

# ◀ OUEST LAUSANNOIS ACTIVITÉS 2017

[www.ouest-lausannois.ch](http://www.ouest-lausannois.ch)



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

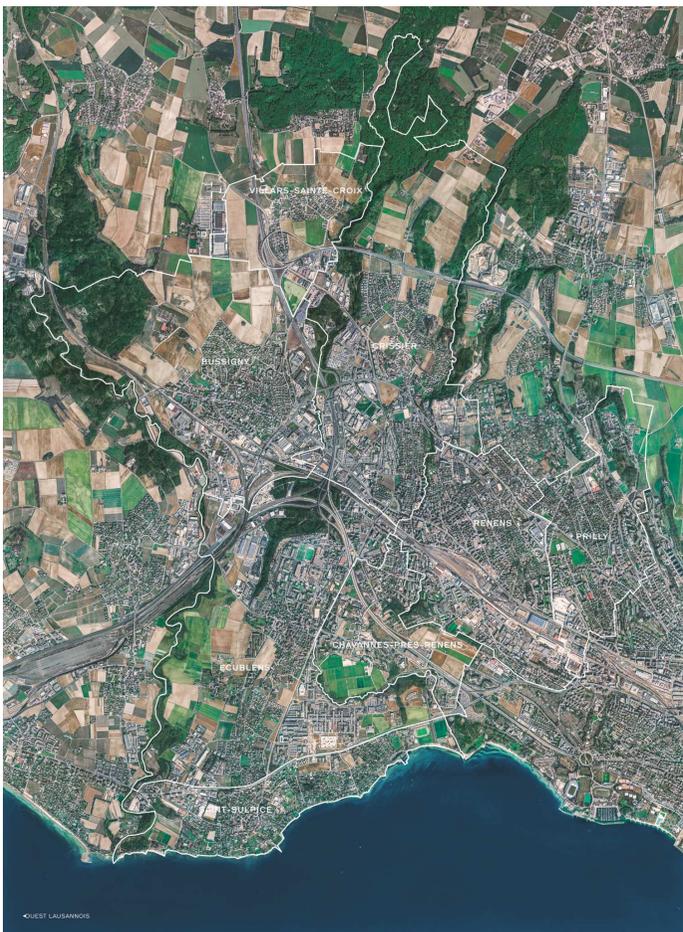
## VALORISER LES RESSOURCES ET ACCOMPAGNER UN DÉVELOPPEMENT DYNAMIQUE ET ÉQUILIBRÉ

L'Ouest lausannois bouge, évolue, se transforme : gares, logements, espaces publics, écoles, lignes de bus, routes, pistes cyclables et bientôt tram, les projets foisonnent et les chantiers se développent.

Les huit Communes de l'Ouest lausannois travaillent main dans la main ainsi qu'avec de nombreux partenaires dont le Canton, la Confédération, les CFF et les TI pour relever les défis de l'aménagement du territoire et de la croissance de la population. Ensemble, elles veulent des espaces de qualité, une ville agréable à vivre, une identité forte et un paysage valorisé pour les plus de 70 000 habitants d'aujourd'hui et ceux de demain.

Pour accompagner la mue actuelle et assurer une vision interdisciplinaire, dynamique et partagée, elles se sont donné la structure Stratégie et développement de l'Ouest lausannois (SDOL). Elles y collaborent dans plusieurs domaines : urbanisme, mobilité, paysage, environnement et énergie, logement et activités, patrimoine et identité régionale.

[www.ouest-lausannois.ch](http://www.ouest-lausannois.ch)



Vue aérienne de l'Ouest lausannois.

## UNE IDENTITÉ RÉGIONALE FORTE ET TOUJOURS PLUS LISIBLE

10 ans ! C'est l'âge que notre district vient d'atteindre. Né officiellement le 1<sup>er</sup> janvier 2008 en tant qu'entité administrative et judiciaire qui assure les services de proximité et les tâches décentralisées de l'État, l'Ouest lausannois existait cependant déjà auparavant.

Il s'est imposé presque comme une évidence au moment du découpage territorial voulu par la nouvelle Constitution vaudoise de 2003. La dynamique démographique du siècle passé lui avait donné un poids qui aurait été mal pris en considération s'il avait été simplement réparti entre le district de Morges et celui d'un « Grand Lausanne ».

Une identité propre était en germe. Des collaborations s'étaient mises en place. SDOL y a joué un rôle essentiel et central. Né sur la base d'une convention signée en 1999, le schéma directeur a été publié en 2003. Cette collaboration intercommunale, devenue Stratégie et développement de l'Ouest lausannois, n'a cessé, durant ces 14 années passées, de contribuer à l'existence du district et à sa vitalité en relevant d'énormes défis.

Un district, c'est, entre autres, une identité régionale. Un sentiment d'appartenance et de communauté de destin que nous avons décidé de maîtriser ensemble. Aux temps anciens, il était demandé que la distance aller-retour que chaque citoyen avait à parcourir pour accomplir les formalités décentralisées de l'État dévolues au district (impôts, registre foncier, état civil,...) puisse être accomplie à pied dans la même journée. Ce principe pratique, SDOL le traduit en quelque sorte dans le contexte actuel. Supprimer les obstacles, améliorer la mobilité, rapprocher les personnes, renforcer les repères et la lisibilité du territoire, valoriser l'identité de notre district.

La volonté commune de « faire l'Ouest ensemble » a été réaffirmée à plusieurs reprises. Les syndicats de l'Ouest lausannois, nous l'avons même soulignée, cette année 2017, en nous donnant un fil rouge explicite jusqu'en 2021. Une série d'intentions et d'axes prioritaires hiérarchisés forment ainsi la vision stratégique 2016-2021. La révision conjointe des Plans directeurs communaux (PDI), actuellement en cours, apparaît naturellement en tête. Elle réunit les enjeux essentiels et l'ensemble de nos aspirations pour le territoire ouest lausannois. Optimiser la gestion du trafic et garantir l'accessibilité dans l'Ouest lausannois forme le deuxième des sept axes de la vision stratégique. Ces deux premières priorités représentent des clés fondamentales pour que les dix prochaines années du district confirment notre élan, notre ambition partagée et nos exigences de qualité développées depuis le début.

Claudine Wyssa, présidente du Gropil SDOL et syndique de Bussigny



© DRK

# LE PATRIMOINE, OUTIL DE DÉVELOPPEMENT POUR L'OUEST LAUSANNOIS

La révision concertée des huit plans directeurs communaux est l'occasion de mettre à jour et de renouveler la lecture du territoire de l'Ouest lausannois, de renouer avec son histoire et avec son paysage, et de conférer un sens à son développement.

Il faut le reconnaître : l'Ouest lausannois porte encore et profondément la marque des décennies de développement industriel et démographique qui ont succédé à la Seconde Guerre mondiale. Essor désordonné, déterminé par l'urgence, qui s'est traduit par la construction rapide de grands ensembles de logements et d'usines, par la multiplication des voies ferrées, déjà très présentes, et de voies de circulation majeures, dont l'auto-route Lausanne-Genève. Comportement caractéristique de l'époque : ces transformations territoriales ont été menées sans grande conscience ni de l'histoire, ni de l'environnement. Le destin périphérique des huit Communes de l'Ouest – Bussigny, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Prilly, Renens, Saint-Sulpice et Villars-Sainte-Croix – semblait donc tracé : banlieue de Lausanne vouée au transit et aux grandes surfaces pour achats motorisés, périmètre compliqué, pollué et mal famé, composé de parkings géants, d'ensembles de logements et de maisonnettes modestes, de ronds-points d'échange, de friches ferroviaires et industrielles.

C'était compter sans l'histoire, laquelle en a vu d'autres en termes de déclin et de sursauts. Depuis le début du millénaire, les Communes du district se sont résolument mises au travail pour que cette image peu avenante, confuse et décousue cède progressivement le pas à celle qui se prépare dans les cuisines de Stratégie et développement de l'Ouest lausannois (SDOL), autrefois Schéma directeur de l'Ouest lausannois.

## INITIATIVE COMMUNALE

En 2000, en effet, un virage s'amorce, impulsé par le Canton, qui impose aux Communes une gestion contrôlée de la dynamique urbaine, à commencer par un moratoire sur les gros générateurs de trafic. Cette décision prend appui sur une évaluation du potentiel de développement élevé de la région. Les Communes se trouvent alors confrontées à cette alternative bien connue : repenser elles-mêmes leur territoire ou subir une imposition venue de haut.

Aussitôt, elles se donnent un schéma directeur comme instrument d'action et le SDOL pour conduire sous leur houlette le projet de mutation territoriale. Ensemble, elles en tracent les lignes directrices et les principes d'action, définissent la méthode et les étapes de réalisation et, maintenant, pilotent l'élaboration du Plan directeur intercommunal.

En décidant de dresser les grandes lignes de leur développement à venir, les Communes de l'Ouest lausannois ne font que prolonger une très vieille histoire. En effet, la prise en main de leur destin correspond non seulement à la traditionnelle organisation politique suisse et à la vieille pratique des responsabilités exercées de bas en haut, mais également aux mentalités telles que l'histoire les a façonnées et qui, au fond, n'ont que peu varié.

## PRÉGNANCE DES MENTALITÉS

En collaborant pour se redessiner elles-mêmes de manière indépendante, les Communes de l'Ouest lausannois obéissent à un réflexe ancien. À l'heure où les moyens de transport améliorés les rapprochent du centre de Lausanne, les voici qui se regroupent – sans nullement songer à fusionner – pour résister au processus de périphérisation déjà engagé, tout en s'efforçant de rester elles-mêmes. Voilà qui confère une valeur accrue à leurs huit centres historiques, ainsi qu'aux noyaux plus récents, et signale aux urbanistes l'importance de traduire cette spécificité, le polycentrisme, en termes de planification. Repères pour la mémoire et l'organisation sociale des habitants, ces anciens cœurs de villages, de même que les quartiers créés dans les années cinquante et soixante du siècle dernier, offrent tout naturellement l'opportunité de restaurer une vie collective à l'échelle adéquate, après le coup de gomme imposé par les avancées de l'industrie et le primat de l'automobile.

## ENSEMBLES BÂTIS DU XX<sup>e</sup> SIÈCLE

Une lecture attentive du territoire et de ses habitants passe par la reconnaissance du

patrimoine – patrimoine culturel inclus. Celui-ci, de la même manière que le paysage, émet une multitude de signaux éclairants. Analyser les objets patrimoniaux, saisir le faisceau de significations dont ils sont porteurs, identifier les dynamiques dans lesquelles ils s'inscrivent revient à se munir de solides connaissances au moment de planifier. Les réussites et les échecs de naguère contribuent à l'identification de besoins qui n'ont guère varié – lieux d'échanges sociaux, espaces dégagés, rapport à la nature et au paysage, circulation contenue, sécurité... – et qu'il s'agit de servir au mieux. Mission paradoxale : parmi les biens les plus précieux figurent les espaces vides, constamment menacés, à préserver à tout prix au nom de la qualité urbaine présente et future.

Les ensembles bâtis du XX<sup>e</sup> siècle marquent de leur empreinte le territoire de l'Ouest lausannois. Bruno Marchand, architecte et professeur à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), a récemment procédé à leur recensement et à leur étude. L'ouvrage qui en résulte constitue un précieux outil pour appréhender ces constructions et fournit des critères permettant des transformations éclairées ainsi que la surveillance pertinente de leur évolution\*. Généralement dédaignés comme produits mineurs de la modernité, ces témoins historiques du développement urbain font souvent l'objet d'un vif attachement de la part de leurs habitants. En comprendre les raisons, reconnaître et signaler la valeur patrimoniale de ces ensembles, c'est contribuer à un meilleur discernement en cas d'interventions futures.

## PROLONGER L'HISTOIRE

À l'heure où les urbanistes se trouvent confrontés à l'obligation de freiner l'étalement urbain et, simultanément, à celle de densifier les centres, le passé proche ou lointain propose non pas des recettes mais des renseignements ainsi que le recul qui élargit la perspective. Car comment prolonger l'histoire de manière cohérente ? Quelles centralités, quels objets, quels repères introduire ? Et sur quels fondements ? Comment, en innovant, enrichir la vie



La Ferme des Tilleuls, un espace de culture et de loisirs ouvert à tous.

de couleurs et de saveurs ? Autant de questions posées aux urbanistes qui dessinent l'Ouest lausannois de demain en s'appuyant sur les visions, les orientations, les stratégies proposées ainsi que sur la collaboration intercommunale.

