

BILAN D'ACTIVITÉS OUEST LAUSANNOIS

SCHÉMA DIRECTEUR
SEPTEMBRE 2004 / AOÛT 2005



Vestiaires des terrains de football avec tours de Chavannes.

UN ENTHOUSIASME DURABLE ET COMMUNICATIF

Sommes-nous au milieu du gué? Difficile à dire! Quand on jette un coup d'oeil par-dessus l'épaule, on ne peut en tout cas être qu'impressionné par le chemin parcouru ces dernières années, depuis le moment où quelques Communes de l'Ouest lausannois se sont assises à une table avec le Canton pour jeter les bases d'un Schéma directeur. Définir ensemble des vues à long terme susceptibles d'influencer positivement le développement harmonieux des transports avec celui des habitations et de l'activité, le paysage et finalement la qualité de vie de toute la région, vaste programme! L'effort se poursuit pour les autorités politiques et pour un cercle toujours plus large de personnes tirant à la même corde. C'est aujourd'hui par dizaines, voire par centaines qu'il faut compter tous ceux qui, architectes, ingénieurs, techniciens communaux et cantonaux, partenaires et politiciens, ne se ménagent pas pour faire avancer ce projet.

L'élan est perceptible. Il augmente même, au point que les forces semblent atteindre leurs limites. L'autre rive commence bien à se dessiner devant nos yeux, mais tiendrons-nous le régime et le bon cap? Des études doivent encore être menées, des accords entre Communes, Canton et Confédération trouvés... Riche de son expérience, l'urbaniste Carl Fingerhuth le dit: l'enthousiasme et la continuité dans l'effort sont indispensables pour la réussite d'un tel projet. Jusqu'ici ces deux éléments n'ont pas manqué! Mais peut-on assurer qu'ils persisteront et se transmettront toujours au fur et à mesure que croît le nombre des personnes concernées? Parmi les raisons d'être optimiste, il y a les liens qu'entretient le Schéma directeur avec d'autres projets du même type autour de Lausanne ou avec ceux de l'agglomération Lausanne - Morges ou du Plan directeur cantonal: le Schéma directeur de l'Ouest lausannois fait partie d'un train en marche... dont il assume parfois le rôle de locomotive. Et puis il y a le regard que portent les habitants ou les visiteurs sur l'Ouest lausannois, comme celui du photographe Nicolas Savary. Oui, l'enthousiasme est bien présent et nous avons sous nos pieds et à portée de main tous les éléments pour qu'il perdure.

Anne-Marie Depoisier,
présidente du groupe de pilotage du Schéma directeur

DÉAMBULATION

Les instants de déplacement et de vitesse constituent paradoxalement des « temps morts » propices à l'observation. Les pare-brise d'automobile deviennent cadres du tableau paysager. L'Ouest lausannois s'y réduit alors à ses abords autoroutiers, ses hangars industriels ou ses enseignes lumineuses.

Un changement de mode de locomotion fait apparaître une autre identité. Cette région, dont l'histoire industrielle contraste avec les clichés helvétiques incarnés par l'arrière-fond des alpes et du lac, est extraordinaire dans sa diversité et sa modestie. La déambulation à petits pas m'a permis de me glisser d'un bois à une friche ferroviaire, d'un complexe sportif à un mignon petit port lacustre, ou d'un quartier ouvrier fleuri à une splendide ferme vaudoise.

Cette région complexe liquide les stéréotypes et stimule un vrai regard sur le territoire. Elle nous montre à quel point la vie des hommes porte son empreinte sur le paysage, et combien cette vie est riche, multiple et paradoxale... belle quoi!

Nicolas Savary, photographe

ACTIVITÉS DU BUREAU DU SDOL

Les principales études figurant dans le Schéma directeur de 2003 sont toutes engagées. Les études commencées entre 2004 et 2005 se termineront cette année encore et deux autres seront lancées en 2006. Elles formeront les annexes au Schéma directeur et permettront aux Communes d'assumer le relais pour les modifications de leurs plans de zones. Les premières études liées au problème de déplacements de l'Ouest lausannois sont également sur le point de se terminer. Dès l'année prochaine, ces résultats devront être développés en prévision de réalisations, notamment dans les domaines de la mobilité douce et des transports publics.

