

◀ OUEST LAUSANNOIS BILAN D'ACTIVITÉS

SCHÉMA DIRECTEUR
2013
www.ouest-lausannois.ch

DÉJÀ
10 ANS
APRÈS

BUSSIGNY
CHAVANNES-PRÈS-RENS
CRISSIER
ÉCUBLENS
PRILLY
RENS
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 et le Canton ont élaboré un schéma directeur: le SDOL. Ce document de planification directrice 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 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.

GROUPE DE PILOTAGE EN 2013

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; 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; A. Widmer, cheffe de projet du SDOL.

L'État de Vaud: N. Gorrite, cheffe du DIRH; B. Métraux, cheffe du DINT; Ph. Gmür, chef du SDT, DINT; V. Krayenbühl, chef du SM, DIRH; S. Logean, SPECO, DECS; F. Molina, SM, DIRH; S. Rodriguez, DGE-ARC, DSE.

Invités: J. Christin, responsable communication; P. Darbellay, secrétaire générale de Lausanne région; G. Muheim, président de Lausanne région, syndic de Belmont.

PRINCIPALES ÉTAPES DU SDOL

FÉV. 2014	Dans son rapport d'examen qui devra être soumis au Parlement, le Conseil Fédéral propose de subventionner les mesures de la tranche 2015-2018 du PALM 2012 à hauteur de 185 millions de francs dont plus de 80 millions pour des mesures touchant l'Ouest lausannois.
29 MAI AU 27 JUIN 2013	Enquête publique du projet de la gare de Renens, de la 4 ^e voie Lausanne-Renens et du saut-de-mouton, 1 ^{re} étape du programme Léman 2030.
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.
29 JUIN 2012	Mise en service de la halte RER de Prilly-Malley, signature du Schéma directeur intercommunal de Malley et envoi à la Confédération du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), 2 ^{ème} génération.
2011	Prix Wakker aux Communes signataires du SDOL et parution du livre «L'Ouest pour horizon».
DÉC. 2009	Mise en service des lignes tl 17 et 36 – 1 ^{ère} étape du réseau tl 2014.
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 et par le Conseil d'État.
FÉV. 2007	Signature du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM).
OCT. 2005 À JUIN 2007	Adoption des études générales des six chantiers d'études du SDOL.
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.
18 DÉC. 2003	Adoption du Schéma directeur de l'Ouest lausannois.
1^{er} NOV. 2003	Ouverture du bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois à Renens.
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.

LES CONDITIONS DE LA MUTATION

La mue est un phénomène complexe et fascinant à la fois. Parmi ses différentes phases, certaines sont spectaculaires et d'autres plus intimes. Elle permet la croissance et la transformation. Chez les insectes ou les crustacés, c'est aussi un moyen de détoxification de dangereux métaux accumulés dans leur carapace.

Chacun le ressent à sa manière, mais nul ne peut en douter : la mue de l'Ouest lausannois est bien amorcée ! De nombreux regards se tournent vers notre territoire sur lequel une dynamique est engagée. Sur le terrain, les signes tangibles sont encore clairsemés, mais ils sont encourageants et montrent que la charrue n'a pas été placée avant les bœufs : les infrastructures se mettent en place. La halte RER de Prilly-Malley est entrée en fonction et fait désormais partie de notre paysage, la desserte en bus s'améliore, le premier tronçon requalifié de la route du Lac a été inauguré en 2013, le tram et sa prolongation ont obtenu les subventions de la Confédération.

Le Schéma directeur de l'Ouest lausannois et le bureau chargé de sa mise en œuvre sont nés il y a 10 ans. Cela peut paraître long, mais relativement aux enjeux en présence, à l'échelle de notre région et de son potentiel, ce n'est rien pour préparer une telle mutation. Car celle-ci doit être en phase avec la politique d'agglomération et nos processus démocratiques. Elle veut aussi offrir les meilleures réponses à la demande de logements et aux problèmes de mobilité sans perdre pour autant notre identité. Elle cherche avant tout à développer notre qualité de vie.

Dix ans ont passé. Les réflexions ont mûri et permis l'éclosion de plusieurs projets qui se réaliseront bientôt. Une gare, un quartier intercommunal, la requalification d'une route sur plusieurs kilomètres ne peuvent pas se faire plus vite si on ne veut pas négliger totalement la vision d'ensemble, l'anticipation des problèmes, notre paysage et la qualité en général. Nous avons acquis l'expérience du travail en commun et nous avons appris à regarder loin dans le temps et par dessus les frontières communales. Si nous ne pouvons pas tout prévoir, notre nouvelle dynamique et nos plates-formes de collaboration nous permettent de nous adapter aux évolutions.

Le résultat de l'étude de la stratégie pour l'implantation des tours au niveau de l'agglomération est emblématique de la compétence à prévoir et à réagir en souplesse que nous cherchons à développer. Plutôt que de fixer une carte statique – et caduque sitôt publiée – des lieux favorables ou défavorables à la construction de tours, l'étude propose une boîte à outils et la mise en œuvre de compétences et de moyens adaptés à chaque question. Au vu des expériences récentes, ces outils nous seront indispensables...

Le schéma directeur fait partie de l'Ouest lausannois. Il est naturel qu'il évolue lui aussi afin d'être adapté au nouveau contexte qui se dessine. Une première étape en vue de l'élaboration d'un Plan directeur intercommunal a été lancée. Parallèlement, une réflexion a été entreprise sur la mission et la structure du SDOL afin qu'elles demeurent efficaces et en phase avec l'évolution.

Les projets prennent forme. Certains sont désormais conduits par les communes. Il s'agira de les faire mieux connaître, au niveau de l'Ouest lausannois et de manière plus locale, afin de rapprocher ces présentations des habitants et des usagers. L'adhésion et la participation de tous sont les ingrédients indispensables à la poursuite harmonieuse de la mue de notre Ouest lausannois.

Marianne Huguenin, présidente du Groupe de pilotage du SDOL



© Jérémy Christin

UN NOUVEL INSTRUMENT DE RÉFÉRENCE POUR LES 10 ANS DE COLLABORATION INTERCOMMUNALE

Les huit Communes de l'Ouest lausannois ont décidé de se doter d'un plan directeur commun. Alors que le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) souffle ses 10 bougies, les Municipalités ont lancé une démarche en vue de l'élaboration d'un outil de planification intercommunal à base légale forte. Celle-ci s'accompagne d'une réflexion sur la mission et la structure du SDOL.

Un futur Plan directeur intercommunal (PDi) remplacera les plans directeurs communaux actuels. Il tirera profit des nombreuses études menées aux différents échelons de l'aménagement du territoire depuis 10 ans (Communes, Ouest lausannois, Projet agglomération Lausanne-Morges, secteurs stratégiques, etc.) et leur donnera une assise légale, après avoir offert l'occasion aux conseils communaux et à la population d'en débattre les orientations.

ÉVITER LE TRAVAIL À DOUBLE

En s'associant pour élaborer un unique plan directeur intercommunal, les huit Communes de l'Ouest lausannois cherchent à améliorer la coordination de leurs politiques à impact territorial (urbanisme, transports, environnement, etc.) entre elles et avec le Canton. Les grandes orientations seront définies conjointement et formeront un socle commun. Des cahiers communaux permettront cependant d'adapter le PDi aux conditions locales de mise en œuvre. Des synergies financières et en termes de moyens humains pourront être dégagées.

Le PDi fera l'objet d'une procédure de validation indépendante dans chaque Commune. Par cette démarche, les Conseils communaux/général pourront se prononcer sur un projet de territoire conjoint et sur les principes et les mesures à prendre pour répondre aux enjeux

actuels en termes d'urbanisme, de mobilité, d'environnement, etc. La population sera également informée et consultée dans cette démarche. Les modalités de cette concertation restent à définir.

Si la démarche débute en 2014, elle devrait s'étendre jusqu'à l'horizon 2017-2018. Ce n'est qu'une étape qui doit permettre aux Communes de débiter la révision de leur Plan général d'affectation au plus tard en 2018, comme l'exige le nouveau Plan directeur cantonal.

COHÉRENCE ASSURÉE

Une fois validé, le PDi servira de guide pour les autorités et garantira la cohérence des projets d'infrastructures (projets routiers, infrastructures de transports, mesures pour la mobilité douce, etc.) et d'urbanisation (plans



Le plan directeur intercommunal (PDi) de l'Ouest lausannois facilitera la coordination entre les huit Communes.



Les principes exprimés sur la première maquette du SDOL seront actualisés dans le PDi.

de quartier, plans partiels d'affectations) mis en œuvre dans l'Ouest lausannois. Il facilitera leur bonne coordination dans le temps et dans l'espace, dans une vision globale, multidisciplinaire et supracommunale. Le PDi remplacera également le Schéma directeur de l'Ouest lausannois validé par les Municipalités des huit Communes du district, la Ville de Lausanne et l'État de Vaud en 2004.

EXAMEN DE LA MISSION ET DE LA STRUCTURE

L'élaboration d'un Plan directeur commun s'accompagne d'une réflexion sur la mission, la gouvernance et la structure actuelle des organes liés au SDOL. Après 10 ans d'existence et d'études de projet sur des bases conventionnelles, les Municipalités ont souhaité prendre un moment de réflexion pour confirmer ou

adapter la structure de collaboration intercommunale, et affiner sa mission et ses tâches de manière à pouvoir affronter sereinement les défis des phases de projet plus opérationnelles qui se profilent. Elles souhaitent pouvoir s'appuyer non seulement sur un document de référence commun, mais aussi sur une structure de collaboration reconnue et légitime en donnant un nouvel ancrage institutionnel aux organes du SDOL. Cette réflexion devrait aboutir durant l'année 2014.

QU'EST-CE QU'UN PLAN DIRECTEUR COMMUNAL ?

Les plans directeurs communaux sont des plans d'intention servant de référence et d'instrument de travail pour les autorités cantonales et communales [art. 31 Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC)]. Ils ont pour but d'assurer un aménagement continu et cohérent du territoire et fixent dans les grandes lignes les objectifs à atteindre, compte tenu du développement souhaité et de l'évolution des besoins individuels et collectifs. Ils fixent le programme des priorités et les mesures à prendre pour son exécution [art. 25 LATC].

Les plans directeurs communaux portent notamment sur l'utilisation du sol, les constructions d'intérêt public, les espaces publics, les réseaux et les voies de communication, les équipements techniques et les transports,

les sites, paysages, monuments et ressources naturelles à préserver, les territoires exposés à des nuisances ou à des dangers et les installations de délasserment et de tourisme. Leur contenu est adapté aux besoins de chaque commune [art 36].

Dans le Canton de Vaud, ce sont les Municipalités qui sont chargées de l'élaboration des plans directeurs communaux. Elles consultent les communes voisines pour les problèmes à résoudre en commun [art. 37 LATC]. Les plans directeurs communaux sont adoptés par les Conseils communaux/généralx puis approuvés par le Conseil d'État vaudois [art. 29 LATC]. La population est informée et elle participe de manière appropriée à l'élaboration des plans directeurs. Le projet de plan directeur est notamment soumis à consultation publique durant un délai de trente jours [art. 28 LATC].



