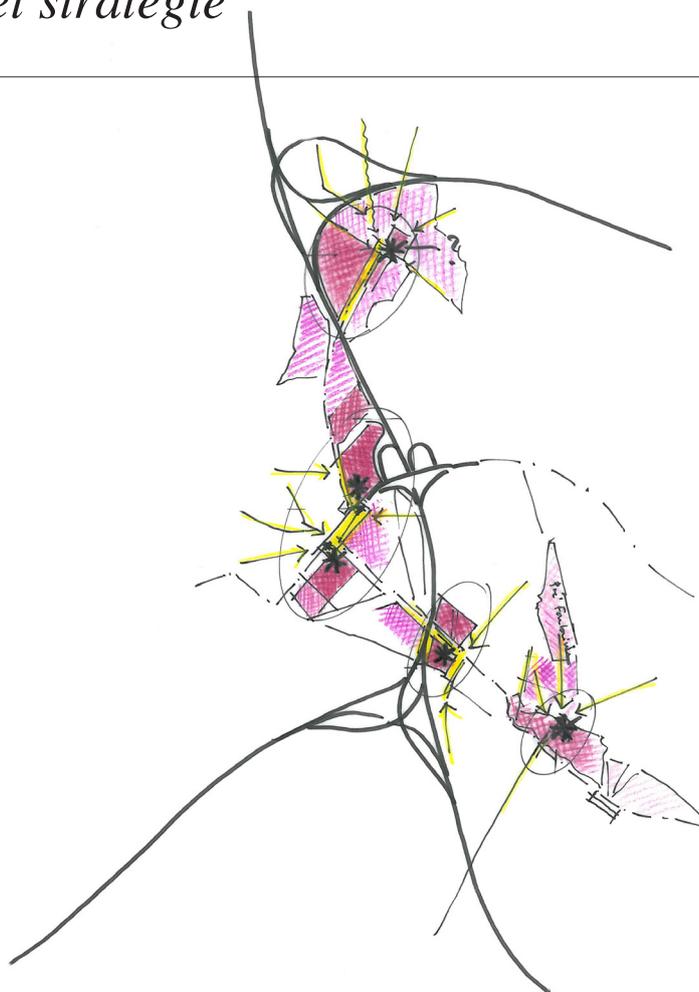


*Prolongement du tram entre Renens-Gare  
et Croix-du-Péage dans l'Ouest lausannois  
Analyse et stratégie*

---

*Rapport final*



**Mandants** *Bureau du schéma directeur de l'Ouest lausannois SDOL*  
*Commune de Bussigny-près-Lausanne*  
*Commune de Crissier*  
*Commune de Renens*  
*Commune de Villars Sainte-Croix*

**Groupe d'accompagnement**

pour les communes:

*Marianne Huguenin*, Syndique de Renens, Présidente du SDOL

*Claudine Wyssa*, Syndique de Bussigny-près-Lausanne

*Michel Tendon*, Syndic de Crissier

*Georges Cherix*, Syndic de Villars-Sainte-Croix

*Damien Guélat*, chef du Service bâtiments et urbanisme, Bussigny

*Jacques Liaudet*, chef du Service urbanisme et travaux, Crissier

pour les tl:

*Jean-Christophe Chassard*, chef de projet AFTPU

*Christophe Jemelin*, responsable de projet, développement et planification de l'offre

pour le SDOL:

*Ariane Widmer Pham*, cheffe de projet SDOL

*Benoît Biéler*, adjoint à la cheffe de projet SDOL

*Bruno Maréchal*, géographe stagiaire au bureau du SDOL

**Mandataire, équipe d'étude**

*Pierre Feddersen*, architecte dipl. EPFZ/SIA, urbaniste FSU/AIU  
chef de projet

*Rainer Klostermann*, architecte dipl. EPFZ/SIA, urbaniste FSU

*Feddersen & Klostermann* urbanisme architecture paysage  
Neumarkt 6 - 8001 Zurich

*Nicolas Servageon*, économiste d'entreprise

Fondateur d'*Acompany Sàrl*, promotion économique privée  
Chemin des Amandiers 35 - 1950 Sion

*Bruno Maréchal*, géographe stagiaire

*Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois SDOL*  
Chemin du Closel 15 - 1020 Renens

***"Le plus difficile à maîtriser en urbanisme, ce ne sont pas les trois dimensions de l'espace, mais bien la quatrième: le temps."***

---

*Les outils de l'apprenti sorcier, Marx Lévy et Jean-Claude Péclet*

## *Table des matières*

	<i>Introduction</i>	page 3
<b>1</b>	<b><i>État de planification autour du prolongement du tram Renens-Gare - Croix-du-Péage</i></b>	4
<b>2</b>	<b><i>Potentiels de développement et prolongement du tram: le benchmark de la Glattalbahn</i></b>	6
<b>3</b>	<b><i>Opportunités dans les secteurs autour du prolongement du tram</i></b>	9
<b>4</b>	<b><i>Les quatre opérations stratégiques</i></b>	13
<b>5</b>	<b><i>Recommandations, stratégie et plan d'action</i></b>	16
<b>6</b>	<b><i>Conclusion générale</i></b>	25
	<b><i>Documents de références utilisés dans le cadre de la présente étude</i></b>	29

## *Introduction*

Dans le cadre du projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM 2) la question se pose si le prolongement du tram entre Renens-Gare et la Croix-du-Péage doit s'inscrire en priorité A (horizon 2015-18) ou en priorité B (horizon 2018-22).

Bien que le schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL), ainsi que les lignes directrices du secteur Bussigny - Sébeillon (Chantier 2) et le plan directeur localisé de l'Arc-en-Ciel aient reçu un écho favorable de la part des propriétaires et des investisseurs, on constate une inertie certaine à réaliser des projets le long de l'axe en question. ***Le tram serait-il l'élément fédérateur du développement urbain***, apporterait-il le dynamisme souhaité et prévu dans les planifications en vigueur?

L'étude réalisée doit atteindre un double objectif:

- . ***Dresser un tableau de la situation actuelle*** en résumant les différentes données, études et projets réalisés le long de l'axe.
- . ***Esquisser des pistes pour amorcer et soutenir le développement urbain*** le long de ce nouvel axe de tram.

En parallèle aux éléments énumérés ci-dessus, le présent document de synthèse doit également permettre aux communes concernées de renforcer l'attractivité du dossier de l'Ouest lausannois qui, dans le cadre du fonds pour les infrastructures de la Confédération, est étudié sur les quatre points suivants (résumés):

- . ***La densification du périmètre et le potentiel***
- . ***L'utilisation actuelle du sol***
- . ***Le rôle moteur de l'infrastructure à réaliser dans le développement***
- . ***L'effet réseau***

Finalement, des recommandations sur les actions à entreprendre, la façon de les entreprendre, les points stratégiques à démarrer, les secteurs à dynamiser, etc. figurent en fin de document et font office de conclusion.

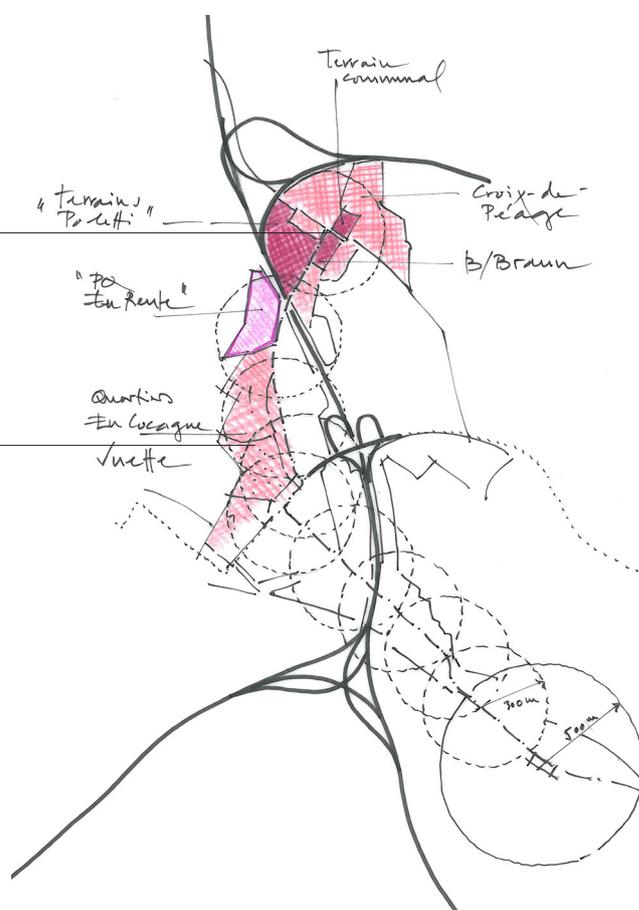
Le présent rapport est prioritairement destiné aux Municipalités des quatre communes de l'axe Renens-Gare - Croix-du-Péage.

