

◀ OUEST LAUSANNOIS BILAN D'ACTIVITÉS

SCHÉMA DIRECTEUR
SEPTEMBRE 2010/DÉCEMBRE 2011
www.ouest-lausannois.ch



BUSSIGNY-PRÈS-LAUSANNE
CHAVANNES-PRÈS-RENENS
CRISSIER
ÉCUBLENS
LAUSANNE
PRILLY
RENENS
SAINT-SULPICE
VILLARS-SAINTE-CROIX

ÉTAT DE VAUD

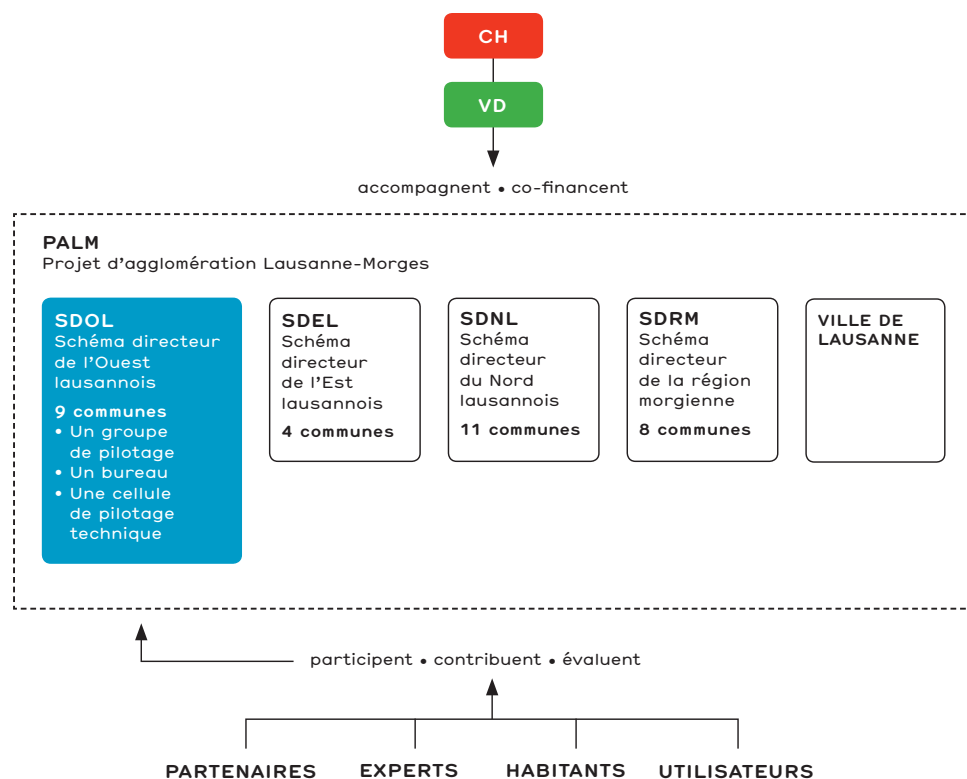
MISSION DU BUREAU DU SDOL

Le bureau du SDOL est chargé de mettre en application les principes d'aménagement formulés dans le Schéma directeur. Il oriente ses actions sur les sites cantonaux stratégiques et sur les études intercommunales ou transversales (transports, espaces publics, paysage, etc.). Suivant la nature des projets, il pilote ou accompagne les études, afin d'assurer la cohérence des différents projets de construction et de planification entre eux. Il veille à la conformité des projets aux objectifs du SDOL, par l'intermédiaire du groupe ABC qui fonctionne sous sa responsabilité.

Le bureau du SDOL favorise le travail partenarial et la concertation. En matière d'aménagement régional, il représente les Communes de l'Ouest lausannois et participe aux différents groupes de travail du Projet d'agglomération Lausanne-Morges. Le bureau du SDOL assure un rôle de plate-forme de coordination entre Communes, et entre Canton et Communes. Il contribue à développer l'échange d'informations et une culture commune pour la conduite des projets. Il assure aussi la consultation de tous les acteurs publics et privés concernés ainsi que la communication des projets tant auprès des partenaires qu'auprès des habitants.

TÂCHES DU BUREAU

- Assurer la coordination et le suivi des chantiers géographiques et thématiques liés au SDOL.
- Développer la collaboration intercommunale et avec les services de l'État.
- Accompagner et orienter les porteurs de projets afin d'assurer la cohérence en fonction des procédures de planification en cours.
- Assurer le suivi financier des études dont il assume le pilotage.
- Assurer le fonctionnement du Gropil et de la cellule de pilotage technique : présidence et secrétariat.
- Assurer le fonctionnement du groupe ABC : présidence et secrétariat.
- Représenter l'Ouest lausannois dans le suivi du Projet d'agglomération Lausanne-Morges.



Les chantiers du SDOL s'inscrivent dans une réflexion plus large sur le développement territorial du canton de Vaud. Les études et projets conduits dans l'Ouest lausannois sont coordonnés avec les orientations prévues par la Confédération pour les agglomérations.

REGARDS TOURNÉS VERS L'OUEST

Qui aurait prédit, il y a quelques années, que nos communes susciteraient un jour un tel intérêt? Des demandes d'information viennent de toute la Suisse, voire de l'étranger, et des visiteurs choisissent parfois l'Ouest lausannois comme destination pour l'intérêt de son territoire!

Les manifestations de cette attention croissante pour l'Ouest lausannois ont été multipliées, le 18 janvier 2011, par l'annonce de l'attribution du Prix Wakker aux neuf communes signataires du SDOL. De nombreuses félicitations nous ont été adressées des cantons alémaniques et nous avons guidé des excursions à l'intention de nos hôtes pour leur faire découvrir l'Ouest lausannois, ses projets ou ses nouvelles réalisations de qualité. La fête du 18 juin pour la remise officielle du prix a été un point culminant, qui aura permis aux habitants et aux invités de profiter d'un programme riche de présentations, promenades, expositions de maquettes, témoignages en vidéo, images anciennes et visions futures, réparties en plusieurs endroits.

Les bilans d'activités successifs du SDOL le montrent: il ne s'agit pas d'un feu de paille. Le nombre de présentations des travaux du SDOL à des tiers qui en font la demande augmente chaque année. Articles et nouvelles publications sortent régulièrement et le «Marché du SDOL» connaît un succès grandissant. Cet intérêt de plus en plus soutenu pour l'Ouest lausannois tient à des valeurs patiemment mûries dans le cadre du Schéma directeur.

Le vaste projet du SDOL doit permettre de répondre aux exigences de mobilité d'aujourd'hui et à une augmentation démographique soutenue. Il veut offrir des possibilités de bâtir, dans un environnement agréable, les logements dont nous avons besoin ainsi que des lieux d'activité à proximité des transports. Il ne s'agit pas de simplement définir de nouvelles zones constructibles. Les projets du SDOL ne s'élaborent pas sur des espaces physiquement vides ou sans âme. Pour préparer la construction du patrimoine de demain, il s'appuie sur un passé riche et complexe qui fait tout son intérêt.

Les témoignages entendus lors de la remise du Prix Wakker mais aussi tout au long des travaux du SDOL sont autant de signes de la reconnaissance de nos ancrages et de la volonté d'accompagner les nécessaires mutations dans la perspective d'un développement durable, sans nous couper du passé.

La concertation et les liens que nous tissons contribuent à cette recherche de qualité. L'aboutissement du Schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM), en 2011, est le résultat d'une maturation commune qui méritait le temps consacré. L'étude test sur le secteur Pont Bleu-Terminus, menée fin 2010, prend en compte les interactions et la vie qui se sont développées sur ce bout de territoire intermédiaire un peu oublié précédemment. Le projet de tramway t1 et le ralliement qu'il suscite dans l'Ouest lausannois constituent une expression très concrète de ce désir de renforcer des liens tant sur le plan spatial que temporel.

Les prochains bilans annuels du SDOL se caleront désormais sur l'année civile. Le présent bilan qui suit celui qui courrait jusqu'en septembre 2010 couvre donc exceptionnellement 16 mois d'activités. Mais ces quatre mois supplémentaires ne sont qu'une raison secondaire pour expliquer le foisonnement de projets qu'il relate: un grand Merci à toute l'équipe du SDOL, aux élus et techniciens communaux pour leur engagement!

Marianne Huguenin, présidente du Groupe de pilotage du SDOL



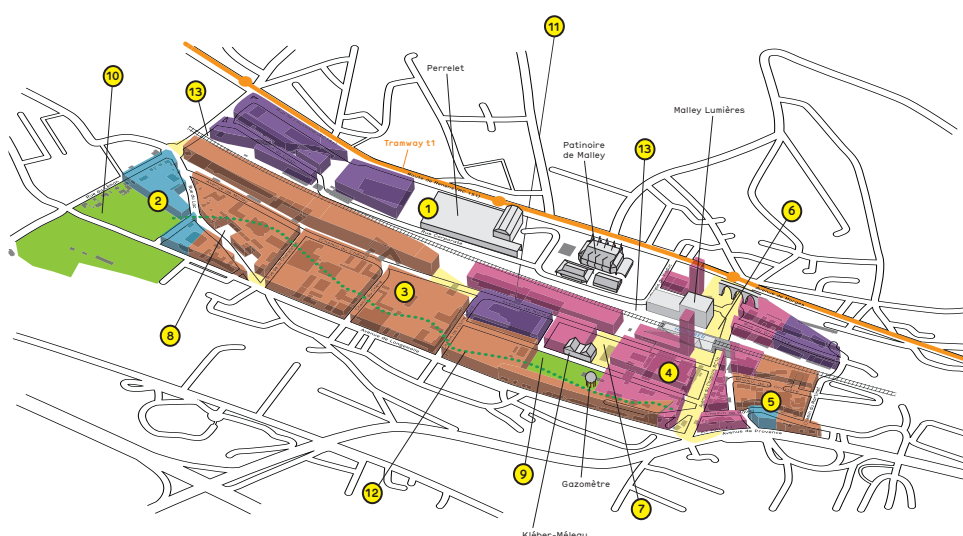
UN MEMBRE DU GROPIL DISPARU BRUSQUEMENT

Le décès de M. **Jean-Claude Mermoud**, début septembre 2011, a suscité la stupeur et une vive émotion au sein du groupe de pilotage du Schéma directeur de l'Ouest lausannois dont il était membre, et parmi l'ensemble des partenaires et des collaborateurs du projet. Durant plusieurs années, le conseiller d'État a contribué à aplanir les obstacles et à renforcer la collaboration du Canton et des Communes de l'Ouest lausannois. Ses interventions dans le cadre du Schéma directeur et de l'agglomération se sont toujours montrées constructives et compréhensives des enjeux en présence ainsi que des personnes liées à ces enjeux. Le groupe de pilotage du SDOL demeure dans la reconnaissance du travail accompli en son sein par Jean-Claude Mermoud et du privilège qu'il a eu de pouvoir apprécier ses qualités de dialogue.

