

OUEST LAUSANNOIS BILAN D'ACTIVITÉS

SCHÉMA DIRECTEUR
2014

www.ouest-lausannois.ch

BUSSIGNY
CHAVANNES-PRÈS-RENENS
CRISSIER
ÉCUBLENS
PRILLY
RENENS
SAINT-SULPICE
VILLARS-SAINTE-CROIX
ÉTAT DE VAUD

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

L'Ouest lausannois est une région belle à vivre et en pleine expansion. Afin de coordonner et de guider leur développement en matière d'urbanisation et de transports, les huit Communes du district 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 avec les 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 (PALM).

GRUPE DE PILOTAGE EN 2014

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/A. Clerc, 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'Ecublens/M. Tendon, syndic de Crissier/C. Wyssa, syndique de Bussigny/A. Widmer, cheffe du Bureau du SDOL.

L'Etat de Vaud: Ph. Gmür, chef du SDT, DEC (jusqu'en septembre) et Ch. Exquis, chef de service a.i. du SDT, DINT/V. Krayenbühl, chef du SM, DIRH/S. Logean, DECS/F. Molina, SM, DIRH/S. Rodriguez, directeur de la DIREV-DGE, DTE.

Invités: J. Christin, responsable communication/P. Darbellay, secrétaire générale de Lausanne Région/G. Muheim, président de Lausanne Région.

PRINCIPALES ÉTAPES DU SDOL

22 NOV. 2014	Coup d'envoi au programme ferroviaire Léman 2030 et à la rénovation complète de la gare de Renens.
SEPT. 2014	Prolongement de la ligne tl 25 de Bourdonnette à Glycine via la gare de Renens – dernière étape du réseau tl 2014.
FÉV. 2014	Le PALM 2012 (2 ^e génération) bénéficie d'un co-financement de 185 millions de francs de la Confédération.
2 JUIL. 2013	Inauguration du premier tronçon réaménagé de la route du Lac (RC1).
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.
30 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 ^e génération.
13 JUIN AU 12 JUIL. 2012	Enquête publique du tramway t1 Renens-Gare – Lausanne-Flon.
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 ^{re} 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 ainsi que par le Conseil d'Etat.
DÉC. 2008	Le PALM 2007 (1 ^{re} génération) bénéficie d'un co-financement de 165 millions de francs de la Confédération.
FÉV. 2007	Signature du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM).
5 OCT. 2005 À JUIN 2007	Adoptions 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.

CONSTRUCTIFS ENSEMBLE!

Fin 2014, c'est au cœur de l'Ouest lausannois qu'a été donné le coup d'envoi de Léman 2030. Ce chantier, sans doute le plus important du siècle pour la Suisse romande, vise à rattraper le retard qu'accuse l'arc lémanique en matière de développement ferroviaire.

Le public était présent pour accompagner ce lancement. Il est aujourd'hui toujours plus nombreux à s'intéresser de près aux développements urbains, indissociablement liés aux projets de mobilité.

Les présentations, conférences, séances d'information, consultations et événements organisés régulièrement ces dix dernières années depuis le lancement du SDOL ont toujours cherché à stimuler cet intérêt et à créer le débat. Sans ces étapes, la discussion qui ne s'engage qu'au moment où un projet spécifique devient palpable risque de se perdre dans un joyeux mélange d'enjeux.

Les projets de transports performants suscitent en général un enthousiasme spontané. Les transformations de la ville elle-même génèrent davantage de méfiance. Pourtant les uns ne vont pas sans les autres. Le travail mené dans le cadre du SDOL consiste à les faire correspondre. Et qu'ensemble ils concourent à augmenter le niveau de service et la qualité de vie.

Notre environnement urbain a toujours changé. Ce qui compte, c'est d'accompagner ce changement. Nous sommes bien placés dans l'Ouest lausannois, pour connaître les effets pervers d'un développement non coordonné. Dès lors que nous avons pris la mesure des enjeux qui pèsent sur l'ensemble du territoire et que nous avons accepté d'accueillir les nouveaux habitants dont l'installation en ville permet de préserver la campagne et d'optimiser la mobilité, nous devons nous concentrer sur l'étape suivante. Il ne s'agit bien sûr pas d'exclure l'émotion, mais d'assurer le partage de bases rationnelles qui nous donnent le recul nécessaire et évitent les réactions de replis.

Réfléchir en phase avec les projets, au moment opportun et tous ensemble, est un principe que le SDOL a toujours cultivé. Le début de la concrétisation de plusieurs grands chantiers incite aujourd'hui à clarifier et consolider certains liens.

Des actions ont été entreprises pour que l'information et le dialogue avec les habitants deviennent encore plus faciles. Les Rendez-vous de l'Ouest ont ainsi pris le relais des Marchés du SDOL. Ils pourront être organisés en divers endroits. Le premier a eu lieu le 6 décembre au centre de Renens, marquant une intention de proximité. La refonte complète du site internet du SDOL qui vient de s'achever vise aussi la simplicité et la convivialité.

De manière plus large, le développement de la maquette de l'Ouest lausannois, la publication de l'étude sur les tours et bâtiments hauts de l'agglomération (voir p.8), la plate-forme logement mise sur pied par le SDOL, l'étude du réseau biologique de Lausanne et de l'Ouest lausannois (voir p.4), ou encore le travail réalisé par Paola Viganò avec plus de 100 étudiants à l'EPFL (voir p.10), fournissent également des repères et des bases utiles aux discussions.

Ces repères seront d'autant plus solides qu'ils s'appuient sur une base institutionnelle solide et adaptée au contexte. L'organisation et la structure mises en place pour le SDOL doivent être optimales face à l'évolution qui voit notamment le PALM se réorganiser et le rôle des schémas directeurs se renforcer. Et alors que l'étude pour la troisième génération du PALM débute, le schéma directeur évolue lui-même vers un Plan directeur intercommunal (PDi) solidement ancré dans la loi et futur instrument essentiel pour les Communes.



© Jéni Christin

Marianne Huguenin, présidente du Groupe de pilotage du SDOL

AMÉLIORER L'ENVIRONNEMENT ET LA QUALITÉ DE VIE DANS L'OUEST LAUSANNOIS

Alors que l'Ouest lausannois vit une période de fort développement et que de nombreuses constructions sont projetées ou déjà en cours, la question se pose : qu'est-ce qui est entrepris pour préserver l'environnement et le paysage du district ? Une interrogation légitime que les différentes études d'urbanisme menées ces dernières années prennent en compte, en intégrant toutes un volet environnemental. Chaque projet est en effet perçu comme une opportunité d'améliorer la situation environnementale de l'Ouest lausannois et la qualité de vie de la population.

Dès 2000, les réflexions menées par les Communes et le Canton s'appuyaient sur la Loi pour la protection de l'environnement (LPE), notamment en ce qui concerne les questions de pollution atmosphérique (les seuils de pollution étaient alors atteints) et de protection contre le bruit. De ces réflexions est né, en 2003, le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) qui vise notamment, par un aménagement cohérent du territoire et une meilleure coordination entre développements urbains et système de transport, à maîtriser la croissance du trafic automobile et les nuisances qui l'accompagnent. Le SDOL intègre également les résultats d'une étude menée en 2001 et intitulée *Quel projet paysager pour l'Ouest lausannois ?* Celle-ci relevait le potentiel

paysager de l'Ouest lausannois et soulignait les éléments principaux du territoire, auxquels elle donnait une vocation et une identité propre et éloquente. Ces grands espaces possèdent des qualités indéniables dont bénéficient non seulement les riverains, mais aussi l'ensemble des habitants de l'agglomération.

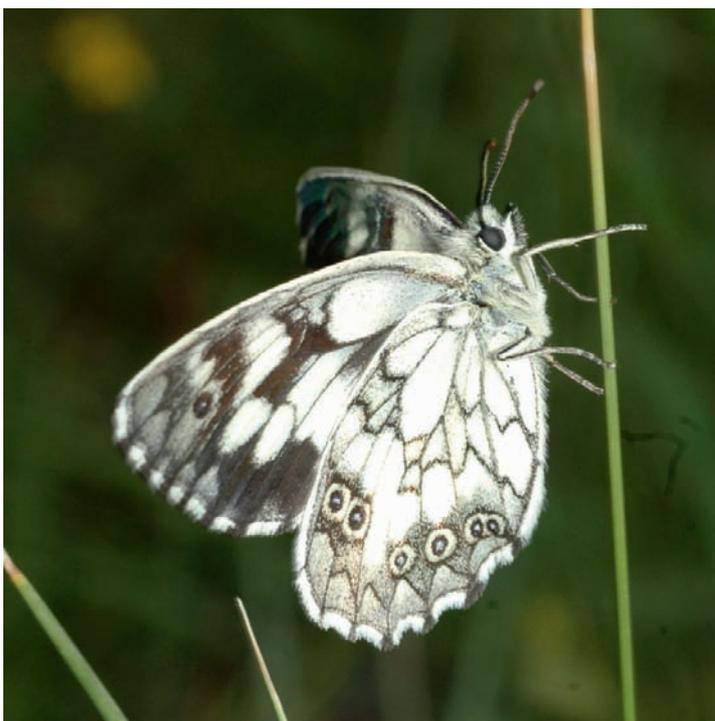
L'agglomération Lausanne-Morges justement, dont l'Ouest lausannois est l'un des cinq secteurs, s'est dotée en 2007 de son Projet d'agglomération (PALM). Cette démarche trouve son origine dans la politique des agglomérations de la Confédération (2001) qui vise à « Contribuer au développement durable de l'espace urbain suisse [et à] limiter l'extension spatiale des zones urbaines, les structurer et favoriser le développement de l'urbanisation vers l'intérieur. » C'est ainsi que le PALM définit un périmètre dit « compact » qui fixe une limite à l'agglomération, cherchant ainsi à éviter que ne se poursuive l'étalement urbain et le mitage du territoire.

Au sein de l'agglomération, l'environnement est pris en compte au même titre que l'urbanisation, la mobilité et le paysage. De manière générale, le PALM vise trois ambitions majeures dans ce domaine :

- Le renforcement de la qualité biologique : de la nature en ville ;

- L'exploitation optimale et durable des ressources : des ressources pérennes pour l'agglomération ;
- La limitation des atteintes pour l'environnement : des atteintes et des nuisances maîtrisées.

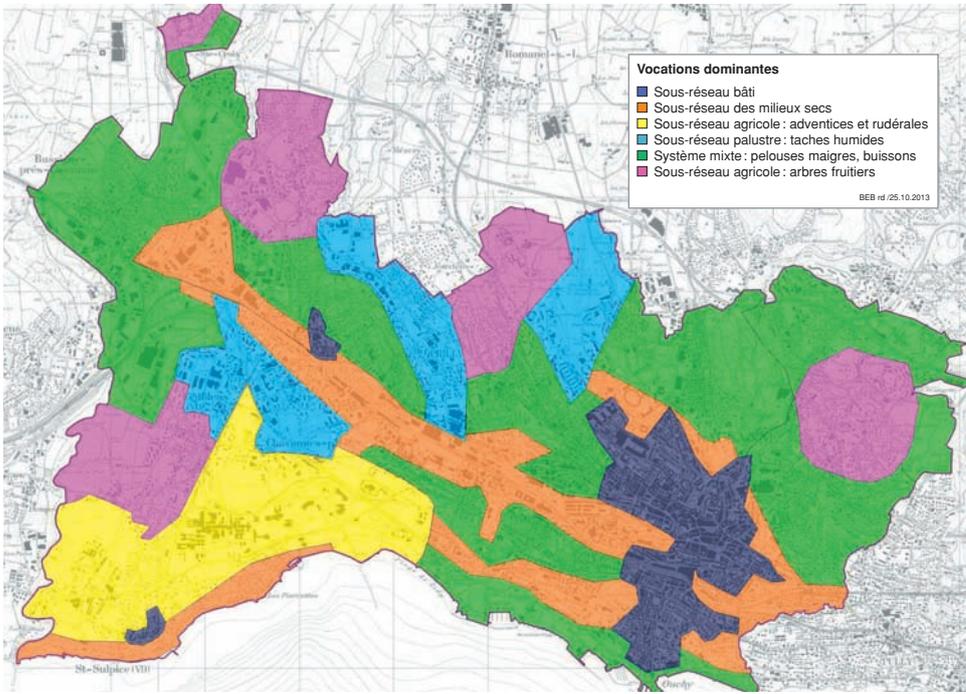
Ces ambitions qui anticipent les nouvelles exigences de la Confédération pour le PALM 2016, sont reprises et traduites en actions concrètes dans un document publié en 2014 : *le Guide environnemental du PALM* (disponible sur www.lausanne-morges.ch). A la fois programme d'actions environnementales et outil d'aide à la décision, ce guide apporte de nombreux éclairages. Y est notamment décrite la volonté de créer ou d'améliorer six liaisons biologiques prioritaires, de revitaliser l'embouchure de quatre rivières (la Pétause, la Chamberonne, la Paudèze et la Venoge), de réaliser une planification énergétique territoriale pour l'agglomération, ou encore de coordonner les projets du PALM avec le Plan des mesures OPair (protection de l'air). Côté pratique, un questionnaire et un choix de réponses permettent de vérifier à quelles bases légales un projet concret est soumis et d'identifier les bonnes pratiques environnementales. Il facilite ainsi l'intégration de la thématique de l'environnement dans les projets de quartier ou d'infrastructures de transport.



