

l'ouest LAUSANNOIS BILAN D'ACTIVITÉS

SCHÉMA DIRECTEUR
www.ouest-lausannois.ch

SEPTEMBRE 2009/AOÛT 2010

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



Bâtiment du Centre intercommunal de logistique (CIL) de Malley, à Renens, sujet d'une des neuf photos de la série de cartes postales «Fenêtres sur l'Ouest», fruit du regard porté par le photographe Samuel Rouge en 2009 sur l'Ouest lausannois.

LE TEMPS DES VENDANGES

Un plan directeur localisé (PDL) intercommunal approuvé par toutes les parties pour le secteur de l'Arc-en-Ciel. L'événement de ce printemps 2010 mérite d'être souligné. Il ouvre la voie au tramway t1 et à un harmonieux développement urbain auquel on n'aurait pas osé songer sans le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL). Il offre une vue globale et exploitable d'un territoire transcommunal qui s'étend du Pont-Bleu jusqu'à Bussigny.

Le PDL de l'Arc-en-Ciel est de taille. Un des plus étendus et des plus stratégiques du canton. C'est aussi la réussite d'une épreuve du feu pour le SDOL. Car ce PDL est le premier du genre à faire l'objet d'une décision simultanée par deux Conseils communaux. Les Commissions concernées à Crissier et à Bussigny se sont penchées ensemble sur le préavis. Cette façon de procéder est appelée à se répéter. Les décisions pour le secteur de la gare de Renens ou pour le franchissement des voies CFF entre Ecublens et Crissier ont été prises en suivant le même modèle. Ces processus sont rendus possibles par le travail réalisé en amont dans le cadre du SDOL. Ils permettent de composer avec les besoins propres à chaque Commune sans pour autant ralentir une dynamique de projet indispensable dans une conjoncture où les décisions doivent pouvoir s'imbriquer.

Évitant une vision statique sur le territoire, le SDOL sert à cela. Rendre possible et accompagner des processus de décision complexes. Fournir aux Communes l'aide qui leur permet de susciter les subventions du Canton et de la Confédération, telles celles que vient de décider le parlement fédéral à hauteur de 165 millions de francs pour le Projet d'agglomération Lausanne-Morges. L'instrument comptable ou la structure de gestion en cours d'élaboration doivent aussi simplifier le travail des Communes pour remplir leurs obligations.

Le développement de l'Ouest lausannois a besoin d'outils fiables. Mais il a aussi besoin de la bonne volonté de chacun, habitants, travailleurs et représentants techniques ou politiques. À ce titre, Michel Wehrli a collaboré sans relâche. Notre collègue syndic de Bussigny et membre du Groupe de pilotage (Gropil) du SDOL depuis ses débuts nous a subitement quittés en décembre 2009. La tristesse nous étreint devant ce décès et la perte d'un apport humain qui a contribué à tous nos travaux. Mais la trace demeure et elle aura des résonances garanties par le SDOL dans l'aménagement de la région.

Les lignes directrices définies, les affectations peuvent changer et le visage de l'Ouest évoluer. Les projets concrets se multiplient désormais. Ainsi, après avoir cultivé son terreau, l'Ouest lausannois peut s'apprêter à cueillir le fruit. La vendange appelle une organisation efficace et une forte implication de tous. Mais c'est avant tout une étape réjouissante. Qu'elle vous soit bonne!

Marianne Huguenin, présidente du Groupe de pilotage du SDOL

CROISSANCE RÉGULIÈRE DE LA POPULATION

La population de l'Ouest lausannois a augmenté régulièrement entre l'année 2003 et l'année 2009. Durant cette période, en plus des habitants qui ont élu domicile dans la partie ouest de la commune de Lausanne directement concernée par le SDOL, 5237 nouveaux habitants ont choisi une des huit autres communes du SDOL pour s'installer. Ces chiffres vérifient les estimations statistiques qui avaient été prises en compte lors de l'élaboration du SDOL et du PALM et qui prévoyaient quelque 40 000 habitants et 30 000 emplois supplémentaires dans le périmètre du PALM entre les années 2005 et 2020.

Population au 31 décembre 2009

Bussigny	8033
Chavannes	6597
Crissier	6931
Écublens	10909
Lausanne	(10 000)*
Prilly	11 200
Renens	19 122
Saint-Sulpice	3030
Villars-Ste-Croix	677
TOTAL	76 499

* estimation conventionnelle du nombre d'habitants des secteurs sud-ouest de Lausanne.

L'ORGANISATION DU SCHÉMA DIRECTEUR

Les huit Communes de l'Ouest lausannois et la Ville de Lausanne collaborent avec le Canton pour la mise en œuvre des objectifs du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL). Sur les plans financier et légal, deux conventions de collaboration ont été signées en 2004. La première lie les neuf Communes signataires du SDOL et institue la Commune de Renens représentante et responsable du Bureau du Schéma directeur. Elle fixe également les modalités de création et de gestion du Bureau du Schéma directeur, ainsi que les tâches qui lui sont déléguées.

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

Le SDOL possède une valeur de contrat: en y apposant leur signature, les Communes se sont engagées à poursuivre les démarches destinées à atteindre les objectifs généraux fixés dans le Schéma directeur. Un groupe de pilotage (Gropil) composé de membres politiques et techniques des Communes, du Canton et de l'agglomération, préside aux destinées du SDOL.

Les résultats des études directrices des chantiers forment autant d'annexes au Schéma directeur. Ils orientent le développement des secteurs concernés et servent à la révision des planifications communales. Selon les cas de figure, le Bureau du SDOL accompagne, voire conduit des études de planification. Les études liées aux infrastructures de transport (transports publics, individuels, non motorisés) se poursuivent dans la perspective de leur réalisation.

FINANCES

Les travaux menés par le Bureau du SDOL se réalisent sur la base de deux budgets distincts: le budget de fonctionnement du Bureau et le budget des chantiers d'études.

BUDGET DE FONCTIONNEMENT DU BUREAU

Le budget de fonctionnement du Bureau du SDOL pour l'année 2009 s'est élevé à 500 600 francs. Il a nécessité une adaptation en cours d'année due en particulier à une augmentation des dépenses salariales (changement de secrétaire, augmentation du temps de travail de la cheffe de projet, heures supplémentaires), et à l'amélioration de l'outil de gestion comptable des études pilotées par le SDOL. L'augmentation du budget d'un montant de 75 898 francs a fait l'objet d'une décision du Gropil le 2 juillet 2009. Les comptes 2009 ont fait finalement état d'une augmentation réelle de 59 267 francs.

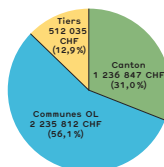
Le budget de fonctionnement du Bureau du SDOL adopté pour 2011 s'élève à 595 200 francs. Le Canton maintient son soutien par une contribution forfaitaire annuelle de 100 000 francs, nouvellement fondée sur la Loi sur l'appui au développement économique (LADE), pour une période allant de 2009 à 2013. Les Communes prennent à leur charge le solde du montant, réparti au prorata de leur population. La participation financière de la Ville de Lausanne se fait au prorata de sa population concernée par les projets du SDOL.

BUDGET DES CHANTIERS D'ÉTUDES

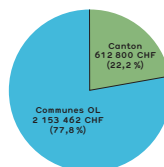
Chaque chantier d'études du SDOL fait l'objet d'un budget annuel assorti d'une proposition de répartition des frais.

