La **superposition des éléments de potentiel** du territoire : centralités, densités d'habitat et d'emplois, présence de générateurs ou de pôles TP.
- b. Le **quadrillage du territoire** avec des emplacements *a priori* intéressants sur la base des éléments d'attractivité (stations à tester).
- c. **Evaluation des emplacements** ainsi générés prenant en compte l'attractivité et les éventuelles contraintes de topographie et de réseau (par exemple : risque d'isolation du reste du réseau avant la réalisation d'un franchissement).
- d. **Définition des critères de hiérarchie du réseau** – critères pour les réseaux structurant / secondaire / complémentaire.
- e. **Hiérarchisation des emplacements** – identification des emplacements selon leur appartenance possible aux réseaux de base / secondaire / complémentaire.

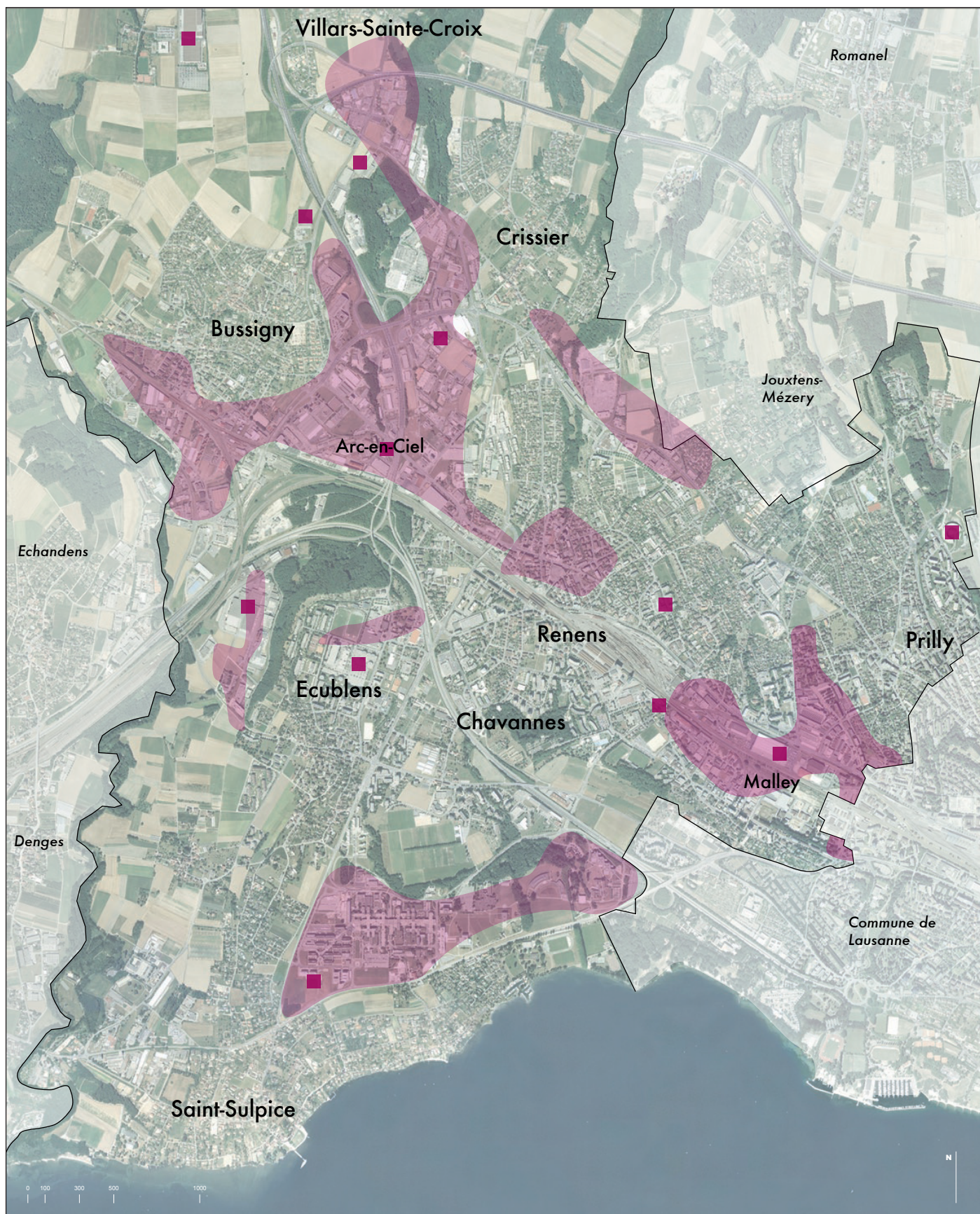
a Eléments de potentiel du territoire

Les principaux éléments de potentiel pour les futures stations de vélos en libre service sont les centralités, les densités d'habitat et d'emplois, les autres générateurs de flux (administration, bibliothèque, zone de loisirs ou de sport, centre commercial, ...), et les pôles de transports publics. Ils sont présentés aux pages suivantes pour le territoire de l'Ouest lausannois.

Figure 8: Densités d'habitants et centralités

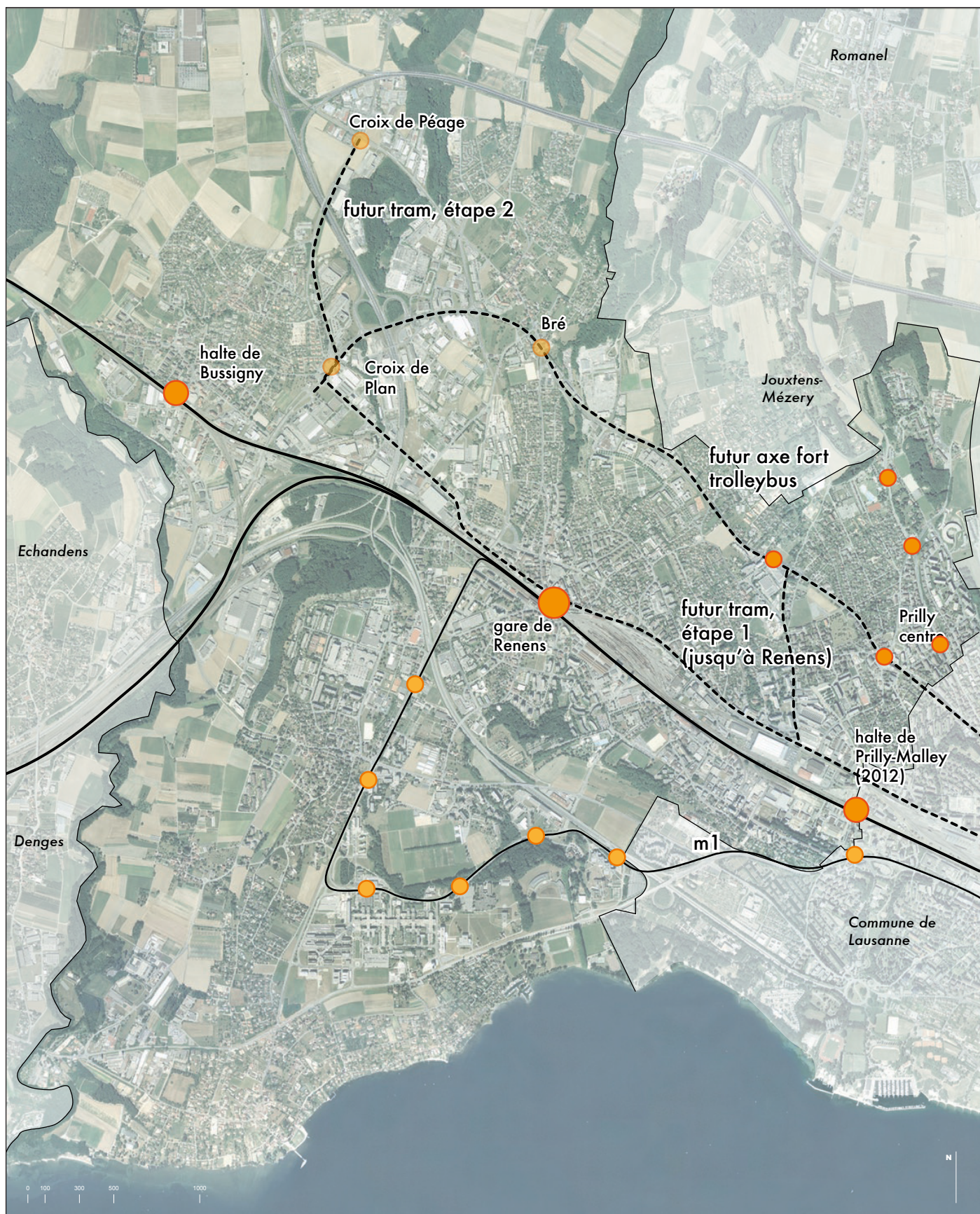


Figure 9: Densités d'emplois et pôles d'emploi principaux



■ densité d'activités / pôle activité principal

Figure 10: Pôles TP actuels et futurs



- gare CFF
- pôle TP secondaire

Fond : SDOL, Chantier 5, Lignes directrices et stratégie d'aménagement, mars 2006