Demi-deuil (*Melanargia galathea*).



Crapaud calamite (*Bufo calamita*), présent dans les bois des Côtes de la Bourdonnette.



Carte des vocations dominantes montrant les sous-réseaux biologiques à favoriser par endroit.

LES PROPRIÉTAIRES AUSSI PEUVENT AGIR

L'étude du réseau biologique de Lausanne et de l'Ouest lausannois a permis de distinguer, en fonction des potentialités locales et existantes, des prédispositions particulières pour certains types de biotopes à mettre en valeur dans les espaces verts et les jardins. Ainsi, pour chaque secteur urbain, une vocation dominante est définie, par exemple pour les milieux humides ou, au contraire, pour les milieux secs. En consultant la carte ci-contre, ainsi que les fiches pratiques contenues dans le rapport (disponible sur www.ouest-lausannois.ch), chaque propriétaire d'espaces verts et de jardins peut savoir quels aménagements mettre en place pour favoriser les espèces spécifiques à son quartier.

LA NATURE PRISE EN COMPTE

La Ville de Lausanne et les Communes de l'Ouest lausannois ont engagé en 2011 le Bureau d'études biologique à Aigle pour analyser le réseau écologique sur leur territoire. Cette étude, terminée en 2014, décrit des objectifs et une stratégie de conservation de la biodiversité à l'intérieur du tissu urbain, et fournit des recommandations pour leur mise en œuvre.

Sur la base d'un inventaire des espèces signalées dans le périmètre, des sous-réseaux ont été définis, auxquels correspondent, pour chacun, un cortège faunistique et floristique particulier et des caractéristiques fonctionnelles spécifiques. Les sous-réseaux suivants ont été identifiés :

- Sous-réseau des eaux libres : cours d'eau et lacs, avec leurs rivages (alluvions mobiles) ;
- Sous-réseau des lieux humides : marais, fossés et petits plans d'eau stagnante ;
- Sous-réseau des forêts : bosquets, cordons boisés ;
- Sous-réseau des lieux secs : endroits rocheux, prairies sèches ;
- Sous-réseau des terres agricoles : cultures, prairies grasses, friches, haies buissonnantes ;
- Sous-réseau des terrains bâtis : constructions, routes et chemins, surface revêtues, ruines, etc.

Chacun de ces sous-réseaux a fait l'objet d'une évaluation de l'état existant, avec une mise en évidence des ensembles fonctionnels et des points faibles (déficit de connectivité, absence de site-refuge, etc.). Des objectifs ont ensuite été établis afin de déterminer un « état idéal projeté ». Celui-ci se veut réaliste vis-à-vis des contraintes du contexte urbain. Il s'agit bien de consolider l'état existant et d'assurer à long terme son fonctionnement écologique. Les solutions apportées vont dans le sens de systèmes d'échange discontinus (stepstones) adaptés de cas en cas aux exigences des espèces visées. Des couloirs de liaison ininterrompus, c'est-à-dire permettant le déplacement d'organismes non ailés, ne sont proposés qu'aux endroits où la survie d'organismes irremplaçables en dépend. Une carte de ces liaisons a été esquissée.

Cette étude comprend également une check-list qui permet aux urbanistes et aux gestionnaires de la nature (services des parcs et promenades) d'identifier les enjeux spécifiques aux réseaux écologiques à prendre en compte dans le développement de projets et d'aménagements. Des fiches de mesures ont été rédigées afin d'indiquer les dispositions à appliquer et d'encourager les bonnes pratiques. Les Communes peuvent désormais s'appuyer sur ce document pour prendre en compte les enjeux biologiques et adopter les mesures concrètes nécessaires, en fonction des contraintes locales et du sous-réseau concerné (lisières forestières, étangs, murs de pierres sèches, vergers, etc.). Elles contribuent ainsi, projet après projet, à renforcer le réseau écologique et à protéger la biodiversité en ville.



Orchis singe (*Orchis simia*), présente dans la région d'Ecublens.

UN BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS): C'EST QUOI ET À QUOI ÇA SERT?

Le sigle BHNS qui apparaît en France en 2005 (Rouen et Nantes) décrit des bus dont les performances se rapprochent de celles d'un tramway. D'autres dénominations que le BHNS existent: sur le continent américain c'est le BRT, Bus Rapid Transit (Canada, EU, Brésil, Equateur). On parle également de tramway sur pneus, de bus rapide, etc. Le Haut Niveau de Service, c'est notamment:

La régularité:

Les horaires sont respectés, même en période de pointe et même en cas d'engorgement du trafic voitures. Le site propre, c'est à dire les couloirs réservés, et la priorité donnée aux bus dans les carrefours, permettent en effet aux bus de s'affranchir de la surcharge du trafic automobile et de circuler avec le cadencement prévu.

La rapidité:

Pour les mêmes raisons, la vitesse commerciale du BHNS peut atteindre 18 ou 20 km/h, contre 10 ou 15 km/h pour un bus classique. Les bus comportent en outre un grand nombre de larges portes et l'accès se fait à niveau, sans marche: la vitesse de chargement est optimisée, même en période de forte affluence. Les distances interstation pour un BHNS sont légèrement plus grandes que pour les bus ordinaires et se rapprochent d'une configuration de ligne de tramway.

Le confort:

Il s'agit de bus modernes, de grande capacité. Les trajectoires adoptées sont aussi rectilignes que possible, les ralentissements et les accélérations se limitent aux arrêts. Les effets de balancement sont réduits pour le confort des usagers restés debouts. De plus, le bus électrique sur pneus génère moins de vibration et moins de bruit que le transport sur rail.

L'accessibilité:

Ces bus sont conçus avec un plancher bas qui s'élève exactement au niveau du quai (hauteur de 20 à 25 cm). De cette manière, l'accès au véhicule est aussi confortable que l'accès à un tramway. Le guidage asservi lors de l'accostage du bus au quai garantit une grande précision et réduit la distance entre le quai et le véhicule.

UN RÉSEAU DE LIGNES STRUCTURANTES POUR L'AGGLOMÉRATION

Avec des lignes de bus à haut niveau de service (BHNS), un tram et un nouveau métro, les Axes forts constitueront l'ossature du réseau de transports publics de la région lausannoise. Ces lignes compléteront le réseau structurant existant qui remporte un franc succès: les métros m1 et m2, et le LEB. Elles s'étendront à toute l'agglomération, stimuleront l'attractivité des zones desservies et permettront d'améliorer la qualité de vie en ville.

Ces Axes forts ont été établis sur la base de plusieurs constats:

- La demande et la saturation des lignes actuelles, ainsi que le potentiel de croissance de la demande selon les projets de développements urbains en cours;
- La complémentarité avec les autres axes de transports publics que sont les lignes CFF, le LEB, les lignes de bus urbaines, le m1 et le m2;
- Les conditions de circulation actuelles sur les lignes de bus, souvent entravées par la circulation, ce qui les rend peu attractives face au déplacement automobile.

Trois projets d'envergure sont ainsi en cours de développement:

- Un tram, le t1, entre Lausanne-Flon et Villars-Sainte-Croix, passant par la gare de Renens;
- Un métro, le m3, entre Ouchy et la Blécherette;
- Des lignes de bus à haut niveau de service (BHNS), qui circuleront principalement sur des voies en site propre et bénéficieront de la priorité aux carrefours, entre Lutry et Crissier, Val-Vert et Malley, Bellevaux et St-François.

LE BHNS ROUTE DE COSSONAY DE CRISSIER-BRÉ À MONTÉTAN

Le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) de 2007, confirmé par celui de 2012, a défini l'axe ouest-est Crissier-Bré à Montétan, d'une longueur de 3,7 km, comme prioritaire. Il s'agit dès lors de renforcer les lignes de bus actuelles 9 et 18 pour en faire un axe fort de transports publics, qui offre une alternative performante au transport individuel motorisé.

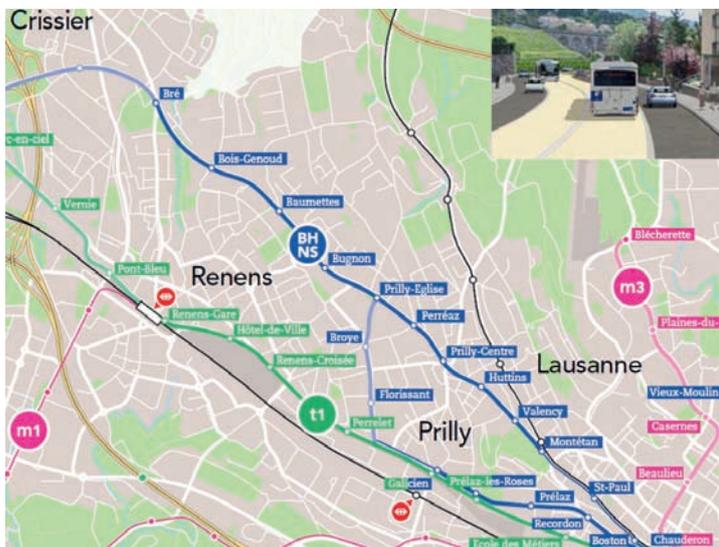
L'avant-projet, validé fin 2014 par les Communes concernées de l'Ouest lausannois (Crissier, Renens et Prilly) possède les principales caractéristiques suivantes:

- Un site propre BHNS dans les deux sens sur plus de la moitié du tracé;
- Une augmentation d'un tiers de la longueur totale des pistes cyclables;
- La création de cinq giratoires avec voies de bus centrales, pour fluidifier la circulation et faciliter les traversées piétonnes;
- La mise en place de feux et d'un système de détection permettant de donner la priorité aux BHNS à chaque carrefour;
- La mise en place d'un trottoir d'une largeur de 2 m et d'une piste cyclable de 1,50 m partout où c'est possible.

Les études se poursuivront en 2015 (projet d'ouvrage), suivront les phases de procédures (mise à l'enquête publique, permis de construire) et de travaux. Le BHNS devrait être mis en service sur la route de Cossonay à partir de fin 2020.



Exemple de véhicule BHNS: le LightTram du constructeur HESS AG.



Extrait du réseau des axes forts de transports publics urbains (AFTPU) sur l'Ouest lausannois.

LA NÉCESSITÉ DE DÉVELOPPER LES TRANSPORTS EN COMMUN

En proposant des transports publics attractifs, les Communes de l'Ouest lausannois et les t1, avec le soutien du Canton et de la Confédération, répondent aux besoins actuels, anticipent les besoins futurs et répondent très concrètement à plusieurs défis :

L'augmentation des déplacements

Les constructions en cours et les projets sont nombreux dans l'Ouest. Ce dynamisme pour le logement et pour l'emploi entraîne une augmentation des déplacements pendulaires et de loisirs.