LES 10 ANS DU BUREAU DU SDOL

Ouvert le 1^{er} novembre 2013, le bureau du SDOL a bien évolué durant les 10 dernières années. Parti d'une structure de 0,7 poste équivalent plein-temps (EPT – 0,5 de cheffe de projet, 0,2 de secrétariat), le bureau a pris en charge de plus en plus de tâches de collaboration intercommunale, dans les domaines de l'urbanisme et des transports, mais également dans des domaines connexes tels l'environnement, le logement, etc.

Aujourd'hui, le bureau regroupe 10 collaborateurs qui occupent 4,2 EPT et 3 EPT (2 postes de chef de projet et 1 poste de stagiaire). Il appuie les Communes dans les phases de planification en pilotant ou accompagnant les études, et en leur offrant un soutien technique. Le bureau du SDOL a un rôle d'initiateur et de moteur dans une vision de développement urbain à long terme. Par ailleurs, il sert de courroie de transmission entre les Communes et le Canton, ainsi qu'avec les instances du Projet d'agglomération. Certaines tâches spécifiques d'enjeux intercommunaux lui sont également attribuées par les Communes, tels les postes de délégué mobilité douce ou de chef de projet des axes forts de transports publics urbains (tram et bus à haut niveau de service).

Pour marquer symboliquement les 10 ans du bureau, un événement festif a été organisé le 1^{er} novembre 2013, en présence des personnes qui ont contribué aux travaux du SDOL, dans les communes, au Canton et dans les institutions partenaires.



La célébration des 10 ans du bureau du SDOL a réuni quelques 200 personnes à Renens le 1^{er} novembre.

UNE ROUTE POUR COMPOSER AVEC LE GRAND PAYSAGE

Le premier tronçon requalifié de la route du Lac, devant l'EPFL, a été inauguré le 2 juillet 2013, quelques mois après sa mise en service. Maillon initial d'un projet né dans le cadre du Schéma directeur de l'Ouest lausannois pour la requalification d'un axe essentiel long de 15 km entre Lausanne et Morges, l'élément réalisé comprend plusieurs kilomètres de voie propre pour les bus, de pistes et bandes cyclables et de chemins piétonniers. Des arbres, arbustes ainsi que de la prairie font partie des aménagements conçus comme un ensemble multifonctionnel.

COHABITATION DE DIVERS USAGERS

La route n'est pas seulement un tuyau par lequel doit pouvoir passer un certain nombre d'automobiles. Porte d'entrée de la ville et des Hautes Écoles, route « du Lac », mais aussi des Alpes et du Jura qu'elle laisse apercevoir à ses usagers, la RC1 est surtout un espace public s'intégrant dans un large territoire en

pleine évolution. La combinaison de fonctions multiples et la cohabitation de différents usagers sont essentielles dans ce contexte, ainsi que le soulignaient les documents au lancement de la démarche, au printemps 2006.

Les nouvelles constructions et l'urbanisation accroissent les sollicitations sur les infrastructures. Assurer la sécurité des usagers, piétons, cyclistes et automobilistes, la fluidité du trafic, la possibilité d'une desserte performante en transport public, les accès aux parcelles riveraines, en particulier à l'UNIL et à l'EPFL, et enfin la mise en valeur d'un paysage exceptionnel avec ses vues proches et lointaines et ses espaces de détente, tels se présentaient les principaux enjeux de la réflexion à mener.

APPROCHE MULTIDISCIPLINAIRE

Pour un tel programme, une collaboration étroite s'est mise en place entre les différents partenaires et acteurs concernés, Services de la mobilité, des routes, du développement territorial et de l'environnement de l'État de

Vaud, Communes de St-Sulpice et d'Écublens, Hautes Écoles, tl et SDOL.

Une approche multidisciplinaire s'est naturellement imposée. Ainsi qu'une mise en concurrence pour assurer la qualité du projet. Trois groupements d'architectes-urbanistes, ingénieurs et paysagistes y ont participé à l'invitation du Service de la mobilité et du SDOL.

LE CONCEPT DU « PAYSAGE À TROIS VITESSES »

Proposé et affiné par le groupement Richter et Dahl Rocha architectes, l'Atelier du paysage – Jean-Yves le Baron et RGR ingénieurs, le concept retenu par le jury, intitulé « un paysage à trois vitesses », a servi de base à une étude générale adoptée en 2008.

Le concept tend à révéler les différentes composantes du territoire selon le mode de déplacement emprunté. En jouant avec les pleins et les vides ainsi qu'avec le rythme des plantations, il génère des fenêtres sur le grand

DEUX AUTRES CONCEPTS MIS EN CONCURRENCE

Outre le groupement retenu pour la réalisation, deux autres groupements avaient été mis en concurrence au stade du concept général afin de permettre le choix et d'assurer une bonne qualité au projet.

LA PROPOSITION D'ADR / ITINERA / MRS

Le projet présentait trois séquences: urbaine (St-Sulpice-Écublens), topographique (franchissement de la Côte du Motty) et « parkway » (Hautes-Écoles). Il présupposait la réalisation d'une bande centrale verte d'une grande largeur plantée d'arbres dans le secteur des Hautes-Écoles. Il distinguait les parcours à vélo de type « promenade » et de type « déplacement quotidien ».

Le jury avait souligné la difficulté technique et économique que générait l'emprise surabondante du domaine public.



Proposition non retenue d'ADR / Itinera / MRS

LA PROPOSITION DE 2B ARCHITECTES / CITEC / BIOL CONSEILS / EDMS / LICHT DESIGN

Le projet proposait une évolution radicale basée sur une dilatation de l'espace de la route qui serait venue se fondre avec l'environnement. Une aire pouvant atteindre 20 mètres de large entre les deux voies de circulation était dessinée. Planté d'arbres, cet espace aurait servi de vaste interface où se seraient croisés et rencontrés les différents flux des mobilités douces (piétons, vélos, bus,...). Par endroits des places de jeux et de sport ou des bâtiments légers type buvette seraient apparus, réduisant fortement le caractère routier de la RC1.

Le jury n'avait pas été convaincu par le besoin d'un tel espace au centre de la route, au vu des espaces de détente existant par ailleurs tout autour. Le concept faisait apparaître des problèmes d'emprises, de circulation et de sécurité difficile à résoudre. De plus, la faisabilité technique et économique n'était pas assurée.



Proposition non retenue de 2b architectes / Citec / Biol Conseils / EDMS / Licht Design



Une piste cyclable est séparée de la route côté sud.



Des aménagements neufs ont été installés pour les arrêts de bus.



Le projet initié dans le cadre du SDOL s'étend jusqu'à la Venoge mais fait partie d'un projet de requalification jusqu'à Morges.

paysage (lac, Alpes et Jura) ainsi qu'un lien avec les parcs et l'environnement construit alentours. Des bandes cyclables sur chaussée et des sites propres pour la mobilité douce facilitent l'accès des piétons et des cycles ou incitent à la promenade. Des voies sont réservées aux bus en certains endroits. L'ensemble constitue l'amorce d'un dialogue entre paysage et mobilité multimodale.

NOUVELLE ROUTE DU LAC

Du concept jusqu'à l'inauguration, nombre de détails ont dû être réglés. Durant cette phase, le Service des routes de l'État de Vaud a conduit le projet initié dans le cadre du SDOL. La réalisation s'est confrontée aux contraintes de la réalité pour offrir un premier tronçon de route aux usagers, entre l'avenue Forel et l'avenue du Tir-Fédéral.

Les cheminements piétons et les voies cyclables y sont sécurisés. Les piétons peuvent marcher des deux côtés de la route ou encore emprunter un chemin plus vert et buissonnier situé au nord.

Les vélos disposent d'une bande cyclable clairement marquée dans un sens et, dans l'autre sens, d'une piste cyclable séparée de la route. Ils peuvent également emprunter le cheminement bucolique au nord de la route. Le trajet cycliste utilitaire et rapide et la promenade à vélo disposent ainsi chacun de leurs propres aménagements.

Un large passage sous-voie facilite la traversée des piétons en toute sécurité à la hauteur

du Learning Center. D'autres aménagements favorisent la perméabilité de la route pour les mobilités douces dans le sens nord-sud.

Autre évolution majeure, l'importance accordée aux transports publics. À l'approche des giratoires, les bus prennent la priorité et disposent d'une voie propre à la sortie. Leur temps de parcours s'en trouve amélioré. Le bus 701 des MBC qui égrène ses arrêts le long de la route met 23 minutes pour relier Morges à la Bourdonnette. Ce temps devrait encore diminuer à 18 minutes à l'horizon 2017-2018.

Les trois giratoires réalisés fluidifient également la circulation automobile tout en facilitant les accès aux routes de desserte pour les communes, les Hautes Écoles et les riverains. Quelques aménagements paysagers restent à compléter, mais les principes retenus apparaissent déjà : sur des surfaces herbacées en prairies maigres et à proximité d'arbustes indigènes apparaissent des arbres qui, une fois grands, souligneront l'axe de la route ou au contraire, favoriseront l'intégration avec les parcs environnants et estomperont la césure routière.

L'APPRENTISSAGE DE L'EXPÉRIENCE

Mettre en œuvre dans la réalité ce qui paraît idéal sur le papier constitue cependant une gageure. Beaucoup de projets nés dans le cadre du SDOL parviennent aujourd'hui au moment crucial de la réalisation conduite par les parte-

naires concernés. Pour le tronçon réalisé sur la RC1, des contraintes locales n'ont pas permis de concrétiser tout le détail du concept retenu. Le cheminement bucolique présente encore quelques interruptions. À la hauteur des logements pour étudiants, des traversées de piétons en surface attestent un besoin d'aménagements complémentaires. Une rampe d'accès doit notamment être réalisée pour relier un arrêt de bus au passage inférieur. Des éléments de signalétique doivent être modifiés.

La meilleure des démarches n'élimine pas toutes les imperfections. L'appropriation des lieux par les usagers fait parfois apparaître des usages imprévus. Elle permet des corrections et se montre riche d'enseignements pour les étapes à venir. Elle souligne surtout l'importance de prolonger la concertation entre tous les partenaires ainsi que le dialogue avec les usagers au-delà du concept, jusque dans la phase de réalisation des travaux.

ÉTAPES À VENIR

Le premier tronçon requalifié de la RC1, devant l'EPFL, a été mis en service en août 2012. Le tronçon devant l'UNIL est en cours de travaux. Celui qui va du Tir-Fédéral jusqu'à la Venoge devrait entrer en chantier en 2015. Une passerelle pour la mobilité douce sera créée par-dessus la rivière. Et les travaux sur le tronçon de la Venoge jusqu'à Morges devraient commencer en 2016.

PARCS ET JARDINS EN DIALOGUE

«Faire le jardin pour mieux faire la ville». La recommandation de Michel Corajoud, ancien collaborateur de Le Corbusier et acteur du renouveau du paysagisme français, mérite une place de choix dans le développement de l'Ouest lausannois. Elle se trouvait déjà en exergue de l'étude Quel projet paysager pour l'Ouest lausannois?, due à Feddersen & Klostermann, ADR et Itinera et publiée fin 2001 alors que le schéma directeur de l'Ouest lausannois était en élaboration.