Figure 11: Autres générateurs de trafic



- ★ zone de loisirs / sports
- ★ administrations
- ★ grands centres commerciaux
- ★ autres générateurs

Fond : SDOL, Chantier 5, Lignes directrices et stratégie d'aménagement, mars 2006

Potentiels VLS dans l'Ouest lausannois

Key Team, juillet 2012

b Emplacements à évaluer

Sur la base de la vision d'ensemble des éléments de potentiel, un ensemble d'emplacements *a priori*, à évaluer, a été défini. Chacun de ces emplacements a ensuite été examiné pour lui-même, en fonction de l'attractivité qu'il présenterait pour une station VLS. La « concurrence » possible de stations proches n'a pas été prise en compte. La cohérence du réseau a été vérifiée dans une deuxième étape.

L'ensemble des emplacements est présenté à la page suivante.

5.2 Evaluation des emplacements

L'attractivité des emplacements est une notion primordiale – ici elle sera évaluée par le biais d'un ensemble de paramètres permettant une évaluation des emplacements la plus objective. Cette attractivité est liée au territoire de la station : un cercle d'un rayon 300 m a été considéré de manière générale, et réduit dans certains cas particuliers (par exemple la présence d'obstacle rendant l'accès à la station difficile depuis un point situé à l'intérieur de ce rayon).

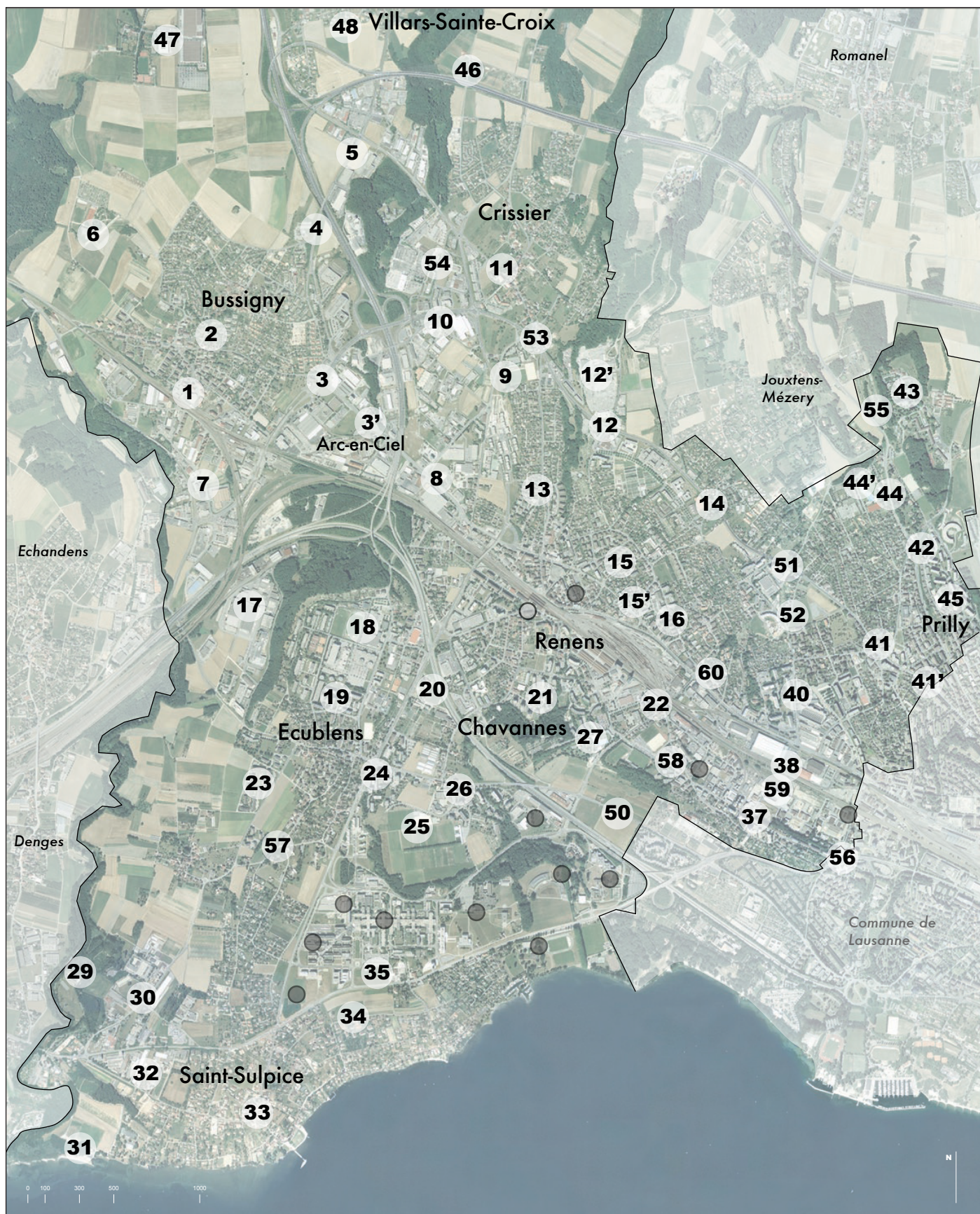
Les paramètres retenus pour l'évaluation sont ceux qui participent actuellement au succès de stations de VLS en Suisse et ailleurs, soit :

1. **Nombre d'emplois** – important car la clientèle active est susceptible de changement modal, d'autant plus que les possibilités de parcage sont restreintes.
2. **Nombre d'habitants** – également potentiellement intéressés pour les déplacements liés au travail ou aux loisirs principalement.
3. **Générateur de trafic « autre »** – par exemple centralité locale, zone de loisirs, piscine, terrains de sport, ...
4. **Complémentarité avec les TP :**
 - a. présence d'un pôle TP permettant au VLS de fournir une alternative d'accès aux stations situées à proximité,
 - ou
 - b. potentiel du VLS pour améliorer la connexion d'une zone donnée, comme moyen d'accéder à des secteurs / offres TP actuellement éloignés.

L'outil d'aide à la décision développé ici doit être compréhensible et facilement utilisable pour l'évaluation des stations. Pour cela, il a été choisi de noter chaque paramètre de choix pour lui-même, sur une échelle de 1 à 6, sans pondération arbitraire, par opposition à une notation globale agrégée.

La temporalité est prise en compte de manière souple : les emplacements sont évalués soit pour la situation actuelle, soit en relation à un développement (nouveau plan de quartier par exemple). La temporalité est indiquée dans le tableau d'évaluation, page 21. L'évaluation est illustrée à la page 23.