## 1 État de planification autour du prolongement du tram Renens-Gare - Croix-du-Péage

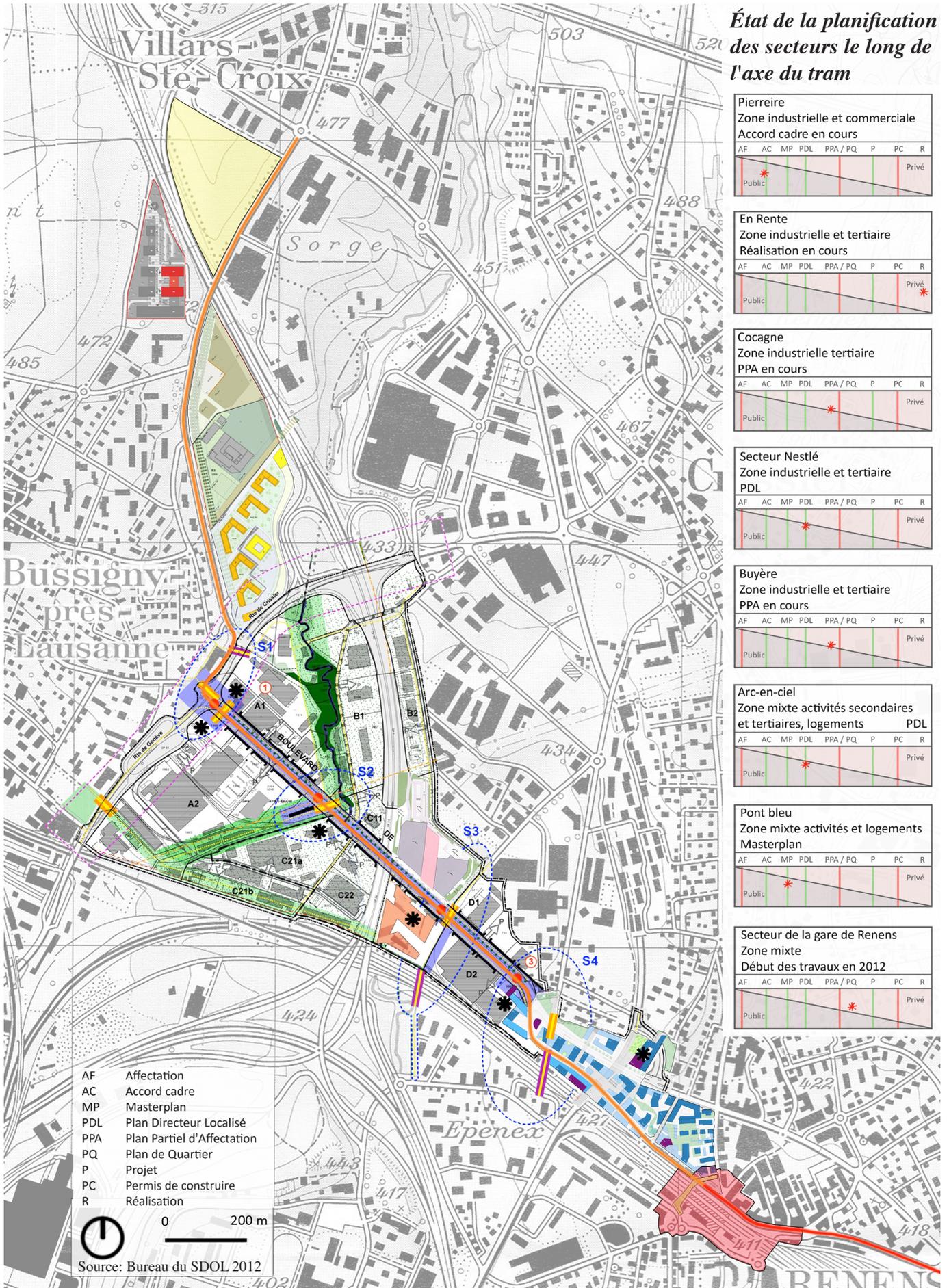
Extrait de la carte de synthèse urbanisation/paysage - horizon 2020 - du SDOL (version avril 2009) et les compléments qu'il faudrait y apporter (à droite): densité élevée sur les terrains non-construits du secteur Croix-du-Péage, dynamisation et requalification de la "poche" entre la bretelle de l'autoroute et la Sorge, densification de la zone résidentielle "En Cocagne-Vuette" à l'Ouest de la ligne de tram.

La carte de la page 5 montre l'état des planifications le long de l'axe du futur tram. Basé sur ce document, il est intéressant de relever les éléments suivants:

- Les planifications actuellement en cours sont conformes à la carte de synthèse urbanisation/paysage - horizon 2020 - du SDOL.
- Cependant, cette carte de synthèse ne prévoyait pas de développer de façon conséquente le secteur Croix-du-Péage, ni de densifier la zone résidentielle "En Cocagne-Vuette" à l'Ouest de la ligne de tram.
- Les états de planification le long de l'axe sont hétérogènes et n'ont pas le même degré d'avancement.
- A l'exception du secteur En Rente qui est déjà partiellement réalisé, toutes les autres planifications restent pour le moment en mains communales et peuvent par conséquent évoluer ou être modifiées.
- Le secteur de Croix-du-Péage est le moins avancé en terme de planification, il est également le plus problématique en terme de densité et d'attractivité.



**État de la planification  
 des secteurs le long de  
 l'axe du tram**



**Pierreire**  
 Zone industrielle et commerciale  
 Accord cadre en cours

AF	AC	MP	PDL	PPA/PQ	P	PC	R
							Privé
Public *							

**En Rente**  
 Zone industrielle et tertiaire  
 Réalisation en cours

AF	AC	MP	PDL	PPA/PQ	P	PC	R
							Privé *
Public							

**Cocagne**  
 Zone industrielle tertiaire  
 PPA en cours

AF	AC	MP	PDL	PPA/PQ	P	PC	R
							Privé
Public *							

**Secteur Nestlé**  
 Zone industrielle et tertiaire  
 PDL

AF	AC	MP	PDL	PPA/PQ	P	PC	R
							Privé
Public *							

**Buyère**  
 Zone industrielle et tertiaire  
 PPA en cours

AF	AC	MP	PDL	PPA/PQ	P	PC	R
							Privé
Public *							

**Arc-en-ciel**  
 Zone mixte activités secondaires  
 et tertiaires, logements PDL

AF	AC	MP	PDL	PPA/PQ	P	PC	R
							Privé
Public *							

**Pont bleu**  
 Zone mixte activités et logements  
 Masterplan

AF	AC	MP	PDL	PPA/PQ	P	PC	R
							Privé
Public *							

**Secteur de la gare de Renens**  
 Zone mixte  
 Début des travaux en 2012

AF	AC	MP	PDL	PPA/PQ	P	PC	R
							Privé
Public *							

- AF Affectation
- AC Accord cadre
- MP Masterplan
- PDL Plan Directeur Localisé
- PPA Plan Partiel d'Affectation
- PQ Plan de Quartier
- P Projet
- PC Permis de construire
- R Réalisation

0 200 m  
 Source: Bureau du SDOL 2012

## 2 Potentiels de développement et prolongement du tram: le benchmark de la Glattalbahn

### 2.1 Les potentiels de développement\*

\* Les tl ont collaboré à ce chapitre et fourni un grand soutien à la collecte des chiffres de base autour des différents arrêts.

Les potentiels d'habitants et d'emplois ont été calculés à l'aide des prévisions du PALM sur les secteurs stratégiques de l'Ouest lausannois aux horizons 2020, 203X et 20XX. Une modélisation du prolongement de l'axe du tram et la représentation des cercles de rayon de 400 mètres autour des arrêts ont permis d'évaluer le nombre d'habitants et d'emplois desservis par ce futur axe.

Une analyse du potentiel de fréquentation de la ligne a été faite en recoupant différentes données issues des sources suivantes:

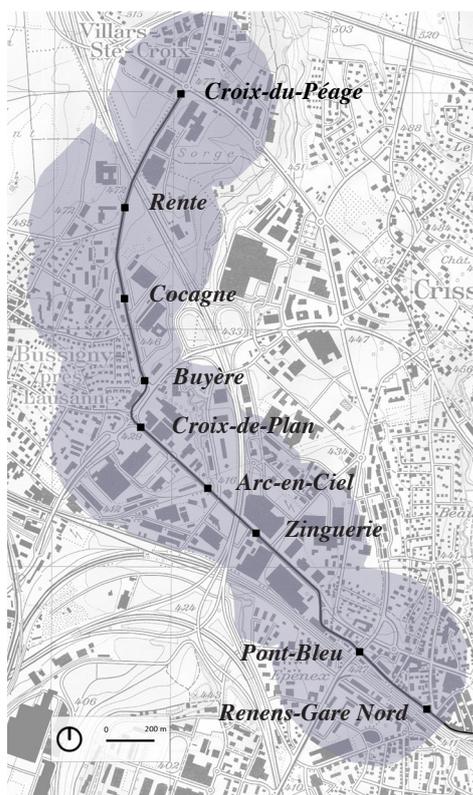
- programme et affectation du projet Cocagne-Buyère à Bussigny avec détail des m<sup>2</sup> à réaliser,
- rapport final du 2 mai 2011 des bureaux Urbaplan et Architecture R/R dont les annexes détaillent le potentiel de chalandise de toute l'agglomération,
- estimation (en cours et non définitive) du bureau Transitec sur l'impact du projet Cocagne-Buyère sur le secteur,
- confrontation des estimations par recoupement selon des normes standards et par contact avec des grands centres de l'axe (Leman-Centre et Migros).

Il ressort assez clairement que ***l'arrivée du tram attise un certain potentiel de réalisation et de croissance dans l'axe***, et ce même avec un report modal faible.

### 2.2 Modélisation de l'utilisation du tram

Afin de modéliser l'utilisation potentielle du tram le long de l'axe Renens-Gare – Croix-du-Péage, il a été décidé d'utiliser des outils ayant déjà servis dans une situation comparable. Le logiciel développé et utilisé par la Verkehrsbetriebe Glattal (VBG) à Zurich pour la Glattalbahn est intéressant pour étudier le prolongement du tram t1 dans le sens où dans les deux cas l'axe du tramway traverse des zones où les densités ne sont pas celles de villes-centre.

Les mandataires ont choisi différents pourcentages concernant les reports modaux applicables au futur axe de tram. Le report modal le plus bas (10%) a été choisi afin de se rapprocher des taux d'utilisation des transports publics assez bas dans le secteur aujourd'hui. Le taux de 20% représente une élévation moyenne de l'usage des transports publics dans le secteur. Le taux de 30% de report modal est le plus haut retenu dans cette étude à l'horizon 2030 et plus.



La modélisation du prolongement de l'axe du tram prend en compte le potentiel d'habitants et d'emplois dans un rayon de 400 mètres autour des arrêts.