Les travaux entrepris préparent le territoire de l'Ouest lausannois à sa mue:

- les secteurs bien desservis par les transports publics doivent pouvoir être densifiés;
- les secteurs en friche doivent pouvoir recevoir de nouvelles affectations;
- les zones industrielles doivent être revalorisées;
- une mixité plus fine doit rendre des parties du territoire de l'Ouest lausannois à ses habitants;
- des zones de verdure doivent être préservées, créées ou mises en réseau;
- un réseau de transports collectifs et de mobilité douce doit irriguer l'Ouest lausannois, comme solution de rechange au déplacement automobile.

LIEU ET EFFECTIF

En juillet 2005, le Bureau du SDOL a quitté le rez où il avait emménagé en 2003 pour s'installer au 4^e de l'immeuble voisin, rue de Lausanne 35, dans de locaux plus grands de l'administration communale de Renens. Début 2005, une deuxième secrétaire (à 40%), Mlle Inès Dos Santos, a pu venir seconder Mme Marianne Martin (à 20%) dans les tâches administratives. Le taux d'activité de la cheffe de projet, Mme Ariane Widmer Pham, travaillant sur mandat, a passé de 50% à 65% au début 2005.



Vue depuis le Bureau du Schéma directeur.

FINANCES

BUDGET DE FONCTIONNEMENT DU BUREAU

Le fonctionnement du Bureau du SDOL fait l'objet d'un budget annuel. L'Etat de Vaud couvre environ le tiers de ce budget par une subvention forfaitaire fondée sur la Loi cantonale sur la promotion économique et limitée à trois ans (2005 à 2007). Les deux autres tiers du budget sont pris en charge par les Communes, au prorata de leur population, sauf pour la Ville de Lausanne qui participe à hauteur d'un montant forfaitaire de Fr. 30'000.- par an. Le budget de fonctionnement pour 2005 s'élève à environ Fr. 325'000.- et sera reconduit en 2006, sur proposition du Gropil et sous réserve des décisions des législatifs communaux et cantonal.

BUDGET DES CHANTIERS D'ÉTUDE

Les chantiers d'étude font ensemble l'objet d'un budget annuel. Ce budget est soumis, sous forme d'un budget cadre (regroupant plusieurs budgets d'étude), au Gropil pour accord de principe. Chaque chantier fait ensuite l'objet d'un budget spécifique présenté au Gropil pour adoption sous réserve de décisions contraires d'un législatif communal ou du Grand Conseil.

Les clés de répartition des différents chantiers sont variables, fixées en fonction des partenaires intéressés (Communes, Canton, privés). Les participations cantonales sont accordées de cas en cas, généralement sur la base de la politique cantonale pour les pôles de développement économique ou de la politique d'agglomération.

LE GROUPE DE PILOTAGE (GROPIL)

Réunissant les principaux acteurs à l'origine du Schéma directeur, le Groupe de pilotage (Gropil) assure la responsabilité et le pilotage politique du Schéma directeur.

Au 31 août 2005, le Gropil est composé des syndics des Communes signataires (ou du municipal directeur des travaux pour Lausanne) Michel Wehrli (Bussigny-près-Lausanne), André Gorgerat (Chavannes-près-Renens), Gilbert Bovay (Crissier), Pierre Kaelin (Ecublens), Olivier Français (Lausanne), Alain Gillièron (Prilly), Anne-Marie Depoisier (présidente du GROPIL, Renens), Maurice Decoppet (Saint-Sulpice), Michel Jenny (Villars-Ste-Croix), ainsi que du Conseiller d'Etat et chef du Département des institutions et des relations extérieures Jean-Claude Mermoud et des chefs de Services de l'Etat concernés Daniel Berner, chef a.i. du Service de l'aménagement du territoire (SAT), Philippe Sordet, chef du Service de l'économie, du logement et du tourisme (SELT), Henri Rollier, chef du Service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN), Michel Rubattel, chef associé a.i. du Service des routes (SR), et Vincent Krayenbühl, chef du Service de la mobilité (SM). La cheffe de projet du Schéma directeur, Ariane Widmer, participe aux séances et en assure le secrétariat.