L'amélioration de la qualité de l'air

L'ordonnance sur la protection de l'air, complétée par le plan des mesures OPair de 2005 sur l'agglomération Lausanne-Morges, définit les actions à mettre en œuvre pour limiter les émissions de poussières fines mais aussi de gaz polluants comme le dioxyde d'azote. Une liste de mesures, dont la réalisation de lignes de BHNS, a été validée pour développer les axes forts de transports publics et pour maîtriser le développement du trafic automobile.

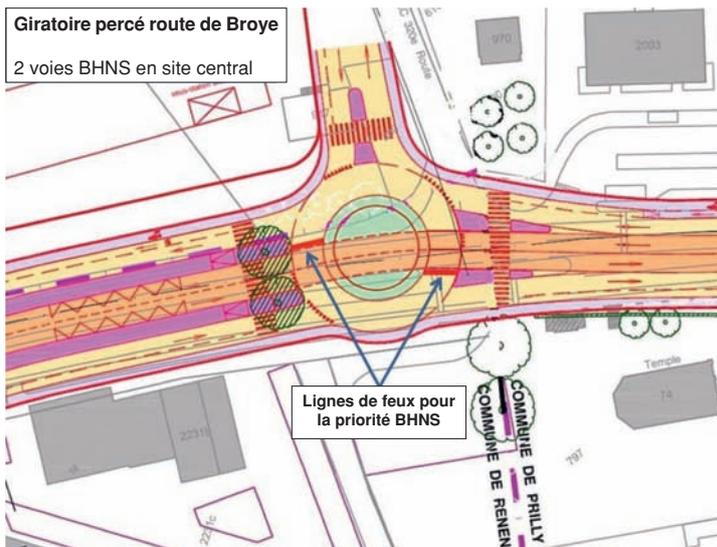
Les économies d'énergie

Un simple ratio de consommation énergétique est parlant : pour le déplacement de 150 personnes, il vaut mieux déplacer un BHNS de 25 tonnes, plutôt que 100 voitures de 1,4 tonnes (en prenant 1.5 personnes par voiture en moyenne). Le facteur d'économie énergétique est ainsi de 6 ! D'autres paramètres donnent un avantage au BHNS sur le plan du rendement énergétique : un moteur bien entretenu a un meilleur rendement que 100 moteurs individuels et une conduite souple comprenant peu d'arrêts minimise les gaspillages énergétiques.

DES GIRATOIRES PERCÉS !

Le futur giratoire Route de Cossonay/Route de Broye sera aménagé avec des feux et une voie-bus traversant l'anneau central. Explications :

Lorsqu'un BHNS s'approche du giratoire, il est prioritaire. Pendant les 20 secondes que dure son passage, les mouvements tournants sont stoppés par des feux. Afin de ne pas pénaliser le trafic parallèle au BHNS, les lignes de feux sont placées à l'intérieur du giratoire. Ainsi seuls les véhicules voulant tourner sont bloqués, avec une capacité de stockage de deux ou trois voitures, et le trafic principal peut continuer à s'écouler le long de la route de Cossonay.



Extrait du plan de l'avant-projet. Cet aménagement sera dessiné dans le détail en 2015, durant la phase de projet d'ouvrage.



Exemple similaire dans la région de Berne.

PRENDRE DE LA HAUTEUR POUR ÉVALUER LES PROJETS DE TOURS

Deux cartes inédites sont venues enrichir les supports d'aide à la réflexion et à la décision indispensables au développement harmonieux de l'agglomération. Elles ont été conçues en même temps que d'autres instruments pour constituer une « boîte à outils » d'évaluation des projets de tours et de bâtiments hauts. Sous le nom *Stratégie pour l'implantation des tours dans l'agglomération Lausanne-Morges*, cette « boîte à outils » a été mise à disposition des autorités du Canton et des 26 Communes du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) ainsi que du public en février 2014. La majorité des grandes villes de Suisse travaillent déjà avec de telles stratégies alors que le besoin conjoint de densité, d'espaces verts et de repères contribue à la multiplication des projets de constructions en hauteur.

UNE BOÎTE À OUTILS

Les nouveaux outils proposés font prendre de l'altitude pour saisir la variété des enjeux globaux et locaux mis en présence au moment de projeter l'édification d'un bâtiment qui se démarquera clairement des autres par sa verticalité.

La « carte des vues », qui présente les perspectives entre Lutry et Saint-Prex depuis le lac et différents points hauts, et la « carte des entités paysagères » ont été conçues à l'échelle des projets qu'elles visent. Tout comme les autres

outils mis à disposition : liste hiérarchisée de huit critères d'évaluation, pool d'experts pouvant être sollicité ou encore cartes inventoriant les bâtiments hauts de l'agglomération, les éléments patrimoniaux et secteurs sensibles à cette échelle ainsi que les grands projets d'urbanisation et de transports.

UN LANGAGE COMMUN

C'est avant tout un langage commun qui a été établi. Les projets d'envergure, toujours plus nombreux, placent les autorités face à des questions complexes et suscitent dans le public des réactions émotionnelles fortes. Sans ce langage commun et une méthode d'analyse explicite pour tout le monde, il est quasiment impossible de dépassionner les débats pour prendre des décisions lucides.

PILOTÉE PAR LE BUREAU DU SDOL

L'étude a été menée sous le pilotage du Bureau du SDOL, pour le compte du PALM avec la participation du Canton. Face à la finesse et à la diversité topographiques de l'agglomération et devant son étendue, elle fournit des outils et une méthode d'analyse applicable au cas par cas. Elle permet de tenir compte d'un contexte riche et évolutif et évite de délimiter une fois pour toutes des zones autorisées ou interdites à la construction de tours.

STRATÉGIE D'ACTUALITÉ

Lancée en novembre 2010 et conduite sous la forme d'ateliers, l'étude a été soumise à l'ensemble des Communes du PALM et des départements cantonaux concernés avant d'être annexée au PALM et rendue disponible à tous.

Au moment de sa publication, le débat sur les tours était particulièrement brûlant. Deux votations populaires étaient d'actualité, alors que des bâtiments hauts avaient été refusés deux ans plus tôt par la population de Bussigny en 2012. Le plan de quartier de la tour des Cèdres (117 m de haut), venait d'être accepté, le 9 février, à 1206 voix contre 769 (61%) par la population de Chavannes-près-Renens, tandis que la tour Taoua (86 m de haut), projetée à Beaulieu, allait être bientôt refusée par 51,9% de la population lausannoise, le 13 avril. La *Stratégie pour l'implantation des tours dans l'agglomération Lausanne-Morges* n'a été utilisée pour aucun de ces trois projets. Mais elle pourrait l'être très prochainement. Elle constitue un enrichissement de la culture urbanistique bénéficiant à toute sorte d'autres projets.

Note : la *Stratégie pour l'implantation des tours dans l'agglomération Lausanne-Morges* ainsi que le document résumé *Stratégie tours – Aperçu* sont disponibles en format PDF à l'adresse www.lausanne-morges.ch > Guides



Exemples de tours en Suisse. Manquent les constructions les plus récentes : Prime Tower à Zürich : 126 m et Roche Bau 1 à Bâle : 178 m.



Carte des vues de l'agglomération.

DES CRITÈRES OBJECTIFS À PARTAGER

L'urbaniste Pierre Feddersen répond à deux questions au sujet de la stratégie pour l'implantation des tours à laquelle il a contribué en tant que mandataire principal.

Quelle est la pratique en Suisse pour évaluer les tours ?

Plusieurs villes, cantons ou régions de Suisse, par exemple Zoug (en 2002), Zurich (en 2005), Berne (en 2007), Lucerne (en 2008), et bien d'autres par la suite ont mené de telles études. En général, les rapports et plans qui en sont issus présentent une image déterminée. On y voit des zones délimitées où la construction est interdite, possible à certaines conditions ou encore accueillie favorablement si certains critères sont remplis.

Dans le cas du PALM, les commissions d'urbanisme, les jurys de concours ou le pool d'experts qui peut être appelé à donner son avis ont donc une certaine liberté, mais aussi une grande responsabilité.

Des bâtiments hauts, comme la cathédrale ou la tour Bel-Air, se sont réalisés sans ces outils...

Ces bâtiments anciens font souvent preuve d'une réflexion urbanistique de qualité. Des architectes visionnaires et écoutés en étaient à l'origine. Aujourd'hui, les acteurs sont multiples et les interactions nombreuses. Il faut que la réflexion urbanistique puisse être menée et partagée largement et qu'une stratégie admise par tous les partenaires s'impose.

Les autorités d'une commune doivent pouvoir disposer de critères pour évaluer objectivement un projet sur les plans social, économique, architectural et paysager. C'est particulièrement important pour garder la tête froide devant certains projets immobiliers. Il faut des éléments objectifs qui ne s'arrêtent pas qu'au rendement.

LES OUTILS D'ÉVALUATION

La Stratégie pour l'implantation des tours dans l'agglomération Lausanne-Morges met à disposition des autorités et de toute personne intéressée une « boîte à outils » qui permet d'analyser les projets de manière méthodique.

Cette boîte à outils comprend :

Deux cartes inédites et quatre autres cartes thématiques

La « carte des entités paysagères » permet d'embrasser d'un coup d'œil les éléments marquants du grand paysage. La « carte des vues » permet d'évaluer l'impact d'une tour dans la topographie et sa visibilité de loin.

Une carte du patrimoine et des secteurs sensibles, une carte inventoriant les tours dans l'agglomération, et les cartes du PALM 2012 complètent cette vision d'ensemble.

Une liste de 8 critères d'évaluation hiérarchisés

Les huit critères suivants doivent être satisfaits. Les trois premiers étant fondamentaux :

- La « skyline », qui impose au projet une insertion satisfaisante à l'échelle du grand paysage dans la silhouette urbaine et sur l'horizon.
- La composition urbaine, qui s'attache à vérifier que le projet contribue à créer ou renforcer un ensemble cohérent, une structure spatiale, un lieu particulier ou symbolique.

- L'accessibilité, en particulier au moyen des transports publics, tout comme l'impact du projet sur la mobilité environnante.
- Le programme, qui doit montrer que le projet contribue à la vie publique locale et répond à des besoins avérés en tenant compte de leur évolution dans le temps.
- L'espace public, dans et à proximité de la tour, doit être particulièrement soigné et son accessibilité et ses fonctions optimales.
- La qualité architecturale, qui comprend notamment la volumétrie, les proportions, les matériaux et l'expression.
- La vie diurne et nocturne, en particulier les concepts d'enseignes pour le jour et d'éclairage pour la nuit.
- Les technologies, qui doivent assurer un niveau de durabilité en particulier en matière d'énergie.

Un pool d'experts pouvant être sollicité au besoin par les Communes

Pour évaluer les projets au moyen des critères et cartes proposés, les Communes peuvent solliciter leur commission d'urbanisme ou un jury de concours. Elles peuvent aussi recourir à un pool d'experts d'agglomération composé de professionnels reconnus et indépendants.

LA MÉTROPOLE HORIZONTALE: MICRO-HISTOIRE DU FUTUR DANS L'OUEST LAUSANNOIS

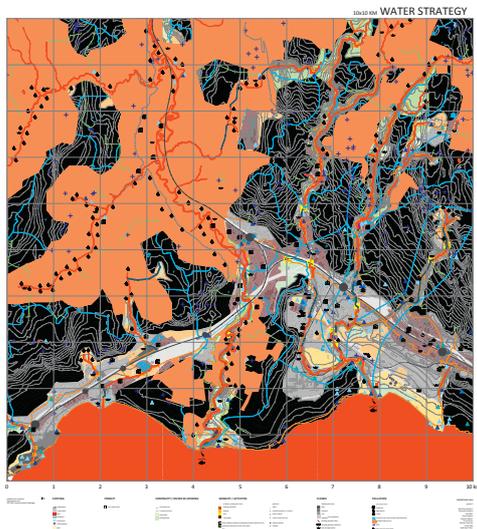
PAR PROF. PAOLA VIGANÒ, EPFL

Cent seize étudiants de Master de la section Architecture de l'EPFL ont imaginé des futurs possibles pour l'Ouest lausannois. Un « Superstudio », où différents instruments de projets, des récits, des cartes, des maquettes et des images, ont été convoqués pour ouvrir des pistes de discussion*.