Confrontées à la même pénurie de logements et aux mêmes problèmes de trafic générés par l'étalement urbain, bien d'autres villes suisses envient ce potentiel extraordinaire légué par la société industrielle à l'Ouest

La réappropriation judicieuse de la friche urbaine de Malley passe par une période de gestation accompagnée d'études et soutenue par la concertation. Une vision à large échelle d'abord. Qui focalise encore plus l'attention

sur ce lieu d'exception et conforte les projets de la halte RER de Prilly-Malley et du tram t1 entre Lausanne et Villars-Ste-Croix, menés à l'échelle du Canton et des Axes forts de transports publics urbains. Une étude test ensuite, qui confronte, en 2006, les meilleures idées pour tirer parti des espaces à reconverter. Puis la patiente élaboration du Schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM). Soutenue par une concertation, faisant intervenir les propriétaires, mais aussi la population des communes appelée à se projeter déjà dans cet espace idéalement situé.



- 1 QUARTIER DU “STRIP”
- 2 QUARTIER DU CENSUY
- 3 QUARTIER DU CHÊNE
- 4 MALLEY CENTRE
- 5 QUARTIER DU MARTINET
- 6 INTERFACE DES TRANSPORTS PUBLICS
- 7 AXE CULTUREL
- 8 RUE DU LAC

Par un réseau de huit principaux **espaces et parcs publics**, il entend créer les conditions favorables à la convivialité pour les quelque 18 400 personnes, habitants et travailleurs, que Malley pourra accueillir en tout. Le SDIM structure la plaine en cinq quartiers. Entre les deux lignes de chemin de fer, le « **Strip** » se caractérise par des bâtiments volumineux dédiés aux activités, aux services et aux loisirs. Le long de la rue du Lac, le **Censuy**, est voué à l'habitat, à l'artisanat, au commerce et au sport. Situé entre deux parcs publics, au sud, le **quartier du Chêne** accueille des logements, ateliers, services et commerces et se caractérise par ses espaces verts. Tout à l'est,

Le SDIM définit des lignes claires pour qu'une mobilité durable se mette en place, grâce à des transports publics de haute qualité dont le futur tram fera partie et par des aménagements encourageant les mobilités douces. Il fixe aussi les responsabilités des partenaires concernés en matière de contribution aux équipements collectifs. Les travaux de réalisation feront de Malley un des plus grands chantiers urbains de Suisse.

www.quartierdurablesbysmeo.ch
et www.smeo.ch

2011, ANNÉE FOISSONNANTE

L'année 2011 aura été la plus foisonnante dans ce processus. La signature du Schéma directeur intercommunal de Malley ouvre à l'élaboration de plans partiels d'affectation et de réalisations très attendues à quelques mois seulement de l'inauguration de la halte RER. Ce résultat a déjà permis l'organisation du concours international d'urbanisme et d'espaces publics portant sur Malley Centre, lancé le 12 septembre 2011.

RÉAPPROPRIATION PAR LE PUBLIC

L'année 2011 a aussi fourni l'occasion à chacun, habitants, voisins et autres personnes intéressées, de se représenter plus clairement les développements à venir et d'échanger à ce sujet. La démarche « Malley s'éveille » associée à la consultation publique du SDIM, du 26 mai au 27 juin 2011, a permis à l'information et à la discussion de se développer sous plusieurs formes : réunions publiques, affiches, brochure, signalétique en association avec un parcours informatif dans Malley, boîtes à suggestion, pages internet et même petits-déjeuners

en compagnie de responsables du projet. La fête de remise du Prix Wakker aux communes signataires du SDOL, le soir du 18 juin, aura donné une autre occasion d'investir Malley et de faire découvrir l'endroit à des visiteurs venus parfois de loin. Malley s'éveille et n'est pas près de s'assoupir avec, en janvier 2012, le résultat du concours pour Malley Centre et, fin juin 2012, l'inauguration de la halte RER Prilly-Malley.

- 9 PARC DU GAZOMÈTRE
- 10 PARC SPORTIF
- 11 AVENUE DE MALLEY
- 12 BALADE FLEURIE
- 13 NOUVEAUX FRANCHISSEMENTS CFF



CONCOURS MALLEY CENTRE

Moyen d'assurer la meilleure qualité du développement urbain en réponse aux exigences fixées par le Schéma directeur intercommunal de Malley, un concours international d'urbanisme et d'espaces publics a été lancé le 12 septembre 2011, portant sur Malley Centre. Ce quartier est hautement stratégique de par sa proximité immédiate avec la halte RER et pour l'influence qu'il pourra avoir sur les développements ultérieurs alentours.

La demande faite aux concurrents portait sur la morphologie urbaine de Malley Centre et sur la conception des espaces publics principaux du quartier sur la base du SDIM et des études menées en amont dans le cadre du SDOL.

Le concours a vu la participation relevée de 17 bureaux dont plusieurs étrangers. Jugé en janvier 2012, il a attribué le premier prix au projet intitulé «Coulisses», dû à deux bureaux français auxquels seront dès lors confiés des mandats d'élaboration d'un plan partiel d'affectation et de réalisation de la place de Malley, de la place du Théâtre et de l'avenue de Malley.



Halte RER de Prilly-Malley, en construction. Mai 2011.

UN TRAFIC MAÎTRISABLE

Les centres-villes de Lausanne et de Morges ont enregistré une réjouissante diminution de la circulation par rapport à 2005. Cette tendance n'est par contre pas encore manifeste en périphérie, notamment dans l'Ouest lausannois. Ce constat se dégage des récents comptages de trafic en transport individuel motorisé (TIM) et de mobilité en transports publics (TP) dans l'agglomération Lausanne-Morges. Les efforts doivent être poursuivis, mais il apparaît que les politiques volontaristes entreprises en ville ces dernières années portent leurs fruits.

Né il y a une dizaine d'années à la suite d'un moratoire sur les constructions imposé en raison de dépassements de normes de pollution générée par un trafic incontrôlé, le Schéma directeur de l'Ouest lausannois joue en la matière un rôle fondamental. Le principe qu'il applique de densification des constructions à proximité des transports publics et le développement de ces derniers en coordination étroite avec l'urbanisation sont essentiels pour permettre d'offrir à une population en régulière croissance des conditions de vie agréables.

Des politiques et des mesures conjuguées

Toutes les actions menées dans le cadre du SDOL recherchent une bonne qualité de vie et de l'environnement, passant nécessairement par un frein à l'accroissement du trafic malgré une croissance démographique soutenue.

Certaines actions développent leurs effets avec un certain délai, d'autres ont des retombées immédiatement mesurables. Parmi ces dernières, l'offre en transports publics performants pour lesquels l'Ouest lausannois se mobilise. Faisant partie des Axes forts de transports publics urbains (AFTPU), le futur tram t1 entre Lausanne et Villars-St-Croix et le bus à haut niveau de service entre Lausanne-Montétan et Crissier-Bré pourraient avoir des retombées comparables pour l'Ouest lausannois à celles de la mise en service du métro m2 pour la ville de Lausanne.

Le bureau du SDOL est impliqué directement dans ces projets. Il en assume la conduite sur les parties de territoire couvertes par le SDOL. Il pilote dans ce cadre des groupements qui réunissent des compétences très variées et éclectiques en urbanisme, paysagisme, génie civil, trafic, etc., selon les exigences intrinsèques aux grands projets de transports publics de surface. Il valide autant des orientations techniques qu'architecturales.

Tram t1 et bus à haut niveau de service

En 2011, il a collaboré aux procédures d'appels d'offres pilotées par les AFTPU, notamment celle du garage atelier qui sera construit à « Perrelet Ouest », à Renens, pour les rames du tram. Il contribuera aussi aux projets communaux de requalification qui accompagneront les infrastructures de trans-

ports et contribueront à la diminution du trafic, comme sur l'avenue du 14-Avril, à la rue du Jura ou sur le Mail du Marché. L'ensemble de ces éléments fait partie du dossier de la première étape du réseau-t destiné à l'Office fédéral des transports dès fin mars 2012.

