



◀ OUEST LAUSANNOIS BILAN D'ACTIVITÉS

SCHÉMA DIRECTEUR
2012

www.ouest-lausannois.ch

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

ÉTAT DE VAUD

L'OUEST LAUSANNOIS: HUIT COMMUNES, UN TERRITOIRE, UNE VISION PARTAGÉE

L'Ouest lausannois est une région belle à vivre et en pleine expansion. Afin de coordonner et de guider leur développement en matière d'urbanisation et de transports, les huit Communes du district, la Ville de Lausanne et le Canton ont élaboré un schéma directeur: le SDOL. Ce document donne une vision commune de l'aménagement urbain à long terme, en suivant des principes de développement durable et de concertation. Il vise notamment à améliorer le cadre de vie des habitants, à renforcer l'offre en transports publics, à préserver la campagne de l'étalement urbain, à favoriser la mixité des affectations et à garantir une saine diversification du tissu économique.

Le SDOL possède une valeur de contrat: en y apposant leur signature, les Communes ont pris l'engagement réciproque de poursuivre les démarches destinées à atteindre les objectifs fixés. Les études et projets conduits dans l'Ouest lausannois sont coordonnés avec les orientations prévues par le Plan directeur cantonal et par la politique des agglomérations de la Confédération.

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 stratégiques d'agglomération et sur les études intercommunales ou transversales (transports, espaces publics, paysage, etc.). Suivant la nature des projets, il pilote ou accompagne les études qui forment autant d'annexes au Schéma directeur et servent à la révision des planifications communales. Il veille à la cohérence des différents projets de construction et de planification entre eux et s'assure de leur conformité aux objectifs du SDOL, par l'intermédiaire du groupe ABC et de la cellule de pilotage technique qui fonctionnent sous sa responsabilité.

Le bureau du SDOL favorise le travail partenarial et la concertation. Il 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

GROUPE DE PILOTAGE

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

Les Communes: M. Huguenin, présidente du Gropil, syndique de Renens/J.-Ch. Cerottini, syndic de St-Sulpice/G. Cherix, syndic de Villars-Ste-Croix/O. Français, municipal des travaux de Lausanne/A. Gillièron, syndic de Prilly/A. Gorgerat, syndic de Chavannes-près-Renens/P. Kaelin, syndic d'Écublens/M. Tendon, syndic de Crissier/C. Wyssa, syndique de Bussigny-près-Lausanne/A. Widmer, cheffe de projet du SDOL.

L'État de Vaud: D. Blanc, chef du SR, DIRH (jusqu'en juin)/L. Eperon, chef du SPECo, DECS/Ph. Gmür, chef du SDT, DEC/V. Krayenbühl, chef du SM, DINF/F. Marthaler, chef du DINF (jusqu'en juin)/N. Gorrite, cheffe du DIRH (dès juillet)/B. Métraux, cheffe du DINT/H. Rollier, chef du SEVEN, DSE.

Invités: J. Christin, responsable communication / P. Darbellay, secrétaire générale de Lausanne région / G. Müheim, président de Lausanne région, syndic de Belmont/R. Spahr, chef de projet du PALM (jusqu'en septembre).

concernés ainsi que la communication des projets tant auprès des partenaires que des habitants. 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.

PRINCIPALES ÉTAPES DU SDOL

août 2012	Mise en service des lignes tl 31 et 38, adaptation des lignes tl 32 et 33 et tpm 701 et 705 – 2 ^e étape du réseau tl 2014.
juin 2012	Signature du Projet d'agglomération Lausanne-Morges, 2 ^e génération.
29 juin 2012	Mise en service de la halte RER de Prilly-Malley et signature du Schéma directeur intercommunal de Malley.
2011	Prix Wakker aux Communes signataires du SDOL et parution du livre «L'Ouest pour horizon».
décembre 2009	Mise en service des lignes tl 17 et 36 – 1 ^{ère} étape du réseau tl 2014.
octobre 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.
mai 2008 à janvier 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.
février 2007	Signature du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM).
octobre 2005 à juin 2007	Adoption des études générales des six chantiers d'études du SDOL.
novembre 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.
18 décembre 2003	Adoption du Schéma directeur de l'Ouest lausannois.
1 ^{er} novembre 2003	Ouverture du bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois à Renens.
20 novembre 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.

CONTINUER À JOUER HARMONIEUSEMENT ENSEMBLE!

Des repères qui évoluent, des cartes qui se modifient, des structures à mettre en place, des nouveaux partenariats à créer, des attentes qui se multiplient, des chantiers qui commencent...

Heureusement que l'aventure du Schéma directeur, menée ensemble depuis près de dix ans, nous a habitués à une dynamique d'adaptation et d'anticipation constantes, pour naviguer au mieux sur cette mer captivante du développement de l'Ouest lausannois!

L'année 2012 s'est encore une fois montrée foisonnante pour le SDOL. L'inauguration le 29 juin par les CFF et le Canton de la halte RER de Prilly-Malley restera sans doute gravée dans les mémoires et il faut rappeler sans fausse modestie qu'il n'aurait pas pu aboutir sans une vision du développement du quartier, vision développée grâce à l'action du SDOL. Mais il y a eu aussi d'autres événements marquants: parmi eux, la signature du Schéma directeur intercommunal de Malley et l'envoi à Berne du Projet d'agglomération Lausanne-Morges 2012 (deuxième génération) notamment. Le dévoilement du projet lauréat du concours international d'urbanisme et d'aménagement des espaces publics de Malley-Centre a permis de montrer le futur visage de l'imposante friche. De nombreux projets de planification prennent forme dans les communes. La mise en service de lignes de bus ou encore le succès de «Cap sur l'Ouest» ont montré l'engouement de toute une population pour sa région et pour la mobilité douce.

Les «pièces à convictions» de l'exposition consacrée au SDOL sont venues encore souligner cette densité. Que ce soit à l'espace Archizoom de l'EPFL en début d'année ou au travers de la même exposition traduite sous le titre «Von der Peripherie zur Stadt» en fin d'année, à l'ETH de Zurich, c'est un public étendu qui a pu prendre la mesure du mouvement exceptionnel amorcé dans l'Ouest lausannois.

Les études qui ont été menées dans le cadre du SDOL ces dernières années se transforment désormais en projets bien concrets. Ils sont pris en main par les Communes et d'autres partenaires qui se retrouvent au cœur de l'action. Avec des engagements parfois lourds et très clairs, tant en termes financiers qu'en termes de calendrier. L'aventure continue de plus belle, mais elle devient plus large, plus riche et multilatérale.

Que la réorganisation de ce grand orchestre produise une musique harmonieuse ou une cacophonie dépend maintenant de l'excellence de chacun des musiciens. La petite fanfare se transforme en jazz-band où la couleur de chacun peut davantage s'exprimer, mais où l'écoute de l'autre et l'assurance de jouer sur la même grille d'accords deviennent une responsabilité encore plus essentielle pour tous les musiciens !

Au milieu de cet orchestre, le SDOL conserve toute son importance. Des arrangements doivent être écrits, l'ordre des solos définit, le tempo doit être marqué et la tonalité choisie en accord avec chacun des instruments et avec la partition. La planification territoriale est une action qui se mène en continu. Le SDOL doit continuer à servir de cadre pour explorer de nouvelles voies, pour tracer des lignes directrices et ouvrir des vues, pour mettre en place des outils et coordonner leur usage et pour tenir à disposition des communes toute une expérience qui continue à s'accumuler jour après jour et que l'on nous envie. À cette condition, nous pouvons tabler qu'il y aura encore bien d'autres «pièces à conviction» à l'avenir !



Marianne Huguenin, présidente du Groupe de pilotage du SDOL

PALM 2012: GRANDS ENJEUX ET PARTENARIAT RENOUVELÉ

L'élaboration du PALM 2012 est un jalon majeur pour l'avenir de l'agglomération Lausanne-Morges. Déposé auprès de la Confédération le 29 juin 2012 en vue de bénéficier de la deuxième libération des financements fédéraux, le projet d'agglomération de deuxième génération révisé propose un projet de territoire à l'horizon 2030. Il est l'un des 43 projets suisses qui aspirent à un cofinancement des mesures infrastructurelles de transports, jugées prioritaires par le Canton, les Régions et les Communes partenaires.

L'agglomération Lausanne-Morges abrite presque 40% des habitants et la moitié des emplois du canton de Vaud. Pôle de la métropole lémanique, agrémenté de paysages magnifiques, Lausanne-Morges bénéficie d'une puissance économique, culturelle et sociale indiscutable. À l'horizon 2030, 69 000 habitants et 43 000 emplois nouveaux devraient avoir rejoint cette région du canton. Cette croissance exceptionnelle pose des défis. Depuis 2007, les partenaires de l'agglomération travaillent ensemble pour répondre aux enjeux de développement et garantir le maintien de la qualité de vie pour l'ensemble de la population.

QUATRE VOLETS COMPLÉMENTAIRES

Elaboré dans une logique de continuité, le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) 2012 renforce et complète les orientations générales prises en 2007. Les volets «urbanisation» et «mobilité» y sont d'avantage mis en relation. Deux nouveaux volets, «paysage» et «environnement et énergie», sont développés. Développement ne s'oppose pas à paysage et environnement dans le PALM. La force de cette version 2012 tient à la complémentarité des approches et à une conception d'ensemble qui vise un développement harmonieux de l'agglomération. Le projet de territoire relie, comme un fil rouge, les orientations générales, les stratégies sectorielles et les mesures de mise en œuvre dans les quatre domaines précités.

