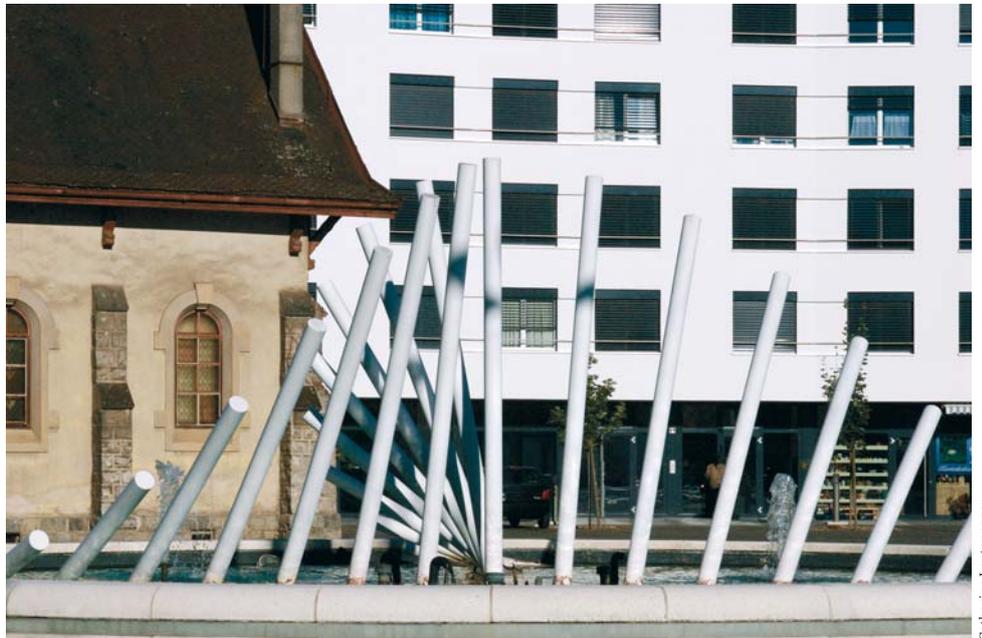


# l'OUEST LAUSANNOIS BILAN D'ACTIVITÉS

SCHÉMA DIRECTEUR  
www.ouest-lausannois.ch

SEPTEMBRE 2007/AOÛT 2008

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



Catherine Leutenegger

Fontaine de la place de la Gare, à Renens.

## DES ÉTUDES À LA RÉALISATION

L'année écoulée est pour le SDOL une année charnière, une année de changement qualitatif. Elle marque le passage des études de planification, des «chantiers en papier» aux études d'avant-projet et même aux chantiers de construction qui démarrent.

La halte RER de Malley dont les travaux vont commencer est indissociable du travail en cours pour penser et requalifier toute la zone de Malley. Pour en suivre le développement, une structure commune de gestion et de concertation est projetée, retenue comme projet modèle par la Confédération qui va participer à son financement.

Le réseau tl 2010-2014 va entrer dans sa phase de réalisation concrète. Les études sur la rénovation de la Gare de Renens montent en puissance. Et, ce-rise sur le gâteau, plusieurs projets de l'Ouest lausannois sont devenus des projets de l'agglomération tout entière et sont partis pour Berne, en attente dans les cuisines de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et du Parlement, mais avec de bonnes chances d'aboutir et de faire le voyage de retour avec un financement fédéral. Après le M2, le prochain axe fort de l'agglomération sera dirigé vers l'Ouest.

Symboliquement, au moment où des projets du SDOL sont repris au niveau de l'agglomération, l'emménagement du SDOL et du PALM aux tl à Perrelet illustre ce travail en commun, auquel s'adjoignent progressivement les autres schémas directeurs de l'agglomération, Morges, Nord et Est lausannois.

De façon passionnante, le succès du SDOL ouvre de nouvelles réflexions et de nouveaux enjeux; alors que certains pouvaient penser, lors de sa constitution, qu'il allait mettre sur pied des projets et disparaître pour les redonner aux communes au moment de leur réalisation, il s'avère au contraire que «le SDOL» (ses collaboratrices et collaborateurs, sa structure) devient de plus en plus indispensable et nécessaire. La qualité du travail, la nécessité incontournable des tâches de coordination a en effet légitimé tout naturellement le SDOL comme l'interlocuteur compétent et représentatif de tout l'Ouest lausannois vis-à-vis de partenaires comme le canton et l'agglomération, mais aussi comme les Hautes Écoles, les CFF, les tl et la Confédération.

Avec sa structure légère, le SDOL a pu avancer vite. Il va devoir se consolider, se pérenniser, mais rester «léger» et créatif, continuer à planifier, mais aussi réaliser. Il aura besoin de voir loin, de voir d'en haut, mais aussi de rester bien implanté, de fortifier même ses racines dans la vie politique locale. Du travail donc, à la pelle et à la pioche, pour les années à venir!

Marianne Huguenin, présidente du Groupe de pilotage du SDOL

### LA CROISSANCE DE LA POPULATION SE VÉRIFIE DANS L'OUEST

La population de l'Ouest lausannois a augmenté régulièrement entre l'année 2003 et l'année 2007. 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, 2767 nouveaux habitants ont choisi une des huit autres Communes signataires 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 2000 et 2020.

#### Population au 31 décembre 2007

Bussigny	7698
Chavannes	6282
Crissier	6797
Ecublens	10 478
Lausanne	(10 000)*
Prilly	10 808
Saint-Sulpice	2933
Villars-Ste-Croix	649
Renens	18 384
<b>TOTAL</b>	<b>74 029</b>

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

# MISSION DU BUREAU DU SDOL

Le Bureau du SDOL est chargé de mettre en application les principes d'aménagement formulés dans le Schéma directeur. À ce titre, il participe à la promotion d'un développement urbanistique coordonné et de qualité sur le périmètre de l'Ouest lausannois.

Le Bureau du SDOL oriente ses actions sur les sites cantonaux stratégiques (selon le Projet d'agglomération Lausanne-Morges, le Plan directeur cantonal et selon la politique cantonale en matière de développement économique), sur les études intercommunales ou transversales (transports, espaces publics, paysage, etc.) dans lesquelles il défend les intérêts des communes concernées. Suivant la nature des projets, le Bureau du SDOL pilote les études ou accompagne ceux qui en sont les porteurs, afin d'assurer la cohérence des différents projets de construction et de planification entre eux. Il veille à ce que les projets de construction soient conformes aux objectifs du SDOL, et ce par l'intermédiaire du groupe ABC qui fonctionne sous sa responsabilité.

Le Bureau du SDOL favorise par ses actions le travail partenarial et la concertation avec les différents milieux concernés par le développement de l'Ouest lausannois. En matière d'aménagement régional, le Bureau du SDOL représente les intérêts des communes de l'Ouest lausannois et participe activement 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'information et une culture commune pour la conduite des projets. Au gré du développement, il oriente ses actions vers des phases de mise en œuvre, le dosage le plus efficient du travail de pilotage entre niveaux communal et intercommunal étant défini au cas par cas.

## CADRE ACADÉMIQUE

Depuis plusieurs années, le SDOL sert régulièrement de cas d'études dans des cours, des travaux d'ateliers et des recherches académiques. Il en résulte un apport théorique de grande valeur, notamment constitué des collaborations et travaux de recherches et publications suivantes :

### RECHERCHES ET PUBLICATIONS

- HEIG-VD / COST TU0602 «Urban discovery tour trough Lausanne & workshop on the Malley case», prof. Roland Prélaz-Droux, octobre 2007.
- Université catholique de Louvain-la-Neuve (Belgique) / DES en Urbanisme et Développement Territorial, «Quels critères prendre en compte dans l'évaluation de la qualité urbaine de nos espaces publics?», Clotilde Fally, janvier 2008.
- EPFL CEAT, «Processus de production des quartiers urbains durables», Guillaume Dekkil, Laurent Thévoz, Michèle Tranda-Pitton, avril 2008.
- UNIGE IDHEAP EPFL / COST 20 «Projet DPICPAC: Dispositif de partage de l'information et de la connaissance dans les processus d'aménagement concerté», prof. Lawrence Roderick, en cours.
- EPFL ENAC LIGUL / PNR 54 «Développement durable de l'environnement construit: Potentiel de densification des friches

ferroviaires», prof. Inès Lamunière, Vincent Kaufmann, Jean-Paul Jaccaud, en cours.