Dans la commune d'Ecublens, la campagne de Renges, son hameau et la rive est de la Venoge ont fait l'objet de recherches approfondies et de réflexions poussées sur la manière de préserver ces vastes espaces agricoles ainsi que leur richesse naturelle et biologique, tout en les insérant dans le développement urbain de l'agglomération Lausanne-Morges. En effet, une fois sa valeur identifiée et assumée, un tel patrimoine culturel, bâti et naturel peut devenir un atout stratégique de première force. Renges et d'autres campagnes pourraient, par exemple, se prêter au développement d'une agriculture urbaine innovante, tournée vers la satisfaction des besoins de la ville et ouverte à une fonction d'accueil du public.

Pour la ferme des Tilleuls, une solution belle et conviviale a déjà été trouvée par la Commune de Renens. Cette ancienne maison rurale flanquée d'une grange et entourée d'un parc arborisé avait été convertie, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, en logement pour apprentis cheminots. En 2017, la voici fraîchement réhabilitée et offerte comme espace de culture et de loisirs ouvert à tous les publics.



La rive est de la Venoge, tout comme le hameau de Renges, ont fait l'objet de recherches pour les intégrer au développement urbain, tout en préservant leur richesse naturelle.

## PATRIMOINE DE DEMAIN

Le Plan directeur intercommunal en cours d'élaboration montre déjà son pouvoir instigateur et catalyseur. Il pousse les Communes à porter sur leur territoire un regard renouvelé et à reconnaître la valeur de leur patrimoine culturel et naturel, sur lequel aucune autre instance, ni fédérale ni cantonale, ne veillera jamais. Utile en soi si elle conduit à l'élaboration d'inventaires locaux, cette démarche alimente la réflexion sur le spécifique et le collectif, sur les méthodes à appliquer et sur le sens à donner à l'évolution actuelle.

S'il convient de considérer le patrimoine comme une opportunité pour aujourd'hui, il importe aussi de produire et de défendre celui de demain. Ce qui incite à la plus grande exigence pour les chantiers actuels et futurs. La Distinction de l'Ouest lausannois pour la qualité du bâti a précisément été lancée dans cet esprit\*\*. Elle récompense les réalisations architecturales, urbanistiques ou paysagères exemplaires dans le district et s'adresse aux maîtres d'ouvrage et aux professionnels dont les projets contribuent à l'amélioration du cadre de vie des habitants.

Par touches successives de plus en plus rapides, l'Ouest lausannois se comprend et se définit comme projet. Région presque sinistrée économiquement hier, territoire en développement aujourd'hui, il se change en pôle d'attraction pour une population jeune et bien formée que séduisent ses Hautes Écoles et les opportunités offertes par ses entreprises de pointe. Mais aussi – qui l'eût cru ? – une certaine qualité retrouvée, progressivement perceptible, de son territoire naturel et construit.

Lorette Coen, Ariane Widmer, Benoît Biéler

Extrait de l'article paru dans la revue « Patrimonial », Section monuments et sites – Service immeubles, patrimoine et logistique (SIPAL), État de Vaud, 2018

\* « Un paysage de la modernité » par Bruno Marchand, avec les contributions d'Alexandre Aviolat, de Lorette Coen, d'Yves Dreier, de Matthieu Gafsou, de Marianne Huguenin et d'Ariane Widmer. Les Cahiers de l'Ouest. Éditions Infolio, 2016.

\*\* Renseignements sur le site : [www.olpw-2011.ch](http://www.olpw-2011.ch)



Les grandes constructions du quartier de Mont-Goulin à Prilly. Photographie de 1955.



Le silo reconnaissable du magasin Obi à Renens.



Le « garage Arc-en-Ciel » dans le quartier... Arc-en-Ciel à Bussigny.



Le Collège En Dallaz, à Bussigny, l'un des cinq projets récompensés par la Distinction de l'Ouest le 22 mars 2018.



Sur le campus de l'EPFL, la Place Cosandey, dont la requalification a été menée par les étudiants en architecture, a été également saluée par la Distinction de l'Ouest.

# UNE NOUVELLE IMAGE DIRECTRICE TL POUR ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DE L'OUEST

Entre 2009 et 2014, un important travail pour améliorer l'offre de transport public a été fourni par étapes dans l'Ouest lausannois. Il a permis de structurer un nouveau réseau de lignes de bus, désormais exploitées 18 heures sur 24, comme ailleurs dans toute l'agglomération. Le résultat s'est révélé extrêmement positif auprès des habitants et visiteurs puisque la fréquentation a augmenté globalement de 50%.

Afin de préparer l'arrivée du tram et des bus à haut niveau de service (BHNS), une démarche de planification a également été mise en œuvre. Ainsi, en 2016 et 2017, les tl, le Bureau SDOL et les Communes de l'Ouest lausannois ont collaboré à l'élaboration d'une « image directrice des transports publics de l'Ouest lausannois » pour les horizons de planification 2023 et 2028. Le premier représente la mise en service prévue du tram entre Lausanne et Renens, le second le prolongement du BHNS de Crissier à Bussigny. Les planifications proposées reflètent la volonté de poursuivre le développement du réseau de transport et d'améliorer le service à la population et aux personnes se rendant dans le district.

Comme toute planification, l'image directrice se doit d'être conforme aux principes établis dans les planifications supérieures tels que le Projet d'Agglomération Lausanne-Morges et le Plan directeur cantonal. Il a également été convenu que cette image directrice serait conçue en lien étroit avec la vision d'entreprise, « Vision 2025 », développée par les tl et adoptée par le Conseil d'Administration en 2014. L'image directrice est ainsi construite sur la base des développements prévus par l'agglomération en termes d'urbanisme et de mobilité et prend en considération les développements urbains, ainsi que ceux du réseau structurant de tram et de BHNS. Par ailleurs, un certain nombre de développements fins ont été étudiés dans le but de consolider l'offre de transport public. Elle intègre également la notion « d'expérience client » et traite, outre le réseau de transport, des services complémentaires multimodaux et de la relation client.

Il est important de préciser que l'image directrice ne constitue pas une vision figée du réseau aux horizons choisis, mais bien un guide des évolutions envisagées. Elle n'a pas

non plus vocation à décrire de manière détaillée les futures dessertes fines. Mais elle illustre l'objectif qualitatif à atteindre au travers d'une amélioration continue du réseau et des services, chaque développement proposé devant ensuite faire l'objet d'une étude à part entière et s'inscrire dans les plans d'entreprise successifs validés par le Conseil d'Administration des tl. En ce sens, les mesures envisagées se veulent indicatives et non contraignantes pour les Communes : leur approbation sera demandée lors des différentes mises en service.

## OBJECTIFS PRESQUE TOUS ATTEINTS

La démarche a débuté par un diagnostic des effets et de la réalisation de l'image préférentielle précédente. Outre la fréquentation, qui a connu une hausse très importante, quasiment tous les objectifs de desserte ont été atteints : des liaisons en étoile autour de la gare de Renens et de la halte de Prilly-Malley ont été déployées, et plus de 85% des habitants et emplois de l'Ouest disposent désormais d'un arrêt de transport public (bus, m1, MBC) à moins de 300 mètres. Parmi les éléments encore à améliorer, la desserte fine de certains quartiers reste encore lacunaire et plusieurs lignes connaissent aujourd'hui des saturations qui les rendent moins attractives. Enfin, les dessertes nord-sud sont encore peu développées.

## UN DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE EN PHASE AVEC L'URBAIN

Au 31 décembre 2016, les Communes de l'Ouest lausannois comptaient près de 73'000 habitants et 44'000 emplois. Les différents projets urbains décrits dans le PALM ou portés localement par les Communes pourraient faire augmenter la population de 50% ces quinze prochaines années, et les emplois

de 40%. L'image directrice 2023-2028 vise à accompagner ce développement et à combler les manques évoqués ci-dessus, pour arriver à son terme à 95% des habitants et emplois de l'Ouest desservis par un arrêt de bus à moins de 300 mètres (400 mètres pour un arrêt de tram ou de BHNS). Une analyse fine et régulière de tous les développements urbains permettra de mettre en service les améliorations d'offre en coordination étroite avec l'arrivée des nouveaux habitants et des emplois, par exemple sur la ligne 36 (Lentillières). Un accent particulier sera mis sur les interfaces actuelles (Renens, Prilly-Malley) ou en devenir (Bussigny, Crissier-Bré) afin de favoriser les échanges entre les différents modes de transport. Enfin, une série d'études complémentaires vont être menées afin d'instaurer de nouvelles formes de desserte dans les quartiers moins denses. Cela passera par de petites lignes de quartier ou par des formes innovantes de transport à la demande.

## PARTENAIRES CONCERNÉS

- Bussigny
- Chavannes-près-Renens
- Crissier
- Ecublens
- Prilly
- Renens
- Saint-Sulpice
- Villars-Sainte-Croix
- tl – transports publics de la région lausannoise
- MBC – transports de la région Morges Bière Cossonay
- PoiOuest
- DGMR – direction de la mobilité et des routes (État de Vaud)
- Bureau SDOL (pilote)



Les BHNS pourront circuler au centre de certains ronds-points, comme ici à Prilly-Église.



Le futur tram Lausanne-Renens à l'arrêt Galicien.



L'image directrice des transports publics dans l'Ouest lausannois, à l'horizon 2028.

## LES ÉVOLUTIONS PRINCIPALES

À l'horizon 2023, la ligne de tram t1 reliant Lausanne-Flon à Renens-Gare remplacera l'actuelle ligne 17, saturée sur son tronçon lausannois. Le tram permettra alors de desservir efficacement les endroits qui connaissent un important développement dans le secteur de Malley ainsi que ceux situés autour de la gare de Renens. La ligne de BHNS t2 remplacera la ligne 9 entre Lutry et Prilly et doublera la ligne 18 entre Prilly et Crissier. Cette nouvelle ligne reliera ainsi les nouveaux quartiers à l'Ouest de Prilly et à Crissier, comme le quartier de Ley-Outre. Enfin, la ligne 1 de trolleybus sera prolongée de la Maladière à l'EPFL, offrant une liaison supplémentaire sans transbordement entre la gare de Lausanne et les Hautes Écoles.

D'ici 2028, le tram t1 aura été prolongé (en principe dès 2024) jusqu'à Bussigny / Villars-Sainte-Croix, desservant ainsi la majeure partie des développements prévus dans les Communes de Renens, Crissier et Bussigny sur ce corridor (Arc-en-Ciel, Buyère, ...). Selon l'avancement des travaux autoroutiers sur le traitement du goulet d'étranglement de Crissier, la ligne BHNS t2 Lutry-Crissier aura désormais Bussigny pour terminus. Avec ces deux prolongements de lignes, la majeure partie des quartiers en développement disposeront d'une liaison forte et qualitative avec Lausanne.

Ce réseau structurant sera complété afin que les quartiers non desservis par ces lignes disposent d'un rabattement vers les gares et



Passage du m1 à la Bourdonnette.

autres lignes de bus. Enfin, des augmentations de cadences (lignes 31, 32, 33, 36 et 38) permettront la mise en place d'une offre en transport véritablement attrayante, avec notamment des cadences identiques toute la journée, celles du week-end et de soirée étant particulièrement renforcées afin de répondre aux demandes de mobilité liées aux achats et aux loisirs. L'étalement dans le temps de ces différents chantiers permettra également de rester flexible et d'accompagner graduellement la hausse de la demande.

L'optimisation du m1 n'a pas été oubliée, sa fréquentation ayant continué de croître en 2017 pour atteindre quasiment 13,5 millions de voyageurs annuels. Si l'image directrice a contribué à élaborer un diagnostic de son utilisation et de son degré de saturation aux heures de pointe, les projets de développement à un horizon ultérieur à 2030 (fin de vie des rames actuelles) sont traités dans des groupes de travail et décisionnel pilotés par le Canton.

Christophe Jemelin,  
responsable du Développement de l'Offre, tl

## RAPPEL DES DÉCISIONS

### JUILLET 2015

Validation du document-cadre définissant les enjeux, la démarche et les parties prenantes du projet par le Gropil SDOL

### FÉVRIER 2016

Présentation au Gropil du bilan R14, diagnostic offre / demande du réseau t1 et attentes des Communes

Constitution du Groupe Décisionnel Mobilité (GDM), décision de placer le dossier sous sa responsabilité et formulation des attentes des Communes

### NOVEMBRE 2016

Prise d'acte du rapport «Diagnostic de l'image directrice des TP» et consultation des partenaires

### JUILLET 2017

Présentation de la synthèse du rapport final provisoire de l'image directrice des TP au Groupe Technique Mobilité (GTM) et GDM et consultation des partenaires

### NOVEMBRE 2017

Validation des concepts du rapport final par le GTM et le GDM, feu vert pour la demande d'adoption des Municipalités

### JANVIER 2018

Présentation de la synthèse du rapport final de l'image directrice des TP lors d'une séance intercommunale.