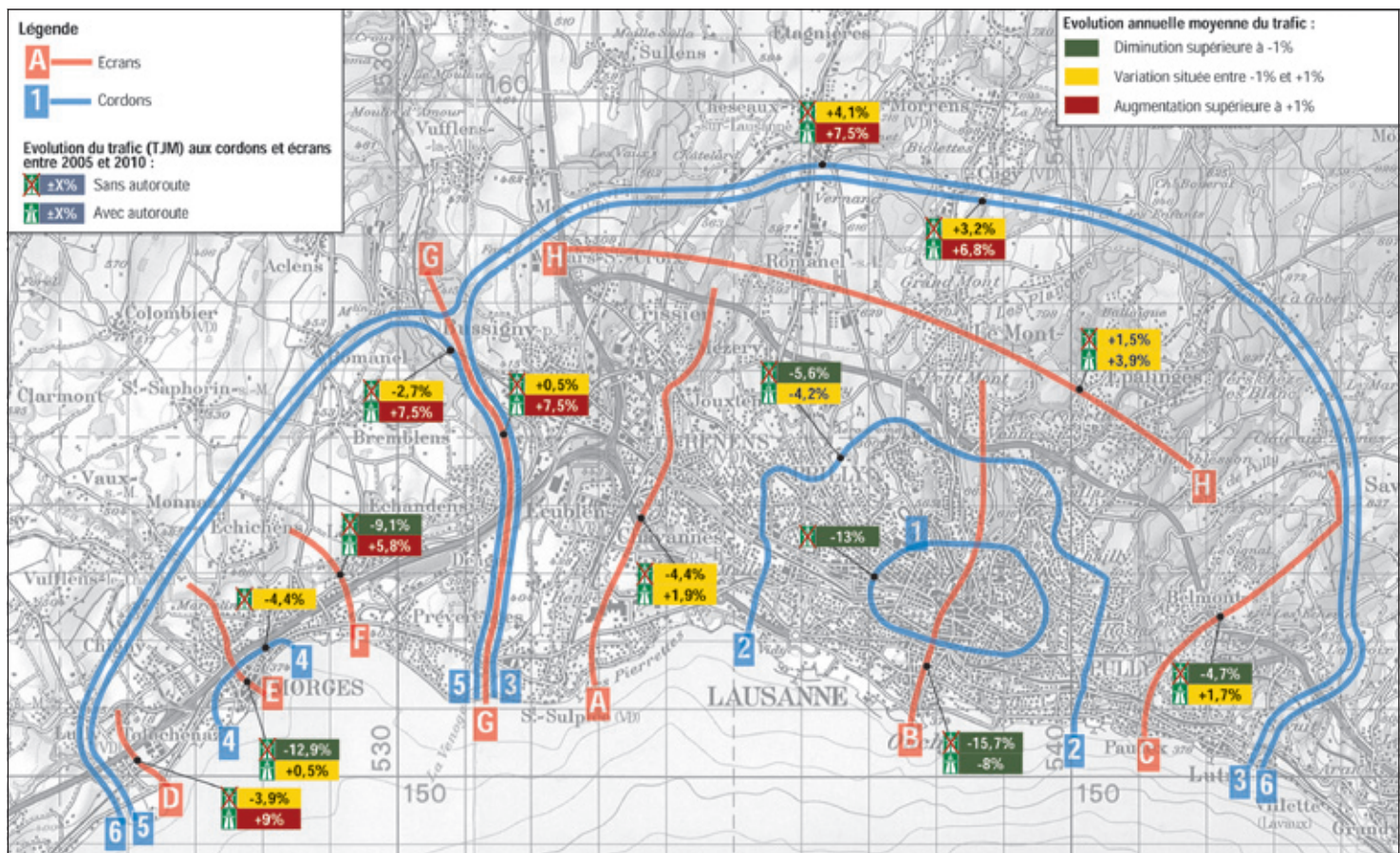
De nombreuses études lancées dans le cadre du SDOL entrent en relation avec le développement des AFTPU et contribueront à faciliter et rendre bénéfique aux usagers un report de mode de transport du véhicule individuel motorisé aux transports publics et à la mobilité douce. Sur le tracé de la ligne t1, se signalent en particulier l'étude mobilité Grand Perrelet, l'étude d'aménagement des talus en pont dans le secteur du Galicien et l'étude test du secteur Pont Bleu - Terminus qui s'est penchée sur le meilleur itinéraire pour le prolongement du tramway à l'ouest de la gare de Renens.

Modifier les habitudes

S'agissant de changements d'habitudes pour les usagers, la communication joue un rôle très important. Le SDOL a, dans ce domaine, par exemple œuvré en 2011 afin qu'« Expo Gare Ouest », lieu d'information public commun avec les projets de développement de la gare de Renens, soit ouvert très rapidement. Il anime ou participe aussi à des événements et des groupes de consultations publiques, commerciales, techniques et politiques (atelier de travail avec commerçants et SICOL, Groupe Vélo/personnes à mobilité réduite, etc.).



L'inversion de tendance en faveur des TP constatée dans le centre de Lausanne ne se retrouve pas encore dans l'Ouest lausannois (ici av. du Tir-Fédéral) où des efforts restent à produire.



Le comptage effectué tous les cinq ans mesure le flux des véhicules à travers des « écrans » et des « cordons » fictifs.

L'ÉTUDE TRAFIC

Organisée depuis 1975, la campagne de comptages conduite par Lausanne Région livre tous les cinq ans les résultats de l'évolution du trafic individuel et collectif. Présentés en novembre 2011, les résultats du comptage 2010 montrent une évolution des comportements de mobilité.

Une forte croissance a été enregistrée dans les transports collectifs de l'agglomération, tout particulièrement dans les centres urbains. En ce qui concerne le centre de Lausanne, qui enregistre parallèlement une baisse impressionnante du trafic automobile de -13 % malgré une croissance de la démographie et des emplois, la mise en service du métro m2 en octobre 2008 apparaît déterminante. En dehors des centres, le trafic automobile augmente toujours nettement mais sa croissance marque un fléchissement pouvant être net hors de l'autoroute.

Comptage précis

L'étude analyse le flux de véhicules à travers des « écrans » fictifs. L'un permet de comptabiliser le nombre de traversée de la Venoge. Un autre, « Lausanne Ouest », est parallèle à l'avenue du Tir-Fédéral, légèrement à l'est de celle-ci. Le comptage définit aussi des « cordons » fictifs qui entourent des zones (centre-ville, agglomération de Lausanne, agglomération de Morges, etc.) et permettent de compter les véhicules passant d'une zone à l'autre. Il différencie les heures de pointes, calcule des moyennes journalières et, pour les transports publics, fait la distinction entre les différents transporteurs. Le comptage distingue également les routes et autoroutes.

L'autoroute assume son rôle de délestage

Les résultats montrent que l'autoroute assume son rôle de délestage des routes urbaines. L'écran « Venoge » a par exemple

globalement vu 7,5 % de véhicules en plus le traverser qu'il y a cinq ans, mais cette augmentation se concentre presque exclusivement sur l'autoroute. Quant à l'écran « Lausanne Ouest », il enregistre une diminution de plus de 4 % de passages si l'on exclut l'autoroute qui enregistre quant à elle une augmentation à Chavannes.

Faisceau de conditions

L'augmentation des fréquences du métro m1 aux heures de pointe, le prolongement de la ligne de bus (n°701) entre Morges et l'EPFL, la modernisation du matériel roulant, l'extension de la communauté tarifaire vaudoise (mobilis), sont parmi les mesures citées qui permettent d'expliquer le début d'une tendance encourageante pour poursuivre les efforts en cours. Les exploitants des transports publics ont enregistré une hausse globale de 34 % du nombre de voyageurs sur la période 2005-2010.



Le tram t1 (photomontage devant le Pont du Galicien, à Prilly) devrait fortement contribuer au transfert modal des véhicules individuels motorisés vers les transports publics dans l'Ouest lausannois, à l'instar de l'effet qu'a eu la mise en service du métro m2 à Lausanne.

UN PATRIMOINE, UNE IDENTITÉ

Un trafic automobile oppressant, un développement anarchique, des constructions hétéroclites, un nœud autoroutier et ferroviaire, des routes inhospitalières pour les piétons,... la croissance de l'Ouest lausannois n'a guère contribué à le rendre accueillant à la fin du XX^e siècle.

Aujourd'hui, on s'y installe de plus en plus souvent par choix. On considère l'avantage de sa topographie pour la marche ou le vélo, la proximité des Hautes Écoles et d'autres services, le développement du réseau de bus, tous les changements profitables à venir et aussi peut-être une ambiance propre, différente de celle du centre-ville. L'attribution du Prix Wakker 2011 aux communes signataires du SDOL par Patrimoine Suisse suscite même l'intérêt de visiteurs de cantons lointains.

MULTIPLES VISAGES

L'Ouest lausannois mérite en effet bien qu'on prenne le temps de découvrir ses multiples visages. L'endroit n'a rien à voir avec une banlieue sans âme. Son développement au XX^e siècle tient à celui de Lausanne et à l'industrialisation. Mais il ne s'agit pas d'une simple excroissance dans un no man's land. Des entités aux identités marquées ont toujours caractérisé l'Ouest lausannois. Des cœurs de village, des forêts, des rivières, le lac, des campagnes, mais aussi des voies de triage, des terrains en friche, des usines à

quelques pas de quartiers résidentiels et de grands immeubles, donnent ensemble à ce territoire composite une richesse qui ne demande qu'à être révélée. Au prix d'un certain effort cependant.

Les études du SDOL visent à canaliser ces efforts pour reconnaître les valeurs léguées par le passé et construire le patrimoine de demain tout en répondant aux besoins d'une population croissante. Elles peuvent se référer à des paysages ou des lieux emblématiques bien reconnus, lac, moraines, bâtiments anciens ou témoins de l'ère industrielle. Elles peuvent y relier et faire entrer en résonance d'autres lieux qui paraissent oubliés, interstitiels, mais bien vivants. Le secteur du Pont Bleu-Terminus sur lequel s'est penché le SDOL en 2011 sous la forme d'une étude test constitue l'un de ces lieux.

ÉTUDE TEST POUR LE PONT BLEU-TERMINUS

« Pont Bleu »... Cette appellation à elle seule laisserait facilement s'envoler un imaginaire poétique. Mais l'évocation devient vite terre à terre quand on explique où se situe ce pont. Limite sud-est du territoire de Crissier, limite ouest de la commune de Renens et extrême nord d'Écublens. Le secteur du Pont Bleu - Terminus pourrait n'être qu'une frontière! Un lieu sans caractère et éloigné de tout. Comme oublié. En ajoutant l'évocation

des voies ferrées et des routes à forte circulation qui le découpe en bandes plus ou moins larges, on complète un assez piteux tableau. Et pourtant! Des quartiers ou des morceaux de ville se rejoignent là sans faire grand cas des frontières communales. Ces cinquante dernières années, le secteur Pont Bleu - Terminus a vu progressivement se développer une vie que ne soupçonnent peut-être pas du tout les automobilistes qui transitent quotidiennement sur ce fameux pont.

Lieu de jonction entre deux secteurs primordiaux que sont la gare de Renens et l'Arc-en-Ciel, lieu d'extension privilégié par ses accès aux trains, aux bus et bientôt au tram t1, mais aussi lieu de vie et d'activités auquel les habitants ont progressivement donné son ambiance, le secteur du Pont Bleu - Terminus méritait une large réflexion au sujet de son avenir.

Les trois communes qui l'on menée dans le cadre du SDOL avec les CFF et les services de l'État en faisant participer des bureaux d'urbanisme, des experts, les propriétaires, les habitants et la population, ont analysé la multiplicité de ce lieu pour en dégager les meilleures perspectives et tirer parti de son caractère hétéroclite et de ses atouts.



PRIX WAKKER 2011

Les projets de l'Ouest lausannois ont connu les feux de la rampe en 2011. Le 18 janvier, Patrimoine suisse annonçait l'octroi du Prix Wakker 2011 aux neuf communes signataires du SDOL. La prestigieuse distinction bénéficie d'une large aura. Aussitôt les félicitations ont afflué et des visiteurs se sont annoncés, particulièrement de Suisse alémanique. Pour saluer un projet de développement urbain dans un lieu prometteur, riche d'un patrimoine industriel, de paysages variés et de quelques bâtiments remarquables.

Toute église ou château a un jour été «élément neuf» du paysage. Le SDOL crée les conditions de la construction du patrimoine de demain. Le Prix Wakker souligne la responsabilité des communes de l'Ouest lausannois dans cette démarche. Il constitue une forte reconnaissance et un encouragement à continuer à penser ensemble le futur visage de l'Ouest lausannois.