ASSURER UNE TRANSITION HARMONIEUSE ENTRE BÂTI ET ESPACES NATURELS

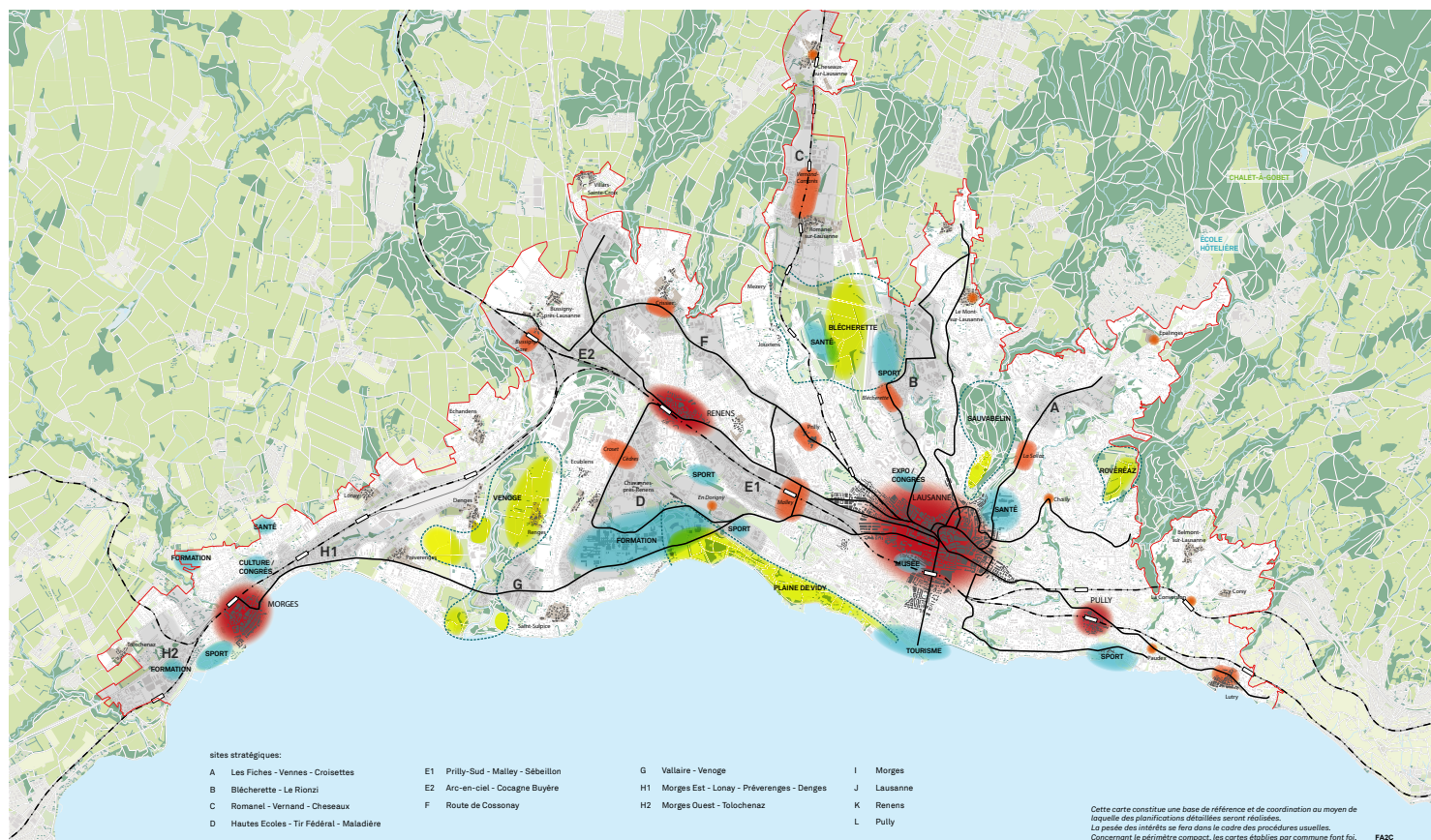
Pour conserver un lien ville-campagne vivant, il est impératif de gérer les franges de contact entre bâti et espaces naturels et paysagers, en assumant la multifonctionnalité de certains espaces. Les parcs d'agglomération du PALM sont un exemple de cette approche. Ouverts, à

dominance de verdure, les parcs d'agglomération peuvent se composer d'espaces agricoles et forestiers, d'espaces de détente aménagés, de loisirs ou de sport.

L'aménagement du secteur Renges-Venoge, sur la commune d'Ecublens et dans la partie est du parc «Venoge» – l'un des cinq parcs d'agglomération du PALM 2012 – devra être défini. Ce site combine un potentiel d'urbanisation important avec des qualités paysagères et des terres agricoles qui méritent d'être préservées. Les transitions entre les zones à urbaniser et les zones de détente seront étudiées afin de mettre en valeur la proximité du cordon boisé de la Venoge, la vue en direction des Alpes françaises et le caractère villageois du hameau de Renges. Une démarche d'étude sera proposée en 2013 pour analyser et concilier harmonieusement sur ce site les besoins des propriétaires, ceux des maraîchers et des agriculteurs, les éléments environnementaux et les corridors écologiques et l'usage de détente et de loisir par les habitants.

LE BON MOYEN DE TRANSPORT POUR LE BON DÉPLACEMENT

Les mesures phares du PALM 2012, tel le prolongement du tram t1 jusqu'à Villars-Ste-Croix



La carte de l'armature urbaine du PALM 2012 met en évidence le réseau de transports, les centralités d'agglomération, les polarités des équipements collectifs et les parcs d'agglomération.



et le métro m3, ont fait la une des journaux. Mais ces moyens de transport lourds ne sont qu'un élément d'une stratégie globale. Le PALM vise à renforcer la dimension multimodale de la mobilité. Réseaux de transports publics, réseaux de mobilité douce, réseaux routiers forment ainsi un maillage en cohérence avec l'armature urbaine de l'agglomération.

La requalification du secteur de la gare de Renens (voir p.6), avec l'important renforcement de l'interface de transports publics (CFF, tl, métro m1 et tram t1) qu'elle représente pour l'ensemble de l'Ouest lausannois donne un bon exemple de cette cohérence. De même les mesures qui visent à rendre la mobilité douce (voir p.8) toujours plus pratique et favorable

pour de courts déplacements ou pour rejoindre les transports publics.

DES ENGAGEMENTS RENOUVELÉS

Elaboré pour répondre aux exigences de la Confédération et porté par sa double structure stratégique et opérationnelle, le PALM 2012 est un document contractuel de planification directrice. Son rôle est de guider et orienter la stratégie de développement de l'agglomération à l'horizon 2030. Il définit en même temps des mesures précises dans les domaines de l'urbanisation, la mobilité et l'environnement et l'énergie.

Par leur signature, les partenaires du PALM ont pris un engagement réciproque pour poursuivre

les objectifs formulés dans le document et à en réaliser les mesures. Les cadres temporels et financiers sont fixés de manière précise pour chacun des acteurs. Ils ne peuvent être négligés sous peine de perdre un partenariat essentiel au projet. Les enjeux sont de taille. Une collaboration renforcée entre la Confédération, le Canton, les Régions et les Communes s'impose. L'approche doit souvent dépasser les limites institutionnelles et disciplinaires pour faire face, de manière durable, aux enjeux de développement de l'agglomération capitale du canton.

Référence : PALM 2012 – Projet d'agglomération Lausanne-Morges de 2^e génération révisé. Rapport de projet, juin 2012. À télécharger à l'adresse www.lausanne-morges.ch

LA BONNE ACTIVITÉ AU BON ENDROIT

Les «sites stratégiques», l'un des piliers de la stratégie d'urbanisation, offrent d'importants potentiels pour accueillir du logement, des activités et des équipements. Ils bénéficieront à terme d'une très bonne desserte en transports publics ainsi qu'à pied et à vélo par des réseaux continus aux itinéraires sécurisés.

Cinq sites stratégiques de l'armature urbaine du PALM 2012 se trouvent dans le territoire du SDOL:

- Hautes Écoles – Tir Fédéral – Maladière (D);
- Prilly-Sud – Malley – Sébeillon (E1),
- Arc-en-ciel – Cocagne Buyère (E2);
- Route de Cossonay (F);
- Vallaire-Venoge (G).

Chaque site stratégique fait l'objet d'une vision directrice de développement qui oriente les planifications intercommunales à réaliser de manière

concertée entre les communes et leurs partenaires publics et privés, le SDOL et le canton. Ces planifications – plans partiels d'affectation (PPA) et plans de quartier (PQ) émanant des communes – forment l'ensemble des mesures d'urbanisation qui, coordonnées avec les mesures infrastructurelles de transports, constituent l'engagement pris par les partenaires avec la CH pour la mise en œuvre du PALM.

Le développement des 10 sites stratégiques confirmés dans le PALM 2012 donne lieu à 84 mesures d'urbanisation à l'horizon 2030, dont 67 étaient déjà inscrites à l'horizon 2020, 13 ayant déjà été réalisées. 33 de ces mesures concernent le SDOL, totalisant quelque 3,9 millions de m² de surface brute de plancher et près de 63 000 habitants et emplois.

MESURES D'URBANISATION DANS L'OUEST LAUSANNOIS

Bussigny-Près-Lausanne: Arc-en-Ciel (E2), Cocagne-Buyère (E2), Rue de l'Industrie (E2), Champel (E2), Bussigny-Ouest (E2), Vnette (E2)

Chavannes-Près-Renens: Chavannes sud-ouest (D), Chavannes sud-est (D), La Plaine (terrains de football) (D), Aligro (D), Majestic-Alco (D), Bourse-aux-fleurs (D)

Crissier: Arc-en-Ciel (E2), Pont Bleu Terminus (E2), Croix Péage (E2), Bré Est (Centre-Bourg 3.9) (F), Ley Outre (F), En Chise (F), Lentillière Nord (F), Lentillière Sud (F), Esparcette (F)

Écublens: SAPAL (D), Vallaire-Venoge (G), EPFL nord (Centre Congrès) (D), EPFL sud (RLC + Centre Innovation) (D)

Prilly: Malley (E1) Prilly Sud (Zone industrielle) (E1), En Broye (F), Corminjoz (F)

Renens: Malley (E1), Pont Bleu Terminus (E2), Baumettes / Palettes (F), En Bellevue (F)

St-Sulpice: Le Bochet / Le Pâqueret (D), Champagny Sud (G)

Villars-Ste-Croix: La Pierreire (E2)

LA GARE, LIEU D'EXPRESSION DES PRINCIPES DU SDOL

S'il y a un lieu où l'on peut observer, en direct et en continu, le développement de l'Ouest lausannois, c'est bien la gare de Renens. Les routes et leur encombrement générateur de pollution avaient focalisé l'attention et permis de tirer la sonnette d'alarme qui a donné le coup d'envoi à ce formidable projet qu'est le Schéma directeur il y a 10 ans. Ce projet permet aujourd'hui de mesurer le bien-fondé des décisions prises alors, le chemin parcouru depuis et l'ampleur des travaux à mener encore.

Près de 30 000 personnes transiteront quotidiennement à la gare de Renens en 2020. Environ 27 000 d'entre eux monteront ou descendront d'un train. L'analyse des principales relations journalières fait ressortir aujourd'hui l'importance de l'échange entre les CFF et le métro m1. Il est à prévoir que le développement de l'offre en bus à la gare de Renens et l'arrivée du tram t1 se traduiront par des effets similaires. Les usages de simple transit entre le nord et le sud des voies ne sont pas non plus à négliger.

INTERFACE MAJEURE POUR LES TRANSPORTS

Au carrefour des quatre communes de Chavannes, de Crissier, d'Écublens et de Renens, la gare est incontestablement un endroit crucial, appelée à drainer un des plus importants bassins de population de Suisse romande, de l'ordre de grandeur de ceux des gares de Fribourg ou de Neuchâtel.

Mais la gare est aussi un endroit particulier en ce qu'il représente un concentré des principaux enjeux du SDOL et un lieu d'expression unique de ses principes fondamentaux. Coordonner le développement des transports avec l'urbanisation sur la base de la concertation et en visant la qualité de vie prend ici immédiatement un sens très concret. L'univers est cependant complexe et voit se superposer de nombreux projets aux contraintes spécifiques. Parmi eux : les lourds projets ferroviaires comprenant l'élargissement et l'allongement des quais CFF et se développant en lien avec des projets connexes tels la gare de Lausanne,

la 4^e voie et le saut-de-mouton entre Malley et Renens; le développement de l'offre de bus; une meilleure accessibilité au métro m1; l'arrivée du tram t1, en 2018, avec terminus provisoire avant le prolongement vers Villars-Ste-Croix; des projets d'espaces publics développés sur la base d'un concours en 2007 et qui créeront une passerelle et rendront les places nord et sud de la gare aux piétons et aux transports publics; un plan de quartier en relation étroite avec la gare comprenant deux nouvelles constructions qui abriteront notamment un parking vélo avec une vélostation, un P+R, des commerces, des activités, de l'hôtellerie et du logement et d'autres projets encore.

