

Bussigny Chavannes Crissier Ecublens Prilly Renens Saint-Sulpice Villars-Ste-Croix

Plan Directeur
intercommunal
de l'Ouest lausannois
Vision 2040



Juin 2021

MESSAGE POLITIQUE

Guider et accompagner la croissance afin de garantir la qualité de vie des habitant.e.s de l'Ouest lausannois

Situées au cœur de l'arc lémanique, les Communes de l'Ouest lausannois vivent au rythme du dynamisme de l'agglomération Lausanne-Morges et y contribuent par la diversité de sa population et par la complémentarité des activités et des lieux de formation qu'elles hébergent. Tous les indicateurs montrent que la croissance se poursuivra dans les années à venir et nous nous y préparons pour l'accompagner qualitativement, dans le respect des lois sur l'aménagement du territoire.

L'Ouest lausannois est un territoire riche de son histoire et de ses paysages, particulièrement apprécié de ses habitant.e.s et des personnes qui y travaillent et étudient. Son développement devra se faire avec cohérence et finesse pour préserver les lieux de vie existants et ses paysages et renforcer ses qualités.

Fruit d'une intense concertation politique et technique, ce Plan Directeur intercommunal (PDi-OL) a pour but d'accompagner la croissance économique et démographique et faire rayonner la région. Il le fera tout en garantissant la qualité de vie des habitant.e.s, en tenant compte des enjeux environnementaux et climatiques, et en préservant les spécificités et la diversité du territoire.

Huit Communes partageant une vision

Le Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois, premier du genre dans le canton, est né d'une démarche conjointe de nos huit Communes. Il offre une vision concertée essentielle pour répondre aux enjeux majeurs de développement identifiés à l'échelle du district.

Soutenue par les huit Assemblées communales en 2016, l'élaboration du PDi-OL a fait œuvre de pionnière, avant qu'en 2018, la révision de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC) institue cet outil et prévoie que les Communes des agglomérations se dotent de tels plans, avec une partie stratégique et une partie opérationnelle.

Projet de territoire novateur basé sur une expérience commune

Le PDi-OL est novateur, mais il s'appuie sur une solide expérience. Depuis l'an 2000, nos Communes travaillent ensemble sur les questions d'aménagement du territoire et de développement urbanistique et d'infrastructures. Associées autour d'un Schéma directeur de l'Ouest lausannois fixant les grandes orientations de leur développement, les Communes n'ont cessé de réfléchir et d'agir ensemble à l'avenir de la région, devenue district en 2008.

Suite logique d'une entente fructueuse, le PDi-OL actualise, affine et renforce la vision commune. La qualité de vie, voulue par toutes et tous, relève de multiples enjeux d'urbanisme, de mobilité, de paysage et bien entendu d'environnement et de développement ou de transformations, auxquels sont indissociablement liées des préoccupations énergétiques ou encore patrimoniales, également prises en compte dans la réflexion. La genèse du PDi-OL a bénéficié de l'expérience et des connaissances acquises en plusieurs années de collaboration intercommunale ainsi qu'avec le Canton, la Confédération et d'autres partenaires tels les CFF ou les tl. Elle a aussi tiré parti d'une concertation continue, de la participation d'un grand nombre de contributeur.trice.s (p.11) et de l'apport des remarques de la population au travers des plusieurs phases de consultation publique ou de réunions d'échange et d'information.

Un nouveau cycle pour l'Ouest lausannois

Tout territoire est appelé à évoluer au gré des besoins de la société qu'il héberge. Ancré dans la loi et contraignant pour les autorités, le PDi-OL inaugure un nouveau cycle pour l'Ouest lausannois. Appartenant à chacune de nos Communes, il permet de fixer les actions à entreprendre d'ici 2040, qui sont regroupées dans des Programmes d'actions municipaux.

Il assure une cohérence et une vue d'ensemble essentielles pour réaliser les infrastructures de transports nécessaires, déterminer au mieux les secteurs qui accueilleront les emplois et les habitant.e.s à venir, faire de la place pour la marche et le vélo, garantir la diversité de l'Ouest lausannois, préserver son patrimoine, renforcer ses éléments paysagers, végétaliser la ville, offrir des espaces de détente et de loisirs à une population grandissante, réduire les nuisances et fournir bien d'autres services encore.

La volonté de nos huit Communes de travailler de concert se renouvelle ainsi et trouvera son expression dans la mise en œuvre de ce PDi-OL, qui compte sur une collaboration renforcée avec de nombreux partenaires, dont le Canton, les transports publics et les Hautes Écoles. Autorités, population, acteurs économiques et usagers ont désormais en mains l'outil indispensable pour envisager et assurer le développement et l'avenir de l'Ouest lausannois avec responsabilité et sérénité.

Jean-Daniel Luthi
Municipal de l'urbanisme de Bussigny,
vice-président du Groupe décisionnel
du PDi-OL

Jean-Pierre RoCHAT
Syndic de Chavannes-près-Renens

Stéphane Rezso
Syndic de Crissier, président
du Groupe décisionnel du PDi-OL

Jean-Louis Radice
Municipal de l'urbanisme d'Ecublens

Alain Clerc
Syndic de Saint-Sulpice

Alain Gillieron
Syndic de Prilly

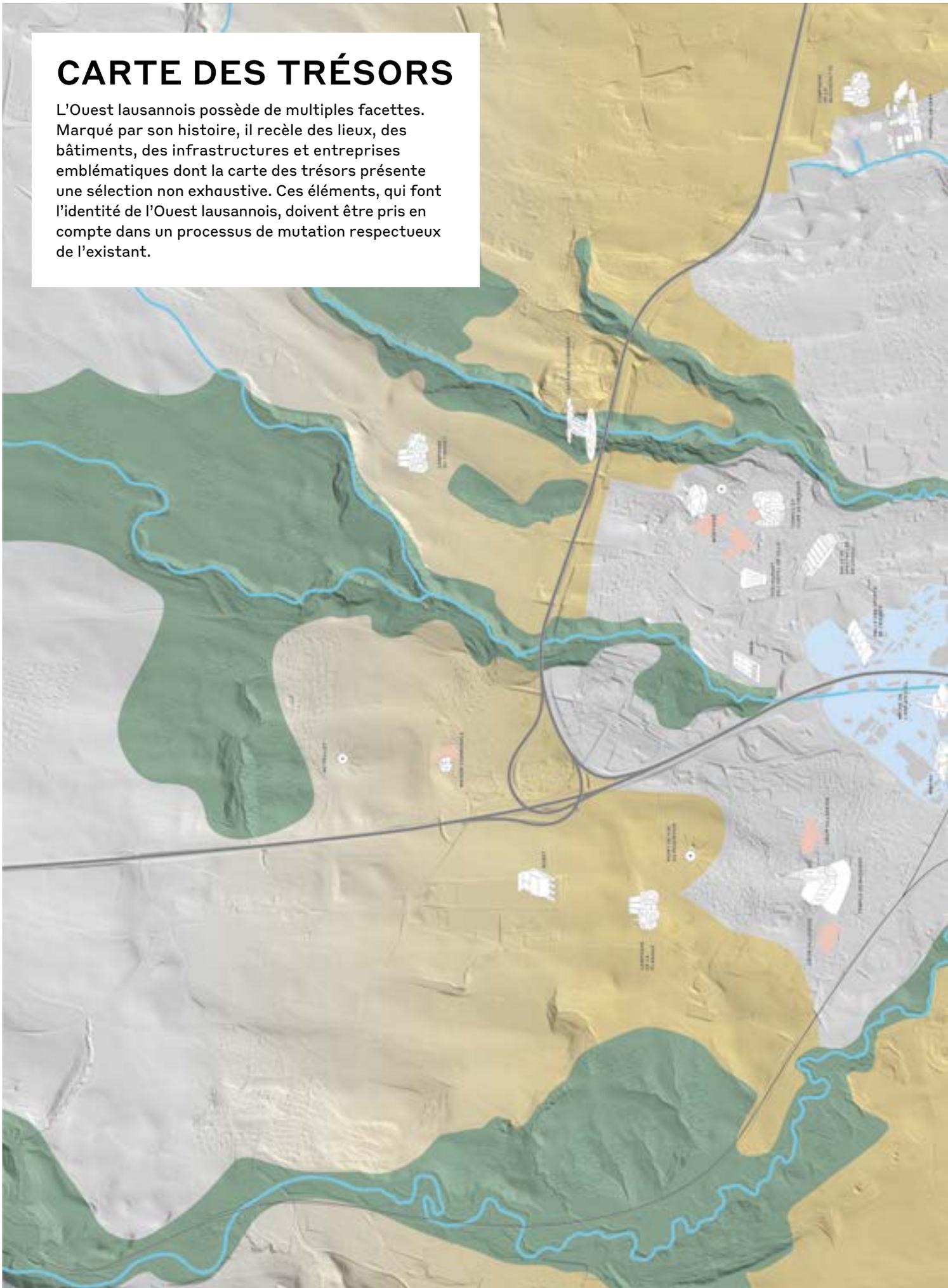
Tinetta Maystre
Municipale de l'urbanisme
et des travaux de Renens,
vice-présidente du Groupe
décisionnel du PDi-OL

Susanne Perrudet
Municipale de l'urbanisme
de Villars-Sainte-Croix



CARTE DES TRÉSORS

L'Ouest lausannois possède de multiples facettes. Marqué par son histoire, il recèle des lieux, des bâtiments, des infrastructures et entreprises emblématiques dont la carte des trésors présente une sélection non exhaustive. Ces éléments, qui font l'identité de l'Ouest lausannois, doivent être pris en compte dans un processus de mutation respectueux de l'existant.





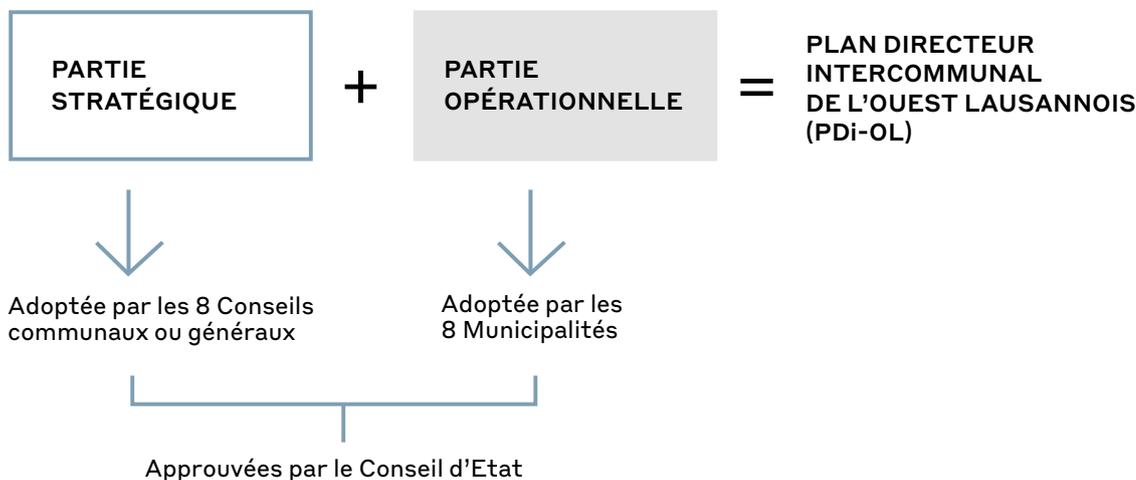
STRUCTURE DU RAPPORT

Le PDi-OL se compose de **quatre grands chapitres** :

- un premier qui présente le **contexte** territorial et de gouvernance dans lequel se déploie le Plan Directeur intercommunal ;
- un second relatif au **diagnostic** ciblé donnant lieu à 13 enjeux et objectifs distincts ;
- un troisième qui développe le **projet de territoire** et ses sept orientations stratégiques illustrées par les cartes et dotées de leurs principes d'intervention ;
- et, enfin, un chapitre qui comprend les **stratégies de mise en œuvre** adaptées au contexte.



Le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL) répond aux exigences de la nouvelle LATC (en vigueur depuis le 01.09.2018) et contient, au sens de l'art. 19 LATC, une **partie stratégique** de compétence des Conseils communaux ou généraux et une **partie opérationnelle** de compétence des Municipalités. Le tout est approuvé par le Conseil d'Etat.



La **partie stratégique** est adoptée et peut être modifiée par les assemblées communales. Elle comprend les chapitres suivants :

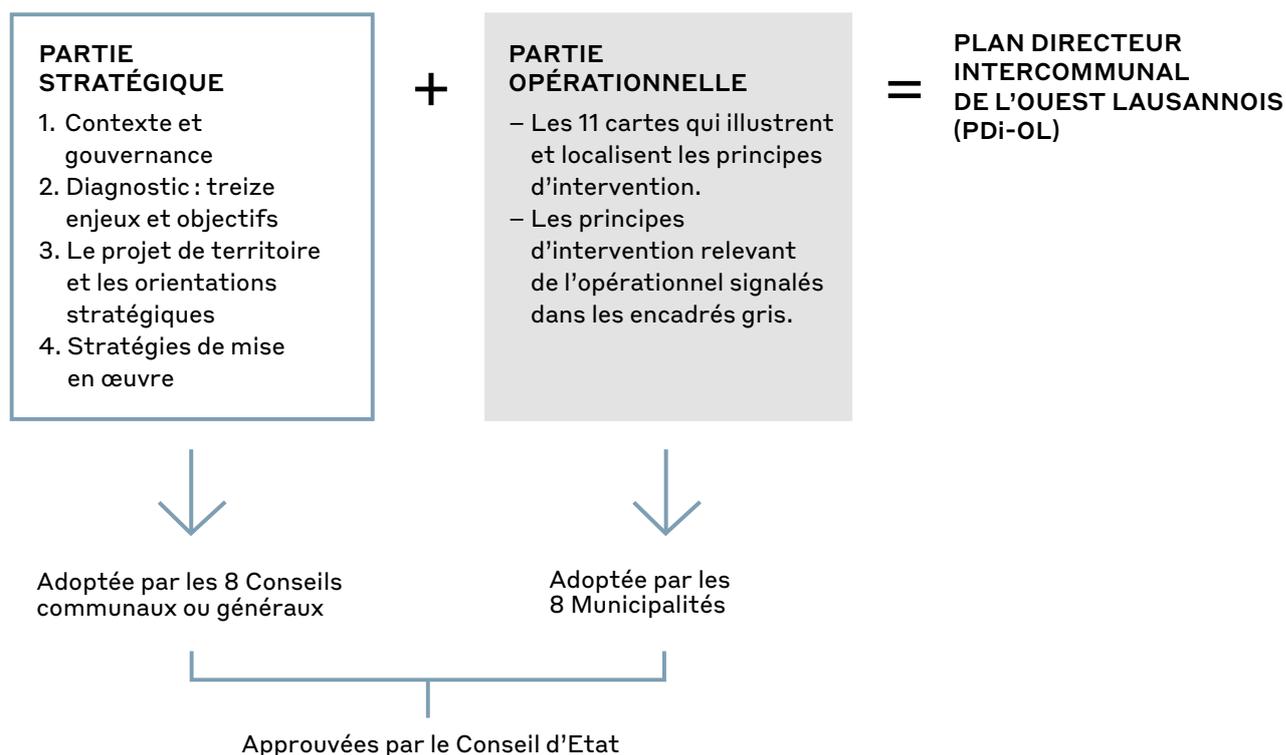
1. Contexte et gouvernance
2. Diagnostic: treize enjeux et objectifs
3. Le projet de territoire et les orientations stratégiques
4. Stratégies de mise en œuvre

La **partie opérationnelle** est adoptée et peut être modifiée par les Municipalités. Elle comprend les éléments suivants :

- Les 11 cartes qui illustrent et localisent les principes d'intervention.
- Les principes d'intervention relevant de l'opérationnel signalés dans les encadrés gris.

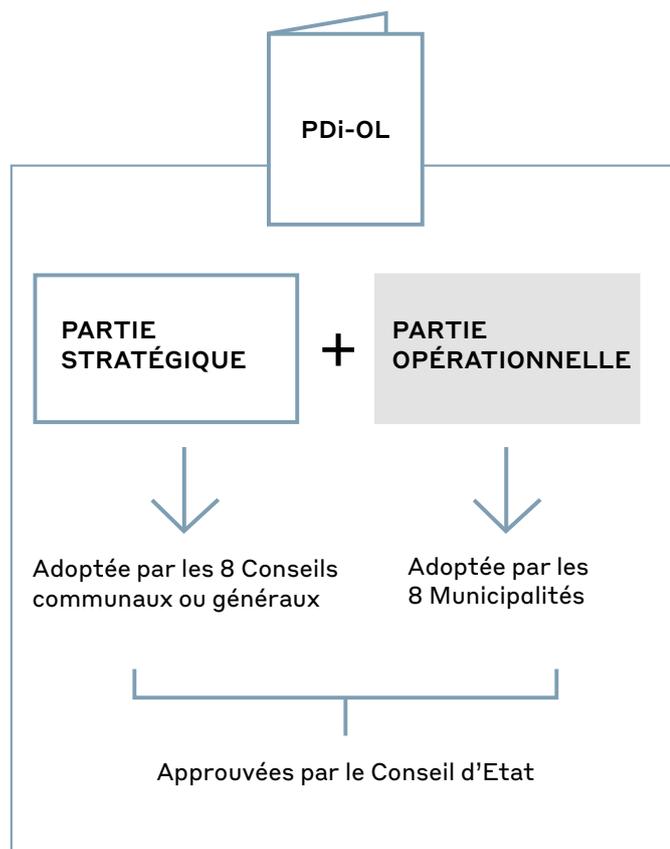
Les assemblées communales prennent connaissance de la partie opérationnelle et en débattent avec la partie stratégique sur laquelle elles se prononcent.

Une fois le PDi-OL adopté par les 8 Communes, il est ensuite approuvé par le Conseil d'Etat.

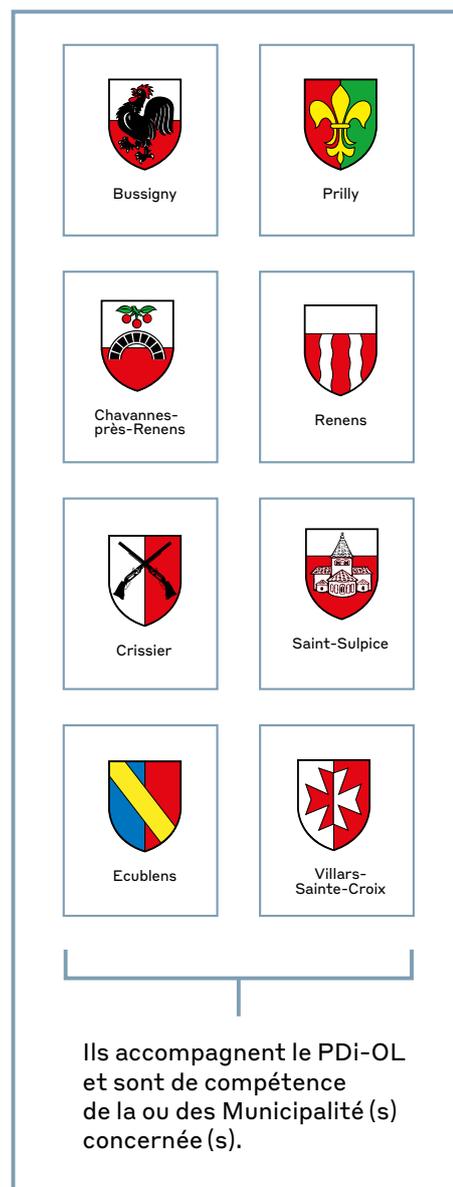


Le PDi-OL, qui traduit la vision territoriale de l'Ouest lausannois à l'horizon 2040, est accompagné de Programmes d'actions de compétence des Municipalités. Ces derniers ne sont pas exigés dans le cadre du PDi-OL. Leur établissement permet de renseigner le Conseil communal/général et la population sur la manière dont la Municipalité compte mettre œuvre le PDi-OL.

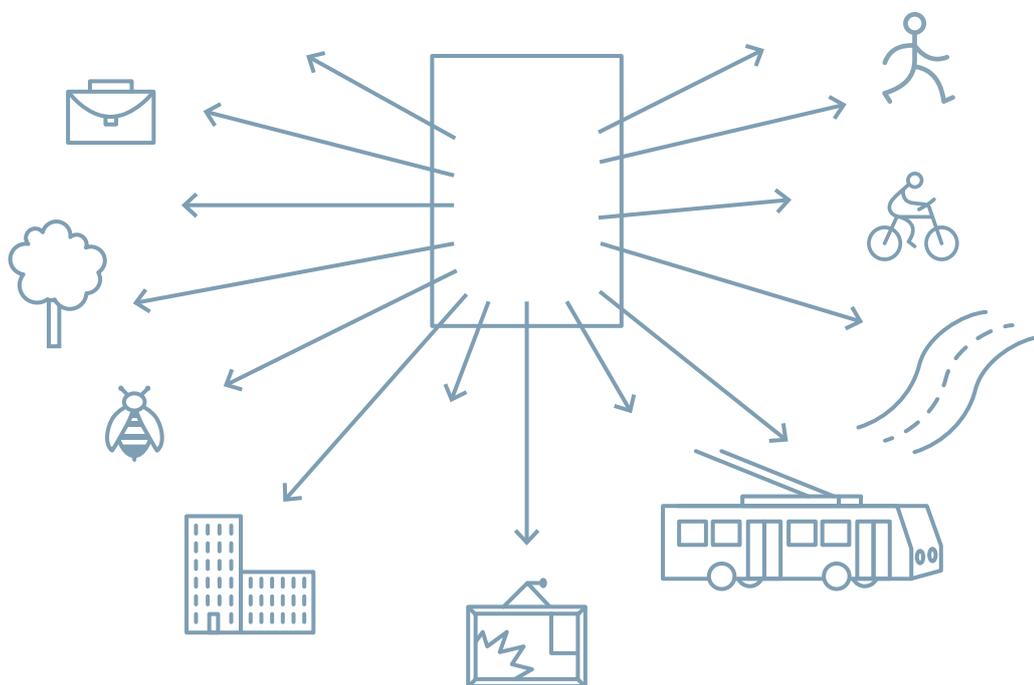
PLAN DIRECTEUR INTERCOMMUNAL DE L'OUEST LAUSANNOIS



PROGRAMMES D' ACTIONS DE COMPÉTENCE MUNICIPALE



Les études de référence qui ont permis d'étayer certains choix pris dans le PDi-OL figurent en annexes. Ces dernières ne sont pas contraignantes pour les autorités.



TROIS FAÇONS D'UTILISER LE PDi-OL

1. Lecture complète **dans l'ordre**

Le PDi-OL reprend une structure classique pour un plan directeur, avec une partie introductive qui présente le contexte, puis un diagnostic de l'état actuel de l'Ouest lausannois. Ce diagnostic permet de fixer 13 objectifs pour l'évolution de la région. A ces objectifs répond un projet de territoire et ses 7 orientations stratégiques. Finalement, vient un chapitre sur les stratégies de mise en œuvre.

2. Par **thématique** qui vous intéresse

Passez par le sommaire des **enjeux** ou des **orientations stratégiques** pour lire les chapitres qui sont en lien avec cette thématique.

ENJEUX

Enjeu 1 La croissance démographique et économique
Enjeu 2 Le développement vers l'intérieur
Enjeu 3 Les centralités
Enjeu 4 Les sites d'activités du secteur secondaire
Enjeu 5 Le développement des Hautes Écoles
Enjeu 6 Les caractéristiques patrimoniales spécifiques de l'Ouest lausannois
Enjeu 7 <u>Les milieux naturels</u>
Enjeu 8 Les espaces et équipements publics
Enjeu 9 Les contraintes environnementales
Enjeu 10 La consommation d'énergie du bâti et les ressources énergétiques locales
Enjeu 11 <u>La perméabilité du territoire</u>
Enjeu 12 <u>La capacité des réseaux de transports</u>
Enjeu 13 La gouvernance et la participation

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

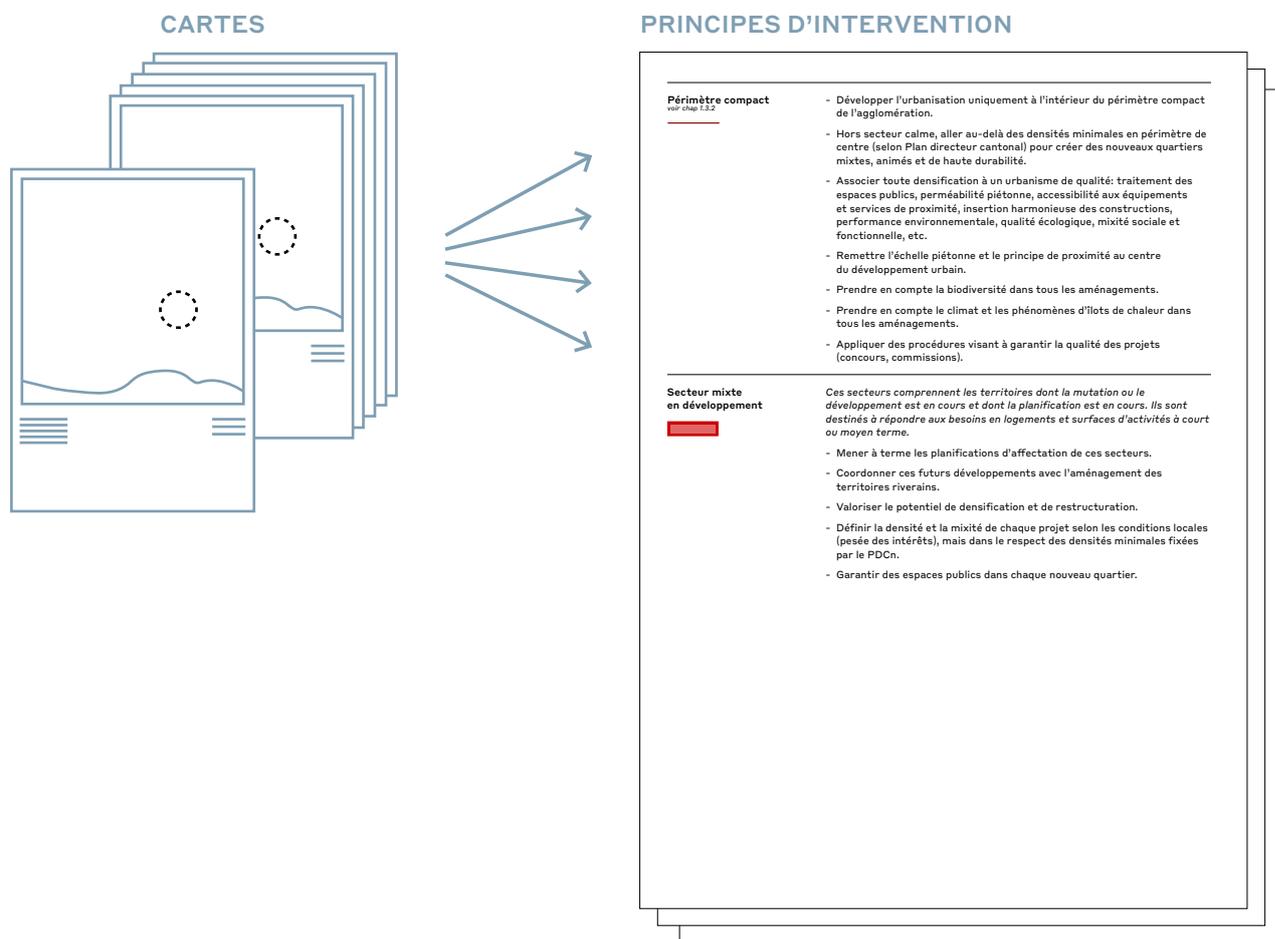
Le projet de territoire pour l'Ouest lausannois Un territoire multipolaire et varié, dynamique, paysager et accessible. Carte : Projet de territoire
<u>Orientation stratégique 1</u> Renforcer les centralités de l'Ouest lausannois et les mettre en réseau Carte 1: Centralités et espaces publics structurants
Orientation stratégique 2 Répondre à la croissance démographique et économique en assurant la variété du territoire et en préservant ses qualités patrimoniales spécifiques. Carte2: La variété du territoire patrimoniales spécifiques.
Orientation stratégique 3 Conforter le rôle de l'Ouest lausannois comme territoire d'accueil pour les activités créatives et productives. Carte3: Les sites d'activités et polarités d'équipements collectifs
<u>Orientation stratégique 4</u> Consolider les grands éléments paysagers de l'Ouest lausannois et gérer l'accueil du public Carte 4: Les grands éléments paysagers
<u>Orientation stratégique 5</u> Renforcer le maillage d'espaces verts et d'espaces publics à toutes les échelles. Carte 5: Espaces publics de proximité
Orientation stratégique 6 Allier, à la densité, les qualités environnementale et énergétique. Carte 6: Les ressources énergétiques
<u>Orientation stratégique 7</u> Garantir l'accessibilité tout mode à l'ensemble du territoire et accélérer modal le report vers les transports publics et la mobilité douce Carte 7a: Réseau piétons Carte 7b: Réseau vélos Carte 7c: Transports publics Carte 7d: Transports individuels motorisés

Exemple 1: Si on s'intéresse à la thématique autour de la nature

Exemple 2: Si on s'intéresse à la thématique autour de la mobilité

3. Par localisation géographique

Passez par les différentes **cartes** pour savoir quels principes d'intervention concernent l'emplacement qui vous intéresse ou sur lequel vous comptez intervenir.



CONTRIBUTEURS

Une structure de projet intercommunale a été mise en place pour accompagner la démarche d'élaboration du Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL). Celle-ci fait intervenir les huit Communes et le Canton, tant au niveau technique que politique. En aucune manière cette structure ne se substitue aux instances communales et cantonales dans la prise de décision. De nombreux experts et partenaires externes ont également été associés à divers degrés. La population et les Communes voisines sont aussi appelées à contribuer au PDi-OL.

Maîtres d'ouvrage

Municipalité de Bussigny
Municipalité de Chavannes-près-Renens
Municipalité de Crissier
Municipalité d'Ecublens
Municipalité de Prilly
Municipalité de Renens
Municipalité de Saint-Sulpice
Municipalité de Villars-Sainte-Croix

INSTANCES RESPONSABLES DU PDi-OL

GRUPE DÉCISIONNEL PDi-OL

Représentants des communes

Stéphane Rezso, Président, Syndic (dès juillet 2016), Michel Tendon, Président, Syndic (jusqu'en juin 2016), Crissier / Jean-Daniel Luthi, Vice-président, Municipal, Bussigny / Tinetta Maystre, Vice-présidente, Municipale, Renens / Jean-Pierre Rochat, Syndic, Chavannes-près-Renens / Jean-Louis Radice, Municipal (dès mars 2018), Didier Lannaz, Municipal (jusqu'en janvier 2018), Ecublens / Alain Gillièron, Syndic, Prilly / Alain Clerc, Syndic, Saint-Sulpice / Susanne Perrudet, Municipale, Villars-Sainte-Croix.

Représentants du canton

Yves Noirjean, Responsable de la Division aménagement communal, Service du développement territorial.

GRUPE TECHNIQUE PDi-OL

Représentants des communes

Pierre-Yves Delcourt (dès juin 2018), Damien Guélat (jusqu'en octobre 2018), Marie-Christine Aubry (jusqu'en octobre 2019), Isabelle Perret (dès novembre 2019), Vincent Eggen (dès novembre 2020) Bussigny / Claude Daetwyler (jusqu'en septembre 2018), Lisa-Lou Bruyas (jusqu'en juin 2018), Raymond Gauthier (dès janvier

2019), Floriane Barraud, Lucas Jeanrichard (dès septembre 2019), Chavannes-près-Renens / Jacques Liaudet, Damien Villiger, Nathalie Grossenbacher (jusqu'en juin 2016), Crissier / Cyril Besson, Cynthia Martignier (jusqu'en mars 2019), Diane Tiedemann (dès septembre 2016), Ecublens / Amina Ould Henia, Yan Wenger, Prilly / Martin Hofstetter, Philippe De Almeida, Sonia Rosello (dès juin 2017), Sébastien Süess (jusqu'en mai 2017), Renens / David Conde, Saint-Sulpice / Susanne Perrudet, Villars Sainte-Croix.

Représentants du canton

Pascale Yoakim, Division aménagement communal, Service du développement territorial.

BUREAU STRATÉGIE ET DÉVELOPPEMENT DE L'OUEST LAUSANNOIS

Ariane Widmer, directrice (jusqu'en mars 2019), Benoît Biéler, directeur (dès mai 2019) / William Chibli, chargé de projet PDi-OL (jusqu'en juillet 2018), Delphine Négrier, chargée de projet PDi-OL (de septembre 2018 à août 2019), Anne-Marie Mokrani, adjointe (dès novembre 2019) / Jean-Christophe Boillat, délégué mobilité douce / Florence Fasler, stagiaire-urbaniste (de mars 2018 à février 2019), Sylvain Badan, stagiaire-urbaniste (de mars 2019 à février 2020), Quentin Briod, stagiaire-urbaniste (dès mars 2020) / Xavier Herpin, chef de projet AFTPU (jusqu'en décembre 2018) Paul-Samuel Maurice, responsable mobilité (dès mai 2017) / François Périllon, responsable mobilité (jusqu'en janvier 2017).

MANDATAIRES (GROUPEMENT PLANOUEST)

Philippe Gmür, P. Gmür Conseil et Développement Sàrl, pilote / Peter Giezendanner, Christian Jaeger, Lucile

Besson, Mannone Passalli, Victoire De La Bruslerie, Team+ / Christian Junker, Samuel Bocherens Ecoscan SA / Jean-Yves Le Baron, Vincent Girard, Barbara Roulet, Lucia Tinghi, L'Atelier du Paysage Sàrl / Gabriel Ruiz, Mathias Pernet, Navitas Consilium SA / Philippe Gentizon, Rebecca Dougoud, Roland Ribí & Associés / Bruno Marchand.

GT structure du rapport

Lorette Coen, mandataire pour l'édition du PDi-OL / Marie-Christine Aubry, Bussigny (jusqu'en octobre 2019) / Lisa-Lou Bruyas, Chavannes-près-Renens (jusqu'en juin 2018) / Diane Tiedemann (dès avril 2018), Ecublens / Tinetta Maystre Municipale, Renens / Giorgio Pesce, directeur Atelier Poisson / Ariane Widmer, directrice, Bureau SDOL (jusqu'en mars 2019), Benoît Biéler, directeur, Bureau SDOL (dès mai 2019).

AUTRES INSTANCES IMPLIQUÉES

GROPIL SDOL

Représentants des communes

Claudine Wyssa, Syndique de Bussigny, Présidente du Gropil (dès juillet 2016) / Marianne Huguenin, Présidente du Gropil, Syndique de Renens (jusqu'en juin 2016) / Jean-Pierre Rochat, Syndic, Chavannes-près-Renens / Stéphane Rezso, Syndic, Michel Tendon, Syndic (jusqu'en juin 2016), Crissier / Christian Maeder, Syndic (dès juillet 2016), Pierre Kaelin, Syndic (jusqu'en juin 2016), Ecublens / Alain Gillièron, Syndic, Prilly / Jean-François Clément, Syndic, Renens / Alain Clerc, Syndic, Saint-Sulpice / Georges Cherix, Syndic, Villars-Sainte-Croix.

Représentants du canton

Sophie Logean, SPEI-DEIS / Federico Molina, DGMR-DIRH / Adriana Rabinovich, SDT-DTE / Sylvain Rodriguez, DGE-DIT.

Représentants des Hautes Ecoles

Benôt Frund, UNIL
Matthias Gäumann, EPFL.

GRUPE DÉCISIONNEL MOBILITÉ

Représentants des communes

Jean-Pierre Aeby, Municipal, Bussigny / Fathi Othmani, Municipal, Souleymane Barry (dès juin 2020), Chavannes-près-Renens / Nathalie Jaton, Municipale, Crissier / Jean-Louis Radice, Municipal (dès avril 2018), Didier Lannaz, Municipal (jusqu'en janvier 2018), Ecublens / Alain Gillieron, Syndic, Maurizio Mattia, Municipal, Prilly / Tinetta Maystre, Municipale, Renens / Jean-Pierre Jaton (jusqu'en septembre 2016), Pierre-Yves Brandt, Municipal, Saint-Sulpice / Susanne Perrudet, Municipale, Villars-Sainte-Croix.

Représentants du canton

Federico Molina, DGMR.

Représentants de la Police de l'Ouest lausannois

Frédéric Schaer, Commandant.

Représentants des TL

Christophe Jemelin, Responsable Développement de l'offre.

Représentants des Hautes Ecoles

Julien Meillard, adjoint « Campus et durabilité », UNIL / Philippe Vollichard, coordinateur du développement durable, EPFL.

GRUPE TECHNIQUE MOBILITÉ

Représentants des communes

Pierre-Yves Delcourt (dès juin 2018), Damien Guélat (jusqu'en octobre 2018), Marie-Christine Aubry (jusqu'en octobre 2019), Isabelle Perret (dès novembre 2019), Bussigny / Claude Daetwyler (jusqu'en septembre 2018), Lisa-Lou Bruyas (jusqu'en juin 2018), Raymond Gauthier (dès janvier 2019), Lucas Jeanrichard (dès septembre 2019), Chavannes-près-Renens / Jacques Liaudet, Damien Villiger, Crissier / Cyril Besson, Diane Tiedemann (dès juillet 2016), Cynthia Martignier (jusqu'en mars 2019), Lucie Rosset (dès septembre 2019), Ecublens / Elise Glatt (jusqu'en novembre 2018), Francisco Da Cruz (jusqu'en janvier 2018), Floriane Barraud (dès janvier 2019), Prilly / Christophe Sarda, Matas Montejo Lourdes (dès novembre 2018), Renens / David Conde, Saint-Sulpice / Susanne Perrudet, Municipale, Villars-Sainte-Croix.

Représentants du canton

Mathilde Simon, DGMR-DIRH.

Représentants de la Police de l'Ouest lausannois

Thierry Sauteur, Adjudant, Police de proximité, unité trafic / Guy-Paul Bosson, Sergent, Police de proximité, unité trafic.

Représentants des Hautes Ecoles

Lorenzo Junod, Division construction, Luca Fontana, collaborateur Mobilité durable, EPFL / Julien Meillard, adjoint « Campus et durabilité », Yann Jeannin, chef du service UNIBAT, UNIL.

Représentants des TL et des MBC

Deborah Fabbo, développement de l'offre, Mathieu Cazorla, développement de l'offre,

tl / Pascal Martin (jusqu'en septembre 2018), Jean-Louis Mignot, planification de l'offre (dès septembre 2018), MBC.

COMMISSION INTERDÉPARTEMENTALE POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

L'avancement du PDI-OL a été présenté et débattu en séances de la commission interdépartementale pour la protection de l'environnement (cipe) les 2 mai 2017 et 3 juillet 2018. Les remarques formulées dans ce cadre ont été intégrées dans le projet

GRUPE THÉMATIQUE ÉNERGIE

Yves Mandia, Bussigny / Floriane Barraud, Chavannes-Près-Renens / Leïla Dios, Crissier / Katia Slusarczyk, Ecublens / Colin Jequier, Prilly / Caroline Tacchini, Renens / Sandrine Pittolaz, Saint-Sulpice / Sandrine Bühler, Villars-Sainte-Croix / Nadia Christinet, DGE-DTE / Mohamed Meghari, DGE-DTE / Céline Pahud, DGE-DIT.

PARRAINS DE LA DÉMARCHE

Philippe Biéler, ancien Conseiller d'Etat / Yves Bonard, Ville de Lausanne / Antonio Da Cunha, UNIL / Pierre Feddersen, architecte-urbaniste, Zürich / Georges Zünd, FEV.

PARTENAIRES ET EXPERTS

Laurent Blaser, OFROU / Francine Bujard, SIPAL-DFIRE / Nadia Christinet, DGE-DTE / Patrizia Darbellay, Secrétaire générale, Lausanne Région (jusqu'en janvier 2020) / Deborah Fabbo, tl / Marie-Hélène Giraud, Agence Triporteur / Christophe Jemelin, tl / Elise Kaiser, DGE-DIT / Yves Kazemi, DGE-DTE / Paul Külling, DGE-DIT / Gil Loetscher, inspecteur des forêts, DGE-DIT / Pasquale Novellino, DGMR-DIRH / Cédric Pelletier, Renens / Mathilde Simon, DGMR-DIRH / Dominique Von der Mühl (Rue Avenir + ENAC).

CONSULTATION DES COMMUNES VOISINES ET DES INSTANCES DU PALM

L'avancement du PDI-OL a été présenté et débattu en séance de la Direction technique du PALM le 20 avril 2018. Les remarques formulées dans ce cadre ont été intégrées dans le projet.

Une consultation de la Direction technique du PALM a été menée en parallèle à la phase de concertation publique en hiver 2019. Parallèlement à la phase de d'examen préalable, les entités suivantes ont été consultées formellement : Communes limitrophes / Schémas directeurs du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) / Police de l'Ouest lausannois (POL) / Transports publics de la région lausannoise SA (tl) / Transports de la région Morges Bière Cossonay SA (MBC) / Chemins de fer fédéraux suisses SA (CFF) / Université de Lausanne (UNIL) / École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL).

CONCERTATION

GRUPE DE CONCERTATION DE LA SOCIÉTÉ CIVILE

Le Groupe de concertation de la société civile est un organe consultatif qui regroupe les représentants de la société civile (association,

groupements d'intérêts) sur invitation du Groupe décisionnel : ADIRHE / Association Bien Vivre à Chavannes / Association Venoge vivante / Association Ville-en-tête / AVREOL / Centre Patronal (CP) / CITRAP VAUD / Conseil des Jeunes Renens / Coordination d'Associations pour le Logement et la Qualité de vie (CALQ) / Droit de Cité / Demain Bussigny (DEBU) / Pro Natura Vaud / PRO VELO Région Lausanne / SICOL.

L'avancement du PDI-OL a été présenté et débattu en séances les 4 avril 2017, 5 septembre 2017 et 20 février 2019. Les remarques formulées dans ce cadre ont été intégrées dans le projet.

GRUPE DE CONCERTATION POLITIQUE

Le Groupe de concertation politique est un organe consultatif qui regroupe les représentants des Assemblées communales. La démarche et les domaines à traiter ont été discutés en séances les 4 octobre 2014 et 20 janvier 2015. L'avancement du PDI-OL a été présenté et débattu en séances les 4 avril 2017, 5 septembre 2017 et 20 février 2019. Les remarques formulées dans ce cadre ont été intégrées dans le projet.

CONSULTATION DE LA POPULATION

Une phase de consultation publique est prévue par la Loi vaudoise sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC) à l'issue de la démarche d'élaboration d'un Plan directeur (à venir), avant l'adoption par les Assemblées communales.

La population de l'Ouest lausannois a été consultée une première fois lors d'un événement intitulé « Rendez-vous de l'Ouest » qui s'est tenu le 6 décembre 2014 sur la Place du Marché à Renens à l'occasion du lancement de la démarche de PDI-OL. Afin de pouvoir débattre des grandes orientations prévues par le PDI-OL une phase de concertation publique intermédiaire a eu lieu du 12 février au 12 mars 2019 à la fin de l'étape du projet de territoire. De nombreux événements publics ont été organisés afin de pouvoir échanger avec la population, invitée à participer par un tout-ménage et des annonces dans les journaux communaux. A l'issue de cette phase de concertation, 102 prises de position différentes ont été reçues de particuliers, d'associations ou de personnes morales. Les remarques formulées dans ce cadre ont été analysées et prises en comptes pour certaines. Elles ont toutes reçu une réponse dans une notice de consultation disponible sur www.ouest-lausannois.ch.

La consultation publique finale a eu lieu du 16 novembre au 16 décembre 2020. La population a été informée et invitée à prendre connaissance du PDI-OL par un tout-ménage, des annonces dans les journaux, sur les réseaux sociaux des Communes et dans les bus tl.

Cette nouvelle phase de consultation a suscité 49 prises de position. Les remarques formulées dans ce cadre ont été analysées et prises en comptes pour certaines. Elles ont toutes reçu une réponse dans une notice de consultation disponible sur www.ouestlausannois.ch.