## MISE EN ŒUVRE DE L'IMAGE DIRECTRICE

Il est prévu de mettre en œuvre les développements des lignes de manière échelonnée. Les différentes mesures font partie du PALM et seront validées par les Communes concernées. La responsabilité de la mise en œuvre sera définie au cas par cas avec les partenaires intéressés.

Pour les mesures qui concernent plusieurs Communes, un groupe de travail spécifique sera formé. Les projets suivants en sont des exemples:

### Ligne 33 t1, étude déjà en cours

- Aménagements routiers pour le passage en bus articulé
- Communes de St-Sulpice, Chavannes, Ecublens, Renens, Prilly et Lausanne
- Pilotage SDOL

### Ligne 701 MBC étude prévue en 2018

- Prolongement de la ligne 701 jusqu'à Prilly-Galicien
- Communes de St-Sulpice, Ecublens, Chavannes, Prilly, Lausanne et SDOL
- Pilotage Région Morges

### Ligne m1 t1, étude démarrée en 2018

- Étude des opportunités d'évolution du m1
- Communes de Chavannes, Ecublens, Renens, Lausanne et SDOL
- Pilotage DGMR dans le cadre des Axes forts de transports publics urbains.

# FAIRE FACE AU CHANGEMENT

Les changements urbains suscitent souvent des réactions contrastées, pour ne pas dire hostiles. Les principes de développement vers l'intérieur, qui visent à limiter le mitage du territoire et misent sur la qualité, ne sont généralement pas contestés. Mais bien des projets suscitent des réactions de rejet dès lors qu'ils se développent à proximité des lieux de vie. En pleine mutation, l'Ouest lausannois ne manque pas de tels projets. Des associations sont nées pour les contester malgré les démarches d'information et de concertation.

Interview croisée entre Luca Pattaroni (LP), professeur de sociologie urbaine à l'EPFL, et Claudine Wyssa (CW), présidente SDOL et syndique de Bussigny.

## La transformation de la ville fait souvent l'objet de réactions du public, duquel les autorités semblent incomprises. Comment l'expliquez-vous ?

CW : Les autorités ont la responsabilité politique d'orienter le développement. Elles doivent aussi s'assurer du respect des lois. Ce qui fait souvent réagir le public est ce qui est visible. Au moment de construire ou juste avant, on entend dire : « c'est moche ! Ce sera une verrue urbaine ! ». Les autorités, de leur côté, se préoccupent fortement de l'impact sur la vie locale, associative et communale. Oui, il y a une différence entre la perception de la population et celle des autorités.

LP : Les mobilisations habitantes sont souvent liées à des changements dans le quotidien. Les gens jugent et évaluent leur environnement à partir de ce qui bouleverse leur univers familial : un bâtiment érigé, un chemin bloqué... C'est l'expérience de la ville. Elle tient à une connaissance fine du territoire, qui est à la fois essentielle, source d'attachement et d'engagement, mais qui peut aussi induire un effet réactionnaire aux conséquences ambiguës.

Les procédures de consultation offrent la possibilité à chacun de se décentrer, d'examiner les plans et de marquer son opposition. Mais la faculté de lire des plans n'est pas donnée à tout le monde. En outre, les différentes échelles pertinentes pour l'autorité (quartier, ville) ne se superposent pas exactement avec les échelles de vie propres à chacun. Prévoir et planifier est avant tout une compétence et une obligation du pouvoir politique. C'est aussi une expertise et une force.

Les habitants se basent sur leur expérience du quartier et leurs habitudes, qui peuvent s'avérer très différentes entre un pendulaire dont les enfants vont à l'école ailleurs et un retraité qui habite là depuis toujours et ne fréquente que les commerces du quartier. Pouvoir s'entendre sur ce qui est en jeu et dire où sont les problèmes apparaît d'emblée complexe.

## La discussion est-elle quand même possible ? Est-ce une question de rythme du projet ?

CW : Nous n'avons clairement pas les bons rythmes. En fait, nous n'arrivons jamais à avoir les rythmes que l'on aimerait. Plusieurs quartiers devaient se développer successivement à Bussigny. Finalement, tout se présente en même temps. Il peut y avoir toute sortes de raisons à ces décalages : contraintes et complexité de la situation, examen cantonal qui se prolonge, passage au tribunal, propriétaires qui ne s'entendent pas, référendum... Les projets demeurent bien distincts pour les autorités. Mais pour la population, au moment où elle en prend conscience, ils apparaissent regroupés et donnent une impression de démesure et de manque de maîtrise.

## Quand le public prend-il vraiment conscience des projets ?

LP : Il y a des moments charnières. J'évoquais les changements effectifs dans l'environnement quotidien, comme un chantier. Mais avant, il y a aussi des moments clés, comme la parution d'un plan, un résultat de concours, la production d'images...

CW : ... une première fois lors du passage au Conseil communal... ensuite quand les constructions sortent de terre.

LP : Oui, en effet. Ces moments qui rendent les projets tangibles ne sont pourtant que des instants au long d'un travail qui n'est pas visible. La question du rythme est dès lors essentielle. Le sociologue et philosophe allemand Hartmut Rosa (auteur notamment de « Accélération : Une critique sociale du temps », 2013) s'est penché sur cette question de la temporalité. Il montre que les différentiels de vitesses sont de grands enjeux. Le temps démocratique, le temps des recours, le temps du marché, le temps de la planification urbaine (qui peut s'allonger sur 10-20 ans), tous ces différents temps sont autant d'occasions de créer des dysrythmies. On a l'impression que rien ne se passe, et puis tout d'un coup tout s'accélère et il semble qu'on n'a plus le temps de décider. Il peut y avoir un sentiment de perte de maîtrise, peut-être même pour les autorités, mais surtout du point de vue des habitants. L'urbaniste français Alexandre Chemetoff avait tenté une approche avec son *Plan guide de l'île de Nantes* (voir encadré). Ce plan était une sorte de recensement continu des transformations. Il essayait d'offrir des repères communs à l'administration et à la population. C'était une manière de faciliter une co-construction en rendant visible le rythme des changements.

CW : Il y a aussi une question d'échelles temporelles. Les développements urbains s'étalent sur de longues durées. Cela laisse tout le loisir d'imaginer, de se projeter et même aussi de se forger des croyances ou des peurs parfois bien éloignées de la réalité. Il est difficile de suivre le processus. Du côté des autorités, on essaie de partager l'information. Mais cela reste relativement abstrait. Dès lors, aux yeux du public, le projet semble tomber du ciel quand surgit



Luca Pattaroni, maître d'enseignement et de recherche en sociologie urbaine à l'EPFL.



Claudine Wyssa, présidente du Gropil SDOL et syndique de Bussigny.

un plan, une image ou une décision. Même si l'information a été diffusée en amont.

Peu de monde se déplace pour voir les premiers plans de principe d'un projet dont l'horizon est à dix ou quinze ans. Par contre, une fois le travail de développement accompli et le chantier prêt à démarrer, tout le monde s'y intéresse et donne un avis.

À ce moment, il peut s'avérer difficile de parler du projet. Car souvent, cet intérêt soudain s'est forgé sur une simple image et le stress d'une imminence. Il est généralement teinté de peur. Pour pouvoir réellement discuter des projets, il faut d'abord parvenir à évacuer une partie de cette peur, liée aux projections que se font les gens.

## Certaines attentes sont peut-être aussi frustrées par les projets présentés ?

CW : Malheureusement, j'ai le sentiment que la première attente est – souvent, qu'il n'y ait rien qui change. Ou il peut y avoir – par exemple, une demande pour davantage de logements, mais sans qu'un lien s'établisse avec la nécessité de construire des bâtiments.

## Mais l'intégration finit par avoir lieu. Comment cela se passe-t-il ?

CW : Dans l'Ouest lausannois, la population est mélangée, ce qui facilite l'intégration. Nous manquons encore d'expérience avec les tout grands quartiers pouvant loger une proportion non négligeable de la population communale. À Bussigny, les Jonchets viennent d'accueillir quelque 500 nouveaux habitants. Ce quartier a auparavant fait l'objet de discussions. Mais les futurs habitants, premiers concernés, n'y ont évidemment pas pris part. Il y a eu un tollé pour un projet que certains jugeaient insupportable pour Bussigny. Puis les habitants se sont installés. Ils montrent aujourd'hui clairement qu'ils apprécient ce quartier et la vie à Bussigny. Les critiques se sont en majorité tues. Beaucoup se rendent compte que le changement n'est finalement ni si important, ni si négatif.

Les Communes favorisent par ailleurs la vie communale par des événements ou en soutenant des activités ou des associations qui génèrent des liens. Les nouveaux venus participent et la crainte qui accompagnait leur arrivée disparaît.

## En combien de temps ?

CW : Dans le cas des Jonchets, moins de six mois ont passé. Je ne dis pas que c'est réglé. Mais ça va beaucoup plus vite qu'auparavant.

## C'est l'effet de la mixité ?

LP : Le passé a été fortement marqué par le zonage, avec ses séparations claires : travail, loisirs, logement, ... À un quartier du milieu du XX<sup>e</sup> siècle était associé un mode de vie bien défini : quartiers bourgeois, quartiers ouvriers, ... Aujourd'hui, tout est beaucoup plus mélangé. Nos études, au Laboratoire de sociologie urbaine (Lasur) de l'EPFL, montrent qu'à revenus égaux, les modes de vie dans les classes moyennes peuvent être très contrastés. Des bourgeois-bohèmes côtoient des élitistes, des réactionnaires ou des hipsters. De facto, un nouveau quartier accueille une population plus diversifiée qu'auparavant.

CW : On construit en effet différemment. On met beaucoup plus l'accent sur la mixité. Nous essayons d'influencer les propriétaires pour qu'il y ait différents types de logements. On favorise la diversité. C'est aujourd'hui une conscience forte.

LP : Mais même dans les villes nouvelles de l'époque – impensables aujourd'hui –, on a pu constater une forte appropriation par les habitants. Mon collègue sociologue Marc Breviglieri, professeur à la HES de Genève, évoque une « esthétique de l'attachement ». Celle-ci renforce les liens de sécurité et d'appartenance que chacun tisse avec son quartier. On peut créer des logements parfaits, avec de très belles typologies, mais cela ne garantit pas que l'on s'y sente à l'aise. À l'inverse, on peut s'approprier et s'attacher

– en les habitant – à des environnements qui apparaissent à d'autres comme invivables.

Au fil du temps, l'appropriation d'un lieu de vie par les habitants induit un sentiment de familiarité et l'émergence d'une véritable « architecture d'usage ». Mais cette architecture d'usage est peu favorisée aujourd'hui. Il y a une sorte de perte de confiance dans l'habitant. On a tendance à développer des « villes garanties », pour reprendre encore les mots de Marc Breviglieri. On cherche à garantir toutes les qualités urbaines à l'avance. On met en place des processus participatifs pour s'assurer que tout fonctionnera. Parallèlement, les règlements se durcissent. Il n'y a plus de place pour l'expérience pilote.

## OUTIL INTERACTIF EN TEMPS RÉEL

Mis en place en 2002 par l'urbaniste Alexandre Chemetoff, le « Plan guide de l'île de Nantes » était une façon de suivre l'évolution d'un vaste projet urbain. Il a encadré jusqu'en 2010 la métamorphose de l'île de 337 ha, formée d'une zone industrielle et portuaire, d'un faubourg du XIX<sup>e</sup> siècle et d'un quartier urbanisé dans les années 1970.

Le Plan guide tentait d'avoir la souplesse nécessaire pour accueillir toutes les évolutions. Accessible à tous, il était mis à jour au minimum chaque trimestre. Il gardait ainsi sa permanence. La cartographie de l'île s'y présentait selon deux angles : un état des lieux basé sur un relevé très fin et un état projeté.

Il s'agissait d'un outil de travail itératif, guidant l'action à court terme dans le cadre d'une vision du territoire à long terme et s'adaptant au fil des consultations publiques ainsi que des rencontres avec les acteurs privés.



Développement de nouveaux quartiers à Bussigny : En Jonchets (à gauche) et Bussigny-Ouest (au fond).

Les discussions avec le public en amont prennent toujours davantage de poids. La peur de prendre une mauvaise direction et de ne pas avoir tout bien réglé génère des crispations et une approche par la négative : on finit par évoquer ce que l'on ne veut pas plutôt que ce à quoi on aspire.

**CW :** Cela rejoint mon sentiment, quand j'évoquais notre confrontation à des craintes sous-jacentes. Les autorités doivent bien sûr être à l'écoute des appréhensions, mais elles doivent aussi projeter la ville de demain, aller de l'avant et assumer leur responsabilité dans ce sens. Elles ne peuvent pas rester rivées sur le rétroviseur.