Les comptes 2009 des chantiers d'études présentent un montant global dépensé de 675 487 francs, très inférieur aux dépenses

Répartition des coûts des chantiers d'étude 2004-2010



Répartition des frais de fonctionnement 2004-2010



	COMPTES 2004	COMPTES 2005	COMPTES 2006	COMPTES 2007	COMPTES 2008	COMPTES 2009	BUDGET 2010	BUDGET 2011
Fonctionnement du Bureau								
TOTAL	179 257	293 052	324 409	355 465	477 511	559 867	576 700	595 200
Répartition								
Canton	22 407	90 392	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
Total Communes	156 849	202 660	224 409	255 465	377 511	459 867	476 700	495 200
Bussigny	19 134	20 913	23 228	27 129	39 737	48 975	50 789	52 637
Chavannes	14 506	16 930	18 912	21 608	32 427	40 160	41 647	43 227
Crissier	16 857	18 895	20 728	24 168	35 086	42 987	44 579	45 416
Écublens	25 901	28 585	31 755	36 353	54 087	66 346	68 802	71 482
Lausanne	-	27 118	30 000	30 000	46 998	53 674	55 470	59 461
Prilly	27 427	30 222	32 888	38 366	55 790	68 270	70 797	73 389
Renens	45 637	50 134	55 885	65 105	94 897	117 184	121 522	125 298
Saint-Sulpice	7 388	8 057	8 999	10 392	15 140	18 206	18 880	19 854
Villars-Ste-Croix	-	1 805	2 013	2 343	3 350	4 064	4 215	4 436
Chantiers d'étude								
TOTAL	89 597	237 147	427 452	744 308	525 804	675 487	1 284 900	971 498
Répartition								
Canton	66 074	126 485	138 960	246 631	150 082	182 102	326 512	210 034
Communes	23 523	86 440	235 805	364 813	297 210	438 987	789 035	588 289
Tiers	-	24 223	52 686	132 863	78 512	54 398	169 353	173 489

prévues (850 000 francs). Cette différence s'explique par le ralentissement des études sur le secteur de Malley et les reports partiels d'études sur 2010 (en particulier pour le secteur Pont Bleu – Terminus, la RC 76 et le réseau cyclable), en relation principalement avec la charge de travail du Bureau du SDOL et de ses partenaires.

Le budget 2011 des chantiers d'études est de 971 498 francs (y compris reports 2010). Il a été soumis au Gropil le 17 juin 2010 pour un accord de principe sous la forme d'un budget cadre. Par la suite, chaque chantier fera l'objet d'un budget spécifique soumis au Gropil et qu'une décision municipale et cantonale confirme. Les clés de répartition des différents chantiers sont variables. Elles

sont fixées en fonction des partenaires intéressés (Canton, Communes, tiers). Les participations cantonales sont accordées de cas en cas, généralement sur la base de la politique cantonale pour les pôles de développement économique, respectivement de l'aide au développement économique ou de la politique d'agglomération.

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



MISSION DU BUREAU DU SDOL

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

Le Bureau du SDOL favorise le travail partenarial et la concertation. En matière d'aménagement régional, il représente les intérêts des Communes de l'Ouest lausannois et participe aux différents groupes de travail du Projet d'agglomération Lausanne-Morges.

Le Bureau du SDOL assure un rôle de plate-forme de coordination entre Communes, et entre Canton et Communes. Il contribue à développer l'échange d'informations et une culture commune pour la conduite des projets. Au gré du développement, il oriente ses actions vers des phases de mise en œuvre, en répartissant judicieusement de cas en cas le travail de pilotage entre niveaux communal et intercommunal.

LIEU ET EFFECTIF

Le Bureau du SDOL est installé au centre Perrelet (tl), au chemin du Closel 15, à Renens. Il est entouré de ses partenaires, les tl, le bureau du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et les bureaux des Schémas directeurs du Nord lausannois (SDNL), de l'Est lausannois (SDEL) et de la région morgienne (SDRM). Les postes du Bureau du SDOL sont occupés par Mme Ariane Widmer Pham, cheffe de projet (80%), M. Benoît Biéler, géographe, adjoint (80%), M. Adrien Mulon, ingénieur EPFL, responsable mobilité (50%), Mme Cristina Ferrari, secrétaire (70%), Mme Marianne Martin, secrétaire (30%), Mme Feryel Kilani, stagiaire (20%), et M. Sebastiano Marras, stagiaire (80% depuis le 1^{er} janvier 2010).

TÂCHES DU BUREAU

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

BILAN DU GROUPE ABC

Institué par le Gropil et créé en 2003, le groupe ABC vérifie la conformité des projets de construction aux objectifs et principes d'aménagement du SDOL. La mission, la composition et le fonctionnement du groupe ABC sont résumés dans le Bilan d'activités du SDOL 2008-2009. Entre septembre 2009 et août 2010, le groupe ABC a examiné 7 dossiers. 5 de ces projets ont reçu une évaluation favorable (assez bonne ou bonne).

Les demandes de modifications formulées par le groupe ABC portent principalement sur la structuration du projet (comment le projet est-il conçu?) et sur le stationnement.

ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ DES PROJETS DE PLANIFICATION AU SCHÉMA DIRECTEUR

La cellule de pilotage technique (cpt) du SDOL examine, en amont des procédures communales et cantonales, les projets de planification (PPA/PQ/PDL/etc.) qui représentent un enjeu (taille, vocation) dans l'Ouest lausannois. La détermination de la cpt se fait sur la base d'un questionnaire qui est joint au dossier traité.

BILAN DE LA CPT

- Depuis sa création, la cpt a examiné 23 dossiers dont 10 cette année.
- 6 projets ont reçu des demandes de modifications importantes par la cpt, 11 projets ont reçu des demandes de modifications moyennes et 6 de faibles modifications.

Sur l'ensemble des projets examinés par la cpt:

- 14 projets sont suffisamment avancés dans la procédure pour avoir pu prendre en compte les remarques de la cpt,
- 6 projets sont récents et ne sont donc pas encore retravaillés,
- 1 projet est en suspens dans l'attente d'une autre étude,
- 2 projets sont annulés.

Parmi les 14 projets qui ont pris en compte les remarques de la cpt:

- 6 projets ont totalement intégré ces remarques,
- 6 ont partiellement intégré ces remarques,
- 2 ont faiblement intégré ces remarques.

Les demandes de modifications formulées par la cpt portent principalement sur la structuration du projet (comment le projet est-il conçu?) et sur les questions de mobilité (accès piétons, places de parc, etc.).

MISSION DE LA CELLULE DE PILOTAGE TECHNIQUE (CPT)

La cellule de pilotage technique du SDOL assure la coordination et le suivi des chantiers géographiques et thématiques liés au Schéma directeur de l'Ouest lausannois. Elle accompagne et oriente les porteurs de projets de planification, assure la collaboration entre les différents services techniques compétents et prépare les objets soumis au Gropil pour adoption.

La cpt assure une fonction de relais opérationnel entre les responsables des «chantiers» et les services techniques cantonaux et communaux. C'est le pivot technique de la coordination horizontale entre Communes et verticale entre les divers échelons de planification générale et locale. Sa mission est d'assurer la cohérence de la mise en œuvre du SDOL, définie par les divers documents de planification établis.

COMPOSITION

La cpt est composée, pour le Canton, de représentants du Service du développement territorial et du Service de l'économie, du logement et du tourisme, par l'intermédiaire du Groupe opérationnel des pôles (GOP), du Service de la mobilité, du Service de l'environnement et de l'énergie, ainsi que des représentants techniques des Communes du SDOL et des tl. La cheffe de projet du SDOL préside les séances.

CHANTIER 0

SDOL / ÉTUDES GÉNÉRALES

Signé le 18 décembre 2003 par le Groupe de pilotage (Gropil) du SDOL, le Schéma directeur constitue une référence évolutive pour l'aménagement et le développement des communes de l'Ouest lausannois. Il est régulièrement complété par des études thématiques ou sectorielles touchant des sites stratégiques de l'Ouest lausannois.

MAQUETTE DE L'OUEST LAUSANNOIS

Plusieurs chantiers d'études ont utilisé des maquettes afin de faciliter le travail des mandataires, de servir de support aux discussions lors d'ateliers ou de communiquer les résultats des études à la population. Afin de garantir l'homogénéité de ces différentes maquettes, le Bureau du SDOL a donné mandat à l'Atelier des maquettes de l'EPFL pour l'établissement des fichiers informatiques de la maquette de l'Ouest lausannois. À terme, la réalisation d'une maquette de tout le territoire de l'Ouest lausannois est ainsi imaginable en accolant l'ensemble des maquettes des secteurs. De telles maquettes sont déjà à disposition des urbanistes et du public dans plusieurs villes suisses.

PROJET À VENIR

- Stratégie d'implantation de tours dans le périmètre compact de l'agglomération Lausanne-Morges (hors Est lausannois).

Le chantier 0 est transversal. Il comprend les études et actions menées à l'échelle de l'Ouest lausannois pour soutenir un développement de qualité et en faciliter la coordination. Le chantier 0 est conduit par le Bureau du SDOL sous la responsabilité politique du Gropil.