Le 18 juin, une journée de fête a permis de célébrer la remise du Prix avec les habitants et de nombreux invités. Cinq lieux se sont partagé notamment les expositions «Histoire d'un territoire» et «Vision d'avenir», l'installation vidéo «Portrait de l'Ouest», une «Pecha Kucha» (diapos commentées en 20 secondes chacune), la présentation de la maquette de l'Ouest lausannois, la création d'un potager géant, une grande roue panoramique, l'illumination de la boule de gaz de Malley et, bien entendu, la cérémonie officielle de la remise du Prix Wakker. Un dépliant présentant 19 constructions emblématiques de l'Ouest lausannois a par ailleurs été publié par Patrimoine suisse.

Informations : www.wakker2011.ch



Exposition créée à l'occasion de la remise du Prix Wakker.

© Bertrand Rey

UN LIVRE POUR L'OUEST

Un livre, publié sous la direction de Lorette Coen et de Carole Lambelet, est venu souligner cette année les richesses de l'Ouest lausannois et les efforts déployés dans le cadre du SDOL pour les mettre en valeur. L'Ouest pour horizon raconte une région qui se dessine et s'organise, se rêve et se réalise, où les cloisons tombent, où les réseaux se connectent. Il montre, cartes à l'appui, comment une ville prend forme. Et il révèle, par une profusion d'images,

l'urbanité rurale qui fait le charme particulier de l'Ouest lausannois. Il montre aussi comment les collectivités publiques ont décidé, au travers du SDOL, de conduire les mutations urbaines et de gérer la croissance démographique et l'afflux de nouvelles entreprises, tout en améliorant les équipements et la qualité de vie d'une région qui, avec 75 000 habitants, 50 000 emplois et un double campus universitaire, est devenue l'un des pôles de l'essor régional. Et il décrit ce formidable projet territorial, l'un des plus originaux et ambitieux jamais

conduits en Suisse, qui entend transformer un développement autrefois désordonné en une urbanisation de qualité.

Une part des subsides obtenus pour le livre a contribué à la réalisation de l'exposition « Pièces à conviction – une périphérie prend forme » à l'espace Archizoom, à l'EPFL (ouverture du 23 février au 12 mai 2012, lu-ve: 9h30-17h30, sa: 14h-18h, di: fermé. Entrée libre).



Silo dû à l'architecte Bernard Tschumi, à Renens.



La Manufacture (HETSR), à Malley.



Le Château de Prilly et son extension.

© Keystone

© Keystone

© Keystone

LÉMAN 2030

La croissance économique et démographique de l'Ouest lausannois de ces deux dernières décennies a provoqué une augmentation très importante des besoins en mobilité. Pour satisfaire ces besoins plusieurs actions sont entreprises par les collectivités publiques fédérales, cantonales et communales, notamment dans le domaine des transports publics et de la mobilité douce dans le but de ne pas charger davantage un réseau routier déjà largement saturé et pour préserver la qualité de vie des habitants de la région.

L'ensemble de ces projets de transports publics et de mobilité douce (piétons et vélos) s'articule (de loin ou de près) autour du réseau ferroviaire qui traverse et dessert les communes de l'Ouest lausannois. La croissance de la mobilité se reflète évidemment aussi dans les besoins d'amélioration de l'offre ferroviaire.

Les principaux projets qui touchent ainsi directement le réseau ferroviaire et qui ont un impact important sur le territoire de l'Ouest lausannois sont les suivants :

Gare CFF Renens, « Gare de l'Ouest »

Amélioration des infrastructures ferroviaires (4^e voie Lausanne-Renens), augmentation de l'offre RER, augmentation de la capacité des voyageurs (quais élargis, quai supplémentaire,

nouvelle passerelle d'accès aux quais, élargissement du passage inférieur) et amélioration de l'interface de transports publics à proximité de la gare (réalisation du tram t1, prolongement du trolley-bus n°25, renforcement de l'offre et meilleure accessibilité du m1, amélioration de l'accessibilité bus et mobilité douce, création de places piétonnes et de stationnement vélos etc.). Mise en service progressive dès fin 2013 à 2018.

Gare CFF Bussigny

Augmentation de l'offre RER, augmentation de la capacité voyageurs, amélioration des accès aux trains (quai central élargi).

Halte RER Prilly-Malley

Réalisation d'une nouvelle halte ferroviaire et création d'un interface transports publics directement connecté au tram t1 et m1 (amélioration de l'accessibilité TP par la création de voie bus, création de places piétonnes), amélioration de l'accessibilité mobilité douce (nouveaux chemins piétons et cyclistes, stationnement vélos, etc.). Mise en service progressive dès juin 2012 à 2018.

« Saut de mouton » CFF

L'augmentation de l'offre du trafic ferroviaire nécessite la réalisation d'une 4^e voie entre la gare de Lausanne et celle de Renens, ainsi

que la réalisation d'un « saut de mouton ». Ce viaduc s'élèvera à une hauteur d'environ 10m et permettra le croisement dénivelé des voies. Ces travaux sur l'infrastructure ferroviaire seront l'occasion pour améliorer les traversées nord-sud du faisceau des voies ferroviaires. Sont ainsi à l'étude les projets de franchissement suivants : élargissement du passage de l'avenue du Léman, création de deux nouveaux passages entre les avenues du Léman et du Chablais (passages du « GAT » et du « chemin des Bouchers »). Mise en service à l'horizon 2020.

Une information détaillée au sujet de l'ensemble de ces projets est par ailleurs donnée au stand d'information « Expo Gare de l'Ouest » situé au sud de la gare de Renens.

TRAFIC FERROVIAIRE

Augmentation du nombre de passagers entre Lausanne et Genève d'ici 2030 :

2000: 25 000 voyageurs/jours
2010: 50 000 voyageurs/jours
2030: 100 000 voyageurs/jours



La halte RER de Prilly-Malley sera inaugurée fin juin 2012.



Poses de nouvelles voies entre Lausanne et Malley.

UNE RÉPONSE AUX BESOINS DE MOBILITÉ D'ICI 2030-2040

Aujourd'hui, la politique de la mobilité est synonyme de vision territoriale tant à l'échelon de l'agglomération qu'à l'échelon romand. Elle est fondamentale pour les habitants appelés à se déplacer de plus en plus souvent hors des frontières communales.

Dans le cadre du projet « Léman 2030 », un partenariat liant notamment les gouvernements vaudois et genevois s'est donné pour but de réaliser des infrastructures ferroviaires répondant au développement durable du bassin lémanique. Une amélioration des réseaux RER vaudois est aujourd'hui indispensable au vu de l'accroissement des habitants, de la progression des emplois et du taux de voyageurs entre Lausanne et Genève qui a doublé entre 2000 et 2010.

« Léman 2030 » prévoit une augmentation importante de la capacité des trains, de leur cadence, ainsi que de nouveaux aménagements pour les gares.

En effet, le flux important de pendulaires drainé par les grands centres urbains (pôles économiques vaudois et genevois) nécessite de nouvelles solutions en terme de mobilité. Le programme « Léman 2030 » représente globalement des investissements de plusieurs milliards de francs, dont le financement s'étalera sur plusieurs années.

LA PLACE DE L'AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES DANS L'ARC LÉMANIQUE DE DEMAIN

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), constitué en 2007 et issu des acteurs publics (Confédération, Canton et communes) assure une étroite coordination entre les transports, l'urbanisation et l'environnement.

L'impact de « Léman 2030 » est très conséquent sur le trafic de l'agglomération. Il est pris en compte par le PALM à la croisée des relations institutionnelles entre tous les partenaires :

→ La Confédération avec les CFF :

Elle instaure la politique du trafic ferroviaire et finance une grande partie de l'infrastructure du rail.

« Léman 2030 » constitue une convention cadre relative au développement de l'offre sur la ligne Lausanne-Genève Aéroport.

→ Les cantons de Vaud et Genève :

Les deux cantons collaborent depuis 2009 pour promouvoir un Arc lémanique économiquement attractif et pour assurer une qualité de vie élevée à leurs habitants.

« Léman 2030 » est le fruit d'une vision concertée VD-GE du futur réseau RER.

→ L'agglomération Lausanne-Morges :

Il existe 5 agglomérations dans le canton : Franco-valdo-genevoise, Yverdonnoise,

Riviera, Monthey-Aigle et Lausanne-Morges. Cette dernière compte 40 % de la population et 60 % des emplois du Canton.

« Léman 2030 » fait partie des mesures que le PALM prend en compte dans le cadre de sa politique de coordination entre le développement de l'urbanisation et celui des transports.

→ Les schémas directeurs et les communes :

Les communes, en collaborations avec leurs schémas directeurs, pilotent et réalisent les projets permettant un aménagement cohérent du périmètre communal et intercommunal.

« Léman 2030 » est une opportunité pour certaines communes de réaliser les travaux qui favorisent la synergie entre les différents modes de transport (transfert modal) et l'aménagement du secteur des gares.

RAPPORT DE GESTION

LIEU ET EFFECTIF



Tiziano Bonoli (stagiaire), Ariane Widmer Pham, Feryel Kilani (stagiaire), Sebastiano Marras (stagiaire), Marianne Martin, Cristina Ferrari, Adrien Mulon et Benoît Biéler.

Le bureau du SDOL est installé au centre Perrelet (tl), au chemin du Closel 15, à Renens. Il est entouré de ses partenaires, les tl, le bureau du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et les bureaux des Schémas directeurs du Nord lausannois (SDNL), de l'Est lausannois (SDEL) et de la région morgienne (RM).

Les postes du bureau du SDOL sont occupés par M^{me} Ariane Widmer Pham, cheffe de projet (80 %), M. Benoît Biéler, géographe, adjoint (80 %), M. Adrien Mulon, ingénieur EPFL, responsable mobilité (50 %), M. Sebastiano Marras, stagiaire (jusqu'en décembre 2010), M. Tiziano Bonoli, stagiaire 2011, M^{me} Cristina Ferrari, secrétaire (80 %) et M^{me} Marianne Martin, secrétaire (30 %).

Le bureau du SDOL compte aussi la présence de M. Jean-Christophe Chassard, chef de projets AFTPU des schémas directeurs Ouest et Est lausannois, détaché à 80 % au SDOL par les Transports lausannois (tl).