#### Il y a aussi des interventions constructives...

**LP :** Oui, les associations ou coopératives sont souvent très actives. Elles peuvent amener des propositions nouvelles en phase avec les aspirations des gens, comme des espaces intermédiaires partagés, qui nous font sortir de l'opposition villas individuelles-logements collectifs, ou des formes d'agriculture dans les écoquartiers. Le risque de se placer sous l'horizon de la crainte de la population côtoie donc la possibilité de puiser ou d'utiliser des forces innovantes.

#### Et que faire avec la crainte qui reste présente ?

**LP :** On ne peut pas simplement la balayer en la délégitimant. On se borne souvent à dire que les gens font du « nimby » et on s'arrête là. La référence au syndrome « nimby » – « not in my backyard » ou « pas dans mon arrière-cour », qui a désigné, dans les années 80 aux États-Unis, l'opposition à des projets locaux d'intérêt général, ou plus précisément

l'attitude de résidents qui demandaient des avantages mais s'opposaient à toute conséquence ou nuisance à proximité de chez eux – permet de nous dédouaner parfois trop rapidement. L'attachement des habitants à l'existant peut aussi constituer un aiguillon critique, la défense générale d'une qualité de vie partagée par toutes et tous, nécessaire pour se surpasser et réinventer des alternatives.

**Même constructives, les discussions ou la participation peuvent aussi porter leur lot de déceptions... Certains finissent par évoquer des « concertations alibis »...**

**CW :** C'est le risque de la participation. Elle s'accompagne de frustrations ! Car on aboutit forcément à des décisions. Notre système démocratique nous donne un cadre. Les processus participatifs viennent en surplus et permettent d'ouvrir la discussion encore plus largement, mais ils ne sont pas faciles à intercaler dans un système qu'ils risquent parfois d'affaiblir.

#### Pour des questions de représentativité ?

**CW :** Les autorités communales ont été élues selon des règles démocratiques qui leur confèrent leur légitimité. Un habitant ou le porteur d'une association n'a pas le même statut. Il défend en général une cause particulière, sans être investi d'une responsabilité par rapport au bien commun. J'aime assez le terme d'aiguillon. C'est un rôle important. Mais la responsabilité reste quand même là où elle a été définie démocratiquement. Les compétences d'un Conseil communal ne doivent pas être diminuées.

**LP :** L'échelon institutionnel joue un rôle essentiel. Mais nous fonctionnons sur un modèle où la décision est toujours un acte assez tranché. On demande : êtes-vous pour

ou contre ? Oui ou non ? Une décision se prend et le projet se fige, avec très peu d'évolution possible. Les décisions pourraient être modulables. Et hormis le niveau des décisions, il faut aussi penser au niveau de la construction des solutions ainsi qu'au niveau de la définition des problèmes et des enjeux.

**CW :** Les trois niveaux que vous évoquez correspondent selon moi à nos institutions. Les autorités exécutives définissent les enjeux, l'administration participe à la construction et le législatif, ou le peuple, vote et décide.

Quant à l'échelonnement des décisions, il ne serait pas facile à mettre en place et il me semble qu'il rallongerait de beaucoup la durée des projets.

**LP :** Disons que l'idée principale est d'éviter les crispations. Plutôt que de focaliser la participation en amont et de se concentrer sur une décision avec toutes les peurs qui s'ensuivent, j'imagine la préservation de marges de manœuvre, ou d'espaces interstitiels non déterminés qui permettent d'intégrer, de s'adapter et de s'approprier le changement, en profitant de l'intelligence collective.

**CW :** Diminuer la peur et se concentrer sur les projets en phase avec les attentes de la population est un but, mais le modèle participatif idéal, qui s'accorde parfaitement avec nos structures démocratiques, n'est pas encore trouvé. Nous sommes forcés de tâtonner et de nous adapter aux circonstances propres à chaque cas. Néanmoins, aujourd'hui, ça fonctionne.

Propos recueillis par Joël Christin

## L'ANNÉE 2017 EN DATES CLÉS

- 16 FÉVRIER** Sous la devise « Faire l'Ouest ensemble », le Groupe de pilotage de SDOL se donne une vision stratégique qui définit les axes prioritaires à développer en commun dans le cadre de SDOL durant la législature communale 2016-2021.
- Assemblée constitutive de l'Association « Ouest lausannois : Prix Wakker 2011 ».
- 22 MARS** 7<sup>e</sup> atelier de la plate-forme logement de l'Ouest lausannois (PFL-OL) sur le thème : « Les grands ensembles de demain ».
- 3 MAI** Parution du guide de recommandations « Réseau écologique urbain », édité en collaboration avec la Ville de Lausanne.
- 4 AU 5 MAI** Voyage d'étude du Gropil SDOL à Barcelone.
- 11 MAI** Assemblée générale de la Conférence Vélo Suisse (VKS) à Renens.
- 4 AOÛT** Dans le cadre de REPLAY 2017, pendaison de la crémaillère de la construction éphémère « House 2 » et inauguration de l'exposition « Malley s'affiche » sur l'évolution du quartier.
- 5 SEPT** Réunions du Groupe de concertation politique (composé d'un élu par groupe politique et par Commune) et du Groupe de concertation de la société civile (composé des représentants des associations et groupements d'intérêt) pour débattre du rapport sur les objectifs du projet de Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois.
- 7 SEPT** Vernissage de l'exposition « Rêveries urbaines » à « House 2 », dans le cadre du festival BDFIL et de REPLAY 2017.
- 8-10 SEPT** Journée des alternatives urbaines (JAU) à Malley.
- 16 SEPT** Nombreuses activités proposées par les Communes de l'Ouest lausannois dans le cadre de la Semaine de la mobilité.
- 19 SEPT** Rencontres REPLAY à La Galicienne sur les thèmes : « Ma gare, mon quartier », « Malley, un nouveau pôle économique » et « Malley, quartier de l'énergie ».
- 23 SEPT** 1<sup>er</sup> coup de pioche de la future passerelle Rayon Vert de la gare de Renens.
- 1 AU 18 NOV** Exposition « Les enjeux du développement vers l'intérieur » à Chavannes-près-Renens, dans le cadre du 8<sup>e</sup> atelier PFL-OL.
- 25 NOV** Séance publique du jury de la *Distinction de l'Ouest* à l'ECAL à Renens.



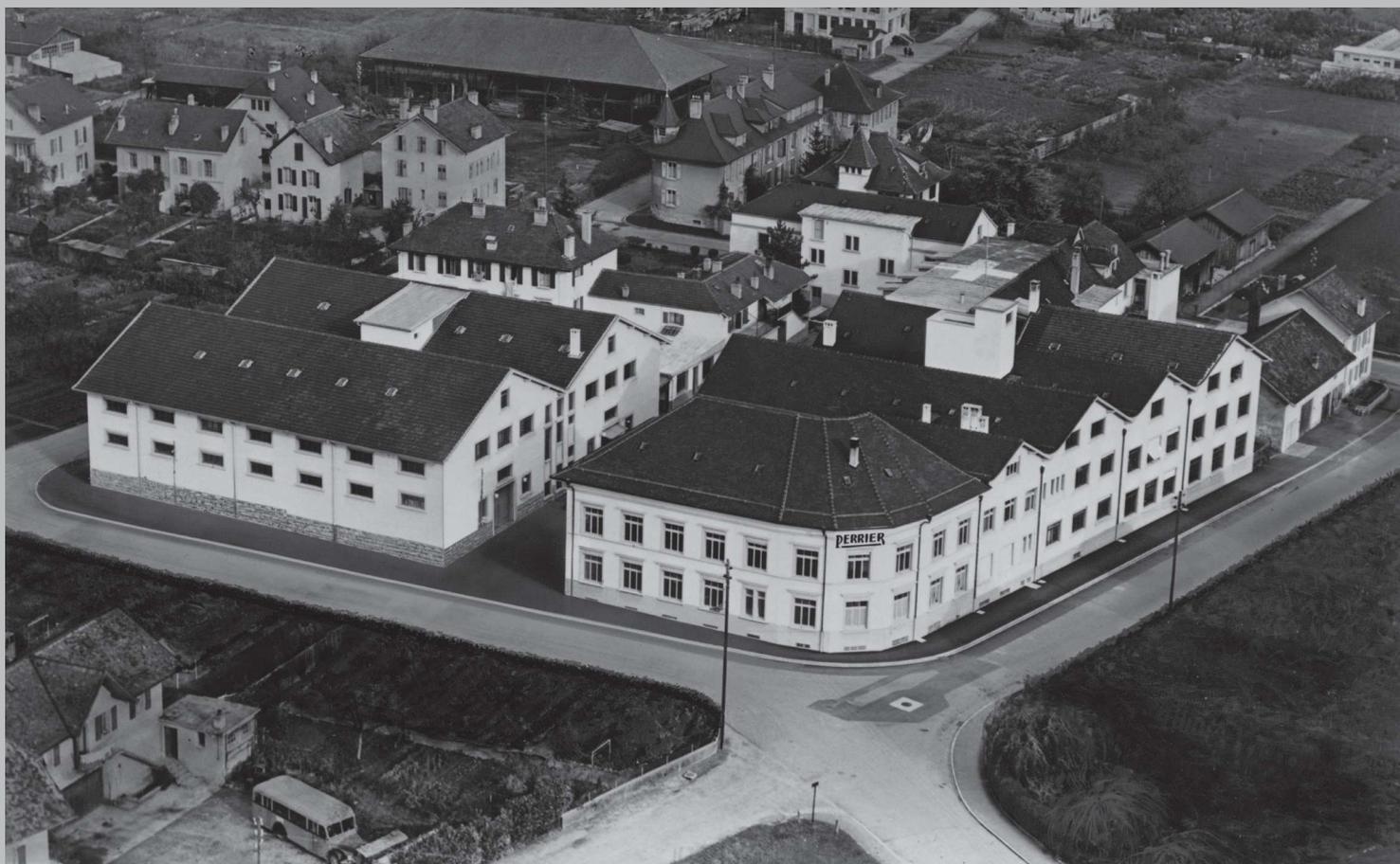
Le 7<sup>e</sup> atelier de la plate-forme logement (PFL-OL) sur « Les grands ensembles de demain » le 22 mars.



Le jury de la *Distinction de l'Ouest* lors des délibérations publiques du 25 novembre.



Dans le cadre de REPLAY 2017, crémaillère de « House 2 » et vernissage de l'exposition « Malley s'affiche » le 4 août.



Vue aérienne de la Chocolaterie Perrier, Chavannes-près-Renens, entre 1940 et 1949.

© Archives communales

## SOMMAIRE

- 3** Une identité régionale forte et toujours plus lisible  
éditorial, par Claudine Wyssa
- 4** Le patrimoine, outil de développement pour l'Ouest lausannois  
par Lorette Coen,  
Ariane Widmer et Benoît Biéler
- 8** Une nouvelle image directrice tl pour accompagner le développement de l'Ouest  
par Christophe Jemelin
- 12** Faire face au changement  
interview croisée de Luca Pattaroni et Claudine Wyssa, par Joël Christin

---

### Impressum

Rédaction : Ariane Widmer, directrice du bureau SDOL / Benoît Biéler, adjoint / Joël Christin, responsable communication / Cristina Ferrari, secrétaire / Marianne Martin, secrétaire / Jean-Christophe Boillat, délégué à la mobilité douce / Xavier Herpin, chef du projet Axes forts pour l'Ouest lausannois / Paul-Samuel Maurice, ingénieur mobilité et transports / Louis Rochaix, stagiaire géographe-urbaniste. Rédaction et édition : Charlotte von Euw, Plates-Bandes communication. Graphisme : [www.atelierpoisson.ch](http://www.atelierpoisson.ch) / Impression : Graph Style SA, avril 2018 / Photo de couverture : « House 2 » REPLAY 2017 © Anna Positano.



Agglomération  
Lausanne-Morges

## OUEST LAUSANNOIS

STRATÉGIE ET DÉVELOPPEMENT DE L'OUEST LAUSANNOIS  
RUE DE LAUSANNE 35 CP 542 1020 RENENS 1  
T: 021 632 71 60 [sdol@ouest-lausannois.ch](mailto:sdol@ouest-lausannois.ch)  
[www.ouest-lausannois.ch](http://www.ouest-lausannois.ch)

# ◀ OUEST LAUSANNOIS RAPPORT DE GESTION 2017

## 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 guider leur développement, les huit Communes du district collaborent de façon intense à travers l'entité « Stratégie et développement de l'Ouest lausannois » (SDOL), qu'elles ont créée en 2016 pour prolonger et actualiser leur partenariat, mis en place dès 2003.