### PRÉSENTATIONS ET COURS

- EPFL ENAC CHOROS / UE Projets urbains, mobilité et environnement «Ouest lausannois: ville en devenir», prof. Martin Schuller et Monique Ruzika Rossier, semestre d'automne 07-08.
- EPFL ENAC LIGUL / Transitvillage, atelier, professeur Jean-Paul Jaccaud, semestre de printemps 07-08.
- École Normale Supérieure Paris / Séminaire «Construction du bien commun à l'échelle métropolitaine: Dépasser l'insoutenable du découpage municipal – La dynamique d'un processus territorial dans l'ouest lausannois», par Monique Ruzika Rossier EPFL ENAC Choros, 26 septembre 2007.
- UNIL IGUL / MAS Urbanisme durable, prof. Antonio Da Cunha, 18 mars 2008.
- UNIGE / Certificat de formation continue universitaire en développement durable, prof. Bernard Souyri, 11 avril 2008.
- Institut d'urbanisme de Grenoble, prof. Marcus Zepf, 22 mai 2008.
- Université de Fribourg / Institut de géographie, voyage d'études, prof. Olivier Graefe et Reynald Delaloye, 6 mai 2008.
- EPFZ / MAS/CAS-Raumplanung, voyage d'études, prof. Peter Keller, 24 juin 2008.

## LIEU ET EFFECTIF

Le Bureau du SDOL a déménagé, le 14 mai 2008, au Centre Perrelet (tl), au chemin du Closel 15, à Renens. Quittant les locaux de l'Administration communale de Renens à la rue de Lausanne, il rejoint ainsi les Bureaux du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et du Schéma directeur de la région morgienne (SDRM). L'arrivée du Bureau du Schéma directeur du Nord lausannois (SDNL) au Centre Perrelet est prévue fin 2008.

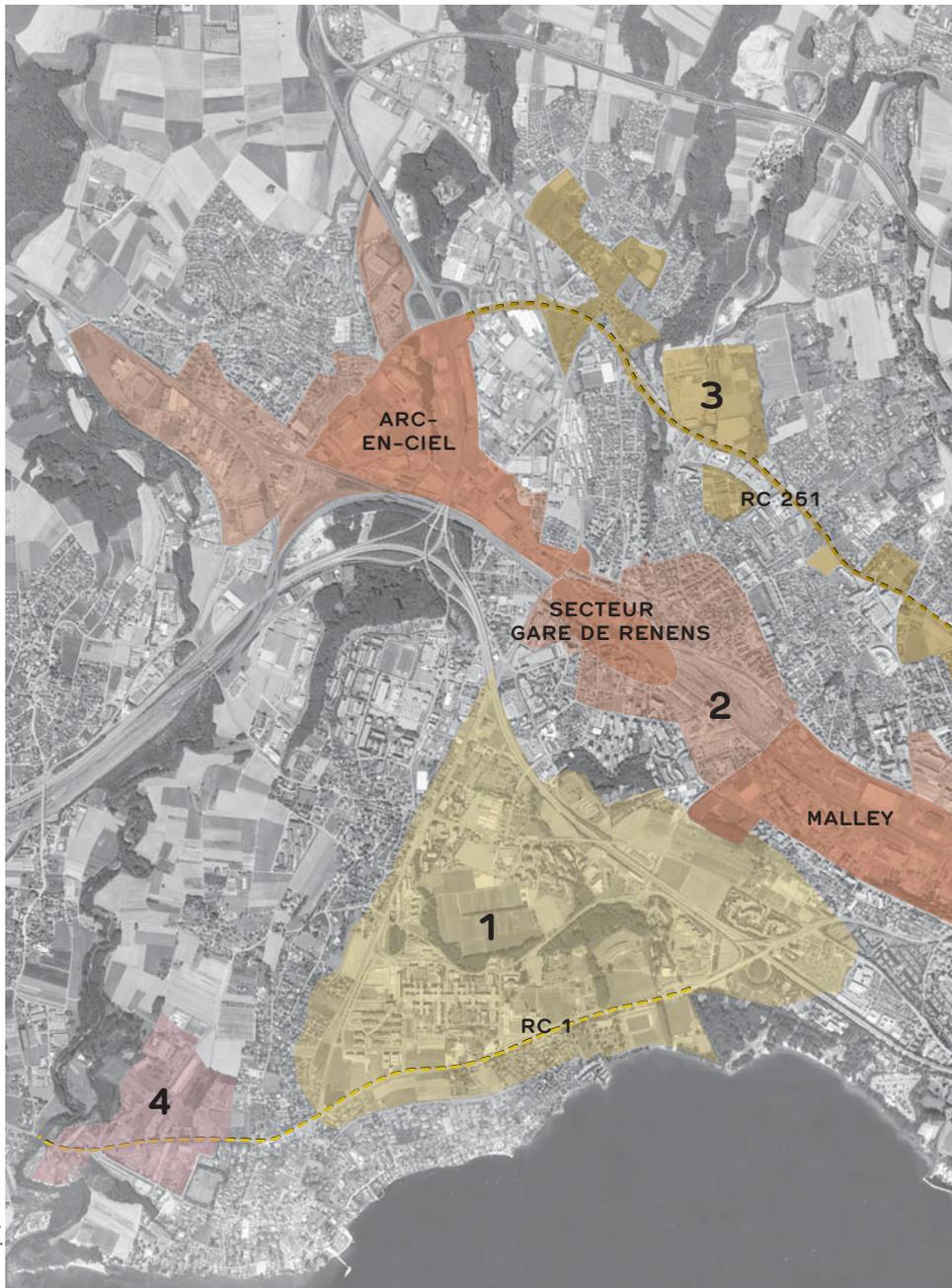
En termes d'effectif, le Bureau du SDOL est composé de Mme Ariane Widmer Pham (75%), cheffe de projet, M. Benoît Biéler (80%), géographe UNIL (dès le 1<sup>er</sup> janvier 2008), M. Adrien Mulon (50%), ingénieur EPFL, responsable mobilité (dès le 1<sup>er</sup> juin 2008), Mme Inès Dos Santos (70%), secrétaire, Mme Marianne Martin (30%), secrétaire. Le Bureau du SDOL a accueilli Mme Feryel Kilani, étudiante en Sciences et ingénierie de l'environnement à l'EPFL, pour un stage d'une durée de 1 mois en juillet 2008.

## 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 des différents projets avec les procédures de planification en cours
- assurer le suivi financier des études dont il assume le pilotage
- assurer le fonctionnement du Gropil, de la cellule de pilotage technique: présidence et secrétariat
- assurer le fonctionnement du groupe ABC: présidence et secrétariat
- représenter l'Ouest lausannois dans les groupes de travail pour le suivi du projet d'agglomération Lausanne-Morges

## PUBLICATIONS

- CHANTIER 2 / SECTEUR GARE DE RENENS / INTERFACE DES TRANSPORTS PUBLICS – RAPPORT DU JURY DU CONCOURS, décembre 2007, SDOL.
- CHANTIER 3 / ROUTE DE COSSONAY – RC 251 / AVANT-PROJET DE REQUALIFICATION, PHASE 3 (Annexe au concept général et stratégie de requalification de septembre 2006), juin 2008, ADR Architectes Sàrl, Citec Ingénieurs Conseils SA, Itinera Aménagement & Archéologie du Territoire.
- CHANTIER 1 / RC 1 – ÉTUDE DE REQUALIFICATION / CONCEPT GÉNÉRAL ET STRATÉGIE DE REQUALIFICATION, Rapport final provisoire, juin 2008, Richter et Dahl Rocha bureau d'architectes SA, L'atelier du Paysage - Jean-Yves le Baron Sàrl - architectes paysagistes, RGR SA ingénieurs conseils.



Swisstopo / SDOL

L'étude de sous-secteurs ou de thèmes transversaux particuliers fait suite aux études générales des chantiers 1 à 6 achevées.

## 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 SDOL. Sur les plans financier et légal, pour assurer la bonne mise en œuvre du SDOL, 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 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, pour l'État, des représentants de celui-ci, de la cheffe de projet du SDOL et des responsables des chantiers d'étude du SDOL.

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 fondés sur le Schéma directeur.

Les résultats des études directrices des chantiers forment autant d'annexes au Schéma directeur. Le développement des secteurs concernés se fait sur la base de ces résultats d'études qui servent à la révision des planifications communales. Selon les cas de figure, le Bureau du SDOL accompagne, voire assure la coordination de la conduite des études de planification. Les études liées à la mobilité (transports publics, individuels, non motorisés) se poursuivent dans la perspective de leur réalisation.

## PRÉSENTATIONS DU SDOL À DES TIERS

Les représentants du SDOL ont été sollicités à 11 reprises pour faire part de leur expérience:

- Ville de Lausanne, SEGRE, Délégation chinoise, 10 juillet 2007.
- Schweizerischer Werkbund (SWB) Roman-die, le 31 août 2007.
- Cery – Forum psychiatrie et architecture, 19 septembre 2007.
- Losinger Constructions SA, le 29 octobre 2007.
- Bureau Urbaplan à Lausanne, le 10 janvier 2008.
- Commune de Renens, CUAT, le 31 janvier 2008.
- Schweizerischer Werkbund (SWB), le 8 mars 2008.
- État de Genève – Domaine de l'aménagement du territoire, le 18 avril 2008.
- Réunion des entreprises chavannoises, Commune de Chavannes-près-Renens, le 14 mai 2008.
- Société industrielle et commerciale de l'Ouest lausannois (SICOL), le 3 juin 2008.
- Lausanne Architecture, panneaux d'information, juillet-août 2008.