TISSUS DE CONTRAINTES

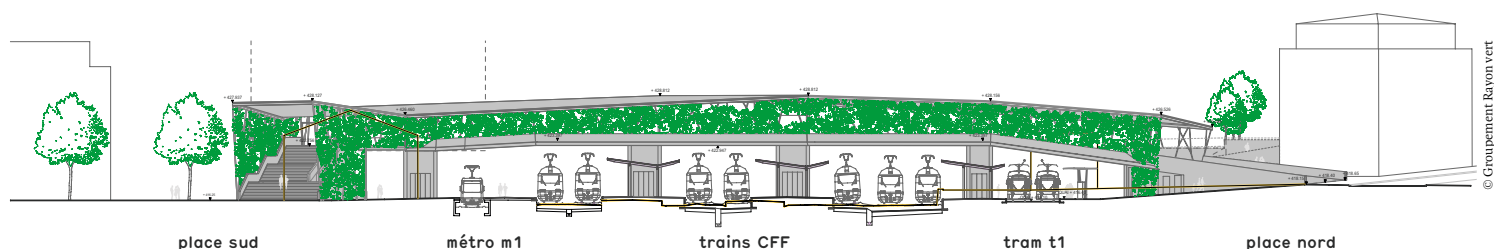
Le nombre d'acteurs est important et les contraintes à coordonner exceptionnellement nombreuses. Sous le pilotage du SDOL à l'origine, puis sous celui de la Commune de Renens, les quatre Communes, le Canton, CFF-infrastructures, CFF-immobilier et les



Image de synthèse de la future place nord de la gare, avec la passerelle, à droite, et le tram sous la passerelle.



Le nord de la gare et la rue du Terminus où s'arrêtera le tram.





Le secteur de la gare (ici tel que projeté en 2020) condense un nombre important de contraintes dans un espace très restreint.

tl, s'accordent en permanence pour que le projet réponde à l'ensemble des attentes et s'intègre dans le calendrier du PALM et de la Confédération.

Le Prix FLUX 2011, octroyé par CarPostal Suisse SA et l'Union des transports publics, est venu couronner ces efforts en reconnaissant « l'exhaustivité, le courage et l'innovation » du projet en cours. Le jury y a souligné la « valorisation urbanistique qui améliorera la convivialité des lieux » et la vaste offre prévue de stationnement vélos qui « favorisera les modes de transport écologiques ».

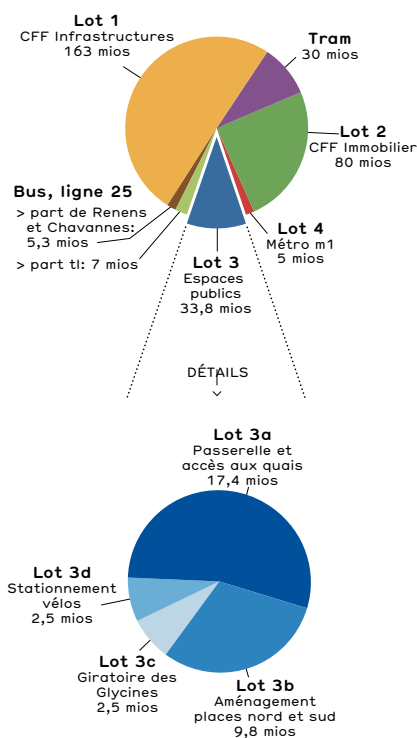
ANNÉE FRUCTUEUSE

Le but se rapproche et l'année 2012 a été fructueuse. L'enquête publique pour le tram a eu lieu. Les modifications du réseau de bus deviennent progressivement effectives. L'élaboration de la procédure d'approbation des plans (PAP) pour la partie majeure du projet

qui concerne les quais, les places nord et sud, la passerelle et le nouveau passage sous-voies a pu être menée à bien et transmise à Berne, permettant d'envisager une enquête publique au premier semestre 2013 déjà. Et enfin, événement unique dans l'histoire des quatre communes, un même préavis a été transmis par les quatre Municipalités à leurs autorités législatives pour le crédit d'ouvrage de l'aménagement routier de la place sud de la gare et la création du giratoire des Glycines à quelque 200 mètres plus au sud. Ce préavis, d'un montant total de 3,89 millions de francs semble petit à côté de l'ampleur globale du projet de requalification du secteur. Mais il permettra l'arrivée de la ligne de bus 25 à la gare dès le début de 2014 et sera l'élément déclenchant d'un des plus importants projets coordonnant urbanisme et mobilité en Suisse romande.

FINANCEMENT

L'investissement global lié au projet se monte à quelque 322 millions de francs. La large part concerne les infrastructures ferroviaires. Les infrastructures liées à l'arrivée du tram t1 à Renens coûteront quelque 30 millions de francs et les aménagements des espaces publics (passerelle et places nord et sud de la gare) un peu plus de 32 millions de francs.



ORGANISATION DU PROJET

S'inscrivant dans le chantier 2 du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL), le projet de la gare de Renens se décline en lots fortement coordonnés entre eux et identifiés chacun par un maître d'ouvrage principal:

- Lot 1: Domaine ferroviaire / CFF infrastructures
- Lot 2: Domaine bâti CFF / CFF immobilier
- Lot 3: Espaces publics / Communes (Renens, Chavannes, Crissier, Écublens)

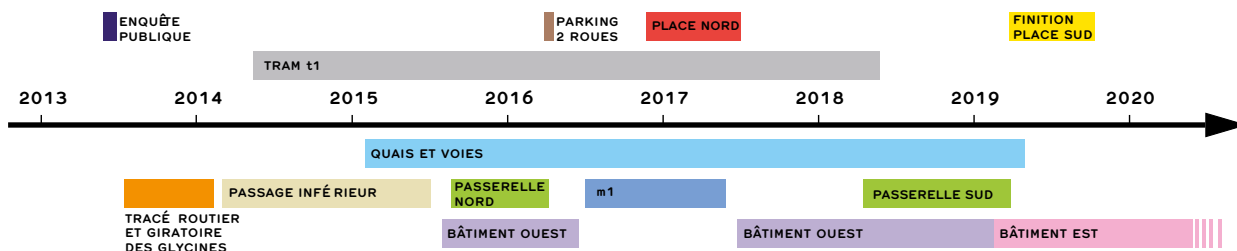
Lot 4: Quais m1 / tl (Transports publics de la région lausannoise)

Lot 5: Assainissement phonique / CFF infrastructures

Le prolongement de la ligne de bus 25 jusqu'à la gare dans le cadre du réseau 2014 des tl ainsi que le développement de la future ligne de tram t1 passant par la gare dans le cadre des axes forts de transports publics urbains (AFTPU) constituent d'importants projets connexes. Les représentants des maîtres d'ouvrage et des projets connexes participent au groupe décisionnel et au groupe tech-

nique qui conduisent le projet en étroite collaboration avec le groupement Rayon Vert (Farra&Zomboulakis Architectes, Tekhne SA, L'Atelier du paysage Sàrl), lauréat du concours de 2007, qui a développé le projet de la passerelle et des places nord et sud de la gare (lot 3). Le projet doit en outre s'insérer dans un tissu de contraintes fortes lié aux infrastructures lourdes des CFF, du métro et du tram, ainsi qu'aux contraintes financières liées au Projet d'agglomération et au cofinancement fédéral des infrastructures.

CALENDRIER PRÉVISIONNEL DES TRAVAUX



UN FAISCEAU D' ACTIONS POUR LA MOBILITÉ DOUCE

La diminution des nuisances et l'augmentation de la qualité de vie visées par le Schéma directeur de l'Ouest lausannois misent largement sur l'attrait et le succès de la mobilité douce.

Dans l'Ouest lausannois, la diversité des activités et des paysages est idéale pour la pratique de la marche. Envisager les déplacements piétons de proche en proche, permet de développer un réseau général et cohérent qui couvre l'ensemble du territoire. L'échelle et la topographie de l'Ouest lausannois sont également adaptées aux déplacements à vélo. En milieu urbain, c'est généralement le moyen de transport le plus rapide pour les trajets de moins de 4 kilomètres. À vélo dans l'Ouest, la plupart des déplacements prennent moins de 15 minutes.

Ces modes de déplacement tirent progressivement parti des importants efforts actuels de développement des transports publics. Mais la mise en valeur de la mobilité douce, sa promotion et la coordination de l'aménagement de trottoirs agréables, de pistes cyclables, de ponts et passages pour franchir routes et voies, de parcours paysagers et des autres éléments des réseaux piétons et cyclistes étudiés dans le cadre du SDOL nécessitent un important travail faisant intervenir de nombreux acteurs.

CONCERTATION AU SEIN DU « GROUPE VÉLO »

En 2012, plusieurs rencontres d'information et de coordination avec les associations de défense des intérêts des cyclistes (ATE, Pro-Vélo) ont eu lieu :

- Secteur gare de Renens vélo : état des lieux sur les franchissements des voies CFF entre l'avenue du Léman et le secteur de l'Arc-en-Ciel, état des lieux des projets aux abords de la Gare de Renens
- RC 82 : les représentants des usagers (ATE, Pro-Vélo) ont été conviés à 2 séances du Groupe technique (GT) afin de présenter et définir les options retenues pour le traitement de la mobilité douce
- Secteur sud Gare de Renens : une séance a été organisée avec Pro-Vélo pour traiter l'opposition liée aux aménagements et à la phase de chantier. L'opposition a été levée suite à cette séance

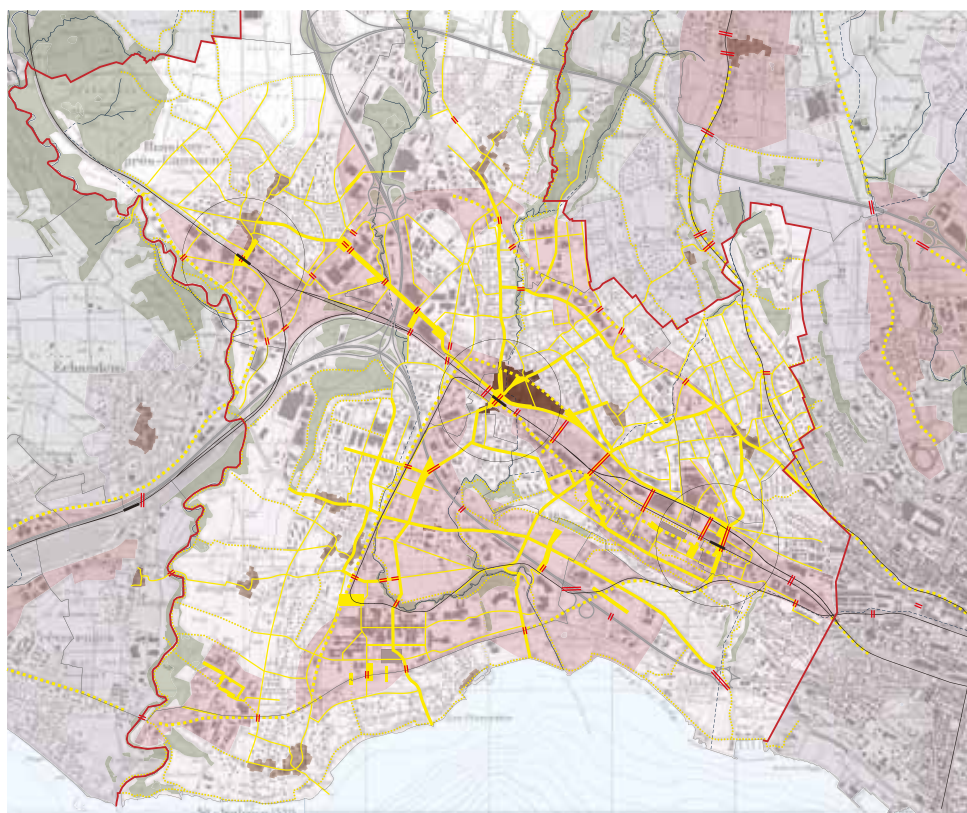
Afin de poursuivre les échanges d'information avec les associations sur une base régulière et le plus en amont possible dans les projets, il a été proposé, dès 2013, de fixer 4 séances annuelles pour le groupe vélo Ouest.