Elles ont initialement élaboré un schéma directeur avec le Canton. Publié en 2004, ce document offre une vision commune de l'aménagement urbain à long terme en suivant des principes de développement durable et de concertation. Au fil des années, il a été enrichi de plusieurs études en coordination avec les trois générations de Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et le Plan directeur cantonal, avec ses récentes adaptations.

Au printemps 2016, la signature d'une nouvelle convention de collaboration pour le développement de l'Ouest lausannois, sous la forme d'un contrat de droit public, atteste de la volonté des Communes de renouveler et renforcer leur engagement à concevoir ensemble leur avenir territorial et urbain. En février 2017, le Groupe de pilotage (Gropil) de SDOL, composé des syndics des huit Communes du district, a énoncé ses intentions pour la durée de la législature communale dans un document intitulé « Vision stratégique 2016-2021. Faire l'Ouest ensemble ».

### MISSION

L'entité SDOL a pour mission de développer, par un processus continu et itératif, une vision et une planification globales, interdisciplinaires, partagées et dynamiques du développement urbain de l'Ouest lausannois. Ses travaux – menés de façon subsidiaire aux Communes à l'échelle régionale et intercommunale – contribuent à une identité commune et à la qualité de vie des habitants, tout en répondant à une politique cantonale de densification et de respect de l'environnement. Urbanisme, mobilité, paysage, environnement et énergie, logement et activités, patrimoine et identité régionale constituent ses domaines d'activités. SDOL représente aussi les Communes de l'Ouest lausannois au sein des organes du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM).

### STRUCTURE ET ORGANISATION

Trois organes principaux sont au cœur de SDOL et assument l'accomplissement de sa mission: le Groupe de pilotage, la Cellule de pilotage technique et le Bureau. Le Groupe de pilotage (Gropil) représente l'organe suprême de SDOL. Composé des syndics des huit Communes

et, avec voix consultative, des membres de la direction des services cantonaux concernés ainsi que de la directrice de SDOL, il assume la responsabilité des études et projets, de la gestion des finances, du personnel et de l'administration. Il décide des propositions à soumettre pour adoption aux Municipalités et aux services cantonaux. La Cellule de pilotage technique (CPT) est l'organe de direction technique de SDOL. Composée des responsables communaux de l'urbanisme, de représentants des services cantonaux ou de leurs suppléants et du Bureau SDOL, elle assure, au niveau opérationnel, la coordination intercommunale et avec les autorités cantonales. La CPT veille à la qualité et à la cohérence technique des études de SDOL. Elle s'exprime par ailleurs sur l'opportunité régionale et sur la conformité au PALM des dossiers à enjeu régional.

Le Bureau SDOL, sous la responsabilité d'une directrice, assume le fonctionnement de SDOL et rend des comptes au Gropil. Il est administrativement rattaché à la Ville de Renens, à laquelle les sept autres Communes délèguent certaines de leurs attributions pour l'accomplissement de tâches juridiques, administratives et organisationnelles liées à la mission de SDOL.

### ACTUALITÉ

#### VISION STRATÉGIQUE DU GROFIL 2016-2021

En lien avec la nouvelle législature et suite à la signature de la nouvelle convention de collaboration intercommunale en 2016, le Gropil s'est doté d'une vision stratégique pour la période 2016-2021 sous la devise « Faire l'Ouest ensemble ». Celle-ci définit les axes prioritaires à développer dans le cadre de SDOL. Elle assied les études et les démarches en cours à achever durant la législature, confirme comme dossier prioritaire la révision conjointe des Plans directeurs communaux (PDi) et esquisse les domaines à traiter en seconde partie de législature ou en complément au PDi.

La vision stratégique sert ainsi de cadre pour définir les études et les moyens à engager année après année durant la législature. La Cellule de pilotage technique (CPT) et le Bureau SDOL sont chargés de proposer un programme des études, puis de le mettre en œuvre.

Un bilan de la réalisation de ces intentions sera effectué à l'issue de la démarche PDi (2019) afin d'établir, conjointement avec le programme d'actions du PDi, les études et démarches prioritaires à mettre en œuvre jusqu'à l'horizon 2030.

# BUREAU

## LIEU ET EFFECTIFS

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

Les postes du Bureau SDOL représentent 6.5 EPT à fin décembre. Ils sont occupés par: Ariane Widmer, directrice (80%), Benoît Biéler, adjoint (80%), Jean-Christophe Boillat, délégué mobilité douce (60%), William Chibli, chargé de projet PDI (80%), Xavier Herpin, chef de projet des Axes forts (100%), François Périllon, responsable mobilité (90%) jusqu'à fin mars, Paul-Samuel Maurice, ingénieur transports et mobilité (95%) dès le 1<sup>er</sup> mai, Cristina Ferrari, secrétaire (70%), Marianne Martin, secrétaire (30%), Caroline Trolliet, secrétaire (60%). De plus, le Bureau SDOL emploie de manière régulière un stagiaire. En 2017, ce poste a été occupé par Laura Stern, stagiaire (100%) jusqu'à fin février et en contrat temporaire en tant qu'urbaniste (80%) jusqu'à fin juin, puis par Louis Rochaix, stagiaire (100%) dès le 1<sup>er</sup> avril.

Le rattachement administratif de Nicolas Wisnia, chef de projet Malley, au Bureau SDOL a été transféré au service de l'urbanisme de Renens à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017. Le rattachement hiérarchique effectif depuis 2015 est ainsi logiquement mis en cohérence au niveau administratif. Toutefois, dans l'attente de la constitution de la nouvelle structure de gouvernance de Malley, les charges salariales transitent encore par les comptes de SDOL.

## SEANCES DU GROFIL ET DE LA CPT

- 6 séances du Groupe de pilotage (Gropil).
- 2 séances du Gropil concernant le programme de législation 2016-2021.
- 1 séance élargie Gropil/CPT concernant les conditions pour le traitement des plans d'affectation des projets d'agglomération suite à la révision de la Loi sur l'aménagement du territoire (LAT) et à la 4<sup>e</sup> adaptation du Plan directeur cantonal.
- 1 voyage d'étude du Gropil à Barcelone: rencontre des responsables de l'Area Metropolitana de Barcelona, visite guidée d'espaces publics, visite de l'exposition Open Space Connection, diverses visites et rencontres, notamment en présence du Consul de Suisse à Barcelone.
- 10 séances de la Cellule de pilotage technique (CPT).

Dossiers à enjeu régional analysés par la CPT en 2017:

- Ecublens / Plan de quartier En Mapraz
- Crissier / Image directrice du secteur Marcolet
- Crissier / Plan de quartier Ley-Ourte Est
- Ecublens / Plan de quartier En Crochy
- Prilly-Renens / Plan de quartier Malley-Gazomètre
- Saint-Sulpice / Plan de quartier Vallaire.

## RENCONTRES ET ÉCHANGES D'INFORMATIONS

En 2017, les représentants de SDOL ont rencontré diverses autorités pour échanger de l'information et coordonner différents projets et actions. Entre autres:

- Rencontre avec le Bureau intermunicipal, le 17 mai
- Rencontre avec les Secrétaires municipaux, le 27 juin
- Rencontre avec la Municipalité de Lausanne, le 20 septembre
- Rencontre annuelle avec l'EPFL et l'UNIL, le 28 septembre.

## PRÉSENTATIONS DE SDOL

En 2017, les représentants de SDOL ont été sollicités à 16 reprises pour faire part de leur expérience:

- Exposition « Train in the City » et débat, Zurich, 3 février
- Gymnase Auguste Piccard, Lausanne, 3 mars

- Paroisse catholique de Renens et Bussigny, Renens, 16 mars
- Haute École d'Ingénierie et de Gestion du Canton de Vaud (HEIG-VD), Yverdon, 20 mars
- Centre Social Régional, Ecublens, 27 mars
- Société suisse des ingénieurs et architectes (SIA) Vaud, Assemblée générale, Lausanne, 28 mars
- Coopérative de la Piscine de Renens, Renens, 31 mars
- Université de Lausanne, Challenge interuniversitaire d'aménagement et d'urbanisme, 3 avril
- Fachhochschule Bern, Burgdorf, 12 avril
- Forum du paysage, Congrès annuel, Berne, 9 mai
- Association suisse pour l'aménagement du territoire (ASPAN), séminaire, Renens, 30 juin
- Conférence suisse des aménagistes cantonaux (COSAC), Prilly, 25 août
- Université de Fribourg, visite de la faculté de droit, Renens, 28 septembre
- Fédération suisse des urbanistes (FSU) Romandie, Groupe des jeunes urbanistes, Lausanne, 4 octobre
- Haute École d'art et de design (HEAD), Civic City, Genève, 7 octobre
- Université de Lausanne, atelier Campus, 10 octobre.

## ÉVÉNEMENTS ET PRÉSENTATIONS PUBLIQUES

### Expo Léman 2030

L'importante mutation que connaissent la Gare de Renens et ses environs fait l'objet d'une exposition réalisée par les CFF en collaboration avec les tl, les Communes concernées et le Bureau SDOL. Films, maquettes et images de synthèse renseignent les visiteurs sur les projets. En 2017, de nombreuses personnes sont venues voir l'exposition, soit:

- env. 120 visiteurs lors des 13 ouvertures mensuelles
- env. 150 visiteurs lors des 23 visites de groupes
- env. 40 personnes (invités politiques, médias et invités des projets) lors de l'inauguration publique du passage inférieur de la Gare de Renens, le 5 avril
- env. 400 visiteurs lors des « Portes ouvertes sur la mobilité de demain » les 23 et 24 septembre
- 100 visiteurs lors des séances organisées par la Ville de Renens.

Inaugurée en novembre 2014, cette exposition est ouverte au public tous les premiers mercredis du mois, de 17h à 19h à la rue de Crissier 4b à Renens. Il est possible de la visiter en dehors de ces horaires en s'adressant à: leman2030@cff.ch.

### House 2: expositions « Malley s'affiche » et « Réveries urbaines »

« REPLAY – Animer la friche de Malley » a accueilli le projet « House 2 », une construction expérimentale et provisoire en bois, réalisée par les étudiants du laboratoire ALICE du Professeur D. Dietz de l'EPFL et dressée aux abords de la buvette La Galicienne. House 2 et La Galicienne ont fait l'objet d'une programmation conjointe, qui s'est déroulée entre juin et octobre 2017. Cette construction éphémère a hébergé, d'une part, l'exposition « Malley s'affiche » et, d'autre part, l'exposition « Réveries urbaines », présentant des œuvres réalisées par six dessinateurs romands dans le cadre du festival BDFIL et des Journées des alternatives urbaines (JAU). Le Bureau SDOL a pris une part active à ces événements (participation aux débats et animation du jeu « Construis ton Ouest »). Trois rencontres – animées par les Villes de Renens et Prilly – ont également invité la population à s'exprimer sur des enjeux essentiels pour le futur quartier de Malley: « Ma gare, mon quartier », « Malley, un nouveau pôle économique » et « Malley, quartier de l'énergie ».

Pour mémoire, le projet « REPLAY – Animer la friche de Malley » a été initié par les Villes de Renens et de Prilly avec leurs partenaires et réalisé par le Bureau SDOL. Il a pour ambition d'accompagner la mutation de Malley et de préfigurer la vie du futur quartier en y créant des usages nouveaux.

### Assemblée générale de la Conférence Vélo Suisse (VKS)

Le 11 mai 2017, l'Assemblée générale de la Conférence Vélo Suisse a été co-organisée par Lausanne et l'Ouest lausannois (Bureau SDOL). Couplée avec une visite de terrain, cette rencontre a permis aux participants, venus de toute la Suisse, de découvrir les projets en cours ou à venir le long des voies ferrées entre la Gare de Lausanne et la Gare de Renens. L'excursion s'est terminée à la Gare de Renens avec une visite de l'exposition Léman 2030.

### Exposition « Les enjeux du développement vers l'intérieur »

Née d'un partenariat entre les Cantons de Neuchâtel (DDTE), Fribourg (DAEC) et Valais (DDTE), l'exposition « Les enjeux du développement vers l'intérieur » a été empruntée et présentée pour la première fois dans le canton de Vaud dans la cadre de la Plate-forme logement de l'Ouest lausannois. Soulignant treize enjeux liés au développement urbain et les illustrant au travers de 32 réalisations en Suisse (dont une dans l'Ouest lausannois), l'exposition a pu être visitée à Chavannes-près-Renens, du 1<sup>er</sup> au 18 novembre.