Figure 12: Emplacements à évaluer



34

emplacement à évaluer / n°



station VLS existante / prévue

Fond : SDOL, Chantier 5, Lignes directrices et stratégie d'aménagement, mars 2006

Evaluation des emplacements

n°	nom	commune	horizon	habitants		emplois		générateur autre		potentiel de complémentarité TP / substitution		
				nb hab *	NOTE hab	nb empl* **	NOTE empl	détail	NOTE générateur	détail	NOTE TP1	NOTE TP2
1	Bussigny gare	Bussigny	actuel	1'090	3.4	392	1.6	commerces, petite centralité locale, services	3	halte RER, 2'700 montées + descentes /j; VLS = complément desserte vers le village de Bussigny, éventuellement En Rente (pente)	3	
2	Bussigny village	Bussigny	actuel	1'330	3.9	106	1.2	centralité locale: activités, commerces	3	VLS: moyen d'accès à la Croix-de-Plan ou à la gare de Renens		2
3	Croix-de-Plan	Bussigny	actuel	530	2.2	1'080	2.6	commerces, activités	2	VLS: liaison avec Bussigny gare / village, Renens (complément l. 17)		3
	Croix-de-Plan	Bussigny	tram, étape 2	750	2.6	2'130	4.1	commerces, activités	3	arrêt de tram, rayonnement sur Bussigny, La Chocolaterie, évent. Villars-Ste-Croix	4	
3'	Arcen-Ciel	Crissier	actuel	10	1.0	1'300	2.9	commerces, activités	3	VLS: liaison avec Bussigny gare / village, Renens (complément l. 17)		3
	Arcen-Ciel	Crissier	tram, étape 2	740	2.6	3'750	6.0	commerces, activités, services	4	VLS: liaison avec Bussigny village, Chocolaterie, Ecublens	3.5	
4	En Rente	Bussigny	tram, étape 2	380	1.8	1'760	3.6	—	1	VLS: liaison avec Crissier (pente), éventuellement Bussigny village (pente)	3	
5	Croix-de-Péage	Crissier	actuel	20	1.0	880	2.3	—	1	terminus ligne 17, mais périphérie du réseau, intéressant éventuellement pour une station à Villars-Ste-Croix	2	
	Croix-de-Péage	Crissier	tram, étape 2	20	1.0	880	2.3	—	1	terminus tram, mais périphérie du réseau, intéressant éventuellement pour une station à Villars-Ste-Croix; + TP // possibilités VLS et cheminements 2R, complémentarité faible	2	
6	La Plannaz / Bourou	Bussigny	actuel	0	1.0	0	1.0	zone de loisirs, tennis et proximité de la forêt	3	le VLS offre une alternative d'accès, en complémentarité avec les TP (gare de Bussigny ou Croix-de-Plan)		3
7	La Chocolaterie	Bussigny	actuel	40	1.1	920	2.4	—	1	quartier très peu desservi, VLS offre la connexion à la Croix-de-Plan (l. 17 / tram) ou au m1, + permet d'atteindre les pôles locaux (surtout Renens, Ecublens, Chavannes)		4.5
8	Zinguerie	Crissier	actuel	0	1.0	780	2.1	commerces, activités	3	VLS: liaisons vers Bussigny + perpendiculaires ligne 17 / futur tram: Crissier, Ecublens		3
9	Mongevon	Crissier	actuel	950	3.1	460	1.7	terrains de foot, admis importance < Chavannes	3	desservi par la ligne tl 36; VLS: moyen d'accès alternatif à Renens		4
10	Closet	Crissier	actuel	0	1.0	280	1.4	—	1	desservi par la ligne tl 36; VLS: moyen d'accès alternatif à Renens		4
11	Crissier village	Crissier	actuel	580	2.3	390	1.6	centralité locale: activités, commerces	3	desservi par la ligne 18; VLS: moyen d'accès alternatif à la gare de Renens et à Prilly centre		2
12	Beau-Site	Renens	actuel	130	1.3	1'640	3.4	commerces, activités	3	desservi par la ligne 18; VLS: moyen d'accès alternatif à la gare de Renens et à Prilly centre		2
12'	Ley-Outre	Crissier	avec dvpt	770	2.7	1'860	3.7	nouveau quartier, services, activités	3	desservi par la ligne 18; VLS: moyen d'accès alternatif à la gare de Renens et à Prilly centre		3
13	rué des Alpes	Renens	actuel	1'550	4.4	70	1.1	commerces, activités	2	faible		1
14	chemin de Joux	Renens	actuel	1'000	3.2	40	1.1	tennis, 6 courts	3	accès à la gare de Renens		2
	chemin de Joux	Renens	à terme	1'510	4.3	170	1.3	tennis, 6 courts	3	accès à la gare de Renens		2
15	rué de l'Avenir	Renens	actuel	1'980	5.3	530	1.8	commerces, activités	2	desserte via ligne 7, 200-300m + proximité gare de Renens; VLS: liaison Chavannes, piscine, lac, hautes écoles		2
15'	Renens administration	Renens	actuel	580	2.3	200	1.3	administration communale	3	desserte via ligne 7, + proximité gare de Renens; VLS: liaison vers le lac, hautes écoles		2
16	ECAL	Renens	actuel	2'240	5.9	280	1.4	ECAL, 614 étudiants 2011-2012, expositions, conférences...	4	permet une liaison avec le lac, les hautes écoles		2
17	Large Pièces	Ecublens	actuel	0	1.0	1'290	2.9	—	1	secteur non desservi, VLS permet liaison avec Ecublens, Renens, le m1 (mais dénivelé)		3
18	chemin du Crosset	Ecublens	actuel	680	2.5	1'050	2.5	stade	3	VLS: liaisons locales moyenne distance, accès aux terrains de sport		3
19	route du Bois	Ecublens	actuel	1'570	4.4	860	2.3	nouveau centre socio-culturel, centre commercial, centre technique communal	5	VLS: liaisons locales moyenne distance		3
20	chemin des Cèdres	Chavannes	avec dvpt	1'600	4.5	1'000	2.5	emplois dans le tertiaire, services	2			1.5
21	Blancherie	Chavannes	actuel	1'900	5.1	220	1.3	commerces de quartier, poste	2	quartier assez mal desservi, VLS = accès aux pôles locaux, + à la gare / au m1		5
22	rué du Caudray	Renens	actuel	900	3.0	1'140	2.7	activités, commerces	2	desserte existe sur rue de Ls, mais VLS: alternative pour l'accès à la gare de Renens / à Malley		4
23	Le Moty	Ecublens	actuel	1'100	3.4	290	1.4	—	1	desserte assez faible, l. 33, VLS: alternative vers le m1, centralité Ecublens, les hautes écoles		4
24	Cerisaie	Chavannes	actuel	1'480	4.2	160	1.2	commerces de quartier, PAM	2	arrêt Cerisaie, alternative pour les habitants du Moty et de Chavannes Sud	3	
25	Chavannes, terrains foot	Chavannes	restructuration réseau TP SDOL	1'430	4.1	110	1.2	terrains de foot, zone de loisirs d'importance intercommunale	5	bonne desserte par le m1, Renens - Ecublens - Malley, + desserte en marge, cadence 20, <> lac et Renens		2
26	route de la Maladière	Chavannes	prolongement de la ligne 2, tl	940	3.0	40	1.1	Administration communale, Business school of Lausanne, restaurant	3	bonne desserte jusqu'au m1, mais relativement faible dans l'axe N-S (20'); VLS permet un accès facile à Renens et aussi au campus		3
27	piscine de Renens	Renens	actuel	1'550	4.4	400	1.6	piscine, d'importance intercommunale	5	lignes 30 et 33 à env. 350 m; VLS permet une bonne connexion avec les zones denses d'habitation Ecublens - Renens - Chavannes-Malley et avec le campus		4.5
29	campagne de Renges	Ecublens	actuel	10	1.0	0	1.0	zone de loisirs locale	3	à proximité de la RC1, liaison vers Morges et la Bourdonnette; le VLS permet un accès depuis Ecublens, Renens, Chavannes et le campus		4
30	chantier 4	Ecublens	avec dvpt	710	2.5	1'090	2.6	emplois dans le tertiaire, services	2.5	desserte directe vers la gare de Renens et relative proximité avec la RC1 (-> Bourdonnette); VLS: accès à Saint-Sulpice, au campus		2
31	La Laviau	Saint-Sulpice	actuel	10	1.0	20	1.0	plage et terrains de foot, zone de loisirs locale	3	à 500m de la route du Centre (l30 / 31), à 800m de la route cantonale (offre TP urbaine); VLS: accès efficace depuis St-Sulpice, le campus, Ecublens, Renens		5
32	route du Centre	Saint-Sulpice	avec dvpt	360	1.8	440	1.6	club de tennis, 4 courts	2.5	desserte faible fréquence vers St-Sulpice - campus - Renens, ou desserte urbaine sur la RC1 (300m); VLS: complément vers le village de St-Sulpice, le m1, le campus		4.5
33	village	Saint-Sulpice	actuel	850	2.8	180	1.3	centre de village, activités, commerces	3	desserte faible fréquence vers le campus - Renens, ou desserte urbaine sur la RC1 (400m); VLS: complément vers le m1, le campus, Renens		5
34		Saint-Sulpice	actuel	530	2.2	10	1.0	—	1	desserte faible fréquence vers Renens, ou desserte urbaine sur la RC1 (150m); VLS: complément vers le m1, le village, Renens		4
35	Learning Center	Ecublens		0	1.0	200	1.3	bibliothèque d'importance régionale, lieu de travail pour les étudiants	6	fréquence 10' vers la Bourdonnette et Morges; VLS: accès rapide au m1 et aux centralités de l'Ouest		4
36	centre sportif	Ecublens		10	1.0	5	1.0	centre sportif universitaire	4	fréquence 10' vers la Bourdonnette et Morges; VLS: accès rapide au m1 et aux centralités de l'Ouest		4
37	av. de Longemalle	Renens	actuel	950	3.1	380	1.6	—	1	2 lignes à 20' vers Malley / Renens; VLS: alternative plus souple vers la gare de Renens (puis Malley), les centralités de l'Ouest et le campus		4
38	Perrelet	Renens	actuel	0	1.0	890	2.3	—	1	bâtiment II, en contact avec la rue de Lausanne, mais à 750 m de la future halte de Prilly-Malley		4
40	Florissant	Renens	halte de Prilly-Malley	2'060	5.5	690	2.0	—	1	desserte par la ligne 18; VLS: accès à la future halte de Malley, au quartier, ou complémentaire vers Renens		3.5