FONDEMENT POUR LE SDOL

C'est une prémisse et une idée présente dans tout le développement du Schéma directeur: il faut requalifier les espaces et le territoire par le vide et les espaces libres plutôt que par le plein manifesté par le bâti apparu sans vision d'ensemble dans le passé. Prêter attention à ces espaces compte au moins autant que s'attacher aux constructions car la valeur des uns dépend de celle des autres.

À l'origine de la démarche qui a conduit au SDOL se trouve également un problème de pollution. Les pics en dessus des valeurs admises avaient suscité un moratoire sur les constructions génératrices de trafic et conduit à la mise en commun des forces communales et cantonales. Dans un tel contexte, chaque parcelle verte prend de l'importance comme source d'apaisement.

UN PAYSAGE À PLUSIEURS NIVEAUX

Le potentiel paysager de l'Ouest lausannois est aujourd'hui largement reconnu et contribue à la nouvelle image, encore fragile, de ce qui aurait pu ne devenir qu'une périphérie. Les grands espaces, comme la campagne de

Renges ou le parc des Hautes Écoles, sont remarquables. Mais la richesse paysagère de l'Ouest lausannois est aussi constituée d'éléments plus linéaires dont la continuité doit parfois être réhabilitée pour former un réseau vert constitué de cours d'eau, de moraines, voire de bords de routes ou de voies ferrées si ceux-ci sont judicieusement végétalisés. Et c'est surtout une multitude d'espaces variés qui relèvent cette richesse. Ceux qui constituent l'environnement quotidien de chaque habitant. Places publiques, cours intérieures de grands ensembles, allées, jardins publics ou semi-privés, chaque espace, quelle que soit sa taille ou son statut, offre sa propre respiration. Chaque interstice rythme et compose la ville, à l'image des silences sans lesquels la musique n'existe pas.

ÉTUDES VARIÉES

Le thème des espaces verts est présent dans de nombreuses études à différentes échelles. La «Stratégie parcs, nature et paysage» couvre le périmètre de l'agglomération. Il y a des documents portant sur un élément précis de forêt d'une commune ou alors sur la nature en général à l'échelle du canton. L'étude ciblée des composantes biologiques du réseau vert de Lausanne et de l'Ouest lausannois, en cours de validation, regarde aussi, sous un angle particulier, les parcs et les jardins, comme le fait, d'un point de vue plus global, le réseau écologique cantonal. Le territoire de l'Ouest lausannois a également été inventorié par Icomos dans le cadre du recensement des jardins historiques de Suisse. De manière générale, chaque projet en rapport avec le SDOL comporte un volet paysage, environnement ou espaces publics.

MULTIPLES FONCTIONS

Regrouper sur une carte tous les détails qui font la qualité des parcs et jardins n'est cependant guère imaginable. Car la question n'est pas uniquement spatiale. Ces lieux rassemblent une multitude de fonctions: poumon, respiration visuelle, lieu de rencontre, lieu d'isolement, espace de sport, espace de production, développement de hobby, espace social, endroit de rassemblement, destination de balade culturelle, jardin potager, expression de la diversité, rupture de la monotonie sur un parcours, biotope,... Chaque habitant interprète ces espaces en se les appropriant. Et demain peut-être différemment qu'aujourd'hui. La qualité de vie que génère l'ensemble tient autant à l'harmonie globale qu'à la diversité et au soin du détail de chaque composante. Même les petits espaces au pied des immeubles peuvent être repensés pour valoriser une fonction sociale ou favoriser les liens avec les espaces environnants.

ENRICHIR LE RÉSEAU D'ESPACES VERTS

Les projets développés dans le cadre du SDOL mettent en évidence de nouveaux potentiels du territoire. Le développement envisagé de différents secteurs élargit le champ de vision. Ce ne sont plus les seuls centres villageois qui focalisent les aménagements visant à augmenter la qualité de vie. Une attention paysagère est accordée à chaque endroit.

À Crissier, une parcelle où sont stockées des voitures, au nord de la route de Prilly, dans le périmètre du plan directeur localisé de Ley Outre, a été rachetée par la Commune qui la réhabilitera en zone de verdure. Le parc de la Mère y sera créé, au profit de tous les



Le parc des Paudex a été réaménagé par la Commune de Renens au bénéfice des habitants.



La Commune de Crissier a acheté une parcelle pour créer le parc de la Mère.



Le projet de réaménagement de Malley prévoit un parc à l'endroit de l'ancien gazomètre (image de synthèse).



Différents espaces publics dont un belvédère feront partie du futur quartier de L'Orée, à Crissier (image de synthèse).

habitants, en particulier des nouveaux qui sont attendus dans le futur quartier de L'Orée. Le belvédère et les autres aménagements publics qui seront réalisés autour des bâtiments de L'Orée entretiendront un lien étroit avec le nouveau parc.

Pour le développement de Dorigny sud, sur la commune de Chavannes-près-Renens, un espace public prévu jouxtera un espace vert faisant partie du quartier de la Bourdonnette et doublera ainsi l'étendue de ce parc qui servira de trait d'union et profitera aux habitants et utilisateurs d'un lieu comme de l'autre.

À Malley, le projet «Coulisses» inclut plusieurs espaces publics, dont un futur grand parc qui sera marqué par la boule métallique du gazomètre, à proximité du théâtre Kléber-Méleau. Dans le futur quartier Lentillières Nord, à Crissier, le projet «Côté jardins», retenu en 2013 suite à un mandat d'étude parallèle, prévoit trois îlots de bâtiments s'ouvrant sur de vastes cours aménagées de verdure ainsi qu'un parc ouvert en direction du quartier voisin.

À Renens, autour du collège du Censuy dont l'agrandissement du site a commencé en 2013 suite à un concours, l'aménagement du parc sportif a également fait l'objet d'une recherche de qualité dans le cadre du même concours. Ce parc égrainera des équipements profitables à la vie de quartier, comme autant de clairières dans un espace végétalisé.

Le réaménagement total du Parc de Paudex, au sud de la route de Cossonay, à Renens, a été quant à lui réalisé par la Commune en 2013. Ses plus de 25 000 m² sont agrémentés d'un étang, d'un verger public, de places de jeux et de détente ainsi que de points de vue.

RENGES-VENOGE: UN ENJEU POUR L'AGGLOMÉRATION

Autour du hameau villageois de Renges, sur la commune d'Écublens, l'enjeu est plus large. Sur la rive gauche de la Venoge, un secteur de quelque 100 hectares est dévolu à l'agriculture et aux cultures maraîchères. Cet ensemble fait partie des cinq grands espaces ouverts que le PALM a recensés comme futurs «parcs d'agglomération». L'espace est enchâssé dans la future urbanisation de l'agglomération. Concevoir l'interface ville-campagne dans cette situation particulière afin de préserver le patrimoine campagnard naturel avec sa production tout en offrant aux habitants présents et à venir le bénéfice qu'il offre en terme de qualité de vie demande une réflexion appuyée. Des études test qui prévoient des ateliers et des séances publiques ont été lancées fin 2013 en vue de parvenir à une image directrice où les besoins en infrastructures et en espaces de détente s'harmonisent avec ceux de la production agricole.



Des fonctions variées peuvent être attribuées aux espaces au pied des immeubles.



Les études test sur la campagne de Renges permettent de réfléchir à la transition entre la ville et les espaces agricoles.

OFFRIR LA QUALITÉ DE VIE POUR ACCOMPAGNER LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE



© DR

Philippe Wanner, professeur à l'Université de Genève.

Inverser la tendance à l'étalement urbain qui suscite l'augmentation du trafic ainsi qu'une lente disparition de la campagne, n'est pas encore un but atteint. La croissance de population dans l'Ouest lausannois (un peu plus de 15% ces dix dernières années) reste inférieure à celle du canton de Vaud (env. 16% en moyenne) ou celles d'autres districts moins bien dotés en infrastructures, tels Broye-Vully (env. 17%), Aigle (20%) ou Gros-de-Vaud (près de 25%).

Philippe Wanner, professeur en démographie à l'Institut d'études démographiques et du parcours de vie de l'Université de Genève et également formé en économie politique, avait participé à une conférence publique lors du « marché du SDOL », en novembre 2012. Il propose son analyse lors d'une interview.

Où se situe la croissance la plus importante dans le canton de Vaud ?

L'arc lémanique croît beaucoup plus vite que la moyenne suisse, mais à l'intérieur, Lausanne et l'Ouest lausannois ont une croissance un peu plus faible que les régions à caractère rural ou semi-rural.

C'est étonnant! N'y a-t-il pas une tendance au retour en ville ?

L'envie est là, c'est vrai. Dans les années 60, on quittait la ville grâce à la mobilité offerte par la voiture. Aujourd'hui, les commodités de la ville exercent un nouvel attrait. Mais les biens immobiliers disponibles sont limités. Le « retour » en ville est peu marqué démographiquement et s'accompagne d'une tendance à la « gentrification » : on construit des logements avec davantage de luxe que par le passé.

Comment prévoir afin de planifier assez tôt et d'offrir des logements et des services au bon moment ?

Entre le diagnostic et les mesures, les procédures sont longues. Planifier comporte toujours un risque lié à l'incertitude de certains paramètres. Dans les années 2000, on a connu une croissance démographique inattendue. On a aussi sous-estimé la demande en mètres carrés de logements par personne. Le flux migratoire a contribué à l'augmentation, mais derrière la libre circulation, c'est avant tout la croissance économique inattendue de la Suisse qui a provoqué le pic. Le paroxysme a été atteint en 2008. Cinq ans auparavant, au moment de la publication du SDOL, on sortait de la crise du Nasdaq et on était beaucoup plus pessimiste sur l'avenir de l'économie mondiale. La croissance démographique a été plus forte que les prévisions les plus raisonnables du moment. La demande a alors induit une tension sur le marché du logement accompagnée d'un étalement de la population vers le Gros de Vaud par exemple.

Qu'en est-il de l'avenir ?

L'Office fédéral de la statistique et « Statistique Vaud » établissent des scénarios. Ce sont des instruments de travail basés sur les hypothèses les plus fiables possibles. Mais on ne sait jamais exactement quels paramètres économiques vont entrer en ligne de compte. Pour l'Ouest lausannois, le dynamisme des entreprises et des Hautes Écoles importe. Le démographe est démuné pour le prévoir. Il utilise des taux migratoires, des taux de fécondité, et des taux de mortalité considérés comme normaux. Cela dit, je pense que le risque d'une diminution démographique dans l'Ouest lausannois est faible. À moins d'un problème économique important. Il faudra remplacer les générations du baby-boom qui vont quitter le monde du travail vers 2020. Nous sommes dans une situation d'appel d'air. Garantir une économie saine restera un objectif prioritaire. Quel que soit le contexte politique, des solutions devront toujours être trouvées pour qu'un personnel qualifié assure le fonctionnement de notre économie ou de notre système de santé par exemple.

Il semble que même s'il n'y avait pas de flux migratoire, la demande de surface habitable augmenterait...