DÉLÉGUÉ À LA MOBILITÉ DOUCE

Pour contribuer à la coordination de ce travail, les communes de l'Ouest lausannois se sont dotées d'un poste de délégué à la mobilité douce à 50%, rattaché au Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois. Passionné de vélo et très actif dans la promotion des moyens de déplacement durables, Jean-Christophe Boillat occupe ce nouveau poste depuis le

1^{er} janvier 2012. Il contribue à la mise en œuvre de stratégies de mobilité douce définies dans le cadre du SDOL. Il assume notamment la fonction de « délégué vélo » et fonctionne comme intermédiaire entre les associations et les services techniques communaux.

Le délégué appuie aussi les communes du SDOL dans la mise en œuvre des planifications ainsi



Réseau piéton - carte de synthèse horizon 2020 avec les franchissements à assurer.



« Cap sur l'Ouest », 23 septembre 2012.



Un visuel a été créé en 2012 pour illustrer les actions menées par le bureau du SDOL en matière de mobilité douce.



Chavannes, passerelle des Cèdres (image de synthèse).

que pour des conseils ou expertises techniques. Il accompagne le développement des projets de mobilité douce au niveau opérationnel. Enfin, Jean-Christophe Boillat représente le SDOL auprès de diverses instances ainsi que les intérêts des communes de l'Ouest lausannois quant à la mobilité douce dans le cadre du Projet d'agglomération Lausanne-Morges.

DES FRANCHISSEMENTS POUR RECOUDRE LE TERRITOIRE

Les tâches à assumer sont donc très diverses et complémentaires. Parmi elles, les franchissements représentent un enjeu considérable. Les grandes infrastructures ferroviaires et autoroutières utilisent les facilités de la topographie pour traverser le territoire. Du point de vue de la mobilité douce, ces infrastructures créent des barrières, souvent infranchissables sur de grandes distances. Les réseaux de mobilité douce planifiés dans le cadre du « chantier 5 » du SDOL visent à « recoudre » le territoire en offrant de nouvelles possibilités de franchissements de ces infrastructures de transport. Ces mesures, souvent conséquentes (passerelles, passages inférieurs) sont nombreuses (voir carte). Elles sont également intégrées dans la stratégie de développement de la mobilité douce définie dans le PALM et pourront bénéficier d'un soutien financier fédéral (fonds d'infrastructure) et cantonal (stratégie de promotion cantonale du vélo).

PERSPECTIVES

Les projets concernant la mobilité douce dans l'Ouest lausannois sont jalonnés de plusieurs échéances ces prochains mois :

Vélos en libre service (VLS) :

- 2013 : validation de la stratégie de développement et du mode de financement
- dès 2014 : extension avec de nouvelles stations (cofinancement fédéral et partenaires)

Jalonnement vélo :

- 2013 : base de données tenue à jour via le PALM
- dès 2014 : mise en œuvre à démarrer à l'échelle du SDOL (en coordination avec Lausanne)

Franchissements :

- 2013-2014 : mise au point des projets d'ouvrage et votations des crédits pour les franchissements définis en horizon A2012
- dès 2013 : préparation des avant-projets pour les franchissements annoncés en A2012

Gare de Renens, Vélo-station

- dès 2013 : suivi du projet de passerelle et du passage inférieur, vélo-station et places de la Gare nord et sud

Comptages vélo :

- avril 2013 : fin de l'étude de stratégie de comptages (Lausanne/SDOL)
- dès 2014 : intégration possible des comptages vélos dans le cahier des charges des comptages quinquennaux Lausanne-Région/Région-Morges

Cartes de balades à vélo :

- 2013 : proposition de concept de balades à vélo dans l'Ouest lausannois et édition de documents pour la semaine de la mobilité

Axes forts PP2 (tram t1 1^{re} étape Flon-Renens) :

- dès 2014 : suivi des réalisations concernant la mobilité douce et mesures provisoires en phase de chantier

Avant-projet axes forts PPI

- 2013 : intégration des contraintes mobilité douce pour le cahier des charges de l'avant-projet

CAP SUR L'OUEST

À l'occasion de la fête célébrant la création du nouveau district de l'Ouest lausannois, les huit communes et la préfecture ont organisé « Cap sur l'Ouest ». Le dimanche 23 septembre 2012 quelque 10 000 participants ont profité de découvrir à pied, à vélo, ou en rollers un parcours sécurisé de 23 kilomètres reliant toutes les communes du district. La population n'a pas manqué de saisir cette occasion de visiter toutes les

communes composant l'Ouest lausannois et d'en redécouvrir la richesse et la diversité des paysages. Les autorités et sociétés avaient mis sur pied un point festif dans chaque centre de localité. Celui de Renens a accueilli un stand d'information du Schéma directeur de l'Ouest lausannois. Chacun a pu y découvrir les planifications et actions menées en faveur de la mobilité douce à l'échelle du SDOL.

La manifestation a bénéficié d'une météo favorable et le public a grandement

apprécié le fait de pouvoir re-découvrir la région en mobilité douce en partant depuis la maison. De plus, cet événement a permis, à son échelle, de tisser des liens entre les communes et de se rendre compte de la proximité entre celles-ci en se déplaçant en mobilité douce. Ce résultat excellent, tant du point de vue des participants que des organisateurs plaide en faveur d'une ré-édition régulière, avec une périodicité et des modalités encore à préciser.

RECHERCHE DE QUALITÉ POUR

L'Arc lémanique en général et l'Ouest lausannois en particulier subissent une pénurie de logements rarement atteinte. Au 1^{er} juin 2011, moins de deux logements sur mille étaient vacants, alors qu'il en faudrait 15 pour sortir de la crise.

La population, elle, continue à croître. Afin d'orienter cette croissance, le Plan directeur cantonal se fixe comme objectif de créer les trois quarts des nouveaux logements dans les centres (agglomération, centres régionaux et locaux), bien desservis en transports publics et dotés des services de première nécessité. Le but étant d'éviter la dispersion de l'habitat, de préserver les terres agricoles et de protéger les paysages.

Dans cette vision, l'Ouest lausannois a un rôle majeur à jouer. S'il n'est ni nécessaire ni souhaitable de densifier partout, certains terrains bien localisés et sous-utilisés offrent des opportunités de développement intéressantes. Il s'agit en particulier des friches industrielles, nombreuses dans le district, ainsi que de certains terrains agricoles enserrés dans l'urbanisation. Ces secteurs ont été désignés comme sites stratégiques et concentreront la majorité des développements urbains attendus d'ici 2030 (en rouge sur la carte ci-contre). Afin d'assurer le bon fonctionnement de l'agglomération, le recensement de ces secteurs a été accompagné d'une évaluation des infrastructures de transport à créer ou adapter et s'ac-

compagnent de projets d'équipements publics et d'espaces de détente.

L'attention mise dans l'important travail de conception et de coordination compte beaucoup pour l'élaboration de quartiers et d'espaces publics de qualité, qui valorisent le secteur et qui apportent une plus-value aux quartiers alentours.

Ainsi les habitants de Crissier profiteront d'un nouveau parc public le long de la Mèbre, possible grâce au développement du secteur de Ley Outre. Quant à ceux de Chavannes, ils traverseront plus facilement l'autoroute à l'aide des deux nouvelles passerelles prévues dans les projets des Cèdres et d'En Dorigny.

CONFRONTER LES ANALYSES ET LES IDÉES

Pour leurs plans de quartier et les aménagements urbains, les Communes de l'Ouest lausannois mettent de plus en plus souvent en place des démarches de concours d'urbanisme. Ces procédures permettent de sélectionner un bureau d'urbanisme sur la base d'une proposition concrète qui colle au plus près des attentes du maître de l'ouvrage (généralement la Commune).

Sur la base d'un programme comprenant généralement des logements, des activités, des équipements publics (écoles, crèches, etc.) et des espaces publics (places, parcs, etc.),

plusieurs bureaux sont invités à développer chacun un plan d'aménagement. Les propositions sont comparées et évaluées par un jury composé de professionnels et de représentants des autorités. Bien que tous les candidats qui soumettent un dossier répondent au même cahier des charges, leurs propositions sont généralement très différentes les unes des autres. Cette diversité enrichit la compréhension du site et de ses enjeux. Il n'est pas rare que les critères d'évaluation s'affinent en fonction de propositions non retenues, mais qui soulignent bien un potentiel ou une contrainte du site.

L'étude systématique et approfondie de chacun des projets profite ainsi à la qualité urbaine. Sont généralement évalués : l'identité du quartier, les qualités spatiales des espaces extérieurs privés et publics, leur appropriation possible par les futurs habitants et usagers, le positionnement des équipements publics et des services de proximité, la relation entre les bâtiments et les espaces publics, la qualité des formes et la variété des tailles des appartements ainsi que les vues, les dégagements et la tranquillité dont ils profiteront, les cheminements possibles à travers le quartier, vers les arrêts de transports publics et les services de proximité, etc.

L'auteur du projet retenu est ensuite chargé de développer son plan, en étroite collabora-

CONCOURS D'URBANISME ET D'ESPACES PUBLICS DE MALLEY-CENTRE

Lancé en septembre 2011, le concours international d'urbanisme et d'aménagement des espaces publics de Malley Centre a vu s'imposer le projet «Coulisses» des bureaux In Situ à Lyon et FHY à Paris. Trois autres projets ont été récompensés sur un total de 17 projets soumis. Les solutions proposées, bien que toutes respectueuses du Schéma directeur intercommunal de Malley

montrent une grande diversité, en particulier dans la forme des bâtiments, leur orientation et leur implantation dans le site, ainsi que dans la taille et la variété des espaces publics. Le projet retenu offre un éventail large de bâtiments de différentes hauteurs, mais tous orientés dans le sens est-ouest de la plaine de Malley. Leur placement le long des rues principales, en quinconce autour d'îlots ouverts, offre une gamme d'espaces

extérieurs très diversifiée. La qualité des aménagements des espaces publics majeurs du secteur (parc du Gazomètre, place du Théâtre, place de la Gare) et la pertinence de leurs dimensions ont également été appréciées.



Projet lauréat du concours d'urbanisme et d'espaces publics, In Situ / FHY, Lyon et Paris.



Proposition non retenue du bureau MVCC-Camilo Cortesão & Associados à Porto.



Proposition non retenue du bureau HL Landschaftsarchitekten à Berlin.