SÉANCES SOUS LA RESPONSABILITÉ ADMINISTRATIVE DU BUREAU DU SDOL, DE SEPTEMBRE 2004 À FIN AOÛT 2005

- 9 séances du Gropil.
- 10 séances de la cellule de pilotage technique (CPT) réunissant la cheffe de projet du Schéma directeur, les responsables des chantiers d'étude et les représentants des services de l'Etat: suivi et coordination des chantiers, préparation des objets soumis au Gropil, accompagnement de projets de planification.
- 1 séance de la cellule de pilotage technique élargie réunissant la cheffe de projet du Schéma directeur et les représentants techniques de toutes les Communes, des services cantonaux et des principaux partenaires: information au sujet de l'avancement des études.
- 6 séances du groupe ABC réunissant la cheffe de projet du Schéma directeur et les représentants techniques des Communes – sauf Lausanne – et des services cantonaux: vérification de la conformité des projets de construction aux objectifs et principes du Schéma directeur, traitement de 10 dossiers de projet de construction selon les mesures transitoires définies pour accompagner le Schéma directeur de l'Ouest lausannois.



Les quatre chantiers géographiques du Schéma directeur de l'Ouest lausannois.

LES SIX CHANTIERS D'ÉTUDE DU SCHÉMA DIRECTEUR

LES CHANTIERS D'ÉTUDE ONT UNE POSITION CENTRALE DANS LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR. LES ÉTUDES GÉNÉRALES DES CHANTIERS 2 ET 5 SONT AUJOURD'HUI TERMINÉES ET CELLES DES CHANTIERS 1, 3 ET 4 DEVRAIENT ÉGALEMENT SE CONCLURE ENCORE EN 2005.

AFIN DE POURSUIVRE LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR, LE BUREAU DU SDOL PROPOSE DE MENER, EN 2006, LES ÉTUDES SUIVANTES:

- **CHANTIER 2:** SECTEUR ARC-EN-CIEL: ÉTUDE TEST ET PLAN DIRECTEUR LOCALISÉ (PDL) (2006)
- **CHANTIER 2:** SECTEUR GARE DE RENENS: ÉLABORATION CONCEPT GÉNÉRAL (CONCOURS) (2006/2007)
- **CHANTIER 2:** SECTEUR MALLEY: ÉTUDE TEST ET PLAN DIRECTEUR LOCALISÉ (PDL) (2006/2007)
- **CHANTIER 3:** ROUTE DE COSSONAY: AVANT-PROJET D'ESPACE PUBLIC ET PLAN D'ALIGNEMENT (2006/2007)
- **CHANTIER 5:** TRANSPORTS NON MOTORISÉS - FRANCHISSEMENTS/SECTEUR AV. DU LÉMAN, SECTEUR PONT-BLEU, SECTEUR LES CÈDRES: AVANT-PROJETS ET ESTIMATION DES COÛTS (2006/2007)
- **CHANTIER 6:** TRANSPORTS PUBLICS: DÉFINITION DU RÉSEAU 2010/2014 (2006-)
- **CHANTIER 6:** TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS: EFFETS DE L'AUTOROUTE URBAINE SUR LE RÉSEAU ROUTIER DE L'OUEST LAUSANNOIS (2006)

CHANTIER 1

SECTEUR DES HAUTES ÉCOLES

LE CHANTIER 1 EST PILOTÉ PAR LA COMMUNE DE CHAVANNES-PRÈS-RENENS ET PLACÉ SOUS LA RESPONSABILITÉ DE CLAUDE DAETWYLER, CHEF DU SERVICE D'URBANISME

Le secteur du chantier 1, considéré comme un site de développement hautement stratégique, se situe sur les communes de Lausanne, Ecublens, St-Sulpice et Chavannes-près-Renens. Il englobe les Hautes Ecoles et représente un atout fondamental pour la région lausannoise et le canton de Vaud.