Oui, le vieillissement démographique, la recherche de confort et d'autres facteurs nous amènent à occuper davantage d'espace qu'auparavant. Les retraités qui voient leurs enfants partir conservent souvent leur logement devenu trop grand. Confrontés à un marché immobilier tendu, ils ont très peu d'incitation à déménager.



Le nouveau quartier de Bellevue, à Renens.

© Joël Christin



L'espace occupé au sol varie beaucoup selon la façon de construire.

© Joël Christin

Mettre à disposition des logements supplémentaires n'induirait-il pas une croissance des emplois et finalement un cercle vicieux ?

Je ne suis pas un fervent de la croissance, mais dans l'Ouest lausannois, le cercle est plutôt vertueux. Il faut faire le choix entre loger les travailleurs en construisant un peu plus haut et moins espacé ou accepter une augmentation des mouvements pendulaires qui génèrent des nuisances. L'emploi est le résultat d'une croissance économique régionale. Le Jura vaudois se trouve dans une situation inverse. Sainte-Croix a perdu beaucoup de population.

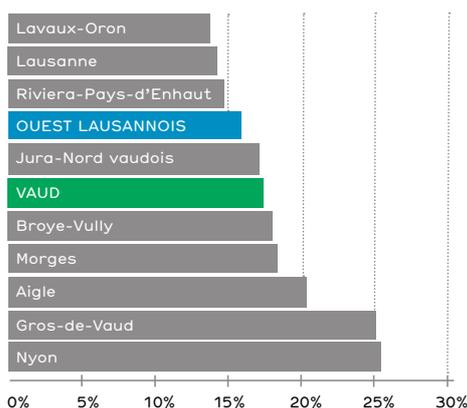
Une qualité de vie trop élevée ne risque-t-elle pas de générer une demande encore plus forte à laquelle on ne saura pas répondre ?

Il ne faut pas jouer les apprentis sorciers en terme de frein à la croissance, parce que d'ici 20 ans les générations extrêmement nombreuses du baby-boom vont atteindre leur espérance de vie moyenne. Elles vont disparaître de la pyramide des âges. Ce sera fondamental en terme de démographie. Rendre une région attractive présente un coût en terme d'infrastructures, de confort de vie, de densité, etc., mais la logique démographique combinée à la difficulté de prévoir certains facteurs économiques à long terme nous incitent à ne pas refuser ce coût.

La pyramide des âges de l'Ouest lausannois est moins vieillissante que celle du canton, déjà l'une des plus jeunes de Suisse. Comment l'analysez-vous ?

Des communes comme Renens ont grandi, dans les années 60 et 70, avec un flux migratoire provenant de l'Italie et de l'Espagne. La jeunesse constatée tient en partie aux deuxième et troisième générations liées à ces flux. Par ailleurs, j'ai l'impression que les logements demeurent plus accessibles pour les jeunes dans l'Ouest lausannois que dans le centre de Lausanne ou dans d'autres régions. L'Ouest lausannois est aussi attractif pour les jeunes car accessible et situé non loin des Hautes Écoles.

Évolution de la population des districts vaudois sur 10 ans



Aujourd'hui encore, la population de l'Ouest lausannois croît moins vite que celles d'autres districts vaudois.

Source: Statistique Vaud

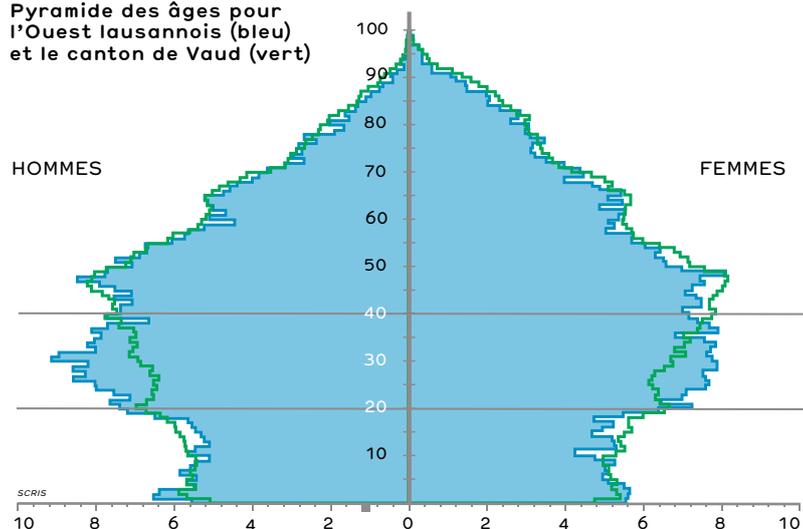
Y a-t-il un optimum de densité pour un territoire donné ?

L'optimum démographique devrait être la taille de la population qui conduit au bien-être maximal. La mesure du bien-être dépend du choix des facteurs que l'on y associe, tels le taux de suicides, la criminalité, l'accès aux services, etc. En plus, l'optimum qu'on mesurerait aujourd'hui ne saurait être le même que celui d'hier ou de demain. Les résidents de l'Ouest lausannois dénotent aujourd'hui un certain bien-être. Il y a de la tension sur le marché du logement mais la région n'est pas caractérisée par la misère sociale. On peut admettre que nous nous trouvons proches d'un optimum. Mais la même population sur le même territoire en 1930 aurait constitué une catastrophe démographique à cause du tissu économique et du manque d'infrastructures. On s'écarte de l'optimum soit parce qu'on privilégie une politique démographique en attirant un maximum de monde, soit parce que les infrastructures ne suivent pas. Dans le cas de l'arc lémanique, le développement des infrastructures a pris un peu de retard.

Il n'y a donc pas de bonne règle applicable concernant la densité ?

Une étude avait montré, pour des régions soumises à une extension démographique assez forte, que ce qui intéressait surtout les planificateurs était de conserver les populations riches. C'est un peu le risque de toute politique démographique: on a tendance, par réflexe, à construire pour des habitants idéaux qui sont de bons contribuables. L'étude aboutissait à ce constat que tout contrôle de la croissance s'accompagne d'un contrôle de la structure sociale et des conséquences qui l'accompagnent.

Pyramide des âges pour l'Ouest lausannois (bleu) et le canton de Vaud (vert)



Les 20 à 40 ans sont proportionnellement plus nombreux dans l'Ouest lausannois que dans la moyenne du canton.

Source: Statistique Vaud

Variation de la population des communes entre 2012 et 2013

POPULATION AU:	31.12.2012	31.12.2013	Variation
BUSSIGNY	8'104	8'132	+0,35 %
CHAVANNES	6'995	7'107	+1,60 %
CRISSIER	7'318	7'316	-0,03 %
ÉCUBLENS	11'499	12'009	+4,44 %
PRILLY	8'672	8'706	+0,39 %
SAINT-SULPICE	3'301	3'378	+2,33 %
VILLARS-STE-CROIX	652	666	+2,15 %
RENENS	20'162	20'131	-0,15 %
OUEST LAUSANNOIS	66'703	67'445	+1,11 %

RAPPORT DE GESTION

LIEU ET EFFECTIFS

Jusqu'au 20 décembre 2013, le Bureau du SDOL était installé au centre Perrelet (tl), au chemin du Closel 15, à Renens. À l'étroit dans ses locaux et ne pouvant obtenir des surfaces supplémentaires dans le bâtiment des tl, le Bureau du SDOL a pu profiter des bureaux précédemment occupés et laissés vacants par la Police de l'Ouest dont la plupart des collaborateurs ont été déplacés à Prilly dans le nouvel Hôtel de Police. Ces bureaux se situent dans un bâtiment administratif de la Ville de Renens, rue de Lausanne 35, au 2^e étage. Le déménagement a eu lieu en date du 21 décembre 2013.

Les postes du Bureau du SDOL représentent 7,2 EPT à fin décembre. Ils sont occupés par Ariane Widmer Pham, cheffe de projet (80%), Benoit Biéler, adjoint (80%), Jean-Christophe Chassard, dès le 1er novembre, chef de projet des Axes forts (100%) (de janvier à octobre, M. Chassard était détaché à environ 90% au SDOL par les tl), Regina Witter, responsable transports (50%), Jean-Christophe Boillat, délégué mobilité douce (50%), Nicolas Wisnia, chef de projet Malley (100%), Cristina Ferrari, secrétaire (70%), Caroline Trolliet, dès le 1^{er} juillet, secrétaire (60%), Marianne Martin, secrétaire (30%), Cynthia Martignier, stagiaire (100%).



L'équipe du Bureau du SDOL (manque Jean-Christophe Boillat et s'est ajoutée la petite Thaïs) à l'occasion de la fête des 10 ans du Bureau du SDOL

CRÉATION DU SDCL ET RETRAIT DE LAUSANNE

En relation avec la création du Schéma directeur Centre Lausanne (SDCL), la Ville de Lausanne a décidé de se retirer du SDOL ainsi que du Schéma directeur de l'Est lausannois (SDEL) avec effet au 1^{er} janvier 2013.

SÉANCES DU GROPILO, DE LA CPT ET DU GROUPE ABC

- 6 séances du groupe de pilotage (Gropilo) : pilotage stratégique du SDOL et de ses études
- 7 séances de la cellule de pilotage technique – cpt (représentants techniques des communes et des services cantonaux, Bureau du SDOL) : suivi et coordination des chantiers d'études, préparation des objets soumis au Gropilo, vérification de la conformité des projets de planification aux objectifs et principes du SDOL, 2 dossiers de ce type traités :
 - Chavannes / PQ Les Anciennes Serres
 - Écublens et St-Sulpice / PDL Vallaire-Venoge
- 3 séances du groupe ABC : vérification de la conformité des projets de construction aux objectifs et principes du SDOL, 4 dossiers de ce type traités :
 - Bussigny / COB (deuxième passage)
 - St-Sulpice / « Les Prés de Vallaire » et Projet Pont 12
 - Prilly / Projet Campus SICPA

ÉCHANGES D'INFORMATION ET COORDINATION

En 2013, 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, 22 janvier
- Rencontre annuelle avec la direction de l'UNIL, 21 mai
- Rencontre annuelle avec le Bureau intermunicipal de l'Ouest lausannois, 5 juin
- Rencontre avec la Conseillère d'État Béatrice Métraux, cheffe du DINT, 9 juillet
- Sortie du Gropilo à Yverdon, visite d'Y-Parc, rencontre avec le Syndic Daniel von Siebenthal, la municipale en charge de l'urbanisme Marianne Savary, le responsable de l'urbanisme John Aubert et l'urbaniste Charlotte Malignac, 5 septembre
- Rencontre avec la préfète du district de l'Ouest lausannois Anne Marion-Freiss, et les présidentes et présidents des Conseils communaux et général des communes membres du SDOL, 26 novembre

ÉVÉNEMENT ET PRÉSENTATIONS PUBLIQUES

En 2013, le bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) a célébré ses 10 ans d'existence. Une fête a été organisée, le 1^{er} novembre dans les locaux du Design Studio Renens, avec la participation des représentants des huit communes, les conseillères d'État Nuria Gorrite et Béatrice Métraux, des représentants de la Municipalité de Lausanne ainsi que de l'ensemble des acteurs qui ont contribué aux travaux du SDOL, dans les communes et institutions partenaires.