SOMMAIRE

Message politique	3
Carte des trésors	6
Structure du rapport	8
Trois façons d'utiliser le PDi	12
Contributeurs	14

1. Contexte et gouvernance

1.1 Un Plan Directeur intercommunal pour 2040	20
1.2 Le territoire de l'Ouest lausannois	28
1.3 Le contexte de la planification	38

2. Diagnostic Treize enjeux et objectifs

Enjeu 1 La croissance démographique et économique	62
Enjeu 2 Le développement vers l'intérieur	66
Enjeu 3 Les centralités et les quartiers	68
Enjeu 4 Les sites d'activités du secteur secondaire	70
Enjeu 5 Le développement des Hautes Écoles	72
Enjeu 6 Les caractéristiques patrimoniales spécifiques de l'Ouest lausannois	74
Enjeu 7 Les milieux naturels	76
Enjeu 8 Les espaces et les équipements publics	80
Enjeu 9 Les contraintes environnementales et climatiques	84
Enjeu 10 La consommation d'énergie du bâti et les ressources énergétiques locales	88
Enjeu 11 La perméabilité du territoire	92
Enjeu 12 La capacité des réseaux de transports	96
Enjeu 13 La gouvernance et la participation	104

3. Le projet de territoire à l'horizon 2040 et les orientations stratégiques

Le projet de territoire pour l'Ouest lausannois	112
Un territoire multipolaire et varié, dynamique, paysager et accessible	
Carte : Le projet de territoire	
Orientation stratégique 1	114
Renforcer les centralités de l'Ouest lausannois et les mettre en réseau	
Carte 1 : Les centralités et espaces publics structurants	
Orientation stratégique 2	120
Répondre à la croissance démographique et économique en assurant la variété du territoire et en préservant ses qualités patrimoniales spécifiques	
Carte 2 : La variété du territoire	
Orientation stratégique 3	126
Conforter le rôle de l'Ouest lausannois comme territoire d'accueil pour les activités créatives, innovantes et productives	
Carte 3 : Les sites dédiés aux activités et les polarités d'équipements collectifs	
Orientation stratégique 4	132
Consolider les grands éléments paysagers de l'Ouest lausannois et gérer l'accueil du public	
Carte 4 : Les grands éléments paysagers	
Orientation stratégique 5	138
Renforcer le maillage d'espaces verts et d'espaces publics à toutes les échelles	
Carte 5 : Les espaces publics de proximité	
Orientation stratégique 6	142
Allier, à la densité, les qualités environnementales et énergétiques	
Carte 6 : L'approvisionnement en chaleur	
Orientation stratégique 7	146
Garantir l'accessibilité tout mode à l'ensemble du territoire et accélérer le report modal vers la mobilité douce et les transports publics	
Carte 7a : Le réseau piétons	
Carte 7b : Le réseau vélos	
Carte 7c : Les transports publics	
Carte 7d : Les transports individuels motorisés	

4. Stratégies de mise en œuvre

4.1	Programmes d'actions de compétence municipale	161
4.2	Stratégies de mise en œuvre	163
4.3	Collaboration intercommunale	164
4.4	Participation de la population	165
4.5	Modification du PDi-OL	166

Études de référence	170
Liste des abréviations	172
Impressum	173
Signatures	174

1



Contexte et gouvernance



1.1

UN PLAN DIRECTEUR INTERCOMMUNAL POUR 2040

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

1.1.2 Pourquoi un Plan Directeur intercommunal ?

1.1.3 La démarche choisie

1.1.4 La gouvernance du projet

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

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. Cette loi met à disposition des Communes l'outil du Plan Directeur intercommunal pour définir la stratégie d'aménagement du territoire de plusieurs communes pour les quinze à vingt-cinq prochaines années. Un Plan Directeur intercommunal est établi par les Municipalités. Il est composé d'une partie stratégique adoptée par les Conseils communaux ou généraux de toutes les Communes concernées, et d'une partie opérationnelle adoptée par toutes les Municipalités, hormis pour les modifications mineures qui ne nécessitent qu'une information auprès des autres Municipalités. Le tout est approuvé par le Conseil d'Etat. Il est contraignant pour les autorités cantonales et communales.

Le Plan Directeur intercommunal, au même titre qu'un plan directeur communal, est à la fois un instrument :

- de gestion et de mise en cohérence des multiples actions portant sur un même territoire ;
- de coordination des acteurs publics et privés qui opèrent dans des logiques et selon des procédures variées ;
- de communication auprès de la population et des partenaires de la commune de ses intentions en matière d'évolution du territoire ;
- d'évaluation des projets afin de garantir qu'ils correspondent aux intentions à moyen et long terme exprimées par les autorités communales.

Ainsi le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL) dresse le projet de territoire des huit Communes de Bussigny, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Prilly, Renens, Saint-Sulpice et Villars-Sainte-Croix à l'horizon 2040. Il exprime une vision partagée pour la région, des objectifs, des principes d'interventions et une stratégie de mise en œuvre. Il sert de guide pour les actions à entreprendre par les autorités dans les années à venir. Jusqu'à la mise à jour suivante, le PDi-OL sert de document de référence pour toute décision concernant le territoire concerné. Il est accompagné de programmes d'actions indiquant les mesures (études, projets) nécessaires à la concrétisation de la vision 2040.

Le PDi-OL est un outil de planification directrice qui lie les autorités cantonales et communales entre elles, et n'est pas opposable aux tiers.

La concrétisation du PDi-OL 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 de ces 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'affectations, projets d'infrastructures, d'espaces et d'équipements publics, etc.).

Les thématiques abordées n'étant pas définies par la loi, celles-ci ont été déterminées au début de la démarche par les Autorités communales et ne peuvent pas être considérées comme exhaustives.

A mentionner aussi que les vingt-six communes de l'agglomération Lausanne-Morges avec leurs cinq schémas directeurs se doteront également, sur la base du Projet d'agglomération, d'un Plan Directeur intercommunal, cette fois-ci à l'échelle de l'agglomération (LATC art. 20). Les PDi de l'Ouest lausannois et de l'agglomération seront des documents complémentaires, avec un niveau de précision distinct.

1.1.2 Pourquoi un Plan Directeur intercommunal ?

Depuis plusieurs années, l'Ouest lausannois a fait l'objet de planifications stratégiques intenses (chantiers d'études, schémas directeurs, lignes directrices, etc.). Toutes ces études ne reposent pas sur des bases légales et ne sont pas adoptées par les assemblées communales. Cependant, le passage en aval par les procédures légales en vigueur reste une obligation.

Un Plan Directeur intercommunal, mis formellement en consultation publique puis adopté séparément par tous les Conseils communaux et généraux, offre l'occasion de revenir sur les enjeux, de coordonner l'ensemble des études effectuées et en cours, d'en débattre les orientations et de leur donner une base légale solide.

Par ailleurs, plus aucun Plan directeur communal actuel ne répond aux dispositions légales en vigueur ni aux attentes des Communes. Le présent Plan Directeur intercommunal remplace et abroge par conséquent ces différents documents. Il succède également au Schéma directeur de l'Ouest lausannois dont l'horizon de planification se situait en 2020.

Quatre des huit Communes de l'Ouest lausannois (Bussigny, Chavannes-près-Renens, Crissier, et Ecublens) doivent en outre réviser leurs Plans d'affectation communaux (PACom, anciennement Plans généraux d'affectation, PGA) respectifs. Ces révisions seront engagées une fois le PDi-OL suffisamment avancé. La révision du PACom de Renens est en cours et celui de Prilly est entré en force depuis le 10 juin 2020.

Les Communes disposent par ailleurs de nombreux plans spéciaux (plans partiels d'affectation ou plans de quartiers) et planifications directrices locales (PDL). Certains plans sont anciens et peuvent être considérés comme obsolètes, mais d'autres plans sont récents. Certaines de ces planifications spéciales pourront être révisées en fonction des résultats des études du Plan Directeur intercommunal (et des nouvelles dispositions en matière d'aménagement du territoire).

Outre la révision des plans d'affectation communaux, le PDi-OL permet d'assurer la coordination entre les projets d'infrastructures qui, morceau par morceau, forment les grands réseaux de l'Ouest lausannois (TP, TIM, MD, réseau écologique, etc.). Ainsi le PDi-OL constitue une étape vers les Plans d'affectation communaux d'abord, puis vers les projets concrets.

	PLAN DIRECTEUR COMMUNAL	PLAN D'AFFECTION COMMUNAL (PACom)
Bussigny	1999	1986
Chavannes-Près-Renens	1995	1989
Crissier	2000	1985
Ecublens	1991	1999
Prilly	1995 (partiellement modifié et approuvé le 10 juin 2020)	2020
Renens	1997	1947 (révision en cours)
Saint-Sulpice	1997	2011
Villars-Sainte-Croix	2006 (schéma directeur)	2011



1.1.3 La démarche choisie

Les Communes de l'Ouest lausannois ont décidé en 2013 de réviser leurs Plans directeurs communaux par l'élaboration conjointe d'un Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois. L'intérêt du PDi-OL réside dans la méthode appliquée : les huit Communes projettent de concert leur avenir et dessinent ensemble l'évolution territoriale du district à partir de l'échelon local, sans perte aucune de leur souveraineté respective.

Pour ce faire, les Communes ont convenu d'une démarche qui se fonde sur les quatre stratégies suivantes

Réviser conjointement

La révision conjointe s'appuie sur la collaboration mise en place depuis l'an 2000 pour la planification du développement territorial. Elle vise à assurer la cohérence des visions territoriales qui ne sauraient s'arrêter aux frontières administratives communales et à tirer profit de synergies tant en termes financiers qu'humains.

Etayer le diagnostic

Pour le PDi-OL, les Communes ont souhaité étayer le volet diagnostic afin de porter un regard objectif et consensuel sur la situation démographique, socio-économique (évolution et besoins pour les zones d'activités, surfaces de bureaux, etc.) et environnementale (en particulier dans le domaine des ressources et des nuisances). C'est seulement sur la base d'un diagnostic ciblé et consolidé que les intentions ont été fixées.

Valoriser l'existant

La démarche tire parti autant que possible des nombreuses études de planifications préexistantes. Ainsi une part importante de la démarche a consisté à extraire les éléments fondamentaux des études existantes, à en confirmer les orientations, à identifier les éventuelles contradictions et conflits afin de permettre aux autorités de se positionner et, sur cette base, à établir un projet de territoire harmonieux pour l'Ouest lausannois à l'horizon 2040.

L'élaboration du PDi-OL permet également de valoriser les travaux réalisés et en cours dans le cadre du projet d'agglomération.

Comblé les lacunes

Bien que l'Ouest lausannois ait fait l'objet, depuis de nombreuses années, d'une planification intense, certains enjeux non résolus ont encore été identifiés par les Communes et par le Canton. Ceux-ci ont été complétés, mis en cohérence et synthétisés dans le projet de territoire de l'Ouest lausannois.



COLLAGE DES ÉTUDES, DOCUMENT DE TRAVAIL, 2017

1.1.4 La gouvernance du projet

La décision des Communes de réviser conjointement leur Plan directeur communal respectif s'appuie sur la collaboration mise en place depuis 15 ans pour la planification du développement de leurs territoires.

La conduite intercommunale est réalisée par l'intermédiaire d'une structure créée pour les besoins du projet. Cette structure se compose comme suit :

- Les Municipalités des huit Communes sont les maîtres d'ouvrage de la démarche.
- Les huit Communes sont représentées par un Groupe de pilotage qui réunit les 8 syndics, ainsi que les représentants des services cantonaux concernés. Le Groupe de pilotage est l'organe décisionnel qui valide les différentes étapes du projet.
- Un Groupe décisionnel formé par les 8 municipaux en charge de l'aménagement du territoire et un représentant du Service cantonal du développement territorial (SDT). Le Groupe décisionnel assume le portage politique du projet et le pilotage du projet. Il valide les propositions élaborées avant leur transmission aux Municipalités.
- Un Groupe technique, composé des représentants des services d'urbanisme des huit Communes et, au besoin, constitue l'équipe de projet assurant la direction opérationnelle en assumant la cohérence interdisciplinaire de la démarche. Les représentants du Groupe technique sont en outre chargés de faire le relais avec les différents services communaux concernés par le Plan Directeur intercommunal.
- Le bureau SDOL est le service administratif responsable du projet et de l'animation de la démarche.

- Deux groupes de concertation accompagnent la démarche et participent à la concertation avec la population. Un groupe est formé par des représentants des assemblées communales (conseils communaux ou général) et l'autre formé de représentants de la société civile (associations et groupements d'intérêts).
- Des groupes thématiques servent de support aux réflexions (groupes thématiques mobilité, environnement ...).
- La population est appelée à s'exprimer à deux reprises (concertation publique au stade du diagnostic, des objectifs et du projet de territoire et consultation publique avant l'adoption du PDi-OL par les conseils communaux / général).

L'attribution du mandat pour l'élaboration du PDi-OL a fait l'objet d'un appel d'offres public. A l'issue de la procédure, le marché a été confié au consortium Planouest constitué par les bureaux suivants :

- P. Gmür Conseil et Développement Sàrl (pilotage et urbanisme)
- Team + (urbanisme et mobilité) et RRA Roland Ribi et Associés SA
- Ecoscan SA (patrimoine naturel, environnement)
- L'Atelier du paysage Jean-Yves le Baron Sàrl (paysage espaces libres, espace public)
- Navitas Consilium SA (planification énergétique territoriale)
- M. Bruno Marchand, expert pour les questions d'urbanisme en relation avec le patrimoine construit.



Bussigny



Chavannes-près-Renens



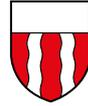
Crissier



Ecublens



Prilly



Renens



Saint-Sulpice



Villars-Sainte-Croix

Groupe de concertation
politique consultatif

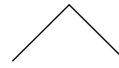
Groupe de concertation
de la société civile



Groupe décisionnel
(Syndics et/ou municipaux
en charge de l'urbanisme)

Groupe technique
(Responsables
de l'urbanisme)

Bureau SDOL
(Chef de projet)



Groupe thématique
Mobilité multimodale

Groupe thématique
Mobilité douce

Groupe thématique
Environnement

Autres partenaires
(ateliers)

Groupement

Mandataires
complémentaires

Spécialistes

1.2

LE TERRITOIRE DE L'OUEST LAUSANNOIS

1.2.1 Le périmètre d'étude

1.2.2 L'évolution territoriale et institutionnelle
de l'Ouest lausannois

1.2.1 Le périmètre d'étude

La démarche du Plan Directeur intercommunal porte sur l'ensemble du territoire des huit Communes de l'Ouest lausannois : Bussigny, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Prilly, Renens, Saint-Sulpice, Villars-Sainte-Croix. Le périmètre de réflexion intègre les Communes et les Schémas directeurs voisins et s'inscrit dans l'agglomération Lausanne-Morges.

Les huit communes du district couvrent une superficie de 2'581 hectares, avec une population de plus de 75'500 habitants et près de 57'000 emplois.

Source : OFS Statistique Vaud : habitants au 31.12.2019
emplois au 31.12.2017 et couverture du sol au 11.2015 *

* La classification, ci-dessous, provient d'un système d'échantillonnage par point, catégorisé à l'hectare et possède donc une marge d'erreur.

La surface agricole regroupe les terres arables ce qui inclut la zone agricole, la zone intermédiaire et tout terrain identifié comme cultivable au sens large (horticulture, prairies naturelles, vergers, talus herbeux en bord de route)



BUSSIGNY

Nombre d'habitants	8 962
Nombre d'emplois	6 474
Emplois équivalant plein temps (EPT)	5 309

COUVERTURE DU SOL (EN HECTARES)

Surface d'habitat et d'infrastructure	240
Surface agricole*	152
Surface boisée	82
Total	474



CHAVANNES-PRÈS-RENEENS

Nombre d'habitants	7 887
Nombre d'emplois	3 554
Emplois équivalant plein temps (EPT)	2 753

COUVERTURE DU SOL (EN HECTARES)

Surface d'habitat et d'infrastructure	119
Surface agricole*	29
Surface boisée	16
Total	164



CRISSIER

Nombre d'habitants	7 944
Nombre d'emplois	9 167
Emplois équivalant plein temps (EPT)	7 582

COUVERTURE DU SOL (EN HECTARES)

Surface d'habitat et d'infrastructure	271
Surface agricole*	133
Surface boisée	146
Total	550



ECUBLENS

Nombre d'habitants	13 089
Nombre d'emplois	16 406
Emplois équivalant plein temps (EPT)	14 413

COUVERTURE DU SOL (EN HECTARES)

Surface d'habitat et d'infrastructure	359
Surface agricole*	142
Surface boisée	66
Total	567



PRILLY

Nombre d'habitants	12 423
Nombre d'emplois	6 822
Emplois équivalant plein temps (EPT)	5 461

COUVERTURE DU SOL (EN HECTARES)

Surface d'habitat et d'infrastructure	178
Surface agricole*	26
Surface boisée	15
Total	219



RENEUS

Nombre d'habitants	20 928
Nombre d'emplois	13 628
Emplois équivalant plein temps (EPT)	11 198

COUVERTURE DU SOL (EN HECTARES)

Surface d'habitat et d'infrastructure	281
Surface agricole*	7
Surface boisée	7
Total	295



SAINT-SULPICE

Nombre d'habitants	4 717
Nombre d'emplois	1 391
Emplois équivalant plein temps (EPT)	1 164

COUVERTURE DU SOL (EN HECTARES)

Surface d'habitat et d'infrastructure	143
Surface agricole*	27
Surface boisée	12
Total	182



VILLARS-SAINTE-CROIX

Nombre d'habitants	973
Nombre d'emplois	1 107
Emplois équivalant plein temps (EPT)	982

COUVERTURE DU SOL (EN HECTARES)

Surface d'habitat et d'infrastructure	67
Surface agricole*	83
Surface boisée	15
Total	165





1.2.2 L'évolution territoriale et institutionnelle de l'Ouest lausannois

Le vaste réaménagement urbain auquel procèdent ensemble, depuis plus de quinze ans, Bussigny, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Prilly, Renens, Saint-Sulpice et Villars-Sainte-Croix, trouve désormais son fondement dans le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois. La collaboration intercommunale quitte la zone grise pour s'inscrire dans la loi. Pour le comprendre, il est nécessaire de retracer le chemin parcouru et de décrire l'évolution du développement territorial dans le contexte de l'histoire récente et à la lumière des mesures, règlements et planifications établis à chacun des niveaux d'autorité.

L'Ouest lausannois devient périphérie

Dans l'Ouest lausannois, la mise en service de la halte ferroviaire de Renens en 1855, le développement progressif du réseau routier et l'installation d'une usine à gaz dans la plaine de Malley en 1911 constituent les premières grandes marques du passage à l'ère industrielle. Les manufactures s'implantent ; leur essor se poursuit jusque dans les années soixante du XX^e siècle pour culminer avec l'Expo 64 et l'ouverture de la première autoroute suisse, la A1 Lausanne-Genève ; leur déclin survient dès les années 1970. Dans l'intervalle, la région se sera changée en périphérie de Lausanne, la ville centre.



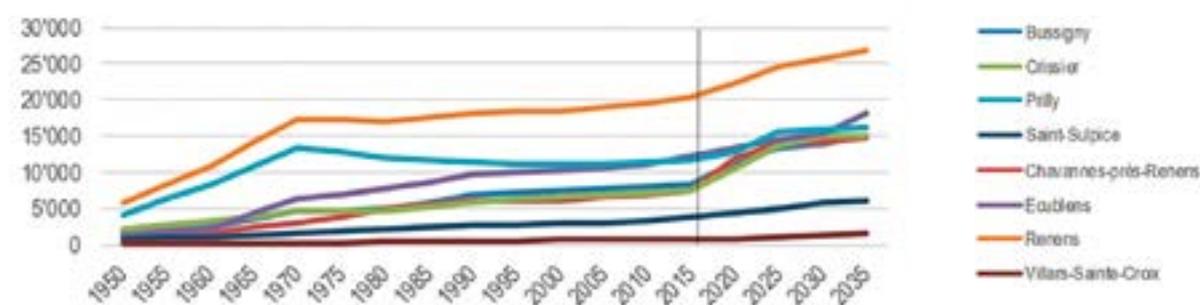
AUTOTOUTE A1 / 1964

La démographie explose

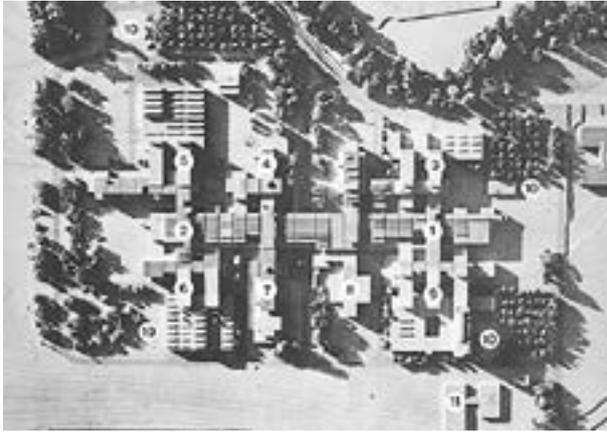
Entre les recensements de 1850 et de 2000, l'Ouest lausannois enregistre la croissance démographique la plus fulgurante de tous les districts suisses : une multiplication par 22 entre le recensement de 1850 et celui de 2000 (Martin Schuler, « Une démographie fulgurante », in L'Ouest pour horizon, Infolio, Gollion, 2011). Entre 1890 et 1910, le doublement de la population du futur district est observé. Puis l'augmentation reprend entre 1941 et 1970, lorsque le nombre d'habitants des huit communes passe de 14'000 à plus de 50'000 (une augmentation annuelle moyenne de 4,5%), ce qui en fait un cas spectaculaire du processus de suburbanisation.

La voiture s'impose

La voiture, largement démocratisée en Suisse dans les années soixante, triomphe dans l'espace urbain et marque d'une empreinte profonde l'Ouest lausannois. Son territoire, déjà traversé par le rail, est sillonné d'axes de circulation enchevêtrés et de nœuds routiers. L'essor du transport individuel et la présence de friches industrielles et ferroviaires ainsi que d'entrepôts désaffectés encourage l'installation d'hypermarchés, tous entourés de parkings. Son caractère de périphérie s'accroît. A la confusion spatiale s'ajoute l'imbrication des territoires communaux.



CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE PAR COMMUNE DE 1950 À 2035



MAQUETTE EPFL, BUREAU ZWEIFEL ET STRICKLER, 1972

Le campus s'installe

Autre modification majeure : c'est dans les années septante que l'Université et l'École polytechnique fédérale de Lausanne (UNIL et EPFL) prennent progressivement leurs quartiers au bord du lac. D'abord tourné vers lui-même, le vaste campus reste un territoire à part et se vit comme tel, dépourvu de connexion avec les communes qui l'hébergent et mal relié à Lausanne. En 1991, il est enfin desservi par une ligne de métro, le Tramway du Sud-Ouest lausannois (TSOL) qui deviendra le m1.

L'étalement urbain progresse

Durant la dernière décennie du XX^e siècle, un nouveau bouleversement économique se précise, que la présence du campus conforte : l'industrie s'essouffle et se retire graduellement tandis que d'autres activités émergent, orientées de manière de plus en plus prononcées vers les services, l'information, la connaissance. Le travail change, la population aussi. Corollaire de la croissance démographique que connaît l'Arc lémanique, l'étalement urbain avance vite. Inquiétude renforcée par une préoccupation environnementale désormais en éveil.

Un processus de collaboration s'engage

En 2000, le Canton, constatant que les normes de pollution sont nettement dépassées, impose aux Communes de l'Ouest lausannois un moratoire sur les gros générateurs du trafic. Conformément à l'Ordonnance fédérale de 1985 sur la protection de l'air (OPAIR), il les met en demeure d'assainir leur territoire. C'est ainsi que, né de cette contrainte, s'engage un processus de collaboration. Il conduit d'abord à la signature, en 2001, d'une Convention intercommunale sur les transports entre les Communes et le Canton. Lequel lance, au cours de la même année, une étude conduite par l'urbaniste Pierre Feddersen : « Quel projet paysager pour l'Ouest lausannois ? » Le moratoire prend fin en 2003 avec l'adoption du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) qui définit l'évolution souhaitée et partagée par les Communes. Celles-ci se dotent d'un bureau – l'actuel bureau Stratégie et développement de l'Ouest lausannois – chargé de poursuivre les études. Le grand chantier de l'Ouest lausannois commence. Né certes d'une nécessité, mais fondé sur la volonté des Communes, il progresse de bas en haut, de manière pragmatique, par adaptations successives.



LE PROJET PAYSAGE DE L'OUEST LAUSANNOIS / PIERRE FEDDERSEN ADR ITINERA, 2001



LES SYNDICS ET CONSEILLER D'ETAT LORS DE LA REMISE DU PRIX WAKKER, 2011

L'intercommunalité se développe

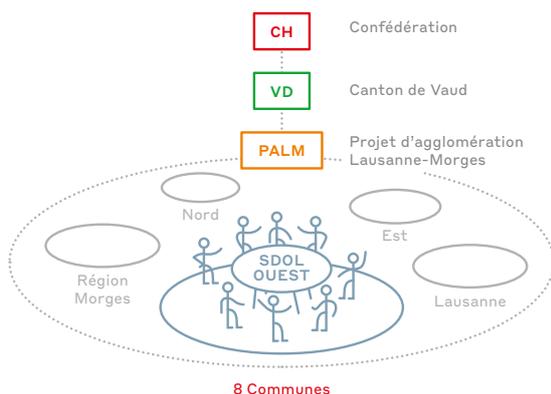
Ces actes fondateurs engendrent une double prise de conscience : celle de l'existence d'un patrimoine commun et celle des mérites de la collaboration pour repenser et réorganiser un territoire trop longtemps délaissé. Ainsi se développe le grand chantier de l'intercommunalité en terre romande qui, en 2011, vaudra aux Communes de l'Ouest lausannois, le Prix Wakker pour leur action conjointe de mise en valeur de leur territoire, d'organisation de leur développement et de création d'une identité cohérente.

Le district de l'Ouest lausannois voit le jour

Après la Constitution fédérale en 2000, c'est au tour de la nouvelle Constitution vaudoise de reconnaître, en 2003, dans son article 157 sur les agglomérations, la spécificité des communes urbaines. Elle fixe un nouveau découpage des districts qui aboutit, en 2008, à la création du district de l'Ouest lausannois.

La coopération entre échelons de planification se structure

Un nouveau pas est franchi en 2007, lorsque vingt-six communes, les associations Lausanne Région et Région Morges ainsi que le Canton, adoptent la convention de mise en œuvre du Projet d'agglomération Lausanne - Morges (PALM). Le SDOL devient aussitôt partie intégrante et, du fait de son antériorité, en détermine la structure en cinq secteurs géographiques. Des liens de partenariat fondés sur le principe de subsidiarité sont désormais établis entre les différents échelons de planification : celui des communes entre elles, celui de l'agglomération et celui du Canton.



COLLABORATION POUR LE PROJET D'AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES (PALM)

Les études intercommunales précisent le développement à venir

Entre 2005 et 2010, les Communes mènent de nombreuses études intercommunales approfondies (les chantiers 1 à 6) qui définissent les lignes directrices du développement à venir. Les cartes de synthèse réalisées en 2009 comprennent aussi la mise à jour du Schéma directeur de 2003.

Les transports publics entament leur expansion

Les études sur les axes forts des transports publics sont lancées en 2006. Elles préconisent des trams et des bus à haut niveau de service (BHNS) pour irriguer l'Ouest lausannois afin de répondre à la forte croissance attendue dans les sites stratégiques – les anciennes zones d'activités en reconversion. Mais déjà, entre 2010 et 2014, l'offre en transports publics a augmenté de 50% sur le territoire du district. Le développement des transports publics a permis de stabiliser le trafic routier malgré le développement urbain important des dernières années.

Les grands chantiers s'ouvrent

Les réalisations consécutives aux études du Schéma directeur sont progressivement engagées, notamment à Renens avec la transformation de la gare, ainsi qu'à Malley. Une politique de nouveaux quartiers se met en place dans le secteur Cocagne-Buyère et Bussigny Ouest, à Bussigny, aux Lentillières-Nord et Ley-Outre à Crissier, dans le secteur de l'Arc-en-Ciel, entre ces deux communes, à En Dorigny, aux Côtes-de la Bourdonnette et aux Cèdres à Chavannes-près-Renens, aux Entrepôts, au Chêne et à Malley Coulisses à Renens, à Corminjoz et à Malley Viaduc à Prilly, et à Croset Parc à Ecublens.

Les logements d'utilité publique sont encouragés

La pénurie de logements reste sévère dans les communes de l'Ouest lausannois, sous l'effet de la croissance démographique et de l'arrivée d'une population nouvelle stimulée par les Accords bilatéraux conclus entre la Suisse et l'Union Européenne autorisant la libre circulation des personnes. La loi sur la préservation et la promotion du parc locatif (LPPPL), entrée en vigueur en 2018, offre aux Communes et aux acteurs privés de nouveaux outils permettant la construction de logements d'utilité publique (LUP) et la préservation du parc locatif. Enfin, dans le but d'avoir un lieu d'échange et d'expériences sur la question du logement à l'échelle intercommunale, les Communes créent en 2014, la Plate-forme Logement de l'Ouest lausannois (PFL-OL), avec le soutien de la Confédération et du Canton.

Les outils de développement économique se mettent en place

En 2012, le Canton établit sa stratégie concernant les Installations commerciales à forte fréquentation (ICFF) qui permet aux Communes de circonscrire l'implantation de nouveaux centres commerciaux dans l'Ouest lausannois. Plus positivement, elle leur donne aussi les moyens de concevoir à leur tour des politiques relatives à leurs zones commerciales.

En 2016, lors de la 4^{ème} adaptation du Plan directeur cantonal, une Stratégie de gestion des zones industrielles et des zones artisanales (ZIZA) se met en place.

1.3

LE CONTEXTE DE LA PLANIFICATION

1.3.1 Les tendances globales

1.3.2 Les principales planifications supérieures

1.3.3 Conformité du PDi-OL aux planifications supérieures

1.3.4 Les études en cours

1.3.1 Les tendances globales

A l'échelle globale, le changement climatique, la raréfaction des ressources, les mouvements migratoires d'ampleur, l'interdépendance croissante des économies, les progrès de la digitalisation figurent parmi les tendances majeures qui sous-tendent toutes les autres. La Suisse est touchée par ces phénomènes qui remodelent profondément le monde. L'évolution des technologies, en particulier celles de l'information et de la communication, les changements socio-économiques, démographiques et écologiques, ces mutations d'une société de plus en plus globalisée, de plus en plus interconnectée, influencent tous les aspects de la vie des gens et transforment durablement le territoire.

Face aux grandes mutations en cours, l'ajustement continu des modes de fonctionnement des institutions helvétiques connaît un coup d'accélérateur. Réduire la discordance entre espaces fonctionnels et territoires institutionnels sans rien perdre de ce qui fonde le système politique – la souveraineté des Cantons et l'autonomie communale sous l'égide de la Confédération –, tel est le grand chantier suisse des premières décennies du XXI^e siècle dont les travaux se poursuivront de manière continue et à tous les niveaux.

Se projeter aujourd'hui dans l'avenir de l'Ouest lausannois nécessite une compréhension et une prise en compte de ces évolutions globales et des défis qu'elles posent. Comprendre les tendances qui ont une incidence territoriale permet de poser le cadre du développement et de juger de la pertinence des stratégies choisies.

Les villes s'adaptent aux changements climatiques

La hausse de la température et les modifications du régime des précipitations ont des conséquences non seulement environnementales mais aussi économiques et sociales. Des situations climatiques extrêmes sont à prévoir : hausses de températures, pénurie d'eau, déstabilisation des terrains en pente, risques naturels accrus. Les agglomérations sont particulièrement touchées par le phénomène du réchauffement climatique et doivent trouver des moyens pour atténuer leurs impacts sur le climat et s'adapter en anticipant les nouveaux besoins induits : utilisation accrue des espaces extérieurs et multiplication des terrasses, végétalisation et perméabilisation des sols, maintien de couloirs d'aération, limitation des îlots de chaleur.

Pressions sur le territoire

Tandis que les surfaces agricoles diminuent, les territoires urbanisés s'étendent, l'utilisation du sol en ville s'intensifie, la demande en énergie et en services de transports grandit. L'essor des agglomérations suisses et de leurs villes centres progresse à vive allure. L'étalement urbain, l'imperméabilisation des sols, la réduction des espaces de verdure : autant de phénomènes qui font qu'une stratégie pour les territoires urbains devient désormais prioritaire ; il y va, en effet, de la qualité de vie de leurs usagers. Les espaces naturels, végétalisés et perméables, devront être préservés et augmentés dans un contexte de raréfaction des ressources créant une concurrence territoriale. La Loi sur l'aménagement du territoire (LAT), constamment adaptée, encadre ces efforts. Sa version révisée en 2014 impose une utilisation mesurée du sol et la séparation entre les parties constructibles et non constructibles du territoire.

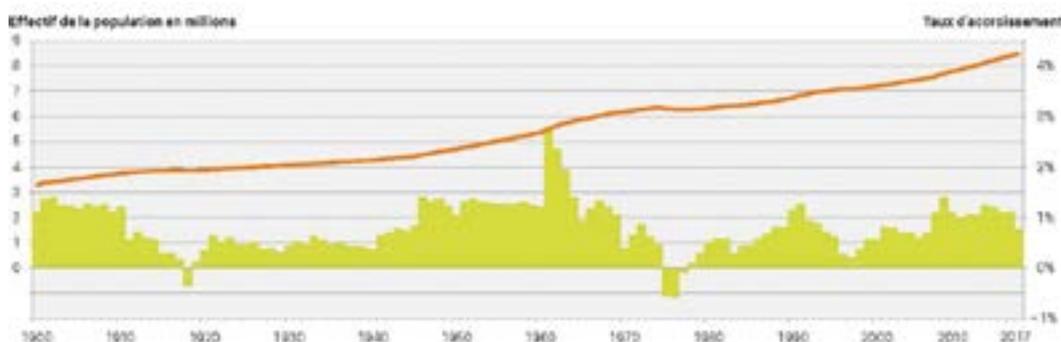
Mobilité diversifiée

Sous l'effet de la démographie, de l'étalement urbain et aussi en raison des changements de modes de vie et de travail, la demande en mobilité ne cesse de croître. Cette évolution impose de favoriser la multimodalité. La diversification des moyens de locomotion à laquelle on assiste déjà devrait se développer encore. On peut s'attendre à la généralisation d'une mobilité tout mode plus individualisée, plus flexible, « à la carte ». Le partage des véhicules (« car sharing ») pourrait devenir une pratique courante. En acceptant en votation l'inscription des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres dans la Constitution, le peuple

a confirmé cette tendance, ce qui ouvre la voie à l'essor de la mobilité douce. Enfin, l'autonomisation des véhicules et leur électrification pourraient engendrer à terme d'appréciables bénéfices : engins propres, réduction des nuisances, libération de surfaces dévolues au stationnement.

Nouvelles manières d'habiter d'une population urbaine grandissante

La Suisse a atteint le seuil des 8,5 millions d'habitants en 2017. L'Arc lémanique est particulièrement touché par cette croissance ; il s'agit de prévoir, certes, un nombre de logements suffisant pour les nouveaux résidents suisses et étrangers attendus. Mais aussi de produire des habitations diversifiées afin de tenir compte des équilibres sociaux, de la nécessaire mixité et des besoins spécifiques de populations vieillissantes. On observe une évolution des mentalités et des modes de vie qui se traduit dans les manières d'habiter : nouveaux rapports entre lieux privés et collectifs, mise en commun d'espaces et de fonctions, logements partagés tout ou partiellement (« co-housing »). Selon l'évolution des structures familiales, d'autres formules encore verront probablement le jour. Ces changements suscitent des demandes nouvelles en matière d'aménagement des espaces ; ils appellent à une souplesse accrue et à une inventivité dans l'offre de réponses adéquates aux nouveaux besoins qui se dessinent.



ACCROISSEMENT ET EFFECTIF DE LA POPULATION EN MILLIONS DE 1900 à 2017 / OFS-RFP, ESPOP, STATPOP

Mutations du travail induites par la digitalisation

La digitalisation qui progresse induit une démultiplication des possibles, libère les créativité et constitue un accélérateur de changement puissant. Sous l'effet des technologies numériques, la production industrielle se transforme ; la robotisation progresse rapidement. De même que les modes de vie, le travail change profondément. Cela se vérifie aussi bien dans le domaine de la production que dans l'économie du partage qui se développe rapidement. Le télétravail et le « co-working » ont d'importants effets sur l'architecture, l'urbanisme et les transports. Si l'essor du secteur tertiaire se montre particulièrement vif, la préservation de sites d'activités consacrés au secteur secondaire reste indispensable, de même que la meilleure gestion de ces sites dans une situation de concurrence territoriale.

Révolution du commerce, changement des villes

L'essor des achats en ligne et le développement d'une distribution individualisée changent profondément le visage des villes. Les commerces subissent une pression irrésistible. Les centres villes en manque d'animation cherchent de nouvelles raisons d'exister. Ce phénomène touche aussi les grandes surfaces ; elles y répondent par des concentrations ainsi que par la modification de leurs stratégies. Elles s'adjoignent des activités telles que la restauration, l'organisation d'événements culturels, sportifs et d'animations diverses.

L'innovation, secteur décisif

Sur le plan économique, les secteurs de la connaissance et des sciences gagnent une importance majeure. Le secteur de l'innovation impulsé par les Hautes Écoles, par les centres de recherche avancés et par les entreprises de pointe devient un facteur de développement décisif. Ces évolutions concernent cependant principalement les zones métropolitaines.

Les environnements pour améliorer la santé

L'environnement physique, les conditions socio-économiques et le style de vie comptent pour l'état de santé de la population. A ce titre, il est prouvé que l'activité physique permet de diminuer le risque de maladie. En Suisse, un quart de la population est concernée par le manque d'activité physique. Les aménagements urbains (mobilité douce, place de jeu, sports) encouragent donc l'activité physique des habitants.

RÉFÉRENCES

«STRATÉGIE ET PLANIFICATION. TENDANCES ET DÉFIS. FAITS ET CHIFFRES RELATIFS AU PROJET DE TERRITOIRE SUISSE, ANNÉE 2018». OFFICE FÉDÉRAL DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL (ARE), 2018.
«GROS PLAN SUR L'AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES». BCV IMMOBILIER, AVRIL 2018.
«VAUD 2035. RAPPORT DE LA COMMISSION DE PROSPECTIVE». STATISTIQUE VAUD, JUIN 2017.
«ÉCONOMIE VAUDOISE 2016». SUPPLÉMENT DE LA FEUILLE DES AVIS OFFICIELS N° 73, 9 SEPTEMBRE 2016.
PROMOTION SANTÉ VAUD, 2018.

1.3.2 Les principales planifications supérieures

Le développement de l'Ouest lausannois a été orienté et modelé par l'évolution du contexte de l'aménagement du territoire au niveau suisse et vaudois. Les planifications supérieures les plus récentes viennent répondre au changement fondamental qui s'opère au tournant du XX^e siècle : par étapes rapprochées, le Canton de Vaud et la Confédération, chacun de leur côté, adoptent différentes stratégies qui, conjuguées, permettent de prendre des mesures pour endiguer l'étalement urbain, pour mieux coordonner les politiques sectorielles et pour fonder l'intercommunalité dans l'aménagement du territoire. Une exigence s'impose avec de plus en plus d'évidence et pas seulement dans le canton de Vaud : le besoin de coordination entre échelons institutionnels afin qu'il soit possible de répondre correctement aux impératifs nouveaux qui se manifestent dans les espaces fonctionnels.

Plusieurs facteurs déclencheurs ont déterminé, en cascade, les planifications supérieures qui ont façonné l'Ouest lausannois, dont voici les principales :

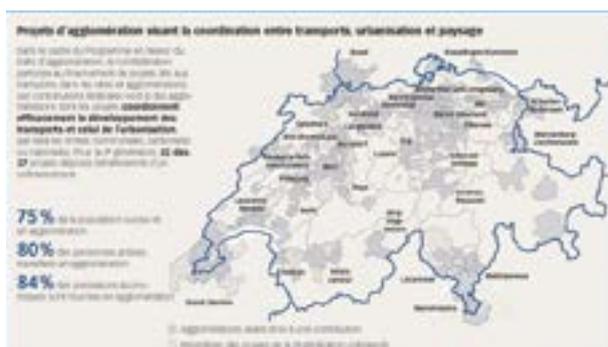
- **La nouvelle Constitution fédérale** du 18 avril 1999 reconnaît les villes et les agglomérations et débouchera sur la politique des agglomérations de la Confédération.
- **La nouvelle Constitution du Canton de Vaud** du 14 avril 2003 entraîne la réorganisation des districts ainsi que la révision de lois cantonales et la rédaction de nouvelles lois.
- **La Loi fédérale sur l'aménagement du territoire** révisée en 2014 (LAT) impose une utilisation mesurée du sol.
- La Loi fédérale sur l'énergie révisée en 2017 qui fonde la **Stratégie énergétique fédérale 2050**, en réponse aux menaces qui pèsent sur l'environnement.

Reconnaissance des villes, naissance d'une politique des agglomérations

La nouvelle *Constitution fédérale* de 1999 comporte une innovation majeure. L'article 50 sur les communes est complété de la manière suivante : « [La Confédération] prend en considération la situation particulière des villes, des agglomérations urbaines et des régions de montagne ». Cette reconnaissance des villes et des agglomérations permet de fonder une politique urbaine.

En 2001, une plate-forme conjointe de la Confédération, des cantons, ainsi que des villes et des communes, la *Conférence tripartite sur les agglomérations* (CTA) est instituée, avec pour objectif la promotion de la collaboration verticale et le développement d'une politique commune des agglomérations, dans le but de renforcer leur compétitivité économique et la qualité de la vie de leurs habitants.

Par ailleurs, en 2001 également, le Conseil fédéral approuve le rapport sur la politique des agglomérations de la Confédération. Le soutien aux villes et aux communes environnantes dans leurs projets d'urbanisation et de transports constitue une priorité ; les projets d'agglomération deviennent l'outil de cette politique, renforcée en 2006 par la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure qui permet notamment le financement des infrastructures liées au trafic d'agglomération et des routes nationales. Aussitôt, l'Office fédéral du développement territorial lance un premier appel à projets auprès des agglomérations. Cette politique reçoit un accueil extrêmement favorable. En trois appels successifs (2007, 2012, 2016), le nombre de projets déposés passe d'une trentaine à une quarantaine.



COORDINATION TRANSPORTS, URBANISATION ET PAYSAGE DES PROJETS D'AGGLOMÉRATION DE LA 3^e GÉNÉRATION / ARE, 2018

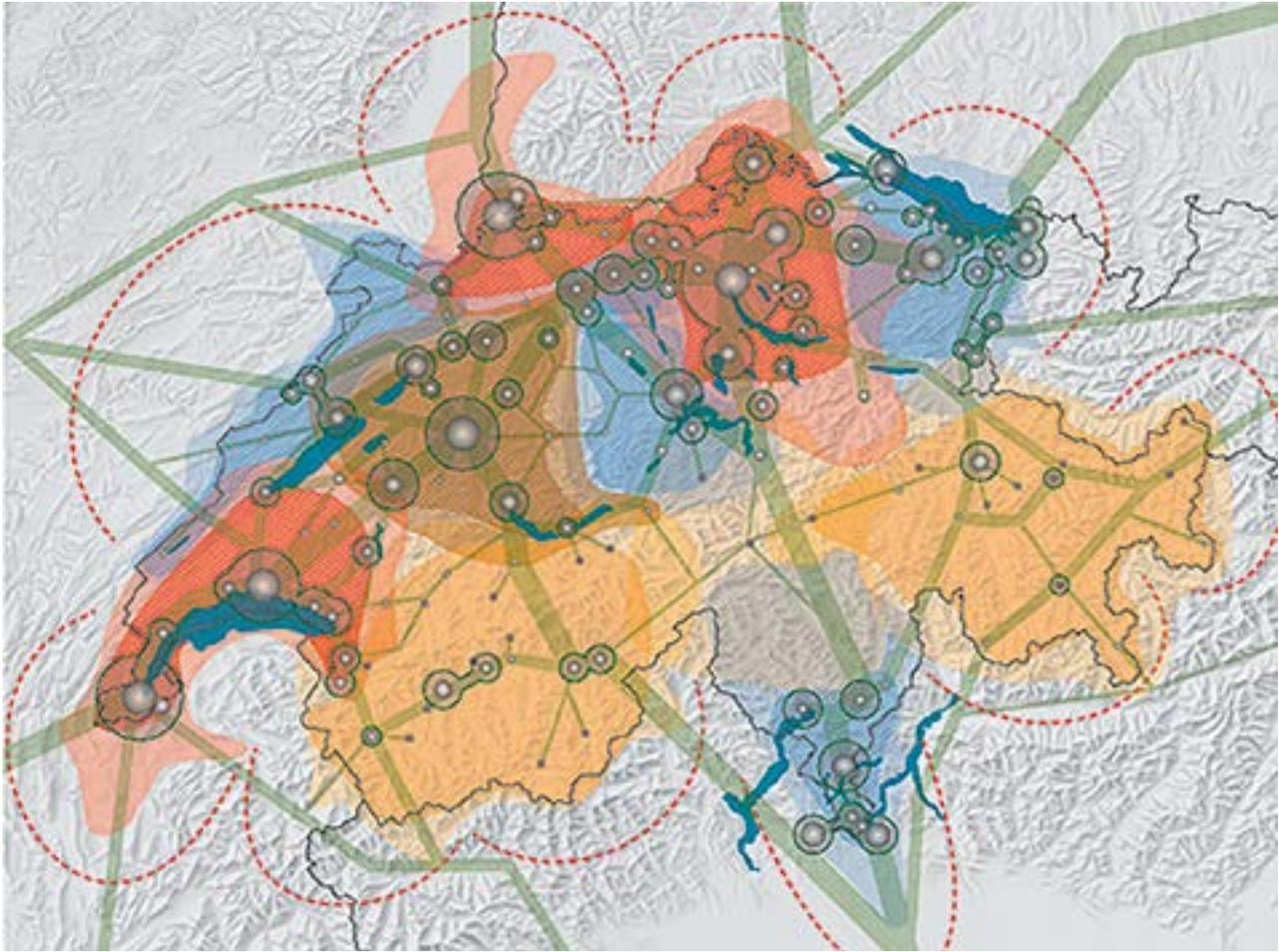
Un événement de nature académique signale la convergence des esprits : c'est en 2006 également que paraît « La Suisse – Portrait urbain », ouvrage issu de l'École polytechnique fédérale de Zurich par sa branche latérale, l'ETH Studio Basel. Utilisant le langage d'une géographie et d'un urbanisme sensibles, cette recherche dresse le portrait d'une Suisse faite de grosses régions métropolitaines, de réseaux serrés de villes moyennes et petites, de « zones calmes », de stations de montagne et de « friches alpines ». Ce livre marque, en effet, un tournant dans la représentation du pays.

Le Canton lance ses projets d'agglomération

Le Canton prend acte de cette évolution. En 2007, le Plan directeur cantonal (PDCn) élabore des fiches de mesures pour les projets d'agglomération. Répondant aux appels de l'Office fédéral du développement territorial, il lance ses projets, dont notamment le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), déposé en 2007 puis révisé en 2012 et en 2016, qui s'articule en cinq schémas directeurs distincts, dont celui de l'Ouest lausannois. La dernière édition du PALM concerne, outre les thèmes des transports et de la ville, ceux du paysage, de l'environnement et de l'énergie, suivant en cela les recommandations formulées par la Confédération dans sa Politique des agglomérations 2016+.