## SÉANCES SOUS LA RESPONSABILITÉ ADMINISTRATIVE DU BUREAU DU SDOL, DE SEPTEMBRE 2007 À FIN AOÛT 2008

- 7 séances du Gropil (syndics, chefs des départements DEC et DINF et chefs de services SDT, SELT, SM, SR, SEVEN): pilotage stratégique du SDOL et de ses études.
- 1 séance extraordinaire du Gropil pour la présentation des études PALM / Axes forts et «chapeau» du réseau autoroutier de l'agglomération aux membres des municipalités et chefs de service des communes du SDOL, le 11 octobre 2007.
- 10 séances de la cellule de pilotage technique – cpt (cheffe de projet et responsables des chantiers d'étude): suivi et coordination des chantiers, préparation des objets soumis au Gropil pour adoption, accompagnement de projets de planification, 6 dossiers traités.
- 8 séances du groupe ABC (cheffe de projet et représentants techniques des communes – excepté Lausanne – et des services cantonaux): vérification de la conformité des projets de construction aux objectifs et principes du SDOL, 4 dossiers de projet de construction traités.
- 1 séance d'échanges et d'information publique, «le Marché du SDOL», le 27 octobre 2007, au Polydôme de l'EPFL, préparée notamment lors d'une rencontre avec les présidents des Conseils communaux le 11 septembre 2007.
- 1 rencontre avec les Secrétaires municipaux et chefs de service des communes du SDOL, le 29 mai 2008.

# CHANTIER 0

## SDOL / ÉTUDES GÉNÉRALES

### CARTE DE SYNTHÈSE ET SYSTÈME D'INFORMATION DU TERRITOIRE (2008-2009)

L'élaboration d'une nouvelle carte de synthèse du Schéma directeur a commencé en 2008. Il s'agit de mettre en cohérence graphique les six chantiers d'étude du SDOL qui ont considérablement évolué depuis leurs définitions en 2003. Cette synthèse sera utile aux Communes ainsi qu'à l'actualisation de la stratégie de mise en œuvre des principes et objectifs du SDOL.

Dans la même optique et à un niveau plus technique, les réflexions au sujet d'un système d'information sur le territoire à l'échelle de l'Ouest lausannois ont commencé.

Depuis son adoption en 2004, le Schéma directeur a été complété par plusieurs études spécifiques établies par différents mandataires avec des représentations graphiques propres. Ces documents, sur support papier ou sous forme numérique, sont statiques et difficilement actualisables par le Bureau du SDOL. Bien qu'ils traitent le même type d'informations, ils offrent une représentation hétéroclite, rendant difficile voire impossible

la mise en relation des données liées aux différents projets de l'Ouest lausannois.

Aujourd'hui, le Bureau du SDOL envisage de mettre en place des outils de gestion modernes et performants de type SIT (système d'information du territoire), permettant de gérer les informations par couches. Le projet vise les principaux objectifs suivants :

- Améliorer les conditions de conduite et de gestion des données et de l'information par le Bureau du SDOL.
- Assurer la validité, l'uniformité, la pertinence et la pérennité des données pour mettre à disposition des partenaires des informations fiables de manière régulière, voire interactive.
- Obtenir une vue d'ensemble cohérente des projets.

La représentation du SDOL dans le cadre du Projet de territoire suisse (Office fédéral du développement territorial) a également occupé le Bureau du SDOL en 2008.

### FINANCEMENT

Un groupe de travail a été mis sur pied, composé de représentants politiques et techniques chargé de réfléchir au financement des équipements dans l'Ouest lausannois sur la base de la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions, avec les secteurs de Malley et de l'Arc-en-Ciel comme cas d'étude.

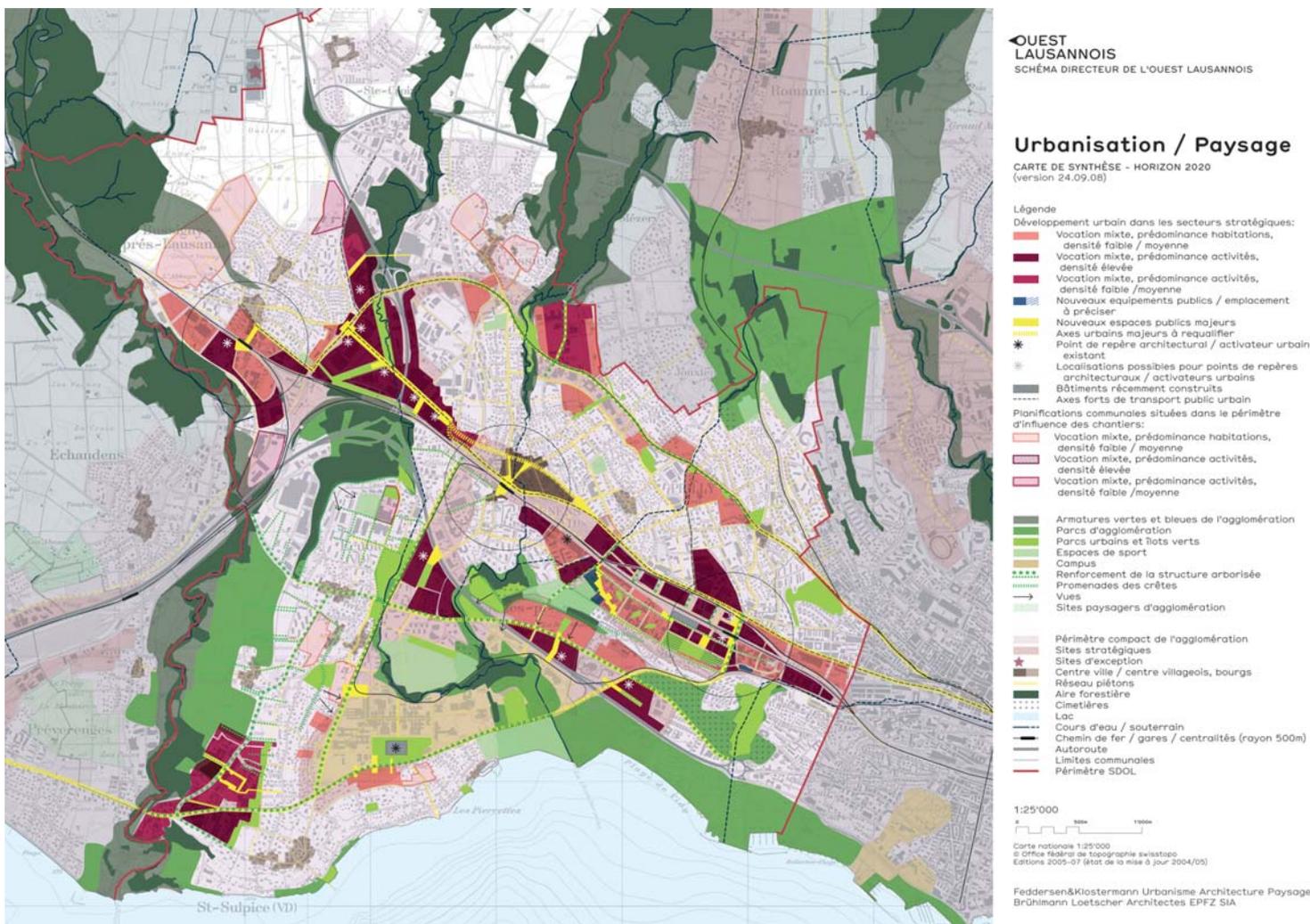
### PROJETS À VENIR

Plusieurs projets sont inscrits à l'agenda du chantier 0. Voici les principaux :

- **Assainissement phonique:** développer avec les Communes une stratégie pour l'assainissement du réseau routier de l'Ouest lausannois en passant par l'identification des tronçons à assainir et le développement d'une stratégie de mise en œuvre.
- **Sites de compensation écologique:** répertorier les sites potentiels de compensation dans l'Ouest lausannois.
- **Stratégie d'implantation de tours:** élaborer un document directeur pour l'implantation de bâtiments hauts dans l'ouest 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. Ces actions facilitent l'accompagnement ou la coordination par le Bureau du SDOL des études de planification et d'aménagement à l'échelle de sous-secteurs ou de thématiques transversales particulières. Le chantier 0 est conduit par le Bureau du SDOL sous la responsabilité politique du GROFIL.

Nouvelle carte de synthèse du Schéma directeur de l'Ouest lausannois, version provisoire, septembre 2008.