Dans une zone périphérique d'une agglomération, ce taux correspond aux chiffres de la Glattalbahn aujourd'hui et correspond aux objectifs du Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), l'organisation cantonale zurichoise de transports publics. Les mandataires ont fait le choix de ne pas appliquer ce taux de report modal en 2020 jugeant qu'il restait difficilement atteignable en moins de 10 ans.

Le logiciel, à l'aide des données récoltées le long de l'axe (habitants, emplois, visiteurs journaliers pour les commerces), calcule une fréquence de passage d'un tramway ainsi que le degré de couverture des frais par l'achat des billets par les passagers. Ces coûts prennent en compte l'exploitation et la maintenance du réseau et du matériel roulant. Les coûts d'investissements ne sont pas pris en compte dans ce calcul. Un pourcentage de 60% est considéré comme le minimum pour reconnaître qu'une fréquence de tram soit rentable. Si 60% des coûts sont couverts par les billets des passagers, les 40% restants sont pris en charge par les communes et le canton.

### ***2.3 Analyse des résultats et constatations***

Les résultats fournis par ces calculs montrent que les potentiels d'habitants, d'emplois et de fréquentations commerciales peuvent ***justifier le prolongement de l'axe de tram t1***, même avec un taux de report modal assez bas dans un premier temps. Les calculs effectués sans tenir compte du cercle de 400 mètres autour de l'arrêt Renens-Gare soulignent que même sans l'apport de cet arrêt les chiffres restent ***favorables au passage d'un tram***. Avec un report modal de 10%, le tram semble rentable dès 2020 à une fréquence de 15 min. Les chiffres sont équivalents aux chiffres émis par la ZVV pour la Glattalbahn.

Les ***résultats sont encore plus encourageants*** avec les potentiels de 203X et 20XX, allant jusqu'à une fréquence de 3 minutes avec un degré de couverture des frais de 84% selon les potentiels à un horizon 20XX (voir tableaux à la page suivante).

## 2.4 Modélisation de la rentabilité et des fréquences potentielles pour le prolongement du tram selon le logiciel développé et utilisé par la Verkehrsbetriebe Glattal (VBG)

### Axe du tram avec 9 arrêts (y compris Renens)

Horizons	Report modal 10%		Report modal 20%		Report modal 30%	
	DCF	Fréquence	DCF	Fréquence	DCF	Fréquence
<b>2020</b>	66%	15 min	66%	7 min	-	-
<b>203X</b>	80%	15 min	106%	10 min	120%	7 min
<b>20XX</b>	105%	15 min	105%	7 min	80%	3 min

### Axe du tram avec 8 arrêts (sans Renens)

Horizons	Report modal 10%		Report modal 20%		Report modal 30%	
	DCF	Fréquence	DCF	Fréquence	DCF	Fréquence
<b>2020</b>	60%	15 min	60%	7 min	-	-
<b>203X</b>	75%	15 min	100%	10 min	112%	7 min
<b>20XX</b>	112%	15 min	112%	7 min	84%	3 min

Un report modal de 30% est réaliste dans une agglomération périphérique. 30% correspond au report modal déjà atteint en 2012 dans la périphérie Nord de Zurich avec la Glattalbahn (2 ans après son ouverture).

DCF: degré de couverture des frais (% des coûts payés par les billets des passagers). Le degré de 60% correspond aux objectifs du Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). Il est à noter que le calcul de ce degré de couverture n'est pas comparable avec celui en usage aux tl, qui intègre les coûts financiers (investissements, amortissements). Si ceux-ci n'étaient pas pris en compte, le degré serait au-dessus des 60 % considérés par le ZVV.

Fréquence: fréquence journalière du tram dans les deux sens.

## 3 Opportunités dans les secteurs autour du prolongement du tram

### 3.1 Les propriétaires principaux

La carte des différents propriétaires principaux le long de l'axe (page 11) montre clairement que le **nombre d'interlocuteurs est modeste**, ce qui est un avantage. En allant plus loin et en anticipant sur le chapitre concernant les opérations stratégiques à réaliser en priorité, le nombre de propriétaires prioritaires privés importants est de 6: Pizzera-Poletti, Veillon, Jallut, Maus, Amag, Coop-Immobilier.

### 3.2 Les terrains et les activités

La parcelle Filtrona, de par les activités temporaires qu'elle accueille, est une opportunité exceptionnelle dans ce site où, à l'exception de quelques terrains vierges de toutes constructions (terrain Pizzera-Poletti situé en fin de tracé côté Croix-du-Péage, le secteur en Cocagne, la parcelle Veillon contigüe à Maus Frères, le terrain de la commune de Crissier dans la boucle routière\* et quelques friches ponctuelles), l'entier du foncier de l'axe du tram est **bâti et occupé par des activités secondaires ou tertiaires**. Cet état de fait ne facilite pas les réalisations, l'existant devant être reconverti avant la réalisation d'un nouveau projet.

Le périmètre de la zone du tram a été analysé en terme de **cycle de vie des activités** occupant le foncier (page 12). Il s'agit en effet d'identifier d'un point de vue réaliste quelles sont les parcelles permettant une réaffectation et de croiser cette donnée avec les endroits faisant déjà l'objet d'études préalables.

Les premières constatations démontrent que l'axe possède **beaucoup d'activités en fin de cycle**, ce qui représente une première constatation positive. Par contre, peu de parcelles font l'objet d'une étude malgré l'état vétuste des bâtiments. Il y a donc lieu de **provoquer des projets** et de **stimuler une rénovation** voire une **réaffectation** des lieux.

Pour ce faire, les modifications apportées par le PDL dans la zone de l'Arc-en-Ciel et de Cocagne-Buyère ainsi que les autres programmes en cours sur l'axe ne sont pas suffisants en terme de densification. **Une gestion plus proactive et dynamique doit être mise en place** sur les parcelles stratégiques. Un appui doit être donné aux propriétaires pour mettre sur pied un programme correspondant à la vision du PDL et à la demande du marché. Un projet mal positionné n'aura pas d'occupants. Il s'agit donc de **trouver un équilibre et une mixité entre habitat, commerces, artisanat et tertiaire**.

\* Pour un équipement public, ce terrain peut être mis en valeur dès aujourd'hui. Par contre, si la parcelle devait accueillir une autre fonction, elle ne sera disponible qu'en 2016.

S'il est clair que la demande pour de *l'habitat* est soutenue dans tout l'Ouest lausannois, elle n'est pas réalisable partout dans le périmètre de l'Arc-en-Ciel.

*Le commerce* est quant à lui très fortement représenté et n'offrira que peu d'opportunité d'expansion.

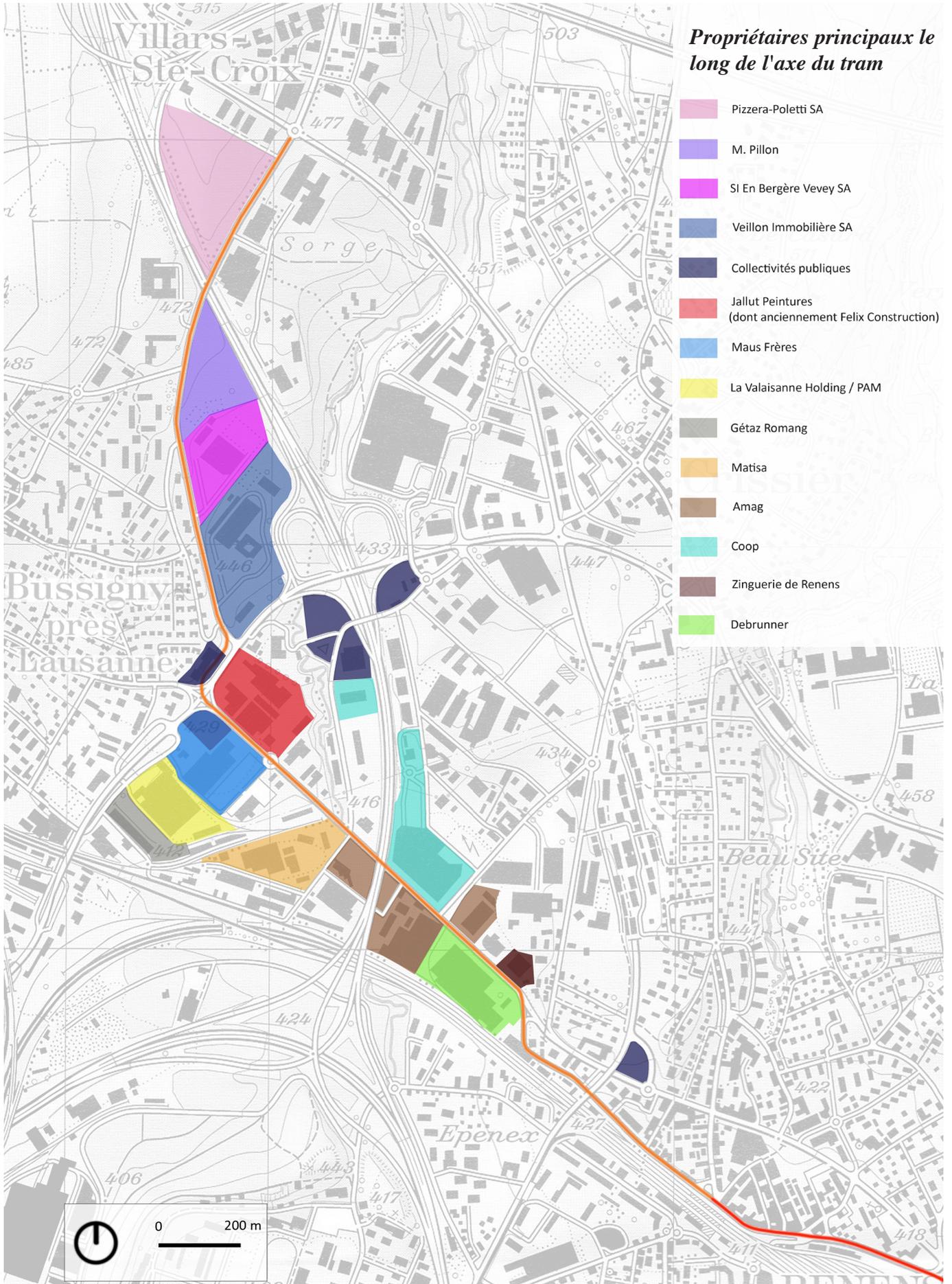
Les *surfaces administratives* disponibles sont aujourd'hui en nombre suffisant. L'accueil de nouvelles entreprises (étrangères ou suisses) recherchant un nouvel environnement de travail est difficile à évaluer. Il faut donc s'appuyer sur le tissu existant pour définir les programmes et les futures occupations des locaux. Cette action ne se fait pas naturellement, elle doit être accompagnée par des compétences spécifiques (études de marché, positionnement des projets, planification architecturale, démarchage d'occupants et montage financier).