Coordination cantonale et locale et protection de l'environnement

Le Canton adopte différentes mesures impliquant la coordination sur le plan cantonal, régional et local. Dès 1996, il lance sa Politique des pôles de développement économique (PPDE), actualisée en 2011, dont l'objectif est de répondre rapidement aux demandes d'implantation des entreprises sur la base d'une offre en sites stratégiques, en coordonnant le développement économique et l'aménagement du territoire. En 1997, le Conseil d'État approuve le Plan de protection de la Venoge qui concerne, pour le district de l'Ouest lausannois, les communes de Bussigny, Ecublens et Saint-Sulpice. Puis en 2000, il édicte le Plan directeur des rives vaudoises du lac Léman qui porte sur l'aménagement du territoire, la protection et la gestion des milieux naturels, les grandes propriétés, les équipements, les circulations et les cheminements, instaurant des actions d'intérêt régional.



PROJET DE TERRITOIRE SUISSE / CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE, CDC, DTAP, UVS, ACS, 2012

La nouvelle Constitution vaudoise conforte la voie de l'intercommunalité

Quoique soucieuses d'autonomie, les Communes de l'agglomération lausannoise ont éprouvé de longue date le besoin d'instituer une collaboration horizontale. Mais, en l'absence de bases constitutionnelles, leurs tentatives ont été mises en échec. Ainsi, de 1967 à 1989, la Commission intercommunale d'urbanisme de la région lausannoise (CIURL) avait rassemblé entre 27 à 35 communes. Fondée à leur initiative, cette entité ne disposait pas de base institutionnelle et ne se fondait sur aucune politique régionale émanant du Canton. Dissoute en 1989, elle avait été remplacée par une organisation de droit privé, la Communauté de la région lausannoise (COREL) devenue, à partir de 2002, l'actuelle Lausanne Région.

En 2003, la nouvelle Constitution vaudoise, dans son article 157 sur les agglomérations, reconnaît à son tour la spécificité des communes urbaines. Pour celles-ci, il s'agit d'un tournant. Confortée par la charte fondamentale, la coopération intercommunale gagne un nouveau souffle. Disposant de cette base solide, le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) peut alors voir le jour et l'Ouest lausannois entreprendre le réaménagement de son territoire. Celui-ci gagne une unité renforcée grâce au redécoupage des districts dans la nouvelle Constitution, qui aboutit, en 2008, à la création du district de l'Ouest lausannois.

De nouvelles lois pour impulser le développement

Une série de nouvelles mesures et de lois sont ensuite promulguées, dont les incidences sont importantes pour le développement de l'Ouest lausannois.

En 2006, la Stratégie cantonale de développement et de planification des transports publics fixe les bases d'une mobilité multimodale efficiente et plus durable. Elle servira notamment à assurer la coordination des développements du RER vaudois, des projets ferroviaires, de la desserte d'agglomération et du trafic de marchandises.

En 2008, des fiches de mesures consacrées aux projets d'agglomération s'inscrivent dans le PDCn.

Une intention particulière est désormais portée à l'environnement : en 2010, l'État de Vaud, qui développe une politique de mobilité douce, adopte une Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020.

Les premières phases d'étude pour une Stratégie cantonale de transport des marchandises se déroulent en 2010 et 2011. L'étude en vue de l'élaboration de cette stratégie est reprise en 2018.

En 2010, le Conseil d'Etat adopte une aide et un soutien financier aux Communes qui élaborent des politiques du logement. En 2017, la Loi sur la préservation et la promotion du parc locatif (LPPPL) est acceptée en votation populaire.

En 2012, le Canton établit sa stratégie concernant les Installations commerciales à forte fréquentation (ICFF). Dans le cadre de l'adaptation du Plan directeur cantonal, une Stratégie de gestion des zones d'activités se met en place en 2016.

En 2018, le plan de mesures OPair pour les communes de l'agglomération Lausanne-Morges, adopté dès 2005 par le Conseil d'Etat, est révisé.

Collaborations intercantonale et transfrontalière

En 2011, les gouvernements genevois et vaudois décident de renforcer leur collaboration et de créer les bases d'une organisation métropolitaine. Ils signent un accord portant sur le développement et la promotion de la Métropole lémanique.

Axes prioritaires : la mobilité, la formation et la recherche, l'accueil des fédérations sportives et d'autres organisations internationales ainsi que la promotion du pôle d'excellence dans le domaine de la santé.

L'aménagement du territoire prend forme

Le Projet de territoire Suisse lancé en 2012 prévoit une stratégie de développement durable et souligne la nécessité d'une réflexion et d'une planification commune au niveau des territoires d'action. Il s'agit du premier document stratégique portant sur le développement territorial du pays conçu et soutenu à tous les niveaux de l'État. Les votations qui se succèdent confèrent des bases légales à une politique territoriale ambitieuse et de longue portée.

La nouvelle Loi sur l'aménagement du territoire et ses conséquences

La Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) de 1979 visait à réguler les usages sociaux et économiques du sol. En acceptant en 2013, en votation référendaire, la première révision de la LAT, le peuple suisse exprime sa volonté de freiner le mitage du territoire, d'endiguer le gaspillage du sol et de garantir un développement de l'urbanisation plus compact et respectueux du paysage.

Fonds infrastructurels

En 2014, le peuple se rend à nouveau aux urnes pour accepter l'arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Un nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire de durée indéterminée est ainsi créé. Il garantit des investissements suffisants pour l'exploitation et l'entretien ainsi que pour le développement du réseau ferroviaire. Il permet notamment le financement du programme Léman 2030 qui prévoit le doublement de la capacité de la ligne Lausanne-Genève ainsi que le passage à la cadence au quart d'heure des trains du RER Vaud au centre des agglomérations. Le réaménagement de la gare de Renens fait partie de ce programme.

En 2017, une votation populaire décide la création d'un Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) pour assurer le financement à long terme des infrastructures nécessaires à la circulation, notamment dans les villes et les agglomérations, et l'assainissement des goulets d'étranglement autoroutiers.

La politique énergétique

La très grave catastrophe nucléaire de Fukushima de 2011 frappe profondément les esprits. Ses répercussions dans les domaines de l'environnement et la santé dans le monde sont importantes. L'opinion publique suisse prend la mesure du danger que comporte l'énergie de cette provenance. Une révision totale de la Loi sur l'énergie est acceptée en votation populaire. Elle permet la mise en œuvre de la Stratégie énergétique 2050 qui vise à réduire la consommation d'énergie, à améliorer l'efficacité énergétique et à promouvoir les énergies renouvelables ; en outre, elle interdit la construction de nouvelles centrales nucléaires.

En 2019, le Conseil d'État vaudois approuve la Conception cantonale de l'énergie (CoCEn) qui prend en compte les objectifs de la Stratégie énergétique 2050 et y ajoute les impératifs liés à l'urgence climatique. Elle fixe les objectifs d'une réduction de 44% de la consommation d'énergie finale par habitant et de 17% de la consommation d'électricité par habitant en 2035 par rapport à 2000, ainsi qu'une part d'énergie finale renouvelable de 35% en 2035. La Loi vaudoise sur l'énergie est en cours de révision afin d'intégrer cette vision.



1.3.3 Conformité du PDi-OL aux planifications supérieures

Le PDi-OL s'inscrit dans un contexte de planifications supérieures récentes. Ses objectifs s'y conforment. Ses orientations et principes d'intention retranscrivent les objectifs des planifications supérieures à son échelle et s'adaptent aux réalités territoriales de l'Ouest lausannois.

Pour le canton de Vaud, le besoin de mise en conformité avec la nouvelle LAT (le 1^{er} mai 2014) a provoqué la révision du Plan directeur cantonal (4^e adaptation du 31 janvier 2018) et la nouvelle LATC (entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2018).

Le Projet de l'agglomération Lausanne-Morges de 3^e génération (PALM 2016) et le nouveau Plan des mesures OPAir adopté le 6 février 2019 par le Conseil d'Etat tiennent également compte de ce nouveau contexte légal.

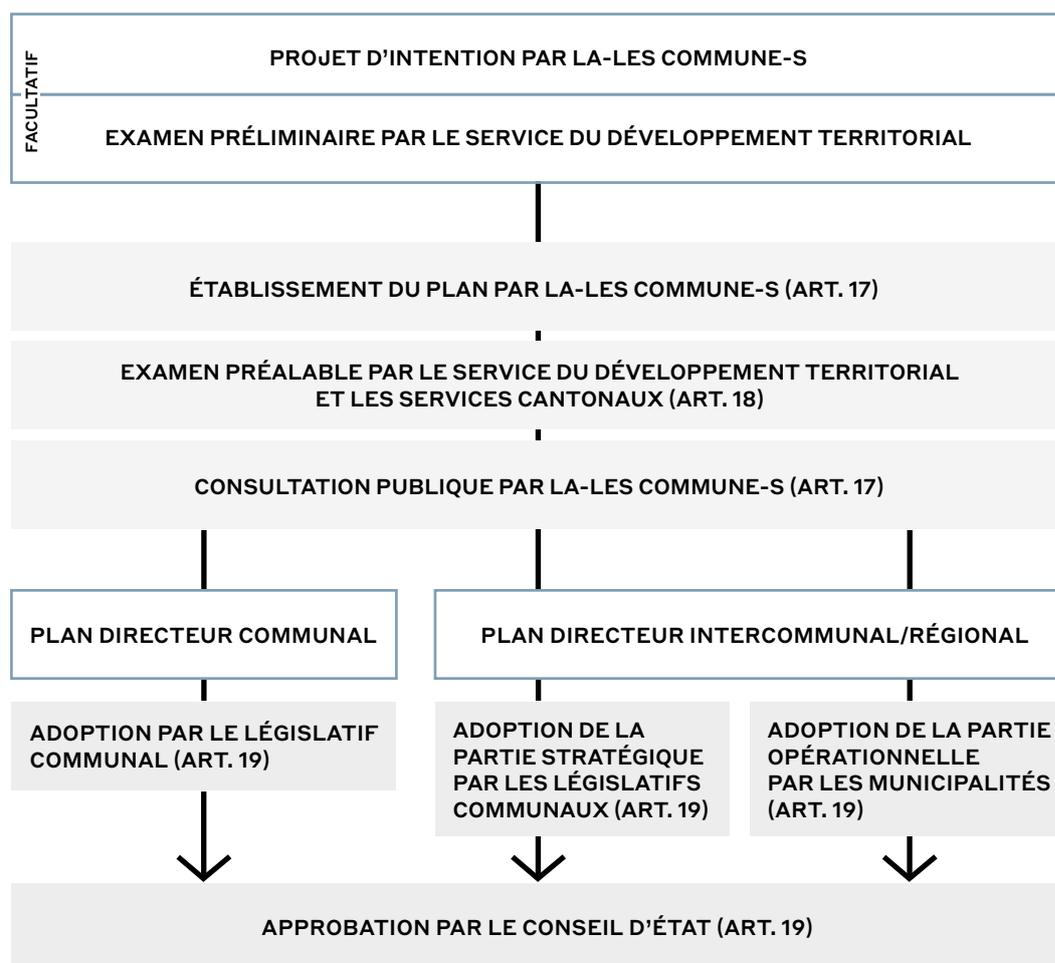
La Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC)

La LATC a pour but d'organiser l'aménagement et l'utilisation judicieuse du territoire cantonal conformément aux buts et principes de la Loi fédérale de l'aménagement du territoire (LAT). Elle fixe les règles et les procédures dans le cadre de la planification territoriale applicables à l'échelle cantonale, régionale, communale et de quartier. Elle stipule notamment que l'établissement d'un plan directeur est obligatoire pour les communes situées dans le périmètre compact de l'agglomération. La nouvelle Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC), avec ses règlements spécifiques à la partie « aménagement », est entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2018.

Elle donne la possibilité aux municipalités qui le souhaitent d'établir un Plan directeur intercommunal pouvant être complété par un ou plusieurs plans d'affectation.

Conformément à l'art.16 LATC, le Plan directeur intercommunal définit la stratégie d'aménagement du territoire pour les quinze à vingt-cinq prochaines années et assure la coordination des politiques publiques ayant un effet sur le territoire.

Les art. 17, 18 et 19 donnent des indications sur la structure du document, sur la procédure d'adoption par les législatifs et les exécutifs communaux et sur la procédure d'approbation par le Conseil d'Etat.



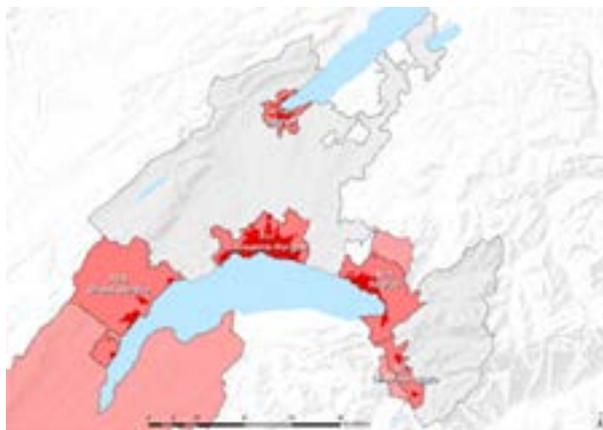
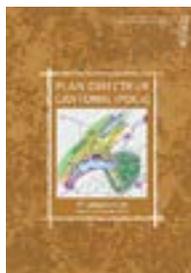
LA PROCÉDURE D'ADOPTION PLAN DIRECTEUR COMMUNAL, INTERCOMMUNAL ET RÉGIONAL D'APRÈS SCHÉMA DU SDT, WWW.VD.CH

Plan directeur cantonal, 4^e adaptation, 2018

Le Plan directeur cantonal (PDCn) est l'instrument principal pour piloter le développement territorial du canton.

Sous le titre « Travailler ensemble », le Canton y définit sa politique pour les agglomérations (Ligne d'action R1). But : favoriser la coopération des acteurs publics concernés autour d'un périmètre fonctionnel cohérent.

Les cinq projets d'agglomérations du canton de Vaud sont décrits au chapitre « Fiches régionales », lesquelles relèvent les enjeux et les mesures d'importance cantonale (Ligne d'action R1). Le projet de l'Agglomération Lausanne-Morges (PALM) y figure parmi les autres projets agglomérations : l'agglomération yverdonnoise (AggloY), l'agglomération Riviera-Veveysse-Haut-Lac (Rive Lac), l'agglomération intercantonale du Chablais (Chablais-Agglo) et l'agglomération transfrontalière franco-valdo-genevoise (Grand Genève).



LES 5 PROJETS D'AGGLOMÉRATION DU CANTON DE VAUD,
4^E ADAPTATION 2018 / PDCn

Orientations stratégiques

Par son projet territoire et ses orientations le PDi-OL répond aux stratégies thématiques du PDCn :

- A. Coordonner mobilité, urbanisation et environnement
- B. Renforcer la vitalité des centres
- C. Encourager une vision dynamique du patrimoine
- D. Valoriser le tissu économique
- E. Concilier nature, loisirs et sécurité
- F. Assurer à long terme la valorisation des ressources
- G. Travailler ensemble

Croissance annuelle maximale (mesures A11)

Le Plan directeur cantonal fixe une croissance totale pour l'agglomération Lausanne-Morges (périmètre compact) de +75'810 habitants de 2015 à 2030. Il demande aux Communes de vérifier l'adéquation entre leur capacité totale d'accueil en habitants et la croissance démographique attendue dans l'agglomération. Pour les Communes de l'Ouest lausannois, cette mise en adéquation s'est faite par le PALM 2016 (suivi des mesures d'urbanisation).

Densités minimales (mesures A11)

Le Plan directeur cantonal fixe des densités minimales pour les sites stratégiques ainsi que pour le reste du périmètre compact. Pour les sites stratégiques d'agglomération et de développement mixte, la densité ne peut pas être inférieure à 250 habitants et emplois à l'hectare (IUS de 1,25). Pour les zones de faible densité existantes, deux options peuvent être envisagées :

- Le maintien de la densité actuelle.
- Une densification à hauteur de 125 habitants et emplois à l'hectare (IUS de 0,625).

Lorsqu'une modification de la mesure d'utilisation du sol est prévue pour une zone, celle-ci doit être considérée comme une nouvelle zone et doit

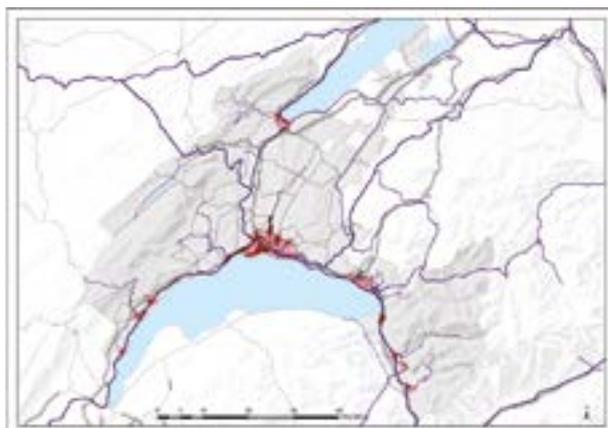
répondre aux densités minimales fixées par la mesure A11 du Plan directeur cantonal, à moins qu'une raison objective ne permette une dérogation (protection du patrimoine, dangers naturels, etc.). Le PDi-OL s'y conforme.

Périmètre compact (mesure B11)

Le périmètre compact a été défini par les Communes de l'agglomération Lausanne-Morges en partenariat avec le Canton. Le PDi-OL confirme ce périmètre par son projet de territoire.

Sites stratégiques d'agglomération (mesure B11)

Les sites stratégiques doivent être situés à l'intérieur du périmètre compact et répondre à certaines conditions telles que l'accessibilité, la composition urbaine de qualité, la requalification des grands axes routiers et le respect de la densité minimale de 250 habitants et emplois à l'hectare avec un IUS minimum de 1,25. Les secteurs de développement du PDi-OL qui se situent dans les sites stratégiques mis à jour devront respecter ces conditions, à moins qu'une raison objective ne permette une dérogation (p.ex protection du patrimoine, dangers naturels, etc.)



B11 -	Situation actuelle	Projets
Centres cantonaux et régionaux	Réseau ferroviaire	Site stratégique d'agglomération
Sites stratégiques d'agglomération	Réseau routier	
	Périmètre compact d'agglomération	

LES SITES STRATÉGIQUES CANTONAUX DANS LESQUELS DES DENSITÉS MINIMALES PLUS ÉLEVÉES DOIVENT ÊTRE RESPECTÉES EN CAS DE MODIFICATION DE L'AFFECTATION, 4^e ADAPTATION 2018 / PDCn

Les pôles de développement (mesure D11)

La politique des pôles de développement PPDE s'appuie sur la coordination entre l'économie et la planification territoriale. Elle a pour objectif d'assurer une offre foncière effective et adaptée aux besoins de l'économie au sein des sites stratégiques de développement d'activités. Le processus de définition et de localisation de ces sites est défini dans le cadre de la PPDE et coordonné avec le PDCn. Leur délimitation est fixée en cohérence avec les zones d'activités régionales (mesure D12) dans le cadre des Stratégies régionales de gestion des zones d'activités (SRGZA).

Les zones d'activités (mesure D12)

Le Plan directeur cantonal a pour objectif une offre en zones d'activités adaptée aux demandes de l'économie tout en garantissant une utilisation rationnelle et mesurée du sol. Le PDi-OL confirme les sites d'activités à préserver et à valoriser (restructuration, densification) dans l'Ouest lausannois sous réserve de la Stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA) qui donnera les orientations complémentaires.

Installations commerciales à forte fréquentation (ICFF) (mesure D13)

Pour l'implantation de nouveaux commerces de plus de 2 500 m² de surface de vente, le PDCn définit des principes de localisation visant à renforcer les centralités et à favoriser une accessibilité en transports publics. Des critères d'exclusion et des critères de préférence sont utilisés pour évaluer les projets en fonction de la typologie de commerce. Le PDi-OL décline ces critères sur le territoire de l'Ouest lausannois et définit des secteurs favorables y compris pour les plus petits commerces.

Rives du lac (mesures E25)

Les rives du lac sont primordiales concernant la biodiversité et jouent un rôle important en tant qu'espaces de loisirs et touristiques. Depuis 1949, le Canton a élaboré des plans d'extension cantonaux soustrayant à la construction une grande partie des rives du lac Léman. Plus tard, des Plans directeurs des rives des lacs ont été établis dont le Plan directeur cantonal des rives vaudoises du lac Léman. La politique mise en œuvre dépend des caractéristiques géographiques, naturelles, économiques et sociales propres à chaque rive.

Projet d'agglomération Lausanne-Morges, 3^e génération, 2016



Le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) est un document d'aménagement du territoire dont le rôle est d'orienter le développement de l'agglomération. Son statut est celui d'un instrument de référence et de coordination.

Le territoire de l'agglomération Lausanne-Morges est structuré en 5 secteurs géographiques. Avec Centre Lausanne, Région Morges, le Nord lausannois et l'Est lausannois, l'Ouest lausannois forme l'un des cinq schémas directeurs du PALM. Il participe à ce titre au projet territoire de l'agglomération. La vision du développement territorial de l'Ouest lausannois représentée dans le projet territoire est en cohérence avec la vision régionale. Le PDi-OL participe et contribue à la réalisation du PALM.

Les Communes de l'Ouest lausannois en tant que partenaires et signataires du PALM participent à sa gouvernance et adhèrent à ses trois buts politique :

1. Le rayonnement extérieur : renforcer la place du périmètre compact de l'agglomération dans l'Arc lémanique, en Suisse et dans le réseau des agglomérations européennes et internationales.
2. Le rôle d'agglomération-capitale : maintenir le rang de l'agglomération (périmètre compact), voire monter en puissance pour renforcer les fonctions métropolitaines et centrales qu'elle assume dans le Canton, en maintenant son poids relatif dans le territoire vaudois.
3. L'accueil d'une croissance soutenue : Conformément au Plan directeur cantonal, la croissance doit avoir lieu dans les centres et, notamment, dans le périmètre compact de l'agglomération Lausanne- Morges.

Le PDi-OL s'inscrit dans les orientations du PALM. Par le processus d'élaboration du PDi-OL et dans une logique d'itération, certains nouveaux besoins peuvent émerger. Ils figureront dans les programmes d'actions et pourront le cas échéant être remontés dans la prochaine génération du projet d'agglomération. Les orientations stratégiques du projet de territoire du PALM se retrouvent appliquées dans les objectifs et orientations du PDi-OL :

1. Développer l'agglomération vers l'intérieur
2. Faire des centralités et des sites stratégiques les moteurs du développement
3. Intensifier la vie urbaine en alliant qualité et densité
4. Mener une politique proactive de production de logements répondant aux besoins des différentes catégories sociales
5. Développer une mobilité favorisant les modes de transport durables, en lien avec l'urbanisation
6. Aménager un réseau d'espaces verts, naturels et agricoles à l'échelle de l'agglomération
7. Renforcer la performance environnementale de l'agglomération
8. Mettre en œuvre des mesures de conduite par les acteurs de l'agglomération



LE PROJET DE TERRITOIRE / PALM 2016

Mesures d'urbanisation

Le PALM, conformément au Plan directeur cantonal, demande de valoriser le potentiel de densification des zones construites ainsi que les réserves des zones à bâtir. Il constate cependant 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. Les mesures d'urbanisation des communes de l'agglomération Lausanne-Morges ont été classées selon deux horizons de réalisation : 2030 et 2040.

Le PDi-OL définit les secteurs pour lesquels un changement d'affectation est nécessaire.

Mesures infrastructurelles

Le projet d'agglomération comprend une stratégie sectorielle pour la mobilité qui décrit le système de transports de l'agglomération souhaité à l'horizon 2030. La mise en œuvre de cette stratégie s'appuie sur des mesures infrastructurelles ou de gestion. Les autorités communales et cantonales peuvent, selon certains critères, bénéficier d'un cofinancement fédéral pour les mesures infrastructurelles du PALM. Les mesures infrastructurelles des PALM 2007, 2012 et 2016 sont reprises par le PDi-OL. Il définit également de nouvelles mesures à intégrer dans le projet d'agglomération de la 5^e génération (l'agglomération Lausanne-Morges ne déposera pas de projet de 4^e génération).

Plan des mesures OPAir, 2018

Un Plan des mesures OPAir est un instrument de coordination dont se dotent les exécutifs cantonaux pour ordonner, dans une situation complexe, les mesures appropriées en vue d'assainir la qualité de l'air. Il revêt le caractère d'une ordonnance administrative qui lie les autorités, il est ainsi contraignant pour l'établissement des planifications directrices.

Depuis 1995, l'Ouest lausannois est compris dans le périmètre d'un plan des mesures OPAir. Bien que la qualité de l'air se soit considérablement améliorée ces 20 dernières années, les concentrations d'oxydes d'azote restent toutefois trop importantes dans la région de l'échangeur autoroutier de Crissier, et celles de poussières fines, en particulier les particules de moins de 2.5 microns, sont encore excessives sur la majorité du territoire de l'Ouest lausannois.

La politique menée en matière d'aménagement du territoire, notamment dans le cadre d'une planification directrice, se répercute de façon directe sur la pollution de l'air, car elle induit des comportements spécifiques en matière de mobilité, de consommation d'énergie et de logistique. Elle influence de façon durable l'organisation et les infrastructures de l'agglomération. Ainsi le Plan des mesures OPAir 2018 :

- s'appuie sur les trois bases fortes que sont le PDCn, le PALM et la LATC pour contribuer positivement à une politique d'aménagement du territoire favorable à la protection de l'air et du climat ;
- pose les conditions-cadres permettant une réduction des émissions polluantes dans un contexte démographique croissant ;



- se compose de mesures fixant notamment des exigences en matière de stationnement, de mobilité des pendulaires, de mobilité douce et des conditions pour le développement des énergies renouvelables et des réseaux de distribution d'énergie thermique ;
- intervient hors du périmètre de l'agglomération avec une mesure spécifique à la zone industrielle d'Aclens - Vufflens-la-Ville qui vise une réduction du trafic motorisé, en particulier des poids lourds, en direction de l'échangeur autoroutier de Crissier.

Le PDi-OL se conforme au Plan des mesures OPAir et notamment à ses mesures :

- | | |
|------|---|
| AT-2 | Localisation de « la bonne activité au bon endroit » |
| AT-3 | Disponibilité effective d'une desserte adaptée par les transports publics |
| AT-4 | Planification énergétique territoriale |
| MO-1 | Aménagement et exploitation du réseau routier |
| MO-2 | Stationnement public |
| MO-3 | Stationnement privé |
| MO-5 | Plans de mobilité |
| MO-7 | Transports publics |
| MO-8 | Infrastructures de mobilité douce |
| EN-1 | Source d'énergies renouvelables |
| EN-2 | Réseaux de distribution d'énergie thermique |

Plan directeur forestier, 2019

Le Plan directeur forestier de la Région Centre (PDF Centre), adopté en mars 2019 par le Conseil d'Etat, lie les autorités cantonales et sert de référence à l'établissement des plans directeurs communaux et régionaux.

Depuis la fin des années 1980, l'utilisation accrue du territoire a considérablement renforcé les besoins de coordination entre les différentes politiques sectorielles ayant une incidence sur l'aire forestière, en particulier dans le domaine du climat, de la promotion des énergies renouvelables, et de la protection de la nature et du paysage.

Le Plan directeur forestier a pour but de « garantir pleinement et durablement les fonctions forestières, en particulier la production de bois, la protection paysagère, la protection biologique, l'accueil du public et la protection contre les dangers naturels » (art. 42 LVLFo). Il lie les autorités cantonales.

Le Plan directeur forestier de la Région Centre (PDF Centre) couvre un territoire d'environ 372 km² qui comprend 59 communes situées dans l'agglomération lausannoise, la région de Lavaux-Oron, le Gros-de-Vaud, le Jorat et la Haute-Broye. Cela représente un bassin de population de plus de 330'000 habitants.

Le PDi-OL prend en compte le PDF Centre et relève notamment la fonction d'accueil de certaines forêts de l'Ouest lausannois qui ont été reportées telles quelles dans le PDi-OL.

Source : Plan directeur forestier de la Région



1.3.4 Les études en cours

Parallèlement à l'établissement du Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois, d'autres études territoriales sont en cours. Une coordination est assurée par les acteurs concernés.

Etude exploratoire et de variantes pour l'évolution du m1

Un des éléments importants du réseau des axes forts de transport publics urbain (AFTPU) est le métro m1 qui assure la desserte de différents quartiers et du secteur des hautes écoles. Ce métro a été mis en service en 1991. Il a été initialement réalisé dans un contexte peu bâti avec pour objectif principal de créer un lien avec les Hautes Écoles. Le métro a ensuite servi de support au développement urbain de l'Ouest lausannois et participé ainsi à l'organisation actuelle du territoire. Par ailleurs, le PALM reconnaît et valorise les différentes centralités qui se sont développées le long de cet axe de transport.

Le métro m1 a été réalisé avec une voie unique, les croisements de véhicules se faisant en station, et une gestion de type chemin de fer. Il est connecté à son extrémité Nord-Ouest au réseau ferroviaire national à la gare de Renens et, à son extrémité Est, au centre-ville de Lausanne, au Flon, un des nœuds importants de transport public de l'agglomération.

Différentes améliorations et optimisations ont été apportées à l'infrastructure et au matériel roulant pour augmenter la capacité et répondre ainsi aux besoins croissants de mobilité. Au gré de ces améliorations, la ligne a maintenant atteint sa capacité maximale. Le renouvellement prévu du matériel roulant et des installations de sécurité à l'horizon 2030-2035 est l'occasion d'envisager plusieurs scénarios pour l'avenir du métro m1.

Afin de répondre aux différents enjeux, le Canton, les Hautes Ecoles, les tl et les Communes ont décidé de lancer une étude exploratoire permettant, à son terme, de sélectionner l'évolution du système de transport et de le chiffrer. La démarche se veut très ouverte en début d'étude avec une exploration assez complète du champ des possibles.

Source : Dossier d'appel d'offres, Pièce 1 « Objet du marché », août 2018

Plan régional d'évacuation des eaux (PREE)

La qualité des eaux superficielles du bassin versant de la Chamberonne peut être qualifiée de mauvaise. Les causes sont toutes dues aux activités humaines (densification, activités économiques, trafic, agriculture). Ces causes sont aggravées par un manque de financement et de gestion de l'assainissement urbain, un déficit de mise en œuvre des mesures d'entretien des réseaux et une absence de vue d'ensemble et de coordination entre toutes les communes.

Pour améliorer la situation, il est nécessaire d'agir sur l'ensemble du bassin versant et sur plusieurs axes : adapter la mise en œuvre des PGEE, traiter les eaux de ruissellement, revitaliser les cours d'eau tout en assurant la protection contre les crues, etc. Les solutions doivent être identifiées, chiffrées et concrétisées. Du fait de l'ampleur des mesures à prendre, des priorités doivent être fixées sur l'ensemble du bassin versant, en fonction du rapport entre leur efficacité et leur coût et rassemblées en un plan d'action commun. L'outil pour ce faire est le « Plan régional d'évacuation des eaux » (PREE), établi par le Canton.

Le PREE permettra d'aligner les différents PGEE communaux et intercommunaux sur une ligne directrice commune dans le cadre de leur mise à jour.

Source : Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 1'766'000.- destiné à financer l'élaboration du Plan régional d'évacuation des eaux (PREE) de la Chamberonne, septembre 2017

Stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA)

Le PDCn a pour objectif de garantir une offre en zones d'activités (ZA) adaptée aux demandes de l'économie tout en garantissant une utilisation rationnelle et mesurée du sol. Une stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA) doit permettre de traiter la thématique des ZA à l'échelle du PALM. Le périmètre du PDi-OL n'étant pas pertinent au niveau cantonal pour régler cette problématique, la confirmation de ZA, leur reconversion en zone d'habitation et mixte ou la création de nouvelles ZA ne peut être effectuée en anticipation de la stratégie régionale.

Ainsi, les éléments mis en évidence dans le PDi-OL le sont sous réserve d'une validation dans le cadre de la SRGZA.

De plus, l'affectation des parcelles en ZA ou en zone d'habitation et mixte devra être vérifiée au moment de l'élaboration des PACom respectifs.

2



Diagnostic: Treize enjeux et objectifs



La démarche d'élaboration du PDi-OL a permis d'étayer de manière ciblée le diagnostic de l'Ouest lausannois tel qu'il se découvre aujourd'hui. Sur la base d'une analyse large de nombreuses thématiques, 13 enjeux spécifiques et déterminants ont été retenus. Il s'agit d'une sélection, forcément subjective, mais assumée et étayée sur la base des thèmes cruciaux pour l'avenir du district. À ces 13 enjeux répondent autant d'objectifs d'aménagement que se fixent les autorités communales pour guider l'évolution des territoires communaux à l'horizon 2040 et garantir la qualité de vie des habitants.

	ENJEUX	OBJECTIFS
1	LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE ET ÉCONOMIQUE	Garantir une offre suffisante en logements et places de travail, adaptée en typologie et en répartition spatiale.
2	LE DÉVELOPPEMENT VERS L'INTÉRIEUR	Densifier de manière différenciée et qualitative à l'intérieur du périmètre compact.
3	LES CENTRALITÉS ET LES QUARTIERS	Renforcer la vitalité des centralités et des quartiers, et leur mise en réseau.
4	LES SITES D'ACTIVITÉS DU SECTEUR SECONDAIRE	Préserver des grands sites d'activités bien localisés et les restructurer.
5	LE DÉVELOPPEMENT DES HAUTES ÉCOLES	Favoriser le développement des Hautes Écoles et les intégrer dans le tissu urbain de l'Ouest lausannois.
6	LES CARACTÉRISTIQUES PATRIMONIALES SPÉCIFIQUES DE L'OUEST LAUSANNOIS	Préserver et faire vivre le patrimoine en tant qu'éléments identitaires et traces de l'évolution du territoire.
7	LES MILIEUX NATURELS	Garantir la cohabitation des différents usages dans les milieux naturels et les mettre en réseau.
8	LES ESPACES ET ÉQUIPEMENTS PUBLICS	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.
9	LES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES ET CLIMATIQUES	Améliorer la qualité de l'air, diminuer l'exposition au bruit et adapter les projets aux risques environnementaux et climatiques.
10	LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE DU BÂTI ET LES RESSOURCES ÉNERGÉTIQUES LOCALES	Réduire la consommation d'énergie du bâti par habitant et augmenter la part d'énergie renouvelable locale.
11	LA PERMÉABILITÉ DU TERRITOIRE	Améliorer la perméabilité du territoire et requalifier les voiries routières en espaces publics multimodaux.
12	LA CAPACITÉ DES RÉSEAUX	Répondre à la demande croissante des déplacements par le développement des transports publics et de la mobilité douce ainsi que par la réorganisation du réseau routier autour de nouvelles jonctions.
13	LA GOUVERNANCE ET LA PARTICIPATION	Impliquer la population de manière adéquate dans les projets et poursuivre la collaboration intercommunale sur les dossiers à enjeu régional.

Enjeu 1

LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE ET ÉCONOMIQUE

Ces 15 dernières années, le canton de Vaud a connu une forte croissance démographique notamment sur l'Arc lémanique et plus spécifiquement au sein du périmètre compact du PALM. Pour l'avenir, l'Office fédéral de la statistique (OFS) et Statistique Vaud (STATVD) ont établi des scénarios de croissance démographique. Le scénario retenu par le Conseil d'État et auquel se réfère la 4^e adaptation du Plan directeur cantonal (PDCn) table sur une croissance de la population cantonale de 185'000 habitants entre 2014 et 2030. Ainsi, le canton comptera environ 940'000 habitants en 2030 et 1'040'000 en 2040. Les perspectives démographiques restent élevées, confirmant l'attractivité et le dynamisme importants du canton.

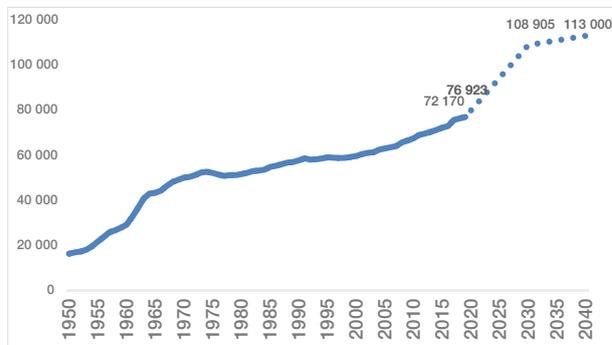
Le PDCn répartit la croissance démographique par type d'espace du projet de territoire cantonal afin de dimensionner correctement la zone à bâtir (mesure A11). Pour le PALM, la valeur de référence des perspectives de croissance démographique s'élève à :

- 75'810 nouveaux habitants pour la période 2015-2030 ;
- 42'600 nouveaux habitants pour la période 2031-2040.

La perspective de croissance retenue pour le PALM, supérieure à la moyenne cantonale, exprime la volonté du Grand Conseil de maintenir le poids et le dynamisme de l'agglomération dans le canton et de concentrer la croissance démographique dans les centres et les agglomérations.

Population

Le développement de l'Ouest lausannois a été extrêmement soutenu entre les années 1950 et 1970. Après une période de stabilisation, la croissance s'est à nouveau accentuée depuis 2005. En 2015, la population s'élevait à 72'170 habitants et 76'923 en 2019.



EVOLUTION DE LA POPULATION DE L'OUEST LAUSANNOIS DE 1950 À 2040

Evolution de la population de l'Ouest lausannois

Au sein du périmètre compact de l'agglomération, le potentiel d'accueil en habitants a été dimensionné en collaboration avec les Communes, de manière à accueillir la croissance attribuée par le PDCn aux horizons 2030 et 2040. Ainsi, pour autant qu'elles se réalisent toutes, les mesures d'urbanisation inscrites dans le PALM 2016, additionnées au potentiel de densification et aux réserves en zone à bâtir existantes, suffisent pour accueillir la croissance démographique prévue pour l'agglomération Lausanne-Morges.

Avec ces projets, le taux de croissance annuel de la population de l'Ouest lausannois devrait passer, selon les perspectives démographiques de 2016, à 3,1% en moyenne jusqu'à l'horizon 2030 (entre 1,5% et 6,3% selon les communes), soit + 36'735 habitants.

Croissance démographique par commune

Il est important de préciser que les prévisions démographiques sont établies sur la base de la capacité d'accueil des plans d'affectation en vigueur, dont les projets de construction devront encore se réaliser, et sur des projets connus, mais qui peuvent encore être modifiés, adaptés ou abandonnés. La croissance démographique cantonale ne constitue pas un objectif, mais une perspective à laquelle les autorités se préparent. La croissance de l'Ouest lausannois est l'estimation de la contribution des communes à l'accueil d'habitants pour répondre aux projections cantonales sur l'accroissement de la population si celles-ci se vérifient.

Pénurie de logement

Le taux de vacance des logements dans l'Ouest lausannois est particulièrement bas. Il est inférieur à 0.5% depuis 2010 et est égal à 0.9% en 2019 (on considère que l'équilibre est atteint lorsque le taux de vacance est égal à 1.5%).

Globalement, l'Ouest lausannois n'a pas échappé au développement de logements dont les prix sont trop élevés pour répondre aux besoins de la majorité de la population. Cela modifie les équilibres socio-économiques et induit également des besoins de mobilité accrus.

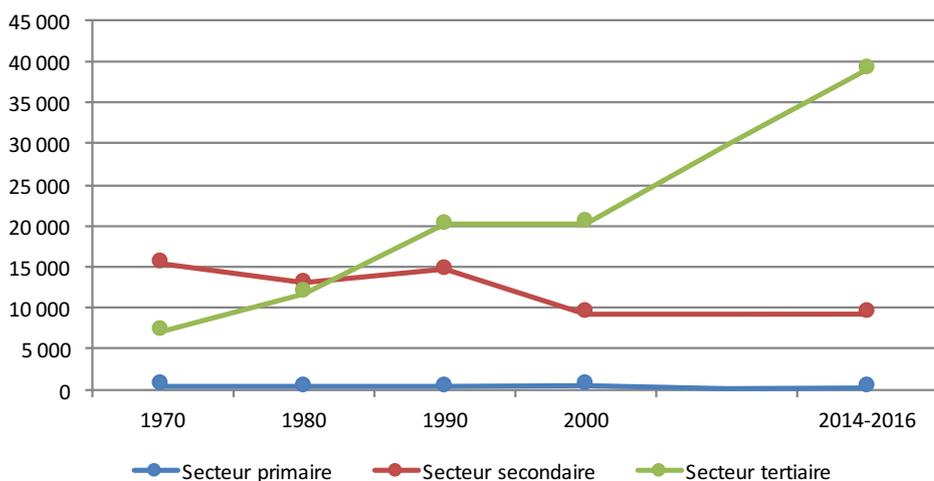
Structure d'âges

La structure démographique de l'Ouest lausannois est proche de la moyenne vaudoise, si ce n'est une sur-représentation de la classe 20 à 30 ans (31,5%, respectivement 27,5% pour la moyenne cantonale).

Emplois

Concernant le nombre d'actifs occupés dans l'Ouest lausannois, une augmentation d'environ 18'000 actifs est constatée entre 2001 et 2014. Si le nombre d'emplois du secteur secondaire s'est maintenu, les emplois du secteur tertiaire ont explosé.

Avec 48'863 emplois plein temps (EPT) en 2017, l'Ouest lausannois présente une proportion d'env. 0,65 EPT par habitant, soit une proportion également supérieure à la moyenne cantonale. Il faut toutefois prendre en compte l'augmentation importante du nombre d'emplois (tertiaires) au sein des Hautes Écoles. En effet, sans tenir compte des emplois liés aux Hautes Écoles, le rapport passe à 0,56 EPT par habitant, proche de la moyenne cantonale.



ACTIFS OCCUPÉS PAR SECTEUR D'ACTIVITÉS DANS L'OUEST LAUSANNOIS DE 1970 À 2014.

TENDANCES

Les tendances suivantes sont observées dans l'Ouest lausannois :

- Une croissance soutenue de la population est attendue pour les 15 prochaines années.
- Vu le nombre de projets en cours, on peut s'attendre à ce que le taux de vacance des logements s'améliore progressivement dans l'Ouest lausannois. Il est toutefois difficile de dire si l'équilibre sera atteint et quand.
- La part des habitants âgés entre 35 et 45 ans augmentera de manière particulièrement importante. L'augmentation en nombre absolu du nombre d'enfants de 0 à 15 ans ainsi que le vieillissement général de la population (voir chap. 1.3.1) aura un effet sur les besoins en établissement de formation (scolaire et formation complémentaire) et en infrastructure d'accueil pour les personnes âgées.
- D'une manière générale, l'activité économique tend, cette dernière décennie, à se concentrer davantage à l'intérieur ou à proximité immédiate des agglomérations et des centres du canton avec un risque de déséquilibre entre le nombre de nouveaux emplois et celui de nouveaux habitants.
- Après une période de baisse du nombre d'emplois secondaires dans l'Ouest lausannois, une stabilisation de ce dernier a été observée. Les emplois tertiaires ont quant à eux fortement augmenté depuis 2000.
- Les planifications prévues à l'horizon 2030 prévoient un potentiel d'environ 17'800 emplois. Cependant 90% de ces nouveaux emplois sont prévus pour des activités tertiaires.

PROJETS EN COURS

Pour l'Ouest lausannois, les réserves en zone à bâtir légalisée (parcelles non construites ou partiellement non construites) et les potentiels de densification permettent d'accueillir 9'630 habitants (état 2013). Ces réserves, à elles seules, ne suffiront pas à faire face à la croissance démographique attendue à l'horizon 2030. La planification de nouveaux logements et de surfaces dédiées aux activités économiques au sein des sites stratégiques, le long d'axes de transports publics performants (tram, BHNS, métro, gares) sont nécessaires pour garantir une offre suffisante et diversifiée en logements et en places de travail.

Dans l'Ouest lausannois, les prévisions de 2016 prennent en compte de nouvelles planifications pour l'équivalent de 27'105 habitants et 17'800 emplois, ce qui correspond à un rapport équilibré de 0,6 emplois par habitant (voir PALM 2016).

Additionné aux réserves en zone à bâtir déjà légalisée, le potentiel d'accueil de l'Ouest lausannois se monterait à 36'735 nouveaux habitants à l'horizon 2030. Les projets prévus à l'horizon 2040 permettraient l'accueil d'un total de 42'500 habitants supplémentaires par rapport à 2015.

À l'échelle de l'agglomération, un inventaire des mesures d'urbanisation a été réalisé à l'occasion de l'élaboration du PALM 2016. Parmi les projets à l'intention, à l'étude ou à l'examen préalable des services cantonaux, le Canton n'en approuvera qu'à concurrence de 75'810 nouveaux habitants à l'horizon 2030 (voir fiche A11 du PDCn).

OBJECTIF

Garantir une offre suffisante en logements et places de travail, adaptée en typologie et en répartition spatiale.

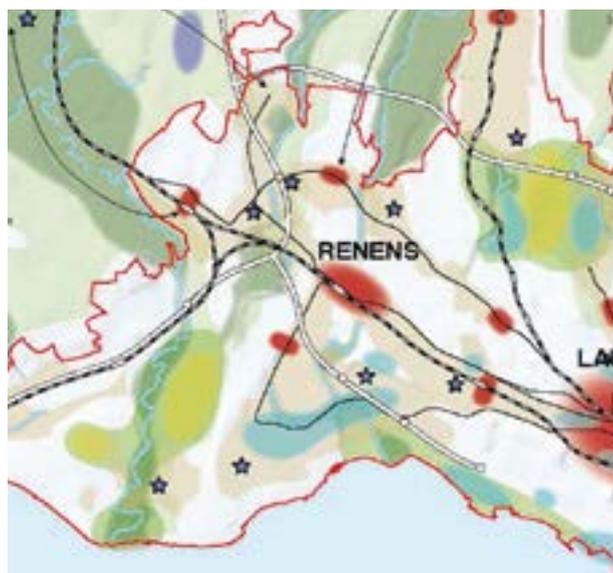
Enjeu 2

LE DÉVELOPPEMENT VERS L'INTÉRIEUR

L'Ouest lausannois est un espace périurbain marqué par une urbanisation diffuse. Il est le fruit d'un processus d'étalement urbain intervenu depuis la démocratisation de l'automobile à partir de noyaux villageois encore largement préservés. Ce développement induit par l'arrivée de nouveaux habitants s'est fait par empiétement sur les terrains agricoles et par morcellement du paysage (routes, autoroutes, rails). Les espaces libres et perméables ont progressivement fait la place à un bâti hétéroclite souvent peu sensible au contexte. La concurrence territoriale engendrée par la rareté du sol entraîne des conflits d'utilisation et nécessite une pesée des intérêts. Construire « La ville sur la ville » se fait dans un contexte complexe qui nécessite la prise en compte des besoins de la population déjà présente.