En 2013, 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, avenue d'Épenex, 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 près de 320 visiteurs en 2013 lors des ouvertures hebdomadaires et lors de visites de groupes.
- *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.
- *Pièces à conviction. Une périphérie prend forme* : reprise de l'exposition d'Archizoom (EPFL) à l'occasion de « Ouest Expo 2013 – votre comptoir régional », du 25 au 28 avril, au Centre intercommunal de glace de Malley.
- *Exposition Nord Lausannois 2030 Découvrez l'agglomération Lausanne-Morges de demain*, stand d'information sur le prolongement du tram t1, aéroport de la Blécherette, 25 mai.
- *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'est arrêtée sur la place St-François à Lausanne du 10 au 14 octobre.

En raison de nombreux autres événements et de la préparation au déménagement du Bureau, le « Marché du SDOL », qui se tenait traditionnellement au mois de novembre sur le site des Hautes Écoles, n'a pas été renouvelé en 2013. Le Bureau du SDOL étudie une nouvelle formule permettant une plus grande proximité avec la population et intégrant les réflexions sur le futur Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois.



L'exposition *Pièces à conviction*, lors de « Ouest Expo 2013 ».

PUBLICATIONS

- *Portraits et paysages de l'Ouest*, un film réalisé par Daniel Wyss et Nicolas Veuthey, et produit par le Bureau du SDOL, qui propose une série de regards croisés sur un territoire vaste et contrasté : l'Ouest lausannois.

En 2011, les communes du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) ont eu le plaisir de recevoir le Prix Wakker pour leur action commune de mise en valeur de leur territoire, d'organisation de leur développement et de création d'une identité commune. Afin de laisser une trace tangible de cette distinction, le montant reçu de Patrimoine Suisse a été alloué à la réalisation d'un film « Portraits et paysages de l'Ouest ».

Le DVD du film est disponible gratuitement, sur simple demande, au Bureau du SDOL, tél 021 632 71 60 ou par courriel : schema-directeur@ouest-lausannois.ch

- Chantier 3 / Ley Outre – Crissier, *L'Orée de Crissier, Mandats d'étude parallèles – Rapport du collège d'experts*, janvier 2013, pour la Commune de Crissier.
- Chantier 3 / Lentillières Nord – Crissier, *Un quartier côté jardins Mandats d'étude parallèles – Rapport du collège d'experts*, février 2013, pour la Commune de Crissier.
- Chantier 1 / RC 82 – *Étude préliminaire de réaménagement – Rapport technique*, avril 2013
- Chantier 2 / Secteur Gare de de Renens – *Interface des transports publics de l'Ouest lausannois – Aperçu du projet*, avril 2013.
- Chantier 6 / Stationnement – *Stratégie intercommunale en matière de P+R – Rapport final*, juin 2013.
- Chantier 5 / Réseau de vélos en libre-service – *Étude d'opportunité et d'avant-projet – Rapport final*, juillet 2013.

PRÉSENTATIONS DU SDOL

En 2013, les représentants du SDOL ont été sollicités à 21 reprises pour faire part de leur expérience :

- Regionalplanungsgruppe, Birsstadt, 16 janvier
- Zürcher Studiengesellschaft für Bau und Verkehrsfragen, Zürich, 16 janvier
- Suburbia, Hambourg, 17-18 janvier
- Hepia, Genève, 26 février
- Assemblée générale de Pro Novodiuno, Nyon, 18 mars
- Haute école spécialisée, Lucerne, 21 mars
- EPFL, Unité d'enseignement « Entre-deux des villes », 27 mars et 15 mai
- UNIL, Institut de géographie et durabilité, Renens, 30 avril

- CEAT-FSU, « La fabrique dans la ville », Lausanne, 29 mai
- ARE, section Politique des transports, Renens, 31 mai
- ETHZ, Zürich, 7 juin
- HEIG-VD, Yverdon, 7 juin
- État de Genève, Mobilité et Communication, 27 juin
- FSU, Berne, 27 juin
- ARE, 26^e Forum du développement durable, Berne, 27 août
- CFF, Neuchâtel, 17 septembre
- UNI Fribourg, Faculté de droit, Renens, 24 septembre
- IBA BASEL 2020, Bâle, 18 octobre
- Gymnase Auguste-Piccard, Lausanne, 8 novembre
- HSR CAS, Rapperswil, 13 novembre
- Forum Ethique et Ecologie, Lucerne, 14 novembre

COLLABORATIONS AUX NIVEAUX FÉDÉRAL ET CANTONAL

Le Bureau du SDOL participe à des travaux ou des projets aux niveaux suisse et vaudois.

- 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 : « Weiterentwicklung Raumkonzept Schweiz » et « Nachhaltige Siedlungsentwicklung ». En 2013, ces groupes se sont réunis à trois reprises.
- Groupe de travail cantonal pour la réalisation d'un guide sur la participation dans les projets de logements : Dans le cadre de sa politique de logement, le Canton (délégué au logement) a invité le Bureau du SDOL à prendre part à un groupe de travail pour la réalisation d'un mémento sur la participation dans les projets de logements. L'élaboration de ce guide intervient dans un contexte de forte pénurie de logements et d'une demande croissante de participation citoyenne. Le guide est destiné aux autorités communales. Sa publication est prévue au printemps 2014.
- Projets-modèles pour un développement territorial durable (ARE) : Le secteur de Malley a été soutenu par la Confédération dans le cadre des projets-modèles pour un développement territorial durable, dans les deux domaines : « Secteurs stratégiques des agglomérations » et « Potentiels à exploiter pour développer l'urbanisation vers l'intérieur ». Les expériences et les enseignements tirés des 44 projets-modèles soutenus entre 2007 et 2011 ont été débattus à l'occasion du 26^e Forum du développement durable qui s'est tenu à Berne le 27 août et auquel le Bureau du SDOL a participé. Plusieurs publications ont été éditées à cette occasion par l'ARE.

FINANCES

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

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 une contribution forfaitaire annuelle de 100 000 francs. Cette contribution se fonde sur une décision du 24 février 2009 et couvre la période 2009 à 2013 sur la base de la Loi sur l'appui au développement économique (LADE). Par ailleurs, le Canton contribue aux postes de l'ingénieur en transports et du délégué mobilité douce par un forfait annuel de 25 000 francs. Cette contribution se fonde sur une décision du 14 décembre 2011 et couvre la période 2012 à 2013 sur la base de la Loi sur l'appui au développement économique (LADE).

FINANCES

(SUITE)

Les chantiers d'études du SDOL font l'objet d'un budget cadre annuel assorti d'une proposition de répartition des frais. Avant le lancement d'une étude, le Gropil du SDOL ou le Groupe décisionnel du chantier approuve la répartition des frais. Les Municipalités et partenaires concernés sont ensuite sollicités pour confirmer formellement leur engagement financier. Les clés de répartition sont variables selon les projets. 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 avant d'être payées par la Commune de Renens puis refacturées aux différents partenaires.

COMPTES 2013 FONCTIONNEMENT

Le budget de fonctionnement 2013 adopté par le Gropil en date du 3 juillet 2012 faisait état d'un montant de Fr. 839'600.-TTC.

Les comptes de fonctionnement du Bureau du SDOL ont pu être bouclés à Fr. 819'763.17 TTC, soit avec un solde positif de Fr. 19'836.83.

Ce solde positif s'explique en grande partie par le report du déménagement du Bureau du SDOL qui n'est finalement intervenu que fin décembre 2013.

CHANTIERS

Le budget cadre des chantiers d'études 2013 adopté par le Gropil en date du 3 juillet 2012 s'élevait à Fr. 1'310'000.- TTC.

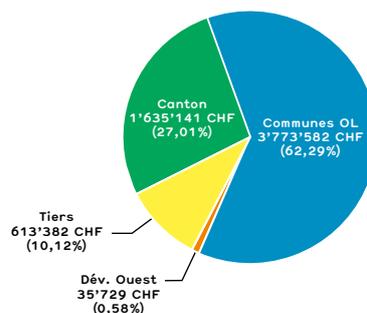
Les comptes des chantiers du SDOL ont été bouclés à Fr. 746'206.40 TTC, y compris les reports des années précédentes.

Durant l'année 2013, le bureau du SDOL a mené diverses études prévues au budget 2013 dont certaines reportées des années précédentes. Plusieurs études initiées en 2011 et 2012 ont ainsi pu être bouclées en 2013. Les principales études lancées en 2013 sont : Axe Tram/itération urbanistique et Stratégie pour la valorisation des sites et ensembles bâtis. Les études suivantes ont notamment pu être bouclées en 2013 : l'étude de requalification de la RC82, l'étude Quartier urbain durable de Malley, les études préliminaires pour les espaces publics de Malley centre, le diagnostic des réseaux de mobilité douce (phase 1), ainsi que la stratégie P+R.

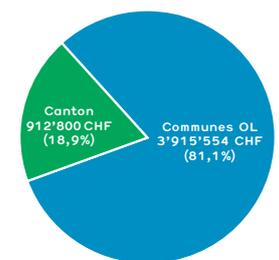
Par ailleurs deux études non prévues au budget 2013 ont été conduites par le bureau du SDOL, en raison de la priorité accordée à ces projets (étude de requalification de l'avenue du Chablais et étude d'accessibilité au complexe sportif de Malley).

Pour des raisons de manques de ressources humaines plusieurs études ont été reportées, voire suspendues. Il s'agit notamment de l'étude des lignes directrices pour Venoge-Bussigny Sud et du concept général des équipements collectifs pour le quartier Pont Bleu-Terminus.

Répartition des coûts des chantiers d'études 2004-2013



Répartition des frais de fonctionnement 2004-2013



	COMPTES 2005	COMPTES 2006	COMPTES 2007	COMPTES 2008	COMPTES 2009	COMPTES 2010	COMPTES HT 2011	COMPTES HT 2012	COMPTES 2013	BUDGET 2014
Fonctionnement du bureau										
TOTAL	293 052	324 409	355 465	477 511	559 867	555 397	565 401	698 232	819 763	883 550
Répartition										
Canton*	90 392	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
Total Communes	202 660	224 409	255 465	377 511	459 867	455 397	465 401	598 232	719 763	783 550
Bussigny	20 913	23 228	27 129	39 737	48 975	48 480	48 742	62 629	87 447	95 196
Chavannes	16 930	18 912	21 608	32 427	40 160	39 814	41 365	53 422	75 480	82 169
Crissier	18 895	20 728	24 168	35 086	42 987	41 830	43 099	55 861	78 965	85 963
Écublens	28 586	31 755	36 353	54 087	66 346	65 837	67 169	87 818	124 081	135 077
Lausanne	27 118	30 000	30 000	46 998	53 674	54 066	54 648	64 066		
Prilly	30 222	32 888	38 366	55 790	68 270	67 594	68 415	89 104	93 576	101'869
Renens	50 134	55 885	65 105	94 897	117 184	115 404	118 319	155 210	217 560	236 840
Saint-Sulpice	8 057	8 999	10 392	15 140	18 206	18 286	19 570	24 918	35 620	38 776
Villars-Ste-Croix	1 805	2 013	2 343	3 350	4 064	4 086	4 075	5 204	7 035	7 659
Chantiers d'étude										
TOTAL	237 147	427 452	744 308	525 804	675 487	846 006	949 946	815 882	746 206	1 251 000
Répartition										
Canton	126 485	138 960	246 632	150 082	182 102	191 989	148 290	241 094	143 434	312'750
Communes	86 440	235 805	364 813	297 210	438 987	504 295	682 169	562 689	577 653	747'220
Tiers	24 223	52 686	132 864	78 512	54 398	149 723	119 488	1 490		
Développement de l'Ouest								10 608	25 120	191 030

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.