### **3.3 Renforcer l'attractivité**

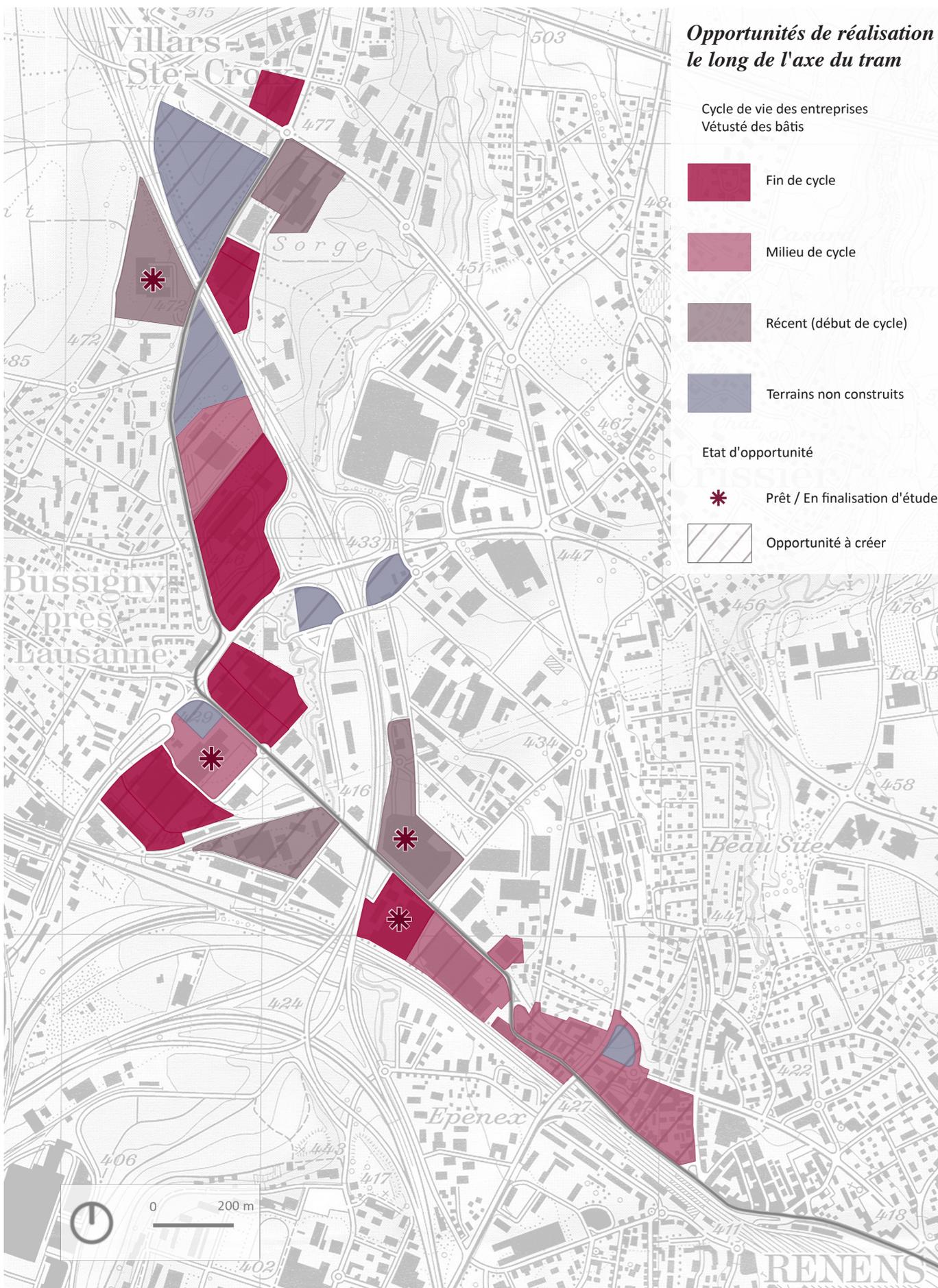
Une des *clés de réussite du changement* des secteurs le long de l'axe du tram sera de renforcer leur attractivité. Il s'agira de:

- . résoudre la cohabitation entre les nuisances générées par l'autoroute, le rail, les activités industrielles, le trafic (souvent lié aux commerces) et l'habitat,
- . renforcer la connectivité par le biais d'un réseau d'espaces publics attrayant avec celui des axes forts,
- . favoriser la visibilité des entreprises depuis l'autoroute,
- . orienter et ouvrir l'habitat en direction des vues attractives et du lac,
- . définir une politique coordonnée en matière de stationnements pour les véhicules privés,
- . concevoir un urbanisme de qualité autour des arrêts de tram.

En conclusion, malgré de fortes opportunités, un attentisme général est constaté dans l'entier du site. Par l'accessibilité et l'attractivité accrues qu'il offrira, ***le tram peut devenir l'élément fédérateur du développement attendu.***



### Opportunités de réalisation le long de l'axe du tram



## 4 Les quatre opérations stratégiques

L'analyse des opportunités mise en perspective par le futur tracé du tram laisse apparaître 4 secteurs stratégiques à stimuler en premier lieu (énumérés par ordre d'importance):

**4 Secteur Croix-du-Péage:**  
le périmètre inclut la parcelle Pizzera-Poletti et la zone industrielle à proximité, ainsi que le quartier En Rente.

**1 Cocagne-Buyère:**  
le périmètre inclut les parcelles Veillon, Nestlé et Pillon au Nord, les parcelles Jallut, Maus Frères, Veillon et Valaisanne holding au Sud. La zone stratégique s'articule autour du carrefour Croix-de-Plan.

**2 Secteur Arc-en-Ciel S3**  
(selon la terminologie du PDL):  
le périmètre inclut la parcelle Filtrona (Amag) et le Léman Centre. La partie stratégique peut s'étendre jusqu'au garage de l'Arc-en-Ciel.

**3 Secteur Pont-Bleu:**  
le périmètre inclut le Masterplan Pont-Bleu, la parcelle de la commune de Crissier le quartier Pré-Fontaine/Marcolet.



Descriptif détaillé par secteur:

#### **4.1. Cocagne-Buyère (voir PDL 2004-2008)**



*Avant-projet parcelle Veillon  
Retail Rites architecture 2012*

La parcelle Veillon fait l'objet d'études intensives par deux bureaux séparés. L'un des programmes assez avancé est développé par le bureau Retail Rites architecture. Il prévoit notamment une mixité entre une activité commerciale, des bureaux et de l'habitat.

La répartition des surfaces suivante figure dans l'étude préliminaire:

6'700 m<sup>2</sup> d'habitat

22'000 m<sup>2</sup> de bureaux

7'000 m<sup>2</sup> de commerces

En parallèle à ce projet, Nestlé envisage la création à court terme de 800 places de travail au Nord de la parcelle Veillon.

Finalement, la parcelle Cocagne possède un PPA en cours de validation et prévoit une mixité entre activités industrielles et tertiaires.

#### **4.2 Secteur Arc-en-Ciel S3 (voir PDL 2008-2010)**



*AMAG étude de faisabilité  
AWS Architekten 2007*

La parcelle Filtrona, propriété de la société AMAG SA, est en vente. Un avant-projet développé par le bureau AWS Architekten a été réalisé. Les surfaces prévues (hors parking) pour l'entier du projet avoisinent les 75'000 m<sup>2</sup>. Leur affectation n'est pas définie à ce stade.

En face de cette parcelle, de l'autre côté du Boulevard de l'Arc-en-Ciel, Coop Immobilier envisage également un réaménagement de Léman Centre et une densification des activités à cet endroit, pour autant que le tram se réalise.

L'idée serait de créer un nouvel accès (actuelle issue de secours) depuis le Boulevard de l'Arc-en-Ciel sous la forme d'une coursive accessible à l'Est par un escalier et escalator et à l'Ouest par une rampe. Une vitrine sur le Boulevard serait également créée afin d'animer le lieu.

Dans une deuxième étape, il est également envisagé d'occuper l'espace en toiture pour créer un ou deux niveaux (dont un commercial).

Cette densification permettrait de créer les surfaces supplémentaires suivantes:

4'055 m<sup>2</sup> sur deux niveaux en couvrant le toit

1'015 m<sup>2</sup> en occupant l'actuel Brico-Loisir

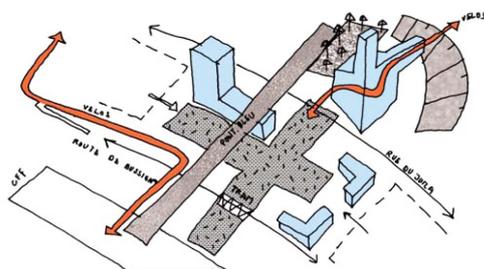
1'150 m<sup>2</sup> en couvrant l'espace livraison

Soit un total de 6'220 m<sup>2</sup> dont les vocations exactes restent à déterminer.