n°	nom	commune	horizon	habitants		emplois		générateur autre		potentiel de complémentarité TP / substitution		
				nb hab*	NOTE hab	nb empl**	NOTE empl	détail	NOTE générateur	détail	NOTE TP1	NOTE TP2
41	Prilly centre	Prilly	actuel	1'730	4.8	950	2.4	centralité, activités, services	4	desserte par la ligne 9, futur axe fort trolleybus, + l 33 (Malley); VLS: lien complémentaire vers la halte de Malley, la route de Cossonay, Crissier		3
41*	Migros Prilly	Prilly	actuel	2'080	5.5	780	2.1	commerces, activités, services	3.5	id 41		3
42	Prilly Chasseur	Prilly	actuel	1'380	4.0	460	1.7	—	1	desservi par le LEB + l 33; VLS: complément pour l'accès à Prilly centre ou Lausanne		3.5
43	Cery	Prilly	actuel	5	1.0	280	1.4	xx patients ambulatoires / visites /]	3	desserte faible: relativement éloigné du LEB; navette 34 fonctionne à faible fréquence, hors heures de pointe; VLS permettrait une connexion au LEB (mais montée)		2
44	piscine de Prilly	Prilly	actuel	110	1.2	15	1.0	piscine d'importance intercommunale	5	arrêt LEB Fleur de Lys + ligne 33 à 400 m; VLS permettrait une connexion avec Prilly Centre et Mont-Goulin		3
44'	piscine de Prilly, emplacement M&J	Prilly	actuel	90	1.2	15	1.0	piscine d'importance intercommunale	5	arrêt LEB Fleur de Lys + ligne 33 à 400 m; VLS permettrait une connexion avec Prilly Centre et Mont-Goulin		3
45	Mont-Goulin	Prilly	actuel	1'800	4.9	120	1.2	...	1	lignes tl 4 et 33 vers Prilly / Lausanne; VLS: complément d'accessibilité, a priori surtout vers Prilly		2
46	Ruayre	Crissier	actuel	0	1.0	0	1.0	terrains de football, 3-4 entraînements par jour, après-midi / soir	3	pas de desserte TP; le VLS fournirait une connexion avec Crissier (provenance a priori de la plupart des joueurs de football et spectateurs)		5
47	BOBST Mex	Mex	déménagement, 2012	0	1.0	1'620	3.4	—	1	TP: navettes existent, mais 2-3 matin / soir, peu de souplesse, depuis Renens; le VLS améliorerait l'accès à la gare de Renens et fournirait une liaison avec la gare de Bussigny ou Timonet		5
48	Villars-Sainte-Croix village	Villars-St-Croix	actuel	390	1.8	130	1.2	centre de village, activités, commerces	3	desserte TP via ligne 56, faible fréquence, transbordement à Timonet; le VLS améliorerait l'accès à Renens, la gare de Bussigny, Timonet et les centralités de l'Ouest		6
49	gare de Renens Sud	Renens	actuel	1'670	4.6	710	2.0	centralité locale: commerces, coop Pronto	4	gare d'importance régionale; station VLS au Sud intéressante pour les trajets vers les stations au Sud des voies (destinations au N: pl. du Marché)	6	
50	En Dorigny, Côtes de la Bourdonnette	Chavannes	à terme, réalisation des 2 quartiers	2'520	6.0	1'840	3.7	"mixité très forte entre un espace commercial de grande envergure et un quartier d'habitations et d'activités", SDOL	4.5	quartier à proximité du m1 et bien desservi sur l'axe rte de la Maladière (prolongement ligne n°2); VLS: complément en relation avec les hautes écoles, le lac et Renens principalement		2
51	Prilly Eglise	Prilly	à terme (PPA Corminjoz Nord, PQ En Broye)	1'210	3.6	530	1.8	futures activités	2	Nouveau nœud TP, axes forts Crissier - Lausanne via Prilly et via rte de Florissant / Malley. Accès VLS intéressant surtout depuis les stations sur la rte de Cossonay, elle aussi desservie par les mêmes axes forts	3	
52	En Broye / Corminjoz / jardins familiaux	Prilly	à terme (PPA Corminjoz)	1'810	4.9	170	1.3	jardins familiaux	2.5	quartier très bien desservi par les futurs axes forts Crissier - Lausanne via Prilly et via rte de Florissant / Malley; VLS: complément vers Renens		2
53	Bré	Crissier	actuel	50	1.1	320	1.5	administration communale	3	bien desservi sur l'axe rte de Cossonay; VLS: complément vers Marcolet, Renens (peu pertinent par rapport à l'administration com.)		3
54	MMM Crissier	Crissier	à terme (aménagement s cyclables)	0	1.0	1'010	2.5	grand centre commercial	5	desservi par la ligne 36, et en marge par les futurs axes forts (env. 300m). VLS: complément vers Bussigny et Crissier, à terme (aménagements cyclables sur la route de Cossonay)		4
55	jardins familiaux Cery	Prilly	actuel	20	1.0	10	1.0	jardins familiaux	3	desservi par le LEB, Fleur de Lys; VLS: liaison avec Mont-Goulin, ~ à plat, + Prilly centre (pente)		4
56	Malley m1	Prilly	actuel	1'550	4.4	510	1.8	COOP, Av. du Chablais	3.5	interface m1, VLS permet connexion avec le nouveau quartier de Malley, Longemalle, Censuy	4	
57	Ecublens administration	Ecublens	actuel	370	1.8	30	1.0	administration communale	3	desserte faible, via l. 33; VLS: bon complément en relation avec le reste de la commune, m1, hautes écoles		4
58	CTC Renens	Renens	actuel	650	2.4	560	1.8	centre technique communal + terrains de foot	3	VLS: liaison avec gare de Renens, Malley, m1, + commune de Renens (! Station Longemalle proche, déjà utile pour les trajets vers / depuis Malley)		4
59	SIL + MAGESI	Renens	actuel	0	1.0	170	1.3	considéré inexistant: utilisateurs SIL viennent avec chargement à éliminer	1	VLS: liaison avec gare de Renens + commune de Renens, dans une moindre mesure Malley, m1 (proches)		3
60	La Croisée	Renens	tram, étape 1	1'820	5.0	1'090	2.6	requalification, avec le tram, + lieu de passage: hypothèse commerces et activités à l'échelle du quartier	2	halte tram t1, potentiel pour le VLS pour le Centre Technique Communal de Renens et les quartiers du Sud des voies (En Dorigny, Côtes de la Bourdonnette); peu de potentiel pour le Nord, le quartier En Broye / Corminjoz dispose d'une bonne desserte TP vers le centre, via Prilly, qui sera améliorée avec les axes forts	4	