SÉANCES SOUS LA RESPONSABILITÉ ADMINISTRATIVE DU BUREAU DU SDOL DEPUIS LE 1^{ER} SEPTEMBRE 2010 JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 2011

- 10 séances du Gropil (syndics, municipal, chefs des départements DEC et DINF et chefs de services SDT, SPECO, SM, SR, SEVEN) : pilotage stratégique du SDOL et de ses études.
- 18 séances de la cellule de pilotage technique – cpt (représentants techniques des communes et des services cantonaux, bureau du SDOL) : suivi et coordination des chantiers, préparation des objets soumis au Gropil pour adoption, accompagnement de projets de planification, 5 dossiers traités :
 - Prilly / PQ Corminjoz
 - Crissier / PQ de l'Esparcette
 - Bussigny / PDL Cocagne – Buyère
 - Bussigny / PPA Cocagne
 - Ecublens / PQ Maillefer
 - Chavannes / PQ Préfaully II
- 5 séances du groupe ABC (représentants techniques des communes – excepté Lausanne – et des services cantonaux, bureau du SDOL) : vérification de la conformité des projets de construction aux objectifs et principes du SDOL, 6 dossiers de projet de construction traités :
 - St-Sulpice / En Champagny Sud, projet Pierre Steiner
 - Ecublens / Parcelle Vez – RRG Léman SA
 - Prilly / Hifiparc SA – Business parc
 - Prilly / Malley Stars SA – Parking extérieur
 - Crissier / Plaza Immobilien – Bau Arena
 - Bussigny / En Jonchets

- 16 séances du comité de pilotage de projets pour les axes forts de transports publics avec les membres techniques et politiques des communes concernées et des intervenants extérieurs. Le rôle du COPROJ est de diriger les projets partiels placés sous sa responsabilité ; de s'assurer du respect des objectifs ; d'arbitrer les choix principaux ; de tenir régulièrement informées de l'avancement du projet ; d'assurer la concertation en relation avec les projets partiels.
- 2 séances d'échanges et d'information publique « Marché du SDOL » :
 - les vendredi 12 et samedi 13 novembre 2010, au Polydôme de l'EPFL ;
 - les vendredi 11 et samedi 12 novembre 2011, au Polydôme de l'EPFL.



Marché du SDOL, samedi 11 novembre 2011.

PUBLICATIONS

- Chantier 6 / Transports individuels motorisés / Assainissement du bruit routier / Routes cantonales et communales principales / Étude préliminaire, septembre 2010
- Chantier 1 / Hautes Écoles – Tir-Fédéral – Maladière / Secteur En Dorigny / Un quartier émerge / Rapport du jury, janvier 2011
- Chantier 2 / Secteur Malley / Aperçu du Schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM) / SDOL, mai 2011
- Balade 5 « Le long du futur tramway t1 » / SDOL, mai 2011
- Balade 6 « Arbres, fruits et légumes » / SDOL, mai 2011
- Livre L'Ouest pour Horizon / SDOL, ouvr. coll. sous la direction de L. Coen et C. Lambelet, 288 p., Infolio, juin 2011
- Chantier 2 / Secteur Pont Bleu – Terminus / Un quartier retrouvé / Études tests – Compte rendu / SDOL, décembre 2011



1^{re} page du rapport du Chantier 2 / Secteur Pont Bleu – Terminus

FINANCES

PRÉSENTATIONS À DES TIERS

Depuis le 1^{er} septembre 2010 jusqu'au 31 décembre 2011, les représentants du SDOL ont été sollicités à 43 reprises pour faire part de leur expérience :

2010 :

- Amicale des Anciens de l'imprimerie, « Malley, reconvertir une friche en ville », Lausanne, le 28 septembre
- Ville de Fribourg, Fribourg, le 5 novembre
- ARE, « Malley, reconvertir une friche en ville », Berne, le 23 novembre
- Patrimoine Suisse, Présentation du SDOL, Lausanne, le 27 novembre
- EPFL/ENAC, Collectivités vs fragmentation, le 8 décembre

2011 :

- ARE, échange d'expérience, Berne, le 18 janvier
- Colloque Patrimoine Suisse, Berne, le 8 février
- Forum horizon, UNIL, le 18 février
- EPFL UE, Entre-deux des villes, le 21 février
- Fachhochschule für Architektur, Bâle, le 9 mars
- Wakker-Preis fürs Limmattal, Oberegengstringen, le 14 mars
- « Roundtable », Zürich, le 23 mars
- UNIL-IGUL, bachelor, le 28 mars
- Eauservice, Revue annuelle de direction, St-Sulpice, le 6 avril
- Cours Quartier durables by SMEO, Lausanne, le 7 avril
- Protection du patrimoine, rencontre des associations du patrimoine, La Tour-de-Peilz, le 7 avril
- UNIGE, CFC/CAS Développement durable, Genève, le 15 avril
- Kantonschule Glarus, Renens, le 6 mai
- Cours Quartier durables by SMEO, Lausanne, le 13 mai
- Werkbund, Grisons, Renens, le 14 mai
- Association des Paysagistes CE de France, Lausanne, le 20 mai
- Journée promotion immobilière, Lausanne, le 24 mai
- Colloque NFP 54, Renens, le 8 juin
- Commission d'urbanisme du Conseil communal, Pully, le 10 juin
- Intercités RSR, à l'occasion de la remise du Prix Wakker, Lausanne, le 17 juin
- Union des Villes suisses, Neuchâtel, le 25 août
- RSR Babylone, Lausanne, le 30 août
- Le Livre sur les quais, Morges, le 2 septembre
- ETH, Landmanagement im Speckgürtel, Zürich, le 6 septembre
- HES-SO, Master, Lausanne, le 9 septembre
- Association Ecoquartier, Lausanne, le 12 septembre
- Forum Architektur, Thoune, le 14 septembre
- Parti Libéral Radical, section de Bussigny-Villars-Ste-Croix, Bussigny, le 22 septembre
- Atelier « Jointmaster », Fribourg, le 26 septembre
- Séance Présidents des Conseils communaux, Renens, le 27 septembre
- Tiefbauamt Zürich, Renens, le 27 septembre
- CIGM, Assemblée générale, Prilly, le 28 septembre
- EPFL/ENAC, master, Écublens, le 17 octobre
- Hochschule, Lucerne, le 28 octobre
- Société de développement du Sud-ouest lausannois, Lausanne, le 9 novembre
- Atelier Transitec, Renens, le 1^{er} décembre
- Urbanités, Lausanne, le 5 décembre
- Berner Fachhochschule, Berne, le 15 décembre

La comptabilité du SDOL est intégrée dans celle de la Commune de Renens dans les sous-comptes 1900. Elle fait l'objet de deux budgets distincts : le budget de fonctionnement du bureau et le budget des chantiers d'études. Ce dernier est assorti de clés de répartition entre partenaires intéressés (Canton, Communes, tiers) selon les études.

ASSUJETTISSEMENT DU SDOL À LA TVA

Le bureau du SDOL a été assujéti à la TVA dès le 1^{er} janvier 2011 (8 %) avec effet rétroactif pour la période 2007 à 2010 (7,6 %). L'administration fédérale motive sa décision par le montant supérieur à 25'000 francs par année des factures établies par le bureau du SDOL à des tiers eux-mêmes soumis à la TVA. Le Gropil a été informé de cet assujettissement à la TVA lors de la séance du 16 juin 2011.

Le montant de Fr. 113'247.- correspondant à l'assujettissement rétroactif a fait l'objet d'une proposition de répartition entre les partenaires le 6 octobre 2011. L'État de Vaud a sur le moment réservé sa participation.

Une séance destinée à évaluer, avec les Communes, les différentes variantes permettant de sortir le SDOL de son assujettissement à la TVA dès 2013 a eu lieu le 15 décembre 2011 à Renens, sous le pilotage du Service des finances de la Ville de Renens.

COMPTES 2010

FONCTIONNEMENT

Le budget de fonctionnement 2010 adopté par le Gropil en date du 2 juillet 2009 faisait état d'un montant de Fr. 576'700.- TTC. Les comptes de fonctionnement du bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois ont été bouclés à Fr. 555'397.- TTC, soit avec un solde positif de Fr. 21'303.-.

Ce solde positif est principalement dû à la non-indexation des salaires au coût de la vie (budgété à 1,5 %) et au report de l'achat d'un logiciel comptable (Fr. 10'000.-).

CHANTIERS D'ÉTUDES

Le budget cadre des chantiers d'études 2010 adopté par le Gropil en date du 2 juillet 2009 s'élevait à un montant de Fr. 1'284'900.- TTC. Les comptes des chantiers du SDOL ont été bouclés à Fr. 846'006.- TTC.

Cette différence s'explique principalement par des durées d'études plus longues que prévues ou par des reports d'études, en particulier pour le secteur de Malley (report des études sur Malley Centre et de l'engagement d'un chef de projet), l'étude de la stratégie d'implantation de tours (reportée à l'échelon de l'agglomération) et le secteur Pont Bleu – Terminus (études techniques complémentaires).

COMPTES 2011

FONCTIONNEMENT

Le budget de fonctionnement 2011 adopté par le Gropil en date du 17 juin 2010 faisait état d'un montant de Fr. 595'200.- TTC (Fr. 551'111.- HT). Les comptes de fonctionnement du bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois ont pu être bouclés à Fr. 610'633.- TTC (Fr. 565'401.- HT), soit avec une différence négative de Fr. 15'433.-.

Cette différence est principalement due à l'assujettissement du SDOL à la TVA, que les diverses économies décidées pour faire face à ces dépenses non prévues (annulation de formations continues, aucune édition de bilan d'activités et aucune réimpression de brochures, nouveau report de l'achat du logiciel comptable) n'ont pas totalement contrebalancé.

FINANCES

(SUITE)

CHANTIERS D'ÉTUDES

Le budget cadre des chantiers d'études 2011 adopté par le Gropil en date du 17 juin 2010 s'élevait à un montant de Fr. 1'641'500.- TTC (Fr. 1'519'908.- HT). Les comptes des chantiers du SDOL ont été bouclés à Fr. 1'025'942.- TTC (Fr. 949'946.- HT).

Cette différence s'explique principalement par une réduction à la seule gestion du stand d'info dans le lot 6 du chantier 2 /Gare de Renens, par le non-engagement d'un chef de projet pour la structure d'accompagnement du Ch2 / Arc-en-Ciel, ainsi que par des durées d'études plus longues que prévues ou des reports partiels ou complets d'études sur 2012, en particulier le secteur Malley-Centre (concours), l'avenue du Chablais (projet d'ouvrage), ainsi que l'étude du secteur Renges Venoge.

Par contre une dépense non budgétée de 1 franc par habitant a été approuvée par les Communes pour les événements liés au Prix Wakker.