CHANTIER 1

HAUTES ÉCOLES – TIR FÉDÉRAL – MALADIÈRE

MISE EN ŒUVRE

Le chantier 1 forme un large triangle autour des Hautes Écoles. Il touche les communes de Lausanne, Écublens, Saint-Sulpice et Chavannes-près-Renens. Ce secteur offre de grandes qualités paysagères et recèle des terrains vierges qui présentent un grand potentiel de développement. Il est cependant entrecoupé de grands axes de transports générateurs de nuisances. Depuis la publication de l'étude générale « Lignes directrices et stratégie d'aménagement » en 2006, le périmètre du chantier 1 a vu s'effectuer plusieurs études portant sur des projets communaux très conséquents, tels En Dorigny à Chavannes ou le volet sud de Métamorphose à Lausanne, ainsi que sur des projets d'infrastructures (routes et passerelles).

ROUTE DU LAC - RC1 (2007-)

Validé en 2008, le concept de requalification de la route du Lac a permis de définir la stratégie et les objectifs d'aménagement de cet axe. Le projet se développe suivant les séquences « Hautes-Écoles » (secteurs UNIL et EPFL) et « Avenue urbaine » (entre le Tir Fédéral et la Venoge).



Le secteur En Dorigny (avec la route RC 76 au centre, le quartier de la Bourdonnette à gauche et l'Université en arrière-plan). Un concours de projet urbanistique et d'espaces publics a été lancé pour ce secteur en 2010.

La mise à l'enquête du premier tronçon entre le Tir Fédéral et l'avenue de Forel (secteur EPFL) a eu lieu en janvier et février 2009. Elle a suscité plusieurs oppositions dont la dernière a été traitée dans le deuxième trimestre 2010. Ces procédures légales terminées, les travaux du tronçon EPFL ont démarré en août 2010. Parallèlement aux travaux du premier tronçon, l'avant-projet du secteur UNIL est en cours et les travaux pourraient débuter en 2012.

RC76 (2009-)

Initiée en 2009, l'étude du concept général de requalification de la route RC 76 (route de Chavannes et route de la Maladière) se poursuit. Les abords de cet axe vont connaître de forts développements, aussi bien à Chavannes-près-Renens qu'à Lausanne. L'étude intègre les étapes d'urbanisation du secteur, le prolongement de la ligne de trolleybus t1 25 entre la Bourdonnette et la gare de Renens fin décembre 2013 et la construction de la jonction autoroutière de Chavannes dès 2016. L'objectif est d'optimiser les conditions de déplacement pour tous les modes de transports et de proposer des aménagements pour améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.

SOUS-SECTEURS À L'ÉTUDE

Les principaux projets communaux accompagnés par le SDOL dans le périmètre du chantier 1 en 2009 et 2010 sont:

Chavannes-près-Renens

- En Dorigny: concours de projet urbanistique et d'espaces publics en cours.
- Côtes de la Bourdonnette: étude de faisabilité en cours.
- Les Cèdres: plan de quartier en cours.

Lausanne

- Prés-de-Vidy: projet Métamorphose.

Autres travaux en cours

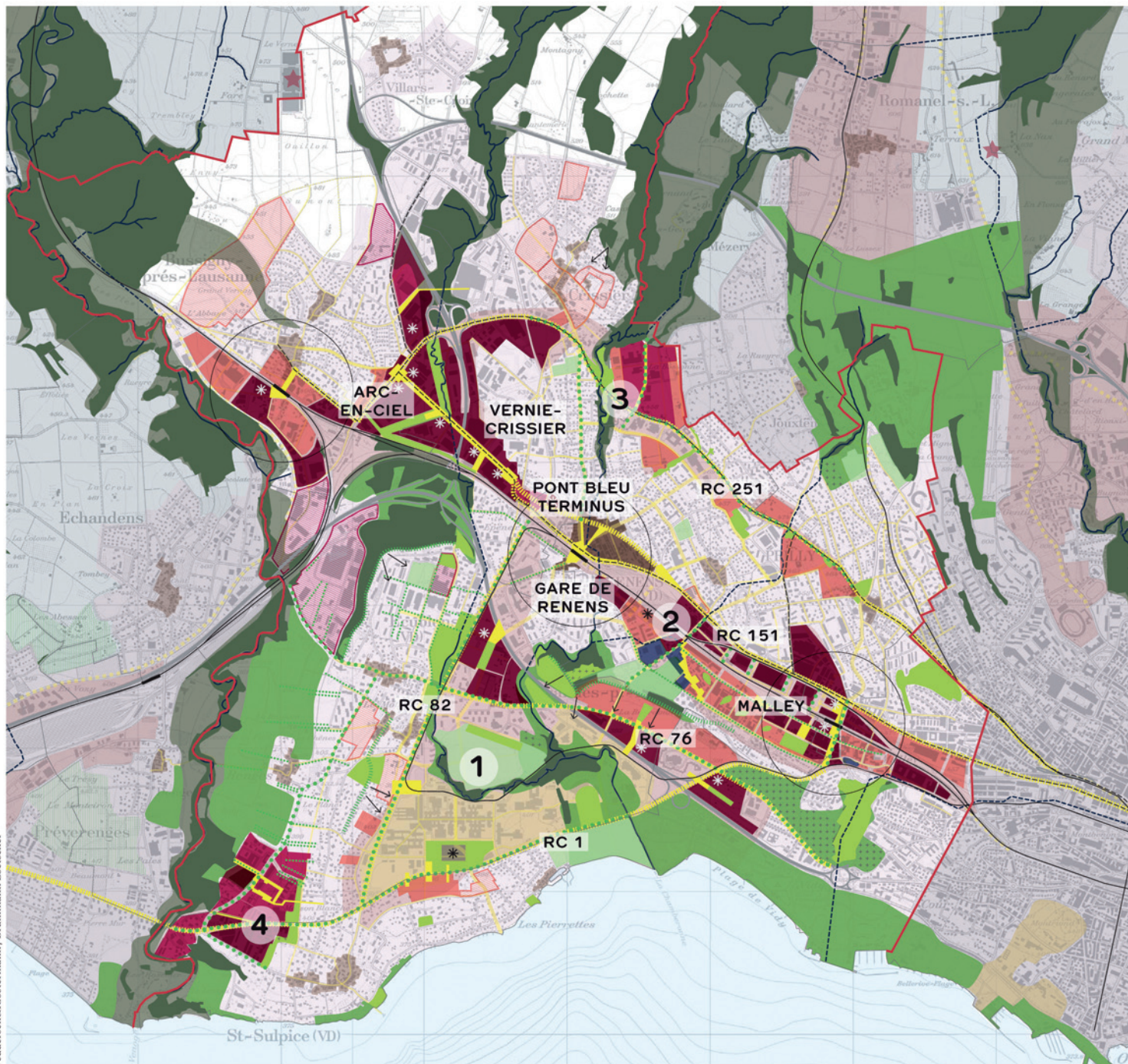
- Avant-projet de franchissement du m1 et de la Sorge dans le secteur de l'EPFL.

L'étude du **chantier 1/RC76**, sous la responsabilité d'André Gorgerat, syndic de Chavannes-près-Renens, et de Claude Daetwyler, chef du service de l'urbanisme, rassemble Chavannes-près-Renens, Lausanne ainsi que les services de l'État.

En phase d'avant-projet, le pilotage de l'étude du **chantier 1/RC1** est passé du Service de la mobilité au Service des routes du Canton. Cette étude regroupe les Communes de St-Sulpice, d'Écublens et de Chavannes-près-Renens, ainsi que le Service des routes, le Service du développement territorial, le Service de l'environnement, les Hautes Écoles et les t1. Son périmètre s'étend de la jonction autoroutière de Malley à la Venoge.



Christian Masserey, président de Région Morges, Marianne Huguenin, présidente du SDOL, François Marthaler, conseiller d'Etat, et Jean-Charles Cerottini, syndic de St-Sulpice.



Carte de synthèse du Schéma directeur de l'Ouest lausannois avec les numéros des chantiers.