max

2'520

3'750

* actuel = valeurs 2010

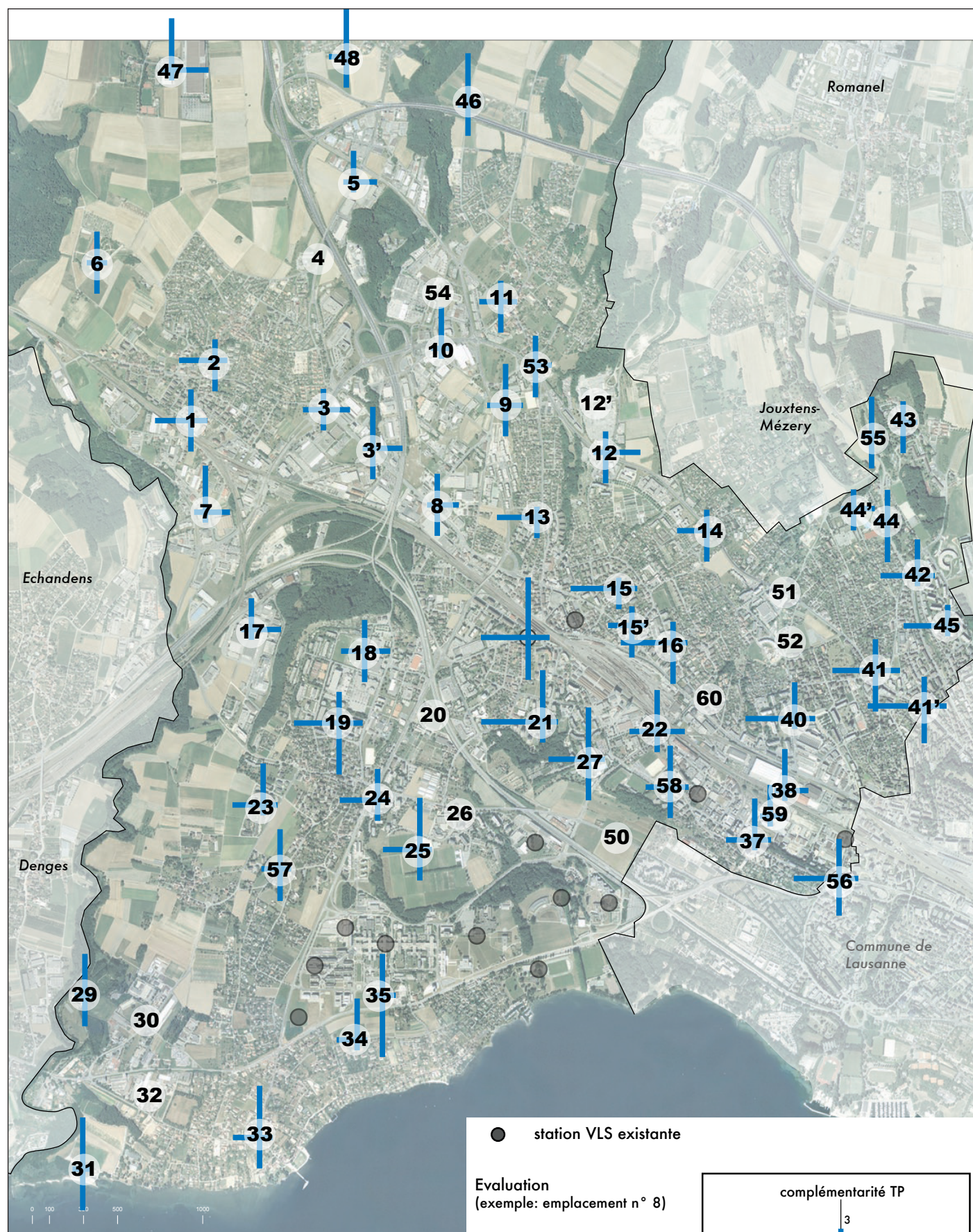
** actuel = valeurs 2008

notation habitants		notation emplois		notation autres générateurs		notation TP 1: VLS comme complément à un pôle TP I S'applique seulement pour les stations pour qui le rôle "pôle TP" est prépondérant
0	1	0	1	inexistant	1	
460	2	680	2	équipement / générateur de quartier	2	halte / arrêt, avec potentiel du VLS réduit (peu de secteurs ou secteurs de plus faible densité pour lesquels un trajet en VLS depuis le lieu étudié pour la station représente un complément intéressant au TP)
920	3	1'360	3	équipement communal	3	halte LEB, ou arrêt de niveau supérieur mais avec potentiel réduit
1'380	4	2'040	4	touche aussi les communes voisines	4	
1'840	5	2'720	5	bassin: Ouest lausannois	5	halte ferroviaire, RER, ou principal arrêt m1, trams / bus à haut niveau de service
2'300	6	3'400	6	générateur d'importance régionale	6	gare d'importance régionale

notation TP 2: VLS comme offre complémentaire pour un quartier, permettant d'accéder à une offre TP; s'applique aux stations n'ayant pas un rôle prépondérant de pôle TP

quartier déjà bien desservi, le VLS n'offre pas de possibilité d'accès à une offre TP structurante alternative	1
quartier déjà bien desservi, mais le VLS permet l'accès à une offre TP performante et complémentaire à l'existante (autres destinations)	2
le quartier a une bonne desserte, mais le VLS apporte une alternative pour un axe particulier moins bien desservi	3
le quartier a une desserte moyenne, le VLS offre l'accès à des offres alternatives intéressantes	4
le quartier a une desserte relativement faible, par rapport à laquelle le VLS apporte une alternative de poids	5
le VLS apporte un avantage significatif en permettant d'accéder à une offre TP structurante à un quartier mal desservi	6

Figure 13: Evaluation des emplacements pour les premières étapes de développement (situation actuelle)