ÉTUDES GÉNÉRALES

CHANTIER 0

PLATE-FORME LOGEMENT DE L'OUEST LAUSANNOIS

Fin 2011, l'Office fédéral du logement (OFL) avait proposé au Bureau du SDOL de mener, 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 de logement coordonnée. Fin 2012, le Canton (Unité logement) s'était joint à la démarche pour assurer la coordination avec la politique cantonale en la matière.

L'étude exploratoire a démarré fin 2012. Les résultats des premiers entretiens menés avec les partenaires intéressés ont ensuite été approfondis lors de deux ateliers (avril et septembre 2013). Un rapport intitulé « Pré-étude sur la collaboration institutionnelle en matière de politique de logement dans l'Ouest lausannois » en a rendu compte en novembre 2013. Il recommandait la création d'une plate-forme d'échange consacrée à la question du logement. Avec l'accord des huit Communes, la « Plate-forme logement Ouest lausannois » (PFL-OL) a dès lors été constituée lors d'un troisième atelier en décembre 2013. Elle permettra des échanges d'informations utiles pour favoriser des politiques proactives dans le domaine du logement. Elle réunit les huit Communes, le Canton (Division logement) et l'Office fédéral du logement qui la financent à parts égales de 1/3. La présidence et la vice-présidence seront assurées, pour la première période, par Jean-Pierre Rouyet, municipal de la Sécurité sociale à Renens, et Germaine Müller, municipale des affaires sociales à Bussigny.

Le Bureau du SDOL est en charge du fonctionnement de la plate-forme. Deux rencontres annuelles sont prévues. Elles traiteront de différents thèmes en relation avec la question du logement et feront l'objet de comptes rendus mis à disposition sur internet.

PLAN DIRECTEUR INTERCOMMUNAL

Suite aux premières réflexions initiées en 2012 sur la révision de leurs Plans généraux d'affectation, les Municipalités des huit communes de l'Ouest lausannois ont décidé d'initier l'élaboration d'un Plan directeur intercommunal (PDI) qui remplacera les huit plans directeurs communaux actuels. Elles ont chargé le Bureau du SDOL de définir une stratégie de collaboration et de dresser un état des lieux ainsi qu'un cahier des charges dans ce but.

Basé sur le SDOL et les études menées dans ce cadre ces dix dernières années, le PDI constituera un outil de planification directrice adapté à l'échelle des questions de développement actuelles. Il formalisera le SDOL et permettra de répondre aux requêtes du Canton en coordonnant les Plans généraux d'affectation communaux dont la révision est exigée pour 2018 par le Plan directeur cantonal. Sur une base légale bien définie, il offrira des synergies et facilitera notamment les obligatoires travaux de révision périodiques à venir.

RÉFLEXION MISSION ET STRUCTURE

Le Groupe de pilotage du SDOL a initié en 2013 une réflexion sur les missions, la gouvernance et la structure des organes du SDOL. Peu nombreux au début, les acteurs se multiplient lors des phases de réalisation pilotées par les Communes. Les interdépendances sont nombreuses et complexes. Il s'agit cependant de continuer à assurer une vision à large échelle. Les étapes actuelles du développement des projets invitent à faire évoluer la gouvernance intercommunale du développement territorial, à clarifier et à consolider les structures et les missions de chacun. Choisi par appel d'offres, le bureau lausannois Strategos accompagne cette réflexion.

CHANTIER 0 (SUITE)

SITE INTERNET

En 2013, le Groupe de pilotage a décidé d'améliorer le site internet du SDOL www.ouest-lausannois.ch. L'information sera mieux hiérarchisée et l'intégration de nouvelles fonctionnalités facilitée. Le Bureau du SDOL bénéficiera d'une meilleure ergonomie pour gérer le contenu avec un logiciel « open source ». La mise à jour aura lieu durant le premier semestre 2014.

MAQUETTE DE L'OUEST LAUSANNOIS

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 2013, la maquette couvre 1425 hectares sur les 2632 hectares du district.

ACCOMPAGNEMENT DE PROJETS COMMUNAUX

Le Bureau du SDOL apporte son soutien actif à plusieurs études menées au niveau communal en participant à des groupes de suivi, jurys de concours, collèges d'experts, etc. Il suit ainsi plusieurs projets, en particulier à Bussigny (Cocagne-Buyère), à Chavannes (En Dorigny, Côtes de la Bourdonnette) et à Crissier (Ley Outre, Lentillières Nord). Il collabore également à plusieurs projets de requalification routière.

HAUTES ÉCOLES – TIR FÉDÉRAL – MALADIÈRE

CHANTIER 1 / SITE D

REQUALIFICATION DE LA RC82



Avenue du Tir-Fédéral.

L'étude préliminaire de requalification de la route cantonale RC82 (avenue du Tir-Fédéral) entre la RC1 (route du Lac) et le tunnel du Marcolet s'est déroulée en 2012 et 2013, avec les Communes d'Écublens (pilotage), de Crissier, de Chavannes-près-Renens, le Service cantonal de la mobilité et le Bureau du SDOL. Le concept prévoit une piste mixte piétons-vélos sécurisée sur le tronçon Nord (Pont Bleu – tunnel du Marcolet) et des bandes cyclables continues sur le reste de l'axe. Quelques carrefours seront réaménagés et des giratoires construits.

Le rapport final de l'étude a été validé et diffusé aux partenaires au printemps 2013. L'avant-projet démarrera début 2014. Les travaux sont prévus pour 2016. Ce projet fait l'objet d'une demande de cofinancement par la Confédération dans le cadre du PALM 2012.

CHANTIER 1 (SUITE)

REQUALIFICATION DE LA RC76



Des aménagements sont prévus pour les bus et les vélos.

L'étude préliminaire pour le réaménagement multimodal de la RC76 (route de la Maladière) s'est poursuivie jusqu'en 2013 avec les Communes de Lausanne et Chavannes-près-Renens, le Service cantonal de la mobilité et le Bureau du SDOL.

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. La ligne tl 25 qui se prolongera jusqu'à la gare de Renens dès août 2014, bénéficiera de voies de bus à l'approche des carrefours principaux. Un giratoire donnera accès aux futurs quartiers « En Dorigny » et « Côtes de la Bourdonette ».

Le rapport final de l'étude sera publié au printemps 2014 et l'avant-projet pourra être développé la même année. Le projet est cofinancé par la Confédération dans le cadre du PALM 2007 et du PALM 2012.

INAUGURATION DE LA RC1 REQUALIFIÉE, TRONÇON EPFL

Le 2 juillet 2013, le premier tronçon requalifié de la RC1, le long de l'EPFL, a été officiellement inauguré. L'événement organisé en présence de l'ensemble des partenaires devant le Starling Hôtel au côté sud de la route a permis aux participants et au public de découvrir les nouveaux aménagements lors de promenades guidées.

MALLEY – GARE DE RENENS – ARC-EN-CIEL

CHANTIER 2 / SITE E

MALLEY

Le Schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM) signé par Renens, Prilly, Lausanne et le Canton en 2012 est un instrument stratégique pour guider, sur des bases du développement durable, la mutation urbaine d'une plaine au potentiel exceptionnel. Plusieurs projets et études de planification sont en cours, fondés sur le SDIM. Y figurent le projet de quartier « Les Couliesses » avec la nouvelle avenue de Malley et le parc du Gazomètre, le projet du complexe sportif avec la rénovation de la patinoire et l'intégration d'une nouvelle piscine olympique, le réaménagement du secteur du Viaduc avec la transformation du Complexe Malley-Lumières et le prolongement du viaduc du Galicien, la requalification de l'avenue du Chablais, le collège du Censuy en phase de réalisation et les plans de quartiers pour les secteurs Chêne et Kodak ainsi que le projet du saut-de-mouton des CFF et

CHANTIER 2 (SUITE)

les passages sous voies. Le Bureau du SDOL assume le rôle de plate-forme de coordination de l'ensemble de ces projets.

Une structure de gestion, pilotée par Renens et composée par les Communes, le Canton et le Bureau du SDOL, a été créée en mai pour garantir une mise en œuvre active des objectifs et lignes directrices du SDIM. L'analyse des ressources a abouti à la priorisation du sous-secteur Malley-Centre et plus particulièrement du projet de quartier Les Couliesses.

LES COULISSES

Un premier plan de quartier intercommunal, le PQ Malley-Gare, a été envoyé en décembre 2013 au Service cantonal de développement territorial pour examen préalable. Un deuxième plan de quartier, le PQ Malley-Gazomètre, est en cours d'élaboration depuis mars 2013. Les mises à l'enquête publique de ces deux projets sont prévues en 2014.

L'étude préliminaire pour les espaces publics, attribuée fin 2012, a permis de préciser les limites du domaine public, les superficies, la vocation et les usages des espaces publics ainsi que leurs coûts de réalisation. Un mandat a en outre été attribué pour élaborer un projet routier pour la future avenue de Malley et la rue de l'Usine à gaz. De plus, une réflexion pour ouvrir rapidement le parc du Gazomètre avec un aménagement provisoire est en cours.

Une stratégie pour développer le site des Couliesses a également été adoptée. Trois phases de développement sont prévues : désenclavement 2014-2015, colonisation 2016-2018 et consolidation 2017-2020.

AVENUE DU CHABLAIS



La « porte d'entrée de Malley » sera réaménagée.

Lancée en automne 2012 par Lausanne et Prilly sous le pilotage du Bureau du SDOL et en collaboration avec les tl, l'étude d'avant-projet pour le réaménagement de l'avenue du Chablais – « porte d'entrée » de Malley – se développera jusqu'en 2014. Ce réaménagement 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 tl et bus). Six variantes d'aménagement portant sur le principe des voies bus ont été soumises pour évaluation du groupe décisionnel et des associations fin 2013. Le projet fait l'objet d'une demande de cofinancement par la Confédération dans le cadre du PALM 2012. Le début des travaux est prévu pour fin 2015.

GARE DE RENENS

Le pilotage du projet de réaménagement de la gare de Renens et de ses abords a été remis aux Communes de Renens, Chavannes-près-Renens, Crissier et Écublens. Le Bureau du SDOL continue d'assurer la communication globale du projet et exploite l'exposition permanente « Expo Gare de l'Ouest ».

CHANTIER 2 (SUITE)



Gare de Renens : signature du dossier de la procédure d'approbation des plans (PAP) à destination de la Confédération.