*Léman Centre proposition  
d'extension  
YKo Architecture 2009*

### 4.3 Secteur du Pont-Bleu (voir Masterplan 2010-2011)



*Une place et des ponts  
Masterplan Pont Bleu  
Merlini & Ventura architectes  
2011*

La commune de Crissier possède une parcelle stratégique dans la boucle routière du Pont-Bleu dont la vocation pourrait être de l'habitat. Cependant, des restrictions cantonales touchent cette parcelle sur laquelle aucune réalisation autre qu'un équipement public ne pourra voir le jour avant 2016.

En parallèle, un Masterplan a été effectué sur la zone du Pont-Bleu (zone Renens-Terminus et Crissier). Le nouveau quartier permettra d'offrir une densification au niveau de l'habitat, d'activités artisanales (existantes), d'hôtellerie et de commerces de proximité. Les premières affectations pourront concorder avec l'arrivée du tram à Renens, soit en 2017.

Outre les nouveaux projets à l'étude dans cette zone, une attention particulière devra être portée sur la mobilité douce. En effet, l'arrêt "Pont-Bleu" pourrait drainer une grande part d'habitants se trouvant dans les quartiers du Marcolet et Pré Fontaine à Crissier au Nord et à Chavannes-près Renens au Sud.

### 4.4 Secteur Croix-du-Péage



*Zone industrielle Croix-du-Péage*

Cette zone est celle qui comporte le plus de difficultés car actuellement, il n'y a aucun projet à l'étude et l'existant ne démontre aucune attractivité particulière. Hormis B-Braun, le bâti existant est plutôt en fin de cycle d'activité. La parcelle Pizzera-Poletti reste donc le seul attracteur potentiel, pour autant qu'elle puisse faire l'objet d'une forte densification.

Une réflexion poussée sur l'entier de la zone du Croix-du-Péage doit être conduite afin de permettre la création d'un pôle suffisamment fort pour justifier le prolongement du tram jusqu'à cet endroit. Le potentiel en terme de terrain existe (halles Coca-Cola et DHL, Pizzera-Poletti, parcelle de la commune de Crissier et zone New Adoc) mais demande une étude approfondie pour définir son positionnement, sa vocation, ses chances de développement et de requalification.



*En Rente, Business Village*

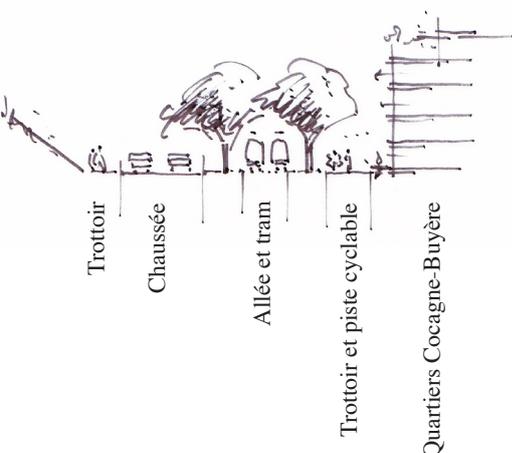
**Le quartier En Rente (Business Village)** mérite d'être reconsidéré pour accroître son attractivité. Les étapes à venir sont à densifier en y ajoutant de la mixité et de l'habitat. Une urbanité est à rechercher et les espaces publics peu attrayants sont à recomposer en mettant en scène la vue exceptionnelle sur le bassin lémanique. Il s'agira tout particulièrement de bien rattacher le quartier à la future station de tram sur la Route de Sullens. Aujourd'hui, le visiteur qui descend à l'arrêt de bus "Rente" ne trouve aucune entrée aux bâtiments!

## 5 *Recommandations, stratégie et plan d'action*

En tenant compte des chapitres précédents, les mandataires arrivent aux conclusions et recommandations suivantes. Pour des questions de clarté, les éléments sont regroupés dans les quatre secteurs stratégiques identifiés précédemment.



*Croquis de synthèse situant les actions à entreprendre le long de l'axe du tram Renens-Gare - Croix-du-Péage.*



Coupe de principe sur la Route de Sullens qui pourrait devenir "l'Allée de Sullens"!

### 5.1 Cocagne-Buyère

Afin de permettre au projet actuellement à l'étude sur la parcelle Veillon d'avancer dans les meilleures conditions possibles, il est fondamental de rapidement définir le tracé définitif du tram et les futurs arrêts. A ce titre, il est important de penser aux éléments suivants :

- **Le projet de contre-allée** sur la route de Buyère qui a pour vocation de desservir les parcelles Cocagne-Nestlé-Veillon est une bonne idée sur le principe. Par contre, elle doit :
  - servir uniquement au passage du tram et de la mobilité douce et doit exclure le trafic automobile (voir croquis ci-contre),
  - être prolongée le long de la Route de Sullens jusqu'au terminus du tram à Croix-du-Péage.

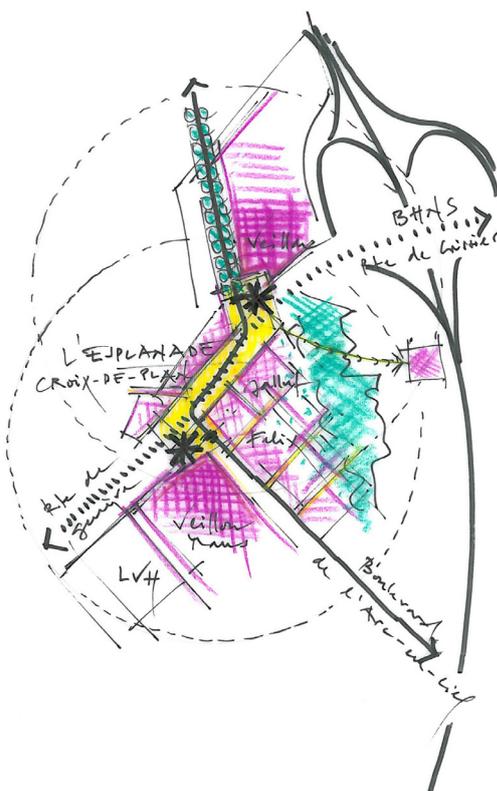
- **Le "nœud" Croix-de-Plan** situé dans le périmètre de la Route de Crissier - Route de Genève - Boulevard de l'Arc-en-ciel- Route de Buyère doit être spécialement étudié au niveau des arrêts du tram (voir croquis page suivante). En effet, si les arrêts sont mal positionnés, cela péjorera l'attractivité des projets sur les parcelles environnantes. Les mandataires recommandent par conséquent la création de deux arrêts dans ce secteur:

- le premier (en position centrale) sur le Boulevard de l'Arc-en-Ciel desservira les parcelles Maus/Veillon d'un côté et Felix/Jallut de l'autre,
- le second (en position latérale côté E) sur la route de Buyère desservira les parcelles Veillon et Nestlé. Cet arrêt permettrait également d'assurer une relation avec les centres commerciaux Fust et Media Markt en aménageant un cheminement attractif sur les terrains en mains publiques (actuelles décharges). Le franchissement de la Route de Crissier est prévu dans le cadre du PALM (mesure 4COL22).

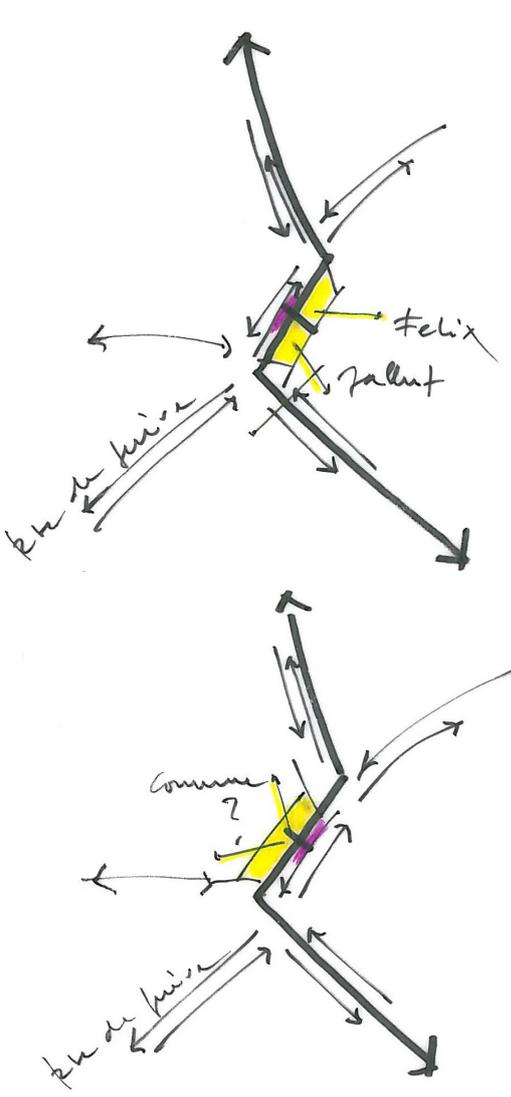
En plus d'être fonctionnelle, cette approche permettra de réduire les coûts de réalisation au niveau des franchissements des routes (sous-voies ou passerelles par exemple).

En procédant de la sorte, la connexion avec le futur BHNS Crissier-Bussigny sera optimale.

D'un point de vue urbanistique, ces réalisations permettront la création d'une **esplanade Croix-de-Plan**, emblème de la cohabitation des différents modes de transports dans cette zone. De plus, deux bâtiments phares, placés de chaque côté de l'esplanade pourraient souligner cette **nouvelle centralité** (voir croquis).