Urbanisation / Paysage

CARTE DE SYNTHÈSE - HORIZON 2020
(version avril 2009)

Légende

Développement urbain dans les secteurs stratégiques:

- Vocation mixte, prédominance habitations, densité faible / moyenne
- Vocation mixte, prédominance activités, densité élevée
- Vocation mixte, prédominance activités, densité faible / moyenne
- Nouveaux équipements publics / emplacement à préciser
- Nouveaux espaces publics majeurs
- Axes urbains majeurs à requalifier
- Point de repère architectural / activateur urbain existant
- Localisations possibles pour points de repères architecturaux / activateurs urbains
- Axes forts de transport public urbain

Planifications communales situées dans le périmètre d'influence des chantiers:

- Vocation mixte, prédominance habitations, densité faible / moyenne
- Vocation mixte, prédominance activités, densité élevée
- Vocation mixte, prédominance activités, densité faible / moyenne
- Armatures vertes et bleues de l'agglomération
- Parcs d'agglomération
- Parcs urbains et îlots verts
- Espaces de sport
- Campus
- Renforcement de la structure arborisée
- Promenades des crêtes
- Vues
- Sites paysagers d'agglomération

- Périmètre compact de l'agglomération
- Sites stratégiques
- Sites d'exception
- Centre ville / centre villageois, bourgs
- Réseau piétons
- Aire forestière
- Cimetières
- Lac
- Cours d'eau / souterrain
- Chemin de fer / gares / centralités (rayon 500m)
- Autoroute
- Limites communales
- Périmètre SDOL

1:25'000
0 500m 1'000m

Carte nationale 1:25'000
© Office fédéral de topographie swisstopo
Editions 2005-07 (état de la mise à jour 2004/05)

CHANTIER 2

SECTEUR BUSSIGNY À SÉBEILLON

MISE EN ŒUVRE

Le chantier 2 couvre une bande territoriale de part et d'autre des voies CFF, entre Bussigny et Sébeillon. Il touche les communes de Bussigny-près-Lausanne, Chavannes-près-Renens, Crissier, Lausanne, Prilly et Renens. Depuis la publication de l'étude générale «Lignes directrices et stratégie d'aménagement du secteur Bussigny à Sébeillon» en 2006, plusieurs études ont été lancées

portant sur des sous-secteurs. Aux trois sous-secteurs stratégiques étudiés initialement que sont Malley, la Gare de Renens et l'Arc-en-Ciel s'en ajoutent désormais deux autres. Les Communes de Crissier, Renens et Écublens ont initié avec le Canton dans le cadre du SDOL, l'étude du sous-secteur «Pont Bleu – Terminus». Par ailleurs, la Commune de Crissier a lancé l'étude des «lignes directrices et de la stratégie d'aménagement du secteur de la Vernie».

SOUS-SECTEURS À L'ÉTUDE

Les principaux projets communaux accompagnés par le SDOL dans le périmètre du chantier 2 en 2009 et 2010 sont:

Bussigny

- Cocagne Buyère: plan directeur localisé (PDL) en cours.
- Buyère: plan partiel d'affectation en cours.

Renens

- La Croisée: plan de quartier (PQ) en cours.
- Renens-Entrepôts CFF: PQ en cours.

Prilly

- Viaduc: modification du PPA en cours.

SECTEUR GARE DE RENENS

INTERFACE DES TRANSPORTS PUBLICS DE L'OUEST LAUSANNOIS (2007 -)

Suite au concours de 2007, et sur la base de l'étude préliminaire menée en 2008, le développement du projet «Rayon vert» se poursuit.

Le 21 décembre 2009, les Cantons de Vaud et Genève, l'OFT et la Direction des CFF ont signé la convention cadre relative au développement de l'offre sur la ligne Lausanne – Genève qui inclut la modernisation des accès aux trains en gare de Renens et apporte le financement de l'avant-projet des infrastructures ferroviaires (lot 1) comprenant de nouveaux quais élargis.

En ce qui concerne le réaménagement des places de la gare et la réalisation de la passerelle (lot 3), un avant-projet a été élaboré. Il fixe entre autres le dimensionnement et la matérialisation des places, en coordination avec le projet de tramway au nord et de trolley-bus au sud. Il montre une passerelle élargie à environ 13 mètres sur la base des résultats d'études des flux des voyageurs.

En raison de la priorité donnée aux piétons et à leur accès aux transports publics et à cause des risques de conflits et d'accidents qu'engendrerait un autre type de mobilité sur la passerelle, il a fallu admettre que les cyclistes ne pourront pas emprunter cette dernière à vélo. L'accès et le stationnement de vélos à la gare sont garantis, mais le transit nord-sud doit être reporté en dehors du secteur restreint de la gare. Les études pour trouver

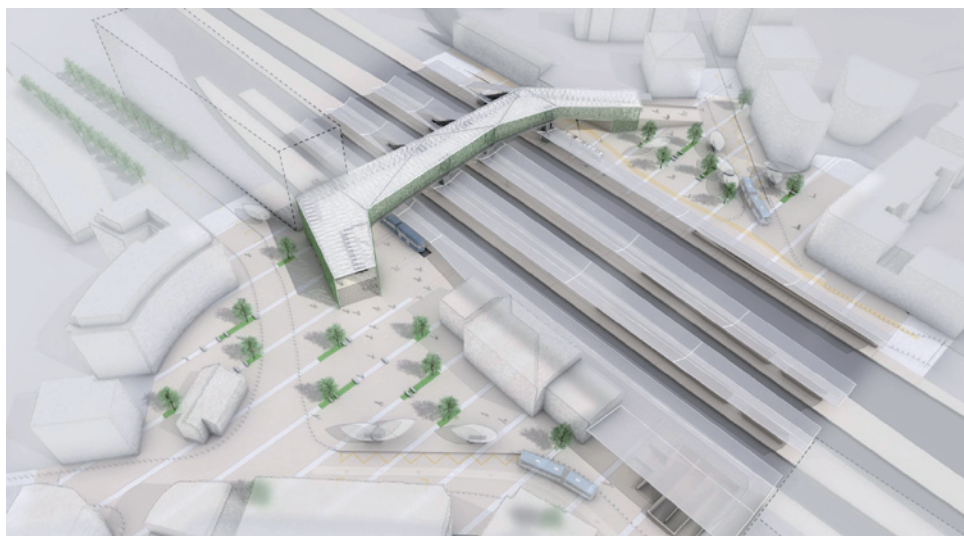


Image de synthèse tirée de l'étude d'avant-projet de la passerelle et des places nord et sud de la gare.

des solutions à l'est et/ou à l'ouest sont en cours.

Les études montrent encore qu'il est indispensable de diminuer le trafic individuel motorisé autour de la gare. Les mesures à prendre seront définies à la suite d'une étude de trafic sur un secteur plus large coordonnée dans le cadre du projet des Axes forts de transports publics urbains (AFTPU).

Concernant le domaine bâti CFF, le plan de quartier de CFF Immobilier au sud des voies ferrées a été élaboré entre la fin 2009 et début 2010. Les futures constructions sont destinées à des activités, des commerces, des bureaux, de l'hôtellerie, etc.

CONCERTATION ET COORDINATION

La coordination est importante avec les projets du réseau-t (axes forts) et du réseau de bus 2014 (R14). Des structures de travail ont été mises sur pied (place nord dans le cadre de l'étude des axes forts et place sud sous pilotage de Renens) pour planifier et suivre les travaux. Le groupe de suivi «financement» se penche sur les conventions entre partenaires et sur la répartition des coûts. Les municipalités concernées se sont réunies le 12 avril 2010 pour faire le point. Les propositions de principes de collaboration, de délégation et de financement sont reprises dans les préavis intercommunaux en cours d'élaboration. Des rencontres ont encore eu lieu avec les associations Pro Velo, ATE (novembre 2009) et AVACAH (août 2010).

AUTRES TRAVAUX EN COURS

- Études d'avant-projet de l'infrastructure ferroviaire (lot 1) et du quai m1 (lot 4).
- Étude d'assainissement phonique ferroviaire.

PROJETS À VENIR

- Concours d'architecture pour les bâtiments sur domaine de CFF immobilier (lot 2).
- Étude du projet d'ouvrage du tram (AFTPU).
- Étude du projet d'ouvrage du réseau de bus R14.

À l'intersection des frontières communales de Renens, Chavannes-près-Renens, Crissier et Écublens, le secteur Gare de Renens constitue le nœud principal d'un réseau de transports publics appelé à se développer. L'aménagement de ce secteur est prioritaire. En terme de bassin de population desservie, la gare de Renens sera la troisième gare de Suisse romande en 2020. L'interface de transport doit être développée, la sécurité par rapport au trafic renforcée et la convivialité des espaces publics améliorée, comme la liaison nord-sud aujourd'hui entravée par les voies. Les quatre Communes, le Canton ainsi que les CFF et les TI participent à l'étude de ce sous-secteur pilotée par la Commune de Renens et placée sous la responsabilité de Tinetta Maystre, municipale, et de Martin Hofstetter, urbaniste communal.