Du 29 mai au 27 juin 2013, les quatre Communes, les CFF et les tl ont soumis à l'enquête publique, au travers de l'Office fédéral des transports, les objets suivants : nouvel enclenchement ferroviaire, réaménagement des voies, quais et passage inférieur voyageur, nouvelle passerelle « Rayon Vert », aménagement des places nord et sud et extension du quai du m1 ainsi que déplacement de la voie 62. La 4^e voie entre Lausanne et Renens ainsi que le saut-de-mouton faisaient également partie des éléments mis à l'enquête. Les plans ont pu être consultés dans les services communaux et des ouvertures régulières de l'Expo Gare ainsi que des stands à Renens ont permis au public de s'informer.

Par ailleurs, les quatre Conseils communaux ont adopté un même préavis intercommunal portant sur les travaux routiers prévus au sud de la gare de Renens pour accueillir la ligne de bus tl 25 dès août 2014. D'un coût de 3,9 millions de francs et première étape d'un ensemble de chantiers, ces travaux ont débuté en 2013.

SECTEUR CROIX-DU-PÉAGE

Une étude du potentiel du secteur Croix-du-Péage (communes de Villars-St-Croix, Crissier et Bussigny) a été menée durant l'année 2013 afin d'évaluer différents scénarios de développement et le nombre de clients potentiels à moyen et long termes devant être pris en compte dans les études d'avant-projet du prolongement du tramway tl de Renens vers Villars-St-Croix.

ZONES D'ACTIVITÉS ST-SULPICE – ÉCUBLENS

CHANTIER 4 / SITE H

VALLAIRE-VENOGE

Les Communes d'Écublens et de St-Sulpice, en collaboration avec le Bureau du SDOL, ont continué leurs études sur les questions foncières et financières que pose le projet de plan directeur localisé (PDL) du secteur Vallaire-Venoge et qu'atténuent désormais les nouveaux principes d'aménagement (densité, mixité, espaces publics) retenus suite à une étude menée dès fin 2012. Le projet de PDL sera finalisé en 2014 et remis aux services cantonaux avant consultation publique et soumission du texte aux deux Conseils communaux

ESPACES PUBLICS ET MOBILITÉ DOUCE

CHANTIER 5

DÉLÉGUÉ MOBILITÉ DOUCE ET GROUPE VÉLO (GVOL)

Sous la responsabilité du délégué mobilité douce, le Groupe vélo de l'Ouest lausannois a désormais pris ses marques. Quatre rencontres en 2013 ont permis de traiter de nombreux sujets, en présence de représentants communaux et des associations ATE et ProVelo :

- Franchissement Écublens-Crissier
- Franchissement av. du Léman
- Masterplan Pont Bleu – Terminus
- Renens- secteur Gare de Renens (PI 1er Août, aménagements place, Vélostation)
- Contresens cyclables dans l'Ouest lausannois (yc rue de la Paix à Renens)
- RC1, RC82
- Étude vélos en libre-service (VLS)
- Stratégie de comptages vélos Lausanne-SDOL
- Prilly – stationnement vélos et divers aménagements (Fleur de Lys, route du Mont...)
- Chavannes – divers aménagements
- Écublens – carrefour Larges-pièces
- Semaine de la mobilité 2013, Cap sur l'Ouest 2014
- Av. du Chablais
- Révision du chantier 5 / Mobilité douce du SDOL

VÉLOS EN LIBRE-SERVICE (VLS)

L'étude d'opportunité et de planification du VLS a été validée par le Gropil du SDOL en février 2013. Des rencontres avec Publibike et avec Région-Nyon (exemple de gestion régionale du VLS) ont été organisées pour entamer une réflexion plus globale sur le mode de gestion et de développement des stations à l'échelle de l'Ouest lausannois et de l'agglomération.

COMPTAGE VÉLOS

La Stratégie de comptages vélos élaborée en commun avec Lausanne a été terminée au printemps 2013. Elle a permis d'intégrer, pour la première fois, la prise en compte de la mobilité douce dans le cahier des charges des futurs comptages régionaux qui auront lieu en 2014. Une quinzaine de points de comptages des vélos seront répartis dans l'agglomération, dont 3 situés dans l'Ouest-lausannois.

AFTPU

Dans le cadre du traitement des oppositions liées au projet de tramway tl, les délégués vélo de Lausanne et de l'Ouest lausannois ont analysé la sécurité des cyclistes et proposé des solutions complémentaires tout en tenant compte des contraintes posées dans cette phase de projet. Une séance de concertation a été organisée avec l'association ProVelo et la direction de projet pour présenter ces adaptations.

CAP SUR L'OUEST 2014

Suite au succès de l'édition 2012, les Communes et la préfecture vont reconduire, pour le 28 septembre 2014, l'événement Cap sur l'Ouest. Le Bureau du SDOL prend une part active à l'organisation et participe aux séances de pilotage qui ont démarré fin 2013.

SEMAINE DE LA MOBILITÉ 2013

Le Bureau du SDOL a élaboré et diffusé un tout-ménage présentant les diverses activités mises en places par les Communes à l'occasion de la semaine de la mobilité 2013. Il a également participé à l'organisation de l'inauguration de la station de vélos en libre-service au sud de la Gare de Renens.

TRANSPORTS

CHANTIER 6

TRANSPORTS PUBLICS: R14

La mise en place du réseau 2014 a vu la participation des huit Communes de l'Ouest lausannois, du Canton (SM), des Hautes Écoles, du Bureau du SDOL, des tl et des MBC. Le prolongement, dès août 2014, de la ligne 25 vers la gare de Renens en est un élément clé. Cette ligne profite des subventions de la Confédération dans le cadre du PALM 2007.

Le chantier 6/Transports publics du SDOL s'oriente vers un rôle de plateforme de planification stratégique qui sera notamment mise à contribution dans l'élaboration du futur Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois dès 2014. L'amélioration du maillage autour de la gare de Renens et l'amélioration de la desserte dans le secteur nord-ouest de l'Ouest lausannois sont au programme.

STATIONNEMENT - P+R

Menée en 2012 avec les huit Communes de l'Ouest lausannois, Lausanne, PolOuest, le Canton et le Bureau du SDOL, la première phase de l'étude Parking-Relais (P+R) s'est terminée début 2013. Elle a permis 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 cette première phase 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) devraient être menées directement par les Communes intéressées.

STATIONNEMENT - INVENTAIRE

Un inventaire du stationnement dans l'Ouest lausannois a été mené entre août 2012 et novembre 2013 sous la responsabilité de la Commune de Chavannes-près-Renens. Il recense, dans une base de données géo-référencées, l'offre de stationnement public et la réglementation en vigueur dans l'Ouest lausannois. Il est prévu de confier un mandat pour mettre en place un guichet cartographique accessible par Internet servant d'outil aux Communes dans la gestion de leurs données locales (SIT). Des responsables communaux se chargeront de la mise à jour des données en coopération avec PolOuest.

COORDINATION DES CHANTIERS

La conjonction de chantiers prévus ces prochaines années s'annonce très importante (gare de Renens, tramway, requalifications routières, franchissements mobilité douce, déviations des réseaux souterrains, etc.). Une coordination étroite entre tous les intervenants s'impose afin de limiter les impacts des travaux sur le trafic routier et le réseau des bus. Le Bureau du SDOL a fait une demande à la Ville de Lausanne en vue d'utiliser l'outil informatique (SISOL) avec lequel elle recense les chantiers à venir.

Par ailleurs, le Bureau du SDOL a pris temporairement en charge le secrétariat d'une cellule de coordination de chantier, composée de représentants des Communes, du Canton, des Services industriels ainsi que des utilisateurs de la voirie: PolOuest et tl. Cette cellule ne dictera pas le rythme des chantiers. Son rôle se limitera à identifier les conflits éventuels entre chantiers parallèles et à gérer leurs impacts cumulés sur le trafic routier et sur le réseau bus.

PATRIMOINES BÂTI ET NATUREL

CHANTIER 7

RÉSEAU ÉCOLOGIQUE

L'étude du réseau écologique entreprise en 2011 par la Ville de Lausanne, les Communes de l'Ouest lausannois et le Canton s'est achevée en décembre 2013. Elle a permis de dresser un inventaire ainsi que de définir des objectifs biologiques. Le rapport propose des mesures et recommandations pour la prise en compte du réseau écologique dans les planifications urbanistiques et dans la gestion des espaces verts. Le Gropil du SDOL se prononcera sur ce rapport en 2014.

RENGES-VENOGE



L'enjeu patrimonial de la campagne de Renges nécessite une attention particulière.

Menées par le Bureau du SDOL pour la Commune d'Écublens et le Canton (SDT et DGE), des études test ont débuté en 2013 sur le secteur Renges-Venoge, l'un des cinq grands espaces reconnus comme « parc d'agglomération » par le PALM. La grande valeur agricole et patrimoniale de ce site autour du hameau villageois de Renges demande une attention particulière, notamment dans le traitement des franges urbaines. Des ateliers permettent à trois groupements d'urbanistes-paysagistes de confronter leurs idées afin de « tester » les possibilités du secteur avec l'aide de représentants de la commune d'Écublens, du Canton et du Bureau du SDOL ainsi que d'experts. Des portes ouvertes aux ateliers auront été prévues au début 2014. La démarche doit aboutir à une image directrice du secteur.

ENSEMBLES BÂTIS

Les nombreux grands ensembles construits dans l'Ouest lausannois au 20^e siècle constituent un patrimoine marquant que les recensements existants prennent peu en compte, s'intéressant davantage aux objets architecturaux individuels. La pression démographique soumet ce patrimoine à des transformations pouvant le dénaturer, voire à des destructions.

Lancée par les huit Communes et le Canton (SDT) et placée sous le pilotage du Bureau du SDOL et l'accompagnement du Canton (SIPAL), une étude a été confiée fin 2013 au professeur Bruno Marchand (EPFL) dans le but de réaliser un état des lieux, une évaluation de la valeur de ces ensembles bâtis, ainsi qu'une stratégie de valorisation. Les résultats de l'étude seront disponibles mi 2014 et pourront être valorisés dans le cadre de l'élaboration du Plan directeur intercommunal.

AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES

FONCTIONNEMENT

Le Bureau du SDOL participe à l'étude « Conception, analyse et évaluation des options et des variantes d'organisation du Bureau du PALM » menée par l'UCA (Unité cantonale de conseil et d'appui en management et organisation).

En 2013, le Bureau du SDOL a participé à 5 séances du Copil PALM et à 11 séances du GT PALM.

MESURES INFRASTRUCTURELLES

PALM 2012

Dans le cadre du PALM 2012, quelque 300 millions de francs d'investissements ont été annoncés pour les mesures infrastructurelles de mobilité dans le secteur de l'Ouest lausannois. La Confédération a admis en 2013 un cofinancement de 35 % pour ces mesures infrastructurelles.

PALM 2007

Le Bureau du SDOL a soutenu les Communes pour les demandes de contribution à transmettre à la Confédération via le Canton dans le cadre des mesures du PALM 2007.