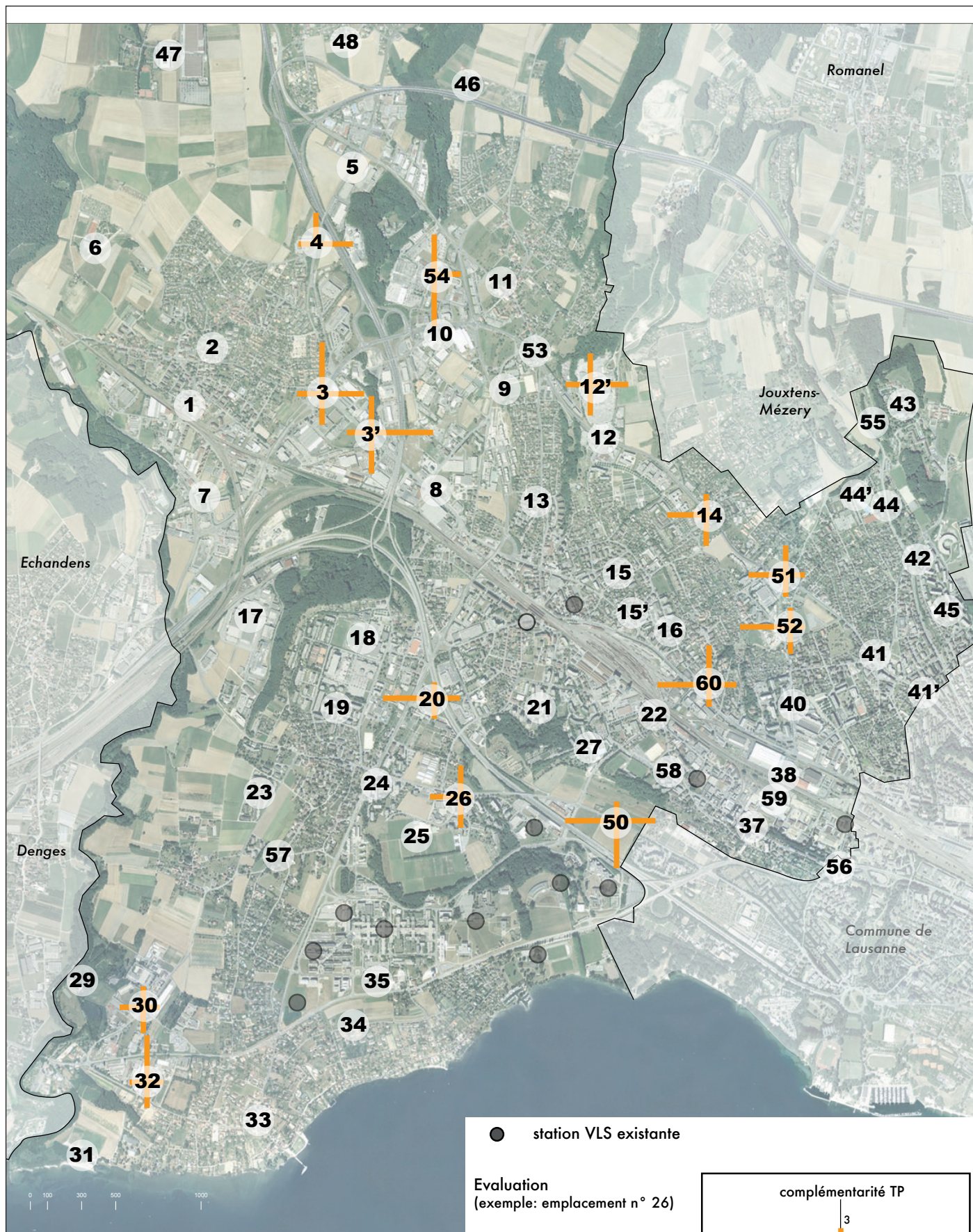


Fond : SDOL, Chantier 5, Lignes directrices et stratégie d'aménagement, mars 2006

Potentiels VLS dans l'Ouest lausannois

Key Team, juillet 2012

Figure 14: Evaluation des emplacements liés aux développements futurs (échéances: voir tableau d'évaluation)



Fond : SDOL, Chantier 5, Lignes directrices et stratégie d'aménagement, mars 2006

Potentiels VLS dans l'Ouest lausannois

Key Team, juillet 2012

5.3 Hiérarchisation

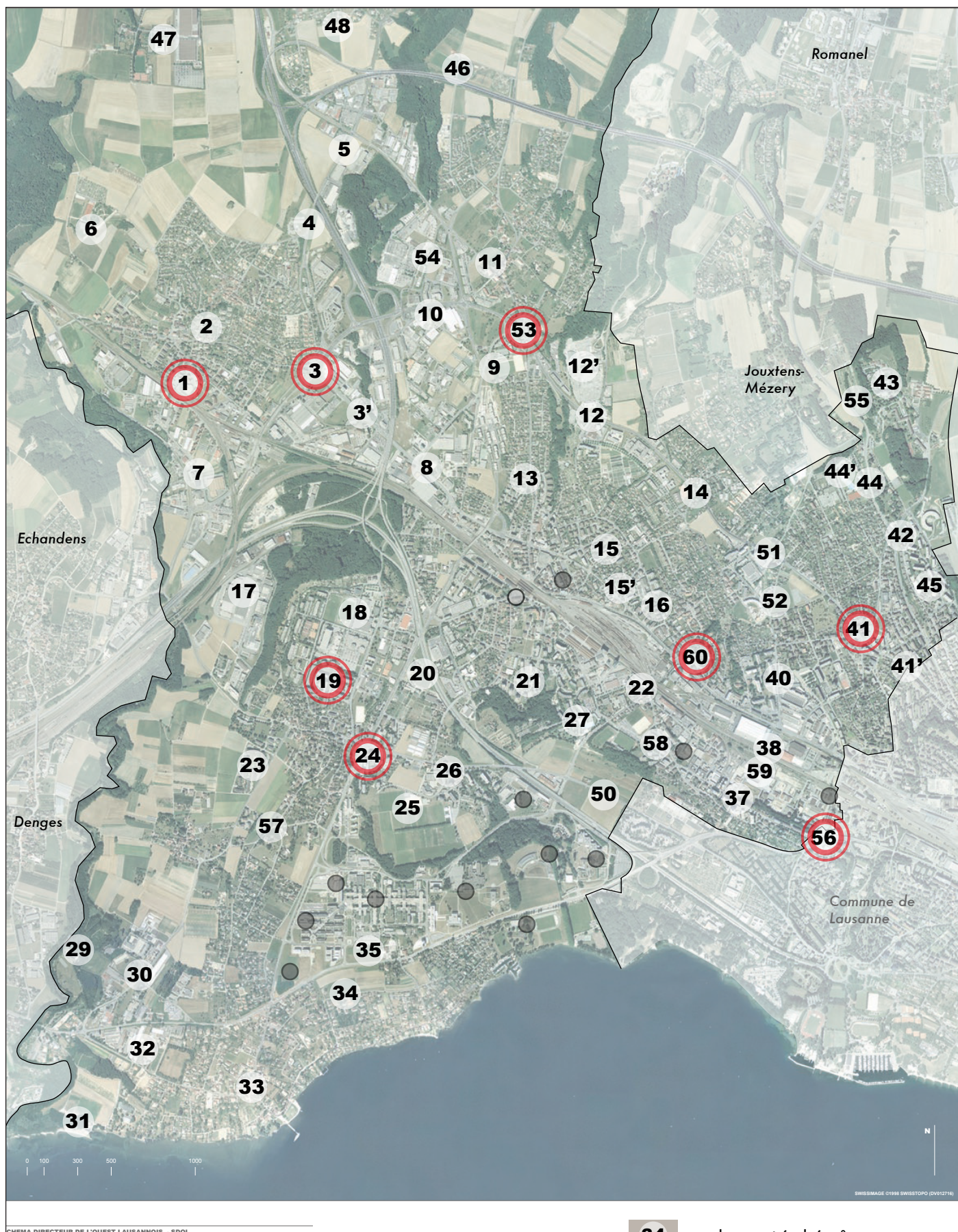
La hiérarchisation vise à indiquer la valeur stratégique des différents emplacements évalués pour le futur réseau et aider les communes à cibler les investissements alloués pour le vélo en libre service ainsi que les partenariats publics-privés (PPP). Trois niveaux ont été définis :

Niveau hiérarchique	Description	Réalisation
réseau de base	Stations essentielles au bon fonctionnement d'un réseau futur, liées aux pôles TP principaux, et répondent à différents besoins des voyageurs. La position de ces stations est centrale dans le territoire : à terme, chacune devrait être en relation avec plusieurs stations de réseau inférieur, ses « satellites », et offrir ainsi aux voyageurs la possibilité de rejoindre leur destination finale avec le vélo, de manière confortable et efficace. Ces stations sont les principales « portes d'accès » au réseau.	Devraient être financées en priorité par les communes (possibilité de PPP via sponsoring de la station).
réseau secondaire	Stations répondant à plusieurs besoins différents, et présentant une bonne complémentarité avec les transports publics et les stations du réseau de base.	Devraient être développées sous forme de PPP ou d'investissement communal.
réseau complémentaire	stations n'offrant pas de complémentarité d'usage : par exemple, station liée à une entreprise excentrée, qui sera donc principalement utilisée par les seuls employés de cette entreprise	Devraient être financées par l'entreprise concernée, ou la commune, si la station dessert un secteur public (zone de loisirs par exemple).

A ce stade, la cohérence territoriale a également été prise en compte dans l'affectation des emplacements aux différents niveaux hiérarchiques. Effectivement, il s'agit surtout d'éviter une trop grande proximité entre stations (moins de 300m) et d'aboutir au maillage large visé par le SDOL.