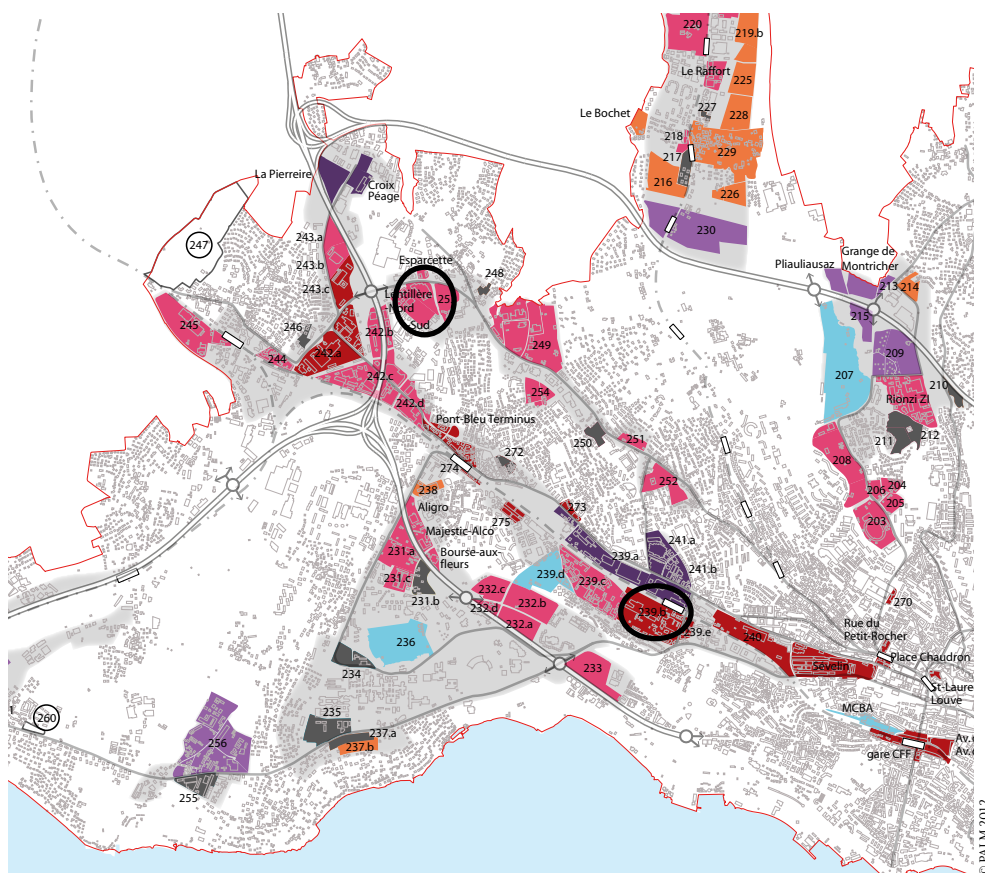
LES NOUVEAUX QUARTIERS

tion avec la Commune, compétente en matière d'aménagement du territoire. Ce n'est que lorsque le plan de quartier est validé par les autorités communales et cantonales, que les propriétaires des terrains pourront demander des permis de construire pour réaliser les bâtiments imaginés, sur la base – pourquoi pas ? – de concours d'architecture.

DÉMARCHES DYNAMIQUES

L'aménagement du territoire vise à préserver l'intérêt public dans le développement urbain et à assurer la coordination des projets. Mais il permet également de nourrir les projets par la confrontation des idées, dans les démarches dynamiques que sont les concours. Ceci, dans le but final de garantir la qualité de l'espace de vie des futurs habitants et usagers.

Le rôle des collectivités ne s'arrête cependant pas là. Certaines communes se sont dotées d'une politique du logement qui vise à permettre à l'ensemble de la population de trouver un logement. Enfin, certaines communes développent une politique immobilière (achat des terrains pour assurer la maîtrise des opérations immobilières).



Extrait de la carte des secteurs stratégiques de l'agglomération Lausanne-Morges. Les secteurs de Malley et de Lentillières Nord sont entourés.

MANDATS D'ÉTUDE PARALLÈLES DE LENTILLIÈRES NORD

Six bureaux ont été invités à se pencher sur le secteur Lentillières Nord dans la Commune de Crissier. À l'issue de la procédure, c'est le projet « Côté jardins » du bureau Bauart à Berne qui a été choisi. Une fois encore, une grande diversité de

propositions a été soumise au collège d'experts qui a ainsi pu comparer différentes solutions et choisir celle qui offre la meilleure réponse pour ce site. Le jury a particulièrement apprécié un projet qui, par la forme des bâtiments et malgré la contrainte de deux axes routiers

majeurs, arrive à créer des espaces publics protégés des nuisances sonores et à garantir des logements de qualité, orientés sur des jardins.



Projet lauréat des mandats d'étude parallèles, Bauart, Berne.



Proposition non retenue du bureau KCAP à Zurich.



Proposition non retenue du bureau Farra & Zoumboulakis à Lausanne.

RAPPORT DE GESTION



© J. Christin

Les collaborateurs du bureau du SDOL autour de la maquette de l'Ouest lausannois.

LIEU ET EFFECTIF

Le bureau du SDOL est installé au centre Perrelet (tl), chemin du Closel 15 à Renens.

Les postes du bureau du SDOL, représentant 5,7 EPT, sont occupés par Ariane Widmer, cheffe de projet (80%), Benoît Biéler, adjoint (80%), Regina Witter, responsable transports (50%), Jean-Christophe Boillat, délégué mobilité douce (50%), Nicolas Wisnia, chef de projet Malley (100%), Cristina Ferrari, secrétaire (80%), Marianne Martin, secrétaire (30%), Bruno Maréchal, stagiaire (100%) jusqu'à fin novembre, et Cynthia Martignier, stagiaire (100%) dès le 1^{er} décembre. Le bureau du SDOL compte aussi la présence de Jean-Christophe Chassard, chef de projets Axes forts, détaché à 75% au SDOL par les tl.

SÉANCES DU GROFIL, DE LA CPT ET DU GROUPE ABC

- 7 séances du groupe de pilotage (Gropil) : pilotage stratégique du SDOL et de ses études.
- 8 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, vérification de la conformité des projets de planification aux objectifs et principes du SDOL, 13 dossiers de ce type traités:
 - Bussigny / PDL Cocagne-Buyère et PQ En Rente
 - Crissier / PQ de l'Esparcette, PQ Château de Crissier, PQ Alpes Sud, Sous-Riette et PQ Les Uttins
 - Chavannes / PQ En Dorigny
 - Prilly / PQ Galicien et PQ En Broye
 - Prilly/Renens / PQ Malley Gare
 - Renens / PQ Les Entrepôts
 - Villars-St-Croix / PPA Sansy Saugeon
- 2 séances du groupe ABC : vérification de la conformité des projets de construction aux objectifs et principes du SDOL, 2 dossiers de ce type traités :
 - Bussigny / COB
 - St-Sulpice / En Champagny

PUBLICATIONS

- Chantier 2 / Secteur Pont Bleu – Terminus
Aperçu du masterplan, SDOL, septembre 2011.
- Chantier 2 / Secteur Malley, *Malley Centre – Les Coulisses de Malley. Concours d'urbanisme et d'espaces publics à un degré*. Rapport du jury, SDOL, février 2012.
- *Prolongement du tram entre Renens–Gare et Croix-du-Péage dans l'Ouest lausannois / Analyse et stratégie*. Feddersen & Klostermann, Acompany, mars 2012.
- Chantier 2 / Secteur Malley, *Schéma directeur intercommunal de Malley* (SDIM), Bauart, juin 2012.
- *Im Westen die Zukunft* (trad. du livre *L'Ouest pour horizon*). Kollektiv unter der Leitung von Lorette Coen und Carole Lambelet, SDOL, Infolio, novembre 2012.



Couverture de l'ouvrage *Im Westen die Zukunft*.



Secteur Pont Bleu – Terminus: couverture de l'aperçu du masterplan.

PRÉSENTATIONS DU SDOL

En 2012, les représentants du SDOL ont été sollicités à 26 reprises pour faire part de leur expérience :

- Architektur Forum, Tram, Berne, 17 janvier
- Vernissage Sonderheft Hochparterre, Thoune, 1^{er} février
- Zürich Gespräch BSA, Zürich, 6 février
- Unité d'enseignement Entre-deux villes, EPFL, 20 février
- Archizoom, EPFL, 22 février
- Gymnase de Provence, Lausanne, 16 mars
- CEAT CUSO, EPFL, 27 avril
- Forum Gersag Emmen, Renens, 28 avril
- Le Croset en marches, Ecublens, 1^{er} mai
- Municipalité de Köniz, Renens, 2 et 3 mai
- Conférence romande des Travaux publics, 31 mai
- Pensimo Management SA, Bussigny, 5 juin
- Chancellerie fédérale, section linguistique, Renens, 8 juin
- New Urban Spaces, Institut de Géographie, UNIL, 18 juin
- Alliance Ville durable, École hôtelière, 27 juin
- 10 ans de politique des agglomérations, Soleure, 28 juin
- Institut d'urbanisme de Paris, Renens, 6 juillet
- Office fédéral du logement, Renens, 31 août
- Hes-So MAS EDD-BAT, Lausanne, 14 septembre
- Crédit Suisse SA Credit Risk Management SR, Renens, 14 septembre
- Hes-So HETSR La Manufacture, 19 septembre
- Baukommission de Hünenberg, Renens, 28 septembre
- Service d'urbanisme de la Ville de Genève, 2 octobre
- Gymnase Auguste Piccard, Lausanne, 12 novembre
- HEPIA, Genève, 12 novembre
- Colloque Patrimoine Suisse, Inventaires : hier, aujourd'hui, demain, Bienne, 15 novembre

ÉVÉNEMENTS ET PRÉSENTATIONS PUBLIQUES

En 2012, le public a pu prendre connaissance des projets développés dans le cadre du SDOL à l'occasion de manifestations, de présentations ou d'expositions :

- « Expo Gare de l'Ouest » : exposition permanente d'information sur le projet de requalification du secteur de la Gare de Renens, Av. 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). L'exposition a accueilli plus de 300 visiteurs en 2012 lors des ouvertures hebdomadaires, lors d'événements spécifiques tels que la soirée publique liée à l'enquête publique du projet routier des Glycines et lors visites de groupes. Le bureau du SDOL se charge en outre de la coordination de la communication autour du projet de la gare de Renens.
- Palissade de communication de la gare de Prilly-Malley : présentation des projets de développement du secteur de Malley ou d'informations générales sur l'Ouest lausannois par des séries d'affiches renouvelées chaque trimestre.
- « Marché du SDOL » : journées d'information et d'échanges, UNIL, 9 et 10 novembre. Outre les stands d'information sur les grands projets de l'Ouest lausannois et de l'agglomération, des conférences-débats ont été organisées sur les thèmes « Croissance démographique et développement urbain » le vendredi, et « Habiter l'Ouest lausannois demain – Nouveaux logements urbains de qualité » le samedi. Ces journées ont accueilli environ 80 participants le vendredi (membres des conseils communaux) et 250 le samedi (tout public).
- « Pièces à conviction. Une périphérie prend forme » : exposition à l'espace Archizoom de l'EPFL, du 23 février au 12 mai.
- « Pièces à conviction. Von der Peripherie zur Stadt » : reprise et traduction en allemand de l'exposition « Pièces à conviction » (Archizoom, EPFL). Zurich, ETHZ, du 7 décembre 2012 au 17 janvier 2013.
- Salon de l'immobilier de Lausanne (SDOL invité d'honneur), Ouchy, du 28 mars au 1^{er} avril.
- « Darum Raumplanung – penser le territoire – idea spazio territorio » : exposition itinérante réalisée en 2012 par l'ETHZ et la Société des ingénieurs suisses, avec la participation du SDOL pour l'une des huit « stations » qui est consacrée à Malley. L'exposition itinérante s'arrêtera dans la région lausannoise en 2013.