SECTEUR MALLEY

PLAN DIRECTEUR LOCALISÉ INTERCOMMUNAL ET ÉTUDES SECTORIELLES ASSOCIÉES (2006-)

Tandis que les travaux de construction de la halte RER de Prilly-Malley entrepris fin 2008 se poursuivent, une analyse immobilière a été demandée au début 2010 pour vérifier la faisabilité financière du plan directeur localisé (PDL) dans le secteur de Malley-Centre. Propriétés de Lausanne et des CFF, les terrains considérés se trouvent sur les communes de Prilly et de Renens. Les résultats de l'analyse permettront d'orienter la suite des études. En vue du concours d'urbanisme et d'espaces publics du secteur Malley-Centre, trois études préliminaires ont par ailleurs été lancées:

- Une étude sur l'état des sols vérifiera la faisabilité du PDL quant à la géologie et notamment la possibilité d'implanter des bâtiments en hauteur. Les éventuelles investigations complémentaires à réaliser dans le domaine de la pollution des sols seront également identifiées.
- Une étude de marché permettra d'affiner les principes de vocation (programme) et de mixité préconisés par le PDL pour le sous-secteur Malley-Centre.
- Un plan des équipements collectifs développera les principes énoncés dans le PDL en définissant notamment des concepts d'organisation des espaces publics, de la mobilité et des infrastructures, ainsi qu'une estimation sommaire des coûts.

AUTRES TRAVAUX EN COURS

- Finalisation des avant-projets des passages sous-voies de l'avenue du Léman et à l'ouest de la halte Prilly-Malley.
- Finalisation du projet d'axes forts tramway et du réaménagement de la RC 151.



Chantier de la halte RER de Prilly-Malley, juin 2010.

- Projet modèle de la Confédération «Des quartiers durables pour l'agglomération lausannoise».
- Projet modèle de la Confédération «Malley: reconvertir une friche en ville».

PROJETS À VENIR

- Concertation et enquête publique sur le plan directeur localisé intercommunal.
- Concours d'urbanisme portant sur la morphologie et les espaces publics à Malley Centre.
- Plan partiel d'affectation (PPA) Malley Centre.
- Mise en ligne de «SméO quartiers durables», outil national pour l'aide à la planification et à l'évaluation de la durabilité des quartiers, développé dans le cadre du projet-modèle de la Confédération.

Le sous-secteur du chantier 2 formé par le plateau de Malley est délimité, à l'est, par Sébeillon et le chemin du Martinet et, à l'ouest, par la rue du Léman. Ses 80 hectares touchent Lausanne, Prilly et Renens. Il comprend des friches industrielles et ferroviaires et une halte RER en construction. En Suisse, il constitue un des plus grands potentiels de développement en milieu urbain. Ses quelque 8000 habitants et emplois pourraient doubler. L'étude du secteur de Malley est pilotée par la Commune de Renens et placée sous la responsabilité de Tinetta Maystre, municipale, et de Martin Hofstetter, urbaniste communal.

SECTEUR ARC-EN-CIEL

PLAN DIRECTEUR LOCALISÉ INTERCOMMUNAL (2006-2010)

Suite à l'enquête publique lancée en juin 2009, le plan directeur localisé (PDL) intercommunal du secteur Arc-en-Ciel a été adopté par les Conseils communaux de Crissier et de Bussigny fin 2009 et ratifié par le Conseil d'Etat au printemps 2010. Il fait désormais office de référence première pour tous les plans à venir dans le secteur.

Les nouvelles lignes de bus 17 (Lausanne/Georgette - Villars-Ste-Croix/Croix-du-Péage) et 36 (Gare de Renens - Crissier/Closalet) ont été mises en service en décembre 2009.

Les avant-projets de deux nouveaux franchissements pour les piétons et les vélos ont par ailleurs été finalisés et déposés à la Confédération. Ils concernent un passage sous-voies entre Crissier et Écublens et un cheminement nouveau dans le secteur de la jonction autoroutière de Crissier.



Le secteur Arc-en-Ciel avec le boulevard qui prendra le même nom.

PROJETS À VENIR

- Élaboration de plans partiels d'affectations.
- Étude de réaménagement du boulevard de l'Arc-en-Ciel dans le cadre du projet de réseau des axes forts de transports publics urbains (AFTPU).

Le secteur de l'Arc-en-Ciel touche les communes de Bussigny-près-Lausanne et Crissier. Situé au nord des voies CFF, il s'étend du Pont Bleu à l'est jusqu'au carrefour de Croix-de-Plan à l'ouest. Stratégique pour l'agglomération, il présente un important potentiel de développement et une accessibilité exceptionnelle. Son étude vise le développement d'un secteur urbain dense et mixte principalement orienté vers des activités et la création d'un réseau d'espaces publics favorables à la mobilité douce, caractérisé par un axe urbain de type avenue et desservi par le futur tramway t1. L'étude du secteur Arc-en-Ciel est pilotée par la Commune de Crissier et placée sous la responsabilité de Michel Tendon, syndic, et de Jacques Liaudet, chef du service de l'urbanisme.

CHANTIER 2 (SUITE)

SECTEUR PONT BLEU – TERMINUS

PLAN PARTIEL D'AFFECTATION INTERCOMMUNAL (2010 -)

L'élaboration d'un ou plusieurs plans partiels d'affectation (PPA) intercommunaux sur le secteur du Pont Bleu – Terminus vise la restructuration de ce quartier situé à deux pas de la gare de Renens.

Des études tests sont prévues pour élaborer des variantes de projets d'aménagement. Cette démarche dynamique permet d'analyser le po-

tentiel du site urbain. Des ateliers interactifs au cours desquels les mandataires confronteront leurs idées verront la participation d'experts, d'élus et de la population. La synthèse de ce travail prendra la forme d'un masterplan.

Depuis le début de l'année 2010, les partenaires du projet ont défini le cahier des charges et ont mandaté quatre bureaux d'architectes-urbanistes pour la réalisation de ces études. L'intégration du futur tramway au sud du périmètre et la création d'un franchissement pour la mobilité douce au-dessus des voies ferrées constituent les défis majeurs auxquelles ces études devront apporter des réponses. Les études tests démarreront à l'automne 2010 et se poursuivront jusqu'au printemps 2011.

Le secteur du Pont Bleu – Terminus, à cheval sur les communes de Crissier, Écublens et Renens, entre les secteurs de la Gare de Renens et de l'Arc-en-Ciel, a pour vocation de devenir un quartier dense (200 habitants + emplois / ha) à vocation mixte. Aujourd'hui dédié aux voitures, ce secteur verra son développement principalement axé sur les transports publics (futur tram) et la mobilité douce. Le Canton et les CFF sont partenaires des études, pilotées par la Commune de Crissier et placées sous la responsabilité de Michel Tendon, syndic, et de Jacques Liaudet, chef de service de l'urbanisme.

SECTEUR VERNIE-CRISSIER

LIGNES DIRECTRICES ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT (2010 -)

En plein cœur de la « future ville de l'Ouest » et de ses secteurs stratégiques destinés à l'implantation d'entreprises, de commerces et d'institutions à forte valeur ajoutée, le secteur Vernie, à Crissier, recèle un grand potentiel pour accueillir des entreprises artisanales et industrielles « conventionnelles » nécessaires à l'économie locale et régionale.

Pour garantir la qualité de l'aménagement du secteur, des lignes directrices et une stratégie d'aménagement doivent être définies. Il s'agit d'optimiser la construction sur les parcelles vierges et de densifier et de requalifier les terrains construits. Le réseau des espaces publics est à recomposer afin de relier « haut » et « bas » de la commune. Dans ces buts, une étude a été lancée dans le cadre du SDOL avec la Commune de Crissier et le Canton. Ses résultats serviront de base pour l'élaboration future de plans partiels d'affectation (PPA).

CHANTIER 3

RTE DE COSSONAY-RC251

REQUALIFICATION (2006 -)

La RC 251 forme un des 5 tronçons de bus du projet de réseau d'axes forts (réseau-t). Un avant-projet qui place un bus à haut niveau de service au centre de la route entre Crissier et Prilly a été remis à la Confédération fin 2009.