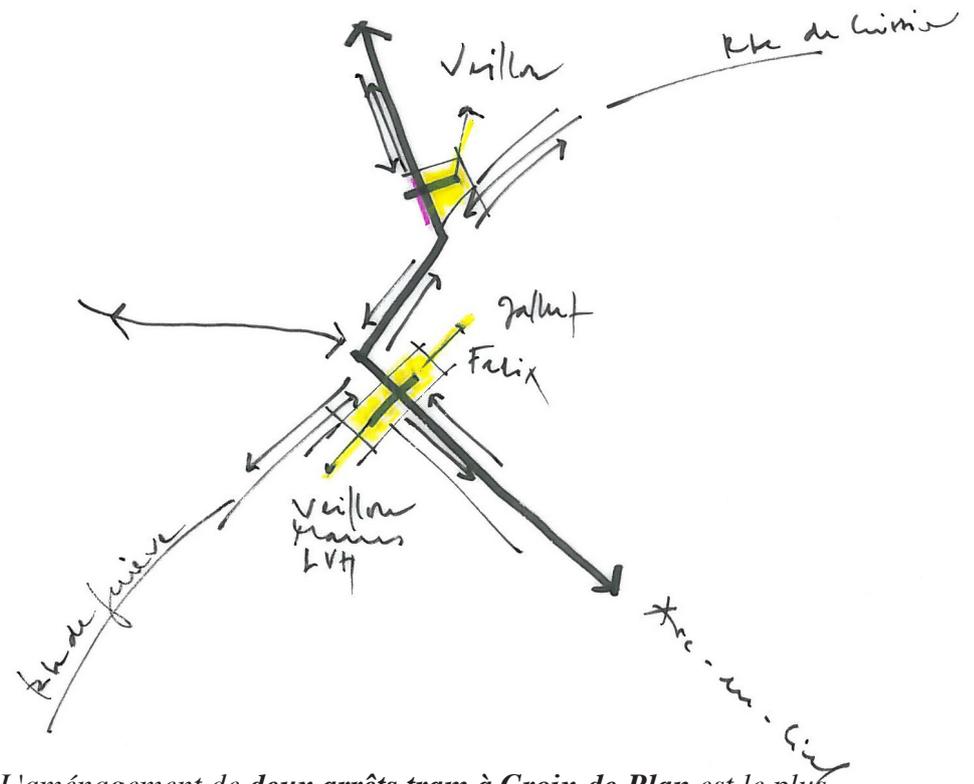


Croquis de l'esplanade Croix-de-Plan



Toute autre solution avec un seul arrêt de tram sur la Route de Genève péjorera l'attractivité des projets du secteur.

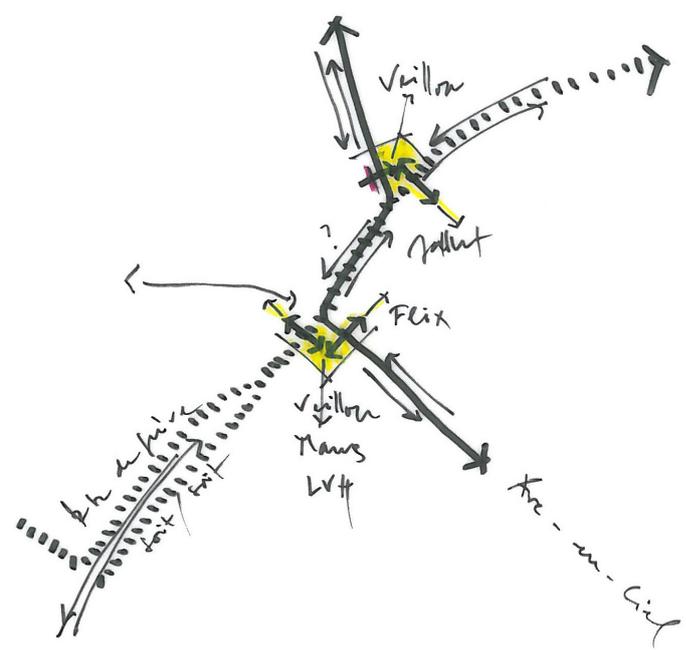
A l'avenir, la connexion avec le BHNS sera optimale, si les deux arrêts de celui-ci se situent en position centrale sur la Route de Crissier au Nord et sur la Route de Genève au Sud.



L'aménagement de deux arrêts tram à Croix-de-Plan est le plus favorable à la desserte des futurs projets et à la recomposition des espaces publics du secteur.

L'arrêt du tram en position centrale sur le Boulevard de l'Arc-en-Ciel se situera au centre d'un nouveau parvis reliant les futurs projets des deux côtés de la chaussée: le projet phare de Maus/Veillon au sud, le développement de Felix/Jallut au nord.

L'arrêt du tram en position latérale Est sur la Route de Buyère desservira les secteurs Veillon/Nestlé et se situera sur la nouvelle esplanade au pied de la tour Veillon-Buyère.





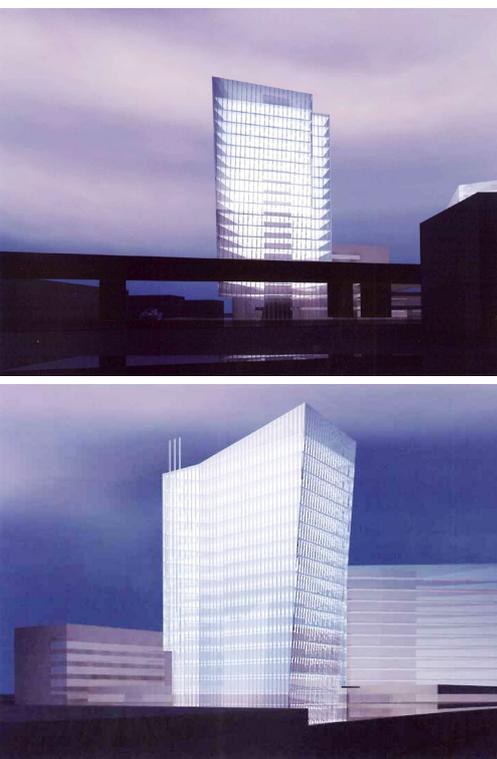
*Développer une nouvelle centralité urbaine à Croix-de-Plan est un défi!*

- Le **potentiel de réalisation** dans ce secteur est excellent. Il y a en effet de nombreuses opportunités qui sont directement liées aux cycles de vie des entreprises présentes. Mais ce ne sont que des opportunités pour le moment.

Les parcelles Jallut et Felix restent pour le moment au niveau du potentiel. L'avenir du site de la Valaisanne Holding est plus qu'incertain. Le pôle Maus-Veillon n'est pas plus avancé que le stade de l'intention. Pourtant, toutes les parcelles précitées sont fondamentales pour l'entier de la zone. La mise en place d'une réelle démarche proactive est donc indispensable.

Il faut urgemment :

- prendre contact avec l'entreprise Jallut pour faire un point de situation sur son activité et son ouverture à vendre ses parcelles, éventuellement fournir un soutien à la relocalisation de l'entreprise dans une zone plus adéquate,
- démarcher des promoteurs ayant la compréhension du potentiel de la zone pour que des projets puissent s'étudier sur ces parcelles,
- contacter la Valaisanne Holding pour connaître sa prédisposition à vendre son dépôt; en cas d'ouverture sur ce point, appuyer l'entreprise à trouver un acquéreur,
- contacter l'entreprise Maus Frères pour discuter de la réalisation d'un projet en commun avec la parcelle contiguë Veillon (et pourquoi pas aussi avec la parcelle de la Valaisanne Holding).
- suivre de près et soutenir le projet à l'étude par Retail Rites architecture.



AMAG étude de faisabilité  
AWS Architekten 2007



Le viaduc de l'autoroute,  
voisin du projet phare AMAG,  
traverse le Boulevard de  
l'Arc-en-Ciel.  
A droite, le projet du passage  
sous-voie Ecublens-Crissier.

## 5.2 Secteur Léman Centre et Filtrona (ou secteur Arc-en-Ciel S3)

Le potentiel de réalisation dans ce secteur est excellent et dépend de deux propriétaires seulement (Coop Immobilier et Amag). La parcelle Filtrona fait l'objet d'une pré-étude. La Coop a d'ores et déjà réalisé son avant-projet. Le tracé médian et les arrêts du tram dans cette zone sont clairement définis. Tout est donc réuni pour que des réalisations puissent démarrer.

Afin de stimuler le démarrage, dont l'élément déclencheur sera la parcelle Filtrona (et l'arrivée du tram), il est urgent de :

- contacter une nouvelle fois AMAG et faire le point de situation,
- accompagner et soutenir la finalisation de l'avant-projet du bureau AWS Architekten et de définir son positionnement en terme d'activité de façon précise. Le terme "bureaux" ne suffit pas,
- démarcher de potentiels occupants pour tout ce qui n'est pas de l'habitat en fonction du positionnement du lieu,
- en parallèle, approcher des investisseurs pour lever les fonds nécessaires à la réalisation des projets (éventuellement par phasage).

Idéalement, la ou les commune(s) pourraient acquérir Filtrona afin d'en maîtriser le développement. La localisation centrale sur la ligne du tram fait de cette parcelle l'élément fort de tout l'axe.

Pour renforcer le caractère exceptionnel du lieu, on pourrait aménager un espace public original, d'importance régionale (p.ex skatepark, piste BMX, centre sportif in-door, centre culturel de musique contemporaine ou alternative, etc.) sous le viaduc de l'autoroute qui se situe à côté de la parcelle Filtrona.

La réalisation de nouvelles liaisons pour la mobilité douce, en particulier la construction du sous-voie Ecublens-Crissier (mesure A, PALM 2007) est une mesure précieuse pour désenclaver le quartier d'habitation Surchet - la Forêt et le relier au Boulevard de l'Arc-en-Ciel et au futur arrêt de tram. L'adoption du crédit d'étude du projet d'ouvrage est prévu au cours des mois de mai et juin 2012.



### 5.3 Secteur Pont-Bleu

La vision d'ensemble du futur quartier a été posée dans le cadre du Masterplan. L'une des parcelles centrales est en main de la commune de Crissier. L'arrivée du tram à Renens permettra la réalisation de la partie Est de la zone et la venue d'activités stimulantes pour tout le quartier (un hôtel par exemple).