Le territoire à l'Ouest de Lausanne a constitué pendant longtemps la périphérie d'une ville moyenne: sa périphérie industrielle. Le paysage urbain est hétéroclite, fragmenté, riche en situations diverses: l'agriculture, les villages, les zones industrielles en transformation, les cours d'eau, les forêts se juxtaposent. Le rural et l'urbain, les systèmes de communication, de transport et les systèmes économiques s'interpénètrent. Je propose ici de lire l'Ouest lausannois comme un capital spatial en cours de métamorphose.

Si nous élargissons le regard, nous pouvons « lire » l'Ouest lausannois, au-delà de ses relations avec Lausanne et avec l'arc lémanique, comme à la fois partie d'une vaste région urbanisée, la conclusion du plateau suisse et partie d'une « métropole horizontale », la Suisse entière. Cette métropole horizontale fonctionne en tant que support et agent de transformation, en tant qu'espace de potentialité, capital naturel et spatial.

Ce qui caractérise cette forme urbaine n'est pas seulement son étalement dans les vallées et les plaines, mais aussi le caractère spécifique des relations entre ses différentes parties. C'est une forme spatiale dans laquelle



Les stratégies de l'eau.

L. Beuchat, P. Demoulin, Z. Fan, V. Ganz, J. Gattoni, C. Klaus, J. Monnet, J. Oriet, K. Pedrazzoli, S. Pfund

l'horizontalité des pouvoirs, idée fondatrice de la Confédération suisse, s'est incarnée dans le temps et qui se trouve, aujourd'hui, soumise à des tensions nouvelles, entre polarisation, spécialisation, compétitions territoriales et marginalités inédites. La construction de l'Ouest lausannois, les projets en cours et le débat sur son rôle nouveau sont l'occasion de réfléchir sur cette évolution.

LES EAUX ET LES SOLS: LA STRUCTURE SPATIALE

L'eau et les sols constituent le point de départ de notre recherche: les cours d'eau manipulés et transformés sont les lignes de continuité entre le Nord et le Sud; les sols et leurs différentes qualités et fertilités sont l'occasion de renverser le regard traditionnel de l'urbaniste et d'imaginer une coexistence urbaine qui va au-delà de la question des limites entre bâti et zone agricole. C'est aussi la réflexion sur le futur des villages au nord de Renens qui montre les limites de l'idée de protection. Les villages sont désormais des dortoirs, les espaces publics ne sont pas de qualité et la faiblesse du transport en commun ne permet pas de vivre sans plusieurs voitures par famille. La protection du cadre idyllique est de fait une réponse rhétorique et élitaire au problème de la sauvegarde du sol agricole. En utilisant des espaces marginaux, ou proches d'infrastructures sous utilisées, comme des gares à la marge des centres, le futur des villages pourrait retrouver une meilleure articulation des formes d'habitat, de meilleurs services, et une relation avec une agriculture partiellement différente, où les vergers faisant traditionnellement partie du paysage de l'Ouest lausannois seraient réintroduits comme espaces de production, de loisir et de nouvelles mobilités.



Les stratégies pour les villages: Vufflens et Mex.

A. Aeberhard, E. Agustoni, L. Allemand, P. Chappaz, L. Elezaj, N. Fatio, M. Fleury, B. Jacques, M. Hempler, O. Locatelli, M. Sagnières, O. Alliman, Z. Asgan, C. Baur, H. Bertrand, S. Bugnon, A. Hansen, I. Montandon, A. Morand, E. Revaz, C. Rosat

RÉ-INDUSTRIALISATION, DÉ-TERTIARISATION: DES NOUVELLES STRATÉGIES DE COEXISTENCE

L'Ouest lausannois est aujourd'hui le lieu d'un grand projet de transformation qui pourra modifier radicalement son caractère spatial et social. Comme partout en Europe, la grande question qui est posée concerne le devenir des activités industrielles et le risque de trop miser sur la seule économie tertiaire (Bruxelles, par exemple, commence à étudier le démantèlement de son parc tertiaire des années 80-90 à proximité des nœuds autoroutiers congestionnés). Dans l'Ouest lausannois, la question est complexe. Elle trouve à ses deux extrêmes le thème de la ré-industrialisation et celui de la dé-tertiariation des nouveaux projets urbains. Alors que le recyclage incrémental des espaces productifs de la petite et moyenne entreprise montre les limites des stratégies urbaines traditionnelles et de la tabula rasa, dans l'Ouest lausannois, où il s'agit d'activités en grande partie existantes ou encore possibles, l'abandon est ainsi partiel, discontinu, non généralisé.

Pourtant, l'intention forte de conserver les activités productives peut ne pas être en opposition avec une métamorphose des lieux, où une mixité nouvelle peut être insérée avec la construction de « pièces » mixtes intégrant des espaces adaptés à la vie quotidienne. Un travail fin sur la perméabilité des espaces et sur leur connectivité montre que même une ancienne zone industrielle limitée par des barrières infrastructurelles peut devenir un lieu habitable et productif avec une qualité élevée des espaces publics.



Les stratégies pour le campus et la route cantonale.
L. Favre Flaviën, M. Burri, A. Eskov, Aulus, A. Kosenko, T. Mopty, R. Frandsen, A. von Meiss, K. Bizimungu, L. Tourneboeuf, C. Dacorogna



Les stratégies pour les pièces mixtes urbaines.
J. Girod, Z. Lin, M. Nowak, F. Bouvier, J. Gorecki, J. Pereira Da Costa, S. Quadri, L. Rodriguez, S. Torres Escobar, A. Ducry

UN TERRITOIRE CAMPUS DANS LA MÉTROPOLE HORIZONTALE

L'Ouest lausannois est aussi un vaste campus dédié à la recherche et à l'éducation, un espace et une économie qui seront dans le futur toujours plus stratégiques. Résultat, jusqu'à présent, d'une juxtaposition plus que d'un projet explicite, le campus universitaire souffre en ce moment d'un « complexe de croissance » qui pose le problème de sa relation avec le reste du territoire et du modèle qui est en train de se réaliser. Nos premières explorations nous parlent de la difficulté à imaginer une expansion sur les sites actuels. C'est surtout la partie du campus EPFL qui doit être réinterrogée pour finalement améliorer la qualité des espaces et leur fonctionnalité.

Nos hypothèses partent de l'idée d'un territoire-campus et d'un projet de requalification d'anciennes zones d'activités le long de la Venoge, aujourd'hui vouées à de nouveaux projets d'habitat. Le long de la rivière, au sud du campus EPFL actuel, nous imaginons un parc territorial qui traverse la route cantonale, redessinée avec un transport en commun performant, et dans lequel une nouvelle topographie de laboratoires, d'espaces publics, de services et d'activités pourraient se générer.

PENSER LE FUTUR

Il ne s'agit là que de premières réflexions, mais elles poussent à élargir le débat, à considérer l'exploration du futur comme style de recherche, sans a priori (Viganò 2012), à imaginer des prototypes dans lesquels l'insatisfaction que nous éprouvons pour les pratiques actuelles du projet urbain peuvent s'exprimer et investiguer des relations, des coexistences nouvelles.

A l'occasion du premier « Rendez-vous de l'Ouest », le 6 décembre dernier, nous avons également construit des cartes en interrogeant habitants, étudiants, élus et fonctionnaires sur les éléments significatifs de leurs territoires, sur les lieux de projet et sur leur opinion les concernant. Ces cartes participatives peuvent devenir très riches et très détaillées : avec les micro-histoires du futur construites par les étudiants, elles partagent l'idée de possibilités et une représentation très concrète de ce que le futur pourrait être.

L'hypothèse qui a guidé notre travail repose sur une vision de l'Ouest lausannois et de la métropole horizontale comme des ressources renouvelables. La notion d'accumulation et

de travail (labour) accumulé, qui pousse Pierre Bourdieu à étendre l'idée de capital au monde social, peut restituer, quand il est approprié, l'énergie (sociale, spatiale) incorporée. Le projet devient alors l'occasion d'explorer l'accumulation, son inertie, mais aussi ses potentialités.

* Superstudio, Semestre d'automne, Prof. Paola Viganò avec Martina Barcellona Corte, Chiara Cavaliere, Qinyi Zhang

Références

Bourdieu, P., 1986, *The forms of capital*. In J. Richardson, ed., *Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education*, New York : Greenwood (traduction en anglais de « Ökonomisches Kapital, kulturelles Kapital, soziales Kapital. » in *Soziale Ungleichheiten* (Soziale Welt, Sonderheft 2), 1983.

Corboz, A., 1990, « Vers la Ville-Territoire », dans *Ergänzungen* (Supplement), Paul Haupt, Berne et Stuttgart.
Rousseau, J.J., 1763, « Lettre au Maréchal du Luxembourg », in *Œuvres Complètes*, La Pléiade, Paris.
Secchi, B. 1986, « Progetto di suolo », Casabella n.521.

Viganò P., 2012, *Les territoires de l'Urbanisme. Le projet comme producteur de connaissance*, Genève : MetisPresses (trad. de : *I territori dell'Urbanistica*, 2010).



Les stratégies pour les villages, Vufflens et Mex.
A. Aeberhard, E. Agustoni, L. Allemann, P. Chappaz, L. Elezaj, N. Fatio, M. Fleury, B. Jacques, M. Hempler, O. Locatelli, M. Sagnières

RAPPORT DE GESTION

LIEU ET EFFECTIFS

Le Bureau du SDOL est installé au 2^e étage du bâtiment administratif de la Ville de Renens, rue de Lausanne 35.

Les postes du Bureau du SDOL représentent 7.2 EPT à fin décembre. Ils sont occupés par : Ariane Widmer Pham, cheffe du bureau (80%), Benoît Biéler, adjoint (80%), Jean-Christophe Chassard, chef de projet des Axes forts (100%) jusqu'au 30 avril 2014, Xavier Herpin, chef de projet des Axes forts (100%) dès le 1^{er} juin 2014, Regina Witter, responsable transports (50%), Jean-Christophe Boillat, délégué mobilité douce (50%), Nicolas Wisnia, chef de projet Malley (100%), Cristina Ferrari, secrétaire (70%), Marianne Martin, secrétaire (30%), Caroline Trolliet, secrétaire (60%), Joachim Baert, stagiaire (100%). Par ailleurs Cynthia Martignier est responsable de la Plate-forme logement de l'Ouest lausannois à 10%.



L'équipe du bureau du SDOL (manquent Jean-Christophe Boillat et Marianne Martin et s'est ajoutée la petite Thaïs) à l'occasion d'une sortie récréative.

SÉANCES DU GROPILO, DE LA CPT ET DU GROUPE ABC

- 8 séances du groupe de pilotage (Gropil) : pilotage stratégique du SDOL et de ses études ;
- 10 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 Gropil, vérification de la conformité des projets de planification aux objectifs et principes du SDOL, 13 dossiers traités :
 - Crissier/PQ Lentillières Nord et PQ Orée ;
 - Bussigny/PQ St-Germain Nord, PPA Industrie, PPA Mochettaz et PPA Buyère, PPA Praz-Mégy et PPA En Quinson ;
 - Prilly/ révision du PGA, PQ Galicien et PPA Viaduc ;
 - Renens/PQ Kodak, PQ Chêne et PQ Florissant ;
 - St-Sulpice/ PQ des Jordils ;
- 2 séances du groupe ABC : vérification de la conformité des projets de construction aux objectifs et principes du SDOL, 2 dossiers traités :
 - Bussigny/ UPC froide (CHUV) et Projet Bauarena.

RENCONTRES ET ÉCHANGES D'INFORMATION

En 2014, les représentants du SDOL ont rencontré diverses instances pour échanger des informations et coordonner leurs actions et projets. Entre autres :

- Rencontre annuelle avec l'EPFL, Section planification et logistique, 21 janvier ;
- Rencontre annuelle avec la direction de l'UNIL, 20 mai ;
- Conférence du SDOL, 28 mai ;
- Rencontre annuelle avec le Bureau intermunicipal de l'Ouest lausannois, 12 juin ;

- 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, 4 novembre ;
- Rencontre avec la Conseillère d'Etat Jacqueline de Quattro, cheffe du DTE et les Syndics de l'Ouest lausannois, 10 novembre ;
- Le 30 avril, les partenaires du projet de la gare de Renens ont participé à une journée d'étude à Berne et Köniz, organisée dans le cadre du Prix Flux obtenu par ce projet en novembre 2011.