COLLABORATIONS AU NIVEAU FÉDÉRAL

Le bureau du SDOL participe à des travaux ou des projets au niveau suisse.

- Conférence tripartite des agglomérations (CTA)
Sur invitation de l'Union des villes suisses (UVS), le bureau du SDOL a pris une part active dans deux groupes de travail de la CTA qui valorise la collaboration verticale entre Confédération, Cantons et Communes : « Weiterentwicklung Raumkonzept Schweiz » et « Nachhaltige Siedlungsentwicklung ».
- Projets-modèles pour un développement territorial durable (ARE)
Le secteur de Malley fait partie de huit projets-modèles retenus par la Confédération dans le cadre de sa politique pour les agglomérations. Trois ateliers d'échanges ont eu lieu sur les thèmes suivants : « Acteurs » (25 avril), « Instruments » (23 mai) et « Échelles spatiales » (28 août). Un rapport final est en cours de préparation. En tant que projet-modèle, les études sur Malley ont bénéficié d'un soutien financier de la Confédération de 150 000 francs au total entre 2009 et 2011.



Exposition Pièces à conviction. Von der Peripherie zur Stadt, à Zurich.

ÉCHANGE D'INFORMATION ET COORDINATION

En 2012, les représentants du SDOL ont rencontré diverses autorités pour échanger de l'information et coordonner différentes actions et projets. Entre autres :

- Rencontre annuelle avec l'EPFL, Section planification et logistique, 24 janvier
- Rencontre annuelle avec la direction de l'UNIL, 15 mai
- Rencontre avec les Présidents des Conseils communaux de l'Ouest lausannois et de Lausanne, Renens, 25 septembre
- Échange d'expérience avec l'équipe Métamorphose (Lausanne), Renens, 23 octobre

FINANCES

La comptabilité du SDOL est intégrée dans celle de la Commune de Renens sous la direction 19 « Schéma directeur de l'Ouest lausannois ». Elle comprend deux rubriques distinctes : le budget de fonctionnement et le budget des chantiers d'études.

Le budget de fonctionnement sert à couvrir les frais annuels pour le fonctionnement du bureau. Il est financé par les communes, au prorata de leur population, et le canton par un forfait annuel de 100 000 francs, fondé sur la Loi sur l'appui au développement économique (LADE) selon une décision courant jusqu'à fin 2013. Sur la même base légale, le Canton contribue également, à hauteur de 25 000 francs annuels jusqu'à fin 2013, aux postes de l'ingénieur en transports (50%) et du délégué mobilité douce (50%).

Les chantiers d'études du SDOL font l'objet d'un budget cadre annuel assorti d'une proposition de répartition des frais. Le lancement de chaque étude se fait sur la base d'un budget et d'une répartition définitive qui est soumise à la décision du Gropil ou du Groupe décisionnel de l'étude. Les Municipalités et partenaires concernés étant appelés à confirmer formellement leur engagement financier dans chaque cas. Les clés de répartition sont fixées en fonction du projet et des partenaires. Les participations cantonales sont accordées de cas en cas, généralement sur la base de la politique cantonale pour les pôles de développement économique, respectivement de l'aide au développement économique ou de la politique d'agglomération.

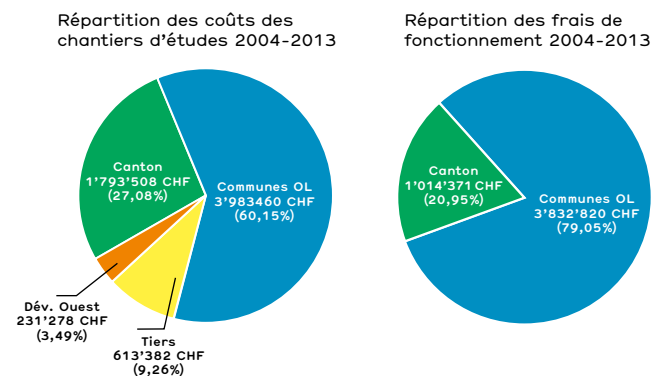
Toutes les dépenses en relation avec les chantiers d'études font l'objet de contrats (respectivement de confirmation d'offres) entre le bureau du SDOL et les mandataires. Toutes les factures y rattachées transitent par le bureau du SDOL, sont payées par la Commune de Renens et ensuite refacturées aux différents partenaires.

Suite à un contrôle TVA, le bureau du SDOL a été assujéti à la TVA rétroactivement dès le 1^{er} janvier 2007. Une solution permettant au bureau du SDOL de sortir de son assujettissement à la TVA dès le 1^{er} janvier 2013 a pu être trouvée, en accord avec l'Administration fédérale des contributions (AFC).

Cette dernière a accepté la création d'une entité administrative « Développement de l'Ouest » au sein de la Commune de Renens. Cette entité est établie en service autonome au sens de la réglementation en matière de TVA et est gérée par la Commune de Renens. Elle est seule en charge, à l'exclusion du bureau du SDOL, des relations et négociations avec les tiers non collectivités publiques intéressés par les projets liés au SDOL. Elle s'engage à leur égard à faire exécuter les chantiers d'études les intéressant et facture les participations financières que les tiers non collectivités publiques se sont engagés à assumer par conventions.

Les fonctions et compétences du bureau du SDOL ne sont pas modifiées, sous réserve des relations avec les tiers non collectivités publiques pour lesquelles il n'est désormais plus compétent.

Sur la base d'une répartition préalable acceptée par les collectivités publiques et l'entité administrative « Développement de l'Ouest », le bureau du SDOL facturera à cette dernière sa participation aux frais d'études des chantiers.



FONCTIONNEMENT

Le budget de fonctionnement 2012 du bureau, adopté le 16 juin 2011 par le Gropil, faisait état d'un montant de Fr. 721'600.- HT.

Les comptes de fonctionnement du bureau ont pu être bouclés à Fr. 698'231.75 HT, soit avec un solde positif de Fr. 23'386.25.

Ce solde positif s'explique comme suit:

- Pas de réimpression de rapports (Fr. 5'000.-)
- Report de l'achat du programme comptable de Renens sur 2013 (Fr. 20'000.-)
- Pas de voyage d'études du Gropil (Fr. 2'000.-)
- Diverses petites économies.

CHANTIERS D'ÉTUDES

Le budget cadre des chantiers d'études 2012, adopté le 16 juin 2011 par le Gropil, s'élevait à Fr. 864'900.- HT. Avec les reports de l'année 2011 pour les chantiers non bouclés à fin 2011, le montant total s'élevait à Fr. 1'583'084.- HT.

Les comptes des chantiers d'études ont été bouclés à Fr. 815'882.10.– HT y.c. reports des années précédentes. Durant l'année écoulée, le bureau du SDOL s'est employé à finaliser les études initiées les années précédentes et a dû reporter le lancement de plusieurs études en raison de la priorité accordée à la révision du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM 2012). La plupart de ces études seront initiées en 2013, sous réserve de l'attribution des budgets par les partenaires concernés.

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. Dès 2013, les budgets et les comptes sont à nouveau TTC.

Fonctionnement du bureauRépartition

Chantiers d'étude

Répartition

[illegible]

ÉTUDES GÉNÉRALES

CHANTIER 0

POLITIQUE DE LOGEMENT DANS LES COMMUNES DE L'OUEST LAUSANNOIS

Sur proposition de l'Office fédéral du logement (OFL) fin 2011 et par décision du Gropil du SDOL le 14 juin 2012, le bureau du SDOL a entrepris, conjointement avec la Communauté d'études pour l'aménagement du territoire (CEAT-EPFL), une étude exploratoire avec les Communes de l'Ouest lausannois sur l'opportunité d'une politique du logement coordonnée.

Fin 2012, le Canton s'est joint à cette démarche afin de l'orienter vers des résultats coordonnés et applicables dans le contexte de la politique cantonale en matière de logement. Les résultats des entretiens avec les communes seront présentés et débattus lors d'un atelier d'échange début 2013. Un rapport final sera ensuite publié.

RÉVISION DES PGA COMMUNAUX

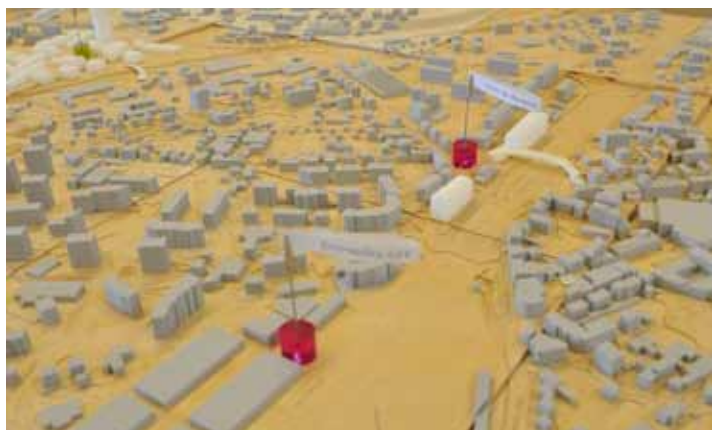
En relation avec le délai fixé par le Plan directeur cantonal à 2018 pour la révision des Plans généraux d'affectation (PGA) communaux, le Gropil a mandaté le bureau du SDOL en juin 2012 pour organiser un atelier de réflexion sur les variantes de coordination intercommunale de la révision des PGA. La préparation de cet atelier a été confiée à un groupe de travail composé de représentants des communes, du SDT, du SDOL, ainsi que d'un expert (Pierre Feddersen). L'atelier de réflexion aura lieu début 2013 et il réunira des représentants communaux aux niveaux politique et technique.

La réflexion intervient dans un contexte où plusieurs communes de l'Ouest lausannois s'apprêtent à réviser leur Plan directeur communal (PDcom), respectivement leur PGA. Elle s'intègre par ailleurs dans le contexte légal vaudois existant (LATC).

SITE INTERNET

La structure du site internet www.ouest-lausannois.ch a été légèrement retravaillée afin de faciliter l'accès aux différents projets, désormais classés par thématique (« Urbanisation », « Mobilité » et « Thèmes transversaux »).

MAQUETTE DE L'OUEST LAUSANNOIS



La maquette de l'Ouest lausannois suscite toujours l'intérêt du public lors d'événements.

Plusieurs modules supplémentaires de la maquette de l'Ouest lausannois à l'échelle 1/1000 ont pu être réalisés au gré de l'avancement des projets. À fin 2012, la maquette couvre 1075 hectares (sur les 2632 ha du district). Elle a été exposée au Marché du SDOL, ainsi qu'à l'EPFL durant près d'une année.

CHANTIER 0 (SUITE)

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 (décisionnel et/ou technique, jury de concours, etc.). Il suit ainsi plusieurs projets, en particulier à Bussigny (Cocagne-Buyère), à Chavannes-près-Renens (En Dorigny, Côtes de la Bourdonnette), à Crissier (Ley Outre, Vernie-Crissier, Lentillères Nord) et à Renens (Saut-de-mouton CFF, Renens-Closel). Il collabore également à plusieurs projets de requalification routière.