BUDGET 2012

FONCTIONNEMENT

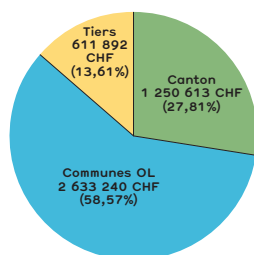
Le budget de fonctionnement 2012 s'élève à un montant de Fr. 771'328.- TTC (Fr. 721'600.- HT) a été adopté par le Gropil le 16 juin 2011. Fondée sur la Loi sur l'appui au développement économique (LADE), la participation forfaitaire du Canton, pour une période allant de 2009 à 2013, s'élève à Fr. 100'000.- (13.85 %). Les Communes prennent à leur charge le solde du montant (78.56 %), réparti au prorata de leur population. La participation financière de la Ville de Lausanne se fait au prorata de sa population concernée par les projets du SDOL (7.57 %).

CHANTIERS D'ÉTUDES

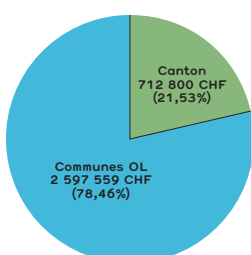
Le budget des chantiers d'études 2012 du SDOL s'élève à Fr. 934'092.- TTC (Fr. 864'900.- HT). Il a été soumis au Gropil pour un accord de principe sous la forme d'un budget cadre le 16 juin 2011.

Pour les études portant sur des infrastructures, les budgets des phases de projet d'ouvrage et de réalisation ne figurent, en principe, plus dans le budget du SDOL. Plusieurs de ces infrastructures figurent sur la liste des mesures du PALM et bénéficieront dès lors d'une participation de la Confédération sur la base de sa politique pour le trafic d'agglomération.

Répartition des coûts des chantiers d'étude 2004-2011



Répartition des frais de fonctionnement 2004-2011



Les montants des comptes jusqu'en 2010 sont TTC, dès 2011 et suite à l'assujettissement du SDOL à la TVA, les montants des comptes et budgets sont HT.

COMPTES 2004	COMPTES 2005	COMPTES 2006	COMPTES 2007	COMPTES 2008	COMPTES 2009	COMPTES 2010	COMPTES HT 2011	BUDGET HT 2012
-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	--------------------	-------------------

Fonctionnement du bureau

TOTAL	179 257	293 052	324 409	355 465	477 511	559 867	555 397	565 401	721 600
-------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

Répartition

Canton	22 407	90 392	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
Total Communes	156 850	202 660	224 409	255 465	377 511	459 867	455 397	465 401	621 600
Bussigny	19 134	20 913	23 228	27 129	39 737	48 975	48 480	48 742	65 678
Chavannes	14 506	16 930	18 912	21 608	32 427	40 160	39 814	41 365	55 739
Crissier	16 858	18 895	20 728	24 168	35 086	42 987	41 830	43 099	58 074
Écublens	25 901	28 586	31 755	36 353	54 087	66 346	65 837	67 169	90 507
Lausanne	-	27 118	30 000	30 000	46 998	53 674	54 066	54 648	68 124
Prilly	27 427	30 222	32 888	38 366	55 790	68 270	67 594	68 415	92 187
Renens	45 637	50 134	55 885	65 105	94 897	117 184	115 404	118 319	159 431
Saint-Sulpice	7 388	8 057	8 999	10 392	15 140	18 206	18 286	19 570	26 370
Villars-Ste-Croix	-	1 805	2 013	2 343	3 350	4 064	4 086	4 075	5 490

Chantiers d'étude

TOTAL	89 597	237 147	427 452	744 308	525 804	675 487	846 006	949 946	864 900
-------	--------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

Répartition

Canton	66 074	126 485	138 960	246 632	150 082	182 102	191 989	148 290	172 849
Communes	23 523	86 440	235 805	364 813	297 210	438 987	504 295	682 169	525 130
Tiers	-	24 223	52 686	132 864	78 512	54 398	149 723	119 488	166 921

HAUTES ÉCOLES – TIR FÉDÉRAL – MALADIÈRE

CHANTIER 1 / SITE D

RC76 – ROUTE DE LA MALADIÈRE

Démarrée début 2010, l'étude pour le réaménagement multimodal de la RC76 s'est poursuivie en 2011. Elle fait partie des projets de requalification routière cofinancés par la Confédération. L'étude est coordonnée avec la mise en service du réseau TP 2014 (ligne trolleybus n°25) et avec l'étude pour la future jonction autoroutière de Chavannes. D'importants projets d'urbanisation sont en cours de planification le long de cet axe routier.

RC82 – AVENUE DU TIR-FÉDÉRAL

L'étude pour le réaménagement du Tir-Fédéral entre le tunnel du Marolet et la RC1 doit conduire à une meilleure intégration de cet axe routier dans son environnement bâti et permettre un partage multimodal de l'espace routier (en particulier amélioration de la situation pour les cycles sur le Pont Bleu – Terminus). Elle a fait l'objet de deux appels d'offres (juin 2011 échoué et octobre 2011) et a démarré en décembre 2011. L'étude elle-même se déroulera en 2012. Les travaux sont prévus en 2013 en relation avec les mesures d'assainissement phonique sur le tronçon chemin de la Raye et le Pont Bleu – Terminus.

MALLEY – GARE DE RENENS – ARC-EN-CIEL

CHANTIER 2 / SITE E

MALLEY

L'examen préalable par les services cantonaux du projet de plan directeur localisé (PDL) de Malley a conduit à des modifications qui ont été apportées au projet de PDL par le bureau mandaté Bauart durant l'automne 2010. Le statut du document a ensuite été revu, faisant place au schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM), plus souple et permettant de laisser de côté certaines thématiques qui seront traitées dans les phases ultérieures du développement du secteur (plans partiels d'affectation, conventions foncières, etc.).

Le SDIM a fait l'objet d'une phase de consultation publique intitulée « Malley s'éveille » qui a réuni les habitants, les élus et les propriétaires lors de plusieurs événements organisés spécifiquement durant le mois de juin 2011 (séances d'informations, visites guidées, stands, intervention artistique sur la boule de gaz, etc.). Seize prises de position sont parvenues au bureau du SDOL.



La plaine de Malley et le théâtre Kléber-Méleau.

CHANTIER 2 (SUITE)

En parallèle, le SDIM a été transmis au Canton pour une consultation complémentaire. L'adaptation du SDIM suite à la consultation publique et à la consultation des services cantonaux ainsi que la rédaction des réponses aux remarques se sont étalées au-delà de l'année 2011.

Durant cette même période, les premières études sur le sous-périmètre de Malley Centre ont été menées en vue du lancement d'un concours d'urbanisme et d'aménagement des espaces publics. Une étude de marché, une synthèse de l'état des sols (pollution et géotechnique) et un concept général d'aménagement des équipements collectifs ont permis d'approfondir les connaissances techniques de ce site afin de préciser le cahier des charges du concours international de Malley Centre lancé en septembre 2011. Les participants avaient jusqu'à la fin du mois de décembre pour déposer leurs propositions.

Les études menées sur le secteur de Malley sont soutenues financièrement par la Confédération dans le cadre des projets-modèles de la politique des agglomérations de l'Office fédéral du développement territorial. Ce site est également l'un des cas de recherche pour le développement d'un outil d'évaluation et d'aide à la décision pour les quartiers durables. Cet outil internet, disponible gratuitement, a été mis en ligne en mai 2011 à l'adresse : www.QuartiersDurablesBySmeo.ch

GARE DE RENENS



Expo Gare de l'Ouest.

Le pilotage du projet de réaménagement de la gare de Renens et de ses abords a été remis aux communes de Renens, Chavannes, Crissier et Écublens. Le bureau du SDOL a continué à assurer la communication du projet et a inauguré, en avril 2011, l'exposition permanente « Expo Gare de l'Ouest », située à l'avenue d'Epenex, côté sud de la gare de Renens (ouverture tous les jeudis, de 17h à 19h, ou sur demande auprès du bureau du SDOL).

ARC-EN-CIEL

Suite à l'entrée en force du Plan directeur localisé du secteur Arc-en-Ciel en avril 2010, l'évolution du secteur dépend de la mise en place de plans partiels d'affectation (PPA) sur demande des propriétaires. Les projets d'aménagement des espaces publics sont aussi liés à ces démarches, dont pour l'instant aucune n'a vu le jour.

CHANTIER 2 (SUITE)

PONT BLEU – TERMINUS

Pour réfléchir aux possibilités de développement et de reconversion du secteur Pont Bleu – Terminus, les communes de Crissier, de Renens et d'Écublens, le Canton et les CFF ont organisé, sous la responsabilité du bureau du SDOL, une démarche d'études tests. Trois ateliers de travail ont eu lieu entre l'automne 2010 et le printemps 2011. Lors du deuxième atelier, la population et les propriétaires ont été invités à participer à des portes ouvertes et à un débat présentant et mettant en discussion les réflexions menées durant la journée. Les résultats de ces études tests ont permis d'élaborer un masterplan qui servira de cadre pour la rédaction des différents plans partiels d'affectation (PPA) prévus dans ce secteur. Le masterplan a été transmis à l'État pour consultation des services cantonaux à l'automne 2011.



Esquisse pour le projet de masterplan à l'issue de l'étude test Pont Bleu – Terminus.

ROUTE DE COSSONAY – RC 251

CHANTIER 3 / SITE F

VERNIE – CRISSIER

Une réflexion sur l'avenir et l'aménagement du secteur de la Vernie a été lancée par la Commune de Crissier avec l'aide du bureau du SDOL. Un masterplan du secteur a été élaboré par le bureau Feddersen & Klostermann. Il servira de cadre pour la rédaction des différents plans partiels d'affectations (PPA) qui suivront et assurera leur cohérence et leur coordination. Ce masterplan a été transmis à l'État pour consultation des services cantonaux à l'automne 2011.

ZONES D'ACTIVITÉS ST-SULPICE – ÉCUBLENS

CHANTIER 4 / SITE H

VALLAIRE – VENOGÉ

L'élaboration d'un plan directeur localisé (PDL) du secteur Vallaire–Venoge, sur les communes d'Écublens et de St-Sulpice, a été lancée au printemps 2010. L'enjeu est d'approfondir et de compléter l'étude publiée en 2006 sur le chantier 4 du SDOL, afin de donner à ces résultats une forme légale pouvant servir de base à la création de plans partiels d'affectation (PPA). Une analyse de la faisabilité foncière et financière de ce PDL a été menée en 2011. Elle permet de vérifier que les coûts des équipements publics pourront être assumés par les Communes et par les propriétaires et que le projet est compatible avec le découpage foncier.