L'enjeu principal dans le secteur Pont-Bleu sera d'accroître la desserte de l'arrêt situé sous le pont en développant des axes de mobilité douce. Ces liaisons permettront de drainer le quartier de Pré-Fontaine / Marcolet au Nord et de Chavannes-près-Renens au Sud.

La zone du Pont-Bleu possède en outre un tissu d'activité très développé générateur d'emplois. Il sera par conséquent important d'accompagner projet par projet la cohabitation entre les activités existantes et les futurs logements. Placer la "bonne entreprise au bon endroit" deviendra essentiel. Ce point devra être coordonné de façon active.



*Masterplan Pont Bleu*  
*Merlini & Ventura architectes*  
2011

## 5.4 Croix-du-Péage

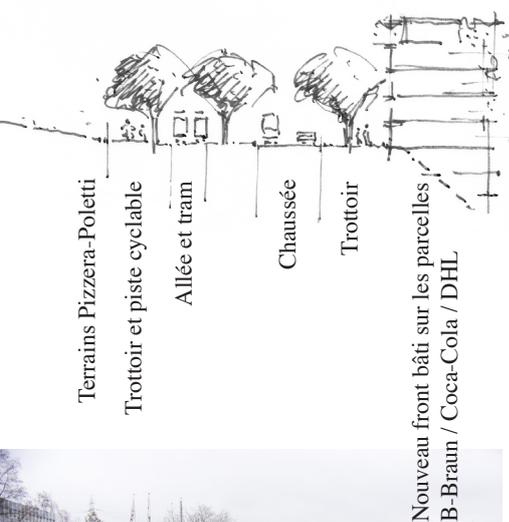
La quasi non-existence d'activités entre Cocagne-Buyère et Croix-du-Péage peut être vu de deux façons :

- C'est une magnifique opportunité de densification et de requalification. L'entier du secteur doit faire l'objet d'une étude approfondie (démarche ouverte et participative, p.ex. étude-test)
- C'est un casse-tête avec beaucoup de contraintes (zone industrielle peu attractive, routes sans caractère, Business-Village peu attrayant et vide, etc.). Seuls les terrains Pizzera-Poletti et la parcelle de la commune de Crissier à l'angle de la Route de Sullens - Rue de Cossonay constituent un potentiel non-bâti intéressant.

Quelle que soit la vision adoptée, la zone Croix-du-Péage représente un réel défi. Les mandataires préconisent les actions suivantes:

- redynamiser, densifier et requalifier l'ensemble de la zone Croix-du-Péage,
- rechercher un attracteur (p.ex. un équipement public majeur) à placer en bout de ligne du tram de façon à justifier son arrivée,
- développer un projet de grande qualité sur les terrains Pizzera-Poletti (de préférence selon une démarche de mise en concurrence (mandat d'études parallèles ou concours) avec une densité de 1 à 1.2 en lieu et place des 0.6 à 0.8 pressentis,
- introduire de l'habitat dans les sites adéquats,
- accorder une nouvelle identité à la Route de Sullens (par ex. "Allée de Sullens" avec une contre-allée analogue à la Route de Buyère, ou des fronts bâtis au niveau des halles Coca-Cola, DHL et B-Braun)
- tisser des liaisons de mobilité douce avec le village de Villars-Ste-Croix et les quartiers d'habitation voisins.

*Les terrains Pizzera-Poletti représentent le plus grand potentiel non bâti dans le secteur Croix-du-Péage.*

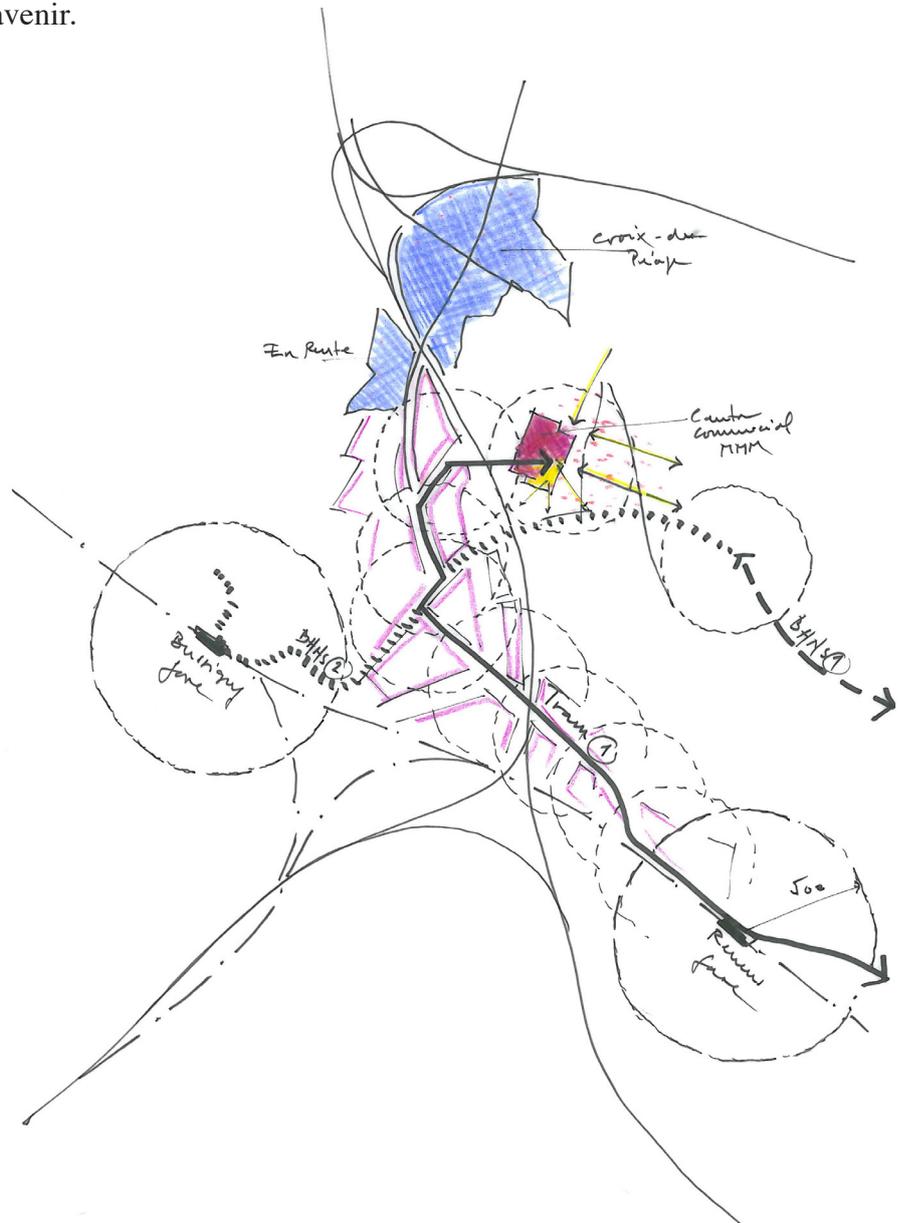


*La Route de Sullens, aujourd'hui sans caractère pourrait devenir une allée identitaire.*



- Le tram bifurquerait entre la parcelle Nestlé et Veillon pour rejoindre le **Centre commercial Migros MMM de Crissier** (voir schéma ci-après). Cette solution offrirait l'avantage de faire arriver le tram au coeur d'une centralité régionale déjà existante, à forte attractivité (13'700 visiteurs/jour\*). Ce Centre quelque peu excentré aujourd'hui deviendrait un point fort de l'axe du tram et serait ainsi parfaitement intégré dans le réseau des centralités existantes et nouvelles de l'Ouest lausannois. L'avantage de ce parti est de donner une chance à ce Centre de compléter ses équipements (gastronomie, loisirs, formation, culture, etc.) de façon à atténuer son caractère exclusivement commercial aujourd'hui et de "l'ouvrir" également le soir, à l'image d'un centre ville. De plus, un agrandissement de son parking semble peu probable vu la saturation du réseau routier dans ce secteur. L'arrivée du tram serait donc un atout salutaire pour assurer une mutation pertinente de cette centralité à l'avenir.

\* 5 millions d'acheteurs et de visiteurs par an (source: Migros).



*Terminus du tram dans le Centre commercial de Crissier. Les secteurs bleus ne seraient plus desservis par le tram, en comparaison avec l'arrêt initial prévu à Croix-du-Plan. Toutefois, le secteur Croix-du-Plan sera toujours desservi par la ligne 56. Les lignes 18 et 32, dont le terminus se situe aujourd'hui à Timonet, pourraient être prolongées à Croix-du Péage.*

## 6 Conclusion générale

L'état des lieux effectué dans le présent rapport et l'analyse plus détaillée des potentiels, opportunités et projets par secteur le long de l'axe de tram amènent les remarques et recommandations suivantes:

### *Tram et mobilité*

Aujourd'hui déjà, le **potentiel justifie la construction du prolongement du tram** entre Renens-Gare et Croix-du-Péage. Avec un report modal relativement faible de 10% et un degré de couverture des frais d'env. 60 à 70% on peut s'attendre à une fréquence de 15 min. en 2020.

En 20xx le potentiel évalué amènerait cette fréquence à 3 min. avec un report modal de 30% et un degré de couverture des frais d'env. 80%.

**Le tram peut devenir l'élément fédérateur du développement attendu**, à condition qu'une gestion proactive et dynamique soit mise en place sur les quatre secteurs clés: Cocagne-Buyère, Arc-en-Ciel S3, Pont-Bleu et Croix-du-Péage.

Le **tracé du tram** (position et arrêts) doit rapidement être finalisé. Le terminus du tracé à Croix-du-Péage doit être vérifié par une étude complémentaire, les deux alternatives (Rente ou Centre MMM de Crissier) restant des solutions de rechange.