CONSTATS

Il est difficile de s'orienter dans l'Ouest lausannois. Le paysage urbain est peu lisible, manque d'identité et est parfois de faible qualité. L'urbanisation continue a laissé des « dents creuses » non construites que la nouvelle Loi sur l'aménagement du territoire prévoit d'utiliser en priorité pour l'accueil de nouveaux habitants.



LE TRAIT ROUGE DÉFINIT LE PÉRIMÈTRE COMPACT DU PROJET D'AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES / PALM 2016

Le Plan directeur cantonal définit un périmètre compact et des sites stratégiques à l'intérieur desquels des densités minimales sont prévues de façon à garantir une utilisation économe du sol (voir chap. 1.3.3).

Le développement vers l'intérieur offre une opportunité de renouvellement urbain et de reconfiguration territoriale. Il permet également de répondre à la croissance démographique attendue au sein même de l'agglomération.

Cependant, l'intervention dans un contexte déjà bâti nécessite une attention particulière pour les qualités du site et une pesée fine des intérêts.

TENDANCES

Les tendances suivantes sont observées dans l'Ouest lausannois :

- La création de nouvelles zones à bâtir sur le territoire agricole a fortement baissé et est globalement maîtrisée grâce à la définition du périmètre compact à l'échelle de l'agglomération.
- Le développement des zones d'habitations de faible densité devrait fortement ralentir.
- L'imperméabilisation des sols se poursuit. Elle a un impact négatif sur la biodiversité, sur la gestion des eaux urbaines et contribue à la modification locale du climat (îlot de chaleur urbain).
- La raréfaction du sol entraîne une concurrence territoriale entre les différentes fonctions (loisirs, habitat, emplois, etc.).
- La densification risque d'entraîner une banalisation architecturale et avec elle une perte d'identité si une attention n'est pas portée au contexte bâti et à la qualité urbaine.
- De plus en plus de processus qualité sont mis en place en partenariat avec les porteurs de projets.
- La complexité du contexte de planification, fait que les processus de réalisation des grands projets sont longs ce qui entraîne des problèmes d'acceptation.

PROJETS EN COURS

Le développement planifié procède par densification ciblée et contextualisée. Celle-ci s'adresse principalement aux friches, « dents creuses » et secteurs à requalifier, tous ces secteurs devant être bien desservis par les transports publics. La reconversion des principales friches industrielles (Malley, Lentillières nord, Ley Outre, Buyère) est bien avancée.

Plus aucune extension de la zone à bâtir n'est prévue avant 2030. Le tissu urbain déjà bâti est à densifier avant la création de nouvelles zones à bâtir. De plus, tout projet nécessitant d'empiéter sur les surfaces d'assolement (SDA) doit apporter une justification de cette emprise (mesure F12 du PDCn).

Des espaces ouverts vont cependant continuer à être bâtis car ceux-ci sont déjà affectés en zone à bâtir. Plusieurs planifications d'affectation récentes ou en cours d'étude sont réalisées sur de tels espaces mais prévoient une utilisation plus économe du sol que l'affectation précédente, notamment par une augmentation des densités et par la libération de surfaces pour des espaces verts et publics.

La thématique de l'imperméabilisation des sols et de l'évacuation des eaux claires est actuellement étudiée dans le cadre du Plan régional d'évacuation des eaux (PREE) du bassin versant de la Mébre et de la Sorge.



SURFACES D'ASSOLEMENT, SITUATION EN SEPTEMBRE 2020.
SOURCE GÉOPORTAIL – ETAT DE VAUD

OBJECTIF

Densifier de manière différenciée et qualitative à l'intérieur du périmètre compact.

Enjeu 3

LES CENTRALITÉS ET LES QUARTIERS

L'Ouest lausannois est un territoire multipolaire et hétérogène. Il est composé de nombreuses centralités de tailles différentes qui se caractérisent par un tissu urbain compact, regroupant plus ou moins de fonctions publiques et privées, et dotées d'atmosphères urbaines spécifiques. Il comprend aussi de nombreux quartiers aux identités spécifiques, moins denses, plus calmes. Ceux-ci sont le support aux activités quotidiennes et aux relations sociales de proximité, mais ils manquent parfois de services, de commerces ou d'équipements pour les besoins quotidiens.

CONSTATS

Les centralités existantes ou émergentes constituent des espaces animés et font office de lieux de vie et d'échanges. Leur densité, mixité et accessibilité participent directement à leur attractivité et vitalité.

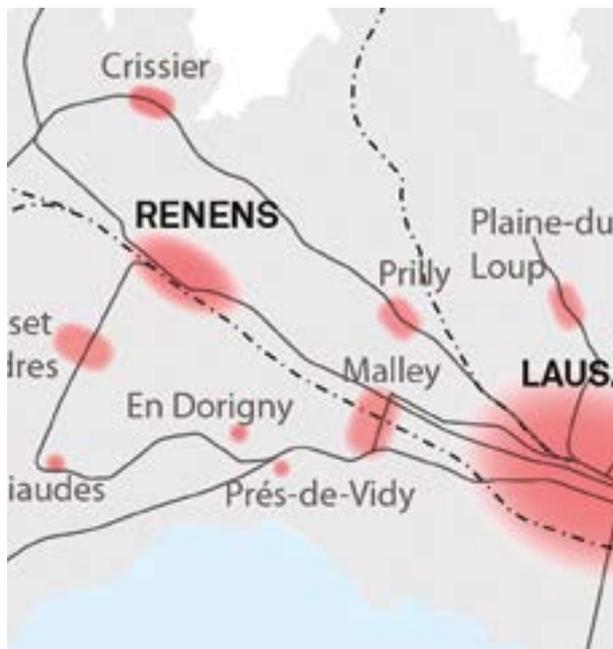
Ces centralités sont généralement bien desservies par les transports publics existants ou planifiés. Elles sont connectées entre elles et aux autres centralités de l'agglomération par un réseau viaire existant qui se révèle, dans certains cas, vétuste et avec peu de qualités d'espace public.

Depuis les années 1970, le développement de centres commerciaux en périphérie est venu concurrencer ces centralités en termes notamment d'offres et d'accessibilité, induisant une baisse de la vitalité et du dynamisme dans les centralités et dans les quartiers.

Par ailleurs, certaines centralités souffrent de fragmentations, principalement liées à des infrastructures majeures (lignes CFF, m1) impactant fortement leur lisibilité et visibilité, limitant donc les échanges sociaux et le développement de lieux vivants, de qualité.

Entre ces centralités, l'Ouest lausannois est caractérisé par des quartiers plus calmes aux densités urbaines très variables :

- Des quartiers de forte et de moyenne densité, voués à de l'habitat collectif, à l'écart des centralités urbaines, avec des qualités architecturales, urbanistiques et paysagères hétérogènes ; souvent repliés sur eux-mêmes, ces quartiers sont dotés d'un fort sentiment d'appartenance et d'une vie sociale riche ;
- Des quartiers de faible densité, voués à l'habitat individuel. Ils sont de taille assez conséquente en périphérie des centres urbains et dans les tissus interstitiels entre les secteurs d'intensité urbaine et ne procèdent pas d'une conception d'ensemble. Par leur faible densité, ils libèrent de larges espaces non bâtis qui peuvent présenter des qualités paysagères et offrir des espaces de qualité ;
- Des micro-centralités de proximité participant à l'animation des quartiers, mais en nombre insuffisant et pas toujours aménagées de manière qualitative et attractive.



CENTRALITÉS PRINCIPALES SECONDAIRES ET LOCALES / PALM 2016

TENDANCES

Les tendances suivantes sont observées dans l'Ouest lausannois :

- Un réinvestissement des acteurs privés et une augmentation des partenariats publics-privés pour développer des projets qualitatifs au cœur des centralités et des quartiers.
- Un retour des habitants dans les centres villes grâce à des modes de vie urbains.
- Depuis le moratoire du SDOL (voir chap. 1.2.2), peu d'installations commerciales à forte fréquentation ont été construites ces dernières années. Quelques projets ont été abandonnés.
- Une réflexion sur la mixité habitants/emplois est menée au sein des projets de renouvellement urbain pour assurer leur vitalité.

PROJETS EN COURS

Les autorités mènent des nombreux projets dans l'optique de renforcer l'attractivité et la vitalité des centralités identifiées :

- Aménagements de centralités tels que la « Croisée des chemins » à Ecublens, « Les Cèdres, un nouveau cœur pour Chavannes », Projet « Cœur de ville » à Renens, ainsi que des animations avec les marchés, des aménagements provisoires à Pré-Bournoud, Prilly, etc.
- Renforcement des réseaux de transports publics et du maillage de mobilité douce.
- Requalifications routières multimodales sur les axes structurants.

OBJECTIF

Renforcer la vitalité des centralités et des quartiers, et leur mise en réseau.

Enjeu 4

LES SITES D'ACTIVITÉS DU SECTEUR SECONDAIRE

L'Ouest lausannois accueille la moitié de ses emplois au sein des sites d'activités, représentant environ 12% des surfaces affectées en zone d'activités du canton et 50% de celles de l'agglomération Lausanne-Morges. Les sites d'activités sont morcelés, avec des parcelles de petite taille et bien souvent occupés par des activités tertiaires, rendant leur utilisation pour l'implantation d'activités secondaires difficile.

CONSTATS

En 2014, ces sites d'activités occupent 370 hectares, dont 275 hectares entièrement bâtis, 65 hectares en réserves (17% des sites d'activités) et 30 hectares libres de construction. Ils se définissent par leur caractère essentiellement fonctionnel, leur forte minéralité, leur forte emprise bâtie et leur cloisonnement (absence de mutualisation des espaces). Les espaces libres sont majoritairement dédiés au stationnement et au stockage. Les espaces publics sont quasiment inexistantes et très peu qualitatifs, tout comme les perméabilités piétonnes.

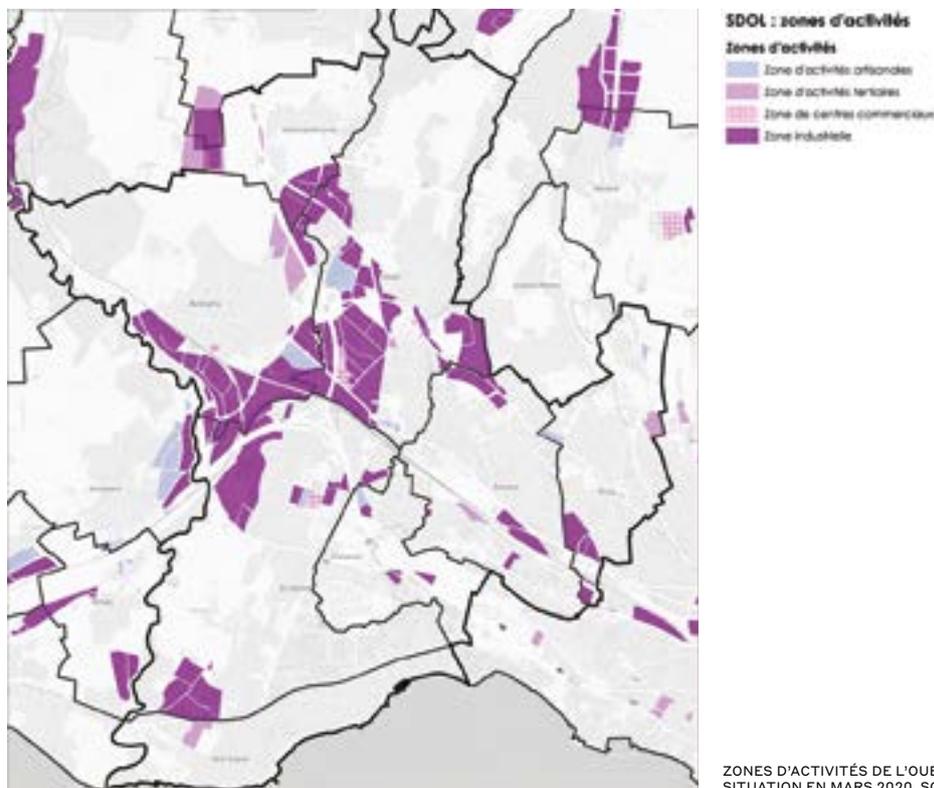
La densité d'emplois au sein de ces sites, exprimée en emplois à l'hectare, dans la plupart des sites d'activités fluctue entre 5 et 50 emplois, démontrant une utilisation plutôt extensive de ces sites d'activités. Des densités plus importantes à proximité des centres villes sont néanmoins relevées.

Concernant la typologie des emplois, les emplois dits « autres emplois tertiaires », majoritairement en lien avec la recherche et le développement et les services spécifiques aux entreprises, sont fortement représentés.

Les emplois dits de « commerces » représentent plus de 20% des emplois et sont localisés sur trois sites « En Reculan », « Arc-en-Ciel » et « Cloalet ». Une variation importante relative à la présence d'emplois dits de « commerces » entre les différents sites d'activités est alors constatée.

Un processus de reconversion a eu lieu ces dernières années avec plusieurs projets sur des sites d'activités (environ 50 hectares) bien desservis par les transports, notamment les transports publics, et localisés à proximité des centralités urbaines existantes ou planifiées. Ces reconversions répondent à la volonté de créer des quartiers urbains denses et mixtes au sein du périmètre compact de l'agglomération mais nécessitent souvent la délocalisation des entreprises non compatibles avec du logement, dont leur relocalisation en site d'activités est difficile.

De plus, les dernières analyses menées démontrent que les parcelles proposées à la vente se négocient d'une manière générale à des prix basés sur des affectations non compatibles avec l'affectation en zone d'activités. Les prix négociés anticipent d'éventuelles reconversions, rendant donc le prix du foncier inaccessible pour des entreprises du secteur secondaire.



TENDANCES

Les tendances suivantes sont observées dans l'Ouest lausannois :

- Des entreprises industrielles du secteur secondaires ont du mal à trouver des emplacements pour s'implanter ou se relocaliser.

- Une pénurie des surfaces en zone d'activités est annoncée à l'horizon 2030 (PDCn ligne d'action D11).

PROJETS EN COURS

Les principaux sites d'activités de l'Ouest lausannois sont à reconsidérer du fait notamment d'un tissu d'activités secondaires très actif et d'une sous-utilisation du sol constatée. Une dynamique importante de reconversion et de re planification des sites d'activités, avec un changement des conditions cadres, est donc en cours. Certains secteurs sont convertis en quartiers mixtes (habitat – emploi) de fortes densités comme par exemple Malley à Renens et Prilly, alors que d'autres sont confirmés dans leurs vocations en étant renforcés par des densifications adaptées comme par exemple Croix-du-Péage, à Villars-Sainte-Croix.

Autre exemple, le Plan directeur localisé de l'Arc-en-Ciel initie une volonté de requalifier les zones d'activités industrielles et commerciales de manière qualitative, notamment par la restitution d'un corridor biologique continu le long de la Sorge, un renforcement d'une liaison urbaine entre Crissier, Ecublens et Bussigny, une nouvelle ligne de tramway et l'aménagement d'un espace public significatif jouant le rôle de « suture » à travers les zones d'activités, industrielle et commerciale.

OBJECTIF

Préserver des grands sites d'activités bien localisés et les restructurer.

Enjeu 5

LE DÉVELOPPEMENT DES HAUTES ÉCOLES

Le développement de l'UNIL et de l'EPFL sur le territoire de l'Ouest lausannois est cadré par le Plan d'affectation cantonal PAC 229 et suivi par la COH (Commission de coordination Ouest lausannois – Hautes Écoles). Il est soumis aux influences internationales, aux développements scientifiques, aux moyens financiers, aux vocations et usages (diurnes et nocturnes), à la démographie estudiantine, etc. Ces facteurs ont un effet direct sur le développement du site et demandent souplesse et réactivité.

CONSTATS

Les Hautes Écoles (UNIL et EPFL) représentent près de 27'000 étudiants et 9'000 collaborateurs (start-ups incluses) en 2019. Installées sur le site de Dorigny, elles contribuent grandement au rayonnement de l'Ouest lausannois, aux côtés de l'ECAL située à Renens.

Les Hautes Écoles sont installées sur des terrains appartenant à la Confédération (EPFL) et à l'Etat de Vaud (UNIL) et situées sur le territoire des Communes d'Ecublens, Chavannes-près-Renens, Saint-Sulpice et Lausanne. Les deux entités disposent aussi de pôles extra-muros. L'Université de Lausanne s'étend alors sur plusieurs sites : celui de Dorigny et ses « cliniques ». Il s'agit par exemple des pôles universitaires liés au CHUV ou celui d'Epalinges. L'Ecole polytechnique de Lausanne dispose de plusieurs « antennes » : notamment en villes de Genève, Fribourg, Neuchâtel et Sion.

Historiquement, le secteur des Hautes Écoles s'est développé comme une ville hors de la ville, sans relation claire avec les territoires qui l'environnent et avec une forte consommation d'espace. Il présente une densité construite inférieure aux possibilités offertes par le Plan d'affectation et accueille quelques bâtiments n'ayant qu'un lien indirect avec les activités des Hautes Écoles (formation – recherche).

Depuis plusieurs années, les Hautes Écoles travaillent dans le sens d'une plus grande mixité fonctionnelle du site en accueillant des logements étudiants et des commerces (principalement en périphérie du site) ainsi que des équipements culturels ouverts à la population.



TENDANCES

Les tendances suivantes sont observées dans l'Ouest lausannois :

- Les Hautes Écoles poursuivent leur développement et font face à des besoins nouveaux en surfaces bâties.
- Les besoins des Hautes Écoles en termes de mobilité vont rester importants.
- L'urbanisation se rapproche du site des Hautes Écoles et des liens de plus en plus étroits se tissent avec les quartiers alentours.
- Le site des Hautes Écoles joue un rôle de plus en plus important d'espaces de détente et de loisir pour la population.
- Les projets récents tels que le Swiss Tech Convention Center ou le Vortex contribuent à la diversification des usages du site des Hautes Écoles (conférences, cultures, logements et commerces).
- Une coordination plus soutenue entre les Hautes Ecoles et les Communes de l'Ouest lausannois est mise en place.

PROJETS EN COURS

Des études spécifiques circonscrites au site des Hautes Écoles ont été développées pour répondre à leurs enjeux propres, notamment concernant l'énergie, les transports et la mobilité. Des « Lignes directrices pour l'aménagement du campus de l'UNIL à Dorigny » ont été élaborées par l'UNIL en 2013.

Depuis, un Schéma directeur des Hautes Écoles a été lancé pour définir la vision de leur développement à moyen et long terme. Celui-ci a été validé par les Directions des Hautes Écoles en 2019 et présenté aux autorités cantonales et communales en 2019-2020.

Le site des Côtes de la Bourdonnette à Chavannes est prévu pour accueillir le futur Campus Santé réunissant plusieurs institutions (HESAV, UNIL) dans le domaine de la formation des soins infirmiers. Le site de l'EPFL accueillera le nouveau centre média de la Radio Télévision Suisse (RTS).

OBJECTIF

Favoriser le développement des Hautes Écoles et les intégrer dans le tissu urbain de l'Ouest lausannois.

Enjeu 6

LES CARACTÉRISTIQUES PATRIMONIALES SPÉCIFIQUES DE L'OUEST LAUSANNOIS

L'Ouest lausannois n'est pas doté d'un riche patrimoine majeur d'intérêt cantonal ou national sous protection, mais il se caractérise par un patrimoine singulier lié à son histoire et à son développement. A ce jour, ce patrimoine est peu reconnu et n'est que partiellement pris en compte dans les planifications d'aménagement du territoire. Il est toutefois important dans le sens où il participe à l'identité et à l'histoire des Communes et du district, et qu'il maintient les traces de l'évolution constante du territoire.

CONSTATS

L'Ouest lausannois accueille quelques sites d'importance nationale inscrits dans des inventaires fédéraux (prairie sèche à Ecublens, zone alluviale à Bussigny). Concernant le bâti, seule l'église romane de Saint-Sulpice et l'église de Broye à Prilly sont considérées comme des bâtiments d'importance nationale (note 1 du recensement des monuments historiques). D'autres bâtiments sont protégés en raison de leur importance cantonale (note 2 du recensement).

Hormis ces éléments, les autres objets et ensembles inscrits dans des inventaires relèvent de l'intérêt régional ou local, de compétence des autorités communales. Il s'agit essentiellement des bâtiments inscrits en note 3 et 4, des jardins historiques (ICOMOS, 2011), des sites construits (ISOS, 1994 – 2002) et des ensembles bâtis du XX^e siècle (2015). S'y ajoutent des éléments du patrimoine industriel et infrastructurel (ouvrages d'art) et des ensembles cohérents de bâtiments à l'échelle d'un quartier.

La valeur des objets et ensembles identifiés comme étant d'intérêt régional ou local doit encore être vérifiée par des études spécifiques qui préciseront ce qui mérite d'être préservé, comme ce qui peut évoluer ou disparaître.



TENDANCES

Les tendances suivantes sont observées dans l'Ouest lausannois :

- Les sites et objets d'importance nationale sont protégés et leur gestion est réglée par des réglementations particulières.
- Les objets constitutifs de l'identité et de l'histoire de l'Ouest lausannois subissent une certaine pression en raison du développement urbain.
- 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 leur valeur patrimoniale. L'objectif, inscrit plus bas, est de préserver et faire vivre ce patrimoine.
- Le bâti industriel patrimonial est progressivement revalorisé. Par exemple sur le site du Closel «Ateliers de Renens» en permettant le maintien d'un tissu économique diversifié en centralité d'agglomération, et en répondant aux besoins des entreprises (localisation, espace en m², prix des locations, services mutualisés, etc.).

OBJECTIF

Préserver et faire vivre le patrimoine en tant qu'éléments identitaires et traces de l'évolution du territoire.

Enjeu 7

LES MILIEUX NATURELS

Les campagnes, les forêts, les cours d'eau et les rives du lac constituent les milieux naturels du territoire de l'Ouest lausannois. Ces espaces remplissent de nombreuses fonctions (production agricole ou forestière, vocation biologique et paysagère, protection, accueil de la population, etc.) et sont les principaux supports pour les déplacements de la faune et de la flore. Ils constituent également des lieux de détente et de loisirs, favorables à la santé psychique et physique de la population. La croissance de la population entraîne une pression de plus en plus forte sur ces espaces et la cohabitation n'est pas toujours équilibrée.

CONSTATS

Campagne

Les campagnes sont des territoires agricoles en lisière de la ville. Peu de projets d'agriculture de proximité en synergie avec l'urbanisation tels que la vente directe, ou des activités d'accueil pour la population ont été développés. En revanche, ces campagnes sont de plus en plus utilisées comme espaces de loisirs et de détente par la population, ce qui peut poser des problèmes de cohabitation avec les exploitations agricoles. La transition ville / campagne est quant à elle peu qualitative car elle est rarement traitée en tant que telle.

Rives du lac

Les rives du lac, quant à elles, constituent des espaces de détente et de rencontre importants pour le territoire de l'Ouest lausannois. Les plages du Laviau et de Dorigny et, dans une moindre mesure, les parcs du Débarcadère, du Pélican et des Pierrettes à Saint-Sulpice accueillent une population de provenance plus large que l'Ouest lausannois. La saturation de ces lieux de loisirs est constatée, ainsi que des problématiques d'accessibilité avec par exemple un cheminement de bord de lac discontinu mais également d'incivilités croissantes des usagers.

Forêt

L'Ouest lausannois comprend une surface forestière relativement restreinte de 336 ha (moins de 13% de son territoire), avec différentes vocations des espaces forestiers : forêts à vocations biologique et paysagère, de production, de protection ou d'accueil. Comme ailleurs dans l'agglomération, les forêts subissent des pressions importantes de la part de l'urbanisation, notamment par des constructions à proximité des lisières, de nouvelles infrastructures en forêt, et une pression accrue de la population pour des zones de délasserment et de loisir. Par ailleurs, la fonction écologique des forêts dans l'armature verte de l'agglomération se voit progressivement renforcée. Ces pressions influencent les modalités de gestion dans la forêt, souvent au profit d'une gestion centrée sur l'accueil du public en forêt, les exigences écologiques et la protection physique contre les dangers naturels. La production ligneuse, bien que non négligeable, ne permet pas de couvrir les besoins, en expansion, de la filière.

Les forêts du 18^e arrondissement ont fait l'objet d'un plan directeur forestier (PDF) dans lequel les fonctions forestières (économiques, écologiques, protectrices et sociales) sont évaluées, des enjeux sont déterminés et une stratégie d'action (y.c. mesures) est déployée.

Réseaux écologiques

La forte attractivité et l'usage diversifié de ces milieux naturels nuisent à leur biodiversité, malgré les planifications supérieures existantes (SDA, Loi sur les forêts et rives du lac, etc.). Par sa situation géographique, ses particularités topographiques et son tissu entre la ville et la campagne, le territoire de l'Ouest lausannois présente des richesses élevées en termes de patrimoine naturel. Les cours d'eau et les coulées vertes que sont les forêts constituent les réservoirs biologiques principaux. L'étude des réseaux écologiques (REV-OL) montre que différents réseaux peuvent être pris en considération : les réseaux biologiques continus, voués aux espèces terrestres, qui souffrent de contraintes liées aux infrastructures infranchissables telles que le réseau routier, les surfaces bâties sans espaces ouverts favorisant le déplacement des espèces ; et les réseaux discontinus, dévolus principalement aux espèces volantes (avifaune et chiroptères) et à la flore indigène, qui souffrent d'un manque de surfaces gérées selon leurs besoins.

Venoge

La Venoge est protégée par un Plan d'affectation cantonal (PAC). Ce plan définit les affectations des terrains proches de la Venoge, soit les périmètres du cours d'eau (intégralement protégé), du couloir du cours d'eau (en principe inconstructible), de la vallée du cours d'eau (protection du patrimoine paysager et naturel) et du bassin versant (protection accrue des eaux, y compris sur les prélèvements). Il définit également un principe de cheminement pédestre sur l'ensemble du cours d'eau et des mesures de revitalisation sur le cours d'eau.

Les dispositions réglementaires s'appliquent notamment aux espaces verts de proximité, aux itinéraires de loisirs et aux secteurs prioritaires pour l'approvisionnement en chaleur qui sont compris dans le périmètre 2 du PAC Venoge.

TENDANCES

Les tendances suivantes sont observées dans l'Ouest lausannois :

- 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.
- Une fréquentation croissante des différents milieux naturels sans pesée d'intérêts usages / nature.
- Un réseau biologique directement impacté par la densification.
- 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. Dans le même temps, la pression urbaine et les attentes de la population pour des espaces verts et vivants augmentent.
- Les régimes des cours d'eau ainsi que les fonctions biologiques sont perturbés (étiages et crues plus importants) d'où l'augmentation des risques d'inondation. Des investissements importants ont déjà été effectués pour sécuriser la Mèbre et la Sorge (zone de rétention inondable).
- À certains endroits, les réseaux d'évacuation des eaux deviennent insuffisants.

Venoge

Le Plan d'affectation cantonal de la Venoge, complète le dispositif de protection et de renaturation en vigueur. La relocalisation des places d'amarrage actuellement situées dans le cours de la rivière est prévue. La création d'un port au sud des terrains sportifs du Laviou est en cours d'étude par la Commune de Saint-Sulpice. La restauration de la dynamique alluviale constitue l'objectif premier du projet de renaturation de l'embouchure de la Venoge.

Réseaux écologiques

La connexion entre les réservoirs de biodiversité au travers des liaisons prioritaires fait l'objet de plusieurs projets. Malgré cela, la fonctionnalité des liaisons risque d'être péjorée avec l'augmentation de la pression liée aux nouvelles constructions et en particulier par les habitants et leurs loisirs.

Les projets d'urbanisation récents prennent en compte le concept directeur défini dans le réseau vert de Lausanne et l'Ouest lausannois REV-OL (établi en 2014) impliquant des mesures spécifiques pour certaines planifications, mais elles ont encore peu été mises en œuvre. Cette mise en œuvre qualitative devra être assurée ; les Communes sont majoritairement responsables de cela. Le projet de réseau écologique ne concerne à ce jour que les planifications récentes et sa portée devra être étendue sur le territoire en fonction des différents types de réseaux. Enfin, les projets d'urbanisation avec une dimension « nature en ville » (extensification de l'entretien, choix des espèces à planter indigène, valorisation de l'eau et perméabilité des sols, etc.) sont en augmentation, sans toutefois que les critères quantitatifs et qualitatifs soient clairement définis.

Évacuation des eaux

Le Plan régional d'évacuation des eaux (PREE) du bassin versant de la Mèbre et de la Sorge (y.c. Chamberonne) est à l'étude. Il va permettre de réaliser une réflexion plus régionale sur l'assainissement des eaux, englobant également les aspects sécuritaires (dangers d'inondation) et biologiques (influence sur les milieux récepteurs).

Des projets ont été réalisés sur le ruisseau de Broye, d'autres sont en cours d'étude sur les embouchures de la Venoge et de la Chamberonne. La protection des cours d'eau se traduit par des projets qui visent à définir et à mettre en œuvre les espaces des cours d'eau. Les projets de renaturation des cours d'eau doivent permettre d'améliorer qualitativement et quantitativement leurs fonctions, tout en intégrant les modifications de débits induites par les effets de l'imperméabilisation.

Forêts

Les forêts du 18^e arrondissement font l'objet d'un plan directeur forestier (PDF). Au stade du diagnostic actuel, les fonctions forestières (économiques, écologiques, protectrices et sociales) sont évaluées, des enjeux sont déterminés et une stratégie d'action (y.c. mesures) sera déployée dans le cadre du PDF.

Parcs d'agglomération

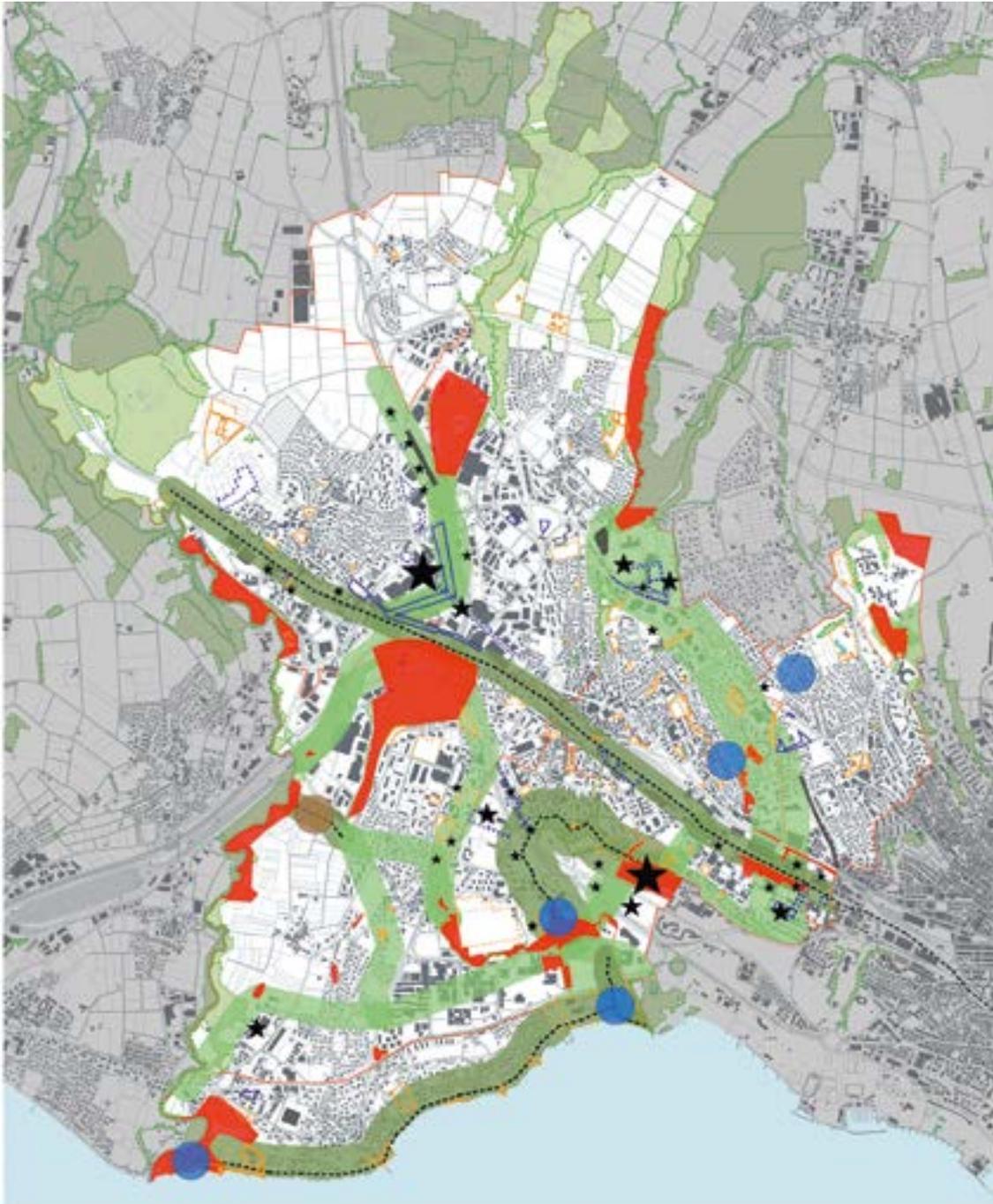
Le PALM 2016 identifie cinq Parcs d'agglomération, espaces agricoles et forestiers, mais également de détente, de loisirs ou de sport, qui forment de grandes étendues non bâties favorables au ressourcement de la population urbaine. Dans l'Ouest lausannois, ces espaces, au nombre de deux, ont été renommés « Campagnes ». La campagne de la Blécherette et la campagne de Renges ont fait l'objet de réflexion concernant leur aménagement futur de manière à garantir une bonne cohabitation des différentes fonctions qui s'y croisent (agriculture, promenade, biodiversité, équipements publics).

Guide environnemental

Un guide environnemental du PALM a été édité. Il permet d'intégrer la préservation de l'environnement dans la mise en œuvre de planifications d'affectation et projets de construction. Pour accompagner l'ensemble des projets de développement, un programme d'actions environnementales composé de 12 fiches de mesures a été soigneusement établi. Celles-ci serviront de consignes en matière de protection de l'environnement au sens large. Un outil d'aide à la décision (« Guide pratique ») complète le document et permet de pointer, très rapidement, les actions à entreprendre pour intégrer l'environnement dans le développement des infrastructures de transports ou des secteurs de développement.

OBJECTIF

Garantir la cohabitation des différents usages dans les milieux naturels et les mettre en réseau.



CARTE DU RÉSEAU ÉCOLOGIQUE DE L'OUEST LAUSANNOIS / CONSORTIUM PLANOUWEST
 EN ROUGE, LES RÉSERVOIRS BIOLOGIQUES PRINCIPAUX
 EN VERT, LES LIAISONS BIOLOGIQUES PRIORITAIRES
 EN BLEU, LES RENATURATIONS DE COURS D'EAU ET/OU D'EMBOUCHURE À L'ÉTUDE
 EN NOIR (ÉTOILES), LES PRINCIPALES MESURES D'URBANISATION CONCERNÉES PAR LE RÉSEAU ÉCOLOGIQUE

Enjeu 8

LES ESPACES ET LES ÉQUIPEMENTS PUBLICS

Le territoire de l'Ouest lausannois est doté d'espaces publics, verts ou minéraux, aux vocations très diverses. Dans l'ensemble, ces espaces sont bien aménagés, mais ils sont déconnectés les uns des autres, voire enclavés. Le réseau des espaces publics reste fragmenté et discontinu. Les parcs répondent principalement à une logique de quartier et les principaux grands parcs sont situés en périphérie de l'aire urbaine. La croissance de la population va entraîner un besoin accru en espaces publics comme lieux de rencontre, de loisirs et de délasserment.

CONSTATS

Parcs

L'Ouest lausannois présente une diversité de parcs publics, et une couverture relativement homogène. Ces parcs répondent principalement à une logique de quartier.

Dans les quartiers, les espaces libres des grands ensembles bâtis du XX^e siècle, de qualité très diverses, jouent également le rôle de parc de proximité, relais intéressants pour la mise en réseaux des espaces ouverts.

Un déficit de parcs de proximité est par contre constaté au sein de deux types de zones :

- au sein des zones à faible densité compensé en partie par les jardins privatifs des villas ;
- au sein des sites d'activités.

Grands parcs

Des « grands parcs » au rayonnement régional sont présents en périphérie du territoire de l'Ouest lausannois, tels le Laviau à Saint-Sulpice, La Plannaz à Bussigny ou Montassé à Crissier. Ils jouent un rôle significatif pour l'image du lieu ainsi que dans le réseau des espaces ouverts. Toutefois, aucun grand parc n'existe au cœur même du territoire bâti. Les derniers grands espaces ouverts qui auraient le potentiel de jouer à terme ce rôle de grands parcs sont d'ailleurs convoités pour l'urbanisation.

D'un point de vue écologique, cet ensemble de parcs est insuffisamment valorisé, seuls quelques espaces verts publics sont gérés de manière extensive ou différenciée. De plus, ce constat est accentué avec la banalisation de la plupart des espaces libres privés aménagés de gazon, de surfaces ornementales, d'arborisation dans des conditions de croissance difficile.



PARC DE VALENCY, LAUSANNE



PARC DE MILAN, LAUSANNE



PARC DE VERDEAUX, RENENS



PARC DE RUSSEL, SAINT-SULPICE



PARC DES PAUDEX, RENENS

COMPARAISON ENTRE LES GRANDS PARCS LAUSANNOIS
ET LES PARCS DE PROXIMITÉ EXISTANTS DANS L'OUEST LAUSANNOIS

Espaces publics

Les places publiques se distinguent des parcs publics par leur caractère plus minéral. Elles sont de nature et d'échelle très diverses contribuant directement à la vie sociale du territoire en tant que places de marché, places de jeux, lieux de convergence, de rencontre ou de rassemblements, espaces identitaires, parvis, interfaces multimodales. Certaines apparaissent comme des espaces de référence par leur centralité, leur usage, leur rôle dans la vie de la commune et leur potentiel de grands rassemblements : place du marché de Renens, place François Silvant à Ecublens, etc.

L'Ouest lausannois bénéficie d'une couverture relativement homogène de ses places publiques. En revanche, leur aménagement pour la plupart reste encore très largement dédié à la voiture, générant des conflits d'usage et un sentiment d'insécurité. Certains secteurs souffrent toutefois d'un déficit, en particulier dans les zones de faible densité et dans les sites d'activités.

Comme pour les parcs urbains, une place publique d'envergure intercommunale manque, pour l'accueil notamment de manifestations majeures.



PLACES PUBLIQUES ET PLACES DE JEUX, SITUATION ACTUELLE

Jardins familiaux

Les jardins familiaux et les plantages répondent à une demande sociale de plus en plus forte. Ils sont une tradition de longue date et une composante identitaire dans l'Ouest lausannois. Ils favorisent l'appropriation des espaces extérieurs par les habitants et s'inscrivent dans une vision d'un développement durable. Plusieurs parcelles sont vouées à des jardins collectifs ou jardins familiaux. Les plus grandes parcelles sont situées plutôt sur la périphérie des communes : haut de Prilly, La Plannaz à Bussigny, etc.

Les plantages se distinguent des jardins familiaux par leurs surfaces moindres et leur proximité immédiate des logements. Ces parcelles de production pour les particuliers sont encore peu développées à l'échelle de l'Ouest lausannois.

Equipements publics

Quant aux équipements publics, ils suivent la croissance de la population. De nombreux nouveaux équipements scolaires ont été construits récemment. A l'échelle de l'Ouest lausannois, on constate que les équipements sont très fréquentés et leur utilisation intensive. C'est notamment le cas des deux piscines en plein air de Renens et Prilly, ainsi que de certaines déchèteries.



PARC URBAIN SPORT ET ÉQUIPEMENT, SITUATION ACTUELLE

TENDANCES

Les tendances suivantes sont observées dans l'Ouest lausannois :

- Les espaces et équipements publics vont tendre vers une saturation.
- La densification de ces prochaines années va induire des besoins d'espaces publics toujours plus importants et diversifiés.
- L'évolution du mode de vie de la population va modifier l'usage des espaces publics répondant à de nouveaux besoins.
- Une sensibilité accrue pour les questions d'aménagement permet une amélioration de la qualité des espaces verts et publics.
- Des initiatives sont menées dans certaines communes pour promouvoir des espaces de plantages à petite échelle et à proximité immédiate des habitations, sur des espaces délaissés ou peu valorisés.
- Face à l'urbanisation progressive du territoire, des attentes en matière de nature en ville sont exprimées et des initiatives mises en place à différentes échelles, allant de la stratégie d'arborisation urbaine, à la gestion différenciée des espaces verts et à la création de plantages.
- Les espaces verts jouent un rôle de plus en plus important pour la gestion de l'eau en milieu urbain et l'adaptation des villes aux changements climatiques.

PROJETS EN COURS

Tous les projets de développement de nouveaux quartiers traitent de manière approfondie la question de l'espace public en termes d'usage, de qualité paysagère et de mise en réseau.

OBJECTIF

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.



Enjeu 9

LES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES ET CLIMATIQUES

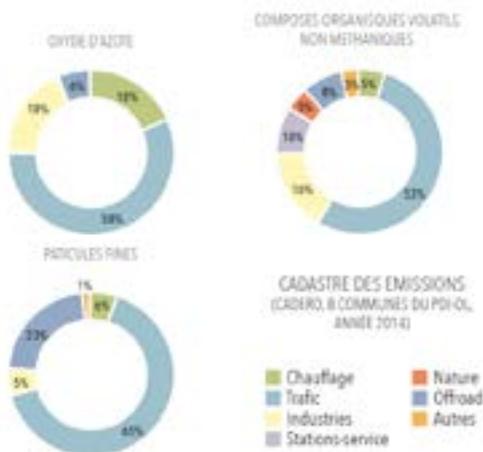
Le territoire urbanisé de l'Ouest lausannois est fortement contraint d'un point de vue environnemental, notamment en raison des nuisances et des risques le long des voies de communication principales. Il demeure néanmoins au cœur même de l'Ouest lausannois de grandes poches résidentielles préservées.

CONSTATS

Air et bruit

Les nuisances sont localement importantes sur le territoire. Dans plusieurs secteurs, la pollution de l'air et l'exposition de la population au bruit (routier notamment) sont considérées comme trop élevées (dépassant les normes admises selon la législation). Des programmes d'assainissement du bruit sont d'ailleurs en cours. Le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (2003) a été mis en place sur la base du constat que les développements urbains et économiques n'étaient pas suffisamment coordonnés et induisaient une mobilité individuelle motorisée trop importante. Ce constat a soumis la population à des nuisances liées à la qualité insuffisante de l'air et de niveau de bruit trop important. Bien que la coordination des planifications ait favorablement évolué, la mobilité reste encore préoccupante avec des niveaux de pollution toujours supérieurs aux normes admises.

Cependant, les nuisances liées au bruit et à la qualité insuffisante de l'air dans de nombreux secteurs ne sont pas exclusivement dues au trafic individuel motorisé. Les chauffages individuels à mazout et à bois dépourvus de filtre à particules contribuent également à la pollution de l'air.



POLLUTION DE L'AIR, SITUATION ACTUELLE



ZONE D'IMMISSIONS NOCTURNES DE PLUS DE 50 dB(A) BRUIT ROUTIER ET FERROVIAIRE CONFONDU

- Zone d'immission d'une seule source de bruit (routier ou ferroviaire)
- Zone d'immission de deux sources de bruit (routier et ferroviaire)

ZONE D'IMMISSIONS NOCTURNES DE PLUS DE 50dB(A) DU BRUIT ROUTIER ET FERROVIAIRE CONFONDUS, SITUATION ACTUELLE



ÉLÉMENTS BIOLOGIQUES, CONTRAINTES ET ALERTES ENVIRONNEMENTALES

Risques

L'Ouest lausannois est soumis à des contraintes liées à des risques limitant certains potentiels d'urbanisation. Ces risques concernent principalement les rayonnements non ionisants, les accidents majeurs et les dangers naturels. Les contraintes liées à la protection contre les accidents majeurs (OPAM) nécessitent des mesures spécifiques (emplacement, orientation, restriction de certaines affectations et structures de constructions particulières) et, dans certaines situations (voies ferrées), limitent la densité humaine prévue, en particulier pour l'habitat.

Plusieurs périmètres d'urbanisation sont concernés par le cadastre cantonal des sites pollués. Ils peuvent nécessiter des compléments d'investigations au stade de la planification et des mesures particulières au niveau de la réalisation.

Une concentration des contraintes est souvent observée. Dans ce sens, la conception de l'urbanisation (disposition des façades activités / façades dépôt / stockage / façades résidentielles) est primordiale. Les projets fortement contraints nécessitent une prise en considération très en amont et sont plus complexes à développer.

Réchauffement climatique

Le réchauffement climatique engendre des changements sociaux et économiques de plus en plus sensibles sur le territoire de l'Ouest lausannois. La multiplication des événements météorologiques extrêmes couplée à la faible perméabilité des sols augmente les risques d'érosion des sols dans les zones en pentes de surcharge du réseau d'évacuation, d'inondation et de dégâts naturels en général. L'augmentation de la fréquence et de la durée des périodes de sécheresse et de canicule, amplifiée par le phénomène d'îlots de chaleur, tend à aggraver la situation déjà précaire en matière de qualité de l'air, à augmenter les besoins énergétiques pour le rafraîchissement et l'utilisation des espaces extérieurs. L'augmentation des températures moyennes engendre d'une part une réduction des besoins de chauffage (et donc des nuisances associées) et d'autre part bouleverse les écosystèmes, avec des conséquences sur l'agriculture, le paysage, la biodiversité.