## PUBLICATION

### Guide de recommandations « Réseau écologique urbain »

Comment multiplier les actions pour plus de biodiversité en ville? Édité en collaboration avec la Ville de Lausanne, le guide « Réseau écologique urbain. Pourquoi et comment inviter la nature dans la ville » et sa carte du réseau apportent une réponse ciblée à tous les partenaires souhaitant s'impliquer dans le renforcement du réseau écologique de Lausanne et de l'Ouest lausannois. La brochure propose un descriptif détaillé des types d'habitats et des espèces (populations animales et végétales indigènes). Elle indique les axes de déplacement préférentiels permettant des échanges pour la garantie de leur survie et présente des exemples de réalisations, tels prairies fleuries ou points d'eau pour l'amélioration du réseau vert et bleu et une meilleure circulation de la flore et de la faune. Les acteurs concernés sont nombreux: propriétaires d'immeubles, gérances, associations, habitants, collectivités publiques, urbanistes, architectes, paysagistes, jardiniers, entreprises, etc. Tous ont un rôle à jouer pour matérialiser la trame du réseau écologique. En diffusant gratuitement cette brochure, la Ville de Lausanne et les Communes de l'Ouest lausannois souhaitent encourager chacun à accomplir sa part à la hauteur de ses possibilités.

## GRUPE DE PILOTAGE EN 2017

Le Groupe de pilotage (Gropil) se compose des syndicats des huit Communes et, avec voix consultative, des membres de la direction ou des cadres des services cantonaux concernés ou, ponctuellement, de leurs suppléants. La direction du Bureau SDOL y participe et assure son secrétariat. En 2017, la composition a été la suivante:

Les Communes: C. Wyssa, présidente du Gropil, syndique de Bussigny / J.-F. Clément, vice-président du Gropil, syndic de Renens / A. Clerc, syndic de St-Sulpice / G. Cherix, syndic de Villars-Sainte-Croix / A. Gillièron, syndic de Prilly / J.-P. RoCHAT, syndic de Chavannes-près-Renens / C. Maeder, syndic d'Ecublens / S. Rezzo, syndic de Crissier / A. Widmer, directrice SDOL.

L'État de Vaud: P. Imhof, chef de service du SDT, DTE / A. Rabinovich, SDT, DTE / P.-Y. Gruaz, chef de service DGMR DIRH / F. Molina, DGMR, DIRH / S. Logean, SPECo, DEIS / S. Rodriguez, DGE, DTE.

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

## AUTRES PUBLICATIONS

- « Vision stratégique 2016-2021. Faire l'Ouest ensemble », Groupe de pilotage de Stratégie et développement de l'Ouest lausannois, février
- « SDOL – Stratégie et développement de l'Ouest lausannois », dépliant de présentation, février
- Plate-forme logement de l'Ouest lausannois – compte-rendu de l'atelier n° 7, « Grands Ensembles de Demain », mars
- « REPLAY – Animer la friche de Malley », Programme 2017, « House 2 », juillet
- Semaine de la mobilité dans l'Ouest lausannois, dépliant, septembre.

## ACCOMPAGNEMENT DE PROJETS COMMUNAUX

Le Bureau SDOL apporte un soutien actif à plusieurs études menées au niveau communal en participant à des groupes de suivi, jurys de concours et collèges d'experts ainsi qu'en apportant son expertise. Le Bureau SDOL a ainsi accompagné notamment les projets suivants:

- Dans le domaine de l'urbanisme, en particulier à Crissier (Ley-Ourte Est, En Chise, Les Jardins du Château)
- Dans le domaine des infrastructures bénéficiant de contributions fédérales (par exemple aménagements routiers du secteur Talluchet à Chavannes-près-Renens)
- Dans le domaine de la mobilité douce, pour des projets techniques ou de promotion (adaptation du giratoire Pâqueret RCI en lien avec le projet RTS, projet de carte vélo pour le secteur des Hautes Ecles).

## COLLABORATIONS DIVERSES

Le Bureau SDOL a participé à diverses rencontres et contribué à des projets de recherche:

- PNR 68, Utilisation durable de la ressource sol, groupe d'accompagnement du projet de recherche, 13 janvier à Berne
- Office fédéral du développement territorial, rapport du Conseil fédéral au postulat Vogler, 2 février et 10 octobre à Berne
- « Stratégie BWO » workshop sur invitation de l'Office fédéral du logement, 7 février à Granges
- Semaine ENAC du 1<sup>er</sup> au 5 mai « Remix Public Space »: aménagement d'une zone de rencontre temporaire de la Place de la Gare à Renens (Jade Rudler), et « Le piéton vecteur d'urbanité » sur le territoire de Renens et Chavannes-près-Renens (Dominique von der Mühl)
- « Kohärente Raumentwicklung in Stadt-Land übergreifenden Regionen », groupe de travail de la Conférence tripartite (CT), sur invitation de l'Union des villes suisses, 21 juin à Berne
- Forum Bikesharing (VLS) et Velostations du 20 septembre à Zurich. Échanges d'informations sur l'état de la situation au sujet des vélos en libre-service dans les différentes villes de Suisse et sur les projets à venir
- Groupe « Développement durable » du Service immeubles, patrimoine et logistique (SIPAL) de l'État de Vaud, 7 décembre à Lausanne
- EPFL, Superstudio 2017, critiques finales, le 19 décembre
- UNIL, atelier Campus, critiques finales, 22 décembre
- Collaboration pour la définition des mesures du programme Environnements favorables à la santé (Efs) des Ligues de la santé.

Le Bureau SDOL a établi une collaboration avec la Faculté de l'environnement naturel, architectural et construit (ENAC) de l'EPFL en lien avec un projet de master en entreprise dans le domaine la planification énergétique sur le secteur Jonction d'Ecublens-Venoge. La pré-étude s'est déroulée en automne et le projet de master se réalisera entre février et juin 2018.

## FINANCES

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

Le budget de fonctionnement inclut les frais annuels du Bureau. Il est financé par les Communes, au prorata de leur population (à l'exception de la Ville de Prilly, qui participe en fonction de sa population résidente dans le périmètre de SDOL, le solde faisant partie du SDNL) et par le Canton. La convention avec le Canton a été renouvelée en mars 2017. Elle se fonde dorénavant sur la LATC et non plus sur la Loi sur l'aide au développement économique (voir aussi sous Projet d'agglomération Lausanne Morges – Fonctionnement). Le montant accordé par le SDT correspond au montant décidé en 2016, soit Fr. 212'861.- au maximum.

Les études de SDOL font l'objet d'un budget annuel assorti d'une répartition des frais. 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 en matière de 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 confirmations d'offre) entre le Bureau SDOL et les mandataires. Toutes les factures y rattachées transitent par le Bureau SDOL. Elles sont payées par la Ville de Renens et ensuite refacturées aux différents partenaires.

### COMPTES 2017

#### FONCTIONNEMENT

Les comptes de fonctionnement s'équilibrent à Fr. 1'263'870.24, dont :  
– Fr. 858'655.54 à la charge des Communes (soit Fr. 12.27/habitant)  
– Fr. 186'560.25 à la charge du Canton.

La différence avec le budget s'explique principalement comme suit :

- Traitement du personnel et formation : pas d'indexation et moins de dépenses que prévu pour la formation du personnel
- Annonces et documentations : moins de dépenses que prévu
- Frais de manifestation : l'événement « Rendez-vous de l'Ouest » n'a pas eu lieu.

- Honoraires mandats spécialistes : moins de dépenses que prévu
- Honoraires informatiques : moins de dépenses que prévu suite au passage aux machines virtuelles en lieu et place des postes fixes
- Ainsi que diverses autres petites économies.

#### ÉTUDES

Les comptes des études s'équilibrent à Fr. 433'098.75, dont

– Fr. 303'269.40 à la charge des Communes

– Fr. 103'668.65 à la charge du Canton.

La différence avec le budget s'explique principalement comme suit :

- Malley : aucune étude thématique n'a été effectuée. Toutefois, les frais de communication ont été plus élevés que prévu (soutien financier de l'événement JAU et partenariat avec House 2, EPFL)
- Les études Vallaire-Venoge/Espaces publics, Image directrice des transports publics/Avant-projet d'aménagement routier et Renges-Venoge/État des lieux DP et stratégie de reconfiguration ont été repoussées à l'année 2018
- La réserve pour études diverses a été partiellement utilisée pour la mise à jour de la maquette et l'état des lieux des zones d'activités et industrielles (ZIZA) dans l'Ouest lausannois.

#### FONDS WAKKER

Le Fonds Wakker avait été créé en 2011 à l'occasion de l'obtention du Prix Wakker par les Communes de SDOL. Son règlement avait été approuvé par le Gropil lors de sa séance du 15 décembre 2011. Le fonds était affecté à des actions de communication et de promotion, notamment dans les domaines du patrimoine naturel et bâti ainsi que de la mobilité douce.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2017, le fonds faisait état d'un solde positif de

Fr. 35'324.23. Il a ensuite été alimenté comme suit :

- Participation annuelle des Communes (Fr.10'000.-)
- Participation des Communes à la Distinction de l'Ouest lausannois 2018 (Fr. 30'000)

En lien avec la création de l'Association « Ouest lausannois : Prix Wakker 2011 », le Gropil a décidé en date du 27 avril 2017 de dissoudre le fonds et de transférer le solde sur le compte de l'association. Au 30 août 2017, lors de ce transfert, le fonds faisait état d'un solde positif de Fr. 75'324.23.

## STRUCTURES PÉRENNES

### PLATE-FORME LOGEMENT DE L'OUEST LAUSANNOIS

La plate-forme logement de l'Ouest lausannois (PFL-OL), créée en décembre 2013, a organisé deux ateliers et présenté une exposition. Le 22 mars, le 7<sup>e</sup> atelier de la PFL-OL, intitulé « Grands ensembles de demain », a permis d'échanger sur la façon de gérer les projets importants comprenant des logements dans l'Ouest lausannois. Le 1<sup>er</sup> novembre, le 8<sup>e</sup> atelier, intitulé « Reprogrammation et nouveaux modes de vie », s'est penché sur des projets de transformation ou de réhabilitation en logements qui tiennent compte des nouveaux modes d'habiter. Ce fut également l'occasion de vernir l'exposition « Les enjeux du développement vers l'intérieur », qui a été présentée à Chavannes-près-Renens du 1<sup>er</sup> au 18 novembre.

La participation active des représentants communaux, techniques et politiques, démontre le besoin et l'intérêt de discuter et d'échanger ensemble sur le logement, en faisant dialoguer les préoccupations sociales et urbanistiques. La fréquentation des ateliers s'est élargie en 2017 aux présidents des Conseils communaux et aux représentants des Commissions d'urbanisme ainsi qu'à d'autres invités selon les thématiques.

Né dans le cadre de l'atelier n°2 de la PFL-OL, le projet d'antenne Apollo a été couronné à la fin de l'année par le vote des huit Conseils communaux en faveur du préavis intercommunal « Pour le financement de l'implantation et de l'exploitation d'une antenne de la Fondation Apollo dans le district de l'Ouest lausannois ». Financée pour moitié par le Canton, l'antenne aidera les working poor, les jeunes et les personnes bénéficiaires de l'AVS, AI ou RI, à trouver un logement stable, avec pour objectif de consolider l'autogestion de ces personnes.

La Confédération et le Canton ont poursuivi leur soutien à la PFL-OL en 2017. Les comptes-rendus des ateliers sont publiés sur le site de SDOL. Anne Merminod (St-Sulpice) préside la PFL-OL et Didier Divorne (Renens) en est le vice-président.

### GD/GT MOBILITÉ

La mobilité forme l'un des enjeux principaux pour l'Ouest lausannois. Pour prendre en charge cette thématique, qui nécessite une étroite collaboration entre les collectivités publiques et les partenaires concernés, un Groupe technique (GT) avait été constitué en juillet 2014. Le Groupe décisionnel (GD) Mobilité a été créé suite à la réflexion sur la structure de SDOL. Sa présidence est assurée par Alain Gillieron (Prilly) et sa vice-présidence par Tinetta Maystre (Renens). Le GD est composé des municipaux en charge des transports ainsi que de représentants du Canton, de la Police de l'Ouest lausannois (POL), des Hautes Écoles et des tl. Pour la coordination avec les secteurs adjacents, des représentants de Région Morges, des MBC et de la Ville de Lausanne participent également aux séances. Le Bureau SDOL assure le secrétariat des GD/GT. Cinq séances du GD Mobilité ont eu lieu et les dossiers suivants ont été traités :

- la validation de l'image directrice des transports publics dans l'Ouest lausannois : horizons 2019-22 et 2023-28
- le suivi de mise en œuvre des mesures infrastructurelles des PALM 2007 et 2012
- le processus de coordination des chantiers
- la Gestion Coordinée du Trafic de l'Agglomération Lausanne-Morges
- la consultation de l'horaire CFF 2018
- la coordination avec Région Morges
- divers dossiers liés à la mobilité douce (VLS, jalonnement, étude du bureau BfM au sujet des vélostations).