ESPACES PUBLICS ET MOBILITÉ DOUCE

CHANTIER 5



Deux nouvelles cartes de balades ont été éditées en 2011.

BALADES 5 ET 6

En 2011, et suite au succès des quatre premières éditions, le bureau du SDOL a édité deux nouvelles cartes de balades dans l'Ouest lausannois. Intitulées « Le long du futur tramway t1 » et « Arbres, fruits et légumes », elles visent à inciter la population à la promenade et à faire redécouvrir les richesses et les contrastes de l'Ouest lausannois. Des balades accompagnées ont été organisées durant l'été le long de ces parcours.

VLS

Une étude d'opportunité et de planification de l'évolution du réseau de vélos en libre-service dans l'Ouest lausannois a été lancée en 2011. Cette étude vise à évaluer l'opportunité du développement du réseau dans l'Ouest lausannois, à évaluer l'adéquation entre la demande et l'offre actuelle ainsi qu'à établir une planification du développement du réseau (dimensionnement, coûts) en priorisant les éléments indispensables (stations principales) et les éléments pouvant être mis en place en fonction des opportunités (stations d'entreprise par exemple). Les résultats de cette étude sont attendus en 2012.

TRANSPORTS

CHANTIER 6

TP–R12

Le renforcement du réseau des transports publics lausannois fait partie du projet d'agglomération Lausanne–Morges. Le schéma directeur des transports publics à l'horizon 2014 a été validé avec une deuxième étape de mise en service en août 2012.

Cette deuxième étape comprend, en plus du renforcement de l'offre sur le réseau existant, la réorganisation de certaines lignes avec la suppression de la ligne 30 (Prilly Église – Bourdonnette) remplacée par les lignes 31 (Renens Gare – Venoge) et 38 (Prilly Église – Renens Gare), ainsi qu'un nouveau tracé pour la ligne 33.

Le bureau du SDOL a, en collaboration avec les t1 et les communes de Chavannes–près–Renens, d'Écublens et de St-Sulpice ainsi que l'État de Vaud (pour l'UNIL), piloté l'appel d'offres et le suivi du mandat pour l'établissement du projet et du suivi de réalisation des aménagements nécessaires à la mise en service de ces trois nouvelles lignes.

CHANTIER 6 (SUITE)

STATIONNEMENT – INVENTAIRE

L'étude en cours sur l'inventaire de l'offre de stationnement dans l'Ouest lausannois répond à la demande du 10 janvier 2010 du Bureau intermunicipal de l'Ouest lausannois. Elle fait l'objet d'un mandat avec la Commune de Chavannes pour l'élaboration d'un outil informatique (base de données) permettant de gérer et d'organiser le recensement de l'offre de stationnement. La connaissance actuelle de l'offre de stationnement est très disparate d'une commune à l'autre et souvent très lacunaire. De nombreux avantages sont attendus de l'inventaire. Les modalités pour l'établissement de cet inventaire ont été déterminées et les résultats sont attendus courant 2012. Restent ouvertes les questions liées à la gestion future de l'inventaire en relation avec la gestion globale de la mobilité dans l'Ouest lausannois. Le pilotage politique de cette étude est assuré par la Plate-forme stationnement (POL et SDOL).

PATRIMOINES BÂTI ET NATUREL

CHANTIER 7

RÉSEAU ÉCOLOGIQUE

Une étude du réseau écologique de Lausanne et de l'Ouest lausannois a été lancée en 2011. Les résultats de cette étude sont attendus en 2012 et se présenteront sous la forme de mesures à prendre dans les nouveaux plans partiels d'affectation (PPA), de projets spécifiques, d'exemple de bonnes pratiques et de marches à suivre (par exemple pour l'entretien).

ÉTUDES GÉNÉRALES

CHANTIER 0

MAQUETTE DE L'OUEST LAUSANNOIS

En vue de la fête du Prix Wakker remis en juin 2011 aux neuf communes signataires du SDOL, l'atelier des maquettes de l'EPFL a été mandaté pour réaliser un morceau important de la maquette de l'Ouest lausannois au 1/1000°. Cette maquette permet de présenter l'Ouest lausannois et sert d'instrument de travail pour vérifier la bonne insertion des nouveaux projets dans leur contexte. Elle peut être montrée en entier ou par module. Elle est actuellement exposée à l'EPFL.



La maquette de l'ouest lausannois est constituée de modules réalisés au fur et à mesure des besoins.

CHANTIER 0 (SUITE)

STRATÉGIE D'IMPLANTATION DE TOURS

Le bureau du SDOL a été chargé de piloter l'étude d'une stratégie pour l'implantation de tours dans l'agglomération Lausanne-Morges. Le lancement de cette étude a été annoncé par communiqué de presse en avril 2011. Les tours et bâtiments emblématiques présentent des enjeux importants pour l'aménagement du territoire. Une vue à large échelle est utile pour mieux appréhender les inconvénients et les avantages des constructions hautes à venir, selon leur emplacement dans l'agglomération. Le résultat de cette étude qui servira d'outil aux autorités pour l'évaluation des futurs projets d'implantation est attendu pour le 1^{er} semestre 2012.

PLANIFICATIONS DES INVESTISSEMENTS – TABLEAU DE BORD FINANCIER

Le bureau du SDOL a mis en route, à l'initiative des communes de Crissier, Prilly et Renens, l'élaboration d'un outil destiné à la planification des investissements communaux en relation avec les projets d'infrastructures du SDOL et du PALM. Cet instrument de conduite stratégique offrira une vision d'ensemble sur les investissements à venir et aidera à les prioriser. Il permettra aussi de gérer, selon leurs critères, les clés de répartition financière des projets et contribuera à répondre aux exigences de la Confédération pour le suivi et le financement des mesures infrastructurelles.

Le Copil du PALM a décidé d'élargir l'étude de cet outil à l'échelle du PALM pour offrir une cohérence sur l'ensemble de l'agglomération. Dès l'automne 2011, le pilotage en a été transmis au bureau du SDOL en raison de la charge de travail du bureau du SDOL. Les résultats sont attendus courant 2012.

MARCHÉ DU SDOL 2010 ET 2011



Le moment de la conférence-débat au « Marché du SDOL », le 12 novembre 2011, à l'EPFL.

Comme chaque année, le bureau du SDOL a organisé en 2010 et en 2011 son « Marché du SDOL » sur deux jours. Le vendredi a été réservé à l'accueil des élus des Conseils communaux des neuf communes alors que le samedi était ouvert à tous. Des stands d'information y ont offert une vue sur chacun des projets en cours dans l'Ouest lausannois. Les autres schémas directeurs, le PALM, ainsi que d'autres partenaires y ont également tenu un stand. Des conférences-débats ont eu lieu à cette occasion sur les thèmes « Confédération, Canton et Communes, ensemble pour de grands projets dans l'Ouest lausannois » en 2010, et « Le développement urbain : un dialogue entre mémoire et vision d'avenir » en 2011.

CHANTIER 0 (SUITE)

PRIX WAKKER

Patrimoine suisse a attribué le Prix Wakker 2011 aux neuf communes signataires du Schéma directeur de l'Ouest lausannois et récompense avec ce prix une démarche amorcée il y a 10 ans et une vision : la réorganisation urbanistique d'un morceau de territoire du canton de Vaud. La remise officielle du Prix Wakker 2011 a eu lieu le 18 juin 2011. Autour de la partie officielle comprenant l'assemblée générale de Patrimoine Suisse et la remise du prix, une journée festive organisée par un comité de répondants communaux a associé la population à cet événement.



Les syndics et le municipal représentant les neuf communes signataires du SDOL, ainsi que feu le conseiller d'Etat Jean-Claude Mermoud lors de la remise du Prix Wakker, le 18 juin 2011, à Renens.

GESTION DES IMAGES

Le bureau du SDOL a mis en place un système d'indexation pour les nombreuses photos, images de synthèse, plans et autres illustrations dont il dispose.

ACCOMPAGNEMENT DE PROJETS COMMUNAUX

Le bureau du SDOL apporte son soutien actif à plusieurs études menées au niveau communal en participant à leurs groupes de suivi (GD et GT). Il suit ainsi plusieurs projets de développement urbain, d'études d'aménagement spécifiques ou démarches visant l'élaboration de plans partiels d'affectations dans les secteurs stratégiques de l'agglomération, en particulier à Bussigny (Cocagne-Buyère), à Chavannes (En Dorigny, Côtes de la Bourdonnette), à Crissier (Ley Outre, Vernie-Crissier, Lentillière nord), à Écublens (La Brûlée), à Prilly (En Broye, Sicpa-Flumeaux, aménagements Halte RER Prilly-Malley) et à Renens (Saut-de-mouton CFF, Renens-Closel).

Le bureau du SDOL poursuit également sa collaboration à plusieurs projets de requalification routière, en particulier ceux de la RC1 pour le tronçon EPFL (travaux en cours), le tronçon UNIL (avant-projet en cours) et le tronçon Tir-Fédéral – Venoge (avant-projet en cours).

PROJET D'AGGLOMÉRATION LAUSANNE MORGES PALM

Le bureau du SDOL participe, avec les bureaux des autres Schémas directeurs, aux différents groupes de suivi du PALM (Copil, GT, GS-Comm, coordination SD-PALM).

PALM 2012

Dès le lancement de la révision du projet d'agglomération (PALM 2012), le bureau du SDOL a pris une part active aux travaux de révision. À l'automne 2011 il a intégré le Comité de projet (CO) nommé par le Copil

du PALM pour mener à bien cette révision et constitué d'un représentant du Service du développement territorial, un représentant du Service de la mobilité, un représentant de la ville de Lausanne et un représentant du SDOL.

PALM AFTPU

Le bureau du SDOL est impliqué dans le projet des Axes forts de transports publics urbains (AFTPU) en collaboration avec la Direction des projets des AFTPU. Il s'agit en particulier des projets du tramway entre Galicien et Renens-Gare et du bus à haut niveau de service (BHNS) entre Lausanne-Montétan et Crissier-Bré. Il a collaboré aux procédures d'appels d'offres du projet tramway et du garage atelier. Il a piloté des groupements pluridisciplinaires ainsi que des projets communaux connexes. Le bureau du SDOL a participé également aux groupes de suivi concernant les aspects thématiques du réseau des axes forts de transports publics urbains (GT personnes à mobilité réduite, GT accessibilité, GT architecture de ligne).