HAUTES ÉCOLES – TIR FÉDÉRAL – MALADIÈRE

CHANTIER 1 / SITE D



L'avenue du Tir-Fédéral s'ouvrira davantage à la mobilité douce.

REQUALIFICATION DE LA RC82

L'étude préliminaire de requalification de la route cantonale RC82 (Av. du Tir-Fédéral) entre la RC1 (Route du Lac) et le tunnel du Marcolet s'est déroulée en 2012, en coopération avec les Communes d'Écublens (commune pilote), de Crissier, de Chavannes-près-Renens, le Service de la Mobilité (SM) et le bureau du SDOL. Elle a notamment inclus deux séances de concertation avec les associations concernées (ProVelo et ATE Vaud) et une séance avec l'association ADIRHE. Sur le tronçon Nord (Pont Bleu – tunnel du Marcolet) une piste mixte piétons-vélos sécurisée est prévue. Sur le reste de l'axe, des bandes cyclables continues permettront des déplacements rapides et compléteront le réseau cyclable de l'agglomération. Quelques carrefours seront réaménagés et des giratoires construits à Colladon et Sorge notamment. La phase d'étude préliminaire se terminera au printemps 2013. Cette étude est inscrite comme mesure infrastructurelle dans le PALM 2012 (mesures 4c.OL.108 et 4d.OL.12a).

REQUALIFICATION DE LA RC76

L'étude préliminaire pour le réaménagement multimodal de la RC76 (Route de la Maladière) s'est poursuivie en 2012. Elle est menée par les communes de Lausanne et Chavannes-près-Renens, le Service de la mobilité du Canton et par le bureau du SDOL. Le projet est cofinancé par la Confédération dans le cadre du PALM 2007 et du PALM 2012 (mesure 5a.OL.02). Il est lié à des projets connexes, notamment le prolongement de la ligne tl 25 vers la gare de Renens, l'urbanisation des futurs quartiers « En Dorigny » et « Côtes de la Bourdonnette » ainsi que la future jonction autoroutière à Chavannes-près-Renens. Des bandes cyclables continues sur le tronçon Est (jusqu'à l'avenue du Léman) et des pistes mixtes sécurisées sur le tronçon Ouest sont prévues. Concernant les sites propres pour la ligne 25, la variante à développer dans l'avant-projet sera choisie au printemps 2013.

MALLEY – GARE DE RENENS – ARC-EN-CIEL

CHANTIER 2 / SITE E

MALLEY

Le Schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM) a été signé par Renens, Prilly, Lausanne et le Canton le 29 juin, lors de l'inauguration de la nouvelle halte RER de Prilly-Malley. Le SDIM constitue un instrument stratégique pour guider la mutation d'une plaine au potentiel exceptionnel.

Le nouveau quartier de Malley-Centre, la requalification de l'avenue du Chablais, l'école et le parc sportif sur le site du Censuy, la modification du plan partiel d'affectation du Viaduc et les plans de quartiers pour les sous-secteurs Chêne et Kodak font partie des projets en cours. Les CFF développent en outre des passages sous-voies et un projet de « saut-de-mouton » lié à la 4^e voie.

Pour coordonner l'ensemble des projets menés désormais par les Communes ou d'autres partenaires, un chef de projet a été engagé en juillet 2012 par le bureau du SDOL en la personne de Nicolas Wisnia, architecte-urbaniste. Un nouveau périmètre de coordination a été créé sans le territoire lausannois. Cette réorganisation implique des changements au niveau de la structure de gestion.



Signature du Schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM), le 29 juin.

MALLEY-CENTRE

Suite au concours international d'urbanisme et d'espaces publics, mené entre septembre 2011 et février 2012 pour Malley-Centre, un accord-cadre a été établi en juin entre Renens, Prilly, Lausanne et CFF-Immobilier pour mettre en place les procédures de modification de l'affectation des terrains.

Un premier plan de quartier intercommunal (PQ Malley-Gare) est en cours d'élaboration pour le sous-périmètre situé entre les voies ferrées et la future avenue de Malley. Son examen préalable par les services cantonaux est prévu en mars 2013. L'enquête publique devrait avoir lieu en 2013. Un deuxième plan de quartier pour le reste du périmètre est prévu.

Un mandat d'études préliminaires pour les espaces publics a été attribué au bureau lyonnais In Situ, afin d'intégrer de manière optimale dans la conception le plan des équipements collectifs (PEC) pour le secteur. L'étude précisera les limites du domaine public, les superficies, la vocation et les usages des espaces publics ainsi que les coûts des travaux futurs et le phasage de réalisation. Elle inclut une partie du périmètre de l'avant-projet routier pour l'avenue de Malley.

CHANTIER 2 (SUITE)



Le futur Parc du gazomètre, à Malley (projet – image de synthèse)

En vue des conventions entre propriétaires et Communes, nécessaires à la mise en œuvre des plans de quartier, un groupe de péréquation est chargé de préciser les principes généraux relatifs aux questions foncières et financières, liées à la participation aux coûts de réalisation des futurs équipements publics.

AVENUE DU CHABLAIS

L'avenue du Chablais assume une fonction de « porte d'entrée » et de « vitrine » pour Malley-Centre. Lancé en automne 2012 par Lausanne, Prilly, le bureau du SDOL et en collaboration avec les tl, le projet de réaménagement se développera jusqu'en 2014. Il permettra d'améliorer l'image urbaine, la sécurité routière et la mobilité douce, ainsi que de renforcer le rôle d'interface des transports publics (halte RER, métro m1, tram t1 et bus). Un appel d'offres sur invitation a été organisé pour choisir un bureau d'aide à la maîtrise d'ouvrage. Celui-ci soutiendra la procédure d'appel d'offres pour la phase d'études. Le projet fait l'objet d'une demande de cofinancement par la Confédération dans le cadre du PALM 2012 (mesure 5a.OL.04). Le début des travaux est prévu en 2015.

AXE DU TRAM PROLONGÉ

Les Communes concernées ont souhaité vérifier le potentiel de clientèle autour du prolongement de l'axe du tram jusqu'à Villars-Ste-Croix. L'étude « Prolongement du tram entre Renens-Gare et Croix-du-Péage dans l'Ouest lausannois: analyse et stratégie » confirme l'opportunité de la construction du tronçon et identifie les projets urbanistiques stratégiques pour le développement des secteurs desservis. Une priorité haute a dès lors été attribuée au prolongement du tram dont les travaux devraient débuter d'ici 2018.

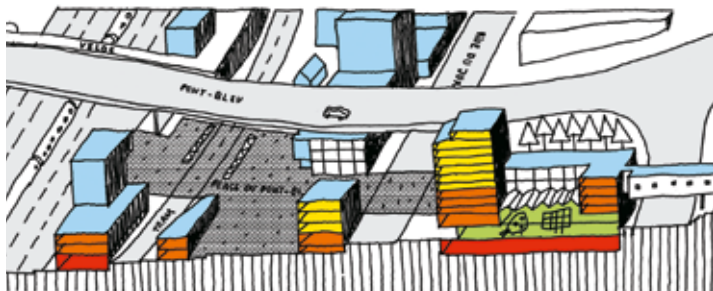
ARC-EN-CIEL

Suite à l'entrée en vigueur du Plan directeur localisé du secteur Arc-en-Ciel en avril 2010, la reconversion 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 ainsi qu'au projet de prolongement du tram dont les études débiteront en 2013, pour une mise en service à l'horizon 2022.

CHANTIER 2 (SUITE)

PONT BLEU – TERMINUS

Le projet de masterplan pour la reconversion du secteur Pont Bleu – Terminus, élaboré sous la responsabilité du bureau du SDOL par Crissier, Renens, Écublens, le Canton et les CFF, a été soumis en 2012 aux services cantonaux pour accord préalable. L'élaboration des plans partiels d'affectation (PPA) et des projets d'aménagement des espaces publics pourra débuter en 2013.



Le projet de masterplan Pont Bleu – Terminus tire parti de la morphologie existante.

ROUTE DE COSSONAY – RC 251 CHANTIER 3 / SITE F

VERNIE-CRISSIER

Le masterplan du secteur Vernie-Crissier, élaboré dans le cadre du SDOL, a été soumis en 2012 aux services cantonaux pour accord préalable. Des projets d'aménagement des espaces publics et des plans partiels d'affectation (PPA) sont à venir. La Commune de Crissier a déjà initié deux de ces planifications sur les secteurs Lentillières Nord et Sud.

ZONES D'ACTIVITÉS ST-SULPICE – ÉCUBLENS CHANTIER 4 / SITE H

VALLAIRE-VENOGE

Une étude de faisabilité portant sur le projet développé en 2010 pour un plan directeur localisé (PDL) du secteur Vallaire-Venoge, a mis en évidence, en 2011, des difficultés foncières et financières à la mise en œuvre de ce projet. Les Communes ont donc décidé de revoir certains principes d'aménagement (densité, mixité, espaces publics). Une étude dans ce sens a débuté en décembre 2012 et permettra de finaliser le projet de PDL en 2013. Les services cantonaux examineront ensuite le projet avant la consultation publique et la soumission du texte aux conseils communaux des deux Communes dont l'accord sera indispensable pour une mise en vigueur par le Conseil d'Etat.

ESPACES PUBLICS ET MOBILITÉ DOUCE CHANTIER 5

POSTE DE DÉLÉGUÉ À LA MOBILITÉ DOUCE

Les communes de l'Ouest lausannois se sont dotées d'un poste de délégué à la mobilité douce à 50%, rattaché au bureau du SDOL depuis le 1^{er} janvier 2012. Le délégué a pour missions de suivre la mise en œuvre des mesures de mobilité douce définies dans le chantier 5 du SDOL et dans le projet d'agglomération pour l'Ouest lausannois, de faire le lien avec les représentants des usagers et les partenaires, de conseiller les communes en matière de mobilité douce, ou encore de mettre en place des actions de communication ou de sensibilisation.

CAP SUR L'OUEST

Le bureau du SDOL a participé à la fête de district « Cap sur l'Ouest » le 23 septembre 2012 en y tenant un stand d'information. Pour l'occasion, il a réalisé deux bannières informatives (piétons et vélos) et réédité les cartes de balades à pied du SDOL à l'attention des 10 000 participants qui ont parcouru la boucle de 23 kilomètres reliant les huit communes.

VÉLOS EN LIBRE-SERVICE (VLS)



Station de VLS à la halte RER de Prilly-Malley.

L'étude d'opportunité et de planification des VLS dans l'Ouest lausannois s'est terminée en décembre 2012. Le Gropil du SDOL se prononcera début 2013 sur ce document. Le bureau du SDOL devrait coordonner le développement du VLS et contrôler la compatibilité du système et son évolution de manière concertée avec les autres régions de l'agglomération.

STRATÉGIE DE COMPTAGE VÉLOS

Une étude a été lancée en commun avec Lausanne afin de proposer, d'ici mars 2013, une stratégie de comptage du trafic cycliste homogène et pertinente pour les deux régions. Disposer d'un indicateur fiable de l'évolution de l'usage du vélo dans l'Ouest lausannois permettra de mesurer l'effet de la réalisation des mesures infrastructurelles définies dans le PALM. Les résultats de cette étude seront intégrés dans le cahier des charges de la prochaine campagne de comptage du trafic d'agglomération.