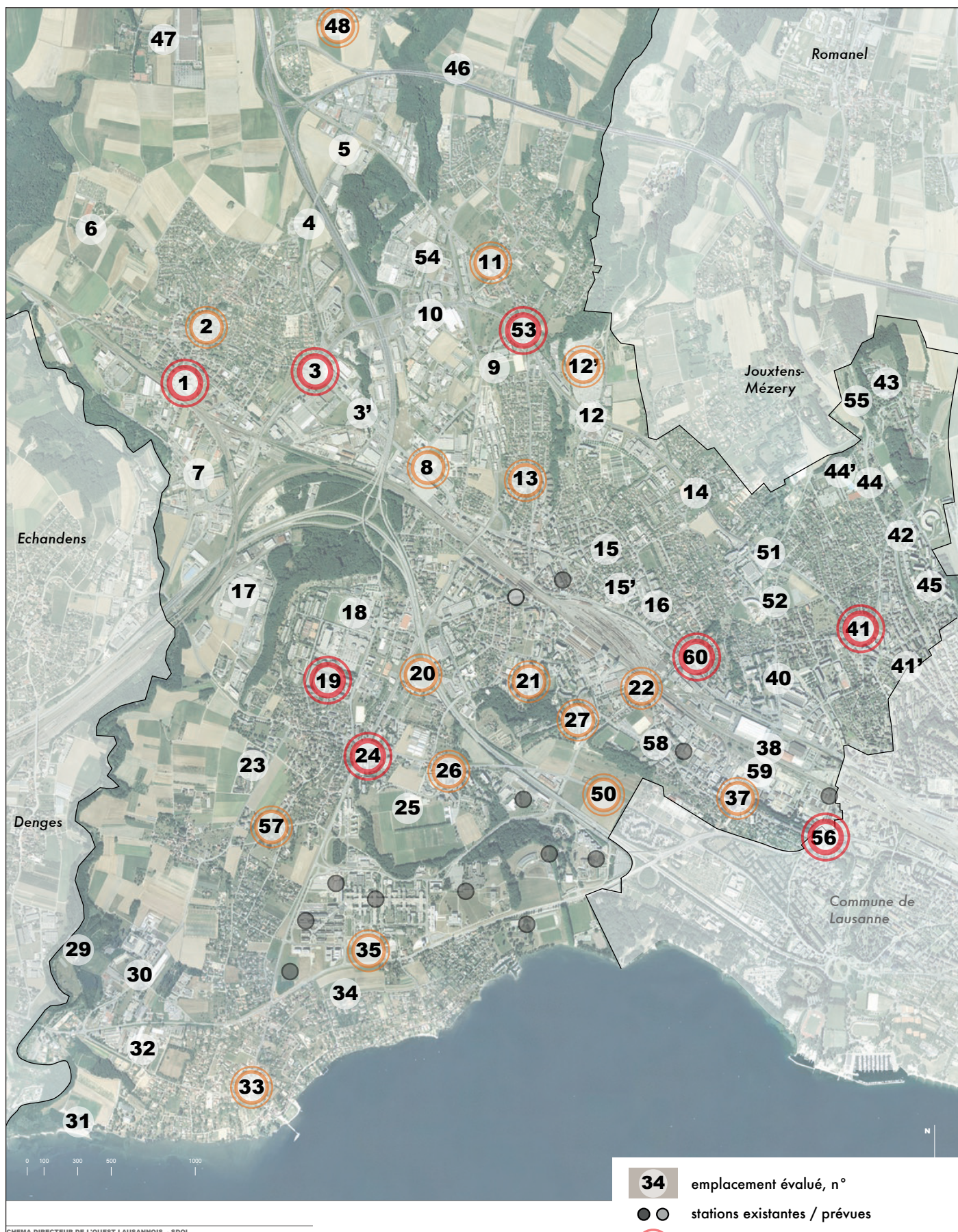
La hiérarchisation des emplacements évalués est illustrée ci-après.

Figure 15: Proposition, réseau de base (évaluation, cf. figures 13 et 14)



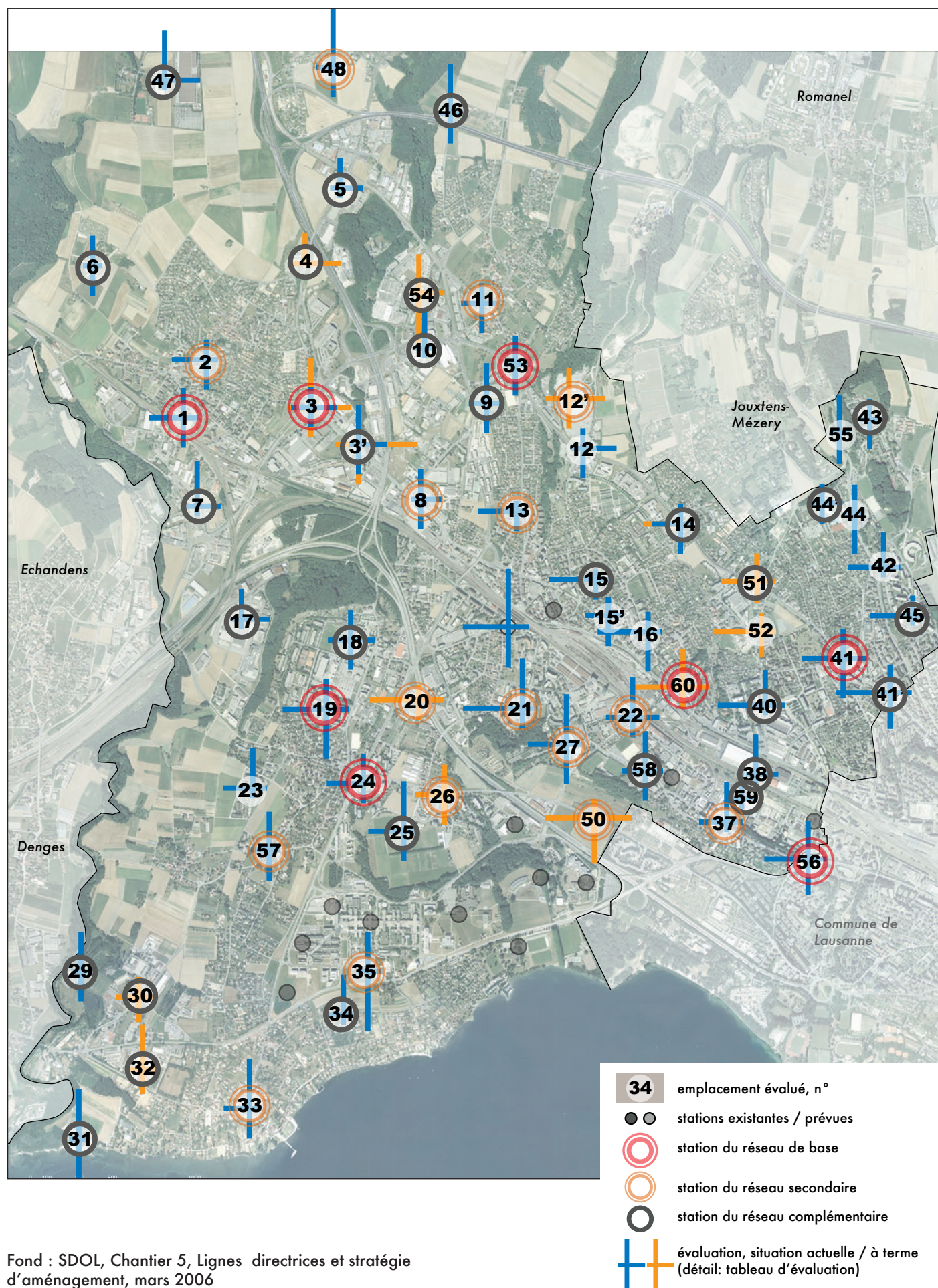
Fond : SDOL, Chantier 5, Lignes directrices et stratégie d'aménagement, mars 2006

Figure 16: Proposition, réseau de base et réseau secondaire (évaluation, cf. figures 13 et 14)



Fond : SDOL, Chantier 5, Lignes directrices et stratégie d'aménagement, mars 2006

Figure 17: Proposition, réseaux de base, secondaire et complémentaire, avec évaluation