Entre mai et décembre 2004, les représentants des Communes du Canton et des Hautes Ecoles ainsi que les principaux propriétaires se sont réunis, notamment lors de deux tables rondes. Des objectifs stratégiques «communs» et les modalités de la collaboration pour la suite des études ont été définis.

L'étude du chantier 1 vise les objectifs suivants:

- **Secteur des Hautes Ecoles – pôle de développement économique:** planifier de manière coordonnée le développement des Hautes Ecoles et des terrains situés de part et d'autre du futur boulevard urbain, notamment le pôle de développement économique de Chavannes sud-est, leur conférer une nouvelle urbanité à l'image d'une ville.
- **Secteur du Tir-Fédéral:** déterminer les principes de réaménagement de l'espace public de l'avenue du Tir-Fédéral et des centralités du TSOL, pour développer chaque secteur de manière coordonnée entre les Communes et pour requalifier les voies de circulation principales de l'ouest lausannois comme éléments structurants majeurs de son urbanisation.
- **L'accessibilité:** la proximité de la gare

de Renens et la présence du TSOL favorisent l'accessibilité en transports publics de ce secteur. Le couloir autoroutier traverse le chantier 1 et constitue, dans la perspective de sa transformation en boulevard urbain, un élément d'accessibilité pour le transport individuel motorisé indispensable au développement de cette partie de l'agglomération lausannoise. La RC1 (Lausanne – Morges), l'avenue du Tir-Fédéral (Crissier – St-Sulpice) et la route de la Maladière (Lausanne – Ecublens) constituent les mailles principales du réseau routier à restructurer.

- **Le paysage:** le Schéma directeur met l'accent sur la préservation et le renforcement des éléments paysagers. Il souligne notamment l'importance de la moraine de la Bourdonnette, des rives du lac, de la Mèbre, de la Sorge, qui doivent être mis en valeur sur la base d'un projet commun.

ETAT D'AVANCEMENT

Actuellement l'étude en cours a permis:

- l'inventaire et l'analyse des études / planifications / projets existants eu égard notamment aux objectifs du Schéma directeur et du projet d'agglomération Lausanne-Morges;
- la vérification de la pertinence de ces études;
- l'établissement d'un bilan «convergences/divergences» (vérification des options d'aménagement);
- les premières recherches de solutions pour les divergences;
- les premières propositions de lignes directrices du programme d'aménagement.

Le rapport intermédiaire de cette phase d'étude est actuellement en consultation auprès des différents partenaires.

CONCERTATION

Le groupe de suivi technique ainsi que le groupe de suivi politique se sont réunis à plusieurs reprises lors de l'avancement de cette phase d'étude. Un atelier de travail avec pour thèmes «Paysage – Urbanisation – Mobilité» a également été mis sur pied,

réunissant, en plus des membres des groupes du chantier 1, les représentants de différents services cantonaux, ainsi que plusieurs propriétaires.

PROCHAINES ÉTAPES

Le rapport intermédiaire devra être soumis au Groupe politique du chantier 1 pour validation. Ensuite, une deuxième étape se concentrera sur:

- la recherche de solutions pour les divergences;
- l'établissement des lignes directrices du programme d'aménagement;
- la définition de sous-secteurs nécessitant l'élaboration ultérieure de plans d'affectation;
- la validation politique des résultats d'étude.

CHANTIER 2

BUSSIGNY – SÉBEILLON

L'ÉTUDE GÉNÉRALE DU CHANTIER 2 EST PILOTÉE PAR LA COMMUNE DE RENENS ET PLACÉE SOUS LA RESPONSABILITÉ D'ARIANE WIDMER, URBANISTE ET CHEFFE DE PROJET DU SCHÉMA DIRECTEUR.