La construction du tram est une chance de **requalifier les grands axes** qu'il longe (Boulevard de l'Arc-en-Ciel, esplanade de Croix-de-Plan, Allées de Buyère et de Sullens) et de **recomposer l'espace public** de façade à façade des nouveaux projets urbains aux arrêts et de tisser des liaisons de mobilité douce vers l'intérieur des quartiers adjacents.

La définition du tracé, la position de la ligne (médiane ou latérale) et l'emplacement des arrêts n'est pas qu'un travail d'ingénieur mais aussi **une composition urbaine** à laquelle il faut associer urbaniste, architecte et paysagiste (l'avant-projet doit se faire en commun).

### *Mettre à jour et développer les projets urbanistiques dans une vision d'ensemble*

Pour réussir un projet de cette envergure, qui n'est pas qu'une simple construction de ligne de tram, mais une recomposition urbaine à grande échelle, il est nécessaire de se doter de moyens et d'outils adéquats: plans, coupes, maquette 1:1'000\* sur l'ensemble des secteurs étudiés et **visualisés dans leur globalité** aideront à coordonner les projets, à trouver une cohérence spatiale qui fait défaut aujourd'hui et à prendre les bonnes décisions.

\* La maquette du PDL Arc-en-Ciel 1:1'000 est déjà existante. Elle pourrait être complétée jusqu'à Croix-du-Péage et servir de base pour visualiser les différents projets le long de l'axe du tram.

### ***Initier une démarche globale, transversale et des partenariats publics-privés***

La réalisation des projets dans les quatre secteurs stratégiques ne va pas de soi. Le secteur privé semble attentiste et passif pour différentes raisons:

- . le manque de vision globale,
- . les projets sont à des degrés divers de planification et ne sont pas interconnectés et coordonnés
- . le tracé et l'arrivée du tram ne sont pas clairement arrêtés et laissent des incertitudes

La **transversalité** nécessaire à la planification du secteur Renens-Gare - Croix-de-Péage pourrait se concrétiser dans une **image directrice développement économique - urbanisme\*** commune aux trois communes de Crissier, Bussigny et Villars-Sainte-Croix (sans Renens dont les planifications sont à terme), plutôt que de voir chaque commune travailler individuellement.

Enfin, plutôt que d'élaborer de nombreux PPA par secteur, il serait intéressant d'évaluer les avantages et inconvénients d'une révision coordonnée et commune des PGA de ces trois communes (évt. avec les autres communes du SDOL).

### ***Affectation des terrains et du bâti***

Il est nécessaire de repenser les planifications initiales et de chercher à **introduire un maximum d'habitat** dans les sites traversés par le tram (p.ex. sous forme d'une planification test ou de mandats d'études parallèles). Il s'agirait d'identifier le potentiel maximal de logements dans les différents secteurs et d'explorer l'habitat particulier et identitaire propre à cette zone, par des exemples d'architecture.

La relation offre-demande en matière de **bureaux** et de **commerces** doit impérativement être prise en compte dans les projets en planification pour donner un maximum de chance d'aboutir et pour trouver des investisseurs.

### ***Parcelles stratégiques***

Les communes doivent s'assurer de **la maîtrise des terrains stratégiques** (Filtrona, Veillon Croix-de-Plan, Jallut) en procédant à des acquisitions. Si la situation financière des communes ne le permet pas, une approche devrait être faite auprès du Canton pour qu'il puisse se porter acquéreur. Ceci offre l'avantage de fixer des règles claires sur les projets à réaliser, de dicter le rythme de réalisation, de choisir les partenaires pour les réaliser et d'avoir de la flexibilité sur la mise à disposition du foncier (revente ou DDP).

\* Cette image directrice évolutive définirait les principes d'implantation des entreprises, d'affectation et de mixité, de densité, d'accessibilité et de livraison des établissements, de relation entre l'espace public et les rez-de-chaussée, d'aménagement des espaces publics en relation avec les arrêts du tram. etc, ainsi que des aspects fonciers, de répartition des coûts, de mutation et de développement des entreprises, de positionnement d'enseignes phares, etc.

### *Chef de projet*

La nomination d'un chef de projet permettrait d'avoir ***une vision d'ensemble et transversale de tous les projets***. Ce nouveau poste devra conduire à la concrétisation des projets, symbole du renouveau de l'Ouest lausannois.

La personne en charge devra posséder un réseau important dans les milieux des investisseurs / promoteurs / bâtisseurs ainsi qu'une sensibilité marquée des milieux économiques et industriels. Il s'agira en effet de pouvoir stimuler des projets immobiliers de l'ampleur d'un quartier, de s'assurer de leurs complémentarités avec l'existant et les autres projets à l'étude et ce, pour mettre les bonnes personnes en relations. Le succès du site de l'Arc-en-Ciel dépendra fortement d'un réseautage performant et de la rencontre des souhaits du public et du privé.

En outre, le chef de projet devra également s'assurer que les instances cantonales de promotion économique comprennent bien les enjeux liés au développement de la zone de l'axe du tram. Il s'agira notamment:

- d'entretenir de bonnes relations avec les instances régionales (Lausanne-région) et cantonales (SPECOCO),
- de s'assurer que l'axe entier du tram figure sur la liste des sites stratégiques d'intérêt cantonal de la politique des pôles de développement (PPDE) et que de bonnes relations soient maintenues avec le Groupe Opérationnel des Pôles (GOP). Pour l'instant, seule la zone Arc-en-ciel / Pont Bleu figure comme site stratégique (fiche 9b1). En fonction du terminus choisi, le périmètre stratégique doit être élargi.

La mission de chef de projet pourrait être étendue à l'ensemble du SDOL.

Si la nomination d'un chef de projet n'est pas envisageable, il sera indispensable de trouver des partenariats avec le secteur privé. Ces partenariats doivent être stimulés dans les secteurs stratégiques et orchestrés dans une vision d'ensemble. Les collectivités publiques / SDOL mettent à disposition des compétences pour créer et asseoir les projets pendant que le privé développe les aspects économiques (investissements et commercialisation). Quelle que soit la formule appliquée, le choix du/des partenaire(s) privé(s) sera fondamental.

### *Résumé des différents éléments du rapport*

<i><b>Forces</b></i>	<i><b>Faiblesses</b></i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La volonté politique à aller de l'avant</li> <li>• Les planifications en cours sont conformes à la carte de synthèse du PDL</li> <li>• Les données de l'existant (horizon 2020) et du développement (horizon 20xx) corroborent la réalisation d'un tram sur l'ensemble de l'axe et ce, même avec des estimations prudentes au niveau du report modal</li> <li>• Le nombre des propriétaires stratégiques du foncier sur l'axe est réduit</li> <li>• Certaines parcelles font l'objet d'études préalables</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'état de planification hétérogène le long de l'axe du tram</li> <li>• La planification du secteur Croix-du-Péage et l'attractivité de l'existant dans ce secteur sont minces</li> <li>• A l'exception des parcelles en bout d'axe, la quasi totalité du foncier sur l'axe est bâti</li> <li>• Il y a un fort attentisme dans les différents secteurs. Les projets ne sont pas vraiment positionnés</li> <li>• Le tracé du tram n'est pas arrêté pour le moment et les arrêts ne sont pas positionnés de façon définitive</li> <li>• Plusieurs zones manquent clairement de densité</li> </ul>
<i><b>Opportunités</b></i>	<i><b>Menaces</b></i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les planifications sont en grande partie en mains communales et peuvent être ajustées ou modifiées</li> <li>• L'état de planification du secteur Croix-du-Péage peut potentiellement offrir des opportunités</li> <li>• Beaucoup d'entreprises / bâtiments bâtis sur l'axe sont en fin de cycle de vie</li> <li>• Le tram peut être un élément déclencheur de projets le long de l'axe</li> <li>• Les vocations / affectations des projets ne sont pas définies</li> <li>• Un bon positionnement des arrêts de tram (et de son tracé) peut accroître l'effet réseau de façon substantielle</li> <li>• La nomination d'un chef de projet pour le secteur peut accélérer les processus de réalisation et assurer une transversalité</li> <li>• Il existe plusieurs variantes pour le terminus du tram</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'état d'avancement des planifications laisse pour le moment le champ libre au secteur privé</li> <li>• Les entreprises occupant le foncier sont pour la plupart en activité et n'ont pas pour priorité de se déplacer</li> <li>• Les vocations / affectations des projets ne sont pas définies</li> <li>• La densification de la zone Croix-du-Péage n'est pas encore définie</li> <li>• La difficulté à identifier des partenaires privés pouvant avoir une vision d'ensemble et enclins à conclure des partenariats</li> <li>• Le retard dans la réalisation du tram</li> </ul>

*Documents de références utilisés dans le cadre de la présente étude*

- . Août 2007- novembre 2008, Etudes d' Avant-projet du tram, Roland Ribl et Associés SA
- . Janvier 2007, Etude de faisabilité AMAG du bureau AWS Architekten
- . Décembre 2007, Analyse foncière du bureau de Sénépart sur le potentiel de densification
- . Mai 2009, Plan Directeur Localisé de l' Arc-en-ciel
- . Octobre 2009 - mai 2011, Présentations du Plan Directeur Localisé Cocagne-Buyère et du Plan Partiel d' Affectation Cocagne, Farra & Fazan architectes
- . Novembre 2009, Proposition de développement du futur centre commercial Léman Centre par le bureau Yko Architecture SA
- . Mai 2011, Avant projet de Retail Rites Architecture sur l'ancienne parcelle Veillon
- . Mai 2011, Programme et affectation du projet Cocagne-Buyère à Bussigny, rapport final des bureaux Urbaplan et Retail Rites Architecture
- . Mai 2011, Plan Partiel d' affectation Buyère
- . Septembre 2011, Masterplan du Pont-Bleu
- . Mars 2012, Historique de l' étude des axes forts de transports publics urbains du SDOL
- . 2012, PDL et PPA de Cocagne-Buyère (en cours de réalisation.)