Fond : SDOL, Chantier 5, Lignes directrices et stratégie d'aménagement, mars 2006

a Réseau de base

Les emplacements recommandés pour le réseau de base sont :

N°	Nom	Commune	Echéance
1	Halte de Bussigny	Bussigny	Renforcement de l'offre / RER Vaudois et densifications
3	Croix-de-Plan	Bussigny	Réaménagement du boulevard de l'Arc-en-Ciel, tram étape 2
19	Route du Bois	Ecublens	Dès à présent
24	Cerisaie	Ecublens	Dès à présent
41	Prilly Centre	Prilly	Dès à présent
53	Bré	Crissier	Dès à présent
56	Halte m1 Malley	Prilly	Dès à présent
60	La Croisée	Renens	Tram t1

b Réseau secondaire

Les emplacements recommandés pour le réseau complémentaire sont :

N°	Nom	Commune	Echéance
2	Bussigny village	Bussigny	Dès à présent
8	Zinguerie	Crissier	Dès à présent
11	Crissier village	Crissier	Dès à présent
12'	Ley-Outre	Crissier	Densification
13	Rue des Alpes	Renens	Dès à présent
20	Chemin des Cèdres	Chavannes	Développement du plan de quartier des Cèdres
21	Blancherie	Chavannes	Dès à présent
22	Rue du Caudray	Renens	Dès à présent
26	Rte de la Maladière	Chavannes	Prolongement ligne t1 n° 2
27	Piscine de Renens	Renens	Dès à présent
33	Saint-Sulpice village	Saint-Sulpice	Dès à présent
35	Learning Center	Ecublens	Dès à présent
37	Longemalle / Usine à Gaz	Renens	Dès à présent
48	Villars-Sainte-Croix village	Villars-Sainte-Croix	Dès à présent
50	En Dorigny	Chavannes	Densifications
57	Ecublens, administration	Ecublens	Dès à présent

c Réseau complémentaire

Le réseau secondaire est esquissé à la Figure 17. Cette indication devra cependant être affinée en tenant compte des positions retenues pour les stations du réseau de base et complémentaire, en incluant également les opportunités permettant un étoffement du réseau.

5.4 Mise en œuvre

Le réseau se développera progressivement, selon les décisions d'investissement des communes, en accompagnant les densifications étudiées ou en fonction des opportunités liées aux investissements privés. Le but de ce point est de donner une recommandation générale pour le développement, des 13 stations actuelles vers un maillage futur pour l'ensemble du territoire.

Pour assurer la cohérence du réseau dans ses différentes étapes, il est recommandé de privilégier un développement de proche en proche, à partir des stations existantes et des principaux pôles TP. Les utilisateurs actuels verraient apparaître des nouvelles possibilités de trajets dans leur périmètre, et les riverains des nouvelles stations disposeraient d'un moyen de déplacement auxiliaire vers les secteurs déjà desservis.

Les stations du réseau de base et secondaire devraient être développées prioritairement, dans une logique de fonctionnement en réseau. Lors des développements, l'idéal serait de communiquer en informant sur les itinéraires recommandés et les nouvelles possibilités que le réseau offre (par exemple accès à une centralité ou à une zone de loisirs).

Les stations du réseau complémentaire (liées à des usages particuliers) pourront être développées selon les opportunités, mais en tenant compte du fonctionnement en réseau – une station « isolée » serait peu utilisée et son ouverture serait un message ambigu : positif

car nouvelle offre, négatif car offre peu connectée à des stations de destination possible.

Une communication efficace permet de capter de nouveaux utilisateurs, fidèles par la suite. Les ouvertures de nouvelles stations représentent des opportunités à exploiter de ce point de vue.

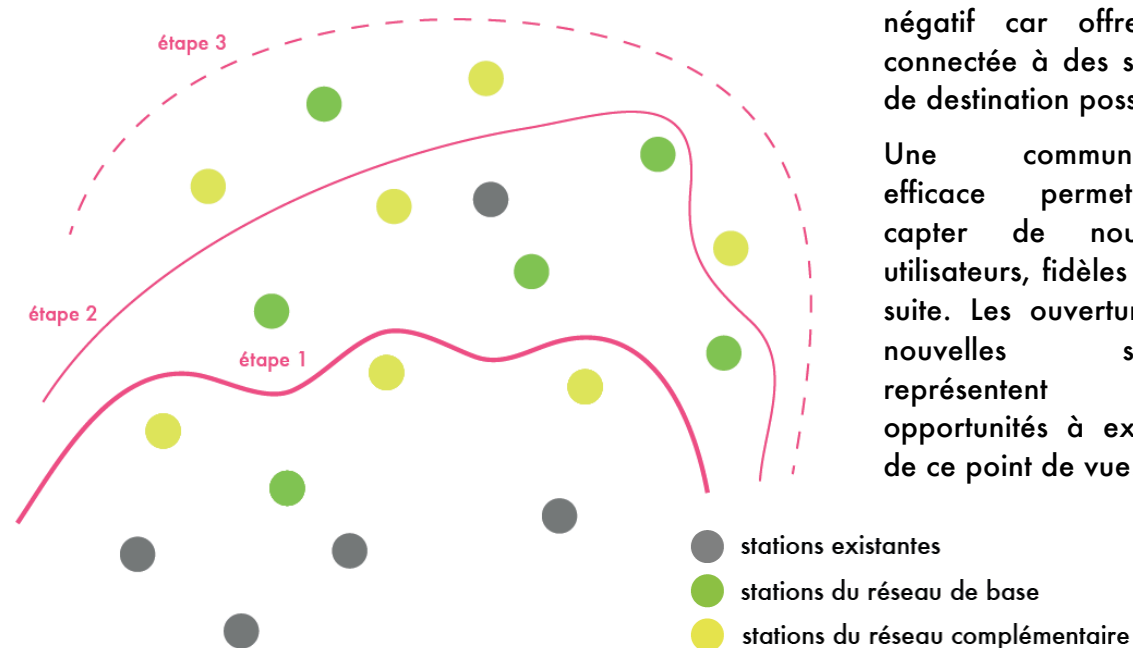


Figure 18 : Schéma de développement recommandé

5.5 Coûts

velopass a mis en oeuvre les stations existantes dans l'Ouest lausannois, et estime le coût d'une station moyenne (12 bornes) à:

- CHF 60'000.- HT, pour la version avec génie civil, hors coût des travaux et de la connexion électrique
- CHF 70'000.- HT, pour la version sur plaques métalliques (réduisant fortement les besoins en travaux, qui se limitent alors au socle du totem et à la fouille pour l'alimentation électrique), hors coût des travaux et de la connexion électrique

Ces prix s'entendent pour une station unique. Dans le cas de commandes en nombre, par exemple pour les stations de la première étape du réseau, des réductions seront probablement envisageables.

Par ailleurs, les coûts d'exploitation devront être précisés - ils dépendent de nombreux éléments actuellement inconnus, notamment le système choisi, le nombre de stations, le niveau de qualité du matériel acquis, le futur exploitant ou le niveau de performance souhaité pour le rééquilibrage (fréquence).

6 Conclusions

Le vélo en libre service présente de nombreux atouts pour l'Ouest lausannois, notamment en tant que complément aux transports publics, comme mode facilitant les déplacements locaux à l'échelle du SDOL.

La présente étude a évalué 63 emplacements a priori intéressants selon quatre critères importants pour l'utilisation du vélo en libre service, puis les a hiérarchisés afin d'aider les communes à cibler leurs investissements futurs et faciliter la mise en œuvre du réseau.

Après avoir été suivie par un groupe technique constitué de représentants du SDOL et des communes partenaires, le projet doit être à présent repris par le SDOL et les communes pour sa mise en œuvre.

BUREAU DU SCHEMA DIRECTEUR
DE L'OUEST LAUSANNOIS
CHEMIN DU CLOSEL 15
CP 129 1020 RENENS 1
T: 021 621 08 10
schema-directeur@ouest-laussannois.ch
www.ouest-laussannois.ch

ADOPTÉ PAR LE GROPIIL
LE 7 FÉVRIER 2013