Transformer les sites industriels ou ferroviaires entre Bussigny et Sébeillon en secteur urbain de qualité équipé d'un riche réseau d'espaces publics et de transports, tel est le thème qu'a exploré l'étude menée entre octobre 2004 et février 2005 et portant sur le chantier 2 du Schéma directeur. Le secteur de ce chantier touche les communes de Lausanne, Prilly, Renens, Chavannes-près-Renens, Crissier et Bussigny-près-Lausanne.

Le cahier des charges de l'étude lui donnait les objectifs suivants :

- fixer les conditions spatiales, temporelles et de faisabilité du développement de ce secteur;
- former la base pour réaliser des projets d'aménagement et de construction coordonnés entre eux;
- servir de message fort et dynamique aux porteurs et développeurs de projets privés et publics;
- aboutir à un Schéma directeur inter-communal servant de document de référence, tant aux services communaux que cantonaux.

Le document qui en résulte deviendra une annexe au Schéma directeur et constituera une base de travail pour toute étude ultérieure sur l'aménagement de ce secteur stratégique pour les Communes concernées comme pour le Canton.

ETAT D'AVANCEMENT

L'étude a permis d'inventorier et d'assembler les différentes études existantes en relation avec le secteur des voies ferrées. Elle a ensuite fixé des grandes lignes de développement et fourni une «vue d'ensemble» pour ce secteur à l'horizon 2020. Elle pourra servir de référence pour les projets à venir. L'étude a été menée en étroite coordination avec le projet d'agglomération Lausanne-Morges ainsi qu'avec les autres chantiers du Schéma directeur, en particulier les chantiers consacrés à la mobilité douce et aux transports publics.

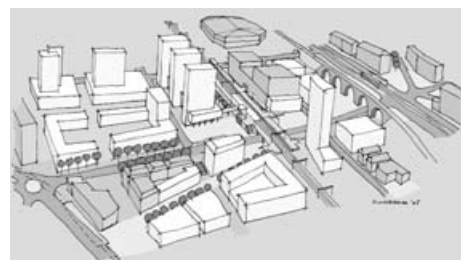
Le Schéma directeur n'évoque qu'en termes très généraux la requalification et la valorisation des friches industrielles et des terrains situés dans le faisceau des voies CFF entre Bussigny et Sébeillon de même que le développement des espaces publics et des transports dans ce secteur. Le rapport du chantier 2 précise ces intentions. Il identifie notamment **six sites stratégiques** dotés d'un fort potentiel de développement urbain à divers échelons: Sébeillon, Malley, Renens-Gare, Arc-en-Ciel, Cocagne-Buyère et Bussigny Gare-ouest. Il préconise la mise en valeur des spécificités de ces sites et, notamment, la création d'une halte CFF à Malley au vu de la concentration d'activités et d'habitations. Il applique en ce sens un des principes fondamentaux du Schéma directeur: favoriser l'urbanisation en cohérence avec le développement des infrastructures de transports publics.

CONCERTATION

Le groupe de suivi technique, constitué de représentants des Communes, du Canton et des principaux partenaires, s'est réuni à plusieurs reprises. Il a par ailleurs participé à deux ateliers de concertation mi-décembre 2004 et fin février 2005. Des experts dans le domaine de l'économie, de l'urbanisme et de l'architecture ont été associés à ces ateliers. Outre la concertation technique, l'étude a fait l'objet d'une consultation publique en juin 2005. Elle a suscité 12 prises de position, principalement issues des milieux associatifs ou de groupements politiques. L'examen de ces remarques est en cours.

PROCHAINES ÉTAPES

Dès la validation du rapport définitif comprenant les remarques issues de la consultation, le Bureau du SDOL devrait mettre en route, en collaboration avec les Communes et les partenaires, la seconde étape de l'étude de ce chantier 2, en réalisant notamment des plans directeurs localisés, bases pour les modifications ultérieures des plans communaux. Il s'appuiera sur la stratégie de mise en œuvre préconisée par l'étude générale, soit en travaillant par sous-secteurs du chantier 2, identifiés et définis par leur rôle stratégique: les sous-secteurs de l'Arc-en-Ciel, de la Gare de Renens et de Malley.