Parmi les mesures en cours de réalisation, ou tout prochainement en réalisation figurent :

- Mesures 13a Réseau de bus TP Lausanne
 - ligne 25, prolongement vers la gare de Renens (en cours): 15,7 millions de francs, dont 27% seront cofinancés par la Confédération
- Mesures 5a Réaménagements des routes principales :
 - RCl, tronçon UNIL: 7,5 millions de francs, dont au moins 20% seront financés par la Confédération.

MOBILITÉ DOUCE

Le Bureau du SDOL a poursuivi ses tâches de coordination et de suivi des mesures de mobilité douce qui seront cofinancées via le PALM 2007. Il a également participé aux séances du groupe mobilité douce du PALM qui suit des projets tels que le stationnement vélo, le jalonnement vélo, le vélo en libre-service et examine des conventions liées aux mesures de mobilité douce.

STRATÉGIE D'IMPLANTATION DE TOURS

Le Bureau du SDOL pilote, en collaboration avec les autres instances du PALM, l'étude de la stratégie pour l'implantation des tours dans l'agglomération Lausanne-Morges engagée en 2011. Le Canton et les Communes des cinq secteurs de l'agglomération y participent. Nécessitant l'accord de tous les partenaires sur un sujet sensible, l'étude devrait être validée début 2014. Elle sera alors rendue publique et pourra servir d'outil d'aide à la conception et à l'évaluation des projets de tour.

OUTILS DE PLANIFICATION FINANCIÈRE

L'élaboration d'un outil de planification financière à l'échelle du PALM s'est terminée fin 2013. La formation de super-utilisateurs a permis une première phase test. Le projet avait été initié en 2009 par les Communes de Crissier, Prilly et Renens. Son pilotage avait d'abord été assuré par le SDOL puis, à l'échelle du PALM, par le SDNL et le Canton (SM). Cet instrument de conduite stratégique offre une vision d'ensemble sur les investissements planifiés dans le cadre du projet d'agglomération et permet le suivi et la priorisation coordonnés des mesures infrastructurelles du SDOL, respectivement du PALM entre l'ensemble des partenaires concernés (Communes, Canton, tiers). Il peut également

ALM (SUITE)

être appliqué aux mesures infrastructurelles communales. Il permet 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. Un élargissement de l'utilisation de l'outil par l'ensemble des agglomérations vaudoises est envisagé.

AXES FORTS (AFTPU)

En 2013, les postes de chef de projet (100%) et de collaborateur (50%) des axes forts de transports publics urbains (AFTPU) pour l'Ouest lausannois ont été transférés de la direction des axes forts au Bureau du SDOL. La réorganisation permet de mieux faire valoir les intérêts des communes de l'Ouest lausannois dans ce grand projet de transports publics. Une coordination plus étroite en résulte, notamment avec les domaines de la mobilité douce, de l'insertion urbaine et de la qualité des aménagements urbains.

Au total, le SDOL pilote deux projets de tramway et un projet de BHNS.

PROJET TRAMWAY T1 - TRONÇON GALICIEN À RENENS-GARE:

En 2013, les activités se sont principalement concentrées sur :

- la résolution technique des oppositions suite à la mise à l'enquête publique de 2012,
- la préparation des appels d'offres en vue de la construction, précédée de l'analyse exhaustive des coûts demandée par les partenaires du projet.

PROJET TRAMWAY T1 - PROLONGEMENT DEPUIS RENENS-GARE JUSQU'À VILLARS-STE-CROIX:

En octobre 2013, le Canton a attribué un budget d'études au prolongement de la ligne du tramway t1 jusqu'à Villars-St-Croix. La Confédération a confirmé l'horizon de réalisation (début des travaux d'ici 2018) et devrait financer 35% des coûts imputables.

Le Bureau du SDOL a élaboré, en collaboration avec la direction des axes forts, la stratégie de projet et notamment le principe « d'itération urbanistique », qui permet de prendre en compte les facteurs liés aux fortes mutations prévues dans le secteur et d'assurer ainsi la cohérence du développement.

En collaboration avec la direction de projet des AFTPU, le SDOL a élaboré et conduit les procédures d'appels d'offres. L'étude d'avant-projet a démarré en novembre 2013.

PROJET BHNS T3 - TRONÇON LAUSANNE MONTÉTAN À CRISSIER ADMINISTRATION:

Le Bureau du SDOL a élaboré la stratégie de conduite de projet pour le tronçon de ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) entre Lausanne Montétan et Crissier Administration. Cette stratégie a été approuvée par les responsables politiques des communes de Prilly, Crissier et Renens.

Face à l'ampleur du financement, une phase importante d'adaptation des projets communaux connexes ainsi qu'une analyse fine des investissements prévus doivent encore avoir lieu.

Le Bureau du SDOL participe encore, ou pilote parfois, des projets communaux connexes aux axes forts. Il participe également activement à l'élaboration des stratégies de communication pour les AFTPU.

RÔLE DE LA CAPITALE ET INTÉRÊTS RÉCIPROQUES



Daniel Brélaz, syndic de Lausanne.

Lausanne ne fait plus partie intégrante du Schéma directeur de l'Ouest lausannois depuis le 1^{er} janvier 2013. Mais la Ville poursuit sa collaboration au travers du PALM ainsi que dans le cadre de projets locaux concrets. Interview de son syndic Daniel Brélaz.

Quels sont les enjeux de l'agglomération pour Lausanne ?

L'Ouest lausannois et Lausanne sont les deux principales zones de développement de l'agglomération. Mais il faut additionner toutes les potentialités avec le Nord, l'Est et la Région Morges pour faire face aux besoins. Les guerres de chefs ne sont pas de saison. Même si certaines polémiques peuvent naître parfois, nos intérêts ne sont pas divergents. Nous entretenons de fortes collaborations. Quand nous faisons un échange de terrain qui assure, avec l'investissement des CFF, le développement de logements et d'emplois à Malley, le pôle muséal, que cet échange nous permet de développer à la gare de Lausanne, concerne aussi l'ensemble de la région. Les intérêts sont réciproques dans le centre de l'agglomération et nous sommes solidaires des éventuels problèmes qui se posent.

Lausanne a quitté le SDOL. Quel bilan tirez-vous ?

Lausanne est maintenant intégrée dans le Schéma directeur centre avec Épalinges. En outre, la Ville participe à tous les schémas au travers de Lausanne Région. Il était difficile d'expliquer à notre Conseil communal la nécessité de privilégier l'Ouest lausannois par rapport à d'autres. Le bilan est bon et notre participation se poursuit pour tout ce qui nous touche territorialement ou comme propriétaire foncier.

Vous poursuivez pourtant votre participation au nord...

Le secteur du Schéma directeur du nord lausannois présente un fort entremêlement. L'enclave lausannoise de Vernand, avec un potentiel de 8'000 à 12'000 habitants et emplois, se trouve entre Romanel et Cheseaux et touche même Jouxteux-Mézery. La situation est extraordinaire. On ne peut pas développer Vernand indépendamment de ces trois communes qui font partie du district de Lausanne.

Quel est le rôle de la ville centre dans l'agglomération ?

Sa particularité tient à sa diversité, à son statut de capitale et à son rôle de centre de gravité de l'agglomération. Un stade de foot de 12'000 places ou un opéra ne pourraient guère être construits ailleurs. Lausanne a un certain nombre d'obligations. Si elle a parfois développé des solutions toute seule, c'est une erreur, mais la Ville assume tout de même un rôle de potentiel moteur du changement. Une certaine méfiance se manifeste toujours vis-à-vis du centre. À l'ouest, quand on retire Lausanne du jeu, on se méfie de Renens. À l'est, on se méfierait de Pully... Nous devons essayer de contribuer à lever ces méfiances et garder l'esprit régional qui sauvegarde l'intérêt commun.

Mais il y a tout de même des concurrences à l'intérieur de l'agglomération...

Le partenariat en matière d'infrastructures et de transport est vital pour tout le monde. Pour le reste, chacun va tenter de tirer un tout petit peu plus la couverture de son côté si possible. C'est naturel et humain. Les points les plus délicats concernent les charges exceptionnelles. Les discussions sur les péréquations sont toujours difficiles et peuvent générer des animosités. Conserver un système équilibré pour maintenir une capitale attractive, dynamique et qui ne fait pas la quête est cependant essentiel pour l'ensemble de la région et du canton.

Si l'agglomération ne formait qu'une commune, son découpage urbanistique serait-il le même qu'aujourd'hui ?

Sûrement pas ! Les centres locaux, les zones de quartiers et leur organisation seraient remis en question selon les besoins du moment. Mais ce n'est pas une préoccupation actuelle.

Lausanne voit pourtant son centre de gravité se déplacer...

C'est vrai. Ça a commencé en 1930 avec la tour Métropole. Sous le débat concernant l'opportunité ou l'esthétique se cachait, pour certains,

l'inquiétude de la mort du centre avec un glissement vers l'ouest, au-delà du Grand-Pont. Il ne s'est d'abord pas passé grand-chose. Puis par la suite, avec le développement des Terreaux et du Flon, les Hautes Écoles, les sites industriels en mutation et les projets de « Métamorphose », le centre de gravité de l'agglomération a bougé. Dans quinze ans, il sera peut-être au-delà de Chauderon. Mais il s'agit d'un point fictif. La variation de sa position n'est pas un problème. On ne va pas déplacer la Cathédrale pour autant ! Le centre restera toujours le centre. Il est plutôt défini par des quartiers comme St-François ou La Cité.

L'objectif est commun pour les transports, mais qu'en est-il pour les autres domaines tels les parcs et le paysage ?

Les principes directeurs doivent être vus à une large échelle. Mais les projets demeurent attachés aux communes. Une coordination pour éviter les conflits ou les nuisances aux frontières, c'est juste. Mais mettre son grain de sel dans les détails des projets des autres est dangereux. Les Municipalités acceptent un cofinancement, mais pas qu'on leur dise ce qu'elles doivent faire. Des collaborations sont possibles, mais « Lausanne, le grand frère qui vous veut du bien et qui vous conseille », ça jamais ! Il en va de même pour la réciprocité, quelle que soit la commune.

Même pour les tours qui se voient de loin ? Est-il juste qu'une seule commune se prononce ?

L'impact des tours est relativement faible. Il est vrai que la cathédrale est visible. Le CHUV hélas encore plus... Faut-il faire voter tout le canton ? Ce ne serait pas démocratique car les opposants se recrutent davantage à proximité. La question de la bonne échelle peut être discutée très longtemps. Elle est insoluble. Pour les bâtiments hauts, on pourrait par contre s'intéresser à un système de référendum automatique, comme celui auquel a été soumise la Claraturm, à Bâle.

Si les projets restent fondamentalement communaux, la vision unique propre à l'agglomération est-elle suffisamment partagée ?

Même dans une seule et même Municipalité, il n'y a pas de vision unique. Les lignes directrices du PALM forment une vision coordonnée qui représente des compromis sur certains points. La vision est commune sur les infrastructures. Pour l'urbanisme, chacun reconnaît les mêmes nécessités mais les nuances sont plus grandes. Enfin, sur les politiques fiscale, culturelle ou autres, il y a un joli tutti frutti et c'est normal. Mais pour les principaux enjeux du développement, il y a quasiment une unité de vue.