SOUS-SECTEURS À L'ÉTUDE

Les principaux projets communaux accompagnés par le SDOL dans le périmètre du chantier 3 en 2009 et 2010 sont :

Crissier

- Ley Outre : PDL en cours de finalisation.

Prilly

- Corminjoz : PDL et modification des affectations en cours.
- En Broye : plan partiel d'affectation en cours.

Renens

- Bellevue : construction en cours.

Traversant l'Ouest lausannois d'est en ouest, le secteur du chantier 3 est constitué de la route cantonale 251 (route de Cossonay, route de Prilly et route de Crissier) et de ses abords, depuis le centre de Prilly, jusqu'au pont de la Migros à Crissier. Il intègre plusieurs secteurs d'études situés sur les communes de Crissier, de Renens et de Prilly, totalisant 62 hectares. La RC 251 est vouée à prendre un aspect urbain et à voir se renforcer son rôle de desserte en transports publics. Le chantier 3 est piloté par la Commune de Prilly et placé sous la responsabilité d'Alain Gillièron, syndic, et de Patrick Hassler, chef de service de l'urbanisme.

Quartier
en construction
à Saint-Sulpice,
dans le périmètre
du chantier 4
du SDOL.



CHANTIER 4

ZONES D'ACTIVITÉS ST-SULPICE - ÉCUBLENS

MODIFICATION DES AFFECTATIONS PAR LES COMMUNES

La mise à jour du plan général d'affectation (PGA) d'Écublens est planifiée. Le nouveau PGA de St-Sulpice est en cours d'adoption. Le périmètre du chantier 4 est par ailleurs touché par l'étude de requalification de la RC1.

PLAN DIRECTEUR LOCALISÉ VALLAIRE-VENOGE (2010 -)

L'élaboration d'un plan directeur localisé (PDL) intercommunal a été lancée avec la participation des Communes de Saint-Sulpice et d'Écublens. L'enjeu est d'approfondir et de compléter l'étude publiée sur le chantier 4 en 2006 afin de donner à ces résultats une forme légale pouvant servir de base à la création de plans partiels d'affectation (PPA) ou de plans de quartier. À ce stade, il s'agit de définir des sous-secteurs pour des PPA en précisant leurs vocations et leurs densi-

Le chantier 4 couvre des terrains jusqu'alors affectés en zones industrielles dans les communes de St-Sulpice et d'Écublens, à l'est de la Venoge, de part et d'autre de la Route du Lac (RC1). Ensemble, ils forment un secteur d'intérêt cantonal couvrant quelque 47 hectares. Publiée en juin 2006, l'étude générale du chantier 4 fournit des lignes directrices pour densifier et restructurer ce secteur et pour en augmenter l'attractivité par une mixité d'affectations et l'attention portée au paysage et à l'architecture. Le chantier est piloté par la Commune de Saint-Sulpice et placé sous la responsabilité de Jean-Charles Cerottini, syndic, et de Jean Mundler, architecte.

tés, de développer le concept paysager et des espaces publics, d'introduire les données issues des dernières études du PALM et du SDOL, d'adapter aux spécificités du secteur le PPA modèle créé pour le chantier 2 et de mener une analyse foncière et financière.

CHANTIER 5

ESPACES PUBLICS ET MOBILITÉ DOUCE

MISE EN ŒUVRE

La concrétisation des objectifs fixés dans le rapport d'étude du chantier 5 du SDOL s'effectue d'une part par des réalisations concrètes des communes (avenue des Alpes à Crissier, par exemple) et d'autre part dans le cadre du PALM, au travers des études suivantes auxquelles le SDOL participe: sécurisation des cyclistes aux carrefours, création de nouvelles traversées piétonnes, ainsi que signalétique et jalonnement d'itinéraires pour la mobilité douce. Également accompagnées par le SDOL, les études sur les nouveaux franchissements pour la mobilité douce sont menées principalement par les Communes.

BALADES DANS L'OUEST LAUSANNOIS

Suite au succès rencontré par l'édition de cartes de balades en 2007, le bureau du SDOL a publié une nouvelle paire de cartes au printemps 2009. La balade n° 3, *Du vert au bleu*, mène de Prilly à St-Sulpice en traversant six



macaron / Joël Christin

Visite de Malley à vélo commentée par le bureau du SDOL et les représentants communaux dans le cadre de la série les « Baladeurs ». Juillet 2010.

communes de l'Ouest lausannois. La balade n° 4, *Entre ville et campagne*, mène de Crissier à Bussigny en passant par Villars-Sainte-Croix. Elles sont distribuées dans les communes, dans les gares de Lausanne et Renens, auprès des tl, d'Infos Cité et des Offices du tourisme à Lausanne. Des balades guidées ont été organisées au printemps et à l'automne 2009. Plus de 200 habitants et visiteurs de l'Ouest lausannois y ont participé.

Le bureau du SDOL organise ou participe également à des promenades commentées à pied ou à vélo qui permettent au public de découvrir les développements envisagés dans l'Ouest lausannois. Début juillet 2010, il a ainsi accompagné les « Baladeurs » de la gare de Renens à Malley, en passant par Crissier.

Thématique et transversal, le chantier 5 s'applique à l'ensemble du territoire de l'Ouest lausannois et vise à requalifier les espaces publics et à favoriser la mobilité douce. Il se développe en forte coordination avec les autres chantiers du SDOL, le PALM et les Communes. Sa mise en œuvre est cruciale, notamment pour parvenir aux objectifs que s'est fixés le SDOL en termes de qualité de vie et de transfert modal de la voiture vers d'autres moyens de déplacement moins polluants. Le chantier 5 est sous la responsabilité du bureau du SDOL.

CHANTIER 6

TRANSPORTS PUBLICS – TP

RÉSEAU 2010-2014

Deux nouvelles lignes de bus (ligne 17 Georgette – Croix-du-Péage; et ligne 36 Renens-Gare – Closalet) ont été mises en service en décembre 2009. Les lignes 30, 32 et 33 ont été renforcées en heures creuses. La mise en service de nouvelles lignes tl en décembre 2011 constituera une nouvelle étape vers le réseau 2014 (mise en service en décembre 2013). Les différents projets de lignes de bus ont été développés et précisés afin de pouvoir entreprendre les travaux nécessaires en 2011.



Nicolas Savary

Le chantier 6 / TP est thématique et transversal. Il s'applique à l'ensemble du territoire de l'Ouest lausannois et vise à déterminer les développements du réseau des transports publics à mettre en œuvre. Son rôle est déterminant pour la qualité de vie et crucial pour parvenir aux objectifs que s'est fixés le SDOL en terme de transfert modal de la voiture vers d'autres moyens de déplacement moins polluants. Une forte coordination avec les autres chantiers du SDOL ainsi qu'avec les études de transport au niveau de l'agglomération ou du Canton lui est indispensable. Outre les représentants des Communes et des services cantonaux concernés, des représentants des tl et des CFF suivent les travaux de réflexion. Piloté jusqu'au début 2007 par le Service de la mobilité de l'État, le chantier 6 / TP évolue depuis sous la conduite des tl, avec comme responsable Eveline Branders, ingénieure.

TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS – TIM

STATIONNEMENT (2008 -)

Outil nécessaire pour une stratégie de mobilité cohérente, une politique intercommunale coordonnée en matière de stationnement a été mise à l'étude depuis 2008. Cette étude réunit les représentants politiques et techniques des Communes du SDOL et de l'État ainsi que la Police de l'Ouest lausannois (PolOuest) afin de définir des objectifs communs et d'envisager des mesures à mettre en place progressivement. La première concrétisation de cette étude est la mise en place d'une plate-forme d'échange politique sur le stationnement réunissant PolOuest et la présidente du Gropil; coordination, échange d'expérience et priorisation des actions à mener constituent ses principales missions. La création d'un outil commun pour un inventaire de l'offre de stationnement public dans l'Ouest lausannois constituera une seconde étape.