# CHANTIER 1

## SECTEUR DES HAUTES ÉCOLES – TIR FÉDÉRAL – MALADIÈRE

### MISE EN ŒUVRE DES LIGNES DIRECTRICES ET DE LA STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

L'étude générale du chantier 1 a été publiée en mars 2007. Quelques mois plus tard, à la fin de l'été 2007, le secteur Sud du périmètre a déjà vu des travaux commencer sous la maîtrise d'œuvre de l'EPFL. L'ouverture du chantier de construction du Rolex Learning Center a été suivie, en juillet 2008, par celle du chantier d'un hôtel et de logement pour étudiants au sud de la route RC1. Les deux sites seront reliés par une large esplanade passant sous la route. Ces travaux ont d'importants liens avec l'étude de requalification de la route du Lac RC1 menée dans le cadre du chantier 1 du SDOL.

En ce qui concerne la partie d'autoroute comprise entre Crissier et La Maladière, elle est traitée par le Service des routes et l'OFROU. Un horizon se dessine dans la période 2012-2014 pour la réalisation de deux futures jonctions et l'amélioration de la jonction de Crissier.

Parmi les projets à venir dans le cadre du chantier 1, est prévue une étude de requalification de la route de la Maladière RC 76.

Le chantier 1 est piloté par la Commune de Chavannes-près-Renens et placé sous la responsabilité d'André Gorgerat, syndic, et de Claude Daetwyler, chef du service d'urbanisme communal. Il s'étend sur un triangle formé par la route du Lac au sud, l'Avenue du Tir-Fédéral à l'ouest et la crête de la Bourdonnette au nord-est. Il touche les communes de Lausanne, Écublens, St-Sulpice et Chavannes-près-Renens. Incluant également les Hautes Écoles, l'Université et l'EPFL, ce site présente de très grandes qualités paysagères. Il est caractérisé par un tissu bâti hétérogène et souffre des coupures territoriales découlant des grands axes de transports (autoroute, routes cantonales, m1). Il est considéré comme lieu stratégique avec un grand potentiel de développement. D'intérêt cantonal et fédéral, il représente un atout pour l'agglomération.

### SOUS-SECTEURS À L'ÉTUDE

Les principaux sous-secteurs en projet dans le périmètre du chantier 1 en 2007 et 2008 sont:

#### Chavannes-près-Renens

- En Dorigny: étude test en cours.
- Côtes de la Bourdonnette: étude de faisabilité en cours.
- Les Cèdres: plan de quartier en cours.

#### Lausanne

- Prés-de-Vidy: projet Métamorphose en cours.

#### Écublens / EPFL

- Avenue du Tir-Fédéral: étude paysagère sur la partie sud, en cours.
- EPFL: construction du Rolex Learning Center en cours depuis l'été 2007 et autres projets de constructions en cours.

#### St-Sulpice / EPFL

- EPFL: construction du StarlingHotel at EPFL et des «estudiantines», quatre bâtiments qui offriront 300 logements aux étudiants, en cours depuis juillet 2008 suite au concours organisé par l'EPFL et la commune de Saint-Sulpice dont les lauréats avaient été désignés en janvier 2007.

## ROUTE DU LAC – RC1

### CONCEPT GÉNÉRAL ET STRATÉGIE DE REQUALIFICATION DE LA RC1 (2006-2008)

Le rapport sur le concept général et la stratégie de requalification de la RC1 a été présenté et adopté au Gropil du SDOL le 17 novembre 2007. L'étude a fait ensuite l'objet d'une consultation publique du 26 février au 31 mars 2008. Le rapport final avec ses modifications et la notice sur les résultats de la consultation publique ont été adoptés par le Gropil du SDOL le 26 juin 2008.

Ce projet avait été lancé à partir d'un concours d'idées sur invitation. Il aboutit à un concept général pour l'aménagement, l'accessibilité multimodale et l'exploitation de la Route du Lac sur le tronçon longeant les Hautes Écoles jusqu'à la Venoge. Il propose un «parkway» pour le secteur UNIL/

Tir-Fédéral et une avenue plus urbaine pour le tronçon Tir-Fédéral/Venoge.

La réalisation du projet améliorera la sécurité des différents usagers et permettra l'accessibilité, dans de bonnes conditions, des parcelles adjacentes à la route cantonale sur lesquelles des projets se développent, notamment à l'EPFL.

Le concept permet aussi d'améliorer la performance des transports publics, de réserver les emprises nécessaires pour renforcer ce mode de transport, d'harmoniser la largeur de la chaussée, de réaliser un aménagement paysager de qualité ainsi que de développer un aménagement complet du réseau délimitant clairement les aménagements pour cycles, les passages pour piétons et l'accès aux parcelles bordières.

La réalisation des aménagements est prévue par étapes. Elle se poursuivra par des projets pour les tronçons UNIL / jonction de Malley et Tir-Fédéral / Venoge.

L'étude du chantier 1/RC1 s'effectue dans le cadre du SDOL avec un pilotage par le Service de la mobilité du Canton, sous la responsabilité de Vincent Krayenbühl, chef de service, et de Fabian Schwab, chef de projet. Les Communes de St-Sulpice, d'Écublens, de Chavannes-près-Renens, ainsi que le Service des routes, le Service du développement territorial, le Service de l'environnement, les Hautes Écoles, les tl et l'ACRM y participent. Son périmètre est délimité à l'Est, par la frontière communale Lausanne – Chavannes-près-Renens, aux abords de la jonction autoroutière de Malley et à l'Ouest par la Venoge. Un périmètre d'influence, plus large, permet de tenir compte des interactions avec les études des chantiers 1, 4, 5 et 6 du SDOL.

Étude de requalification de la RC1, secteur EPFL, étude en cours, état juin 2008.



## CHANTIER 2

### SECTEUR BUSSIGNY À SÉBEILLON

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

mètre du chantier 2 a vu s'ouvrir plusieurs études portant sur des sous-secteurs. Plusieurs de ces études sont pilotées par les communes concernées. Trois d'entre elles, intercommunales, sont pilotées dans le cadre du SDOL. Elles concernent des sites de développement parmi les principaux de l'Ouest lausannois et qui ont été identifiés comme stratégiques notamment par le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et le Plan directeur cantonal.

#### SOUS-SECTEURS À L'ÉTUDE

Les principaux secteurs en projet dans le périmètre du chantier 2 en 2007 et 2008 sont:

#### Bussigny

- Cocagne Buyère: plan directeur localisé en cours.

#### Lausanne

- Sébeillon-Est: mandat d'étude parallèle.

#### Renens

- Renens-Entrepôts CFF: mandat d'étude parallèle pour un plan de quartier en cours
- La Croisée: plan de quartier en cours.

#### Prilly

- Secteur du viaduc du Galicien: modification du plan partiel d'affectation en cours.

### SECTEUR MALLEY

#### PLAN DIRECTEUR LOCALISÉ INTERCOMMUNAL ET ÉTUDES SECTORIELLES ASSOCIÉES (2006-2008)

Durant la période 2007-2008, l'élaboration du plan directeur localisé (PDL) intercommunal du secteur Malley a été complétée par des études sectorielles indispensables pour démontrer sa faisabilité: complément d'étude de trafic, analyse foncière, notice de risque d'accidents majeurs et concept énergétique. Ce dernier, avec l'ensemble des mesures environnementales prévues dans le PDL, permet d'envisager la création d'un quartier durable.

Pour rappel, un mandat avait été confié, en janvier 2007, pour élaborer, avec l'accompagnement d'un groupe de suivi technique, un PDL sur la base des résultats de l'étude-test menée en 2006. L'avancement des travaux avait été présenté au public lors de portes ouvertes, le 12 juin 2007.

Dès fin 2008, plusieurs études et chantiers débiteront: construction de la halte RER de Prilly-Malley, projets des espaces publics, démarche de concertation, rédaction de la charte «Malley durable», élaboration de plans partiels d'affectation, avant-projets pour de nouveaux franchissements nord-

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. Il touche les communes de Lausanne, Prilly et Renens. Destiné à voir s'édifier rapidement une halte RER, il se compose notamment de friches et de terrains industriels et ferroviaires. En Suisse, il constitue un des plus grands potentiels de développement en milieu urbain. Comptant quelque 7000 habitants et emplois sur ses 70 hectares, il pourrait voir ce nombre plus que doubler. Les CFF et les Villes de Lausanne et de Renens sont les principaux propriétaires des parcelles. L'étude du sous-secteur de Malley est pilotée par la Commune de Renens et placée sous la responsabilité de Tinetta Maestre, municipale, et de Martin Hofstetter, urbaniste communal.

sud des voies ferrées, étude du concept de requalification de la RC 151 dans le cadre du projet de construction du tram Lausanne-Renens, mise en place d'une structure de gestion de site, etc.