TENDANCES

Les tendances suivantes sont observées dans l'Ouest lausannois:

- Les perspectives de croissance démographique et des emplois seront accompagnées par une augmentation significative des déplacements. Sans un transfert modal en faveur des mobilités douces et des transports publics ou un développement significatif des véhicules électriques, on peut s'attendre à une aggravation très importante de la pollution de l'air et du bruit.
- L'augmentation de la part modale en faveur des transports publics doit permettre de contenir les émissions globales de bruit et de polluants atmosphériques liées au trafic individuel motorisé.
- La densification du bâti prévue doit permettre de concentrer et d'intensifier les fonctions urbaines (habitat, travail, commerces, services, équipements), tout en maintenant une bonne qualité de vie et de l'environnement au sein de l'agglomération.
- La lutte contre le réchauffement climatique a pris un tournant nouveau avec la multiplication des appels émanant aussi bien des milieux scientifiques que de la société civile. Les autorités politiques ont répondu par des déclarations de principe sur l'urgence climatique et par des Plans climat à différents niveaux institutionnels. L'intégration des contraintes liées au réchauffement climatique devient progressivement systématique.
- Les nouveaux projets d'urbanisation prennent en compte le réchauffement climatique de manière à pouvoir en réduire les causes (réduction de la consommation énergétique et des émissions de CO₂) et de s'adapter aux conséquences (végétalisation, perméabilisation des sols, limitation des îlots de chaleur).

PROJETS EN COURS

Le Canton a mis en place un Plan des mesures OPAir en 2019 qui prévoit des actions pour réduire la pollution de l'air. À cette occasion, un bilan a été tiré. Il apparaît que la qualité de l'air s'est considérablement améliorée ces 20 dernières années. Toutefois, les concentrations d'oxydes d'azote restent trop importantes dans la région de l'échangeur autoroutier de Crissier, et celles de poussières fines, en particulier les particules de moins de 2.5 microns, sont encore excessives sur la majorité du territoire de l'Ouest lausannois (voir chap. 1.3.3).

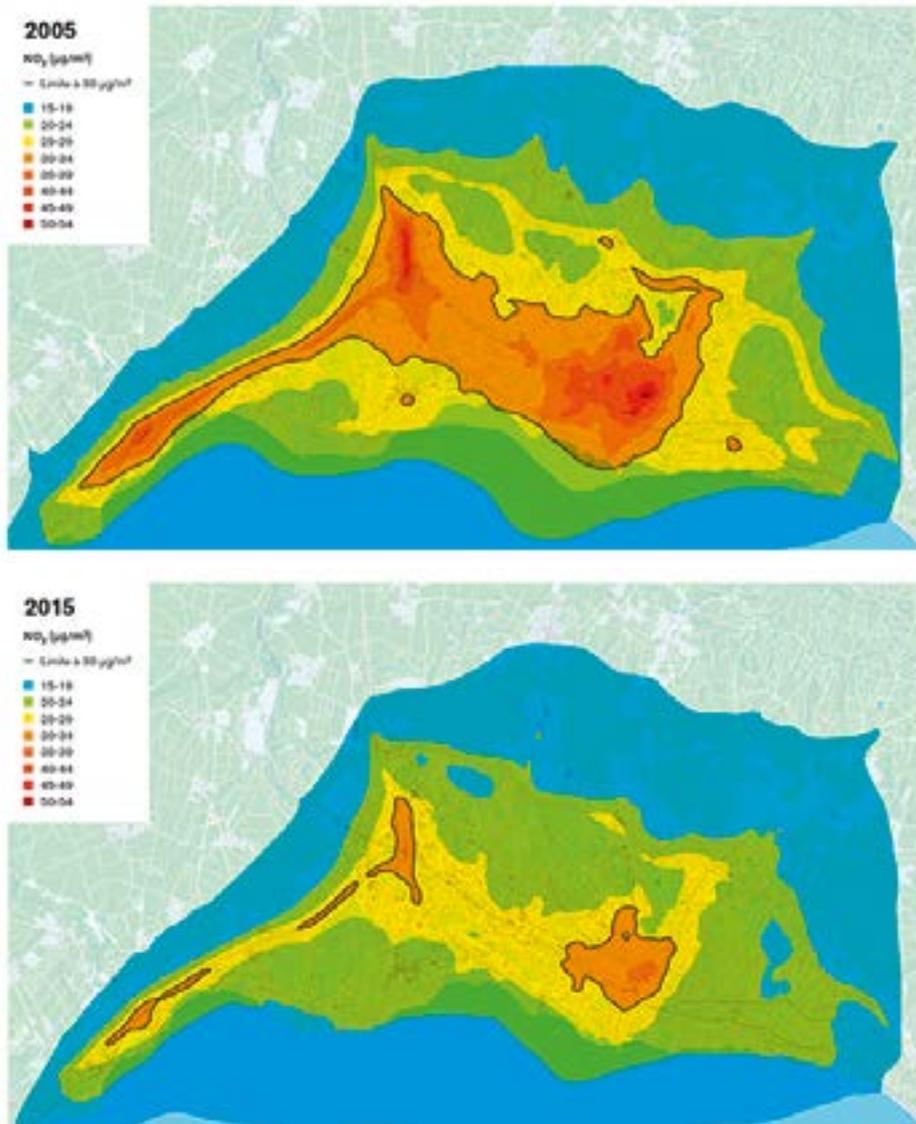
L'assainissement du bruit routier a été entrepris sur de nombreux axes routiers en même temps que leur requalification. Il s'agit par exemple des projets RC1 à Ecublens et Saint-Sulpice ou RC82 à Ecublens et Chavannes-près-Renens.

Les axes parcourus par les futurs axes forts de transports publics urbains (tram et bus à haut niveau de service) seront assainis à l'occasion de ces travaux.

Dans les quartiers, l'assainissement du bruit routier passe généralement par la modération du trafic, c'est-à-dire par la mise en place de zones 30, ou par des aménagements spécifiques.

Pour les projets en cours dans les domaines des transports publics et de la mobilité douce, voir les enjeux 11 et 12.

La première génération du Plan climat vaudois a été publiée en juin 2020. Elle vise une réduction des gaz à effet de serre (GES) de 50 à 60% en 2030 par rapport à 1990 et une neutralité carbone en 2050. Ce Plan, principalement focalisé sur la définition d'un cadre, comporte trois axes (réduction, adaptation, documentation) et s'articule autour de 7 domaines d'action thématiques (mobilité, énergie, agriculture, aménagement du territoire, milieux et ressources naturelles, santé, dangers naturels) et de 3 domaines d'action transverses (rôle de l'État, conditions cadres, accompagnement au changement). La deuxième génération du Plan climat devrait contenir des recommandations aux Communes sur base des axes définis.



MOYENNE ANNUELLE DE NO₂ EN 2005 ET 2015, PLAN OPAIR 2018 / ETAT DE VAUD

OBJECTIF

Améliorer la qualité de l'air, diminuer l'exposition au bruit et adapter les projets aux risques environnementaux et climatiques.

Enjeu 10

LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE DU BÂTI ET LES RESSOURCES ÉNERGÉTIQUES LOCALES

Dans le contexte de lutte contre le réchauffement climatique, la Confédération et le Canton affichent des objectifs ambitieux en matière de réduction de la consommation d'énergie et des émissions de CO₂ (voir chap. 1.3.2). Actuellement, l'approvisionnement énergétique du parc bâti de l'Ouest lausannois reste fortement dépendant des énergies fossiles, mais le potentiel d'économies d'énergie et de valorisation de ressources renouvelables du territoire existe.

CONSTATS

Actuellement, dans le parc bâti (hors procédés industriels) de l'Ouest lausannois, la majorité des besoins de chaleur pour le chauffage et la production d'eau chaude sanitaire (ECS) est couverte par des énergies fossiles (>90 %), tant pour l'habitat que pour les activités. L'utilisation du chauffage électrique direct est limitée et concerne principalement les zones villas.

La chaleur représente la part la plus importante des besoins et des consommations énergétiques du parc bâti, le solde correspondant à la consommation d'électricité pour l'éclairage et les appareils.

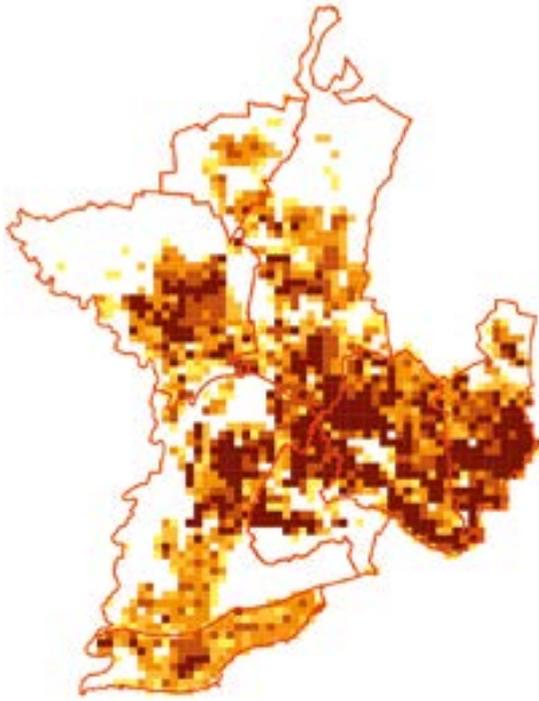
L'utilisation des ressources renouvelables est marginale (<10 %). Ce constat est renforcé par un très faible recours aux chauffages à distance (CAD) au regard de la proportion considérable du territoire qui est, à priori, propice à leur mise en œuvre.

Le bois-énergie constitue actuellement la première ressource renouvelable pour l'approvisionnement en chaleur devant la chaleur de l'environnement (air ambiant, géothermie, eaux de surface et souterraines), les rejets thermiques et le solaire thermique. L'accessibilité régionale du bois-énergie est bonne et les technologies de combustion et de filtrage actuelles permettent une utilisation compatible avec les contraintes de protection de l'air, notamment pour l'approvisionnement des chauffages à distance.

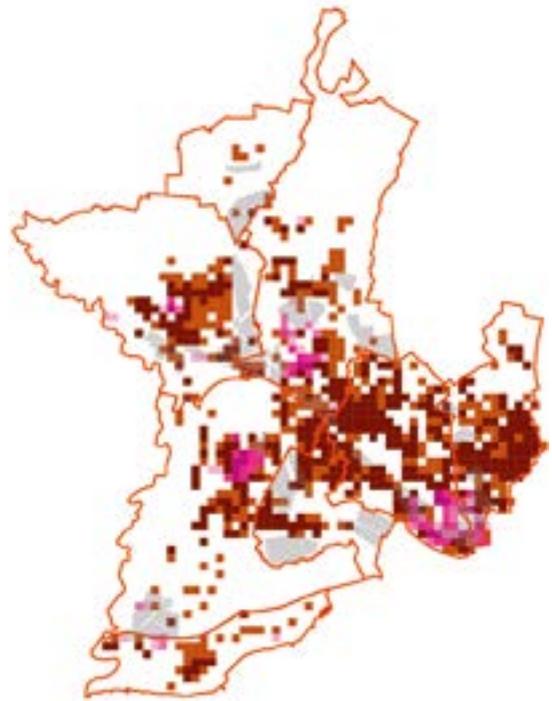
Le potentiel des ressources renouvelables locales de l'Ouest lausannois est globalement sous-exploité. Les potentiels de l'énergie solaire, de l'air ambiant et de la géothermie à faible profondeur sont répartis sur le territoire de manière homogène.

Le lac et les nappes souterraines présentent localement un potentiel de valorisation de chaleur, via des pompes à chaleur, ou de refroidissement. Les rejets thermiques (eaux usées et rejets industriels) sont plus localisés.

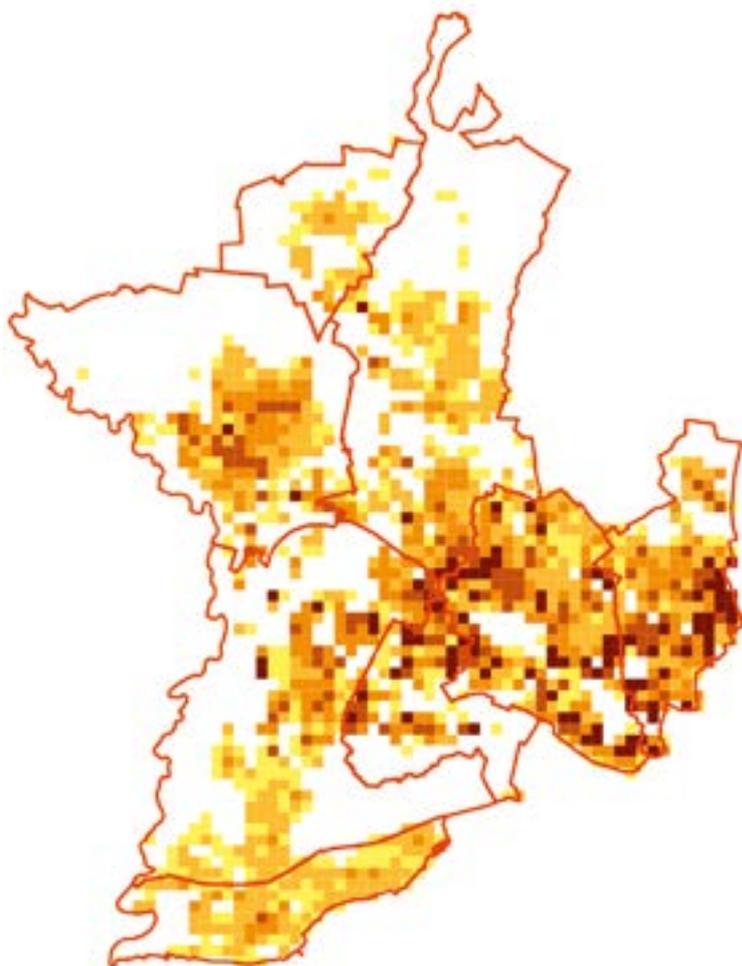
La géothermie de moyenne à grande profondeur, qui fait actuellement l'objet d'investigations, pourrait constituer une ressource importante du territoire, notamment pour l'approvisionnement renouvelable des réseaux de chauffage à distance.



BESOINS DE CHALEUR (CHAUFFAGE+ECS) ACTUELS



SECTEURS PROPICES AU CAD, CAD ACTUELS (EN ROSE)
ET MESURES DU PALM 2016 (EN GRIS)



POTENTIELS D'ÉCONOMIES LIÉS À DES RÉNOVATIONS
DE CONSTRUCTIONS VOUÉES À L'HABITAT

DENSITÉ D'ÉNERGIE PAR HECTARE

- < 50 M Wh/ha
- 50 – 150 M Wh/ha
- 150 – 300 M Wh/ha
- 300 – 500 M Wh/ha
- > 500 M Wh/ha

TENDANCES

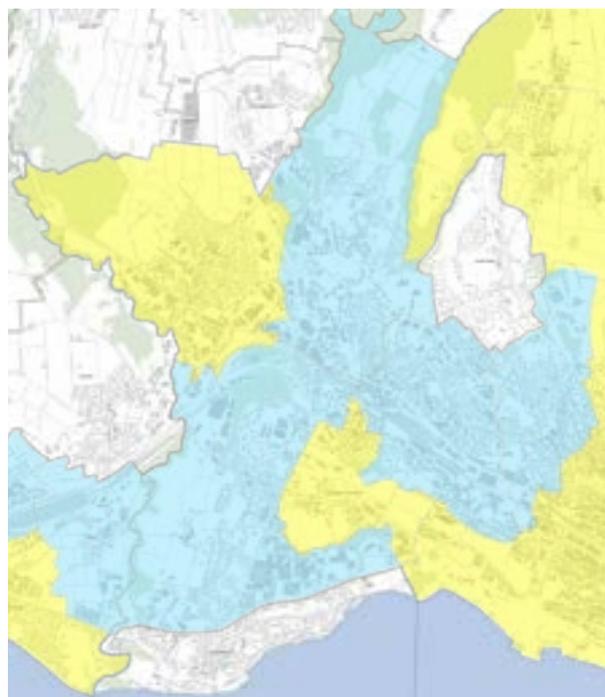
Les tendances suivantes sont observées dans l'Ouest lausannois :

- Les besoins d'énergie vont augmenter avec l'accroissement de la population et des activités.
- La rénovation des bâtiments de logements aux standards actuels permet de réduire les besoins de chaleur de plus d'un tiers.
- Le développement de nouveaux quartiers offre l'opportunité pour l'extension ou la création de réseau de CAD.
- Certaines chaudières à combustible fossile faisant l'objet d'un suivi de la Direction générale de l'environnement (DGE) devront être assainies, ce qui représente également une opportunité pour l'extension ou la création de réseau de CAD, ou pour toute autre alternative proposant une substitution par des énergies renouvelables.

- L'attribution d'une capacité constructive pour les projets contribuant aux économies d'énergie et au développement durable a permis d'améliorer l'efficacité énergétique du parc immobilier de la Commune de Saint-Sulpice où un bonus est octroyé à tout projet labellisé Minergie.
- Le cadre réglementaire et les mesures d'encouragement existants devraient favoriser l'amélioration de l'efficacité énergétique du parc bâti et l'augmentation de la part de renouvelable utilisée, aussi bien pour le parc existant que pour les nouvelles constructions.
- Le cadre réglementaire (Loi vaudoise sur l'énergie : LVLEne, règlements de construction) et les mesures d'encouragement devraient favoriser l'augmentation du nombre d'installations exploitant les énergies renouvelables locales, particulièrement le solaire photovoltaïque qui est quasi systématique sur les constructions neuves, et la géothermie.

PROJETS EN COURS

- La plupart des Communes ont mis en place des mesures visant à réduire la consommation d'énergie sur leur territoire et à augmenter la part d'énergie renouvelable. Ces mesures varient dans leur intensité et sont à un stade d'avancement variable.
- Des extensions des réseaux de chauffage à distance (CADOUEST, CRICAD) sont planifiées et la création de nouveaux réseaux est à l'étude.
- L'UNIL et l'EPFL rénovent leur centrale de chauffe. Leurs bâtiments seront chauffés et refroidis grâce à l'eau du lac dès 2021.
- Depuis 2016, les Services industriels de Lausanne, en partenariat avec le Canton, investiguent le potentiel de la géothermie de grande et moyenne profondeur dans la région lausannoise. Le Canton a publié les premiers résultats de ces investigations sous la forme de taux de couverture potentiels des besoins thermique par Commune. Pour les Commune de l'Ouest lausannois, ce taux est compris entre 0 et 50% des besoins thermiques. La prochaine étape sera de confirmer ces potentiels, notamment par des forages exploratoires.



Aquifère du Dogger :
couverture des besoins thermiques
des zones identifiées



POTENTIEL DE COUVERTURE DES BESOINS THERMIQUES PAR LA GÉOTHERMIE :
L'ESTIMATION DU TAUX DE COUVERTURE THÉORIQUE DES BESOINS THERMIQUES PAR COMMUNE EST DÉTERMINÉE À PARTIR DE LA COMPILATION DES DONNÉES GÉOTHERMIQUES, DES BESOINS EN ÉNERGIE ET DE LA FAISABILITÉ TECHNIQUE ET ÉCONOMIQUE D'UN OUVRAGE PROFOND DE GÉOTHERMIE (ZONES PROPICES AU CHAUFFAGE À DISTANCE). CES DONNÉES SONT DONC THÉORIQUES ET INDICATIVES. ÉTAT DE VAUD - DGE-GEODE - DGE-APEN

GÉOTHERMIE PROFONDE – AQUIFÈRE DU DOGGER: COUVERTURE DES BESOINS THERMIQUES PAR COMMUNE. ETAT DE VAUD – DGE-GÉOLOGIE / GÉOPORTAIL.VD.CH

COMMUNES	LABEL CITÉ DE L'ÉNERGIE	MESURES INCITATIVES	AUTRES DÉMARCHES
Bussigny	oui	oui	
Chavannes-près-Renens	en cours	oui	Concept énergétique communal (2016), planification énergétique territoriale
Crissier	oui	oui	Politique énergétique et climatique (2013)
Ecublens	oui	oui	Programme de politique énergétique et climatique (2019)
Prilly	oui	oui	Planification énergétique territoriale conjointe (2015)
Renens	oui	oui	
Saint-Sulpice	non	oui	
Villars-Sainte-Croix	non	non	

DÉMARCHE ENERGÉTIQUE PAR COMMUNE

OBJECTIF

Réduire la consommation d'énergie du bâti par habitant et augmenter la part d'énergie renouvelable locale.

Enjeu 11

LA PERMÉABILITÉ DU TERRITOIRE

Le territoire de l'Ouest lausannois, par sa topographie et sa structure urbaine, se prête particulièrement bien à la mobilité douce. Cependant, les réseaux piétons et cyclables sont fragmentés et souffrent de nombreuses discontinuités. Et l'espace public est largement dédié au trafic automobile, ce qui limite l'attractivité et la sécurité de la mobilité douce.

CONSTATS

Perméabilité

Les modes doux sont plus sensibles aux détours que les autres modes de déplacement. Ainsi, leur développement est fortement entravé par les contraintes territoriales suivantes :

- Des infrastructures routières, ferroviaires ainsi que les cours d'eau qui morcellent le territoire et constituent des barrières difficilement franchissables (CFF, m1).
- Un certain nombre de zones monofonctionnelles (sites industriels ou commerciaux), avec une faible perméabilité piétonne ou cycliste, qui n'ont pas été pensés pour les modes doux et sont difficiles à traverser.
- Des quartiers pavillonnaires conçus avec un accès unique ou peu d'accès.
- Des espaces publics de faible qualité ou largement dédiés à la circulation motorisée.

Dans l'Ouest lausannois, la part du vélo reste globalement faible.



RUPTURES INFRASTRUCTURELLES, SITUATION ACTUELLE

Sécurité

Le réseau routier reste largement dédié à la circulation automobile, alors que l'urbanisation s'est développée et que des besoins se font sentir tant pour faciliter la progression des bus que pour accueillir la mobilité douce de manière sûre, confortable et efficace. Le réseau principal en particulier présente de nombreux tronçons avec de fortes charges de trafic, des vitesses parfois supérieures à 50 km/h et plusieurs voies de circulation. Sur ces tronçons, ou sur des axes parallèles, des aménagements cyclables sont nécessaires pour accueillir les cyclistes en sécurité et favoriser l'utilisation de la mobilité douce.

Les quartiers d'habitation sont globalement pourvus de zones de modération de trafic, facilitant et sécurisant les déplacements à pied et à vélo. Cependant, un trafic de transit résiduel est encore constaté dans certains secteurs et le stationnement latéral limite les possibilités de traversées piétonnes. Même dans les quartiers, l'espace public reste principalement dédié à la circulation et au parcage des véhicules.



RUE DE LAUSANNE / GOOGLE, 2018

TENDANCES

Les tendances suivantes sont observées dans l'Ouest lausannois :

- La part du vélo tend à augmenter, favorisée en partie par la présence des Hautes Écoles et par le développement rapide du vélo électrique. Sur certains axes, l'augmentation est significative, notamment sur la RC1, l'avenue du Tir-Fédéral ou la rue du Léman.
- Un renforcement du réseau de transports publics et de mobilité douce est prévu.
- Une étroite coordination du développement du réseau de mobilité avec l'urbanisation est mise en place.
- Malgré les projets de franchissements nouveaux, la problématique de la fragmentation du territoire demeure.
- Les axes routiers ont été rattrapés par l'urbanisation et accueillent une part croissante de piétons et cyclistes.
- La mise en relation du rôle social des espaces publics et le mode de déplacement est relativement peu prise en compte.

PROJETS EN COURS

Une partie du réseau routier principal est uniquement dédiée à la circulation automobile. Des aménagements en faveur de la mobilité douce et des transports publics sont progressivement mis en place dans une logique multimodale, par exemple le long des RC1, RC82, RC151, RC251, etc. Il s'agit de favoriser la progression des transports publics et d'encourager la pratique de la mobilité douce par des aménagements confortables et sûrs.

Les projets d'aménagement de centralités urbaines ont intégré des mesures visant à améliorer la continuité de l'espace public, à l'exemple de Malley (nouveau passage sous la ligne CFF Lausanne-Renens et prolongement du viaduc du Galicien) ou du projet de transformation de la gare de Renens et sa passerelle reliant les places nord et sud.

Plusieurs projets de franchissements ou de cheminements nouveaux ont été présentés à la Confédération dans le cadre des Projets d'agglomération 2007, 2012 et 2016 (voir chap. 1.3.3). Progressivement ces aménagements favorisant la mobilité douce sont mis en place, comme au Marcolet à Crissier, entre Bussigny et Crissier dans le secteur de la jonction autoroutière, à Chavannes (passerelles des Cèdres et d'En Dorigny), à l'avenue du Léman à Renens, etc.

OBJECTIF

Améliorer la perméabilité du territoire et requalifier les voiries routières en espaces publics multimodaux.



Enjeu 12

LA CAPACITÉ DES RÉSEAUX DE TRANSPORT

L'Ouest lausannois dispose d'une position stratégique dans l'Arc lémanique, à la croisée de plusieurs autoroutes et de plusieurs lignes ferroviaires. L'ensemble du territoire du district est facilement accessible en voiture grâce à un réseau routier principal de grande capacité et largement dédié à la circulation automobile, mais fortement saturé par endroit. Le réseau de transports publics attire de plus en plus de passagers, arrivant en limite de capacité sur certains axes. La croissance de la population attendue dans l'Ouest lausannois aura un fort impact sur la mobilité. Il peut être estimé qu'en 2030, le nombre de déplacements (tout mode confondu) aura augmenté de 50%, suivant la croissance de la population et des emplois.

CONSTATS

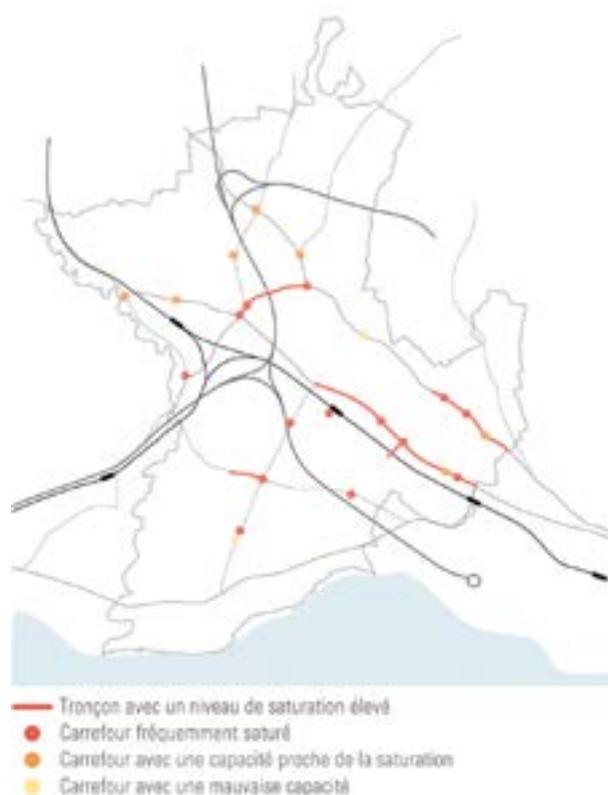
Réseau routier

Les charges de trafic du réseau routier sont importantes aux sorties autoroutières et sur les axes principaux, notamment en relation avec la ville de Lausanne. Le trafic de transit y est élevé.

Ces axes ont été initialement construits en rase campagne, ils ont été urbanisés depuis et de nombreuses personnes vivent et travaillent à leurs abords.

Des points de dysfonctionnement du point de vue de la circulation routière sont identifiés aux heures de pointe, en particulier sur des carrefours saturés, voire en limite de capacité (par exemple carrefour de Praz à Crissier, avenue du Chablais à Prilly ou rue du Villars à Ecublens). Aux abords des jonctions autoroutières, en particulier celle de Crissier, la saturation des carrefours engendre des remontées de file d'attente sur les bretelles de sortie d'autoroute, ainsi que sur les voies d'accès à l'autoroute, et créent des perturbations sur le réseau routier principal (route de Prilly et Crissier, route du Marcolet, RC1, route de Genève). L'absence de contrôles d'accès permettant la gestion des flux entrants et sortants de l'Ouest lausannois accentue les problèmes de saturation de réseaux.

Cette situation induit des problèmes de fonctionnement des réseaux, une augmentation des risques d'accident, notamment pour les usagers de mobilité douce et une augmentation des nuisances (pollution de l'air et niveau de bruit).



SATURATION DES CARREFOURS ET TRONÇONS, SITUATION ACTUELLE

Transports publics

Concernant le réseau de transports publics, l'Ouest lausannois est structuré par le réseau ferroviaire (gare de Renens et haltes de Bussigny et de Prilly-Malley, LEB), ainsi que par des axes forts du réseau urbain existant (métro m1). La gare de Renens est de loin l'interface la plus fréquentée de l'Ouest lausannois. Elle constitue le nœud central de cette partie de l'agglomération et y prend une importance croissante.

Depuis l'extérieur de l'agglomération, l'accès à l'Ouest lausannois est satisfaisant pour les populations situées le long des deux axes ferroviaires. Il est en revanche très insuffisant en provenance des autres territoires voisins, qui représentent une part importante des personnes actives entrant dans l'Ouest lausannois.

A l'intérieur de l'agglomération, la structure de l'offre correspond globalement à la structure de la demande (orientée principalement vers Lausanne). La couverture TP des zones urbanisées est globalement satisfaisante. Il subsiste cependant quelques lacunes :

- dans la desserte fine, en particulier au nord et à l'ouest
- dans les liaisons nord-sud
- en direction de Morges.



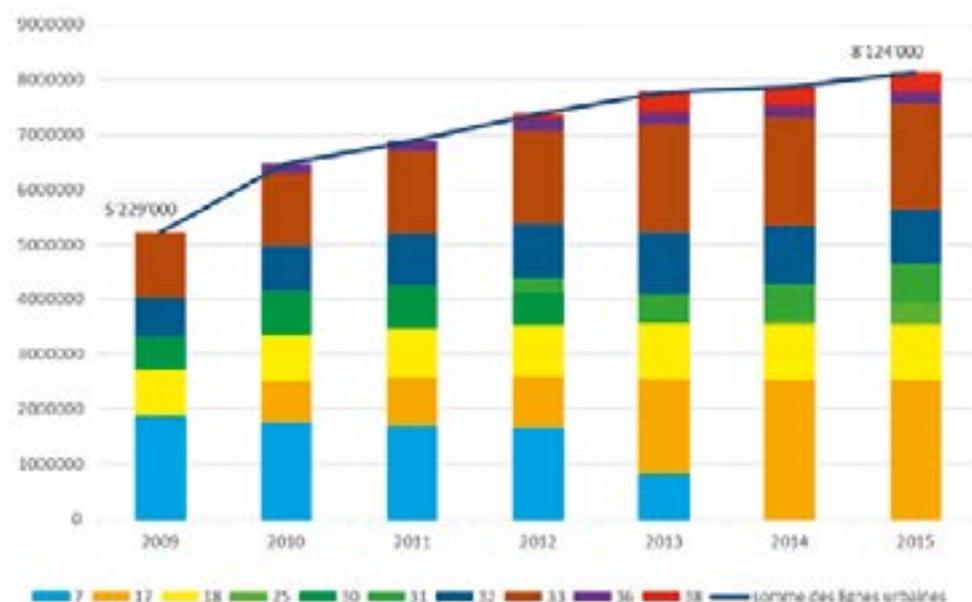
RÉSEAU PLANIFIÉ DES TRANSPORTS PUBLICS À LA MISE EN SERVICE COMPLÈTE DU TRAMWAY T1 ET DE LA LIGNE DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE T2 HORIZON 2028. EN BLEU, LES SECTEURS DONT LA DESSERTE FINE DOIT ÊTRE ÉTUDIÉE, IMAGE DIRECTRICE, SDOL-TL, MAI 2018

Le renforcement soutenu de l'offre de bus dans l'Ouest lausannois entre 2009 et 2015 (+56% de kilomètres parcourus sur les lignes de bus de l'Ouest lausannois), ainsi que la mise en œuvre d'une communauté tarifaire étendue, ont permis une augmentation comparable de 50% de la fréquentation sur la même période et l'atteinte des principaux objectifs formulés dans le Schéma Directeur de l'Ouest lausannois de 2004, en particulier en matière de répartition modale (13% en 2010) et de couverture des zones urbanisées (85% des emplois et des habitants disposant d'un arrêt TP à moins de 300 m).

Cette croissance se traduit par la saturation de quelques axes. Le plan de charge par section des transports publics (TJM 2014) fait clairement ressortir la forte sollicitation des lignes en direction de Lausanne, proches de la saturation, notamment le tronçon entre l'EPFL et le centre-ville de Lausanne du m1, et l'axe des lignes 17 et 18 en traversée de Renens et Prilly.

Entre Renens et les Hautes Écoles, le m1 est également très sollicité. Aujourd'hui, il a été identifié que jusqu'à 60% des courses étaient remplies au-delà du seuil de confort entre 7h et 10h du matin sur les deux sections en direction des Hautes Écoles.

De manière générale, sur les lignes du réseau de bus interne à l'Ouest lausannois, les cadences restent encore modestes. À l'exception des lignes m1 et 17, une marge capacitaire existe donc par une augmentation des cadences en fonction de la croissance de la demande, par exemple lors de la construction de nouveaux quartiers.



CROISSANCE DE LA FRÉQUENTATION DES LIGNES TL

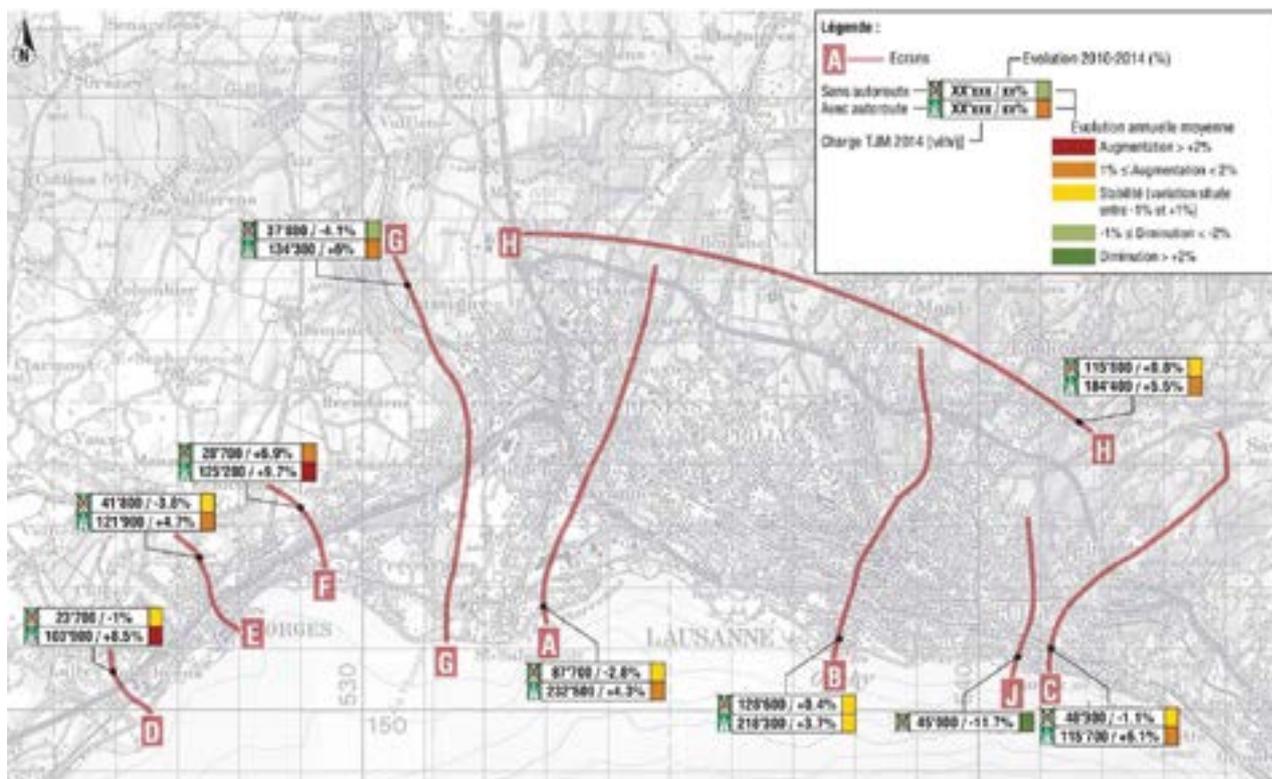
TENDANCES

Les derniers comptages de trafic de Lausanne Région, effectués en 2010 et en 2014, ont montré une forte croissance du trafic automobile sur l'autoroute, mais une stabilisation voire une diminution du trafic sur les routes de l'Ouest lausannois.

Un plan de charges du réseau routier de l'agglomération à l'horizon 2030 a été établi en 2014. Il prend en considération les nouvelles jonctions autoroutières et les axes forts de transports publics (tram, BHNS), le report modal vers les autres modes de transports ainsi que les projets urbanistiques planifiés dans le cadre du PALM 2012. Pour l'Ouest lausannois, il indique une augmentation des charges de trafic proche des nouvelles jonctions autoroutières (Chavannes et Ecublens) en lien avec les développements urbains, mais confirme que les axes situés au cœur de l'agglomération ou traversant les centralités et les quartiers seront délestés et que globalement le trafic en 2030 sera maintenu.

Les tendances suivantes sont observées dans l'Ouest lausannois :

- Les perspectives de croissance démographique et des emplois seront accompagnées par une augmentation significative de la mobilité.
- Le trafic automobile dans l'Ouest lausannois, hors autoroute, s'est stabilisé depuis 2010.
- La capacité maximale du m1 sera dépassée en 2028 et il n'existe plus de réserve de capacité.
- Une augmentation de la fréquentation des lignes de bus proportionnelle à l'amélioration de la desserte (nouvelles lignes, cadences améliorées), mais des conditions de circulation de plus en plus difficiles en raison du trafic routier.
- De nouveaux systèmes de transports publics plus souples émergent, permettant de desservir des zones moins denses (par exemple transport à la demande).



EVOLUTION DU TRAFIC JOURNALIER MOYEN AUX ÉCRANS CUMULÉE ENTRE 2010 ET 2014 / LAUSANNE RÉGION, 2015

Autoroute

La création de jonctions autoroutières supplémentaires à Ecublens et à Chavannes doit permettre d'organiser l'accessibilité automobile au territoire par bassins versants de manière à réduire le trafic de transit dans les quartiers et dans les centralités. Cette organisation permet de reporter une partie du trafic sur l'autoroute et de dégager de la capacité dans les rues pour renforcer l'efficacité des transports publics, augmenter l'attractivité de la mobilité douce et réduire les nuisances au niveau local. Les infrastructures routières existantes sont ainsi mieux exploitées. Hormis pour l'accès aux jonctions autoroutières, il n'est pas prévu de créer de nouvelle infrastructure routière.

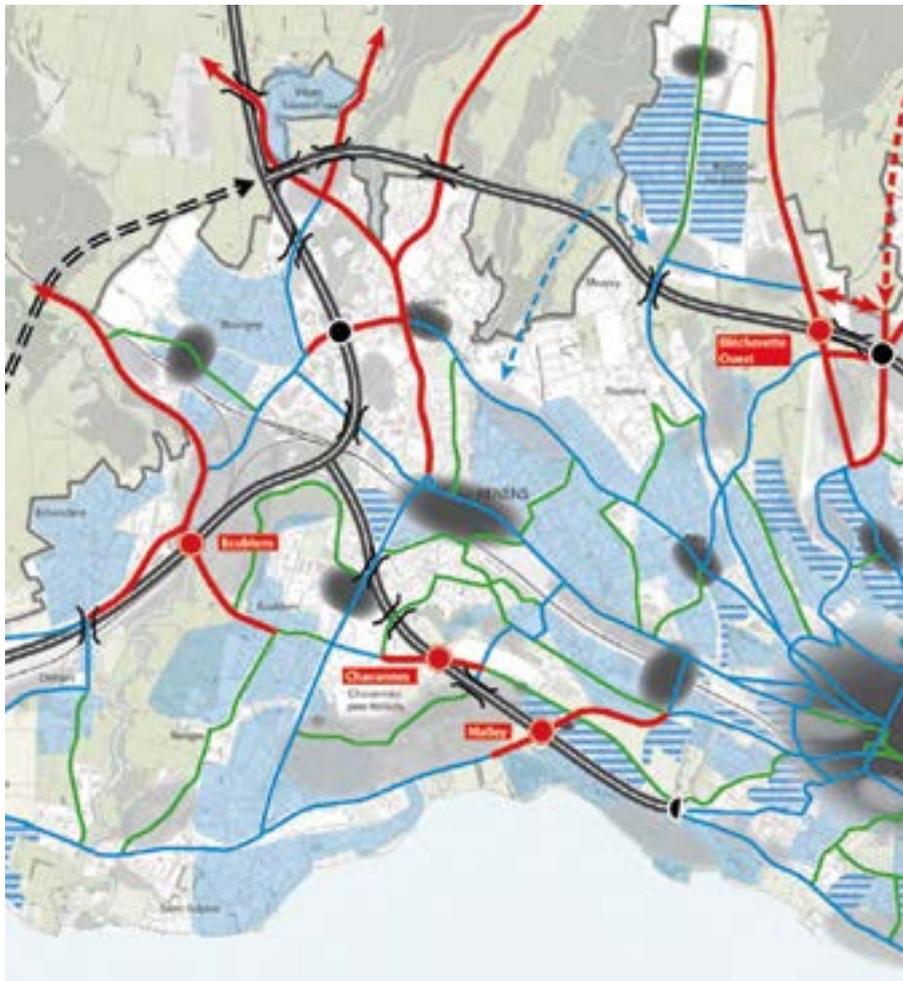
Les travaux des nouvelles jonctions autoroutières sont inclus dans le projet plus large d'assainissement du goulet autoroutier de Crisser. Ce projet permettra d'augmenter la capacité de l'autoroute entre l'échangeur de Villars-Sainte-Croix et la nouvelle jonction d'Ecublens. Le début des travaux est planifié en 2022 au plus tôt. Les mesures d'accompagnement sur le réseau routier cantonal et communal seront coordonnées avec la réalisation des jonctions autoroutières.

A l'horizon de planification du PDi-OL, le projet de contournement autoroutier de Morges n'est pas pris en compte car sa réalisation n'est pas prévue avant 2040. Toutefois, aucun projet urbain qui pourrait hypothéquer à terme le projet de contournement routier n'est planifié.

Réseau routier

Des mesures d'aménagement des axes routiers urbains sont prévues pour répondre à une adaptation de la hiérarchie routière : aménagement de zones à régime spécial (zone 30, zone de rencontre, zone piétonne, entre autres), requalification multimodale d'axes routiers principaux, création/adaptation d'axes routiers en tant que support à l'urbanisation planifiée et compléments routiers locaux à des infrastructures du réseau national, etc.

Ces adaptations projetées de la hiérarchie du réseau tirent parti de la réalisation des jonctions autoroutières de l'Ouest lausannois. Chaque jonction permet d'accéder à une poche urbanisée rétrécie. Les routes principales d'agglomération rayonnent dans un périmètre restreint de chaque jonction pour favoriser son accessibilité. Par rapport à 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.) (voir orientation stratégique 7d).



HÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER / PALM 2016

Type de réseau	Fonctions principales	Caractéristiques générales (équipement / aménagement)
 RÉSEAU AUTOROUTIER	<ul style="list-style-type: none"> Collecter et évacuer le trafic automobile en transit par rapport à l'agglomération. Orienter et distribuer le trafic en échange avec l'agglomération. Assurer certains déplacements internes à l'agglomération (liaisons entre secteurs urbains éloignés). 	<ul style="list-style-type: none"> Priorité à la fluidité des circulations automobiles et à la capacité routière. Pas de carrefours, mais des échangeurs et des jonctions, avec des voies d'accès, de sortie et de pré-alésion. Axis autoroutiers à 2x2 ou 3x3 voies de circulation.
 RÉSEAU PRINCIPAL D'AGGLOMÉRATION	<ul style="list-style-type: none"> Relier les secteurs urbains de l'agglomération entre eux et avec les secteurs "hors-agglomération" n'étant pas accessibles par le réseau autoroutier. Assurer la liaison entre les secteurs urbains de l'agglomération et le réseau autoroutier. 	<ul style="list-style-type: none"> Priorité aux transports publics et aux flux de circulation automobiles, maîtrise du trafic par régulation lumineuse (contrôle d'accès). Carrefours giratoires, à feux, voire décalés, présents de préférence. Aménagements spécifiques pour les modes doux permettant un niveau de sécurité élevé (travers, passages piétons protégés, bandes cyclables, voir vélos, ...).
 RÉSEAU PRINCIPAL URBAIN	<ul style="list-style-type: none"> Collecter et distribuer le trafic à l'intérieur des secteurs urbains de l'agglomération. Assurer les liaisons entre les quartiers. Protéger l'intérieur des quartiers des nuisances dues au trafic de transit. 	<ul style="list-style-type: none"> Priorité aux transports publics et aux flux de circulation automobiles, maîtrise du trafic par régulation lumineuse (contrôle d'accès). Carrefours giratoires et à feux. Aménagements spécifiques pour les modes doux permettant un niveau de sécurité élevé (travers, passages piétons protégés, bandes cyclables, voir vélos, ...).
 RÉSEAU DE DISTRIBUTION	<ul style="list-style-type: none"> Collecter le trafic local des quartiers et en assurer la distribution. Connecter le réseau routier local des quartiers au réseau principal. 	<ul style="list-style-type: none"> Priorité à la fluidité des transports publics et aux déplacements en modes doux, la capacité routière est fortement réduite. Carrefours giratoires, à feux et à pertes de priorité. Axis urbains d'accès local, un trafic naturellement limité grâce à des longueurs de voies et à un nombre de voies limité. Mesures pour les modes doux à proximité immédiate ou fonction des besoins.
 RÉSEAU DE SÉCURITÉ	<ul style="list-style-type: none"> Assurer la desserte fine des quartiers. Jouer un rôle important dans la vie des quartiers grâce à un aménagement adapté, à l'échelle humaine. 	<ul style="list-style-type: none"> Priorité aux déplacements en modes doux. Seul le trafic automobile d'accès uniquement est toléré. Carrefours à perte de priorité (stop), éviter le passage ou priorité à droite. Flux de quartier souvent intégrés en zones réglementées (zone 30, zone de rencontre, zone piétonne) avec principe de mixité des flux.

HÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER / PALM 2016, TYPOLOGIE DE VOIES DU RÉSEAU ROUTIER TRANSITEC, RGR, 2009

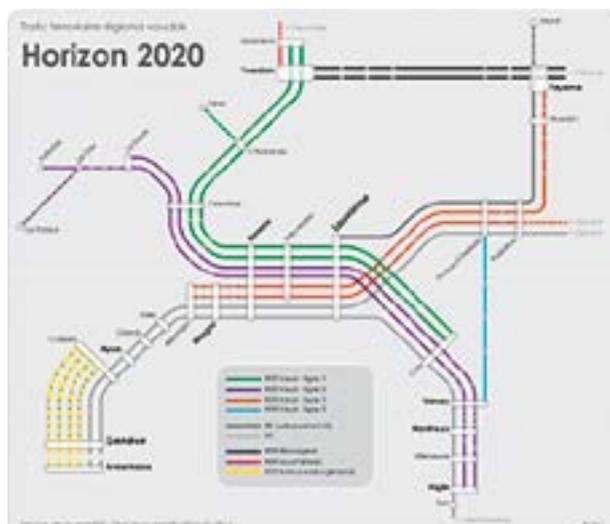
Gestion coordonnée des transports d'agglomération

La mise en place d'une gestion coordonnée des transports d'agglomération (GCTA) renforcera la capacité de réguler le trafic routier à l'échelle de l'agglomération. Dans un premier temps, cet outil aura pour but de gérer le trafic d'agglomération en cas d'évènements planifiés ou non (travaux, accidents, manifestations) et permettra, en outre, à plus long terme de :

- optimiser l'utilisation des infrastructures de transport existantes ;
- améliorer l'efficacité des transports publics, par exemple en leur accordant la priorité aux feux ;
- réguler le trafic individuel motorisé, en gérant les phases de feux en temps réel ;
- déployer des actions efficaces et coordonnées lors d'évènements planifiés ou imprévus (chantiers, manifestations, accidents, etc.) pour limiter leurs effets sur le trafic ;
- améliorer l'information aux usagers en temps réel et leur permettre de choisir le bon itinéraire en fonction des conditions de circulation.

RER

Au niveau des transports publics, des développements ferroviaires importants sont prévus : modernisation en cours de la gare de Renens dans le cadre de Léman 2030, passage au quart d'heure de la desserte RER de l'axe Lausanne-Cossonay (haltes de Bussigny et Malley) prévu entre 2025-2030.



OFFRE RER À L'HORIZON 2020, MESURE A21 / PDCN

Axes forts de transports publics urbains

Au niveau des projets, on peut mettre en évidence la création d'une desserte de qualité par la réalisation du Bus à haut niveau de service (BHNS) Lutry – Lausanne – Gare de Bussigny et du tram Lausanne-Flon – Villars-Sainte-Croix. L'horizon de réalisation de ces infrastructures va de 2025 à 2030.



RÉSEAU COMPLET DES AXES FORTS DANS L'OUEST LAUSANNOIS

Ces projets ont été conçus de manière à contenir la capacité routière tout en augmentant fortement la capacité des transports publics sur le même axe. Ainsi la route de Cossonay - RC 251 voit s'écouler aujourd'hui 2000 véhicules à l'heure de pointe. La capacité de la route réaménagée sera de 2100 véhicules à l'heure. Dans le même temps, la capacité des transports publics sur cet axe augmentera de +50%, avec une marge pour accroître encore sa capacité, notamment en augmentant la fréquence (7,5 minutes à l'ouverture de la ligne).

Métro m1

La capacité offerte maximale du métro m1 a été atteinte en 2018 avec la cadence à 5 minutes et des doubles-rames à toutes les courses. Un soulagement temporaire du tronçon Flon-EPFL pourrait être apporté par l'extension de la ligne de trolleybus 1, mais ne suffira plus à l'horizon 2028.

La charge du tronçon Renens - EPFL dépassera le seuil de confort en 2028 également, ceci sans tenir compte de l'arrêt possible des trains InterRegio à Renens, tel que demandé par les Communes de l'Ouest lausannois.

Des réflexions sont engagées par le Canton, les Hautes Ecoles, les tl et les Communes quant à l'évolution du métro m1 et aux modalités de renforcement de sa capacité. Ces réflexions porteront également sur une meilleure intégration urbaine du m1 afin de diminuer l'effet de barrière pour le trafic tout mode (voir chapitre 1.3.4).

Réseau bus

Plusieurs améliorations du réseau de bus sont à l'étude : prolongement de la ligne tl 1 jusqu'à l'EPFL, prolongement de la ligne TPM 701 jusqu'à Malley-Galicien, augmentation des cadences sur les lignes internes à l'Ouest lausannois, développement des dessertes fines de quartier, etc.

Nouvelle ligne ferroviaire

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 prise 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.

P+R

Le Plan des mesures OPair (voir chapitre 1.3.3) prévoit une mesure concernant les parkings d'échange (P+R). Cette mesure vise à réduire l'usage de la voiture (plus précisément à diminuer les distances effectuées en voiture et leurs émissions polluantes) par les voyageurs mal desservis par les transports publics à leur lieu de domicile. Selon la stratégie cantonale, partagée à l'échelle de l'agglomération et de l'Ouest lausannois, les P+R doivent permettre de capter les voyageurs au plus près de l'origine de leur déplacement.

A cet effet, une stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs, englobant les parkings d'échange et fixant le cadre à respecter pour leur implantation, leur dimensionnement et leur gestion, est en cours. Le développement du réseau de parkings d'échange privilégie l'implantation des ouvrages sur les lignes de transports publics les plus attractives, principalement ferroviaires.

OBJECTIF

Répondre à la demande croissante des déplacements par le développement des transports publics et de la mobilité douce, ainsi que par la réorganisation du réseau routier autour des nouvelles jonctions.

Enjeu 13

LA GOUVERNANCE ET LA PARTICIPATION

CONSTATS

La gestion territoriale se complexifie. De nombreuses thématiques de l'aménagement du territoire dépassent les limites institutionnelles des Communes et le développement vers l'intérieur rend les projets plus complexes (multiples contraintes). La taille des projets est souvent importante (plus de 100'000m²).

Pour mieux maîtriser ce phénomène, les Communes de l'Ouest lausannois se sont, dès 2003, dotées d'une structure de collaboration intercommunale (SDOL) et participent à la gouvernance du projet d'agglomération. Des structures de gouvernance ont été créées pour les grands projets en réponse aux défis qu'ils posent aux Communes (besoin de coordination, nombre d'acteurs, ressources disponibles).

Malgré cela, les processus décisionnels restent lourds et la mise en œuvre lente. De plus, l'action communale est limitée par le manque de terrains en main publique et par le fait que le développement ne dégage pas forcément les plus-values nécessaires pour compenser les investissements infrastructurels à faire.

Enfin, la rapidité et l'ampleur des transformations en cours éveillent des craintes au sein de la population. Ces craintes peuvent s'exprimer par une attitude de défiance face aux autorités et ont un effet bloquant.

TENDANCES

Les tendances suivantes sont observées dans l'Ouest lausannois :

- Le besoin de collaboration entre les différents acteurs du territoire et de transversalité entre les différents domaines de l'aménagement du territoire reste accru.
- Les structures de gouvernance continuent à évoluer pour mieux répondre aux besoins de collaboration entre niveaux institutionnels.

- La demande de la population de participer au processus de développement urbain est croissante.
- Les démarches participatives (information, consultation, concertation) et des aménagements temporaires et expérimentaux permettent d'anticiper les besoins et de faire participer la population au processus de mutation.

PROJETS EN COURS

Plusieurs structures de gouvernance fonctionnent déjà, d'autres sont en cours de constitution (PALM, SDOL, études intercommunales, axes forts, Fabrique de Malley). L'information à la population s'est généralisée. Plusieurs projets participatifs ont été réalisés ou sont en cours, par exemple Prilly Pré-Bournoud, Malley Replay, Renens Gare.



OBJECTIF

Impliquer la population de manière adéquate dans les projets et poursuivre la collaboration intercommunale sur les dossiers à enjeu régional.

3



Le projet de territoire à l'horizon 2040 et les orientations stratégiques



Les Communes de Bussigny, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Prilly, Renens, Saint-Sulpice et Villars-Sainte-Croix ont établi un projet de territoire pour l'Ouest lausannois à l'horizon 2040 présenté dans ce chapitre.

Le projet de territoire de l'Ouest lausannois réunit les différentes attentes exprimées précédemment, à savoir :

- les buts politiques, soit guider et accompagner la croissance afin d'améliorer la qualité de vie des habitants de l'Ouest lausannois,
- les grandes tendances actuelles, notamment l'utilisation plus économe du sol, respectueuse des objectifs de la transition écologique et des critères d'un urbanisme de qualité,
- les 13 enjeux spécifiques de l'Ouest lausannois identifiés au chapitre précédent.

Pour approfondir ce projet de territoire et définir plus en détail l'évolution de l'Ouest lausannois, sept orientations stratégiques ont été établies à partir des objectifs transversaux présentés précédemment. Chaque orientation stratégique est accompagnée de cartes thématiques qui guident les actions à entreprendre dans les différents domaines qui touchent au territoire. Des principes d'intervention viennent préciser ces orientations stratégiques. Chaque projet à incidence territoriale peut ainsi se référer à des visions communales clairement exprimées pour les années à venir.

Projet de territoire à l'horizon 2040

Un territoire multipolaire et varié, dynamique, paysager et accessible.

Carte : Le projet de territoire

Orientation stratégique 1

Renforcer les centralités de l'Ouest lausannois et les mettre en réseau.

Carte 1 : Les centralités et espaces publics structurants

Orientation stratégique 2

Répondre à la croissance démographique et économique en assurant la variété du territoire et en préservant ses qualités patrimoniales spécifiques.

Carte 2 : La variété du territoire

Orientation stratégique 3

Conforter le rôle de l'Ouest lausannois comme territoire d'accueil pour les activités créatives, innovantes et productives.

Carte 3 : Les sites dédiés aux activités et les polarités d'équipements collectifs

Orientation stratégique 4

Consolider les grands éléments paysagers de l'Ouest lausannois et gérer l'accueil du public.

Carte 4 : Les grands éléments paysagers

Orientation stratégique 5

Renforcer le maillage d'espaces verts et d'espaces publics à toutes les échelles.

Carte 5 : Les espaces publics de proximité

Orientation stratégique 6

Allier, à la densité, les qualités environnementales et énergétiques.

Carte 6 : L'approvisionnement en chaleur

Orientation stratégique 7

Garantir l'accessibilité tout mode à l'ensemble du territoire et accélérer le report modal vers la mobilité douce et les transports publics.

Carte 7a : Le réseau piétons

Carte 7b : Le réseau vélos

Carte 7c : Les transports publics

Carte 7d : Les transports individuels motorisés

LE PROJET DE TERRITOIRE À L'HORIZON 2040 POUR L'OUEST LAUSANNOIS

Un territoire multipolaire et varié



Le développement de l'Ouest lausannois s'appuie sur un réseau de centres existants ou nouveaux qui constituent des lieux d'intensité urbaine, de reconnaissance et de repères pour leurs usagers. Loin de la logique du centre unique et de la périphérie, l'Ouest lausannois offre une diversité d'espaces centraux bien reliés entre eux et avec ceux de l'agglomération, qui desservent tout le territoire et offrent les services et les commerces dont les habitants et usagers ont besoin. Mais l'Ouest lausannois se distingue également par la diversité de ses territoires et par ses caractéristiques patrimoniales spécifiques. Le projet de territoire reconnaît ces qualités urbaines et paysagères sur lesquelles il s'appuie pour encadrer l'évolution du district.

Un territoire dynamique



L'Ouest lausannois est un territoire dynamique. Pour favoriser la croissance économique et démographique attendues, une densification ciblée et différenciée est prévue, en priorité dans les centres urbains, à proximité des lignes structurantes de transports publics ainsi que dans de nouveaux quartiers mixtes qui accueillent logements et activités tertiaires. Des sites déterminés sont réservés aux activités qui font rayonner l'Ouest lausannois, comme le riche tissu d'entreprises industrielles et artisanales, ou les Hautes Écoles. Ceci doit leur permettre de se développer et de tirer parti de la position stratégique du district dans l'Arc lémanique.

Un territoire paysager



Le développement de l'Ouest lausannois est encadré par des grands éléments paysagers tels que cours d'eau, rives du lac, forêts, campagnes et grands parcs, qui forgent son identité. Ils constituent son armature paysagère. Leur rôle d'espaces naturels, paysagers et productifs est reconnu et renforcé, tout comme leur contribution à la lutte contre les effets négatifs du réchauffement climatique sur la santé de la population et la qualité de vie en ville. Ces grands éléments paysagers ont également une fonction récréative qui prend de plus en plus d'importance, d'où la nécessité de gérer l'accueil du public tout en préservant leurs qualités. A une échelle plus fine, la mise en valeur du territoire par le biais d'un réseau diversifié d'espaces publics et d'espaces verts permet de favoriser les déplacements en mobilité douce et de répondre aux besoins accrus d'espaces de loisirs et de détente. La présence du végétal en ville est renforcée.

Un territoire accessible



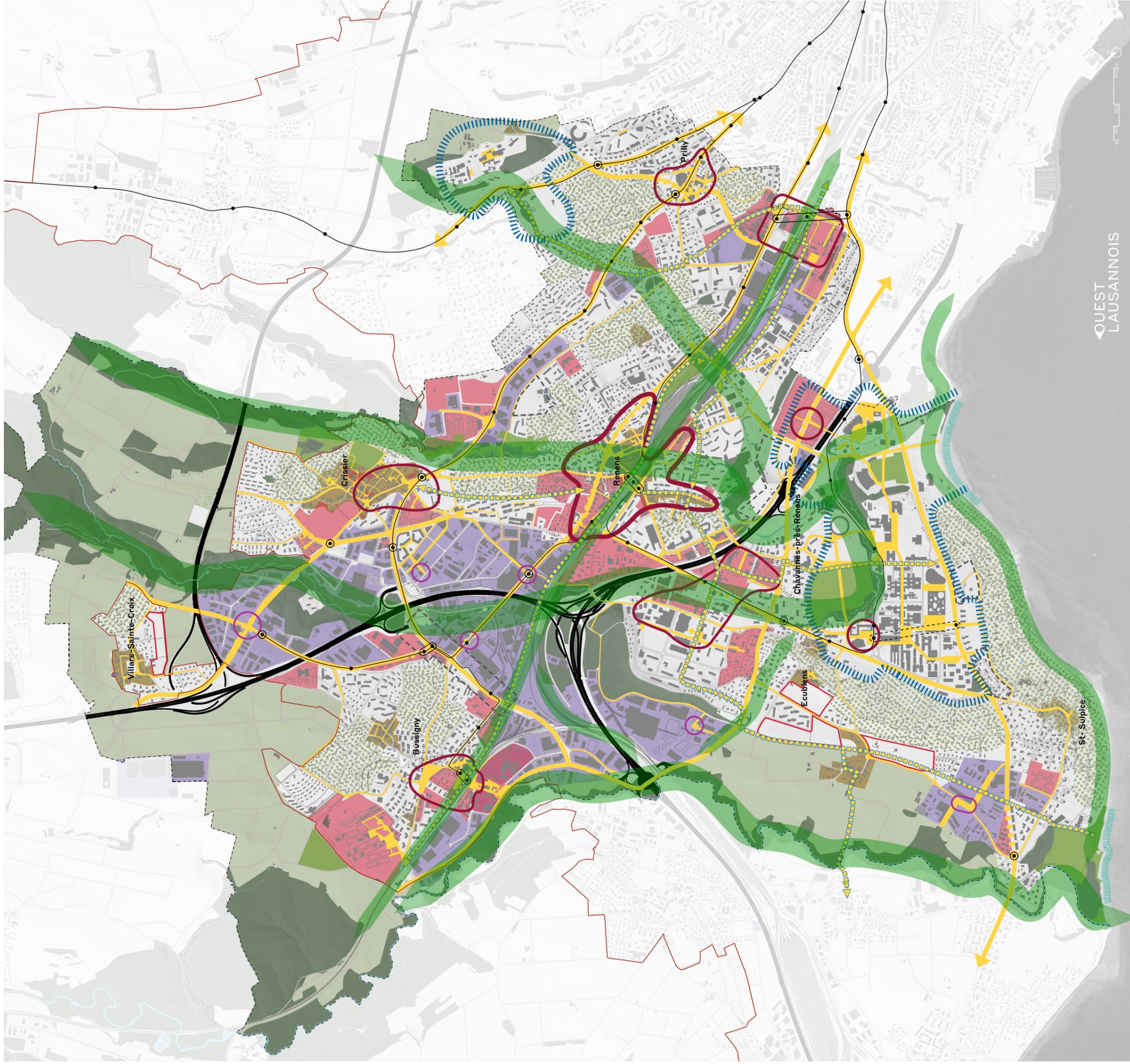
L'Ouest lausannois est un territoire peu accidenté qui se prête à la mobilité douce. Une stratégie multimodale est définie, favorisant les déplacements de courte distance au travers d'une forte coordination entre urbanisation et transports. L'augmentation des déplacements est largement absorbée par les transports publics et par la mobilité douce ; le trafic individuel motorisé est simultanément réorganisé autour des nouvelles jonctions autoroutières.

L'Ouest lausannois prend ainsi la forme d'une mosaïque constituée de pièces plus ou moins urbanisées, paysagères et naturelles :

- composant son identité et ses spécificités,
- cimentées par un fin réseau d'espaces publics et d'espaces verts,
- reliées entre elles et avec le reste de l'agglomération par des réseaux de transports performants.

Projet de territoire à l'horizon 2040

**Un territoire multipolaire et varié,
dynamique, paysager et accessible.**



← OUEST LAUSANNOIS

ÉLÉMENTS DU PROJET DE TERRITOIRE

- Périmètre compact
- - - Secteur à questionnements
- Cours d'eau
- Centralité principale et secondaire
- Centralité de site d'activités
- Secteur mixte en développement ou à potentiel de développement (horizon à définir)
- Secteur mixte à potentiel de développement à long terme
- Quartier-jardin
- Site d'activités
- Polarité d'équipements collectifs
- Réseau d'espaces publics
- Ligne TP structurante, arrêt et interface
- Voie verte
- Forêt
- Noyau villageois
- Grand parc multifonctionnel
- Campagne
- Liaison paysagère
- Espace de baignade

VISION 2040

Le projet de territoire

Un territoire multipolaire et varié, dynamique, paysager et accessible

Le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDI-OL) définit les stratégies d'aménagement pour les quinze à vingt-cinq prochaines années. Il est contraignant pour les autorités cantonales et communales. Les cartes localisent les principes d'intervention sur le territoire. Ces derniers doivent être respectés, leur position définitive devra cependant être précisée lors des procédures de planification. Les mesures qui en découleront feront l'objet d'une éventuelle pesée des intérêts fine en temps voulu.

Echelle: 1/12'500 Format: A1

Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois
Rapport final
Mars 2021

Orientation stratégique 1

Renforcer les centralités de l'Ouest lausannois et les mettre en réseau

De par son histoire, l'Ouest lausannois est un territoire multipolaire. Il s'organise autour de centralités historiques ou nouvelles qui structurent les communes et sont des lieux porteurs d'identité. A l'avenir, cette armature urbaine est renforcée (voir enjeu 3). Les centralités sont confortées dans leur rôle : cœur de l'animation et de l'intensité urbaine, lieux d'échanges et de commerce. Leur vitalité s'améliore progressivement. Une gradation de centralités permet un bon approvisionnement de la population en services, commerces et équipements publics à toutes les échelles et dans tous les quartiers.

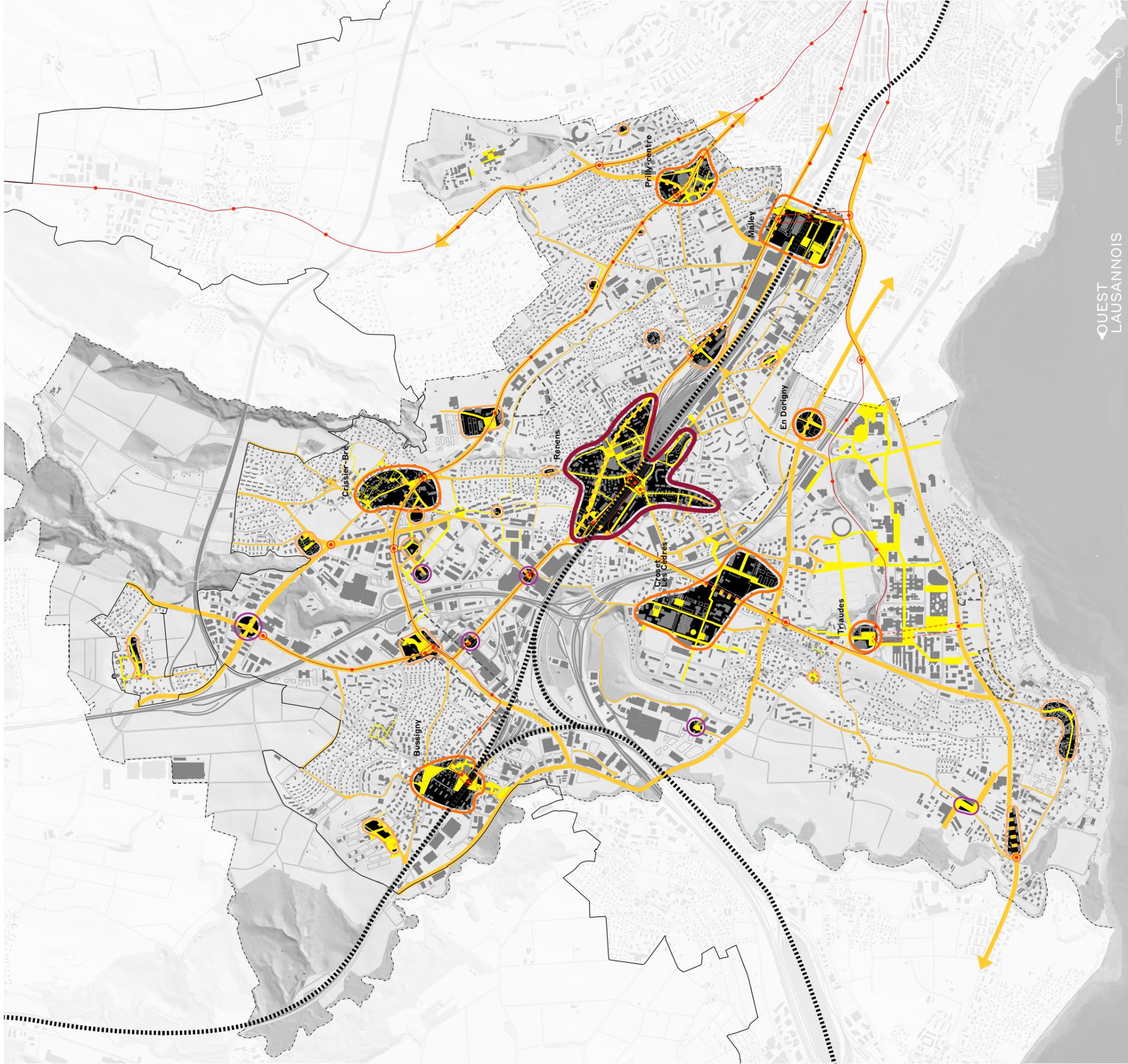
L'espace public joue un rôle prépondérant à l'intérieur des centralités où la priorité est donnée à la mobilité douce (vélo, marche) et à des aménagements à haute valeur d'usage. Entre les centralités, et vers le reste de l'agglomération, les axes urbains existants sont progressivement réaménagés en tenant compte de l'évolution du contexte urbain. Cela conduit à atténuer leur caractère routier, faire de la place aux différents modes de transports et améliorer la qualité de séjour.

Rappel des enjeux et objectifs

Le développement vers l'intérieur – Densifier de manière différenciée et qualitative, à l'intérieur du périmètre compact.

Les centralités – Renforcer la vitalité des centres et des quartiers et leur mise en réseau.





← OUEST LAUSANNOIS

ÉLÉMENTS RÉPONDANT À L'ORIENTATION STRATÉGIQUE

- Centralité principale
- Centralité secondaire
- Centralité de quartier
- Centralité de site d'activités
- Espace public de centralité
- Axe urbain

DONNÉES DE BASE

- Secteur à questionnements
- Ligne TP structurante et arrêt
- Interface / Interface dont la localisation est à définir
- Réseau ferroviaire
- Périmètre compact

VISION 2040

**Orientation stratégique 1
Les centralités et
espaces publics structurants**

Renforcer les centralités de l'Ouest lausannois et les mettre en réseau

Le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDI-OL) définit les stratégies d'aménagement pour les quinze à vingt-cinq prochaines années. Il est contraignant pour les autorités cantonales et communales. Les cartes localisent les principes d'intervention sur le territoire. Ces cartes doivent être respectés, leur position définitive devra cependant être précisée lors des procédures de planification. Les mesures qui en découleront feront l'objet d'une éventuelle pesée des intérêts fine en temps voulu.

Echelle: 1/12'500 Format: A1

Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois
Rapport final
Mars 2021

PRINCIPES D'INTERVENTION

Centralité principale ou secondaire d'agglomération



- Créer des **pôles animés**, de caractère urbain, jalons identitaires pour le territoire.
- Préserver et accroître la **vitalité** commerciale, artisanale et économique, et renforcer l'offre en commerces, commerces de proximité, services et équipements socio-culturels.
- Définir et assurer une **haute densité** d'habitants et d'emplois, ainsi qu'une **forte mixité** fonctionnelle.
- Concevoir le bâti **en relation avec l'espace public**, plus particulièrement les **rez-de-chaussée** qui sont destinés essentiellement aux activités génératrices d'animation.
- Veiller à maintenir une **diversité des logements** (typologie), offrant une gamme étendue de prix et favorisant la mixité sociale.

Centralité de quartier



- Développer de **petites centralités attractives** autour d'espaces publics de référence qui renforcent les échanges sociaux et l'identité des quartiers.
- Y concentrer les services, les équipements et les commerces de proximité répondant aux **besoins quotidiens**, de manière à en éviter la dispersion.
- Concevoir le bâti **en relation avec l'espace public** et privilégier des **rez-de-chaussée** actifs disponibles pour de l'activité ou des équipements publics ou communautaires, si possible ouverts au public.

Centralité de site d'activités



- Créer des **centralités propres aux sites d'activités** en y intégrant des services de quartier (services et petits commerces destinés aux besoins internes de la zone d'activité) et en aménageant des espaces publics de référence et de rencontre.
- Connecter ces centralités aux **territoires adjacents** et au réseau des centralités de l'Ouest lausannois, en particulier par les transports publics et la mobilité douce.



Espace public de centralité



- Prioriser la **mobilité** douce au sein des centralités et faciliter l'accès des **personnes à mobilité réduite (PMR)**.
- Aménager un **réseau d'espaces publics** (places et rues), à la fois supports pour les déplacements et lieux d'appropriation et de rencontre pour les usagers, participant à la lisibilité des centralités et contribuant à la qualité urbaine et paysagère et à l'identité de l'Ouest lausannois.
- Veiller à la **perméabilité** et à la **végétalisation** des espaces publics pour lutter contre les îlots de chaleur.

Axe urbain



Voiries et espaces publics linéaires qui ont un rôle structurant pour l'urbanisation, facilitent l'orientation dans le territoire et contribuent à l'identité de l'Ouest lausannois ou d'une commune.

- Améliorer le **traitement paysager** des axes urbains et leur qualité d'espace public, notamment par le renforcement de l'arborisation et la gestion de l'eau pluviale.
- Prendre en compte l'**évolution du contexte urbain** des axes structurants et tenir compte des différentes séquences urbaines ou paysagères traversées.
- Intégrer les **différents modes de transport**, en particulier les mobilités douces (longitudinalement et en franchissement) et atténuer l'effet de coupure, les nuisances et le caractère routier.
- Concevoir le bâti **en relation avec l'espace public** (accès, niveau des rez-de-chaussée, espaces et dispositifs de transition, etc.) et en réponse au contexte.
- Favoriser la **mixité fonctionnelle** aux abords de l'axe.

Secteurs à questionnements



Les secteurs à questionnements correspondent à des périmètres où les vocations doivent encore être définies ou précisées. Les éléments de légendes mentionnés dans ces secteurs sont amenés à évoluer avec les réflexions. Ils sont donc indicatifs. Ces secteurs feront l'objet de mesures spécifiques.

COMMERCES

Localisation privilégiée par type de commerces

SURFACE (m²)		ALIMENTAIRE	NON ALIMENTAIRE
0.1	Très petit commerce Services de quartiers	max. env. 200	
0.2	Petit commerce	200 – 800	
1	Petite ICFF	800 – 2 500	
2	Centre commercial de quartier avec supermarché	2 500 – 6 500	2 500 – 6 500
3	Centre commercial avec hypermarché	> 6 500	> 6 500
4	Enseigne spécialisée		> 2 500
5	Grand marché spécialisé lourd		> 2 500
6	Expo-vente (showroom, vente avec livraison)		> 2 500

LOCALISATION	CENTRALITÉ PRINCIPALE	CENTRALITÉ SECONDAIRE*	CENTRE DE QUARTIER	NOYAU VILLAGEOIS	TERRITOIRE HORS CENTRE
0.1 Très petit commerce Services de quartiers	■	■	■	■	■
0.2 Petit commerce	■	■	■		■
1 Petite ICFF	■	■			
2 Centre commercial de quartier avec supermarché	■	■			
3 Centre commercial avec hypermarché	■	■			
4 Enseigne spécialisée	■	■			
5 Grand marché spécialisé lourd	■	■			
6 Expo-vente (showroom, vente avec livraison)	■	■			

*sous réserve de conformité avec la mesure D13 du PDCn

ACHATS		QUOTIDIEN	HEBDOMADAIRES	OCCASIONNELS	
0.1	Très petit commerce Services de quartiers	x			
0.2	Petit commerce	x			
1	Petite ICFF	x			
2	Centre commercial de quartier avec supermarché	x	x		
3	Centre commercial avec hypermarché		x		
4	Enseigne spécialisée		x		x
5	Grand marché spécialisé lourd				x
6	Expo-vente (showroom, vente avec livraison)				x

LOCALISATION	ARC- EN-CIEL	CENTRE DE Z. D'ACTIVITÉS	SITE D'ACTIVITÉS MIXTES AVEC TERTIAIRE	SITE D'ACTIVITÉS SECONDAIRE	SITE D'ACTIVITÉS TERTIAIRE
0.1 Très petit commerce Services de quartiers	■	■	■	■	■
0.2 Petit commerce	■	■			
1 Petite ICFF	■				
2 Centre commercial de quartier avec supermarché					
3 Centre commercial avec hypermarché					
4 Enseigne spécialisée	■				
5 Grand marché spécialisé lourd	■				
6 Expo-vente (showroom, vente avec livraison)	■		■		

■ Emplacement privilégié

■ Emplacement éventuel

Orientation stratégique 2

Répondre à la croissance démographique et économique en assurant la variété du territoire et en préservant ses qualités patrimoniales spécifiques

Pour limiter l'étalement urbain, préserver les espaces naturels et agricoles, et réduire les besoins de déplacement, tout en garantissant une offre suffisante en logements et places de travail (voir enjeu 1), une stratégie de développement vers l'intérieur s'impose (LAT, PDCn, etc.). Cette densification se fait cependant de manière différenciée, car la variété du territoire est reconnue comme une richesse (voir enjeu 2). La manière d'intervenir tient compte de son hétérogénéité. Elle distingue, d'une part, des secteurs sur lesquels des mutations importantes sont menées et qui accueillent la majeure partie de la croissance démographique. Ces secteurs sont principalement situés le long des axes de transports publics performants, dans les centralités et les sites stratégiques du PALM. Elle prévoit, d'autre part, des « secteurs calmes » qui peuvent évoluer de manière mesurée, en respectant la morphologie du tissu bâti autorisé. Les terrains légalisés, mais non bâtis ou partiellement bâtis (réserves en zone à bâtir), sont progressivement construits dans le respect des éléments patrimoniaux existants.

Les qualités patrimoniales, tant du bâti que du patrimoine vert, sont prises en compte dans les projets. Ceci de manière à préserver et faire vivre les spécificités de chaque commune ou quartier, à renforcer leur identité, à améliorer la qualité de vie (voir enjeu 6) et à renforcer les écosystèmes naturels.

La variété s'entend aussi dans l'offre de logements qui est adaptée, en quantité, en typologie et en répartition spatiale, aux différents besoins de la population (mixité intergénérationnelle et socio-économique notamment), en tenant compte de l'évolution des modes de vie (voir enjeu 1).

Rappel des enjeux et objectifs

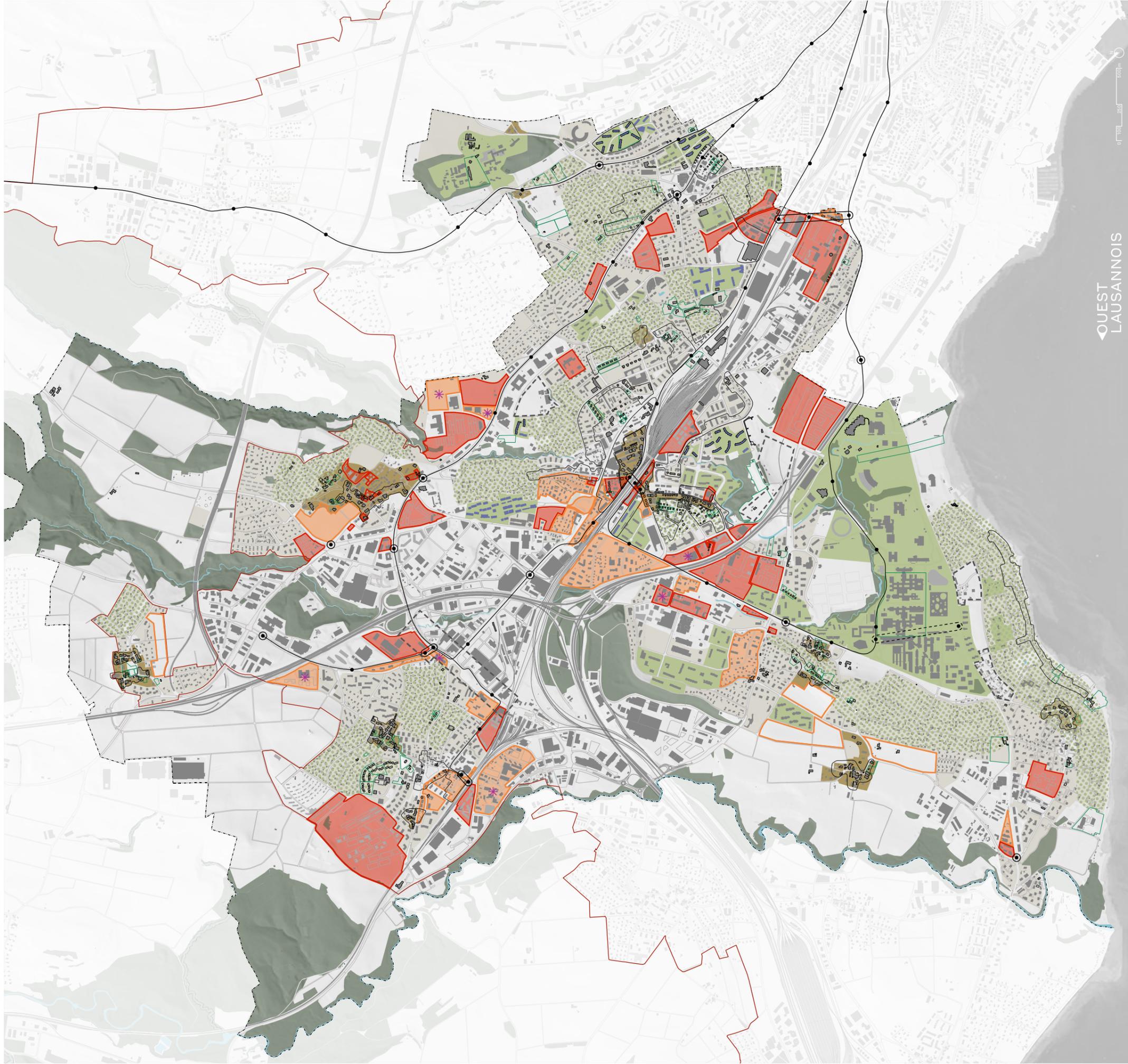
La croissance démographique – Garantir une offre suffisante en logements et places de travail adaptée en typologie et en répartition spatiale.

Le développement vers l'intérieur – Densifier de manière différenciée et qualitative à l'intérieur du périmètre compact.

Les caractéristiques patrimoniales spécifiques de l'Ouest lausannois – Préserver et faire vivre le patrimoine en tant qu'éléments identitaires et traces de l'évolution du patrimoine.

La capacité des réseaux de transport – Augmenter la part de transports publics et de la mobilité douce, et maîtriser la croissance du trafic individuel motorisé.





◀ OUEST LAUSANNOIS

ÉLÉMENTS RÉPONDANT À L'ORIENTATION STRATÉGIQUE

- Périmètre compact
- Secteur mixte en développement
- Secteur mixte à potentiel de développement (horizon à définir)
- Secteur mixte à potentiel de développement à long terme
- * Sous réserve d'une validation dans le cadre de la stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA)
- Secteur calme
- Quartier-jardin
- Ensemble bâti du XXe s. remarquable
- Noyau villageois
- Recensement architectural (note 1 à 4)
- Site paysager remarquable (selon ICOMOS, 2013)
- Inventaire des sites construits à protéger en Suisse

DONNÉES DE BASE

- Secteur à questionnements
- Ligne TP structurante et arrêt
- Interface / Interface dont la localisation est à définir

VISION 2040

**Orientation stratégique 2
La variété du territoire**

Répondre à la croissance démographique et économique en assurant la variété du territoire et en préservant ses qualités patrimoniales spécifiques

Le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDI-OL) définit les stratégies d'aménagement pour les quinze à vingt-cinq prochaines années. Il est contraignant pour les autorités cantonales et communales. Les cartes localisent les principes d'intervention sur le territoire. Ces derniers doivent être respectés, leur position définitive devra cependant être précisée lors des procédures de planification. Les mesures qui en découleront feront l'objet d'une éventuelle pesée des intérêts fine en temps voulu.

Echelle: 1/12'500 Format: A1

Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois
Rapport final
Mars 2021

PRINCIPES D'INTERVENTION

Périmètre compact voir chap 1.3.2

- Développer l'**urbanisation** uniquement à l'intérieur du périmètre compact de l'agglomération.
- Hors secteur calme, lorsque le contexte le permet, aller au-delà des **densités minimales** exigées en périmètre de centre (selon Plan directeur cantonal) pour créer des nouveaux quartiers mixtes, animés et de haute durabilité.
- Associer toute densification à un **urbanisme de qualité**: traitement des espaces publics, perméabilité piétonne, accessibilité aux équipements et services de proximité, insertion harmonieuse des constructions, performance environnementale, qualité écologique, mixité sociale et fonctionnelle, etc.
- Remettre l'**échelle piétonne** et le principe de proximité au centre du développement urbain.
- Renforcer la **biodiversité** dans les aménagements lorsque cela est possible.
- Prendre en compte le **changement climatique** et les phénomènes d'**îlots de chaleur** dans tous les aménagements.
- Appliquer des procédures visant à garantir la **qualité des projets** (concours, commissions).

Secteur mixte en développement



Ces secteurs comprennent les territoires dont la mutation ou le développement est planifié ou en cours de réalisation au moment de l'élaboration du PDi-OL. Ils sont destinés à répondre aux besoins en logements et surfaces d'activités à court ou moyen terme.

- Mener à terme les **planifications d'affectation** de ces secteurs.
- Coordonner ces futurs développements avec l'aménagement des **territoires riverains**.
- Valoriser le **potentiel** de densification et de restructuration.
- Définir la **densité** et la **mixité** de chaque projet selon les conditions locales dans le respect des densités minimales fixées par le PDCn, sous réserve de la présence d'intérêts publics prépondérants (pesée des intérêts).
- Garantir des **espaces publics** dans chaque nouveau quartier.

* Sous réserve d'une validation dans le cadre de la stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA). L'affectation des parcelles en zone d'activités et en zone d'habitation et mixte devra être vérifiée au moment de l'élaboration des plans d'affectation. Pour toute information relative à l'affectation du sol, se reporter aux plans d'affectations en vigueur.

Secteur mixte à potentiel de développement (horizon à définir)



Ces secteurs comprennent les territoires qui pourraient à terme évoluer par restructuration, reconversion ou densification. Les outils de planification nécessaires définiront l'évolution souhaitée en fonction des besoins en logements, surfaces d'activités et espaces verts. A ce stade, la faisabilité n'est pas toujours garantie et l'horizon de réalisation n'est pas toujours défini. Leur conformité au cadre légal devra être démontrée.

- Se doter d'une **vision directrice** de l'évolution du secteur dans son contexte élargi.
- Valoriser le **potentiel** de densification et de restructuration.
- Définir la **densité** et la **mixité** de chaque projet selon les conditions locales (pesée des intérêts), mais dans le respect des densités minimales fixées par le PDCn, sous réserve de la présence d'intérêts publics prépondérants (pesée des intérêts).

- Garantir des **espaces publics** dans chaque nouveau quartier.

* Sous réserve d'une validation dans le cadre de la stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA). L'affectation des parcelles en zone d'activités et en zone d'habitation et mixte devra être vérifiée au moment de l'élaboration des plans d'affectation. Pour toute information relative à l'affectation du sol, se reporter aux plans d'affectations en vigueur.

Secteur mixte de développement à long terme



Ces secteurs ne sont pas nécessaires pour répondre aux besoins en logements et surfaces d'activités à court ou moyen terme (à l'horizon de 15 ans). Ils pourraient toutefois être destinés à un développement à long terme, suivant l'évolution des besoins et sous réserve de la conformité au cadre légal, notamment celui relatif aux surfaces d'assolement (art. 30 OAT).

- Assurer la **disponibilité** de ces terrains à long terme.
- Pour les parcelles concernées, prendre en compte les emprises sur les **surfaces d'assolement**.

Secteur calme



Ces secteurs comprennent les zones à bâtir de faible, moyenne ou forte densité, construites ou non-construites, dont la morphologie autorisée du tissu bâti est destinée à être maintenue.

- Reconnaître et maintenir les **caractéristiques** et les **morphologies** autorisées du tissu bâti.
- Permettre une **évolution du tissu bâti** dans la limite des densités légalisés.
- Améliorer la **perméabilité piétonne et vélos**.
- Aménager les **espaces publics** de manière à en favoriser l'appropriation par les habitants.
- Améliorer la **valeur paysagère et écologique**.



Quartier-jardin (principes spécifiques)



Ces secteurs comprennent les zones à bâtir, construites ou non-construites, dont la morphologie autorisée du tissu bâti est destinée à être maintenue, et qui représentent un ensemble d'espaces extérieurs privés et publics d'une qualité paysagère particulière (jardins, cours, arborisation, « avant-jardins », etc.) rendue possible par une faible emprise du bâti.

- Reconnaître et préserver la valeur paysagère et écologique, le caractère et la morphologie du tissu bâti autorisé, des **espaces privés extérieurs** et des **transitions avec l'espace public**.
- Maintenir la **couverture végétale** en limitant les emprises sur les espaces verts (annexes, places de stationnement, etc.) et les atteintes au patrimoine arboré.

Ensemble bâti remarquable du XX^e siècle



- Préserver et mettre en valeur les **ensembles bâtis remarquables** du XX^e siècle.
- Conserver une **vision d'ensemble** lors de toute intervention sur un bâtiment appartenant à un ensemble remarquable et ses abords.
- Préserver la **substance architecturale et urbanistique** de ces ensembles.
- Garantir les **qualités de vide** propre à chaque ensemble bâti et enrichir leur valeur paysagère, sociale et environnementale.

Parc habité / bâti



Ces secteurs comprennent les territoires sur lesquels le bâti s'insère dans un espace vert perméable d'intérêt.

- Enrichir la **valeur paysagère et écologique** des espaces extérieurs.
- Encourager l'**usage** de l'espace vert par un équipement et un aménagement adaptés.

Noyau villageois



- Préserver et mettre en valeur les **caractéristiques patrimoniales** des noyaux villageois et de leur environnement proche (rues, espaces publics, cours et jardins, composantes paysagères, etc.).
- Assurer une **transition** de qualité entre ces noyaux historiques et le reste de la ville ou les espaces ouverts environnants.
- Préserver et mettre en valeur les **cônes de vues** historiques et emblématiques depuis et en direction de ces noyaux villageois (perception dans le paysage de l'Ouest lausannois).
- Préserver les noyaux villageois du trafic de transit par des mesures de modération.

Inventaire et recensement du patrimoine

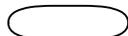
(Recensement architectural, site paysager remarquable et entité cohérente)



RECENSEMENT ARCHITECTURAL



ICOMOS



- Protéger les objets, ensembles et entités cohérentes qui ont un **intérêt à l'échelle communale** et mettre en place les outils pour assurer leur conservation dans un contexte de densification.

- S'appuyer sur le contenu des **inventaires fédéraux** et des **recensements** dans les processus de planification.

ICOMOS Recensement des parcs et jardins historiques de la Suisse, 2011
Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse

Caractéristique des infrastructures ferroviaires

Les infrastructures ferroviaires sont constituées des lignes de chemin de fer (ouvertures, tranchées, talus, plateaux, etc.), de leurs ouvrages (viaducs, quais), du bâti lié à l'exploitation des chemins de fer (gares, ateliers), ainsi que des constructions industrielles fonctionnellement liées.