En novembre, le délégué à la mobilité douce a pris part à un atelier organisé par l'association Mobilité piétonne suisse au sujet de la LCPR (Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre). Y participaient les représentants des autorités cantonales et de plusieurs Communes. Un état de situation de la mise en œuvre des chemins pour piétons (déplacements utilitaires en localité) ainsi que des exemples de bonnes pratiques mises en place dans d'autres Cantons ont été présentés.

ÉVÉNEMENTS ET PRÉSENTATIONS PUBLIQUES

En 2014, le public a pu prendre connaissance des projets développés dans le cadre du SDOL à l'occasion de manifestations, de présentations et d'expositions :

- *Expo Gare de l'Ouest* : cette exposition sur le projet de requalification du secteur de la gare de l'Ouest, présentée à l'avenue d'Epenex et inaugurée le 4 avril 2011, a fermé définitivement ses portes le 9 octobre 2013. Durant ses quatre années d'existence, elle a accueilli de nombreuses séances de travail pour l'élaboration du projet de la gare de Renens et renseigné près de 1500 visiteurs.
- *Expo Léman 2030* : pour continuer à informer la population sur le projet et sur les travaux autour de la gare, une nouvelle exposition permanente, qui résulte d'un partenariat avec les CFF, a vu le jour à la rue de Crissier 4b. Il est possible de la visiter hors des heures d'ouverture, sur demande auprès du Bureau du SDOL.
- *Palissade de communication de la gare 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.

LES RENDEZ-VOUS DE L'OUEST

Le premier *Rendez-vous de l'Ouest* a eu lieu le samedi 6 décembre, de 9h à 13h, sous tente, sur la place du Marché à Renens. Cette manifestation remplace désormais le *Marché du SDOL* qui traditionnellement conviait une fois par an, à l'EPFL ou à l'UNIL, les habitants de l'Ouest lausannois, les élus, ainsi que les représentants de l'administration à venir s'informer des projets d'urbanisme de la région.



Les *Rendez-vous de l'Ouest* lausannois le 6 décembre à Renens.

PUBLICATIONS

- *Comptages vélos, Stratégie de comptages*, avril 2014 ;
- Plate-forme logement de l'Ouest lausannois, *Démarches participatives dans les projets de logements*, mai 2014 ;
- *A vélo dans l'Ouest, Trois balades entre nature et patrimoine*, septembre 2014 ;
- *RC76 – Route de la Maladière – Etude préliminaire – Concept de requalification*, rapport final, octobre 2014 ;
- *Requalification de l'avenue du Chablais*, avant-projet, rapport final, décembre 2014 ;
- Plate-forme logement de l'Ouest lausannois, *Loger en urgence : quelles solutions ?*, décembre 2014 ;
- *Plan directeur intercommunal – Huit visions concertées pour l'Ouest lausannois*, dépliant, décembre 2014

PRÉSENTATIONS DU SDOL

En 2014, les collaborateurs du SDOL ont été sollicités à 24 reprises pour faire part de leur expérience :

- Forum d'architecture, Winterthur, 14 janvier ;
- Forum Caritas, *Wohnen – Habitat*, Berne, 24 janvier ;
- Pro-Vélo, maison du Vélo (Lausanne), 29 janvier ;
- Workshop *Städtebauliche Begleitplanung Limmattalbahnhof*, Dietikon, 3 mars ;
- Semaine thématique mobilité durable, UNIL, 6 mars ;
- CAS Territoires urbains et énergie, HEPIA, 7 mars ;
- Groupe de Coordination jeunesse de l'Ouest lausannois, Renens, 13 mars ;
- *Suisse Romande – Urbane Transformationen*, EPFL, 21 mars ;
- HES Fribourg, 9 mai ;
- RZU, jours de réflexion, Zurich, 21 mai ;
- Etat-major du Service de l'économie du Canton de Berne, Renens, 23 mai ;
- ASPAN, Séminaire *Les espaces ouverts dans les agglomérations*, Ecublens, 3 juin ;
- Rotary, Bussigny, 14 juin ;
- Etalement urbain, Intergroupes parlementaires, Berne, 17 juin ;
- HEIG VD, Cours Développement territorial et gestion de l'environnement, Yverdon, 18 juin ;
- Parti socialiste Renens, Renens, 24 juin ;
- Ecole d'ingénieurs et d'architectes de Fribourg, 3 juillet ;
- OFEV, division communication, Prilly, 4 septembre ;
- EPFL, Superstudio, Prof. Viganò, Renens, 23 septembre ;
- Biennale d'architecture, *Alpine City State*, Salon suisse, Venise, du 9 au 12 octobre ;
- Mobilité et transport dans l'Ouest, Séminaire, EPFL, 15 octobre ;
- Archizoom, table-ronde *Quel modèle pour la Zwischenstadt ?*, EPFL, 12 novembre ;
- Ville de Lenzburg, Lausanne, 28 novembre ;
- Délégation de l'Etat du Yunnan (République de Chine), Morges, 15 décembre.

COLLABORATIONS AUX NIVEAUX FÉDÉRAL ET CANTONAL

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

CONFÉRENCE TRIPARTITE DES AGGLOMÉRATIONS (CTA)

Sur invitation de l'Union des villes suisses (UVS) et dans le cadre du groupe de travail chargé d'élaborer un guide concernant le développement urbain durable, le SDOL a contribué, en tant que membre de

la direction de projet, à l'élaboration du rapport *Le b.a.-ba du développement urbain durable*. Cette publication, réalisée à l'intention de la Conférence tripartite sur les agglomérations (CTA) paraîtra dans le courant de l'année 2015. Elle s'adresse à tous les acteurs publics et privés impliqués dans le développement territorial.

GRUPE DE TRAVAIL POUR LA RÉALISATION D'UN GUIDE SUR LA PARTICIPATION DANS LES PROJETS DE LOGEMENTS

Le guide *Participation et logement*, paru au printemps 2014, s'adresse en particulier aux autorités communales. Sa réalisation est intervenue dans un contexte cantonal de forte pénurie de logements et d'une demande croissante de participation citoyenne. Le Bureau du SDOL avait été invité en 2013 par le Délégué du Conseil d'Etat au logement à prendre part au groupe de travail cantonal pour réaliser un mémento sur la participation dans les projets de logements.



EPFL-ENAC

Le Bureau du SDOL a été associé aux travaux menés par les étudiants de 4^e année d'architecture dans le cadre du Superstudio de la Prof. Paola Viganò. Une centaine d'étudiants a exploré le territoire de l'Ouest lausannois et formulé des propositions pour son développement sur la base d'analyses cartographiées. Le Bureau du SDOL est intervenu en début de semestre académique avec une présentation des enjeux de la région et il a par la suite accompagné ponctuellement les travaux des étudiants. La Prof. Paola Viganò a quant à elle accepté de participer en tant que conférencière lors des Rendez-vous de l'Ouest du 6 décembre. Elle a été accompagnée par ses assistants et quelques étudiants qui ont interrogés le public sur l'occupation des espaces publics de l'Ouest lausannois par l'intermédiaire d'une carte interactive.

FINANCES

La comptabilité du SDOL est intégrée dans celle de la Commune de Renens. Elle comprend deux rubriques distinctes : le budget de fonctionnement et le budget des études.

Le budget de fonctionnement sert à couvrir les frais annuels du bureau. Il est financé par les Communes au pro-rata de leur population, et le Canton par une contribution forfaitaire de Fr. 100 000.-. Le Canton contribue également aux postes de l'ingénieur en transports (50%) et du délégué pour la mobilité douce (50%) par une contribution forfaitaire annuelle de Fr. 25 000.- au total. Ces contributions se fondent sur les décisions du 13 janvier 2014 et couvre l'année 2014 sur la base de la Loi sur l'appui au développement économique (LADE).

Les études du SDOL font l'objet d'un budget-cadre annuel assorti d'une proposition de répartition des frais. Le lancement des études se fait sur la base d'une répartition des frais définitive qui est soumise à la décision du Gropil ou du Groupe décisionnel de l'étude en question. Les Municipalités et partenaires concernés sont ensuite sollicités afin de confirmer formellement leur engagement financier.

FINANCES

(SUITE)

Les clés de répartition varient en fonction du projet et des partenaires intéressés. 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 études font l'objet de contrats (respectivement de confirmation d'offres) entre le Bureau du SDOL et les mandataires. Toutes les factures y rattachées transitent par le Bureau du SDOL, sont payées par la Commune de Renens et ensuite refacturées aux différents partenaires.

COMPTES 2014

FONCTIONNEMENT

Le total des comptes de fonctionnement (1900) s'élève à Fr. 919 666.34 et le montant à la charge des communes à Fr. 782 545 (soit Fr. 11.60/habitant) contre Fr. 783 550 au budget. Des revenus non prévus au budget ont compensé les charges supplémentaires.

Recettes non prévues :

- Indemnisation pour la participation ad intérim du SDOL au PALM en 2013 et autres participations rémunérées (Fr. 12 000.-).

Dépenses prévues et non réalisées ou surévaluées :

- Charges salariales moindre et pas de formation pour tout le personnel (Fr. 16 000.- s/traitement du personnel et formation) ;
- Abandon de l'achat d'un programme comptable en raison de l'annonce du changement des programmes comptable et ressources humaines de la Ville de Renens (Fr. 20 000.- s/honoraires).

Dépenses non prévues :

- Les Rendez-vous de l'Ouest (Fr. 19 000.- s/honoraires) ;
- Nouveau site internet (Fr. 19 000.- s/honoraires) ;
- Solde pour le mandat « Mission et structure » (Fr. 7 000.-s/honoraires).

ÉTUDES

Le total des comptes des études (1910 à 1961) s'élève à Fr. 931 122.75 contre Fr. 1 446 000.- au budget. Cette différence s'explique comme suit :

Pour des raisons de priorisation ou d'opportunité, les études suivantes n'ont pas été réalisées :

Actions de communication et de promotion économique pour le secteur du tramway entre Renens et Villars-Ste-Croix (PP1) / Mandat d'études parallèles pour le secteur Croix du Péage-Pierreire / Cahier thématique.

Trois études non prévues au budget 2014 ont été conduites en raison de la priorité accordée à ces projets :

La création de la Plateforme logement, le cellule de coordination des chantiers ainsi que l'étude de mise à jour et vérification du trafic sur l'ensemble du tracé du BHNS PP5.

Les autres études se sont poursuivies, ont été réalisées ou lancées en 2014 conformément à la planification du budget-cadre.

FONDS WAKKER

La constitution du Fonds Wakker s'est faite en 2011 à l'occasion de l'attribution du Prix Wakker aux huit Communes. Le règlement a été approuvé par le Gropil lors de sa séance du 15 décembre 2011, date de l'entrée en vigueur du fonds et de son règlement. Le fonds est affecté à des actions de communication et de promotion, notamment dans les domaines de la mobilité, ainsi que du patrimoine naturel et bâti.

Le total des comptes du fonds Wakker (1990) s'élève à Fr. 27 208.65. Un montant de Fr. 9 708.65 a été prélevé sur le fonds Wakker pour mener à bien les actions réalisées en 2014. Le fonds a été utilisé comme suit :

Dépenses :

- Guide vélo (Fr. 21 064.80) et Cap sur l'Ouest (Fr. 6 143.85).

Recettes :

- Participation annuelle des Communes (Fr. 17 000.-), don ATE pour le guide vélo (Fr. 500.-).