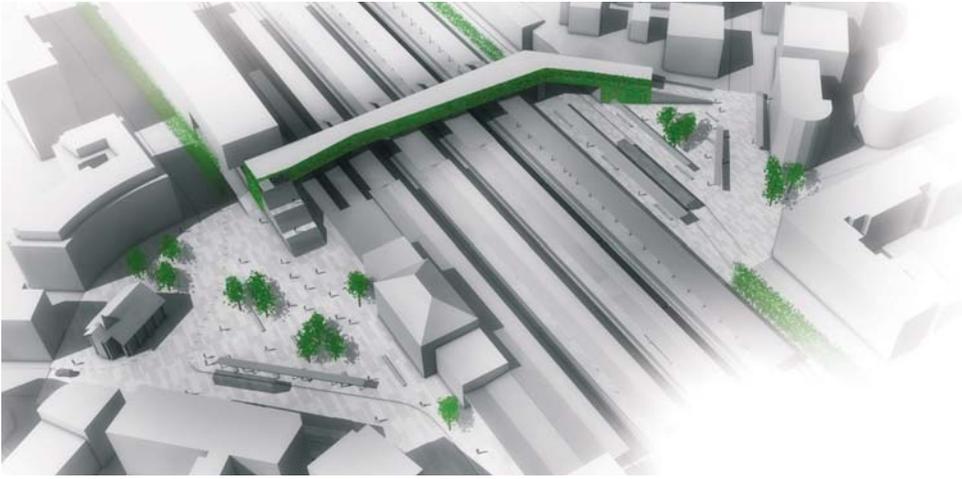
La version finale du projet de PDL sera soumise à une consultation publique en 2009. Après toutes les démarches de légalisation (examen préalable des services cantonaux, adoption par les municipalités des trois communes, approbation par les trois conseils communaux, validation par le Conseil d'État) le PDL pourrait entrer en vigueur en 2010.

Cette année, le secteur de Malley a également postulé avec succès auprès de la Confédération pour devenir l'un de ses projets modèles. De 2009 à 2011, la Confédération

participera financièrement à la reconversion de ce secteur et apportera son expérience et ses connaissances. Il s'agit du deuxième projet modèle de la Confédération qui s'intéresse au secteur Malley, puisque le projet «Des quartiers durables pour l'agglomération lausannoise», porté par l'association Equiterre et le bureau Tribu'architecture et soutenu par la Ville de Lausanne, le SDOL et le Canton de Vaud, en fait également un de ses cas d'étude. L'objectif de ce projet est de créer un outil d'évaluation et d'aide à la décision pour les collectivités qui tentent de développer un habitat urbain favorisant la haute qualité environnementale, sociale et économique.



Photomontage de la future halte RER de Prilly-Malley, octobre 2007.



«Le Rayon vert», projet lauréat du concours de requalification du secteur de la gare de Renens, décembre 2007.

## SECTEUR GARE DE RENENS

### CONCOURS POUR LA REQUALIFICATION DE L'INTERFACE DES TRANSPORTS ET ÉTUDE PRÉLIMINAIRE (2007-2008)

Sous le nom «Renens CFF-Gare de l'Ouest, interface des transports», la gare de Renens et ses abords ont fait l'objet d'un concours du 6 juillet au 26 octobre 2007. Les enjeux de ce concours avaient été préalablement présentés publiquement le 2 mai 2007 et chacun avait pu formuler des remarques avant la finalisation du cahier des charges.

Le lauréat du concours a été présenté au public le 9 janvier 2008. Il s'agit du groupement de bureaux d'urbanisme, d'ingénieurs et de

paysagisme Farra & Fazan, Tekhne SA et Atelier du paysage Jean-Yves Le Baron Sarl. Son projet, le «Rayon vert» dessine une nouvelle passerelle végétalisée enjambant les voies et repense les places nord et sud de la gare.

Une exposition de tous les projets s'est tenue dans le hall de la gare de Renens du 10 au 19 janvier.

Le groupement lauréat a ensuite obtenu le mandat pour l'étude préliminaire du secteur qui permettra de développer les esquisses présentées dans le concours. L'étude préliminaire porte plus précisément sur les éléments suivants: adaptation du faisceau des voies ferrées et des quais ainsi que de leur accès en vue de leur mise en conformité réglementaire et de la prise en compte des projets de développements (RER vaudois, 4<sup>e</sup> voie Renens-Lausanne), adaptation du passage

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 termes de bassin de population desservie, la gare de Renens sera la troisième gare de Suisse romande en 2020, juste derrière Genève et Lausanne. 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 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.

inférieur existant, création d'un nouveau franchissement sous forme de passerelle par-dessus les voies avec accès aux quais, réaménagement des places nord et sud pour accueillir cette passerelle ainsi que le nouveau tram et les lignes de bus, valorisation des terrains au Sud des voies, assainissement phonique, adaptation de la station du m1. Ces projets s'affineront encore en 2009, lors de l'élaboration des avant-projets de construction pour un début des travaux entre 2012 et 2014.

## SECTEUR ARC-EN-CIEL

### PLAN DIRECTEUR LOCALISÉ INTERCOMMUNAL (2006-2008)

Dans le secteur de l'Arc-en-Ciel, un projet de plan directeur localisé (PDL) intercommunal a été élaboré en 2007 suite à une étude test. Il a été complété à l'automne 2007 par une analyse foncière. L'examen préalable du dossier par les services cantonaux s'est déroulé durant l'été 2008 et une consultation publique aura lieu durant le 1<sup>er</sup> trimestre 2009 pour une entrée en force attendue à l'automne.

En parallèle, pourront être élaborés des plans partiels d'affectation (PPA) permettant la mise en œuvre concrète des principes énoncés dans le PDL. Dès l'automne 2008, un PPA modèle sera élaboré. Il fera la somme des éléments utiles pour faciliter le travail des mandataires des futurs PPA et préserver les objectifs et les principes contenus dans le PDL.

La démarche de concertation se renforcera pour accompagner la légalisation du PDL et sa mise en œuvre. Elle associera les riverains et toutes les personnes intéressées.

En 2008, le boulevard de l'Arc-en-Ciel a été confirmé pour recevoir la ligne de tram

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'ouest jusqu'au carrefour de Croix-de-Plan à l'est. 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 cohérent d'espaces publics favorables à la mobilité douce, caractérisé par axe urbain de type avenue et desservi par une ligne de transports publics d'agglomération. L'étude du sous-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 communal.

Lausanne-Bussigny pour autant que les densifications prévues soient réalisées et que les nouvelles lignes de bus trouvent leur clientèle. Le cas échéant, les travaux devraient débuter entre 2015 et 2018.

Dès décembre 2009, deux nouvelles lignes de bus circuleront dans le secteur de l'Arc-en-Ciel. La première venant de Lausanne, reliera la gare de Renens à la Croix du Péage (Villars-Ste-Croix) alors que la seconde mettra en lien la gare de Renens au Closalet par Mongévon et le Marcolet. Les travaux de mise en œuvre (création de voies bus, arrêts, etc.) se dérouleront durant l'année 2009.

En 2009, les communes de Crissier, Écublens et Bussigny travailleront à l'élaboration des avant-projets de deux nouveaux

franchissements pour la mobilité douce, respectivement sous les voies ferrées et dans le secteur de la jonction de Crissier.



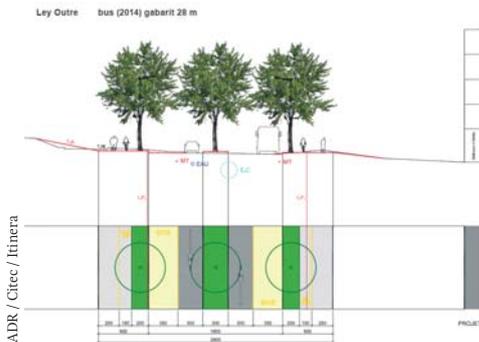
Station-service de l'Arc-en-Ciel.

## CHANTIER 3

### ROUTE DE COSSONAY-RC251

#### CONCEPT GÉNÉRAL ET STRATÉGIE DE REQUALIFICATION (2006 - 2008)

Suite à l'adoption du concept général du chantier 3 par le Gropil du SDOL le 15 juin 2006, l'étude s'est poursuivie sous la forme d'un avant-projet sommaire en 2007 pour approfondir et détailler les profils types de chaque séquence de la route RC 251 ainsi



Étude de requalification de la RC 251, coupe dans le secteur Ley Outre, juin 2008.

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 giratoire de la place du Collège, à Prilly, jusqu'au pont de la Migros à Crissier. Il intègre plusieurs secteurs d'études importants situés sur les communes de Crissier, de Renens et de Prilly, totalisant 62 hectares de part

que le positionnement et l'implantation de l'axe de la chaussée en prenant en compte les besoins actuels et futurs. Le rapport final de cette étude, *Avant-projet de requalification / Phase 3*, versé comme annexe au *Concept général et stratégie de requalification* a été adopté au Gropil du SDOL le 26 juin 2008.