ASSAINISSEMENT PHONIQUE

Les Communes et le Canton ont l'obligation d'assainir le bruit routier et peuvent à cet effet bénéficier d'une subvention fédérale sous conditions. Une étude préliminaire d'assainissement du bruit routier des routes cantonales et des routes communales principales a été menée conjointement avec les services de l'Etat et les Communes en 2009 et 2010. Il s'agissait d'évaluer l'importance des dépassements des valeurs légales actuellement et selon une projection du trafic en 2030, d'identifier les axes devant être assainis et de définir des lignes directrices d'assainissement phonique.

L'étude a notamment montré que les dépassements des valeurs limites d'immissions sont globalement plus importants en situation nocturne, et que les dépassements des valeurs d'alarme sont globalement plus importants pour la situation diurne.

En septembre 2010, le Gropil du SDOL a chargé les Communes de donner suite aux conclusions du rapport en collaboration avec les services de l'Etat.

Le chantier 6 / TIM est thématique et transversal. Il s'applique à l'ensemble du territoire de l'Ouest lausannois et vise à élaborer un schéma d'organisation du réseau routier. Ses études sont fondamentales pour la qualité de vie dans l'Ouest lausannois compte tenu du risque d'engorgement des voies de communication suscité par l'urbanisation prévue par le Schéma directeur. Cette étude a évolué sous la conduite du Service de la mobilité de l'État de Vaud avec, comme responsable, Pasquale Novellino, ingénieur.

PRÉSENTATIONS DU SDOL À DES TIERS

Les représentants du SDOL ont été sollicités à 17 reprises pour faire part de leur expérience:

- HS Rapperswil – IRAP, 29 août 2009.
- ARE – workshop, Ittigen – Bern, 15 septembre 2009.
- Info-Marché du SDNL, Lausanne, 3 octobre 2009.
- Centre d'éducation permanente, Lausanne, 26 octobre 2009.
- Losinger, Bussigny-près-Lausanne, 26 octobre 2009.
- Préfecture du district de l'Ouest lausannois, Renens – Séance annuelle des Chefs de service, 4 décembre 2009.
- Socorex Isba SA – Ecublens, Lausanne, 15 janvier 2010.
- Fondation Pusch, Lausanne, 9 mars 2010.
- LEARNING TERRITORIES, expertise pour un travail de master, EPFL, 12 mars 2010.
- Institut d'Urbanisme de Grenoble, Renens, 24 mars 2010.
- EPFL, LAURE, Forum «Au-delà de la modernité», 15 avril 2010.
- Commission aux affaires régionales de la Ville de Renens, 3 mai 2010.
- EPFL, CEAT, 8° Plate-forme internationale sur les agglomérations urbaines, 10 mai 2010.
- OUEST EXPO 2010, Malley/Prilly, du 3 au 6 juin 2010.
- Apremadol, Bussigny, 15 juin 2010.
- Centre intercommunal de Glace de Malley, Prilly, 1^{er} juillet 2010.
- Immo-Breakfast, swissburo.ch, Lausanne, 26 août 2010.



Présentation à la population des projets de l'Ouest lausannois à l'occasion du Marché du SDOL

SÉANCES SOUS LA RESPONSABILITÉ ADMINISTRATIVE DU BUREAU DU SDOL, DE SEPTEMBRE 2009 À FIN AOÛT 2010

- 6 séances du groupe de pilotage – Gropil (syndics, municipal, chefs des départements DEC et DINF et chefs de services SDT, SELT, SM, SR, SEVEN): pilotage stratégique du SDOL et de ses études.
- 12 séances de la cellule de pilotage technique – cpt (représentants techniques des Communes et des services cantonaux, bureau du SDOL): suivi et coordination des chantiers, préparation des objets soumis au Gropil pour adoption, accompagnement de projets de planification. Huit dossiers traités (Bussigny, PDL Cocagne Buyère / Bussigny, PPA sud-ouest / Chavannes, Addenda au PQ Préfaully II / Chavannes, PQ Les Cèdres / Chavannes, PPA Bourse aux fleurs / Crissier, PPA Alpes sud / Écublens, PQ La Brûlée / Renens, PQ Gare CFF sud).
- 5 séances du groupe ABC (représentants techniques des Communes – excepté Lausanne – et des services cantonaux, bureau du SDOL): vérification de la conformité des projets de construction aux objectifs et principes du SDOL. Sept dossiers de projet de construction traités (Crissier, rue de la Vernie / Bussigny, clinique dentaire / Bussigny, Valentine SA / Écublens, Parcelle Vez / Saint-Sulpice, En Champagne sud / Prilly, route des Flumeaux / Saint-Sulpice, Business centre Champagny).
- 1 séance d'échanges et d'information publique «Marché du SDOL», le samedi 14 novembre 2009, au Polydôme de l'EPFL, préparée notamment lors d'une rencontre avec les présidents des Conseils communaux, le 6 octobre 2009. Des visites à l'intention des municipalités et des membres des Conseils communaux ont été organisées le vendredi après-midi 13 novembre.

PUBLICATIONS

- CHANTIER 1 / Secteur En Dorigny / Compte-rendu de l'Etude test / Commune de Chavannes et SDOL, octobre 2009.
- CHANTIER 2 / Secteur Gare de Renens / Avant-projet «Rayon Vert» / Lot 3 / SDOL, décembre 2009.
- CHANTIER 2 / Secteur Gare de Renens / Aperçu du rapport de l'avant-projet / SDOL, décembre 2009.
- CHANTIER 2 / Secteur Arc-en-Ciel / Plan directeur localisé intercommunal / Farra & Fazan, septembre 2009.
- CHANTIER 6 / Stationnement / Politique intercommunale coordonnée en matière de stationnement / Objectifs stratégiques / Catalogue des mesures / SDOL, mai 2010.
- Dépliant explicatif du SDOL / Dessinons ensemble le nouveau visage de l'Ouest lausannois / SDOL, mai 2010.

CADRE ACADÉMIQUE

Le SDOL sert régulièrement de cas d'études dans des cours, travaux d'ateliers et recherches académiques. Cet apport théorique s'est enrichi des récentes collaborations, travaux de recherches et publications suivantes:

- OFL / CEAT, «Les dimensions sociales des projets de mutation des friches urbaines: négociation, participation et mixité sociale. Rapport de synthèse et études de cas», Laurent Thévoz et Guillaume Dekkil, juillet 2009.
- Gymnase cantonal du Bugnon, «Friche industrielle de Malley: quel avenir?», Frédéric Benitez et Eliott Hornisberger, travail de maturité sous la direction de Frédéric Gigon, novembre 2009.

PROJET D'AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES

Le Schéma directeur de l'Ouest lausannois entretient un lien étroit avec le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Il participe à son Comité de pilotage et aux divers groupes de suivi technique. Les conclusions des études du SDOL sont intégrées dans le Projet d'agglomération.

En 2008, la Confédération a évalué favorablement le PALM parmi les 30 projets déposés en 2007. Afin de concrétiser le projet, le calendrier fédéral prévoyait en 2009 de faire avancer les dossiers techniques des mesures du PALM, dont celles du SDOL parmi lesquelles il est possible de citer le tramway entre Renens et Lausanne-Flon, le réseau des bus/trolleybus, les infrastructures pour la mobilité douce (passerelles, passages sous-voies CFF) et les requalifications routières. Le 23 décembre 2009, le bureau du PALM a transmis les études disponibles au stade d'avant-projet à l'Office fédéral du développement territorial (ARE). Pour le PALM, le taux de contribution de la Confédération devrait atteindre 40 %, soit un des plus hauts taux envisagés.

Parallèlement à la mise en œuvre du PALM élaboré en 2007, un processus de révision du projet d'agglomération a été engagé en 2010. Cette révision vise à répondre aux exigences fédérale et elle se calquera sur le calendrier de la Confédération dont la politique des agglomérations est basée sur un cycle de quatre

ans. Le cahier des charges pour la révision et la rédaction du PALM de deuxième génération a été défini par les partenaires du PALM dont fait partie le SDOL.

Le site internet de l'agglomération (www.lausanne-morges.ch) propose une vue d'ensemble du projet.

L'agglomération Lausanne-Morges abrite près de 50% de la population et près de 60% des emplois du canton. Son attractivité et sa qualité de vie sont des enjeux vitaux pour les habitants, pour le canton et pour la Suisse. Le périmètre compact du PALM comprend 27 Communes dont les 9 signataires du SDOL. Le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) a aujourd'hui été signé par les associations régionales, le Canton et 26 des 27 Communes de l'agglomération compacte.