COMPTE	DÉSIGNATION	COMPTES 2014		BUDGET 2014		COMPTES 2013	
		Charges	Revenus	Charges	Revenus	Charges	Revenus
19	SCHÉMA DIRECTEUR OUEST LAUSANNOIS	1 877 997.74	1 877 997.74	2 388 550.00	2 388 550.00	1 845 495.52	1 845 495.52
1900	SDOL - frais de fonctionnement	919 666.34	919 666.34	908 550.00	908 550.00	1 069 289.12	1 069 289.12
1910	SDOL - chant. 0/Général	86 633.50	86 633.50	130 000.00	130 000.00	64 794.60	64 794.60
1911	SDOL - chant. 1/Sect. Htes Ecoles-Tir-Fédéral-Maladière	—	—	—	—	17 000.15	17 000.15
1912	SDOL - chant. 2/ Sect. Bussigny à Sébeillon	106 779.20	106 779.20	503 000.00	503 000.00	186 397.20	186 397.20
1914	SDOL - chant. 4/ Sect. Zones d'activ. St-Sulpice-Ecublens	—	—	—	—	39 865.85	39 865.85
1915	SDOL - chant. 5/ Espaces publics et mobilité douce	6 000.00	6 000.00	43 000.00	43 000.00	17 601.05	17 601.05
1916	SDOL - chant. 6/ Transports	35 218.00	35 218.00	25 000.00	25 000.00	28 328.85	28 328.85
1917	SDOL - chantier 7/ Nature et paysage	108 632.40	108 632.40	30 000.00	30 000.00	127 623.45	127 623.45
1950	SDOL - frais de fonctionnement Malley	170 957.85	170 957.85	178 000.00	178 000.00	172 806.60	172 806.60
1951	SDOL - études Malley	137 884.20	137 884.20	295 000.00	295 000.00	91 788.65	91 788.65
1960	SDOL - frais de fonctionnement axes forts / AFTPU	241 232.10	241 232.10	212 000.00	212 000.00	—	—
1961	SDOL - études axes forts / AFTPU	37 785.50	37 785.50	30 000.00	30 000.00	—	—
1990	Fonds Wakker	27 208.65	27 208.65	34 000.00	34 000.00	30 000.00	30 000.00

ÉTUDES GÉNÉRALES

PLAN DIRECTEUR INTERCOMMUNAL

Les huit Communes de l'Ouest lausannois s'associent pour réviser conjointement leur Plan directeur communal respectif dans un Plan directeur intercommunal (PDi). Ce plan, qui contiendra les 8 visions de développement des 8 Communes, répondra à leurs aspirations et à leurs besoins spécifiques, mais dans l'esprit d'un développement harmonieux pour l'ensemble de la région. Le PDi permet de rationaliser les coûts des études et d'assurer une cohérence pour l'évolution de l'Ouest lausannois. Il s'appuiera fortement sur les études de planification menées ces dix dernières années.

Lancé publiquement en 2014, le PDi traitera en particulier des domaines de l'urbanisation, des transports et de l'environnement, en fonction de l'état de la situation et des besoins futurs de la population. Outil stratégique dont les effets sont attendus à moyen et long terme, il apportera des orientations, sans entrer dans le détail des projets.

La phase d'élaboration du cahier des charges des mandataires qui établiront le PDi est en cours en 2014 et se terminera début 2015. De nombreuses consultations sont menées auprès des partenaires (services cantonaux, tl, PALM, Hautes Ecoles, PolOuest, etc.), de la population lors des Rendez-vous de l'Ouest, ainsi qu'auprès des Conseils communaux / généraux avec la constitution d'un Groupe de concertation politique consultatif composé d'un représentant par groupe politique et par Commune. Le travail est mené par un groupe technique composé de représentants des huit Communes et du Bureau du SDOL, et d'un groupe décisionnel composé des Municipaux en charge de l'urbanisme. Le Canton (SDT) accompagne la démarche en participant à ces deux groupes.

RÉFLEXION MISSION ET STRUCTURE

Le Groupe de pilotage du SDOL (Gropil) a initié en 2013 une réflexion sur la mission, la gouvernance et la structure du SDOL. Un état des lieux a été mené avec l'audition des principaux acteurs qui collaborent par ce biais. Des scénarios d'adaptation de la mission du SDOL ont ensuite été élaborés et discutés dans les instances de la structure. Sur cette base, des mesures d'organisation permettant d'améliorer le fonctionnement et l'ancrage du SDOL et de clarifier le rôle des différentes entités ont été identifiées. Ces réflexions se poursuivront en 2015 pour aboutir à des décisions des Municipalités et du Canton, et, si nécessaire, à une révision des conventions de collaboration qui datent de 2004.

SITE INTERNET

À l'occasion des Rendez-vous de l'Ouest qui ont eu lieu début décembre, le site internet du SDOL a fait peau-neuve. Il se présente désormais sous la forme d'une carte interactive de l'Ouest lausannois sur laquelle le visiteur peut afficher les principaux projets en cours. Le site présente également les thématiques abordées conjointement par les huit Communes et le Canton pour le territoire de l'Ouest lausannois ainsi que les structures de collaboration mises en place. Une newsletter permet de rester informé de l'avancement des projets. Visite du site et inscription à la newsletter sur www.ouest-lausannois.ch.

La plate-forme interne d'échange de documents a également été repensée et son usage simplifié. Les documents des groupes de travail intercommunaux sont ainsi regroupés au même endroit et mis à disposition des partenaires qui peuvent à tout moment y accéder.

PLATE-FORME LOGEMENT DE L'OUEST LAUSANNOIS

Une plate-forme sur le thème du logement a été créée en décembre 2013, avec la participation du Canton et de la Confédération. Elle a pour but de favoriser l'échange d'idées et d'expériences entre les huit Communes de l'Ouest, à l'aide d'ateliers organisés au minimum deux fois par année. Les représentants politiques des Communes, les services techniques communaux et cantonaux et les représentants de l'Office

fédéral du logement participent aux ateliers de cette plate-forme qui ne possède pas de compétence décisionnelle. En 2014, deux ateliers ont été organisés. Le premier atelier a porté sur les pratiques à mettre en place pour inviter la population à participer aux questions de construction de logements, suite à l'édition d'un guide cantonal sur ce thème. Le second atelier a quant à lui été consacré à la situation des logements d'urgence dans l'Ouest lausannois. Chaque atelier fait l'objet d'un compte-rendu, téléchargeable depuis le site internet du SDOL, sur la page consacrée au logement.

MAQUETTE DE L'OUEST LAUSANNOIS

La maquette de l'Ouest lausannois à l'échelle 1/1000 a été mise à jour durant l'année 2014 (constructions nouvelles, corrections mineures, réparations) et exposée entièrement ou partiellement lors de divers événements : portes ouvertes de Renges-Venoge à Ecublens, débat public sur le projet des Cèdres à Chavannes-près-Renens, 20 ans de l'ASIT-VD à l'EPFL, Rendez-vous de l'Ouest à Renens. Certains modules ont aussi été présentés à l'Expo Gare de l'Ouest puis à l'Expo Léman 2030.



La maquette de l'Ouest lausannois.

ACCOMPAGNEMENT DE PROJETS COMMUNAUX

Le Bureau du SDOL apporte un soutien actif à plusieurs études menées au niveau communal en participant à des groupes de suivi, jurys de concours, collèges d'experts, et en apportant l'expertise du délégué à la mobilité douce. En 2014, le Bureau du SDOL a ainsi suivi les projets suivants :

- Dans le domaine de l'urbanisme, en particulier à Bussigny (Cocagne-Buyère), à Chavannes (Côtes de la Bourdonnette) et à Crissier (Ley Outre, Lentillières Nord) ;
- Dans le domaine des infrastructures bénéficiant de contributions fédérales, notamment le prolongement de la ligne tl 25, la requalification du tronçon UNIL de la RC1, la création d'un nouveau cheminement éclairé pour relier Villars-Sainte-Croix (travaux en cours) et d'autres mesures en faveur de la mobilité douce ;
- Dans le domaine de la mobilité douce, pour des projets techniques ou de planification (Larges-pièces, Rue de l'Avenir, ralentisseurs compatibles pour les vélos, plaine du Croset, etc.).

HAUTES ÉCOLES – TIR FÉDÉRAL – MALADIÈRE

SITE D (CHANTIER 1)

REQUALIFICATION DE LA RC1

Après l'inauguration du premier tronçon (EPFL) en 2013, il reste à réaménager le tronçon de l'UNIL et celui situé entre l'avenue du Tir-Fédéral et la Venoge. Tandis que le Canton va démarrer des travaux sur le tronçon de l'UNIL en automne 2015, le projet d'ouvrage du tronçon Tir-Fédéral-Venoge est en cours d'élaboration. Le début des travaux est attendu pour 2016/2017.

REQUALIFICATION DE LA RC82

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. Le concept prévoit une piste mixte piétons-vélos sécurisée sur le tronçon Nord (pont Bleu - tunnel du Marcolet). Sur le reste de l'axe, des bandes cyclables continues permettront des déplacements rapides et compléteront le réseau cyclable de l'agglomération. Une pré-convention financière entre le Canton et les Communes concernées a été signée en septembre 2014. L'avant-projet pourra démarrer début 2015, alors que les travaux sont prévus pour 2017. Le projet est cofinancé par la Confédération dans le cadre du PALM 2012.

REQUALIFICATION DE LA RC76

L'étude préliminaire pour le réaménagement multimodal de la RC76 (route de la Maladière) s'est poursuivie jusqu'en 2014. Elle est menée par les Communes de Lausanne et Chavannes-près-Renens, le Canton (DGMR) et le Bureau du SDOL. Le projet est cofinancé par la Confédération dans le cadre du PALM 2007 et du PALM 2012.

Des bandes cyclables continues sur le tronçon Est (jusqu'à l'avenue du Léman) et des pistes mixtes sécurisées sur le tronçon Ouest (vers la future jonction autoroutière) sont prévues. Des voies de bus à proximité des carrefours principaux garantiront la circulation de la ligne tl 25.

L'avant-projet pourra être établi en 2015; la date du début des travaux sera coordonnée avec les projets riverains, notamment les futurs quartiers En Dorigny et Côtes de la Bourdonette à Chavannes.

MALLEY – GARE DE RENENS – ARC-EN-CIEL

SITE E (CHANTIER 2)

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



Projet de quartier des Coulisses.

urbaine d'une plaine au potentiel exceptionnel. De nombreux projets sont aujourd'hui en cours dans ce périmètre et nécessitent une importante coordination entre eux. Différentes structures de collaboration au niveau stratégique et technique conduisent les études.

Pour faire face aux nombreux projets en cours dans le périmètre du SDIM, les actions du chef de projet de Malley ont été concentrées principalement sur le pilotage de l'élaboration des deux plans de quartiers intercommunaux, Malley-Gazomètre et Malley-Gare. Ce dernier plan a ainsi pu être achevé fin 2014, la mise à l'enquête intervenant en février 2015. Le chef de projet a par ailleurs suivi et veillé à la coordination des autres projets en cours afin d'assurer leur cohérence avec les objectifs du SDIM. Il s'agit en particulier des projets suivants: le PAC pour le futur Centre sportif de Malley, le projet de franchissement Malley Ouest et l'avenue du Chablais.

Un concept de communication a été établi par le Groupe de communication de Malley. Parmi les actions initiées en 2014 figurent la préparation de la communication pour le plan de quartier Malley-Gare et le projet Take off (titre de travail) qui a permis de rapatrier 5 jardins de Lausanne Jardins 2014 à Malley et qui sera inauguré en 2015.

AVENUE DU CHABLAIS

Lancé en automne 2012 par Lausanne, Prilly, le Bureau du SDOL et en collaboration avec les tl, l'avant-projet de réaménagement de l'avenue du Chablais s'est poursuivi jusqu'en automne 2014. Les nouveaux aménagements permettront d'améliorer l'image urbaine, la sécurité routière et la mobilité douce, de renforcer le rôle d'interface des transports publics (halte RER, métro m1, tram tl et bus) et d'assurer la progression des bus moyennant des voies réservées. Le projet d'ouvrage se déroulera en 2015. La mise à l'enquête est prévue pour début 2016 afin de garantir le début des travaux fin 2017. Le projet est cofinancé par la Confédération dans le cadre du PALM 2012.