Le projet sera par la suite développé avec celui des tronçons de lignes de trolleybus des axes forts de transports publics, dans le cadre du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM).

#### SOUS-SECTEURS À L'ÉTUDE

Les principaux secteurs en projet dans le périmètre du chantier 3 en 2007 et 2008 sont:

##### Crissier

- Ley Outre: plan directeur localisé en cours.
- Village centre: légalisation du plan directeur localisé en cours.

##### Prilly

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

##### Renens

- Bellevue: projet de réalisation en cours.

et d'autre de cet axe. La route cantonale 251 est vouée à prendre un aspect urbain et à voir se renforcer son rôle de desserte en transports publics déjà souligné par le succès immédiat de la ligne tl n°18 lors de sa mise en service. Le chantier 3 est piloté par la Commune de Prilly et placé sous la responsabilité de Alain Gillièron, syndic, et de Patrick Hassler, chef du Service d'urbanisme.

## CHANTIER 4

### ZONES D'ACTIVITÉS ST-SULPICE - ÉCUBLENS

#### MODIFICATION DES AFFECTATIONS PAR LES COMMUNES

La mise en conformité du plan général d'affectation (PGA) d'Écublens avec les résultats de l'étude du chantier 4 est planifiée. Le nouveau PGA de St-Sulpice a déjà intégré ces résultats. Le périmètre du chantier 4 est par ailleurs touché par l'étude en cours pour la requalification de la route cantonale RC1.

#### SOUS-SECTEURS À L'ÉTUDE

##### St-Sulpice

- Champagny (ex-Castolin): projet de construction.

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, la promotion d'activités diversifiées 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.

## CHANTIER 5

### ESPACES PUBLICS ET MOBILITÉ DOUCE

#### LIGNES DIRECTRICES ET STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT, ACTIONS DE MISE EN ŒUVRE

Le projet de mobilité douce du SDOL et sa stratégie de mise en œuvre ont été intégrés dans le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et mis en cohérence avec son réseau global. Ce réseau prévoit une hiérarchisation des tracés, notamment en relation avec les interfaces de transports publics. Un diagnostic du réseau cyclable avec les principaux points ou tronçons à sécuriser a été réalisé. La mise en œuvre de ces mesures est prévue en deux étapes (2011-2014, 2015-2018). Elle concerne des tronçons d'itinéraire et des franchissements d'infrastructures à créer ou à assainir ainsi que des stationnements deux-roues à créer. Ces réalisations

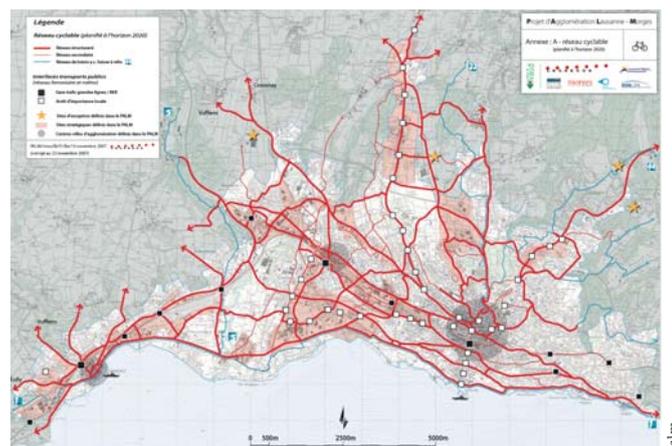
permettront à la mobilité douce de jouer un rôle fondamental dans la politique de déplacement de l'agglomération. Le montant des investissements prévus en première étape de réalisation (2011-2014) dans l'agglomération est estimé à 85,4 millions de francs. Ces mesures pourraient bénéficier d'un cofinancement de la part de la Confédération dans le

cadre de la politique des agglomérations. L'étude d'aménagement des principaux axes et leur jalonnement constitue un des projets à venir pour le chantier 5.

#### CARTES DE BALADES

Suite au grand succès rencontré par l'édition de cartes de balades en 2007, il a été décidé

Réseau de mobilité douce pour l'agglomération, novembre 2007.



# CHANTIER 6

## TRANSPORTS PUBLICS

### RÉSEAU 2010-2014

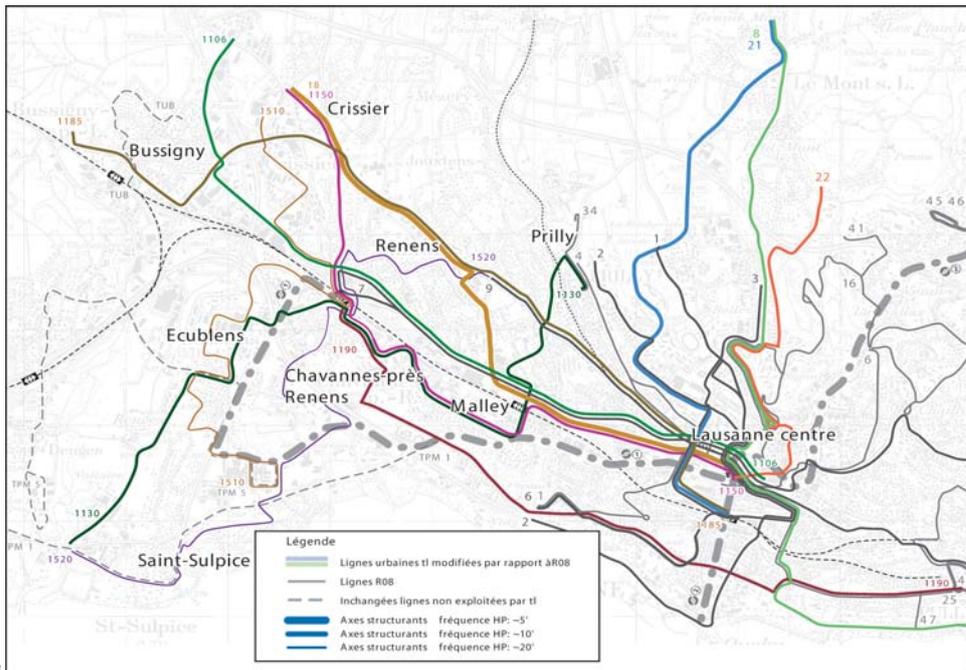
Les tl ont intégré dans le cadre de l'élaboration de leur schéma directeur 2010-2014 l'image directrice pour le réseau de transports publics validée par le Groupe de pilotage puis par les municipalités des communes du SDOL en 2007. Ce projet fait partie des mesures du PALM prévoyant un cofinancement de la Confédération. L'image retenue représente une offre plus que doublée (en termes de places \* km). Une consultation menée par les tl a eu lieu

en juin 2008. Le schéma directeur tl 2010-2014 a été validé par les communes ainsi que le financement de la première étape de réalisation lors de laquelle les éléments suivants sont spécifiés:

- réalisation de deux nouvelles lignes urbaines (Croix-du-Péage – Croix-de-Plan – Renens-Galicien – St-François et Closalet – Mongévon – Renens-Gare) se substituant à la ligne urbaine 35 actuelle;
- maintien des lignes urbaines 30, 32 et 33 et renforcement de leur offre, assurant un service en soirée et le week-end;
- maintien provisoire du terminus EPFL pour l'ex ligne tl 57 (aujourd'hui ligne n°1 des TPM) à cadence urbaine en provenance de Morges.

Ces modifications interviendront lors du changement d'horaire de décembre 2009. L'étude de l'aménagement routier à prévoir pour l'intégration des transports publics, des transports individuels motorisés et des modes doux dans le réseau de mobilité a été lancée fin 2007 et achevée en avril 2008. Ses résultats permettront aux Communes de cibler les projets de réalisation à lancer et de planifier les engagements financiers à prévoir.

Dès 2009, le chantier 6 / TP prévoit le développement des avant-projets de la deuxième étape de mise en service du nouveau réseau de bus, prévue en décembre 2011.



Réseau de transports publics prévu par le Schéma directeur tl 2010-2014.

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 transports 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 Tamara Bozovic, ingénieure.

de rechercher en 2008 de nouveaux financements pour étendre cette collection. Cette volonté décrite dans la stratégie du chantier 5 s'est avéré être une réussite puisque des fonds ont été trouvés en 2008 pour permettre de mener en 2009 une nouvelle série de balades avec les collaborations de Pierre Corajoud, Jean-Pierre Dewarrat et Pro Natura.

## TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS

### HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER (2005-2008)

Suite aux deux premières étapes de l'étude de viabilité et de hiérarchisation du réseau routier dans l'Ouest lausannois menées entre 2005 et 2007, une troisième phase a étendu le périmètre d'étude au nord des voies CFF. Cette troisième étape s'est achevée en avril 2008 et a été marquée par la publication d'un «État des lieux sur le secteur Nord» validé par le Gropil en octobre 2008.

Parmi les projets à venir dans le cadre du chantier 6/TIM, le Gropil du SDOL s'est déterminé pour étudier une politique de stationnement harmonisée pour l'Ouest lausannois. Dans un premier temps, il s'agit de dresser un état des lieux de l'offre de stationnement et de son utilisation afin de permettre l'élaboration d'une série d'interventions possibles et d'un plan d'action.

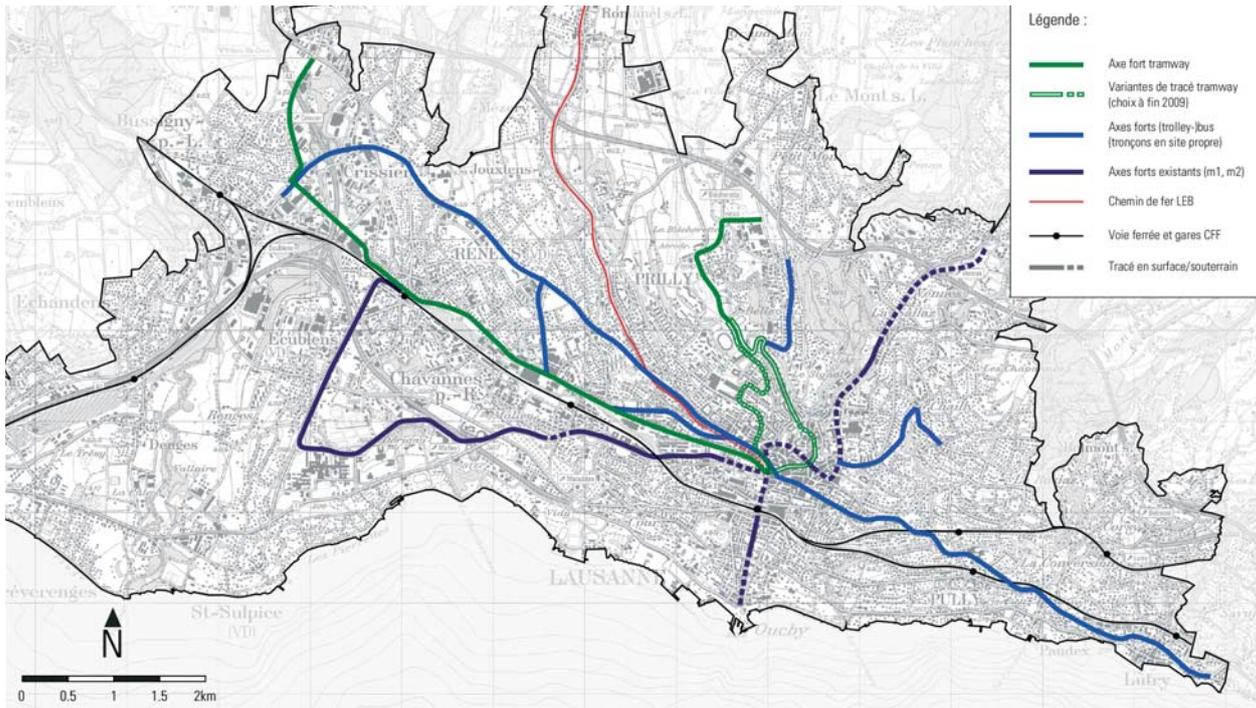
Les projets communaux de zones 30 km/h constituent un autre axe de travail du chantier 6/TIM.

Par la suite, la stratégie pour les transports individuels motorisés dans l'ouest lausannois sera intégrée à l'étude de la mobilité multimodale du PALM.

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 et sa mise en œuvre est cruciale, notamment pour parvenir aux objectifs que s'est fixés le SDOL en terme 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.

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 suscitée 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.

# PROJET D'AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES



Réseau d'«axes forts» de transports publics urbains du PALM, mai 2008.

Le Schéma directeur de l'Ouest lausannois entretient un lien étroit avec le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) pour lequel il joue un rôle essentiel et moteur. Il participe à son Comité de pilotage et aux divers groupes de suivi technique (GT PALM, COTECH axes forts, GT mobilité douce). Les conclusions des études du SDOL sont intégrées dans le Projet d'agglomération qui l'englobe.

Le PALM étend son influence sur 70 communes. Son périmètre compact comprend 27 communes dont les 9 signataires du SDOL. Le PALM a aujourd'hui été signé par les associations régionales, le Canton et 26 des 27 communes de l'agglomération compacte.

Le dossier final du PALM a été remis à la Confédération en décembre 2007. La conformité du PALM aux critères de la Confédération est une condition sine qua non pour obtenir un éventuel subventionnement des projets qui y figurent.

Le PALM fédère ses partenaires de divers échelons selon le principe de subsidiarité: les problèmes sont traités à l'échelon où ils ont les meilleures chances d'être résolus et, autant que possible, 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 dans son ensemble.

La cohérence entre les projets et les différents échelons est assurée par les organes de mise en œuvre que sont les Bureaux du PALM, respectivement des Schémas de l'Ouest, du Nord, du Centre et de l'Est lausannois ainsi que de la Région morgienne.

## RÉSEAU D'AXES FORTS DE TRANSPORTS PUBLICS URBAINS

Lancée en mai 2007 sous l'égide du PALM, une étude a permis d'identifier les nouvelles lignes de transports publics en site propre (axes forts) à créer dans l'agglomération. Fin 2007, une image du réseau d'axes forts était élaborée. Par décision du Conseil d'État du Canton de Vaud en date du 21 mai 2008 ce réseau comprend:

- un axe fort tramway de Croix du Péage (Villars-Ste-Croix) à Rionzi (Le Mont-sur-Lausanne) via la gare CFF de Renens, la halte CFF de Prilly-Malley, la place de l'Europe à Lausanne et le plateau de la Blécherette;
- des axes forts (trolley-) bus: de Bussigny (Croix de Plan) à Lutry via le centre de Lausanne (Grand-Pont); entre la place du Tunnel et Bellevaux à Lausanne; entre la RC 251 (Prilly-Eglise) et Perrelet; sur l'avenue de Morges entre la rue de Genève et la place Chauderon; entre la place de l'Ours et Chailly-Village.

Ce réseau d'axes forts connaîtra des étapes de réalisation différenciées selon les échéances de financement définies par la Confédération, soit entre 2011 et 2014 pour l'étape 1 et dès 2015 pour l'étape 2.

En étape 1 de la réalisation du réseau d'axes forts, les communes de Lausanne, Prilly et Renens sont concernées pour le premier

tronçon de la ligne de tram sur 4,7 km entre la place de l'Europe et la gare CFF de Renens. Ces trois communes sont aussi concernées, avec la commune de Crissier, par la mise en place du premier tronçon de ligne trolley-bus à haut niveau de service entre Bré (Crissier) et Montétan (Lausanne).

Une demande de crédit d'études d'avant-projet sera préparée pour fin 2008. La demande de crédit d'ouvrage devrait suivre avec l'objectif d'une ouverture de chantier entre 2011 et 2014 pour la réalisation de l'étape 1 du réseau d'axes forts.

Les documents relatifs aux études du PALM peuvent être consultés sur le site internet [www.agglo-lausanne-morges.ch](http://www.agglo-lausanne-morges.ch).

## 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'étude.

### BUDGET DE FONCTIONNEMENT DU BUREAU

Le budget de fonctionnement du Bureau du SDOL adopté pour 2009 s'élève à montant global de 500 600 francs. Le Canton a décidé de reconduire son soutien par une contribution forfaitaire 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 (10 000 habitants).

### BUDGET DES CHANTIERS D'ÉTUDES

Le budget des chantiers d'études du SDOL fait l'objet d'un budget annuel assorti d'une proposition de répartition des frais. Il comprend trois types d'études: des études générales concernant en principe l'ensemble des partenaires (par exemple Assainissement phonique), des études concernant des projets de développements urbains (par exemple Malley) et des études concernant des projets d'infrastructures et d'espaces publics (par exemple Gare CFF Renens).

Le budget 2009 des chantiers d'études est de 850 000 francs. Il est soumis au Gropil pour un accord de principe sous la forme d'un budget cadre. Par la suite, chaque chan-

tier fait l'objet d'un budget spécifique que le Gropil adopte 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 projets d'infrastructures, les budgets pour les phases de projet et de réalisation ne figurent, en principe, plus dans le budget du SDOL. Plusieurs de ces études 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.