### CELLULE DE COORDINATION DES CHANTIERS

L'Ouest lausannois sera particulièrement impacté par les chantiers à venir : projets de tramway et bus en site propre, projets du LEB et projet CFF Léman 2030, sans oublier les grands projets urbains en cours et l'entretien régulier de la voirie. Pour avoir une vision globale des travaux et de leurs conséquences ainsi que faciliter le partage d'informations entre les intervenants, un groupe de travail s'est constitué entre les services

communaux des travaux, les gestionnaires de réseaux, le Canton, la police et les tl. L'animation de ce groupe de travail est assurée par le Bureau SDOL. Un processus intercommunal d'information et d'analyse des impacts des chantiers est en cours de mise en place. La Ville de Lausanne a démarré le développement d'un nouveau système de base de données des chantiers. Une maquette de cet outil a été présentée en 2017 et les besoins de l'Ouest lausannois ont été transmis à Lausanne pour finaliser le développement de ce système, qui permettra un partage et une communication facilités des chantiers entre tous les acteurs concernés. Le changement vers le nouvel outil devrait se faire dans le courant 2018.

### GRUPE VÉLO (GVOL)

Sous la responsabilité du délégué Mobilité douce, le Groupe vélo de l'Ouest lausannois s'est réuni à trois reprises. En présence de représentants communaux et des associations ATE et Pro Velo, de nombreux sujets y ont été présentés, notamment :

- Suivi des projets d'axes forts de transports publics (AFTPU) du point de vue de la mobilité douce (projets partiels 1, 2, 5 et 10)
- Passage inférieur des Couliesses (Prilly-Renens)
- Information sur le projet de vélos-cargos en libre-service (CarVelo2go)
- Passerelle mobilité douce du Pont Bleu (DGMR)
- Étude BfM au sujet des attentes des utilisateurs de Vélostations
- Jalonnement vélo du PALM
- Semaine de la mobilité 2017 dans l'Ouest lausannois
- Projet de signalisation des impasses avec dérogation pour la mobilité douce
- Suivi du dossier de la route du Lac – RCI
- Suivi du dossier des vélos en libre-service (VLS)
- Lancement de Cap sur l'Ouest 2018.

## PLAN DIRECTEUR INTERCOMMUNAL

Les huit Communes révisent leur Plan directeur communal respectif dans une démarche conjointe de « Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDI) ». Ce plan contiendra les huit visions de développement des Communes et répondra à leurs aspirations et besoins spécifiques. Cela dans l'esprit d'un développement harmonieux pour l'ensemble de la région. La démarche de PDI permet de rationaliser les coûts des études et d'assurer une cohérence pour l'évolution de l'Ouest lausannois. Elle s'appuie fortement sur les études de planification menées ces dix dernières années.

Au mois de décembre 2015, les huit Municipalités ont déposé des demandes de crédit d'étude similaires dans chaque Conseil communal ou général du district. Celles-ci ont été adoptées durant le 1<sup>er</sup> trimestre 2016, allouant ainsi les crédits nécessaires à cette démarche, soit un montant total de Fr 1'511'000.- (subventions comprises). Le Service cantonal du développement territorial (SDT) soutient la démarche et l'accompagne en participant aux groupes de suivi. Il y contribue financièrement à hauteur de Fr 375'000.-. À noter que cette subvention est exceptionnelle et qu'elle est attribuée en raison du caractère novateur de ce projet intercommunal.

Le lancement de la phase d'élaboration du PDI a eu lieu le 23 mai 2016. La démarche se déroule en 6 étapes. Les étapes 1) Travaux préparatoires et 2) Diagnostic et enjeux ont été élaborés en 2016. Durant l'année 2017 :

- Le rapport sur les travaux préparatoires et diagnostic et enjeux a été validé par les Groupes technique et décisionnel, puis mis en discussion au sein des Groupes de concertation. Il a ensuite été soumis aux Municipalités pour une prise d'acte intermédiaire.
- Le rapport sur les objectifs (étape 3) a été rédigé, puis validé par les Groupes technique et décisionnel. Au mois d'août, ce rapport a été mis en discussion au sein des Groupes de concertation. Il sera transmis aux Municipalités pour une prise d'acte intermédiaire en début 2018.

- Le rapport sur les principes (étape 4, projet de territoire) a débuté à l'automne 2017.
- Les étapes suivantes (mesures, puis programmes d'actions) suivront dans le courant de l'année 2018.

Divers groupes d'accompagnement sont sollicités et permettent d'intégrer les différents partenaires à la démarche :

- Le Groupe décisionnel assume le portage politique et le pilotage du projet. Représentant des Municipalités, il est composé des syndicats et municipaux en charge de l'urbanisme et d'un représentant du SDT (sous la présidence de Stéphane Rezzo, syndic de Crissier et la vice-présidence de Tinetta Maystre, municipale de Renens, et de Jean-Daniel Luthi, municipal de Bussigny).
- Le Groupe technique constitue l'équipe de projet. Il est composé de représentants des services communaux de l'urbanisme.
- Le Groupe technique Mobilité apporte son expertise dans le domaine de la mobilité.
- Des Groupes de concertation (l'un regroupant des conseillers communaux et généraux, l'autre les représentants de la société civile) sont également consultés à chaque étape. Leurs avis et propositions (formulés lors d'ateliers de travail ou transmis par courrier) sont intégrés dans les réflexions et font évoluer les rapports intermédiaires.
- Lors d'ateliers thématiques, d'autres spécialistes sont associés à la démarche, notamment les délégués communaux à l'énergie ou des experts indépendants, ainsi que les autres services communaux et cantonaux concernés par les thématiques traitées.

## RÉVISION DES RÉSEAUX DE MOBILITÉ DOUCE

Depuis la dernière révision des réseaux de mobilité douce dans l'Ouest lausannois (2009), de nombreux éléments nouveaux sont intervenus, rendant nécessaire une mise à jour des cartes de synthèse. À cette occasion, une démarche en ateliers de travail a été initiée en 2015-2016.

Dans le cadre du PDI, deux ateliers « vélos » (24 mai 2017) et « piétons » (31 mai 2017) ont été organisés afin de préciser les options retenues pour les réseaux de mobilité douce et définir les principes d'aménagement. Cette démarche est appelée à se poursuivre.

## SITES

### SECTEUR JONCTION D'ECUBLENS-VENOGE (SITE E)

La future jonction d'Ecublens va profondément modifier le contexte urbain du secteur en le désenclavant, mais également en créant une nouvelle attractivité. Deux études ont été lancées en 2015 pour apporter des réponses à ces enjeux. Une étude de stratégie d'aménagement, menée par les Communes d'Ecublens et Bussigny et pilotée par le Bureau SDOL, vise à accompagner la nouvelle jonction par un programme d'aménagement urbain et de développement économique. Le résultat de cette étude propose une image directrice pour le secteur, accompagnée d'une stratégie de mise en œuvre, qui a été finalisée dans le courant de l'année. Ce rapport final sera soumis aux Municipalités début 2018 : il sera ensuite versé au dossier de révision des Plans directeurs communaux de Bussigny et d'Ecublens dans la démarche conjointe de Plan Directeur intercommunal (PDI), ce qui lui donnera son assise légale.

L'étude d'accessibilité multimodale en lien avec la future jonction d'Ecublens, pilotée par le Canton, constituera l'occasion d'apporter des réponses aux nouveaux enjeux engendrés par l'ouverture de la jonction pour les cyclistes, les transports publics et la circulation routière dans le secteur. Cette étude sur le volet mobilité a été finalisée en 2017 et la transmission du rapport final aux Communes pour validation se fera en février 2018.

### SECTEUR CROIX-DU-PÉAGE (SITE E)

Dans la perspective de l'arrivée du tramway à Croix-du-Péage, et pour répondre aux demandes de certaines entreprises implantées dans le secteur, la Commune de Villars-Ste-Croix a souhaité étudier la possibilité d'une densification du secteur d'activités de Croix-du-Péage. Un mandat a été attribué à un bureau spécialisé pour identifier les verrous à une densification du secteur et faire des propositions d'adaptation du règlement en vigueur. L'étude, pilotée au niveau technique par le Bureau SDOL, a débuté au mois d'août.

### SECTEUR VALLAIRE-VENOGE (SITE G)

Les Communes d'Ecublens et de St-Sulpice, en collaboration avec le Canton et le Bureau SDOL, ont décidé en 2016 de mandater un bureau spécialisé pour réaliser une image directrice du secteur. Établie durant l'année 2017, elle s'appuie sur une analyse de la situation foncière et immobilière du secteur et a été développée sur la base de différents scénarios d'évolution. L'image directrice qui en ressort sera versée au dossier de révision des Plans directeurs communaux de St-Sulpice et d'Ecublens dans la démarche conjointe de Plan Directeur intercommunal (PDI), ce qui lui donnera son assise légale.

## INFRASTRUCTURES

### GARE DE RENENS

Le projet de réaménagement de la Gare de Renens et de ses abords est mené par les Communes de Renens, Chavannes-près-Renens, Crissier et Ecublens, les CFF, l'État de Vaud ainsi que les tl. Le chantier a débuté en juin 2015 avec les travaux d'un nouveau passage sous-voies, plus large que l'actuel et accessible aux personnes à mobilité réduite.

Le Bureau SDOL continue, selon les besoins, à soutenir les Communes pour la communication globale du projet et assure l'accueil de la population au pavillon d'information Léman 2030 lors de son ouverture mensuelle. En 2017, le Bureau SDOL a collaboré à la mise en place du blog « Le Petit Journal de la Gare de Renens ».

Le Bureau SDOL accompagne également les Municipalités concernées dans leurs discussions avec le Canton, les CFF et l'Office fédéral des transports (OFT) sur la desserte de la Gare de Renens par les trains grandes lignes ainsi que lors des consultations sur les projets d'horaires pour les années suivantes.

### NOUVELLES JONCTIONS AUTOROUTIÈRES

Le Bureau SDOL a été consulté sur le rapport technique du Bureau Transitex sur l'étude d'accessibilité multimodale en lien avec la future jonction d'Ecublens en juin 2017. Le rapport final intégrant les remarques de SDOL, notamment sur l'attention à porter sur la progression des bus, les liaisons cyclables et le trafic hors du réseau d'agglomération, est attendu début 2018.

Le Bureau SDOL a participé à quatre séances techniques en mai et juin sur les mesures d'accompagnement de la jonction de Chavannes-près-Renens sur la RC76 et la rue du Léman. Il a ainsi contribué à la planification de la connexion de cette nouvelle jonction autoroutière avec le réseau communal.

### AXES FORTS (AFTPU)

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

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

### PROJET TRAMWAY T1 - TRONÇON GALICIEN À RENENS-GARE (PP2)

Les activités se sont principalement concentrées sur :

- La résolution des oppositions et recours suite à la mise à l'enquête publique de 2012, les adaptations du projet et la préparation d'enquêtes complémentaires pour des optimisations qui en résultent
- La préparation de l'adjudication des offres des entreprises de construction
- La poursuite des projets de franchissement du passage du 1<sup>er</sup>-Août, de la place nord de la Gare de Renens, de la rue du Terminus et du pont du Cosel pour préparer l'enquête complémentaire
- L'élaboration des conventions entre les tl et les Communes pour le financement, la conduite du projet et la gestion des ouvrages.

### PROLONGEMENT DU TRAMWAY T1 JUSQU'À BUSSIGNY-CROIX-DU-PÉAGE (PP1)

En 2016, l'EMPD (Exposé des motifs et projet de décret) a été voté par le Grand conseil et la phase de projet d'ouvrage initiée. Les appels d'offre ont été lancés pour le mandat Génie civil, Urbanisme, Environnement et le mandat Trafic. L'étude « itération urbanistique », réalisée en 2016, servira de référence pour coordonner, dans le temps et l'espace, les projets de développement des quartiers avec les aménagements du tramway. Un cahier des charges est prêt pour lancer une synthèse des planifications qui cartographie et quantifie l'ensemble des densifications et mesures infrastructurelles à venir le long du corridor tram.

### PROJET DE BHNS SUR LA ROUTE DE COSSONAY, DE MONTÉTAN À CRISSIER-BRÉ (PP5)

La validation du projet d'ouvrage et la procédure d'enquête publique se sont déroulées sur l'année 2017, ce qui permettra la levée d'oppositions et le vote des crédits d'ouvrage en 2018. La Commission immobilière poursuit les négociations avec les riverains impactés et accompagne le traitement des oppositions.