PALM ICFF / PNP-EES

Le bureau du SDOL représente l'Ouest lausannois dans les structures d'accompagnement de plusieurs études menées à l'échelon de l'agglomération Lausanne-Morges. Une stratégie concernant l'implantation des installations commerciales à forte fréquentation (ICFF) a été développée dans ce cadre. Une étude environnementale stratégique (EES) du projet d'agglomération ainsi qu'une étude Parcs, nature et paysage (PNP) ont également été menées entre 2010 et 2011.

GROUPE DE PILOTAGE

Le Gropil (Groupe de pilotage du Schéma directeur de l'Ouest lausannois) est composé de membres politiques et techniques des Communes, du Canton et de l'agglomération.

Pour les Communes : Marianne Huguenin, présidente du Gropil, syndique de Renens / Jean-Charles Cerottini, syndic de St-Sulpice / Georges Cherix, syndic de Villars-Sainte-Croix / Olivier Français, municipal des travaux de Lausanne / Alain Gillièron, syndic de Prilly / André Gorgerat, syndic de Chavannes-près-Renens / Pierre Kaelin, syndic d'Écublens / Michel Tendon, syndic de Crissier / Claudine Wyssa, syndique de Bussigny-près-Lausanne / Ariane Widmer Pham, cheffe de projet du SDOL.

Pour l'État de Vaud : Dominique Blanc, chef du Service des routes, DINF / Lionel Eperon, chef du Service de l'économie, du logement et du tourisme, DEC / Philippe Gmür, chef du Service du développement territorial, DEC / Vincent Krayenbühl, chef du Service de la mobilité, DINF / François Marthaler, chef du Département des infrastructures (DINF) / Béatrice Métraux, cheffe du Département de l'intérieur (DINT) (depuis décembre 2011) / Henri Rollier, chef du Service de l'environnement et de l'énergie, DSE.

Invités : Joël Christin, responsable communication / Patrizia Darbellay, secrétaire générale, Lausanne région / Gustave Muheim, président de Lausanne région, syndic de Belmont / René Spahr, chef de projet du PALM.

VU D'ICI



Michel Joye, directeur des tl.

Les transports lausannois (tl) logent les bureaux des Schémas directeurs et du Projet d'agglomération dans le bâtiment Perrelet qu'ils occupent, à Malley, sur la commune de Renens. Ils sont surtout un partenaire essentiel de la mise en œuvre du SDOL. Leur directeur, Michel Joye, répond à cinq questions.

Comment coordonnez-vous votre offre avec les projets d'urbanisation ?

Développer le réseau en phase avec l'urbanisation est pour nous essentiel. Les personnes qui s'installent ou viennent travailler dans un nouveau quartier se trouvent à cette occasion devant le choix des meilleurs moyens de transport et des parcours quotidiens les plus favorables dans leur nouvelle situation. Pour leur offrir un vrai choix et la possibilité de le tester à ce moment crucial, il faut dans la mesure du possible que l'offre soit au rendez-vous. Car peu de gens se réveillent simplement un matin en se disant qu'ils vont désormais opter pour la mobilité douce ou pour les transports publics. Ce type de décision se prend plutôt à l'occasion d'un déménagement ou de la mise à disposition d'une nouvelle offre suffisamment attractive pour remettre en question les habitudes de déplacement.

Les schémas directeurs sont nos partenaires principaux pour coordination de nos planifications de réseaux avec l'urbanisation. Avant leur existence, notre travail était compliqué. Nous devions faire le tour de chaque commune en amont des décisions. Aujourd'hui, la nouvelle dynamique liée aux schémas directeurs donne aux communes un moyen de décider ensemble. Il n'y a dès lors plus de blocages dans les processus d'aménagement de l'offre et la mise en œuvre. Une vision commune est élaborée et une certaine solidarité se développe pour un but partagé, bien compris de tous et clair à expliquer à l'ensemble des citoyens.

Le comptage du trafic effectué en 2010 par Lausanne Région montre une diminution du trafic automobile et une augmentation de l'usage des transports publics dans les centres par rapport au dernier comptage de 2005. Peu d'effets tangibles par contre dans l'Ouest lausannois...

Au centre de Lausanne, l'effet d'attractivité du métro m2 est très important. Dans l'Ouest lausannois, on a la chance d'avoir le m1. Mais il n'apparaît pas comme une différence dans les comptages 2005-2010, car il existe depuis 20 ans ! Quant au réseau tl 2008 mis en service durant la période de comptage, il n'est pas encore suffisant dans l'Ouest lausannois. Nous corrigeons progressivement la carence d'offre jusqu'à la future mise en service du tram tl, en 2018. Dès août 2012, avec la mise en service du réseau 12, il y aura autant de passages de bus à la gare de Renens qu'à la gare de Lausanne ! Le réseau 14 améliorera encore la situation. Avec ces nouveautés et le tramway, les prochains comptages du trafic 2010-2015 et 2015-2020 feront ressortir l'Ouest lausannois.

La halte RER de Prilly-Malley sera inaugurée fin juin 2012. Quels changements cela représente-t-il pour les tl ?

L'inauguration est un signe très fort. La halte RER de Prilly-Malley représente un nouveau point de raccordement de notre réseau urbain au réseau cantonal, nous devons la mettre en valeur dans toute la mesure de nos moyens. Nos réseaux 12 et 14 tiennent compte des développements à Malley et ailleurs dans l'Ouest lausannois. Il y aura des renforcements des fréquences sur les lignes 32 et 33. Les évolutions seront progressives et coordonnées avec d'autres réalisations pour le développement du RER.

Qu'en est-il de la seconde étape du tram tl jusqu'à Villars-Sainte-Croix ? Sachant que les projets d'urbanisation se développent, faut-il attendre qu'ils soient tous terminés pour la réaliser ?

Nous serions très heureux d'opérer ce prolongement, mais la décision sort clairement de notre niveau de compétence. Il y a des choix politiques à faire au vu des énormes enjeux financiers.

Quels liens entretenez-vous avec le projet Léman 2030 ?

Les tl n'influencent pas Léman 2030 qui est un projet CFF. Mais une majorité de nos clients empruntent le train et viennent parfois de loin. Si le trafic CFF double d'ici 2025, nous en ressentirons l'effet au niveau local. À l'intérieur de l'agglomération, le potentiel d'augmentation de nos parts de marché s'amenuise. Sauf

dans les zones de développement définies dans les schémas directeurs.

Nous coordonnons nos informations avec les CFF sur Léman 2030, comme pour de nombreux autres projets tels le tram, la gare de Renens ou Sébeillon. Les CFF sont notre partenaire privilégié. Ils sont propriétaires des terrains de Perrelet où nous logeons et où se trouvent également les bureaux des schémas directeurs, à Renens. C'est sur leur terrain que l'on bâtira le garage-atelier du futur tram.

Nous développons aussi ensemble d'importants projets, comme celui de l'information aux voyageurs en temps réel. Nous voulons donner la possibilité à chacun de trouver le meilleur itinéraire en lui fournissant des horaires tenant compte des éventuelles perturbations connues sur le moment, tant pour les trains que pour les bus. Les passagers d'un bus qui arrive à la gare Renens seraient par exemple informés des correspondances de train disponibles.

LE SDOL EN QUELQUES MOTS

Afin de coordonner et de guider leur croissance en matière d'urbanisation et de transports, les neuf villes et Communes concernées et le Canton ont élaboré un schéma directeur: le SDOL. Il possède une valeur de contrat: en y apposant leur signature, les Communes se sont engagées à poursuivre les démarches destinées à atteindre les objectifs généraux fondés sur le Schéma directeur. Sur les plans financier et légal, deux conventions de collaboration ont été signées en 2004.

La première lie les neuf Communes signataires du SDOL et institue la Commune de Renens représentante et responsable du bureau du Schéma directeur. Elle fixe également les modalités de création et de gestion du bureau du Schéma directeur, ainsi que les tâches qui lui sont déléguées.

La seconde définit la collaboration entre le groupement des Communes et le Canton. Afin d'assurer une coordination efficiente, une cellule de pilotage technique (cpt) est formellement constituée. Elle est formée, pour l'État, des représentants de celui-ci, de la cheffe de projet du SDOL et des responsables des chantiers d'étude du SDOL.

Le SDOL donne une vision commune de l'aménagement urbain à long terme, en suivant des principes de développement durable et de concertation. Il permet notamment d'améliorer le cadre de vie des habitants, de renforcer l'offre en transports publics, de préserver la campagne en évitant l'étalement urbain, de favoriser la mixité des affectations et de garantir une saine diversification du tissu des activités économiques.

Les résultats des études directrices des chantiers forment autant d'annexes au Schéma directeur. Le développement des secteurs concernés se fait sur la base de ces résultats d'études qui servent à la révision des planifications communales. Selon les cas de figure, le bureau du SDOL accompagne, voire assure la coordination de la conduite des études de planification. Les études liées à la mobilité (transports publics, individuels, non motorisés) se poursuivent dans la perspective de leur réalisation.

PRINCIPALES ÉTAPES DU SDOL

20 nov. 2000	Moratoire et Convention entre Communes et Canton relative aux transports dans l'Ouest lausannois. Avenants en 2001 et 2002: signature des Communes de Saint-Sulpice, Lausanne et Prilly.
1 ^{er} nov. 2003	Ouverture du bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois à Renens.
18 déc. 2003	Adoption du Schéma directeur de l'Ouest lausannois.
nov. 2004 à mai 2005	Signature des Conventions de collaboration pour la mise en œuvre du Schéma directeur de l'Ouest lausannois et de collaboration relative au bureau du SDOL.
févr. 2007	Signature du Projet d'agglomération Lausanne-Morges.
oct. 2005 à juin 2007	Adoptions des études générales des six chantiers du SDOL, ch2 (10/05), ch5 (01/06), ch4 (05/06), ch3 (06/06), ch1 (02/07), ch6 / TP (06/07), ch6 / TIM secteur sud (06/07).
mai 2008 à janv. 2010	Regroupement progressif des bureaux du PALM et des schémas directeurs de l'Ouest lausannois, du Nord lausannois, de l'Est lausannois et de la Région Morges au Centre tl de Perrelet à Renens.
oct. 2009 à avril 2010	Adoption du plan directeur localisé (PDL) intercommunal de l'Arc-en Ciel par les Communes de Crissier et de Bussigny-près-Lausanne et par le Conseil d'État.
déc. 2009	Mise en service des lignes tl 17 et 36, première étape du réseau tl 2014.
2011	Prix Wakker aux Communes signataires du SDOL et parution du livre «L'Ouest pour horizon».

Prix Wakker 2011
Ouest lausannois

PATRIMOINE SUISSE