TRANSPORTS

CHANTIER 6

TRANSPORTS PUBLICS: R12 ET R14

La mise en service de la deuxième étape du réseau tl R12, dès le 27 août 2012, a contribué à une amélioration considérable de l'accessibilité en transports publics, objectif majeur pour le SDOL et pour le PALM 2007. Cette redéfinition de l'offre est le résultat d'une collaboration entre le bureau du SDOL, les Communes concernées, le Canton (Service de la mobilité), les Hautes Écoles (EPFL, UNIL), les tl ainsi que les MBC. Les améliorations sont particulièrement appréciables entre St-Sulpice, Écublens, les Hautes Écoles, Chavannes-près-Renens, Prilly et Renens. Elles comprennent une connexion renforcée au réseau ferré à Prilly (nouvelle halte RER de Prilly-Malley).

STATIONNEMENT - P+R

La première phase de l'étude P+R a été menée entre février et décembre 2012, coordonnée entre les huit communes de l'Ouest lausannois, Lausanne, PolOuest, le Canton et le bureau du SDOL. Elle a eu pour but de définir la clientèle cible, les sites favorables ainsi que les grandes échéances pour la mise en place des P+R. Des sites favorables à court terme (2014) et à long terme (2025) ont été proposés pour les P+Rail, P+R d'agglomération et P+R communaux. Les discussions postérieures à l'étude tendent à favoriser les P+R communaux au vu de l'offre existante et du risque de générer un trafic de transit par de nouveaux grands P+R d'agglomération. La planification et la mise en œuvre d'éventuels P+R communaux (deuxième phase de l'étude P+R) devraient dès lors être menées directement par les Communes intéressées.

STATIONNEMENT - INVENTAIRE



L'inventaire des places de stationnement de l'Ouest lausannois a été entrepris en été 2012.

L'établissement d'un inventaire du stationnement dans l'Ouest lausannois a été entrepris, sous la responsabilité de la Commune de Chavannes-près-Renens, dès août 2012. Cet inventaire recense l'offre de stationnement public et la réglementation en vigueur. Le stationnement à usage strictement privé en est exclu. Essentielle pour une politique coordonnée du stationnement, une base de données géolocalisées compatible avec les différents systèmes SIT existants sera créée à disposition des communes. Un serveur cartographique sera en outre accessible par internet. Ces réalisations sont prévues pour le printemps 2013. La mise à jour des données dans l'ensemble des communes devra encore être précisée.

PATRIMOINES BÂTI ET NATUREL

CHANTIER 7

RÉSEAU ÉCOLOGIQUE

La récolte de données d'inventaire du réseau écologique a montré, en 2011, le peu d'informations existantes sur l'Ouest lausannois. Un mandat complémentaire en 2012 a déjà permis d'affiner la vision de l'état du réseau écologique, de recenser les milieux intéressants dans les secteurs de développement et de proposer des objectifs de protection et d'amélioration. L'étude devra encore déterminer les mesures à prendre dans les nouveaux plans d'affectation et les projets spécifiques à mener. Elle dressera aussi une liste de bonnes pratiques.



La connaissance du réseau écologique sera affinée et des objectifs d'amélioration proposés.

AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES

PALM 2012

Le PALM deuxième génération révisé (ou PALM 2012) a été remis à la Confédération le 29 juin. En tant que membre du Comité de projet (CO), conjointement au Service du développement territorial, au Service de la mobilité et à la Ville de Lausanne, le bureau du SDOL a tenu un rôle actif dans la procédure de révision du projet.

Le PALM 2012 présente l'état actuel des projets et les développements proposés jusqu'en 2030. Son évaluation par la Confédération attendue au printemps 2013 déterminera les projets qui bénéficieront d'un cofinancement.

Le PALM 2012 a fait l'objet d'une information et d'un échange lors de la 9e Conférence d'agglomération, le 21 février à Morges, et lors de la journée du 2 juin à Beaulieu (dans le cadre de la consultation publique du PALM 2012).

Par ailleurs, le bureau du SDOL a participé, avec les bureaux des autres Schémas directeurs, aux différents groupes de suivi du PALM (Copil, GT, GS-Comm, coordination SD-PALM).

ALM (SUITE)



29 juin 2012 : le PALM 2012 en partance pour Berne.

OUTILS DE PLANIFICATION FINANCIÈRE

L'élaboration d'un outil de planification financière à l'échelle du PALM s'est poursuivie sur mandat du Copil PALM. La conduite de ce projet, initié en 2009 par les Communes de Crissier, Prilly et Renens, a été assurée par un Groupe spécialisé (GS), composé du SDNL (pilote), le Service de la mobilité et le SDOL.

Cet instrument de conduite stratégique offrira une vision d'ensemble sur les investissements planifiés dans le cadre du projet d'agglomération et permettra un suivi et une priorisation coordonnée entre l'ensemble des partenaires concernés (Communes, Canton, tiers). Il permettra aussi de gérer 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 cahier des charges et l'analyse détaillée des processus métiers ont été terminés en juin 2012 et le budget de mise en place accordé par le Copil du PALM en septembre. La phase test effectuée, l'outil devrait être opérationnel en été 2013.

STRATÉGIE D'IMPLANTATION DES TOURS

Le bureau du SDOL pilote l'étude d'une stratégie pour l'implantation des tours dans l'agglomération Lausanne-Morges, dont le lancement a été annoncé en avril 2011. Y participent le Canton et les Communes des cinq Schémas directeurs de l'agglomération, SDOL, SDNL, RM, SDCL et SDEL (depuis l'automne 2011 pour ce dernier).

Initialement prévu pour fin 2011, le terme de l'étude a été reporté en raison d'une part de la priorité donnée à la finalisation du PALM 2012 (remis à la Confédération le 29 juin 2012), d'autre part de l'élargissement du périmètre d'étude à l'Est lausannois.

Des ateliers de réflexion ont réuni les représentants politiques et techniques des partenaires de l'étude. Un dernier atelier doit avoir lieu en janvier 2013 avant que l'étude ne soit soumise aux instances du PALM et des Schémas directeurs. En l'état, la réflexion a permis d'établir un vocabulaire commun autour de la notion de « tour ». L'étude a établi un inventaire et effectué une analyse cartographique du territoire à large échelle sous l'angle des constructions hautes. Une liste de questions et de critères à respecter dans un projet de tour a été dressée.

ALM (SUITE)

MOBILITÉ DOUCE

Le bureau du SDOL a assuré la coordination entre les Communes et le PALM afin d'établir et de prioriser la liste des mesures de mobilité douce pouvant prétendre à un cofinancement fédéral ces prochaines années. Il a également contribué à l'avancement des processus liés à la mise en œuvre des mesures du PALM 2007 (tableau de répartition, conventions). Enfin, le bureau du SDOL représente les communes de l'Ouest lausannois au sein du Groupe spécialisé Mobilité douce du PALM qui suit notamment les projets transversaux (jalonnement vélo, VLS, stationnement vélo, directives pour les conventions liées aux mesures de mobilité douce).



Voies de circulation, espaces pour la mobilité douce et ligne de tram, à la rue de Lausanne, à Renens (image de synthèse).

AXES FORTS (AFTPU)

Le bureau du SDOL collabore avec la Direction des projets des Axes forts de transports publics urbains (AFTPU) et soutient les Communes dans ce cadre. L'un des chefs de projet de la Direction des AFTPU est délégué au SDOL pour environ 75% de son activité. Il développe les projets de tramway entre Galicien, Renens-Gare puis Villars-Ste-Croix (PP1 et PP2) et de bus à haut niveau de service (BHNS) entre Lausanne-Montétan et Crissier-Bré (PP5). Il pilote les groupements pluridisciplinaires ainsi que des projets communaux connexes. Le bureau du SDOL participe aux Comité de projets (Coproj) des projets partiels (Coproj PP2-PP5 et le nouveau Coproj PP1 « Arc-en-Ciel »).

En raison de l'absence prolongée du chef de projet délégué aux projets de l'Ouest lausannois, le bureau du SDOL a assuré l'intérim notamment pour l'organisation des séances.

LE CERCLE DE L'INFORMATION S'ÉLARGIT



Exposition *Pièces à conviction*. Von der Peripherie zur Stadt, à l'ETH de Zurich, en décembre 2012.

Durant sept bonnes années, le SDOL a mené une vie modeste et discrète. Que pouvait-on raconter sur les mutations envisagées dans l'Ouest lausannois au cours de la phase des réflexions, discussions et travaux techniques? Rien à montrer hormis des documents quelque peu arides, des rapports, des plans. Rien qui inspire le rêve, exception faite de la grande maquette réalisée par le bureau Feddersen & Klostermann en 2002 où se trouvent posés les principes essentiels du réaménagement d'ensemble et qui sert de référence, aujourd'hui encore, pour les travaux conduits par le SDOL.

Conscient de la difficulté, le bureau du SDOL a conduit des actions de sensibilisation et d'information adressées en premier lieu au public local: campagnes photographiques, expositions, édition de cartes postales, flyers, dépliants et documents divers, sans compter le « marché » annuel du SDOL, journée d'information et d'échanges. À partir de 2010, les études font progressivement place aux opérations de terrain; un tournant est pris, il devient possible de parler de manière plus concrète de la ville nouvelle en gestation.

Un premier chantier est lancé, la requalification de la Route du Lac, tronçon EPFL, à haute valeur symbolique puisqu'il s'agit d'un premier pas dans le désenclavement des Hautes Écoles.

Une autre manière d'informer, plus large, s'impose, qui se traduit, en 2011, par la publication du livre « L'Ouest pour horizon » chez Infolio éditions. Coïncidence heureuse, l'ouvrage est lancé le jour même de la remise du prestigieux prix Wakker aux communes impliquées dans le SDOL (neuf à l'époque) ainsi qu'au bureau du SDOL lui-même, « pour la vision et la dynamique de transformation développée, centrée sur les besoins des résidents de l'Ouest lausannois et des gens qui y travaillent ». Ce livre charnière exprime une ambition désormais affirmée. Offert à la lecture de tous et pas seulement aux spécialistes, riche en images et en cartes, il décrit l'état d'esprit dans lequel les communes et le bureau du SDOL travaillent. Il présente, par approches multiples, les réflexions et les travaux en cours. Il montre aussi comment la méthode adoptée, pragmatique, patiente,

évolutive, fait de l'aménagement territorial de l'Ouest lausannois l'un des processus d'urbanisation les plus avancés en Europe.

En février 2012, dans la foulée du livre, une exposition est montée dans l'Espace Archi-zoom de l'École polytechnique fédérale de Lausanne. N'était-il pas temps de montrer, dans le contexte universitaire, le grand projet qui s'épanouit autour des Hautes Ecoles et dont elles sont partie prenante? À travers documents, dessins, vidéos ou objets – comme la boule à gaz de Malley – « Pièces à conviction » rend concrets et palpables les événements visibles et invisibles survenus dans l'Ouest sous l'impulsion des communes et du SDOL. En décembre de la même année, le cercle de l'information s'élargit avec la parution du livre en version allemande, « Im Westen die Zukunft », lors du vernissage de « Pièces à conviction » dans l'aula de l'École polytechnique fédérale de Zurich. L'aménagement de l'Ouest lausannois est désormais compris et perçu comme l'un des grands travaux suisses marquants de ce début de XXI^e siècle.

Lorette Coen, journaliste