GARE DE RENENS

Le projet de réaménagement de la gare de Renens et de ses abords est piloté par les Communes de Renens, Chavannes-près-Renens, Crissier et Ecublens. Le Bureau du SDOL assume le secrétariat de la cellule de communication globale du projet.

La procédure d'approbation des plans menées par l'Office fédéral des transports en 2014 doit permettre d'obtenir l'autorisation de mener les travaux en début d'année 2015.

Le 1^{er} mars 2014, un arbre a été planté sur la place sud de la gare pour marquer l'accomplissement de la toute première étape des travaux: l'aménagement routier côté sud qui a permis, entre autres, l'arrivée de la ligne tl 25.

Le 22 novembre marquait le lancement des travaux du programme Léman 2030 dont l'objectif est de doubler les places assises dans les trains CFF entre Lausanne et Genève et d'offrir un départ toutes les 15 minutes aux RER vaudois et genevois. L'Expo Léman 2030 a été inaugurée à cette occasion et une grande manifestation publique a été organisée par les CFF.

SECTEUR JONCTION VENOGÉ

Le lancement de l'étude du concept de mobilité et d'aménagement urbanistique et paysager du secteur de la jonction autoroutière d'Ecublens et de la Venoge a été confirmé à la fin de l'année 2014. Les Communes de Bussigny, d'Ecublens, d'Echandens, le Canton (DGMR, GOP et DGE), ainsi que les Bureaux de Région Morges et du SDOL collaborent sur ce projet. L'étude sera menée entre le printemps 2015 et début 2016.

ZONES D'ACTIVITÉS ST-SULPICE – ÉCUBLENS

SITE G (CHANTIER 4)

VALLAIRE-VENOGE

Les Communes d'Ecublens et de St-Sulpice, en collaboration avec le Bureau du SDOL et le Canton, ont continué leurs études sur les questions foncières et financières posées par le projet de plan directeur localisé (PDL) du secteur Vallaire-Venoge. Différentes variantes de principes d'aménagement (mixité, densité, espaces publics majeurs) sont étudiées afin de s'assurer de la faisabilité du projet. Une fois celles-ci établies, le PDL sera remis aux services cantonaux, puis soumis à la consultation publique et finalement transmis aux Conseils communaux pour adoption.

ESPACES PUBLICS ET MOBILITÉ DOUCE

GROUPE VÉLO (GVOL)

Sous la responsabilité du délégué à la mobilité douce, le Groupe vélo de l'Ouest lausannois s'est réuni à 5 reprises en 2014. En présence de représentants communaux et des associations ATE et ProVelo de nombreux sujets ont été présentés, notamment :

- Chavannes : suivi PQ Cèdres et RC76 ;
- Crissier : PQ Lentillières et PQ L'Orée ;
- Ecublens : ch. du Bochet et plaine du Croset ;
- Prilly : av. du Chablais et route du Mont ;
- Renens : rue de l'Avenir, rue du Simplon, av. du Léman, secteur Gare de Renens (aménagement des places, Vélostation), franchissement inférieur de l'av. du Léman (PALM 4d.OL.15) ;
- Cap sur l'Ouest 2014 ;
- Guide *A vélo dans l'Ouest* ;
- Bus à haut niveau de service (BHNS) PP5 : tronçon Prilly, Renens, Crissier ;
- Révision des réseaux de mobilité douce de l'Ouest lausannois.

COMPTAGE VÉLOS

La stratégie de comptage vélos, élaborée en commun avec Lausanne en 2013, a été prise en compte lors des comptages régionaux 2014. Pour la première fois, les comptages effectués sur une quinzaine de points répartis dans l'agglomération (dont 3 situés dans l'Ouest lausannois) permettront d'avoir une image générale de l'utilisation du vélo. Les résultats seront disponibles dans le courant de l'année 2015.

CAP SUR L'OUEST 2014



Cap sur l'Ouest – Remise des prix aux lauréats du concours « De commune en commune ».

Suite au succès de l'édition 2012, les Communes et la préfecture ont à nouveau mis le Cap sur l'Ouest le dimanche 28 septembre 2014. Avec une météo très favorable, ce sont plus de 23 000 participants qui ont pris part à l'événement. Le Bureau du SDOL a participé activement à l'organisation de cette 2^e édition avec notamment la mise sur pied d'un concours (plus de 1200 participants).

GUIDE VÉLO – LOISIRS

Après les guides de balades à pied, un premier guide *A vélo dans l'Ouest* a été réalisé en 2014. Les 3 balades présentées allient plaisir et intérêt pour la région. Ce guide contient des informations pratiques, des cartes accompagnées d'indications détaillées, des itinéraires ainsi qu'un descriptif des points d'intérêt qui jalonnent les parcours. Tiré à 3000 exemplaires et diffusé lors de la journée Cap sur l'Ouest 2014, ce guide est disponible dans les guichets des administrations communales ainsi qu'au Bureau du SDOL.

MOBILITÉ MULTIMODALE

TRANSPORTS PUBLICS: R14

La mise en place du réseau tl 2014 a été préparée et accompagnée par les membres du Groupe technique Mobilité Multimodale, avec la participation des huit Communes de l'Ouest lausannois, du Canton (DGMR), des Hautes Ecoles (EPFL, UNIL), du Bureau du SDOL, des tl ainsi que des MBC. Le prolongement de la ligne 25 vers la gare de Renens en septembre 2014 a constitué la dernière étape de la mise en place du nouveau réseau. Cette ligne a bénéficié des subventions de la Confédération dans le cadre du PALM 2007.

Depuis 2014, le groupe technique a renforcé son fonctionnement comme plate-forme de planification stratégique des réseaux de déplacement dans l'Ouest lausannois. Il s'agit notamment de développer dès 2015 l'image directrice du réseau des transports publics à l'horizon 2030, sur la base des réflexions des tl pour leur vision d'entreprise à l'horizon 2025.

STATIONNEMENT - INVENTAIRE

Un inventaire du stationnement dans l'Ouest lausannois a été établi, sous la responsabilité de la Commune de Chavannes-près-Renens, en 2012 et 2013. Au total, environ 9200 places de parc ont été dénombrées, dont 7600 places voitures, correspondant à 106 places publiques pour 1000 habitants.

La base de données est publiée dans un guichet cartographique sur internet (<http://sdol.edilis.net>). La mise à jour des données sur le terrain est réalisée, depuis 2014, par PolOuest en coopération avec les responsables communaux.

CELLULE DE COORDINATION DES CHANTIERS

Au vu des grands chantiers attendus dans le cadre du Projet d'agglomération Lausanne-Morges, les Communes de l'Ouest lausannois ont souhaité mettre en place une cellule de coordination afin d'identifier les éventuels conflits entre chantiers et leurs impacts sur les réseaux de transports (bus, voitures, vélos, etc.). Cette structure rassemblera les services techniques des Communes, des représentants du Canton (DGMR), du SIE, de PolOuest, des CFF et des tl. Le Bureau du SDOL en assumera le secrétariat. Cette cellule s'appuiera sur l'outil informatique SISOL développé par la Ville de Lausanne, qui constituera la base de données des chantiers prévus d'ici 2030.

JONCTIONS AUTOROUTIÈRES

Début 2014, l'OFROU a mis en consultation auprès du Canton et des Communes les projets généraux d'assainissement du goulet de Crissier et des jonctions d'Ecublens et de Chavannes. Une prise de position conjointe a été établie par le Bureau du SDOL en complément et synthèse des prises de positions communales.

PATRIMOINE BÂTI ET NATUREL

RÉSEAU ÉCOLOGIQUE

L'étude du réseau écologique entreprise en 2011 par la Ville de Lausanne, les Communes de l'Ouest lausannois et le Canton a été soumise, durant l'année 2014, aux Municipalités des neuf Communes concernées. Cette étude servira de base pour l'intégration de la composante biodiversité dans le futur Plan directeur intercommunal. Elle permet dès aujourd'hui de tenir compte des enjeux naturels dans les projets communaux. Elle donne également des orientations pour l'aménagement et l'entretien des espaces verts et fournit aux propriétaires des idées pour améliorer la biodiversité dans leur jardin.

RENGES-VENOGE

Pour répondre aux enjeux liés à l'interface ville-campagne et notamment aux pressions qu'exerce la ville sur l'activité agricole et le patrimoine naturel, le Bureau du SDOL a organisé pour la Commune d'Ecublens et le Canton (SDT et DGE) une démarche d'études tests, débutée en octobre 2013. Celle-ci a permis d'élaborer une image directrice de l'évolution du secteur Renges-Venoge qui fait partie de l'un des cinq grands espaces reconnus comme « parcs d'agglomération » par le PALM.

Trois équipes d'architectes-urbanistes-paysagistes ont été invitées à élaborer des variantes d'aménagement du secteur. Dans une formule qui favorise la coopération et la concertation, les bureaux mandataires se sont réunis avec la Commune, le Canton et des experts lors de trois ateliers. Début 2014, les ateliers 2 et 3 ont été prolongés par des portes ouvertes pour permettre à la population et aux propriétaires d'exprimer leurs remarques. Ces dernières seront intégrées à l'image directrice du secteur qui sera établie au 1^{er} semestre 2015 par un 4^e bureau présent tout au long de la démarche.



Portes ouvertes à la population et débat public lors des études tests du secteur Renges-Venoge.

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. Or, les besoins de transformation et la pression démographique soumettent ce patrimoine à des pressions pouvant le dénaturer, voire le détruire.

Lancée par les huit Communes et le Canton (SDT et SIPAL) et placée sous le pilotage du Bureau du SDOL, une étude a été confiée fin 2013 au Prof. 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. L'étude sera finalisée début 2015 suite à une présentation aux Municipalités et une validation par les partenaires. Elle devrait faire l'objet d'une publication sous la forme d'un cahier thématique destiné à un large public.

AXES FORTS (AFTPU)

Dès fin 2013, le chef de projet Axes Forts pour l'Ouest lausannois a été intégré au sein du Bureau du SDOL. Cette organisation permet de mieux faire valoir les intérêts des Communes de l'Ouest lausannois dans le projet de transports publics. Une coordination plus étroite en résulte, notamment avec les domaines de la mobilité douce et de la qualité des aménagements urbains.

Au total, le Bureau du SDOL pilote trois projets en phase de planification : le tramway t1 (partie Ouest lausannois) et son extension ainsi que le BHNS sur la route de Cossonay.

PROJET TRAMWAY T1 - TRONÇON GALICIEN À RENENS-GARE

En 2014, les activités se sont principalement concentrées sur :

- La résolution des oppositions suite à la mise à l'enquête publique de 2012 et les adaptations de projet qui en résultent ;
- La consolidation budgétaire avec la recherche d'économies et la répartition financière entre les collectivités ;
- L'analyse des offres des entreprises de construction ;
- La mise en place de l'organisation du projet pour préparer la phase de réalisation.



Le futur terminus de la première étape du tramway Lausanne-Renens et la passerelle Rayon Vert.

PROLONGEMENT DU TRAMWAY T1 JUSQU'À VILLARS-SAINTE-CROIX

En 2014, les études d'avant-projet sont avancées à 90%. Le tracé et la position des arrêts ont été validés en Comité de projet, puis en délégation politique. Le budget est en cours de consolidation, tout comme les clés de répartition financière. La Confédération finance le projet à hauteur de 35%.

Le travail sur le mandat d'itération urbanistique a permis de vérifier que l'avant-projet s'insère correctement dans le tissu bâti existant et futur, tout en favorisant les développements attendus dans le secteur. Le mandat se poursuit afin de coordonner, dans le temps et dans l'espace, les projets de développement des quartiers avec les aménagements du tramway.

PROJET DE BHNS SUR LA ROUTE DE COSSONAY, DE MONTÉTAN À CRISSIER-BRÉ

L'avant-projet a été modifié pour prendre en compte les projets communaux riverains. Le tracé des voies de bus en site propre a été optimisé afin de limiter les emprises nécessaires à la réalisation du projet. L'avant-projet a été validé en décembre 2014.

AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES

FONCTIONNEMENT

Les représentants du Bureau du SDOL ont participé à 5 séances du Copil PALM, 2 Conférences des présidents et 11 séances du GT PALM, dont 2 ateliers consacrés au cadrage de la 2^e révision du projet d'agglomération. Ils ont également participé en tant qu'intervenants à la Conférence d'agglomération du 8 octobre. Cette conférence était consacrée à la politique d'agglomération cantonale en relation avec la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire et à la présentation des trois études menées dans le cadre du PALM (*Stratégie tours, Guide environnemental et Etude Densité*), ainsi qu'à la forme urbaine de Région Morges.

STRUCTURE DU PALM ET SUBVENTION CANTONALE

La réflexion sur les structures du PALM a abouti à une réorganisation selon le scénario « Conduite partenariale du PALM » qui a été validé par le Copil du PALM en novembre. Cette nouvelle organisation prévoit la suppression du Bureau du PALM qui avait jusqu'à présent été rattaché à Lausanne Région et la mise en place d'une nouvelle structure de pilotage entre le Canton et les Schémas directeurs avec la participation des deux Régions de Lausanne et Morges (Copil PALM et Copil élargi), la conduite opérationnelle incombant aux services cantonaux.

Au niveau technique, la participation des Schémas directeurs se fera par le biais de la nouvelle Direction technique (DT PALM) et sera plus importante en termes d'investissement temporel (environ un demi-poste de travail par Schéma).

Le subventionnement cantonal des Schémas directeurs a également été traité dans le cadre de cette réorganisation. Il a abouti à un modèle de financement unique pour les 5 structures qui consiste en une subvention cantonale composée d'une part fixe (Fr. 75 000.- par Schéma) et d'une part variable sur le solde des charges de personnel (environ 14%). Pour le Bureau du SDOL, ce modèle signifie que le taux de subvention reste à environ 20%, alors que le coût par habitant augmente d'un franc en raison de l'effectif plus élevé. Cette différence devrait être compensée pour les Communes par une diminution de leur participation financière au PALM via Lausanne Région.

PROJET D'AGGLOMÉRATION DE 2^e GÉNÉRATION : PALM 2012

Le rapport d'examen de la Confédération (février 2014) a très bien noté le PALM de 2^e génération en lien avec son utilité (meilleure note des 41 projets de 2^e génération déposés en 2012). Le rapport coût/utilité du PALM 2^e génération a permis d'obtenir un cofinancement fédéral des mesures à raison de 35%. Dans l'Ouest lausannois, deux mesures de franchissement présentées dans le PALM 2012 ont été réintégrées dans le PALM 2007 (passage inférieur du Léman et franchissement de Malley Ouest).

L'accord sur les prestations et le protocole additionnel établis dans le cadre de la mise en œuvre du PALM 2012 pour les mesures et paquets de mesures d'urbanisation et infrastructurelles a été mis en consultation en fin d'année auprès des communes du PALM avec l'appui des Schémas directeurs. Ces documents complètent la Convention du 22 février 2007 et de son avenant du 18 juin 2012.

PROJET D'AGGLOMÉRATION DE 3^e GÉNÉRATION : PALM 2016

Le Copil du PALM a décidé en mai de réviser son projet d'agglomération pour déposer un projet de 3^e génération (PALM 2016) en juin 2016. Suite à cette décision, une proposition de démarche pour cette révision a été validée par le Copil en décembre. Le Bureau du SDOL a participé au même titre que les autres secteurs à l'élaboration de ce document cadre qui prévoit une révision ciblée sur les demandes de la Confédération et les besoins de mise en œuvre.

OUTIL DE PLANIFICATION FINANCIÈRE (ODPF)

Un outil de planification financière a été développé par le PALM et le Canton (DGMR) depuis 2012. Il a comme objectif de soutenir les multiples acteurs du PALM dans leur travail, en faisant le lien entre les projets techniques et les contributeurs. Ainsi, ces derniers peuvent planifier leurs investissements dans le temps, prioriser les projets et/ou négocier avec des tiers (Canton, Confédération). Entre l'été et l'hiver 2014, toutes les mesures et projets du PALM 2007 pour l'Ouest lausannois ont été introduites dans cet outil par le Bureau du SDOL.

PLAN DE CHARGES 2030

L'étude *Plan de Charges 2030* du PALM a été menée par le Canton (DGMR), les cinq Schémas directeurs, les Villes de Lausanne et de Morges ainsi que par les tl et les MBC en 2014. Elle a eu pour objectif de récolter, vérifier et compléter les données des études locales existantes afin d'établir le plan de charges de trafic du réseau routier structurant du PALM à l'horizon 2030. A l'automne 2014, l'étude a été présentée et mise en consultation auprès des Communes. Les remarques seront traitées et intégrées jusqu'au printemps 2015. Le plan de charges établi constituera une base de données importante pour les études de mobilité à venir.

MOBILITÉ DOUCE

Le Bureau du SDOL a pris une part active dans le groupe mobilité douce du PALM. Les sujets tels que la gestion et le développement des vélos-en-libre-service ainsi que la mise en œuvre de la première étape du jalonnement vélo à l'échelle de l'agglomération y ont été traités.

STRATÉGIE TOURS

Le rapport d'étude sur la stratégie d'évaluation des projets de tours dans l'agglomération Lausanne-Morges a été publié en 2014. Plutôt qu'une vision figée du territoire fixant une fois pour toutes les endroits favorables ou défavorables à l'édification de tours, il met à disposition de tous des critères ainsi que des outils d'analyse et des ressources qui permettront aux autorités de juger chaque projet particulier dans son contexte et selon les circonstances.

L'étude, menée sous le pilotage du Bureau du SDOL pour le compte du PALM, avec la participation des Communes des cinq Schémas directeurs et des services cantonaux partenaires, avait pour but de définir une stratégie d'implantation de tours coordonnée et partagée dans le périmètre compact de l'agglomération. Cette étude, annoncée dans le PALM 2012, en constitue désormais une annexe. Son statut est celui d'un instrument d'aide à la décision. Elle a été transmise à toutes les Municipalités de l'agglomération pour prise de connaissance, puis entérinée par le Copil PALM au mois de mai 2014.

GUIDE ENVIRONNEMENTAL

L'agglomération s'est dotée en 2014 d'un *Guide environnemental* qui fixe les mesures à prendre dans le domaine de l'environnement et propose une check-list permettant d'intégrer la thématique de l'environnement dans les projets d'urbanisation et d'infrastructures. Ce guide a été élaboré par un groupe spécialisé du PALM dans lequel le Bureau du SDOL représente les Communes de l'Ouest lausannois.

LE SECTEUR DE LA CONSTRUCTION SE VEUT PARTENAIRE



© FVE

Georges Zünd, Directeur de la FVE.

Directeur de la Fédération vaudoise des entrepreneurs (FVE), Georges Zünd a aussi été municipal à Bussigny jusqu'en 2005, puis préfet du district de Morges jusqu'en 2011. Il répond à des questions sur le développement de l'agglomération, qui le touche de près !

Quelles sont les expériences de la Fédération vaudoise des entrepreneurs (FVE) avec le PALM et le SDOL ?

Les développements à venir nous concernent directement, mais notre implication dans la réflexion menée en amont est toute récente. La FVE a été invitée à faire partie du groupe des « parrains » qui accompagnent l'élaboration du projet de Plan directeur intercommunal (PDi) de l'Ouest lausannois. La première séance a eu lieu le 5 novembre 2014.

Quels sont les besoins des entreprises en matière de territoire ?

Les entreprises ont besoins d'être proches des éléments à développer. En périphérie, leurs nuisances sont acceptables et leur approvisionnement en matières premières pas trop compliqué. Mais avec la croissance, la périphérie finit par devenir centre. Certaines petites PME peuvent être compatibles avec la ville, les autres doivent déménager. Il faut se donner la main pour trouver des solutions. Les nuisances générées sont déterminantes. Nous devons d'ailleurs penser à l'ensemble du système. Si l'agglomération doit croître, il ne faut pas que les gravières et les décharges soient à l'autre bout du canton.

Et en ce qui concerne les transports ?

Les infrastructures de transport lourdes sont prioritaires. Elles devraient pouvoir se réaliser sans risquer un recours pour chaque traverse de voie à poser. Dans ce domaine, il ne faut pas avoir froid aux yeux ni rester trop près de ses sous. A l'époque, j'étais pour que le m2 aille jusqu'au Chalet-à-Gobet. Le tram doit aller le plus loin possible. Les gens sont prêts à payer pour des transports efficaces offrant une vraie alternative à la voiture. Actuellement avec le réseau d'axes forts, on a posé les bonnes briques. Continuons et ne craignons pas. Mais une mixité de moyens de transport reste nécessaire. Il faut rester réaliste et ne pas appliquer des solutions trop radicales et idéologiques. Construire un éco-quartier avec le premier parking à plusieurs centaines de mètres, c'est brutal pour certaines activités et pour la population âgée. Il y a un nombre incompressible de véhicules qui doivent circuler. Les entreprises ne peuvent pas se passer du transport individuel motorisé. Un maçon ne transporte pas ses 25kg de sable en bus et un plombier doit pouvoir se parquer à proximité immédiate quand une canalisation saute en ville. Il faut chercher à mieux comprendre l'activité et les besoins de chacun.

Qu'est-ce que la croissance de la ville apporte à l'entrepreneur ?

Certaines entreprises travaillant à une échelle supra cantonale ne sont guère influencées. Au contraire d'entreprises de services qui profitent immédiatement de l'augmentation de clientèle urbaine. Pour le secteur de la construction, il y a évidemment de beaux projets. Mais les plans d'agglomération conduisent à envisager des ensembles de constructions plus imposants qu'auparavant. Les entreprises qui étaient en mesure de prendre en charge des projets de 12 à 20 appartements ne peuvent peut-être pas assumer un ensemble de 50 à 80 appartements. Si l'on ne veut pas déterminer d'avance les projets comme perdus pour l'économie locale, il faut les répartir en lots adaptés à la taille de nos entreprises et éviter que tous les chantiers arrivent en même temps sur le marché. Cela dit, nos entreprises devront s'adapter, se réunir en consortiums ou se réorienter vers la rénovation. Nous essayons de thématiser ces questions au sein de la fédération.

La proximité et l'équilibre entre habitations et activités est-il satisfaisant ?

La proximité est un facteur sur lequel nous misons. La FVE représente quelque 2800 entreprises. Près de 85% sont des PME de 1 à 10 employés, qui trouvent leurs clients dans la région. Il est clair qu'une scierie doit être située proche de sa matière première, au pied du Jura par exemple. De même, les entreprises du gros œuvre doivent être basées en périphérie. Mais un menuisier peut s'installer à côté des habitations. On pourrait davantage valoriser l'intégration de l'entreprise dans le quartier. Faire confiance au petit artisan qui a une réputation à tenir et que vous voyez tous les jours. C'est une sécurité par rapport à une entreprise peut-être moins chère mais lointaine. Le « menuisier de quartier », c'est à lui qu'on s'adresse quand tout va mal. Il est plus vite sur place en cas de pépin et il forme sans doute un apprenti qui a grandi dans le quartier. C'est d'ailleurs aussi lui qu'on sollicite pour soutenir la tombola locale. C'est dommage et ingrat de lui préférer une autre entreprise quand on attribue un mandat en ne regardant que le prix. Quand un nouveau secteur important se développe, je verrais bien une petite zone artisanale s'y créer et accueillir ses premiers locaux, actifs dans le second œuvre ou dans la rénovation, avant même que le gros œuvre des premiers bâtiments d'habitation soit terminé.

Comment abordez-vous votre rôle de parrain dans l'élaboration du PDi ?

Notre volonté est de nous inscrire dans le partenariat et nous nous réjouissons de participer. Nous comptons aussi nous concentrer sur la réalisation concrète et nous garder de la sculpture sur nuages. Cela ne veut pas dire que l'on ne peut pas définir des principes généraux et faire des scénarios à 25 ou 30 ans. Mais il faut rester toujours clairs sur ce dont on parle et assurer un lien fort avec notre réalité d'entrepreneurs. Nous espérons que notre regard pourra apporter quelque chose. Cette participation est aussi l'occasion pour nous de nous pencher sur les questions de développement avec un nouveau regard. Cet échange de compétences sera certainement un plus pour l'avenir.