### PROLONGEMENT DU BHNS DE CRISSIER-BRÉ À BUSSIGNY-GARE (PP10)

Les crédits EMPD pour la participation cantonale ont été votés en septembre 2016 pour débiter les études d'avant-projet. Le préavis pour la part communale a été approuvé par le Conseil communal de Bussigny en juin 2017. L'organisation du projet ainsi que le découpage en un tronçon communal sur Bussigny et un tronçon route cantonale hors agglomération ont été validés. L'appel d'offre pour l'avant-projet sur le tronçon Bussigny a été lancé.

La Commune de Bussigny a financé une étude multimodale de mobilité sur l'ensemble de son territoire. Terminée en juin, cette étude a permis de faire un diagnostic complet sur les enjeux et les opportunités. Un concept d'accessibilité multimodale et de mesures à moyen et long terme a été étudié et validé par la Municipalité. Cette étude a permis de définir les grands principes pour le tracé futur du BHNS.

## ÉTUDES THÉMATIQUES ET TRANSVERSALES

### TRANSPORTS PUBLICS

L'élaboration de la nouvelle image directrice 2025 des transports publics dans l'Ouest lausannois a été initiée fin 2015 par le Bureau SDOL, en collaboration avec les tl. En 2016, la phase 1, comprenant le rapport de diagnostic et des enjeux, s'est terminée. Le Groupe décisionnel Mobilité en a pris acte en novembre 2016. Ce rapport a ensuite fait l'objet d'une consultation des partenaires, qui a permis de définir les objectifs de développement et d'amélioration du réseau. Le rapport de synthèse final de l'image directrice des transports en communs de

l'Ouest lausannois : horizons 2019-22 et 2023-28 a été présenté lors de la séance du Groupe décisionnel de juillet puis validé lors de sa séance du 22 novembre après une dernière phase de consultation des partenaires. Le rapport de synthèse a été envoyé aux Municipalités le 13 décembre 2017 pour adoption ; une séance intercommunale aura lieu le 15 janvier pour présenter le projet, son processus et la suite à donner pour sa mise en œuvre aux Municipalités.

La mise en service de ce nouveau réseau s'effectuera par étapes pour coïncider avec la mise en service du tram et du BHNS dans l'Ouest lausannois et les développements urbains planifiés.

### STATIONNEMENT

Le processus de mise à jour de l'inventaire a été suivi en 2017 (relevé par POL et transfert des données à la Commune). Les Communes disposent d'un inventaire des places de stationnements publics sur leur SIT. Les Communes ont cependant décidé de ne pas poursuivre la mise en commun de ces données à l'échelle intercommunale.

### DISTINCTION DE L'OUEST ET ASSOCIATION OUEST-LAUSANNOIS : PRIX WAKKER 2011

Le projet d'une distinction pour favoriser la réalisation d'ouvrages de qualité dans l'Ouest lausannois a été confirmé en avril par le Gropil. Les Communes ont ensuite confié l'organisation de cet événement à l'association nouvellement créée : l'Association « Ouest-lausannois : Prix Wakker 2011 ». Les résultats de la Distinction de l'Ouest 2018 seront connus en mars 2018. Le secrétariat de l'association est assuré par le Bureau SDOL.

## INSTRUMENTS

### SITE INTERNET

À l'adresse [www.ouest-lausannois.ch](http://www.ouest-lausannois.ch), le site de SDOL se déploie en une carte interactive 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 sur l'avancement des projets.

### MAQUETTE DE L'OUEST LAUSANNOIS

La maquette de l'Ouest lausannois à l'échelle 1/1000, réalisée par l'Atelier des maquettes de l'EPFL, continue d'être actualisée au gré des opportunités et de l'avancement des projets. En 2017, le Gropil a décidé d'affecter un budget pour la mise à jour et les réparations des modules de maquette déjà anciens. Les bâtiments construits durant les dernières années seront ajoutés. Des modules complémentaires ont par ailleurs été commandés pour St-Sulpice, Prilly, Crissier et Bussigny, couvrant pratiquement l'entier de la surface urbanisée de l'Ouest lausannois. Certains modules sont présentés de façon permanente au pavillon de l'Expo Léman 2030 ou encore à l'Université de Lausanne.

## AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES

### FONCTIONNEMENT

L'entité SDOL participe à la « conduite partenariale » du PALM (Copil, Direction technique, Groupes spécialisés). Les modalités de fonctionnement et les rôles respectifs de gouvernance du PALM ont fait l'objet d'une démarche concertée en 2014.

Dans ce cadre, les représentants de SDOL ont participé à 3 séances du Copil, à 10 séances de la DT, à 5 séances de Coordination du Canton avec les bureaux techniques des agglomérations et des schémas directeurs, à 3 séances (hearings) convoquées par le SDT en lien avec le renouvellement des conventions de subventionnement et à 4 séances

du GS-Mobilité douce. Les réunions de l'année étaient, dans une large mesure, consacrées à la mise en application de la nouvelle Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) dans l'agglomération, en particulier au dimensionnement du potentiel d'accueil, au système de suivi des mesures d'urbanisation du PALM et aux conditions de traitement des plans partiels d'affectation. Dès le 2<sup>e</sup> semestre 2017, des réflexions ont été menées avec les instances concernées sur l'opportunité, respectivement la nécessité de déposer un 4<sup>e</sup> projet d'agglomération en 2020. La décision interviendra au 1<sup>er</sup> trimestre 2018.

Suite à l'entrée en vigueur en 2016 de la modification de la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC), les décisions de subventionnement des Bureaux des agglomérations se fondent dorénavant sur la LATC et non plus sur la Loi sur l'aide au développement économique. Ce changement a pour conséquence le renouvellement de la convention entre l'État et les Bureaux des agglomérations vaudoises. Ainsi, une première nouvelle convention entre le SDT et SDOL a été ratifiée en mars pour l'année 2017. Début 2018, une deuxième convention de subventionnement – portant sur les années 2018 à 2020 – sera signée. Les montants des subventions ont été ajustés dans le but d'harmoniser et de coordonner les soutiens financiers cantonaux, mais aussi de soutenir l'ensemble des structures existantes (plus de structures avec la même enveloppe financière).

Une séance des présidents des schémas directeurs et de Lausanne Région a eu lieu en novembre pour préparer une réponse coordonnée à la consultation du SDT sur le nouveau subventionnement. Suite à cela, le Copil PALM a été informé en décembre de la nouvelle méthode de calcul. Celle-ci se base sur une structure de bureau de 2.2 ETP ainsi que sur la taille et la complexité de l'agglomération (nombre de Communes et d'habitants). Pour le Bureau SDOL ce nouveau calcul n'est pas favorable, le montant passant dès 2018 à Fr. 142'650.- (au lieu de Fr. 186'560.- en 2017) : soit une réduction de Fr. 43'910.- (voir le chapitre « Finances »).

Une nouvelle réflexion sur le mode de gouvernance est par ailleurs annoncée à la suite de l'établissement de la nouvelle convention de subventionnement. Elle devrait intervenir en 2018.

### **PALM 2016: PROJET D'AGGLOMÉRATION DE 3<sup>e</sup> GÉNÉRATION**

Le PALM de 3<sup>e</sup> génération, signé par le Canton, les schémas directeurs et les associations régionales, avait été remis à la Confédération en décembre 2016. L'évaluation du projet par la Confédération est attendue début 2018. Le message relatif à la libération des crédits sera quant à lui approuvé par le Parlement mi-2019.

Dans le projet de 3<sup>e</sup> génération, 45 mesures de mobilité – correspondant à un investissement de 400 millions de francs – prétendent à un cofinancement fédéral. Les projets du PALM permettront de compléter le réseau des axes forts de transports publics avec la 2<sup>e</sup> étape du métro m3 entre le Flon et la Blécherette et des tronçons de bus à haut niveau de service (BHNS).

En ce qui concerne les mesures d'urbanisation du PALM 2016, l'adoption de la 4<sup>e</sup> adaptation du Plan directeur cantonal par le Grand Conseil en juin 2017 a posé le cadre pour leur mise en œuvre (Mesures A11 et F12). Elle comprend le dimensionnement du potentiel d'accueil et la mise en place d'un système de suivi des mesures d'urbanisation. Ce système doit permettre de stimuler la réalisation des réserves en zone à bâtir, de faciliter l'approbation des plans d'affectation par le Canton, tout en respectant les perspectives de croissance attribuées par le PDCn à l'horizon 2030, et d'assurer un monitoring périodique de l'état d'avancement des mesures d'urbanisation. Le travail de dimensionnement du potentiel d'accueil a été complexifié par la problématique des zones d'activités et par l'objectif cantonal de mettre en place un système de gestion à l'échelle du Canton (Mesures D11 et D12). Ces réflexions sont toujours en cours et peuvent impacter le traitement des plans partiels d'affectation (zones d'habitation et mixtes et zones d'activités).

Les Communes du PALM sont par ailleurs invitées à se prononcer sur la nécessité de déposer un 4<sup>e</sup> projet d'agglomération. L'élaboration de ce projet devrait, le cas échéant, débuter au 1<sup>er</sup> semestre 2018.

### **PLANIFICATION ÉNERGÉTIQUE À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION**

Conformément au programme de mise en œuvre du projet d'agglomération, le Copil PALM a été informé en décembre du lancement de l'étude pour la planification énergétique. L'étude sera réalisée entre 2018 et 2019 et conduite par la DGE dans le cadre des structures de projet du PALM. Des groupes spécialisés et de consultation ont été constitués à cette occasion. Certains représentants communaux, des gestionnaires des réseaux et des fournisseurs d'énergie participent à ces groupes.

### **STRATÉGIE TOURS**

La « Stratégie d'implantation des tours dans l'Agglomération Lausanne-Morges », adoptée par le Copil PALM en 2015, a le statut d'un instrument d'aide à la décision. Plutôt qu'une vision figée du territoire fixant une fois pour toutes les endroits favorables ou défavorables à l'édification de tours, cet instrument met à disposition de toutes et tous des critères, des outils d'analyse et un pool d'experts pour aider les autorités à juger chaque projet particulier dans son contexte et selon les circonstances.

Aucun dossier n'a été soumis au pool d'experts en 2017.

### **GS MOBILITÉ DOUCE**

Le Bureau SDOL a pris une part active au Groupe mobilité douce du PALM. Les sujets traités ont été, entre autres, le suivi du développement des vélos en libre-service (étude de bilan à l'échelle du PALM, nouveaux systèmes sans stations apparus en Suisse en 2017), la mise en œuvre de la première étape de jalonnement vélo à l'échelle de l'agglomération, le projet de voie verte d'agglomération ou encore la gestion des vélos durant les chantiers.

### **GROUPE TL/VÉLOS**

Le groupe tl/vélo, intégrant les représentants des associations cyclistes, les schémas directeurs, la direction tl et les représentants des conducteurs, a été réactivé en 2017. Une première séance permettant de fixer les objectifs et enjeux de ce groupe a été organisée le 2 octobre.

Le groupe aura essentiellement pour mission un échange d'expériences entre usagers cyclistes et conducteurs, notamment pour les questions de performance et de sécurité, de complémentarité entre ces deux modes ainsi que d'évolution du matériel et des besoins des utilisateurs. Ce groupe prévoit d'effectuer 3 à 4 séances annuelles.

### **SUIVI MESURES INFRASTRUCTURELLES DES PALM 2007 ET 2012**

Le Bureau SDOL a apporté son soutien aux Communes pour des demandes de contributions fédérales aux mesures infrastructurelles.

Un tableau de bord actualisé intègre l'ensemble des mesures PALM 2007 et 2012 avec les informations sur leur avancement. Une cartographie illustrant ces mesures (SIG) a également été réalisée pour l'Ouest lausannois.

### **SUIVI DES MESURES INFRASTRUCTURELLES DU PALM 2016**

Le Bureau SDOL a coordonné l'inscription des mesures infrastructurelles de l'Ouest lausannois prétendant à un cofinancement dans le cadre du PALM 2016 (3<sup>e</sup> génération), déposé à la Confédération en décembre 2016. Il a aussi supervisé la préparation de fiches techniques pour ces mesures.

Le Bureau SDOL a géré les questions et remarques des Communes relatives à la stratégie mobilité du projet d'agglomération 2016.

## **OUEST LAUSANNOIS**

STRATÉGIE ET DÉVELOPPEMENT DE L'OUEST LAUSANNOIS  
RUE DE LAUSANNE 35 CP 542 1020 RENENS 1  
T: 021 632 71 60 sdol@ouest-lausannois.ch  
[www.ouest-lausannois.ch](http://www.ouest-lausannois.ch)