	Comptes 2004	Comptes 2005	Comptes 2006	Comptes 2007	Budget 2008	Budget 2009	TOTAL 2004-2009
--	--------------	--------------	--------------	--------------	-------------	-------------	-----------------

#### Fonctionnement du Bureau

TOTAL	179 257,05	293 052,10	324 408,90	355 465,30	414 585,00	500 600,00	2 067 368,35
-------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	--------------

#### Répartition

Canton	22 407,15	90 392,40	100 000,00	100 000,00	100 000,00	100 000,00	
Total Communes	156 849,90	202 659,70	224 408,90	255 465,30	314 585,00	400 600,00	
Bussigny	19 133,85	20 913,45	23 228,30	27 129,10	32 703,00	42 218,80	
Chavannes	14 506,25	16 929,80	18 912,35	21 608,15	26 047,00	34 452,95	
Crissier	16 857,55	18 894,90	20 727,65	24 168,05	29 133,00	37 277,40	
Écublens	25 900,65	28 585,55	31 755,20	36 353,25	43 822,00	57 465,40	
Lausanne	-	27 117,70	30 000,00	30 000,00	42 799,00	49 440,10	
Prilly	27 426,80	30 221,75	32 888,25	38 366,35	46 249,00	59 275,25	
Saint-Sulpice	7 387,60	8 057,25	8 999,25	10 392,20	12 527,00	16 085,70	
Villars-Ste-Croix	-	1 804,85	2 012,85	2 343,30	2 825,00	3 559,35	
Renens	45 637,20	50 134,45	55 885,05	65 104,90	78 480,00	100 825,05	

#### Chantiers d'étude

TOTAL	89 596,80	237 147,35	427 451,75	744 307,85	860 000,00	850 000,00	3 208 503,75
-------	-----------	------------	------------	------------	------------	------------	--------------

#### Répartition

Canton	66 073,80	126 485,00	138 960,45	246 631,50	260 142,00	243 598,00	
Communes	23 523,00	86 439,55	235 805,30	364 812,85	505 703,00	571 724,00	
Tiers	0,00	24 222,80	52 686,00	132 863,50	94 155,00	34 678,00	

## LES PRINCIPAUX JALONS DÉCISIONNELS DU SDOL

**20 novembre 2000**

Décision du déclenchement du moratoire par la signature de la Convention relative aux transports dans l'Ouest lausannois par les Communes et le Canton. Avenants en 2001 et 2002: signature des Communes de Saint-Sulpice, Lausanne et Prilly.

**1<sup>er</sup> novembre 2003**

Ouverture du Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois à Renens.

**18 décembre 2003**

Adoption du Schéma directeur de l'Ouest lausannois.

**novembre 2004 à mai 2005**

Signature des Conventions de collaboration pour la mise en œuvre du Schéma directeur de l'Ouest lausannois et de collaboration relative au Bureau du SDOL.

**février 2007**

Signature du Projet d'agglomération Lausanne-Morges.

**octobre 2005 à juin 2007**

Adoptions successives des études générales des six chantiers du SDOL, chantier 2 (octobre 2005), chantier 5 (janvier 2006), chantier 4 (mai 2006), chantier 3 (juin 2006), chantier 1 (février 2007), chantier 6 / TP (juin 2007), chantier 6 / TIM Synthèse de l'Étude de viabilité et de hiérarchisation du réseau routier, secteur sud (juin 2007).

**mai à novembre 2008**

Regroupement progressif des Bureaux du PALM et des schémas directeurs de l'Ouest lausannois, du Nord lausannois et de la Région morgienne au centre tl de Perrelet à Renens.

## OBJECTIFS DU SDOL

Le Schéma directeur de l'Ouest lausannois suit des principes de développement durable et de concertation et se fixe comme objectifs notamment d'améliorer le cadre de vie et l'image de l'Ouest lausannois, de maîtriser le développement du trafic individuel et motorisé, de renforcer l'offre en transports publics de manière coordonnée avec l'urbanisation, de développer la mixité des affectations, d'exploiter et de mettre en valeur le paysage. À ce jour, il a été signé par les Communes de Bussigny-près-Lausanne, Chavannes-près-Renens, Crissier, Écublens, Lausanne, Prilly, Renens, Saint-Sulpice et Villars-Ste-Croix, ainsi que par le Canton.

## LE GROPILO



J. Christin

Les représentants politiques du Gropilo.

Le Gropilo (Groupe de pilotage du Schéma directeur de l'Ouest lausannois) est composé de membres politiques (photo) et techniques des communes, du canton et de l'agglomération.

### Pour les communes:

Marianne Huguenin, présidente du Gropilo, syndicat de Renens, Jean-Charles Cerottini, syndicat de St-Sulpice, Olivier Français, municipal des travaux de Lausanne, Alain Gilliéron, syndicat de Prilly, André Gorgerat (absent sur la photo), syndicat de Chavannes-près-Renens, Georges Cherix, syndicat de Villars-Sainte-Croix, Pierre Kaelin, syndicat d'Écublens, Michel Tendon, syndicat de Crissier, Michel Wehrli, syndicat de Bussigny-près-Lausanne, Ariane Widmer Pham, cheffe de projet du SDOL.

### Pour l'État de Vaud:

Daniel Berner, chef du Service du développement territorial, DEC, Lionel Eperon, chef du Service de l'économie et du tourisme, DEC, Pierre-Yves Gruaz, chef du Service des routes, DINF, Vincent Krayenbühl, chef du Service de la mobilité, DINF, François Marthaler, chef du Département des infrastructures (DINF), Jean-Claude Mermoud (absent sur la photo), 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, syndicat de Belmont, René Spahr, chef de projet du PALM.

## VU D'ICI



F. Imhof © UNIL

Antonio Da Cunha est professeur à l'Institut de géographie de l'Université de Lausanne (IGUL) et directeur de l'Observatoire de la ville et du développement urbain. Il a notamment fondé la revue «Urbia – Les Cahiers du développement urbain durable». Il puise régulièrement dans le champ du SDOL pour illustrer ses cours et fournir des cas de recherche à ses étudiants. Pas moins de quatre thèses qu'il dirige utilisent ce matériel. Questions.

*L'urbanisme durable n'est-il pas juste de l'urbanisme classique augmenté de quelques principes (densification vers l'intérieur, mixité, qualité,...) qui rendent «durable» surtout le temps que prennent les études et leurs coûts?*

Les principes de l'urbanisme se complexifient, mais les projets ne prennent aujourd'hui pas davantage de temps que hier. Nous sommes en plein processus d'apprentissage d'une nouvelle réflexion transversale. Il ne s'agit pas d'un simple rajout, mais bien plutôt de penser différemment. De tout temps, l'urbanisme s'est préoccupé de qualité et de la vitalité de la ville. Mais il faut désormais maîtriser l'impact environnemental en même temps que les questions sociales et économiques. C'est une autre dimension.

*Le SDOL voit ses premiers chantiers concrets s'ouvrir sur le terrain. L'urbanisme a-t-il encore un mot à dire à ce stade?*

Depuis des siècles la ville ne cesse de se renouveler. Le projet du SDOL est colossal. Il va encore durer! L'intérêt, c'est que ce schéma est évolutif. Il reste sur le mode de la programmation ouverte multicritères et transversale. Il y aura bientôt des bâtiments nouveaux. Mais il faudra alors s'occuper des effets de l'intégration de l'existant dans les périmètres en re-

qualification. Les structures institutionnelles du type Gropilo ou cellule de pilotage technique s'ouvrent à une réflexion globale sur l'avenir et l'anticipation de la réalité.

*A Malley, la concrétisation des études passera par la mise en place d'une structure de gestion et un renforcement de la concertation. Comment voyez-vous cette évolution?*

Des exigences vont émerger. Il y aura des débats, des retards, des péréquations à trouver. Il n'y a pas aujourd'hui de formation spécifique à ce nouveau métier que demande la gestion de tels projets complexes nécessitant des compétences en politique, économie, technique, médiation et communication. Cette structure de gestion devra réunir ces compétences. En Allemagne et aux Pays-Bas, les services d'urbanisme peuvent compter des centaines de personnes. En France, ce type de projets fait intervenir une kyrielle de chargés de mission. Nous sommes complètement rivaux à côté. Mais c'est inouï, ça marche tout de même! Certainement avec beaucoup de surcharge et de bonne volonté... Le problème, c'est que les compétences nécessaires au moment de la mise en œuvre de gros projets finissent par manquer.

*Avez-vous l'impression que vos voisins ouest-lausannois sont conscients des enjeux de ces projets?* Probablement que la prise de conscience sera attisée par les chantiers et les nuisances qu'ils génèrent... Cela dit, on constate une lente évolution. Qui, sur la place publique il y a quelques années, discutait d'urbanisme autour d'une maquette? Aujourd'hui c'est devenu courant, même si ces forums n'attirent pas encore autant de monde qu'on pourrait l'espérer au vu de l'importance des enjeux.