Le PALM fédère ses partenaires selon le principe de subsidiarité: les problèmes sont traités à l'échelon où ils ont les meilleures chances d'être résolus et au plus près des réalités concernées. Trois échelons sont distingués:

- les actions concernant principalement une seule Commune restent traitées à l'échelon communal;
 - les enjeux intercommunaux sont traités de préférence à l'échelon d'un des cinq secteurs de l'agglomération (Région morgienne, Ouest lausannois, Nord lausannois, Centre lausannois, Est lausannois);
 - les projets concernant plus d'un secteur sont traités à l'échelon de l'agglomération.
- La cohérence entre les projets et les différents échelons est assurée par les bureaux techniques du PALM et des secteurs de l'agglomération.

LE RÉSEAU-T SERA CONSTITUÉ DES LIGNES D'UN TRAM ET DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE

L'agglomération a choisi de créer un grand réseau de transports publics qui reliera, à l'horizon 2017, les communes de l'Ouest lausannois aux communes de l'Est. Ce réseau s'appellera «réseau-t». La lettre «t» choisie renvoie à une qualité de service plutôt qu'à une technologie. Les lignes de tramway et de bus à haut niveau de service (BHNS) auront toutes l'appellation «t» suivie d'un numéro. La ligne de tramway Renens-Gare – Lausanne-Flon prend le nom «t1».

ÉTAPES ET AVANT-PROJET

Les étapes de la réalisation du «réseau-t» prévoient la mise en service du tramway t1 entre Renens-Gare et Lausanne-Flon et de cinq tronçons de lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) dans l'est et l'ouest de

l'agglomération et en ville de Lausanne.

Le dépôt du dossier d'avant-projet auprès de la Confédération a eu lieu en décembre 2009. La demande de concession a été déposée en mars 2010 et la consultation publique ouverte du 18 mai au 17 juin 2010.

ATTRIBUTIONS

Des appels d'offres ouverts ont eu lieu durant le premier semestre 2010 pour l'attribution des mandats nécessaires à la poursuite des études. Un groupe de concertation suit l'avancement du projet et la prochaine enquête publique aura lieu en 2012. Le début des travaux est prévu pour 2014 et la mise en service du tramway en 2017, suivi progressivement des BHNS.

Sur le plan politique, le Conseil communal

de Pully a voté, en mai 2010, les crédits pour les études de compétence communale. Après la votation des Chambres fédérales, en septembre 2010, sur un crédit de 165 millions de francs pour le PALM 1^{ère} étape, le Grand Conseil votera au printemps 2011, ainsi que les Conseils communaux de Crissier, Lausanne, Lutry, Paudex, Prilly et Renens.

INFORMATION SUR LE PROJET

Pour donner une vue d'ensemble du projet et de ses articulations, les pages internet du «réseau-t» (www.lausanne-morges.ch/axes-forts) ont été créées. Une brochure a également été conçue pour être publiée fin septembre 2010. Téléchargeable sur Internet, elle pourra aussi être obtenue sur demande à info-axes-forts@t-l.ch.

La mise en place du réseau-t, constitué des axes forts de transports publics urbains de l'agglomération, est une des 35 mesures du Projet d'agglomération Lausanne – Morges (PALM). Le pilotage du projet s'organise autour d'une équipe de direction, avec une délégation politique (DEPOL), présidée par le conseiller d'Etat François Marthaler, une coordination technique (COTECH), des comités de projet (COPROJ) pour chaque schéma directeur, dont le SDOL, et d'un groupe de concertation (GCRT) présidé par l'ancien conseiller d'Etat Marcel Blanc.



Un bus à haut niveau de service est prévu sur la route de Cossonay. Ici une vue de synthèse, à Crissier.

LES PRINCIPAUX JALONS DÉCISIONNELS DU SDOL

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

LE GROFIL

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

Pour les Communes:

Marianne Huguenin, présidente du Gropil, syndique de Renens, Jean-Charles Cerottini, syndic de St-Sulpice, Georges Cherix, syndic de Villars-Sainte-Croix, Olivier Français, municipal des travaux de Lausanne, Alain Gillièron, syndic de Prilly, André Gorgerat, syndic de Chavannes-près-Renens, Pierre Kaelin, syndic d'Écublens, Michel Tendon, syndic de Crissier, Claudine Wyssa (depuis janvier 2010) syndique de Bussigny-près-Lausanne, Ariane Widmer Pham, cheffe de projet du SDOL.

Pour l'État de Vaud:

Dominique Blanc, chef du Service des routes, DINP, Lionel Eperon, chef du Service de l'économie, du logement et du tourisme, DEC, Philippe Gmür, chef du Service du développement territorial, DEC, Vincent Krayenbühl, chef du Service de la mobilité, DINP, François Marthaler, chef du Département des infrastructures (DINF), Jean-Claude Mermoud, chef du Département de l'économie (DEC), Henri Rollier, chef du Service de l'environnement et de l'énergie, DSE.

Invités:

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

Le Gropil du SDOL a douloureusement éprouvé la brusque disparition d'un de ses membres. Michel Wehrli est décédé le 5 décembre 2009 alors qu'il était syndic de Bussigny-près-Lausanne depuis 15 ans. Parmi les initiateurs du SDOL, il a participé à tous les travaux du Gropil dès la première heure.

VU D'ICI



Peter Knöpfel.

Peter Knöpfel est professeur ordinaire en analyse de politiques publiques et politiques de durabilité à l'IDHEAP dont il a été directeur durant 9 ans. Il a enseigné à Berne, à Berlin, à Kassel, à Barcelone, à Grenoble et à l'EPFL. Installé dans l'Ouest lausannois depuis 1982, il participe notamment à la vie politique comme conseiller communal.

Comment caractérisez-vous l'Ouest lausannois ?

Il y a ici une dynamique économique et démographique énorme qui émerge sur un très court terme. Le soudain passage d'un mode de penser villageois à une pensée régionale apparaît assez inexplicable. Le moratoire, en 2000, semble l'avoir suscité. Le SDOL a légèrement anticipé sur la politique fédérale, notamment pour régler le problème de nuisances incompatibles avec l'importante pression démographique-économique. Aujourd'hui, le changement concerne tout l'Arc lémanique. La Ville de Berne avait dû réagir à l'engorgement lié au trafic de manière beaucoup plus précoce, dès 1970. Mais beaucoup plus lentement.

Que vous inspirent les récentes décisions d'investissement en faveur de l'Arc lémanique votées par le Parlement fédéral cet automne ?

Ces décisions font suite à la bonne réception du Projet d'agglomération Lausanne-Morges par la Confédération. Mais le retard à combler est très important. L'Arc lémanique est le parent pauvre. Le S-Bahn zurichois a été développé bien avant la politique des agglomérations.

Les investissements de la Confédération et du Canton ne vont pas sans un effort des Communes. Y a-t-il un risque de voir un déséquilibre se

créer entre celles qui peuvent aisément fournir cet effort et les autres ?

Toute politique de concentration spatiale crée un risque de déséquilibre entre l'intérieur et l'espace dit rural. Équilibrer ces développements nécessite une bonne politique régionale. Mais pas de risque à l'intérieur de l'agglomération. Les petites communes gagnent un droit de regard et de décision. Et elles profitent du travail d'administrations plus importantes. D'excellentes collaborations se mettent en place. Par exemple celle de Crissier avec Écublens sur le projet de franchissement des voies CFF. Le travail commun de nos deux Commissions s'est si bien déroulé qu'une épineuse question a surgit: quelle signature apposer en bas du rapport rédigé ensemble? C'est de l'intercommunalité vécue! Nous parlons aussi de la gare de Renens ou du Pont Bleu. Ces projets ont suscité un véritable intérêt «dévillagisé»!

La Confédération impose un calendrier. Et les projets avancent au pas de charge... qui n'est pas celui de nos institutions. L'agglomération se construit-elle au déficit de la démocratie ?

Cela ne doit pas forcément être le cas. L'aménagement du territoire est en train de changer de caractère. Du «zonage» qui mettait en avant des frontières et des périmètres, on passe progressivement à une vision par projets. Les Conseils communaux votent des crédits et suivent les grands projets. Pour le reste, ce n'est certes pas le modèle «one man, one vote», mais les milieux intéressés sont représentés. Une démocratie basée sur le projet me semble possible. Elle pourrait prendre la forme d'une corporation intercommunale de droit public.