- Mettre en évidence les **principales infrastructures ferroviaires** dans le territoire comme repères, éléments identitaires et piliers du développement urbain.

Urbanisme éphémère

- Utiliser et faciliter les **aménagements temporaires** pour expérimenter des solutions nouvelles, favoriser l'innovation et encourager l'appropriation par les habitants et les usagers.

Secteurs à questionnements



Les secteurs à questionnements correspondent à des périmètres où les vocations doivent encore être définies ou précisées. Les éléments de légendes mentionnés dans ces secteurs sont amenés à évoluer avec les réflexions. Ils sont donc indicatifs. Ces secteurs feront l'objet de mesures spécifiques.



Orientation stratégique 3

Conforter le rôle de l'Ouest lausannois comme territoire d'accueil pour les activités créatives, innovantes et productives

L'Ouest lausannois accueille environ 50% des surfaces d'activités de toute l'agglomération et 12% de celles du canton de Vaud. Ces surfaces font l'objet d'une forte pression de la part des activités tertiaires et commerciales, voire du logement. A l'avenir, l'activité économique dispose toujours d'espace en suffisance pour se développer dans des secteurs mixtes (voir orientation stratégique 2). En outre, certains sites sont réservés spécifiquement aux activités industrielles et artisanales, qui ont des besoins particuliers (dimensions des parcelles, prix, nuisances, etc.). Ces sites sont densifiés et restructurés en coordination avec la Stratégie régionale de gestion des zones d'activités ; ils accueillent notamment les entreprises qui doivent être délocalisées en raison des contraintes liées aux reconversions des secteurs mixtes (voir enjeu 4).

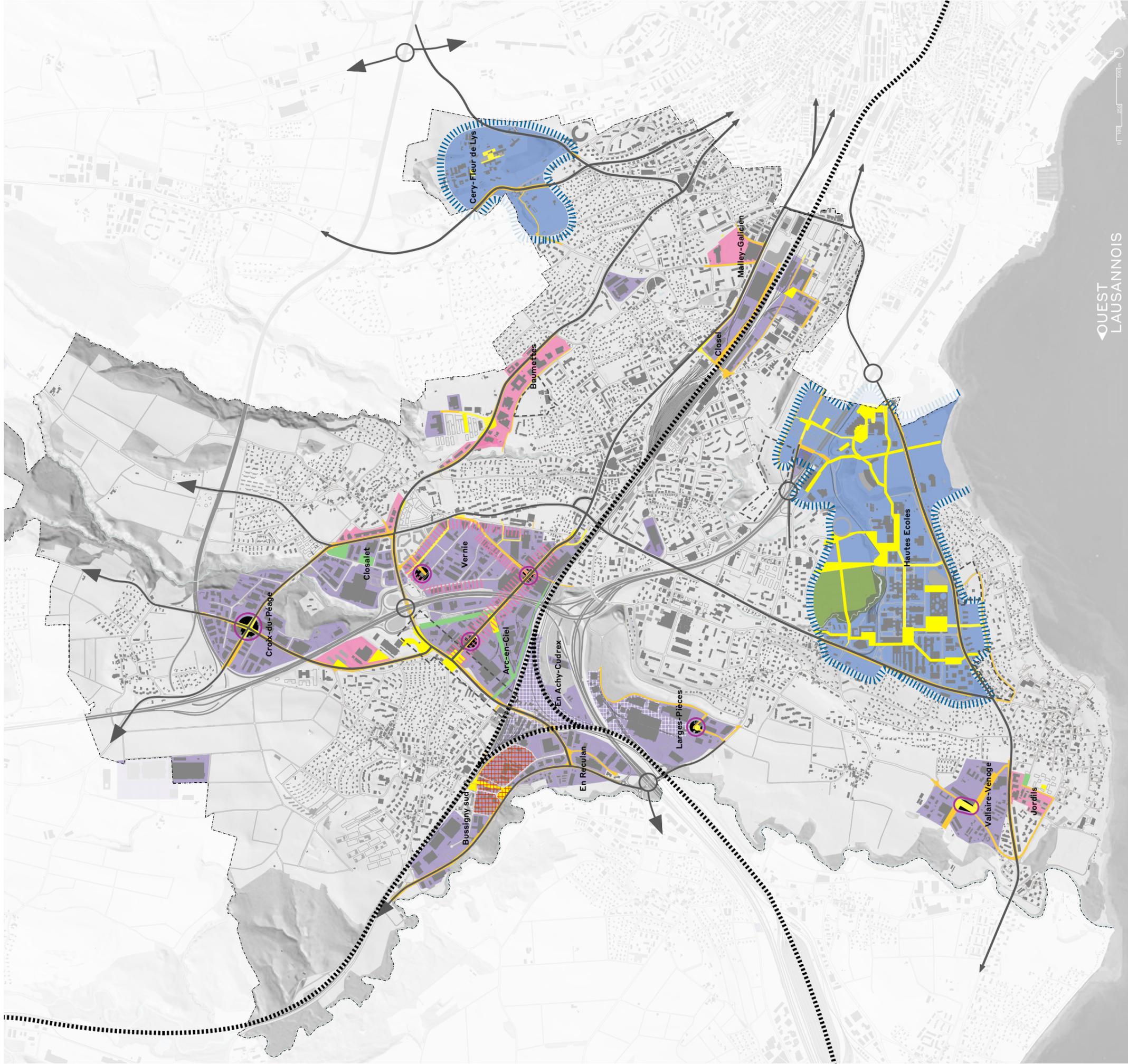
L'Ouest lausannois est aussi le district des Hautes Écoles (UNIL, EPFL, ECAL, futur Campus Santé). Les polarités d'équipements collectifs sont confortées dans leur rôle d'accueil d'activités académiques, hospitalières ou liées. Elles gagnent en perméabilité, tissent des liens avec les territoires adjacents et vivent toute la journée et le week-end. Certains périmètres déterminés jouent également un rôle d'équipement de loisirs et de détente pour la population.

Rappel des enjeux et objectifs

Les sites d'activités – Préserver des grands sites d'activités bien localisés et les restructurer.

Les Hautes Écoles – Favoriser le développement des Hautes Écoles et les intégrer dans le tissu urbain de l'Ouest lausannois.





◀ OUEST LAUSANNOIS

ÉLÉMENTS RÉPONDANT À L'ORIENTATION STRATÉGIQUE

- Site d'activités à prédominance secondaire *
- mixte avec de l'habitat
- avec du tertiaire
- avec accès ferroviaire
- Site d'activités à prédominance tertiaire *
- Polarité d'équipements collectifs
- Centralité de site d'activités
- Axe urbain (en site d'activités ou en polarité d'équipements collectifs)
- Espace public de proximité (en site d'activités ou en polarité d'équipements collectifs)
- Espace vert de proximité (en site d'activités ou en polarité d'équipements collectifs)
- Grand parc multifonctionnel (en site d'activités ou en polarité d'équipements collectifs)

DONNÉES DE BASE

- Secteur à questionnements
- Réseau routier principal
- Réseau ferroviaire

* Sous réserve d'une validation dans le cadre de la stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA)

VISION 2040

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

Conforter le rôle de l'Ouest lausannois comme territoire d'accueil pour les activités créatives, innovantes et productives

Le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDI-OL) définit les stratégies d'aménagement pour les quinze à vingt-cinq prochaines années. Il est contraignant pour les autorités cantonales et communales. Les cartes localisent les principes d'intervention sur le territoire. Ces derniers doivent être respectés, leur position définitive devra cependant être précisée lors des procédures de planification. Les mesures qui en découleront feront l'objet d'une éventuelle pesée des intérêts fine en temps voulu.

Echelle: 1/12'500 Format: A1

Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois
Rapport final
Mars 2021

PRINCIPES D'INTERVENTION

Mixité fonctionnelle

- Favoriser la **mixité fonctionnelle** dans les secteurs proches des centres ou bien desservis par les transports publics.

Site d'activités à prédominance secondaire



- Dédier spécifiquement ces sites à l'accueil et au développement des **activités artisanales ou industrielles**, et aux activités tertiaires liées au secondaire ou qui ont les mêmes types de besoins de surface (laboratoires, recherches, etc.).
- Favoriser une **utilisation rationnelle et économe du sol** en relation avec la typologie des activités concernées.
- **Restructurer** ces sites selon une logique d'amélioration de la qualité des espaces extérieurs, de mutualisation des services, d'écologie industrielle, etc.
- Exclure des activités orientées vers la **logistique** dans les secteurs qui ne sont pas directement desservis par les jonctions autoroutières ou les connexions ferroviaires.
- Exclure les **fonctions** dont la localisation dans les centres serait porteuse d'animation, en particulier le commerce de destination.
- Assurer la **perméabilité** piétonne et cycliste au travers des zones et les mettre en relation avec les territoires adjacents urbanisés et ceux de caractère paysager (campagnes).
- Tirer profit de la **proximité des Hautes Écoles** pour accueillir des activités à haute valeur ajoutée dans le secteur Vallaire-Venoge et à proximité des transports publics performants.
- Encourager la **cohabitation d'entreprises** aux besoins complémentaires dans des bâtiments communs (p.ex. hôtels d'entreprises).
- Encourager les synergies et la **mutualisation** entre entreprises, en particulier dans les domaines de l'énergie et du stationnement.



Site Arc-en-Ciel (principes spécifiques)

Le secteur de l'Arc-en-Ciel est particulier en raison de son axe urbain rectiligne bordé par les grands centres commerciaux visibles depuis l'autoroute et la ligne ferroviaire et en raison de l'arrivée prochaine du tramway.

- Créer une épaisseur d'**intensité urbaine** (front bâti) en relation directe avec l'axe.
- Polariser l'intensité urbaine autour des **arrêts de tram**.
- Ouvrir les **centres commerciaux** existants sur l'axe structurant, et atténuer fortement leur caractère de « mall » introverti.
- Accueillir, dans la mesure du possible, une **densité élevée d'emplois et d'usagers** le long et à proximité des axes forts de transports publics (tramway).



Site mixte avec de l'habitat



- Permettre l'accueil (ou le maintien) **d'habitat**, en veillant à la cohabitation logements-activités.

↳	Site avec du tertiaire	<ul style="list-style-type: none"> – Autoriser des activités administratives et des commerces de type « showroom ».
		
↳	Site avec accès ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> – Réserver en priorité ces secteurs aux entreprises dépendantes d'une desserte ferroviaire industrielle.
		
<hr/>		
	Site d'activités à prédominance tertiaire	<ul style="list-style-type: none"> – Dédier ces sites à l'accueil et au développement des activités tertiaires, ou secondaires compatibles avec le tertiaire. – Exclure le logement, les activités de logistique et celles créant des nuisances. – Animer ces sites en y intégrant des services et des petits commerces destinés aux besoins internes du site. – Connecter ces espaces aux territoires adjacents et au réseau des centralités par un réseau d'espaces publics. – Assurer la perméabilité piétonne et cycliste au travers des zones d'activités, sous réserve des impératifs liés à la sécurisation du site.
		
<hr/>		
	Polarité d'équipements collectifs	<ul style="list-style-type: none"> – Dédier ces secteurs aux activités académiques, hospitalières et liées, accompagnées de services, de commerces et d'équipements publics communaux ou régionaux (piscine de Prilly, théâtre de la Grange de Dorigny, etc.). – Favoriser une utilisation rationnelle et économe du sol (utilisation des réserves et densification). – Assurer la perméabilité piétonne et cycliste au travers des polarités et accentuer l'usage par les habitants de secteurs déterminés. – Favoriser les échanges et interactions avec la population et les territoires adjacents. – Préserver les qualités paysagères et écologiques des polarités. – Préserver et développer les surfaces d'accueil pour la biodiversité.
		
↳	Hautes Écoles (principes spécifiques)	<ul style="list-style-type: none"> – Accompagner le développement des Hautes Écoles. – Densifier la polarité des Hautes Écoles à l'intérieur des limites définies conjointement, ou créer des « satellites » au sein de l'Ouest lausannois pour les activités non directement liées à la recherche ou à l'enseignement. – Permettre une mixité d'usages tendant notamment à une animation tout au long de la journée et de la semaine.
↳	Fleur de Lys - Cery (principes spécifiques)	<ul style="list-style-type: none"> – Développer l'offre en espaces publics et en équipements publics communaux. – Valoriser le caractère patrimonial du site bâti (Cery). – Faire de la polarité une des portes d'entrée de la campagne de la Blécherette.

Centralité de site d'activités



- Créer des centralités propres aux sites d'activités en y intégrant des services de quartier (services et petits commerces destinés aux besoins internes de la zone d'activité) et en aménageant des **espaces publics de référence** et de rencontre.
- Connecter ces centralités aux territoires adjacents et au réseau des centralités de l'Ouest lausannois, en particulier par les transports publics et la mobilité douce.

Axe urbain en site d'activités ou en polarité d'équipements collectifs



Voiries et espaces publics linéaires qui ont un rôle structurant pour l'urbanisation, facilitent l'orientation dans le territoire et contribuent à l'identité de l'Ouest lausannois ou d'une commune.

- Améliorer le **traitement paysager** des axes structurants, renforcer l'**arborisation** et améliorer la qualité des **espaces publics**.
- Prendre en compte l'**évolution du contexte urbain** des axes structurants et tenir compte des différentes **séquences** urbaines ou paysagères traversées.
- Intégrer les différents **modes de transport**, en particulier les mobilités douces (longitudinalement et en franchissement) et atténuer l'effet de coupure, les nuisances et le caractère routier.
- Concevoir le **bâti en relation avec l'espace public** (accès, niveau des rez-de-chaussée, espaces et dispositifs de transition, etc.) et en réponse au contexte.
- Favoriser la **mixité fonctionnelle** aux abords de l'axe.

Espace public de proximité en site d'activités ou en polarité d'équipements collectifs



- Aménager un **espace public** de référence, d'échange et de services pour les usagers.

Urbanisme éphémère

- Utiliser et faciliter les **aménagements temporaires** pour expérimenter des solutions nouvelles, favoriser l'innovation et encourager l'appropriation par les habitants et les usagers.

Secteurs à questionnements



Les secteurs à questionnements correspondent à des périmètres où les vocations doivent encore être définies ou précisées. Les éléments de légendes mentionnés dans ces secteurs sont amenés à évoluer avec les réflexions. Ils sont donc indicatifs. Ces secteurs feront l'objet de mesures spécifiques.



Orientation stratégique 4

Consolider les grands éléments paysagers de l'Ouest lausannois et gérer l'accueil du public

La croissance démographique de l'Ouest lausannois entraîne une demande accrue en espaces de délasserment. Les grands éléments paysagers que sont les cours d'eau, les rives du lac, la forêt, les campagnes et les grands espaces de détente et de loisirs sont mis à contribution. Leur fonction récréative est désormais reconnue et des aménagements spécifiques sont entrepris pour gérer l'accueil du public tout en maintenant leur qualité paysagère, en renforçant leur qualité biologique (voir enjeu 8) et en prêtant une attention particulière à la cohabitation avec le voisinage direct. La lisibilité et la continuité de ces espaces sont renforcées. Ils sont mis en réseau et leur relation avec le tissu bâti fait l'objet d'une attention particulière. Les interventions significatives sur le territoire (« Stadtbildrelevant »), en particulier les bâtiments hauts, tiennent compte de ces éléments paysagers structurants et démontrent leur bien-fondé à l'échelle de l'entité paysagère à laquelle elles appartiennent (voir enjeu 6).

Conjointement avec les espaces verts et publics (voir orientation stratégique 5), les grands éléments paysagers contribuent au bien être de la population et offrent des espaces de fraîcheur bienvenus afin de faire face aux phénomènes d'îlots de chaleur urbains. Ils ont aussi un rôle important comme support du réseau écologique (voir enjeu 8), 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. Ils participent également à la dépollution des eaux pluviales, des sols et de l'air.

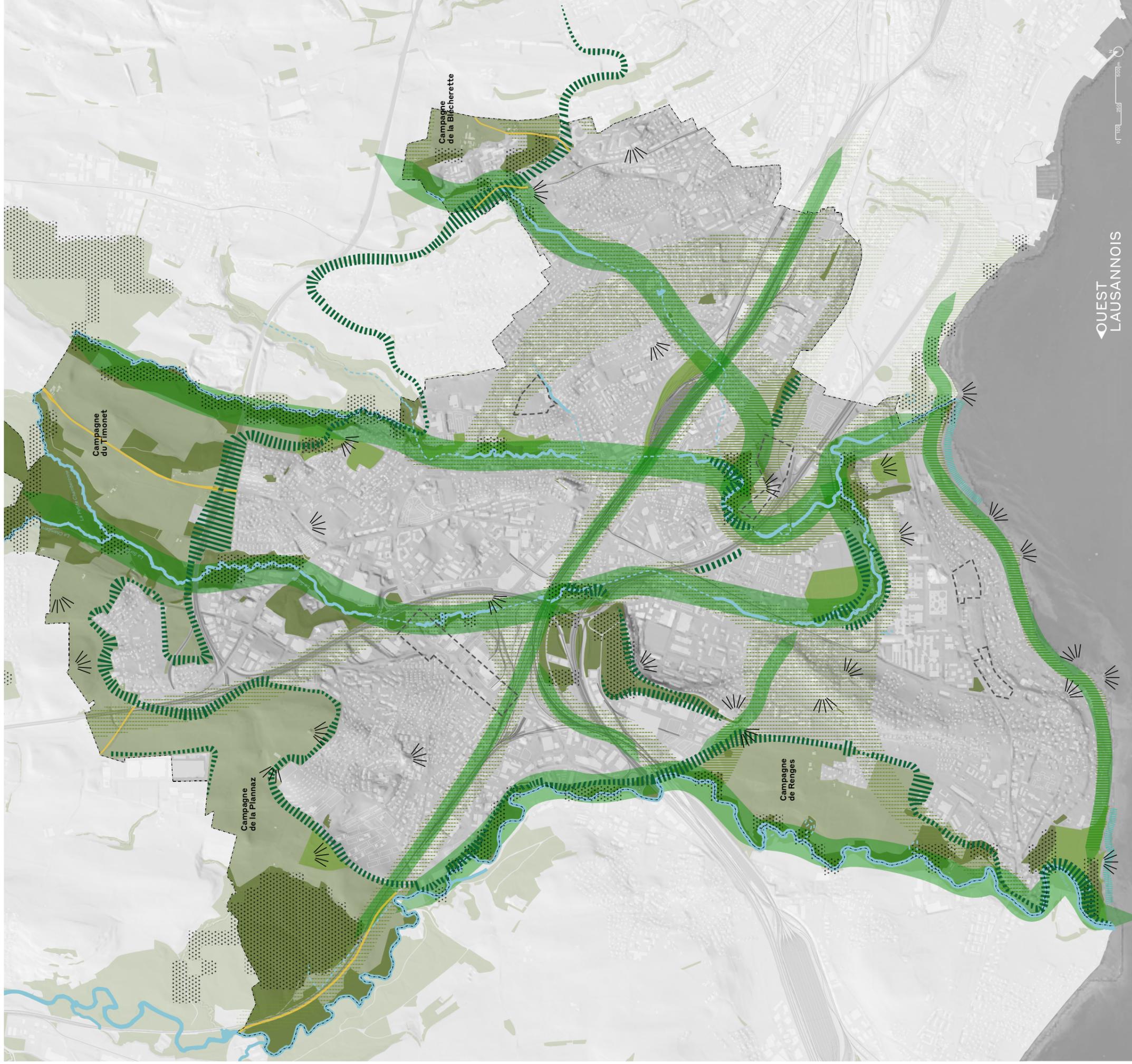
Rappel des enjeux et objectifs

Les espaces et les équipements publics – Mettre à disposition de la population grandissante une offre en espaces et équipements publics en nombre, en qualité et en variété suffisantes et les mettre en réseau.

Les caractéristiques patrimoniales spécifiques de l'Ouest lausannois – Préserver et faire vivre le patrimoine en tant qu'éléments identitaires et trace de l'évolution du territoire.

Les milieux naturels – Gérer la cohabitation des différents usages dans les milieux naturels, et les mettre en réseau.





← OUEST LAUSANNOIS



ÉLÉMENTS RÉPONDANT À L'ORIENTATION STRATÉGIQUE

- Forêt
- avec fonction d'accueil élevée ou supérieure (tiré du Plan directeur forestier de la Région Centre, 2018)
- Grand parc multifonctionnel
- Campagne
- Axe des campagnes
- Dentelle
- Liaison paysagère
- Maillage écologique (liaison biologique continue / discontinue)
- Espace de baignade
- Cours d'eau
- Cours d'eau souterrain
- Point de vue

DONNÉES DE BASE

- Secteur à questionnements

VISION 2040

**Orientation stratégique 4
Les grands éléments paysagers**

Consolider les grands éléments paysagers de l'Ouest lausannois et gérer l'accueil du public

Le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDI-OL) définit les stratégies d'aménagement pour les quinze à vingt-cinq prochaines années. Il est contraignant pour les autorités cantonales et communales. Les cartes localisent les principes d'intervention sur le territoire. Ces derniers doivent être respectés, leur position définitive devra cependant être précisée lors des procédures de planification. Les mesures qui en découleront feront l'objet d'une éventuelle pesée des intérêts fine en temps voulu.

Echelle: 1/12'500 Format: A1

Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois
Rapport final
Mars 2021

PRINCIPES D'INTERVENTION

Liaison paysagère



Continuités vertes, écologiques et paysagères perceptibles à travers le territoire.

- Reconnaître et préserver l'**armature paysagère** du territoire.
- Là où c'est possible, consolider cette armature en lui donnant plus d'espace et en tirant profit des potentiels en place (toitures, espaces délaissés, etc.).

Maillage écologique (liaison biologique continue ou discontinue)



- Préserver les **réservoirs** de biodiversité (RVL-OL).
- Assurer les déplacements de la faune et de la flore par le maintien et le renforcement de **liaisons écologiques continues** (haies vives, cordons boisés), ou par des **relais écologiques discontinus** (step-stone).
- S'appuyer sur les **potentiels existants** (toiture, espace interstitiel, friche, etc.).
- Encourager la **gestion différenciée** des espaces verts (terrains privés et publics).
- Préserver la **pleine terre**.

Campagne



Territoires agricoles en lisière de la ville.

- Préserver l'**activité agricole** des campagnes.
- Assurer la **qualité paysagère et écologique** des milieux agricoles.
- Reconnaître les campagnes comme **lieu de détente et de promenade**.
- Permettre et gérer l'**accueil du public** dans la zone agricole et assurer la bonne cohabitation des différents usages.
- Créer et réorganiser les **cheminements de promenade** pour canaliser les flux piétons.
- Aménager des **micro-espaces d'accueil** à des endroits spécifiques de la zone agricole.
- Encourager les échanges et les synergies entre **ville et campagne**.
- Veiller à la bonne intégration paysagère et à la qualité architecturale des **nouvelles constructions et installations agricoles**.

Axe des campagnes



Routes cantonales qui traversent les campagnes et par lesquelles on entre dans l'agglomération.

- Améliorer le **traitement paysager** des axes structurants, renforcer l'arborisation et améliorer la qualité des espaces publics.
- Mettre en valeur les vues sur le **grand paysage**.
- Intégrer les **différents modes de transport**, en particulier les mobilités douces (longitudinalement et en franchissement) et atténuer l'effet de coupure, les nuisances et le caractère routier.



Dentelle



Transition entre les espaces bâtis et les campagnes, les forêts ou les grands espaces ouverts.

- Veiller à la **transition** entre espaces bâtis et non-bâtis (qualités visuelle, naturelle et paysagère).
- Réserver des **espaces tampons** et des franges en limite ville-campagnes et ville-forêts en adaptant leur épaisseur à la nature des lieux et en tenant compte des différentes séquences urbaines ou paysagères traversées.

Grand parc multifonctionnel



- Préserver des vides de **référence et structurants**, à l'échelle de l'Ouest lausannois.
 - Assurer la **qualité paysagère et écologique** de ces espaces.
 - Renforcer leur valeur sociale ainsi que la diversité des **usages** qui y prennent place (sport, détente, loisirs, promenade, etc).
 - Assurer la bonne **cohabitation** des différents usages.
 - Accroître et assurer l'**accessibilité** à ces grands espaces par la mobilité douce et les transports publics de manière à diminuer le trafic, et gérer le **stationnement** dans le périmètre.
-

Forêt / avec fonction d'accueil élevée ou supérieure (PDForestier, région centre, 2018)



- Renforcer la **qualité récréative** des forêts d'accueil pour les activités de sports et de loisirs, et gérer la présence du public en forêt.
- Accroître et assurer l'**accessibilité** aux forêts d'accueil par la mobilité douce et les transports publics de manière à diminuer le trafic, et gérer le stationnement dans le périmètre.
- Limiter la **pression** des espaces construits et de la densification sur le milieu forestier (distances aux lisières des constructions, traitement des lisières, etc.).

Cours d'eau / Cours d'eau souterrain



- Renaturer certains **tronçons de cours d'eau** et aménager des espaces de divagation.
- Là où la remise à ciel ouvert n'est pas possible, renforcer la lecture de la continuité des cours d'eau par des **aménagement de surface** (matérialisation au sol, noues, fontaines linéaires, évocation par le végétal, etc.).

Rives du lac

- Maintenir et améliorer les **qualités paysagères et écologiques** des rives du lac.
- Assurer, dans la mesure du possible, un **cheminement continu** sur les rives du lac.

Espace de baignade



- Offrir des **espaces de baignade** et de détente à l'échelle de l'Ouest lausannois, en préservant les petites plages pour la population locale.
- Gérer la **pression du public** et assurer la qualité d'accueil et la valeur sociale.
- Accroître et assurer l'**accessibilité** aux espaces de baignade par la mobilité douce et les transports publics de manière à diminuer le trafic, et gérer le stationnement dans le périmètre.

Point de vue



- Préserver et mettre en valeur les **points de vue principaux**.

Secteurs à questionnements



Les secteurs à questionnements correspondent à des périmètres où les vocations doivent encore être définies ou précisées. Les éléments de légendes mentionnés dans ces secteurs sont amenés à évoluer avec les réflexions. Ils sont donc indicatifs. Ces secteurs feront l'objet de mesures spécifiques.



Orientation stratégique 5

Renforcer le maillage d'espaces verts et d'espaces publics à toutes les échelles

À l'intérieur de la zone urbanisée, il convient de disposer d'espaces verts, d'espaces publics et d'équipements répondant aux besoins d'une population grandissante, et ceci à toutes les échelles. Les espaces publics sont les lieux des interactions sociales. Ils sont conçus de manière à faciliter leur appropriation par les habitants et les usagers, et ils sont mis en réseau. Les espaces verts servent d'espaces récréatifs de proximité, ainsi que de support pour la biodiversité. Ils contribuent à l'augmentation de la couverture végétale pour faire face au réchauffement climatique. En réponse au manque de grands parcs, ces espaces verts sont intégrés à un maillage qui les relie et offre des opportunités de promenades attractives. En collaboration avec les habitants et les propriétaires, chaque espace interstitiel (délaissé, pied d'immeuble ou autre terrain ouvert) offre l'opportunité d'aménagements paysagers légers, parfois éphémères.

Progressivement, la qualité des espaces ouverts (grands éléments paysagers et espaces verts et publics) de l'Ouest lausannois se trouve renforcée.

Rappel des enjeux et objectifs

Les espaces et équipements publics – Mettre à disposition de la population grandissante une offre en espaces et équipements publics en nombre, en qualité et en variété suffisantes, adaptée aux besoins, à chaque échelle territoriale, et les mettre en réseau.

Les milieux naturels – Gérer la cohabitation des différents usages dans les milieux naturels, et les mettre en réseau.





← OUEST LAUSANNOIS

ÉLÉMENTS RÉPONDANT À L'ORIENTATION STRATÉGIQUE

- Espace vert de proximité
- Espace vert de proximité à créer
- Espace public de proximité
- Itinéraire piéton de loisirs
- Equipement public
- Equipement public nouveau ou à agrandir
- Equipement public à relocaliser
- Secteur potentiel pour équipements publics
- Voie verte

DONNÉES DE BASE

- Secteur à questionnements
- Cours d'eau
- Cours d'eau souterrain
- Forêt
- Campagne
- Grand parc multifonctionnel

VISION 2040

**Orientation stratégique 5
Les espaces publics de proximité**

Renforcer le maillage d'espaces verts et d'espaces publics à toutes les échelles

Le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDI-OL) définit les stratégies d'aménagement pour les quinze à vingt-cinq prochaines années. Il est contraignant pour les autorités cantonales et communales. Les cartes localisent les principes d'intervention sur le territoire. Ces derniers doivent être respectés, leur position définitive devra cependant être précisée lors des procédures de planification. Les mesures qui en découleront feront l'objet d'une éventuelle pesée des intérêts fine en temps voulu.

Echelle: 1/12'500 Format: A1

Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois
Rapport final
Mars 2021

PRINCIPES D'INTERVENTION

Maillage fin d'espaces publics

*voir aussi l'orientation stratégique 4
non cartographié*

- Relier l'entier du territoire par un **réseau d'espaces publics** (places, rues, chemins, etc.) ouvert à toutes et tous (PMR en particulier).
- Renforcer la **qualité de séjour** des espaces publics (ambiance, bruit, aménagements, végétation, éclairage, mobilier, fontaine).
- Par des **aménagements paysagers**, tisser un réseau entre les éléments paysagers (grands espaces de détente et de loisirs, parcs de quartier, parcs habités, etc.).
- Tenir compte de l'espace public dans la **conception du bâti** et veiller au **rapport** ainsi créé.

Patrimoine arboré

non cartographié

- Préserver et mettre en valeur les **éléments remarquables**, et s'assurer de leur renouvellement.
- Développer l'**arborisation** citadine pour lutter contre les phénomènes d'îlots de chaleur urbains et améliorer la qualité de séjour dans les espaces publics.

Gestion de l'eau

- Valoriser l'**eau** comme élément identitaire, récréatif, écologique et climatique pour le territoire.
- Favoriser la **gestion des eaux pluviales** sur site dans chaque projet.
- Intégrer les **arbres** et les **aménagements en pleine terre** à la gestion du cycle de l'eau.
- Intégrer les talus humides, les noues, les toitures végétalisées et les sols perméables dans les **projets urbains** (aux abords des nouveaux bâtiments et le long des voies de circulation).

Micro-paysage

non cartographié

Espaces interstitiels, délaissés, friches, talus.

- Profiter du **micro-paysage** pour améliorer les qualités paysagères, écologiques et esthétiques du territoire et/ou proposer des aménagements pour la population.

Espace vert de proximité existant / à créer



- Assurer une offre en **espaces verts paysagers et de loisirs** suffisante pour chaque quartier.
- Favoriser la **diversité des usages** et l'appropriation par les habitants.
- Renforcer la **valeur paysagère et écologique**.
- Assurer une **accessibilité** aisée et sécurisée depuis les quartiers adjacents.

Espace public de proximité



- Aménager un **espace public** de référence, d'échange et de services pour les habitants et usagers des quartiers.
- Veiller à la **perméabilité** et à la **végétalisation** des espaces publics pour lutter contre les îlots de chaleur urbains, notamment par des aménagements en pleine terre et en regroupant les infrastructures souterraines.

Voie verte



- Aménager progressivement des **voies pour la mobilité douce** hors des axes à fort trafic, et avec un standard d'aménagement élevé (continuité, lisibilité, sécurité, ambiance calme, mobilier, etc.).

Itinéraire piéton de loisirs



- Garantir la **continuité** et la **qualité d'ambiance** des itinéraires de promenades dans les campagnes, les forêts et dans la ville (voir aussi l'orientation stratégique 7a).

Équipement public



- Pour les équipements publics situés en zone mixte ou résidentielle, adapter leur affectation de manière à ne plus les considérer comme des **réserves en zone à bâtir non utilisées**.

Équipement public nouveau ou à agrandir



- Lorsque des équipements publics sont insuffisants ou doivent être complétés, vérifier si des **synergies** à l'échelle intercommunale peuvent être trouvées.

Équipement public à relocaliser



Secteur potentiel pour équipements publics



- Anticiper les besoins en **équipements publics** afin d'optimiser leur gestion territoriale.
- Faire un **usage approprié** du territoire tant en termes d'occupation de l'espace que du choix de la vocation des sites.

Secteurs à questionnements



Les secteurs à questionnements correspondent à des périmètres où les vocations doivent encore être définies ou précisées. Les éléments de légendes mentionnés dans ces secteurs sont amenés à évoluer avec les réflexions. Ils sont donc indicatifs. Ces secteurs feront l'objet de mesures spécifiques.

Orientation stratégique 6

Allier, à la densité, les qualités environnementales et énergétiques

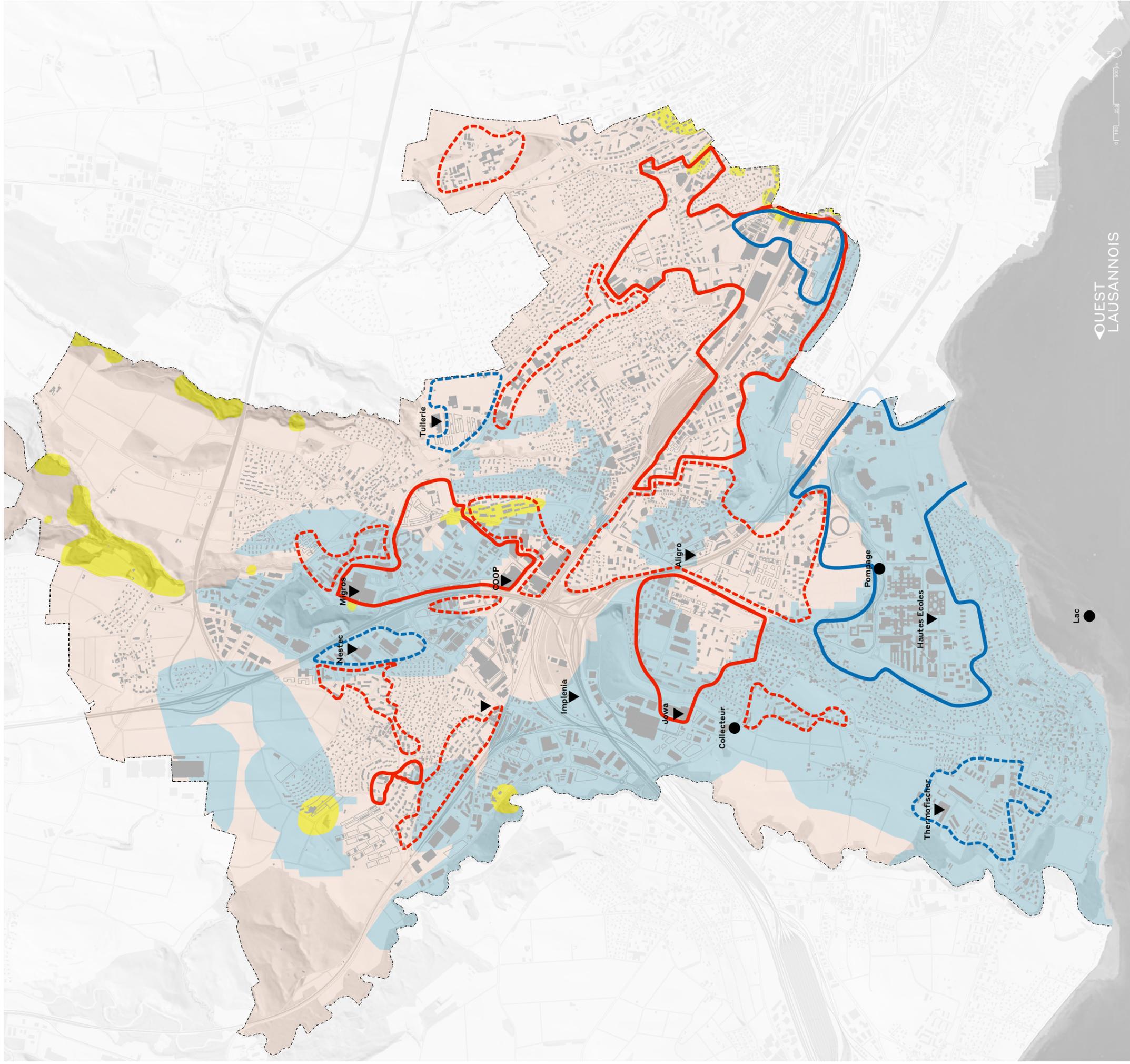
Le développement vers l'intérieur nécessite de concilier, sur un espace restreint, les besoins et contraintes des différentes fonctions urbaines (logement, activités, déplacements, espaces naturels, espaces publics, etc.). Ce développement ne peut se faire sans porter une attention particulière aux contraintes environnementales et à la qualité énergétique des quartiers existants et nouveaux. Il s'agit de réduire les nuisances et les rejets polluants, de diminuer notre empreinte sur l'environnement, d'anticiper les changements climatiques et d'améliorer les conditions de vie de la population.

Rappel des enjeux et objectifs

Les contraintes environnementales – Améliorer la qualité de l'air, diminuer l'exposition au bruit et adapter les projets aux contraintes environnementales.

La consommation d'énergie du bâti et les ressources énergétiques locales – Réduire la consommation d'énergie du bâti par habitant et augmenter la part d'énergie renouvelable locale.





◀ OUEST LAUSANNOIS

VISION 2040

Orientation stratégique 6 L'approvisionnement en chaleur

Allier à la densité les qualités
environnementales et énergétiques

ÉLÉMENTS RÉPONDANT À L'ORIENTATION STRATÉGIQUE

Ressources prioritaires pour l'approvisionnement de solutions individuelles:

- Solaire, air ambiant; géothermie faible profondeur, hydrothermie sur nappes superficielles
- Solaire, air ambiant; géothermie faible profondeur
- Solaire, air ambiant

Chauffage à distance (CAD):

- ▭ Secteur de densification
- - - Secteur de développement

Chauffage et froid à distance (C+FAD):

- ▭ Secteur de densification
- - - Secteur de développement

Opportunités énergétiques:

- ▼ Rejet thermique
- Opportunité de récupération d'énergie
- Géothermie profonde (localisation de forage à investiguer)

Le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDI-OL) définit les stratégies d'aménagement pour les quinze à vingt-cinq prochaines années. Il est contraignant pour les autorités cantonales et communales. Les cartes localisent les principes d'intervention sur le territoire. Ces derniers doivent être respectés, leur position définitive devra cependant être précisée lors des procédures de planification. Les mesures qui en découleront feront l'objet d'une éventuelle pesée des intérêts fine en temps voulu.

Echelle: 1/12'500 Format: A1

Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois
Rapport final
Mars 2021

PRINCIPES D'INTERVENTION

Contraintes environnementales	<ul style="list-style-type: none">– Prendre en compte les sites pollués en anticipant les difficultés techniques (p.ex. gestion des matériaux pollués), procédurales et financières.– Prendre en compte les dangers naturels gravitaires hydrologiques et géologiques, en particulier ceux liés au dérèglement climatique, en anticipant les difficultés financières, foncières et techniques (p.ex. établissement d'évaluation locale de risques ELR).– Planifier les modifications d'affectation et les nouvelles zones à bâtir en veillant au respect des normes légales sur les rayonnements non ionisants, en impliquant les détenteurs des installations émettrices RNI (réseaux électriques, installations de téléphonies mobiles, émetteurs radio).– Gérer le sol et le sous-sol comme une ressource afin de faire une utilisation rationnelle et optimale de l'espace souterrain, des matériaux d'excavation, de l'eau et du potentiel géothermique.– Prendre en compte la protection du sol (préserver la fertilité du sol) en anticipant les enjeux/difficultés techniques, concernant notamment le besoin en place de stockage et l'obligation de revaloriser les matériaux terreux.
Protection contre le bruit	<ul style="list-style-type: none">– Réduire les charges sonores liées au trafic routier, d'abord par la réduction de la vitesse, par des mesures de modération et de réduction du trafic, ou par la pose de revêtements phonoabsorbants. S'il n'est pas possible d'éviter les dispositifs anti-bruit, soigner leur intégration paysagère.– Concevoir de manière judicieuse les nouveaux quartiers d'habitations (forme urbaine, orientation des bâtiments, typologie architecturale) et les nouvelles zones d'activités par la disposition des affectations moins sensibles dans les zones exposées au bruit.– Créer de nouveaux secteurs de tranquillité en milieu urbain (zones calmes), espaces paisibles, facilement accessibles et propices à la détente.
Protection contre les accidents majeurs	<ul style="list-style-type: none">– Préserver les lieux d'habitation et de travail, et les installations sensibles ou à forte fréquentation, des grands risques liés aux matières dangereuses.– Identifier les contraintes dans le domaine attenant à un risque majeur, les prendre en considération dans la planification (organisation, affectation) en anticipant les enjeux et en tirant parti dans l'organisation spatiale pour réaliser d'autres fonctions territoriales.
Consommation énergétique du parc bâti	<ul style="list-style-type: none">– Accélérer les changements visant une réduction des besoins thermiques (rénovation thermique des bâtiments) et une amélioration de l'efficacité des installations techniques (assainissement, régulation, etc.).– Favoriser les formes urbaines, architecturales et les modes constructifs économiques en énergie.
Approvisionnement énergétique	<ul style="list-style-type: none">– Utiliser les opportunités de récupération d'énergie (chaleur et électricité) sur les processus industriels et infrastructures publiques (STEP, galeries, etc.).

- Garantir un approvisionnement majoritairement renouvelable des **réseaux de chaleur et froid** à distance.



Dans les **secteurs de densification du CAD ou C-FAD** :

- Encourager le raccordement aux réseaux de chaleur et froid à distance existant.
- Privilégier l'approvisionnement renouvelable des réseaux thermiques sur la base des ressources suivantes : les rejets thermiques situés à proximité directe (processus industriel, eaux usées), les ressources renouvelables locales adaptées à une production centralisée comme la géothermie de grande et moyenne profondeur, l'hydrothermie sur les eaux du lac ou des nappes, la géothermie à faible profondeur, et les combustibles issus de la biomasse comme le bois et le biogaz.



Dans les **secteurs de développement du CAD ou C-FAD** :

- Favoriser l'implantation ou l'extension de réseaux de chaleur et froid à distance sur la base des ressources valables pour les secteurs de densification.
- Faciliter les interconnexions entre réseaux adjacents afin d'optimiser l'exploitation des ressources renouvelables et d'assurer la sécurité de l'approvisionnement.
- Promouvoir en priorité l'utilisation des **ressources renouvelables locales** en cas de **solutions individuelles** (systèmes décentralisés) : thermie solaire, géothermie faible profondeur, hydrothermie sur nappes superficielles et aérothermie selon la disponibilité identifiée par secteur.
- Le territoire étant situé en zone à immissions excessives de type 1, réserver l'utilisation du **bois-énergie** aux installations d'une puissance supérieure à 70 kW et dotées des systèmes de filtration des fumées performants.
- Confiner le **réseau de gaz** dans les zones qui en sont déjà équipées.
- Dans les secteurs favorables aux réseaux de chaleur, viser une utilisation du gaz uniquement comme **complément**, par exemple aux énergies renouvelables, et avec des couplages chaleur-force dans la mesure du possible.
- Donner une priorité d'utilisation au gaz pour des usages pour lesquels il n'existe pas d'alternative renouvelable (**processus industriels**).
- Faciliter le développement d'**installations de production d'électricité locales** (comme les centrales photovoltaïques sur les toitures plates non exploitées et les couplages chaleur-force), en particulier dans les zones d'activités et inciter au développement des communautés d'autoconsommation d'énergie.



Comportements énergétiques

- Sensibiliser la population et les acteurs économiques, et les informer sur les **bonnes pratiques** permettant de réduire les impacts énergétiques (chaleur, électricité, mobilité, etc.).
 - Inciter les particuliers et entreprises à souscrire à une offre de courant vert labellisé.
 - Soutenir les démarches d'**efficacité énergétique** au sein des entreprises (hors gros consommateurs, déjà soumis à la Loi vaudoise sur l'énergie).
 - Appliquer un principe d'**exemplarité** au patrimoine et aux processus des Communes, et souscrire aux offres de courant vert labellisés.
 - Promouvoir les projets supérieurs aux standards énergétiques actuels.
-

Orientation stratégique 7

Garantir l'accessibilité tout mode à l'ensemble du territoire et accélérer le report modal vers la mobilité douce et les transports publics

Stratégie multimodale

Le développement passé de l'Ouest lausannois s'est fortement appuyé sur l'automobile et les infrastructures routières. Pour garantir à long terme l'accessibilité à l'entier du territoire, réduire les nuisances (bruit, pollution de l'air, accidents) et faire face à l'augmentation prévisible des déplacements, une stratégie multimodale est progressivement mise en place, s'appuyant sur le rôle complémentaire des différents modes de transport. Il s'agit de renforcer le report modal de l'automobile vers les transports publics et la mobilité douce (piétons, vélos) et de faire en sorte que ces derniers modes absorbent l'essentiel de l'augmentation des besoins de déplacement à l'avenir. Afin de réduire le recours au transport individuel motorisé, le développement urbain s'organise autour des infrastructures de transports publics existantes ou en projet (BHNS, tramway) et met en œuvre le principe de « la bonne activité au bon endroit ». Les besoins de déplacement et les distances parcourues sont diminués en créant la ville des courtes distances et en remettant l'échelle piétonne au centre du développement urbain. Pour encourager leur usage, un important rattrapage est planifié dans les infrastructures en faveur des transports publics et de la mobilité douce. Tout projet d'aménagement routier ou de transport public est l'occasion pour améliorer la qualité paysagère de l'espace public et en faire un lieu de séjour d'appropriation et de pratique de la mobilité douce. Les infrastructures routières existantes sont réaménagées pour donner de la place à tous les usagers, sécuriser les déplacements, améliorer la fonction d'espace public et protéger les quartiers des nuisances. Elles offrent des itinéraires agréables, sûrs et efficaces pour les cyclistes (bandes et pistes cyclables), les piétons, les personnes à mobilité réduite (PMR) et les enfants.

Rappel des enjeux et objectifs

La perméabilité du territoire – Améliorer la perméabilité du territoire et requalifier les voiries routières en espaces publics multimodaux.

La capacité des réseaux de transport – Augmenter la part des transports publics et de mobilité douce et maîtriser la croissance du trafic individuel motorisé.





◀ OUEST LAUSANNOIS

ÉLÉMENTS RÉPONDANT À L'ORIENTATION STRATÉGIQUE

- Liaison piétonne majeure
- Axe urbain majeur
- Voie verte
- Franchissement à créer ou réaménager
- Itinéraire piéton de loisirs
- Réseau fin non reporté

DONNÉES DE BASE

- Perméabilité fine
- Centralité principale et secondaire
- Réseau ferroviaire CFF et gare

VISION 2040

**Orientation stratégique 7a
Le réseau piétons**

Garantir l'accessibilité tout mode à l'ensemble du territoire et accélérer le report modal vers la mobilité douce et les transports publics

Le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDI-OL) définit les stratégies d'aménagement pour les quinze à vingt-cinq prochaines années. Il est contraignant pour les autorités cantonales et communales. Les cartes localisent les principes d'intervention sur le territoire. Ces derniers doivent être respectés, leur position définitive devra cependant être précisée lors des procédures de planification. Les mesures qui en découleront feront l'objet d'une éventuelle pesée des intérêts fine en temps voulu.

Echelle: 1/12'500 Format: A1

Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois
Rapport final
Mars 2021

Mobilité douce (MD)

Avec sa topographie favorable, l'Ouest lausannois se prête parfaitement à la mobilité douce. A moyen terme, l'intention est de doubler le nombre de déplacements effectués à pieds et à vélos. La planification de réseau vise à favoriser l'usage de la marche pour tous les déplacements de proximité, et à favoriser l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens de moyenne distance (3 à 5 km) et du vélo électrique pour les déplacements plus importants (10 km).

Sur l'ensemble du territoire, le réseau viaire est progressivement aménagé de manière à garantir les besoins de la mobilité douce (piéton et vélo) et à favoriser son usage. Des aménagements spécifiques garantissant un niveau élevé de sécurité, de fonctionnalité et d'attractivité sont mis en place le long des réseaux piétons et vélos principaux, y compris là où les transports publics et les flux de circulation automobile doivent être priorisés. Le maillage viaire est complété là où cela est nécessaire de manière à réduire l'effet de coupure des infrastructures, améliorer la perméabilité fine des quartiers et faciliter le franchissement des zones monofonctionnelles. Une offre adéquate en places de stationnement, des actions de sensibilisation et d'incitation et un monitoring régulier complètent le dispositif de manière à convaincre de nouveaux pratiquants.



← OUEST LAUSANNOIS

ÉLÉMENTS RÉPONDANT À L'ORIENTATION STRATÉGIQUE

- Liaison vélo d'agglomération
- Liaison vélo régionale/communale
- Liaison vélo de loisirs (y.c. Suisse à vélos)
- Voie verte
- Franchissement à créer ou réaménager
- Réseau fn non reporté

DONNÉES DE BASE

- Equipement public (existant, nouveau / à agrandir, à relocaliser)
- Perméabilité fine
- Centralité principale et secondaire
- Réseau ferroviaire CFF et gare

VISION 2040

**Orientation stratégique 7b
Le réseau vélos**

Garantir l'accessibilité tout mode à l'ensemble du territoire et accélérer le report modal vers la mobilité douce et les transports publics

Le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDI-OL) définit les stratégies d'aménagement pour les quinze à vingt-cinq prochaines années. Il est contraignant pour les autorités cantonales et communales. Les cartes localisent les principes d'intervention sur le territoire. Ces derniers doivent être respectés, leur position définitive devra cependant être précisée lors des procédures de planification. Les mesures qui en découleront feront l'objet d'une éventuelle pesée des intérêts fine en temps voulu.

Echelle: 1/12'500 Format: A1

Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois
Rapport final
Mars 2021

Transports publics (TP)

Pour faire face à l'augmentation prévisible des besoins de déplacement, des infrastructures nouvelles de transports publics sont mises en place (AFTPU) et le réseau de bus poursuit sa montée en puissance. À moyen terme, la structure du réseau en étoile autour des gares est renforcée, complété par un réseau d'interfaces efficaces permettant de rabattre les lignes du réseau de dessertes fines et de faciliter le transbordement. Des liaisons Nord-Sud sont mises en place et les connexions avec l'agglomération sont démultipliées. La gare de Renens, principale porte d'entrée dans l'Ouest lausannois par le réseau ferré, est reliée à l'aéroport de Genève et aux principaux centres urbains romands.



← OUEST LAUSANNOIS

ÉLÉMENTS RÉPONDANT À L'ORIENTATION STRATÉGIQUE

- Axe fort
- - - Axe fort en cours d'étude
- * Etude en cours
- Besoin en liaison Nord-Sud
- Besoin en liaison au sein de l'agglomération
- Besoin de desserte fine et/ou rabattement régional
- Desserte fine et/ou rabattement régional
- + Interface
- Interface dont la localisation est à définir
- Arrêts
- Réseau ferroviaire CFF
- - - LEB

DONNÉES DE BASE

- Centralité principale et secondaire

VISION 2040

**Orientation stratégique 7c
Les transports publics**

Garantir l'accessibilité tout mode à l'ensemble du territoire et accélérer le report modal vers la mobilité douce et les transports publics

Le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDI-OL) définit les stratégies d'aménagement pour les quinze à vingt-cinq prochaines années. Il est contraignant pour les autorités cantonales et communales. Les cartes localisent les principes d'intervention sur le territoire. Ces derniers doivent être respectés, leur position définitive devra cependant être précisée lors des procédures de planification. Les mesures qui en découleront feront l'objet d'une éventuelle pesée des intérêts fine en temps voulu.

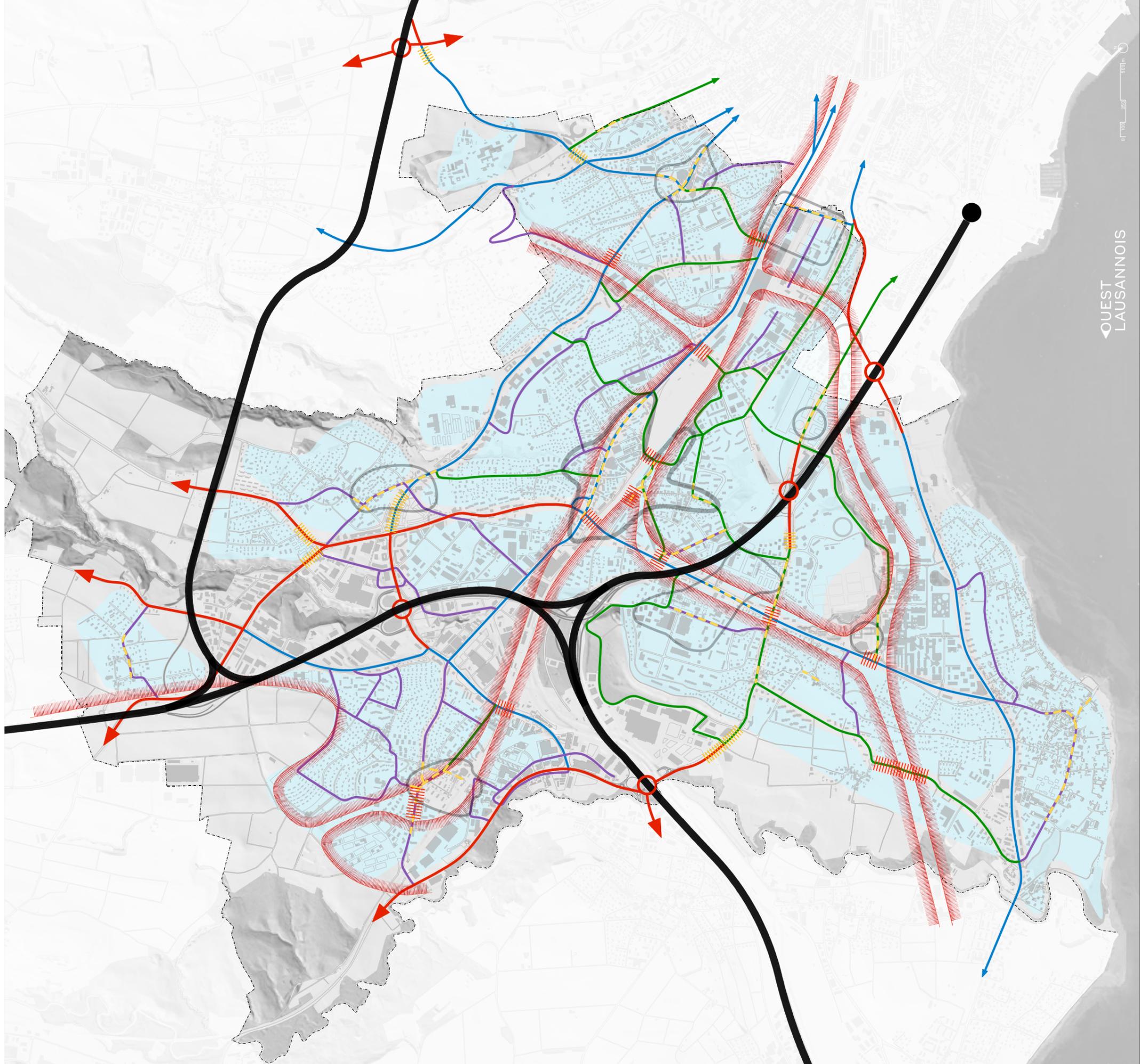
Echelle: 1/12'500 Format: A1

Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois
Rapport final
Mars 2021

Transports individuels motorisés (TIM)

L'accessibilité automobile au territoire s'organise par bassins versants à partir de l'autoroute de manière à réduire le trafic de transit dans les quartiers et dans les centralités. Cette organisation permet de reporter une partie du trafic sur l'autoroute et de dégager de la capacité dans les rues pour renforcer l'efficacité des transports publics, augmenter l'attractivité de la mobilité douce et réduire les nuisances au niveau local. Les infrastructures routières existantes sont ainsi mieux exploitées en fonction de leur attribution à la hiérarchie du réseau routier. Le réseau routier local est tranquilisé par des aménagements spécifiques en fonction des conditions locales. La planification et la gestion des déplacements contribuent à la création d'espaces publics de qualité, à la réduction des conflits entre usagers et à l'amélioration de la sécurité dans les quartiers et dans les centralités. La gestion du stationnement est également utilisée comme levier pour la maîtrise du trafic individuel, les entreprises sont encouragées à développer des plans de mobilité (pendulaires et véhicules d'entreprise) et les services de mobilité intégrée sont soutenus (autopartage, co-voiturage, écomobilité).

À terme, malgré la croissance attendue de la population dans l'Ouest lausannois, la capacité du réseau routier n'est pas étendue et le trafic automobile est globalement contenu.



◀ OUEST LAUSANNOIS

VISION 2040

Orientation stratégique 7d

Les transports individuels motorisés
Garantir l'accessibilité tout mode à l'ensemble du territoire et accélérer le report modal vers la mobilité douce et les transports publics

ÉLÉMENTS RÉPONDANT À L'ORIENTATION STRATÉGIQUE

- Réseau autoroutier
- Junction autoroutière
- Bassin versant des junctions autoroutières
- Réseau principal d'agglomération *
- Réseau principal urbain *
- Réseau de distribution *
- Réseau de desserte *
- Contrôle d'accès à l'agglomération
- Régulation du trafic entre bassins versants
- Zone particulière
- Secteur modéré

DONNÉES DE BASE

- Centralité principale et secondaire

* Voir définitions p. 101

Le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDI-OL) définit les stratégies d'aménagement pour les quinze à vingt-cinq prochaines années. Il est contraignant pour les autorités cantonales et communales. Les cartes localisent les principes d'intervention sur le territoire. Ces derniers doivent être respectés, leur position définitive devra cependant être précisée lors des procédures de planification. Les mesures qui en découleront feront l'objet d'une éventuelle pesée des intérêts fine en temps voulu.

Echelle: 1/12'500 Format: A1

Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois
Rapport final
Mars 2021

PRINCIPES D'INTERVENTION

Mobilité douce		<ul style="list-style-type: none">– Réduire l'effet de coupure lié aux grandes infrastructures (voies ferrées, autoroutes, routes principales) par des <u>franchissements à créer</u> ou à réaménager.
		<ul style="list-style-type: none">– Aménager progressivement des voies vertes pour la mobilité douce, hors des axes à fort trafic, et avec un standard d'aménagement élevé (continuité, lisibilité, ambiance calme, mobilier, etc.).
		<ul style="list-style-type: none">– Aménager des zones particulières – tronçons du réseau routier accordant une large priorité et perméabilité aux flux piétonniers, et modérant les vitesses tout en tenant compte des contraintes d'exploitation des transports publics et de la hiérarchie du réseau. Par exemple : zone 20, zone 30, passage piéton.

Piétons		<ul style="list-style-type: none">– Favoriser en priorité l'usage de la marche pour tous les déplacements de proximité.
		<ul style="list-style-type: none">– Garantir aux liaisons piétonnes majeures d'intérêt régional un niveau d'équipement de qualité : qualité de l'espace public, revêtement, compatibilité PMR (personnes à mobilité réduite), largeur, éclairage, rapport avec le bâti, lisibilité de l'itinéraire, bancs, etc.
		<ul style="list-style-type: none">– Garantir la bonne perméabilité du territoire par le réseau piétons fin (tous les 100 mètres en zone dense) et garantir des exigences minimales : sécurité, PMR si besoin avéré, aménagements en fonction des usagers (nombre et âge), éclairage.
		<ul style="list-style-type: none">– Garantir la continuité et la qualité d'ambiance des itinéraires piétons de loisirs pour relier les parcs, les campagnes et les forêts (voir orientation stratégique 5).

Vélos		<ul style="list-style-type: none">– Favoriser l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens de moyenne distance (3 à 5 km) et du vélo électrique pour les déplacements plus importants (10 km).– Prendre en compte à la fois les besoins « loisirs » et « pendulaires » (y.c. électrique).– Offrir du stationnement vélo en suffisance (B+R selon PALM, équipements publics, centralités, programmes privés, centre commerciaux), en principe couverts, sécurisés (possibilité de le cadenasser) et à proximité immédiate de la destination.– Généraliser l'accès des vélos sur les axes interdits au trafic (sauf conflits piétons) et les contre-sens cyclables.
		<ul style="list-style-type: none">– Garantir, pour les liaisons vélo régionales / communales, une continuité d'aménagement sur une moyenne distance et un niveau d'équipement de qualité : revêtement « roulant » (bitumineux), pas de seuils ni de chicanes, bordures biseautées, lisibilité de l'itinéraire, traitement soigné des carrefours, temps d'attente, réflexion concernant l'illumination nocturne.

-  – Garantir, pour les **liaisons vélo d'agglomération**, une continuité forte de l'aménagement sur une longue distance (éviter les changements de côté le long d'un même axe) et un niveau d'équipement de qualité : revêtement « roulant » (bitumineux), pas de seuils ni de chicanes, bordures biseautées, lisibilité et jalonnement de l'itinéraire, traitement soigné des carrefours, réflexion concernant l'illumination nocturne.
- Garantir une continuité entre le réseau régional / communal sur le réseau d'agglomération.
- Faciliter l'émergence du **vélo électrique et des vélos partagés**.

Transports publics

-  – Poursuivre le développement des Axes forts et du réseau de transports publics en renforçant sa structure multipolaire en reliant les différentes centralités et en développant les liaisons Nord-Sud.
-  – Consolider la gare de Renens comme porte d'entrée dans l'Ouest lausannois et interface principale de connexions entre les trains et le réseau TP d'agglomération. Renforcer les haltes de Prilly-Malley et de Bussigny comme interfaces entre le RER vaudois et le réseau TP d'agglomération.
-  – Mettre en place et renforcer un réseau d'interfaces, en cohérence avec l'organisation spatiale du territoire, permettant d'interconnecter aisément les différentes lignes et de garantir une offre de services soutenue pour les besoins quotidiens, notamment dans les centralités.
- Aménager de manière différenciée les interfaces, en tenant compte notamment de la densité construite, de l'animation (établissements scolaires, activités, commerces, etc.) et de l'importance des lignes de transports publics concernées.
- Améliorer l'accessibilité aux arrêts (PMR, stationnement vélo, cheminements piétons, etc.).
- Renforcer la desserte des Hautes Écoles en veillant à la bonne intégration urbaine du système de transport.
-  – Compléter les liaisons entre l'Ouest lausannois et le reste de l'agglomération.
-  – Compléter le système de transport public par une desserte fine des quartiers et des zones d'activités en les connectant aux interfaces de transport (bus secondaires et régionaux, navettes).
-  – Donner la priorité aux transports publics, notamment aux carrefours.

Transports individuels motorisés (TIM)



– Orienter les TIM en direction des jonctions autoroutières (existantes ou nouvelles) selon un système de **bassins versants** et de **régulation du trafic** (feu, etc.) de façon à éviter la traversée des quartiers et des centralités, et à réduire la distance parcourue de présence des véhicules hors du réseau autoroutier.



– Réduire l'effet de coupure du **réseau autoroutier** et améliorer son intégration urbaine et paysagère.

– Réduire les **nuisances du trafic**, notamment par un abaissement de la vitesse.



– S'appuyer sur le **réseau routier** existant pour faire face à la demande future.

– Tenir compte de la **hiérarchie du réseau routier et des contraintes d'exploitation des transports publics** dans les aménagements de la voirie.



– Tranquilliser et modérer le **trafic dans les quartiers** et dans les centralités.



– Mettre en place des **contrôles d'accès** sur les axes principaux d'entrée dans l'agglomération en limitant le flux de véhicules entrants de manière à ce que le réseau routier local fonctionne à tout instant.

Stationnement

– Dans les projets de construction, appliquer les **facteurs de réduction du stationnement** selon le Plan des mesures OPAir et les normes VSS, et veiller à la mise en place de plans de mobilité destinés aux entreprises de plus de 50 employés.

– Développer des outils complémentaires au Plan OPAir afin de maîtriser l'offre en **stationnement des pendulaires**.

– Dans les secteurs particulièrement bien desservis par les transports publics, appliquer des facteurs de réduction du stationnement pour les nouvelles constructions également au **logement**.

– Sur le domaine public, favoriser le **stationnement de courte durée** tout en offrant la possibilité aux habitants de stationner en longue durée dans les quartiers si le stationnement sur domaine privé n'est pas suffisant.

– Sur le domaine privé, favoriser la **mutualisation** des places existantes.



4



Stratégies de mise en œuvre



Au travers de son projet de territoire (chapitre 3), le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois fixe la vision des Autorités communales et cantonales pour l'évolution du territoire à l'horizon 2040. Non exhaustif, il est avant tout un support à la planification et permet de garantir un développement cohérent, équilibré et harmonieux du territoire. Le présent chapitre présente les principaux éléments de la mise en œuvre du PDi-OL. Parallèlement, les étapes et mesures qui permettront de concrétiser la vision en passant de la situation actuelle à la situation voulue en 2040 sont inscrites dans les Programmes d'actions des Municipalités.

4.1 Programmes d'actions de compétence municipale

4.2 Stratégies de mise en œuvre

4.3 Collaboration intercommunale

4.4 Participation de la population

4.5 Modification du PDi-OL

4.1

PROGRAMMES D' ACTIONS DE COMPÉTENCE MUNICIPALE

Le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL) est accompagné de Programmes d'actions de compétence municipale qui listent les principales mesures nécessaires à la concrétisation des intentions qui y sont exprimées. Ces Programmes d'actions se composent de fiches et de plans de mesures.

Les Programmes d'actions permettent de renseigner les Conseils communaux et généraux ainsi que la population sur la manière dont chaque Municipalité compte mettre en œuvre le PDi-OL. Ces Programmes d'actions sont également des outils de gestion qui permettent de prioriser les actions et d'allouer les ressources communales (financières et humaines). Comme outil de travail évolutif, il est adapté et complété par la Municipalité en fonction de ses besoins et priorités.

Dans le cadre des procédures usuelles, la population, les Conseils communaux et généraux ainsi que les services de l'Etat auront à se prononcer ultérieurement sur ces mesures. La faisabilité de ces mesures, la pesée des intérêts, la conformité aux planifications supérieures et les coordinations avec les autres domaines se feront lors des études de détails.

Mesures

Les mesures identifiées sont de 5 types.

Les mesures sectorielles : tout projet concret localisé sur le territoire (franchissement à créer, route à réaménager, secteur de développement à planifier, etc.)

Les mesures thématiques : étude ou réflexion stratégique nécessaire avant de pouvoir agir concrètement sur le territoire (étude d'opportunité, diagnostic, etc.)

Les mesures de gouvernance : organisation ou instance à mettre en place pour concrétiser les intentions du PDi-OL (groupe de concertation, plate-forme d'échange d'expériences, outil de monitoring, etc.)

Les mesures d'exemplarité : mesures que les Communes peuvent appliquer sur leurs propres activités et infrastructures (assainissement des bâtiments publics, etc.)

Les mesures incitatives : actions de promotion ou de soutien auprès de publics-cibles pour les encourager à prendre des mesures allant dans le sens du PDi-OL (guide de recommandation, subventions, etc.)

Si certaines mesures sont clairement définies (qui quoi quand), d'autres mesures – appelées « mesures types » – décrivent les actions possibles de la part d'une ou plusieurs Communes dans une thématique spécifique. Dans ces domaines, aucun état des lieux propre à chaque Commune n'a été effectué. Chaque Municipalité se déterminera ultérieurement sur la suite à donner à ces mesures types en fonction des actions déjà entreprises (qui varient d'une Commune à l'autre) et de ses priorités.

Plan des mesures sectorielles

Les plans des mesures indiquent géographiquement les sites de projets. Ils rendent compte des lieux sur lesquels un projet est nécessaire et prévu pour atteindre la vision 2040. Les sites non mentionnés sur les plans des mesures signifient que la situation actuelle est satisfaisante ou que ce n'est pas un site prioritaire. Par exemple, le réseau cyclable de l'Ouest lausannois se compose de tronçons déjà aménagés et qui donnent satisfaction. Ces tronçons ne font pas l'objet de mesures des Programmes d'actions et ne sont pas mentionnés sur les plans des mesures. D'autres tronçons nécessitent un réaménagement et les Municipalités concernées souhaitent s'en charger d'ici 2040. Une mesure est donc inscrite dans les Programmes d'actions et sur les plans des mesures.

Plan d'affectation communal (PACom)

La principale mesure permettant la mise en œuvre du PDi-OL est la révision des Plans d'affectation communaux (PACom). Si Villars-Ste-Croix a révisé son PACom en 2011 et Prilly en 2020, les autres Communes de l'Ouest lausannois ont déjà lancé ou vont lancer dans les années à venir la révision de leur propre PACom.

Selon la LATC, les Plans d'affectation communaux règlent le mode d'utilisation du sol en définissant des zones sur toute ou une partie du territoire d'une ou de plusieurs communes. Ils sont contraignants pour les autorités et les propriétaires.

Des démarches spécifiques seront mises en place dans chaque Commune pour établir le nouveau PACom. Elles permettront de transcrire dans la réglementation les intentions fixées dans le PDi-OL en matière d'aménagement, par exemple pour les constructions, les espaces extérieurs, le stationnement, l'énergie, etc.

4.2

STRATÉGIES DE MISE EN ŒUVRE

L'élaboration des Programmes d'actions des Municipalités s'appuie sur un certain nombre de stratégies qui doivent faciliter la mise en œuvre du PDi-OL.

Cibler les interventions

Un Plan directeur n'a pas à être exhaustif. Il se concentre sur les thématiques et les projets à enjeux pour la ou les Communes. Il en va de même pour les programmes d'actions qui comprennent des mesures ciblées pour atteindre les objectifs fixés dans le PDi-OL.

Etudier et développer chaque mesure

Les principales mesures du PDi-OL ont été priorisées et attribuées à un horizon de réalisation ainsi qu'à un service responsable. Ces projets sont menés de manière classique.

Tirer parti des opportunités

Certaines mesures portent sur des projets multithématiques. Par exemple, le projet de tramway vise également à intégrer la mobilité douce et à réaménager l'espace public.

La mise en œuvre du PDi-OL passera donc également par un travail opportuniste qui consiste à profiter de chaque intervention sur le territoire pour concrétiser un bout du Projet de territoire. Ainsi, la mesure tramway permet à la fois de répondre à la vision 2040 concernant les transports publics, mais aussi concernant la mobilité douce et l'espace public. Progressivement, au fur et à mesure que les opportunités se présentent, une importante évolution du territoire peut ainsi se mettre en place sans mobiliser des ressources humaines et financières disproportionnées.

Exemplarité des Autorités

Dans leurs champs d'activités, les Communes sont responsables de la mise en œuvre du PDi-OL. Elles assument un rôle moteur et d'exemplarité. Ceci passe, par exemple, par la formation continue, l'élargissement de leurs champs d'activités ou la mise en place d'outils de bonnes pratiques.

Sensibilisation

Dans certains domaines, la mise en œuvre du PDi-OL n'est pas uniquement du ressort des Autorités, mais dépend de la volonté d'autres acteurs du territoire ; qu'il s'agisse de l'usage de la mobilité douce, des choix énergétiques ou de la gestion des espaces extérieurs privés, des stratégies de sensibilisation et d'incitation permettent de toucher les propriétaires privés, les entreprises ou les particuliers afin qu'ils contribuent également, sur une base volontaire, à l'atteinte des objectifs inscrits dans le PDi-OL.

Monitoring

L'évolution de la situation dans l'Ouest lausannois nécessite de mettre à jour régulièrement l'état de la situation. Des outils de monitoring existent déjà dans les domaines du trafic ou de l'énergie. D'autres outils pourraient être mis en place.

Expérimentation

Dans certains domaines, les mesures à prendre seront expérimentales. Elles permettront de tester des aménagements ou des usages avec la population avant de pérenniser les solutions les plus adéquates. Les champs d'expérimentation sont par exemple l'aménagement des espaces publics, la modération du trafic ou les occupations temporaires.

4.3

COLLABORATION INTERCOMMUNALE

Les territoires des Communes de l'Ouest lausannois sont fortement imbriqués. Par ailleurs, les Autorités communales ont l'habitude de collaborer depuis de nombreuses années sur les dossiers d'aménagement du territoire. Pour ces raisons, elles ont souhaité réfléchir ensemble et élaborer conjointement un Plan directeur intercommunal fixant un projet de territoire à l'horizon 2040. Une fois en vigueur, le PDi-OL assurera la cohérence des projets sur le territoire de l'Ouest lausannois.

La réflexion commune menée sur l'Ouest lausannois a permis de faire émerger des mesures nécessaires à l'horizon 2040. Certaines mesures sont d'échelle communale, d'autres concernent deux ou plusieurs communes.

Enfin, des mesures ont une influence sur tout l'Ouest lausannois, elles sont d'enjeu régional. Pour chaque mesure, une structure ad hoc de projet est mise en place par la ou les Commune (s) concernée (s).

La coordination des mesures à enjeu régional se poursuivra au travers des instances existantes au sein de la structure de collaboration intercommunale Stratégie et développement de l'Ouest lausannois (SDOL). Certaines mesures seront également menées en collaboration avec le Canton ou d'autres partenaires (tl, POL, Hautes Ecoles, etc.).

Les Autorités communales souhaitent également poursuivre et renforcer leur collaboration avec des acteurs majeurs de l'Ouest lausannois, en particulier les Hautes Ecoles, les tl et les MBC, ainsi que la Police de l'Ouest lausannois. Certaines mesures seront menées en collaboration avec ces partenaires.



4.4

PARTICIPATION DE LA POPULATION

Mis en consultation auprès de la population par deux fois, puis adopté par les 8 Conseils communaux et généraux de l'Ouest lausannois et approuvé par le Conseil d'Etat, le PDi-OL est l'outil légitime de planification stratégique du développement de l'Ouest lausannois qui assure la cohérence des projets à cette échelle. Il contribue à la bonne information de la population sur les démarches entreprises par les Autorités.

Sur la base de la vision 2040 exprimée dans le PDi-OL, de nombreuses mesures devront être réalisées pour répondre aux enjeux identifiés. Chaque mesure contribue à la mise en œuvre du PDi-OL et doit répondre à la cohérence d'ensemble; mais elle doit aussi prendre en compte les enjeux et les attentes au niveau local et obtenir l'adhésion de la population. C'est pourquoi 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). Des projets plus expérimentaux continueront de voir le jour pour tester de nouvelles pratiques ou de nouveaux types d'aménagements.



4.5

MODIFICATION DU PDi-OL

Le PDi-OL peut être modifié lorsque les circonstances ont changé ou lorsqu'une mesure de planification entre en contradiction avec la partie opérationnelle. Dans ce cas, les deux procédures doivent être liées. Le plan d'affectation est soumis à la procédure usuelle qui implique une enquête publique puis l'adoption par le ou les Conseils communaux et généraux concerné(s). En parallèle, la modification de la partie opérationnelle du PDi-OL est soumise aux huit Municipalités avant approbation par le Conseil d'Etat. Les Conseils communaux et généraux sont informés. Ainsi la cohérence du développement de l'Ouest lausannois à long terme est garantie par le passage devant les huit Municipalités.

Sont considérées comme mineures les modifications qui respectent les orientations stratégiques mais s'écartent de la partie opérationnelle du PDi-OL du fait, par exemple, de dimensions et de localisations adaptées découlant d'études complémentaires plus détaillées. Dans ce cas, la Municipalité concernée devra établir qu'il s'agit bien d'une modification mineure et se limitera à en informer les sept autres Municipalités.







ÉTUDES DE RÉFÉRENCE

ÉTUDES RÉGIONALES OU CANTONALES

Plan directeur cantonal – 2008 ; Plan directeur cantonal, 3^e révision – 2014 ; Plan directeur cantonal, 4^e révision – 2017 ; Système de gestion des zones d'activités, étude de base, étude cantonale – 2016 ; Etude économique du PALM : adéquation de l'offre foncière et immobilière avec les besoins des entreprises. Phase I : diagnostic économique, STAT-VD, 2018
Phase II : Diagnostic de l'offre foncière et immobilière : rapport final et document de synthèse, 2019
Schéma directeur des Hautes Ecoles (SDHE), UNIL-EPFL, 2019
Stratégie cantonale Installation commerciales à forte fréquentation – 2010 ; Conditions d'implantation des installations commerciales à forte fréquentation (ICFF), agglomération Lausanne-Morges – 2011 ; Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) – 2007 / 2012 / 2016 ; Stratégie pour l'implantation des tours dans l'agglomération Lausanne-Morges – 2014 ; Plan d'aménagement cantonal (PAC) des Hautes Écoles – 1968 ; Comptages Lausanne Région – 2010-2014 ; Plan de charge du réseau routier d'agglomération 2030 – 2015 ; Hiérarchie du réseau routier (PALM 2012) – 2012 ; TL Vision 2025 – 2014 ; Transport de marchandise dans l'agglomération Lausanne-Morges, étude préliminaire – 2014 ; Réseau autoroutier de l'Ouest lausannois - rapport d'étude préliminaire – 2007 ; Axes forts TP urbains - PALM - variantes réseau préférentiel 2020 – 2008 ; Axes forts TP urbains - PALM 2012 _ expertise – 2012 ; Mandat d'études « projet de prolongement et électrification de la ligne 1 » – 2016 ; Image directrice tl - chantier 6 – SDOL – 2006 ; Secteur Bussigny-Morges - étude d'accessibilité multimodale – 2016 ; Desserte TP secteur Bussigny-Villars-Mex-Vufflens la ville – 2016, Diagnostic de l'image préférentielle 2010-2014 des TP dans l'Ouest lausannois – 2016 ; Présentation ligne 33 – tl – 2016 ; Prolongement ligne 32 – 2016 ; Carte des arrêts tl des axes principaux de transport (m1, t1, bhns) – 2016 ; Base de données accidentologie – 2016 ; Vision TP 2030 Morges – 2016 ; Vision TP 2030 Hautes Écoles – 2016 ; Prolongement ligne T1 – 2016 ; Etude RUMBA EPFL – 2016 ; Suppression du goulet d'étranglement Crissier et jonction de Chavannes – 2014 ; Nouvelle liaison Lausanne Morges via les Hautes Écoles – 2014 ; Etude d'accessibilité multimodale autour de la jonction d'Ecublens - version finale du rapport – 2018 ; Mesures compensatoires - Aménagement de la jonction autoroutière – 2018 ; ISOS – 1994-2002 ; Recensement architectural ; ICOMOS – 2011 ; Guide environnemental du PALM – 2016 ; Plan directeur forestier – en cours ; Plan d'aménagement cantonal (PAC) Venoge – 1997 ; PALM / Stratégie Parcs, Nature et Paysage – 2011 ; PALM / Etude environnementale stratégique – 2012 ; Travail de Master - Potentiel de détente Bois d'Ecublens – 2016 ; Plan directeur Forestier de la Région Centre – 2019 ; Plan de gestion des déchets 2014 – 2014 ; Guide de planification énergétique territoriale VD – en cours ; Recensement des rejets thermiques et du CAD – en cours ; Etude des ressources géothermiques – en cours ; PALM / Etude environnementale stratégique – 2011 ; Directive cantonale pour l'implantation de chauffage à bois – 2014 ; Extraction de chaleur et de froid des lacs et rivières – 2017 ; Plan des mesures OPair – 2018 ; Liste des consultations Mesures OPAIR – 2018 ; Plan régional d'évacuation des eaux (PREE) – en cours ; Plan de gestion des déchets 2014 – en cours ; OPAM / Carte des contraintes – en cours ; Cartes des dangers naturels – en cours ; PALM / Etude environnementale stratégique – 2011.

ÉTUDES INTERCOMMUNALES

Diagnostic territorial et enjeux, Planouest – 2016 ; Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) – 2004 ; SDOL / Cartes de synthèse Urbanisation et paysage – 2009 ; Livre « L'Ouest pour horizon » – 2011 ; Chantier 1 / Hautes Écoles - Maladière - Tir-Fédéral, lignes directrices et stratégies d'aménagement – 2005 ; Chantier 2 / Secteur Bussigny à Sébeillon, lignes directrices et stratégies d'aménagement – 2005 ; Chantier 3 / Route de Cossonay RC 251, lignes directrices et stratégies d'aménagement – 2005 ; Chantier 4 / Zones d'activités Saint-Sulpice - Ecublens, lignes directrices et stratégies d'aménagement – 2005 ; Secteur Jonction d'Ecublens - Venoge, lignes directrices et stratégies d'aménagement – 2018 ; Image directrice de Vallaire-Venoge – 2018 ; PDL Arc-en-Ciel – 2010 ; Masterplan Pont Bleu-Terminus –

2011 ; Réflexion sur le développement urbanistique et économique du terminus du tram à Croix-du-Péage 2013 ; Lignes directrices pour l'aménagement du site de l'UNIL à Dorigny – 2013 ; Pré-étude sur la collaboration institutionnelle en matière de politique du logement dans l'Ouest lausannois – 2014 ; SDOL / Cartes de synthèse Transport public (TP), Réseau cyclable, Piétons, Transport individuel motorisé (TIM) – 2009 ; Chantier 5 / Espace public et mobilité douce – 2005 ; Chantier 5 / Etude d'opportunité Vélos en libre-service (VLS) – 2013 ; Chantier 5 / Stratégie de comptages vélos – 2014 ; Politique intercommunale coordonnée en matière de stationnement – 2010 ; Stratégie intercommunale en matière de P + R – 2013 ; Secteur Gare de Renens / Interface des transports publics de l'Ouest lausannois, avant-projet – 2009 ; Projet d'ouvrage PP2-PP3 / tram t1 – en cours ; Avant-projet PP1 / tram t – en cours ; Avant-projet PP5 / BHNS – en cours ; Prolongement du tram entre Renens-Gare et Croix-du-Péage dans l'Ouest lausannois : Analyse et stratégie – 2012 ; Requalification de la RC 1 (Etape 3) – en cours ; RC76 : Étude préliminaire – Concept de requalification – 2014 ; RC82 : Étude préliminaire de réaménagement – 2013 ; Chantier 6 / Etude de l'ossature de réseau TC entre Lausanne et Renens à l'horizon 2020 – 2005 ; Chantier 6 / Etude d'aménagement routier pour l'intégration TP-TIM-MD – 2008 ; PP5-BHNS Trafic actuel + horizon 2030 – 2015 ; Etude TL image directrice horizon 2025 – 2028 ; Enquête sur la Mobilité des Hautes Écoles – 2016 ; Chantier 5 / Annexe 5 Rapport technique de mobilité et annexes – BHNS – 2017 ; PP2-PP3-PP4 / Rapport technique – Tram – 2012 ; PP2-PP3-PP4 / Annexe au Rapport technique – Tram – 2012 ; Terminus de la tangentielle Sud – 2007 ; Quel projet paysager pour l'Ouest lausannois ? – 2000 ; Réseau écologique de Lausanne et de l'Ouest lausannois – 2014 ; Ensembles bâtis de l'Ouest lausannois – 2015 ; Données liées au parc solaire (UNIL) – 2016 ; Etude des conduites des eaux usées – 2016 ; Carte du concept énergétique pour les hautes écoles – 2016 ; Etude préliminaire d'assainissement du bruit routier, routes cantonales et communales principales – 2010.

COMMUNE DE BUSSIGNY

PDL Cocagne-Buyère ; Projet vélo : Propositions pour la circulation et le stationnement des cycles sur le territoire de la commune – 2004 ; Plan de classement des arbres – 2006 ; Label Cité de l'Energie – 2014 ; Etude assainissement du bruit – en cours ; PGEE – 2009.

COMMUNE DE CHAVANNES-PRÈS-RENEUS

Centre sportif de Chavannes-près-Renens, étude de relocalisation – 2011 ; Rapport zones 30 – 2009 ; Recensement des arbres majeurs – en cours ; Potentiels solaires - étude Solen – 2014 ; Concept énergétique Côte de la Bourdonnette – 2016.

COMMUNE DE CRISSIER

PDL Ley Outre – 2011 ; PDL Village-Centre – 2009 ; Une nouvelle vision pour Crissier et secteur d'activités de Vernie (hormis volet mobilité) – 2011 ; Schéma directeur des installations commerciales – en cours ; Politique énergétique communale (Cité de l'énergie) – 2013 ; Fichier source CRICAD – 2016, Subventions communales pour les énergies renouvelables – 2016.

COMMUNE D'ECUBLENS

Projet de territoire – 2009 ; Image directrice Renges-Venoge – 2017 ; Schéma directeur des déplacements – 2011 ; Concept d'arborisation – 2002 ; SDA Communal – 2012 ; Label Cité de l'Energie – 2015 ; Plan lumière – 2016 ; Etude énergétique Collège Coquerellaz – 2016 ; Plan PGEE – 2016 ; PGEE – en cours ; Assainissement du bruit routier – 2010.

COMMUNE DE PRILLY

Révision du PGA – en cours ; SDNL / Etude densité-qualité 2014-2015 ; PDL Corminjoz (+PGA) – 2009 ; Etude circulation RGR -

Secteurs Centre, Corminjoz, Broye – 2012 ; Avenue du Chablais - RC 1 / Requalification complète – en cours ; Prolongement viaduc du Galicien – en cours ; Etude liée à l'assainissement du carrefour Cery - Fleur-deLys – 2014 ; Requalification de la route de Broye + mise à ciel ouvert & renaturation ruisseau de Broye – en cours ; Etude « coulée verte » (PQ Galicien + secteur SICPA) – en cours ; Plan directeur « Nature en ville » – en cours ; Politique énergétique communale (Label Cité de l'Energie) – 2012 ; Cadastre thermique et planification énergétique territoriale – en cours ; Assainissement Bruit routier – en cours ; PGEE – 2013 ; PGEE (+ exutoire EC - projet intercommunal jusqu'au lac Léman) – 2013.

COMMUNE DE RENENS

Révision du PGA – en cours ; Plan des alignements routiers – en cours ; L'arbre citoyen renonais. Concept d'entretien et de remplacement des arbres d'avenues – 2010 ; Arbres communaux – 2016 ; Cadastre thermique et planification énergétique territoriale – en cours ; Label Cité de l'Energie / Concept énergétique communal 2013-2016 – 2012.

COMMUNE DE SAINT-SULPICE

Plan directeur communal (PDCom) – 1997 ; Plan général d'affectation (PGA) – 2011 ; Faisabilité du déplacement du port – 2014 ; Renaturation de la Venoge – 2015 ; Cadastre mis à jour – 2016 ; PGA – 2016.

COMMUNE DE VILLARS-SAINTE-CROIX

Schema directeur communal – 2006 ; Bilan communal des surfaces d'assolement – 2011 ; Cadastre mis à jour – 2016 ; Rapport nappes phréatiques – 2016 ; Plan du réseau des eaux usées – 2016 ; Rapport PGEE usées – 2016 Etude de densification de la ZI Croix-du-Péage, en cours depuis 2017.

SECTEURS OU COMMUNES VOISINS

Région Morges / Etude Urbanisation & paysage – en cours ; Région Morges / Intégration urbaine des zones artisanales et industrielles dans le périmètre d'agglomération – en cours ; Lausanne / Plan directeur communal – en cours ; SDNL / Chantier 4, volet A : Stratégie de préservation et d'évolution de la nature et du paysage – 2012 ; SDNL / Chantier 4, volet B: Parc d'agglomération de la Blécherette – 2012.

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AFTPU

Axes forts de transports publics urbains

BHNS

Bus à haut niveau de service

CAD

Chauffage à distance

C-FAD

Chaleur et froid à distance

CFF

Chemins de fer fédéraux

CHUV

Centre hospitalier universitaire vaudois

CIURL

Commission intercommunale d'urbanisme de la région lausannoise

COH

Commission de coordination Ouest lausannois – Hautes Écoles

COREL

Communauté de la région lausannoise

CTA

Conférence tripartite sur les agglomérations

DGE

Direction générale de l'énergie

DGMR

Direction générale de la mobilité et des routes

ECAL

Ecole cantonale d'art de Lausanne

ECS

Eau chaude sanitaire

ELR

Evaluation locale des risques

EPFL

Ecole polytechnique fédérale de Lausanne

EPT

Emploi plein temps

FAIF

Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire

FORTA

Fond pour les routes nationales et le trafic d'agglomération

GCTA

Gestion coordonnée des transports d'agglomération

ICFF

Installation commerciales à forte fréquentation

ICOMOS

Recensement des parcs et jardins historiques de la Suisse, 2011

ISOS

Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en suisse

IUS

Indice d'utilisation du sol

LAT

Loi fédérale sur l'aménagement du territoire

LATC

Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions

LEB

Lausanne-Echallens-Bercher

LPPPL

Loi sur la préservation et la promotion du parc locatif

LUP

Logement d'utilité publique

LVLENE

Loi vaudoise sur l'énergie

M1

Métro ligne 1

MD

Mobilité douce

OFS

Office fédéral de la statistique

OFROU

Office fédéral des routes

OPAIR

Ordonnance sur la protection de l'air

OPAM

Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs

PALM

Projet d'agglomération Lausanne-Morges

PDCN

Plan directeur cantonal

PDCOM

Plan directeur communal

PDF

Plan directeur forestier

PDI-OL

Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois

PDL

Plan directeur localisé

PFL-OL

Plate-forme logement de l'Ouest Lausannois

PGA

Plan général d'affectation

PMR

Personne à mobilité réduite

PPA

Plan partiel d'affectation

PPDE

Politique des pôles de développement économique

PQ

Plan de quartier

PREE

Plan régional d'évacuation des eaux

RC1/82/151/251

Route cantonale

RER

Réseau express régional

REV-OL

Réseau écologique de l'Ouest lausannois

RNI

Rayonnement non ionisant

SDA

Surface d'assolement

SDOL

Stratégie et développement de l'Ouest lausannois

SGZA

Système de gestion des zones d'activités

SRGZA

Stratégie régionale de gestion des zones d'activités

STATVD

Statistique Vaud

STEP

Station d'épuration

TIM

Transport individuel motorisé

TJM

Transport journalier moyen

TL

Transports publics de la région lausannoise

TP

Transport public

TSOL

Tramway du sud-ouest de Lausanne

UNIL

Université de Lausanne

ZIZA

Zone industrielle et zone artisanale

IMPRESSUM

CRÉDITS PHOTOS

P.5

Mathieu Gafsou, Crissier, 2018

P.18

Mathieu Gafsou, Prilly, 2018

P.23

Mathieu Gafsou, Crissier, 2018

P.47

Mathieu Gafsou, Ecublens, 2019

P.58

Mathieu Gafsou, Ecublens vu de Denges, 2018

P.73

Gaëtan Bally, Saint-Sulpice et Ecublens

P.75

Joël Christin, Prilly

P.83

Mathieu Gafsou, Renens, 2018

P.91

Mathieu Gafsou, Chavannes, 2018

P.95

Mathieu Gafsou, Villars-Sainte-Croix, 2018

P.105

Joël Christin, Les Rencontres Prilly, La Galicienne

P.106

Mathieu Gafsou, Bussigny

P.116

Paysagestion, Place du Marché, Renens

P.125

en haut : Pont12, Malley Gare, Prilly, 2018

à gauche : Mathieu Gafsou ECAL, 2016

à droite : Franziska Werren Noyau villageois, ancien collège, Villars-Sainte-Croix, 2011

P.131

Mathieu Gafsou, Hautes Écoles, Place de Cosandey, Ecublens, 2017

P.135

Franziska Werren Dentelle de Renges, Ecublens, 2013

P.137

Bruno Maréchal, La Venoge

Catherine Leutenegger, Campagne d'Ecublens, 2017

P.157

Aurélie Schopfer, Villars-Sainte-Croix, 2018

P.158

Mathieu Gafsou, Crissier, 2018

P.167

Mathieu Gafsou, Crissier, 2018

P.168

Mathieu Gafsou, Chavannes, 2018

GRAPHISME

Atelier Poisson

Giorgio Pesce, Séverine Dolt