La nouvelle centralité de Malley en 2020, esquisse à titre illustratif.



Les sous-secteurs du chantier 2 – stratégie d'aménagement horizon 2020.

CHANTIER 3

ROUTE DE COSSONAY

LE CHANTIER 3 EST PILOTÉ PAR LA COMMUNE DE PRILLY ET PLACÉ SOUS LA RESPONSABILITÉ DE PATRICK HASSLER, CHEF DU SERVICE D'URBANISME.

La problématique des liaisons principales d'agglomération qui offrent des accès directs depuis l'autoroute et les grandes artères urbaines vers les centres et pôles principaux d'agglomération est fondamentale dans le chantier 3. Ces liaisons doivent faire l'objet de mesures d'aménagement et d'exploitation pour assurer la priorité aux transports publics, pour augmenter la sécurité des usagers et pour diminuer les charges sur l'environnement.

Le chantier 3 concerne la route cantonale RC 251 et touche les communes de Prilly, Renens et Crissier en s'étendant du chemin de Praz, à Crissier, jusqu'à la limite communale de Prilly, côté Lausanne.

L'étude fournit un concept général d'aménagement et d'accessibilité de la route cantonale, avec notamment :

- la prise en compte des éléments essentiels de part et d'autre de l'axe de la RC 251 jusqu'aux fronts bâtis existants ou futurs;
- la prise en compte des études sectorielles existantes et en cours;
- la définition de séquences et de profils types d'aménagement.

Elle servira de document de référence dans les phases de conception et de mise en oeuvre des projets à venir.

ETAT D'AVANCEMENT

L'étude s'est déroulée entre mars et juillet 2005. Elle a exploré les moyens d'unifier et de structurer les tronçons de la RC 251 pour en faire une avenue d'agglomération avec des espaces aménagés pour les piétons et les cyclistes, un principe d'arborisation et d'éclairage, voire des voies de tram.

CONCERTATION

Deux séances de travail avec le groupe de suivi technique ont eu lieu fin avril et début juin 2005. Un rapport a été soumis pour dernières remarques au groupe de suivi fin juin 2005. Les Municipalités ont été consultées début septembre.

PROCHAINES ÉTAPES

Dès la validation de l'étude par le Groupe de pilotage, le Bureau du SDOL, en collaboration avec les Communes et partenaires, devrait s'appuyer sur la stratégie de mise en œuvre préconisée par l'étude, pour élaborer notamment un plan d'alignement et un avant-projet sur les éléments d'aménagement de l'espace public.

CHANTIER 4

ZONES D'ACTIVITÉS ST-SULPICE - ÉCUBLENS

LE CHANTIER 4 EST PILOTÉ PAR LA COMMUNE DE SAINT-SULPICE ET PLACÉ SOUS LA RESPONSABILITÉ DE JEAN MUNDLER, ARCHITECTE.

Le chantier 4 couvre le secteur des terrains affectés aujourd'hui à la zone industrielle et situés de part et d'autre de la route suisse (RC1) sur les territoires des communes de St-Sulpice et d'Écublens. Il vise à augmenter l'attractivité de ces secteurs par la promotion d'activités diversifiées et d'entreprises de qualité ainsi que par un soin particulier accordé au paysage et à l'architecture. Dans ce cadre, les tâches à mener visent la vérification de la validité des principes d'aménagement de la route cantonale, la définition des modalités de réaffectation de certains secteurs (introduction de logements) et le choix de gabarits et de l'implantation de l'urbanisation nouvelle.

ETAT D'AVANCEMENT

En automne 2004, une phase préparatoire a permis de poser les bases d'un programme « politique », de concert avec les principaux acteurs concernés. L'étude a démarré en février 2005 et se terminera en novembre 2005. Elle fixera les lignes directrices dans les domaines du paysage, de l'urbanisation, des espaces publics et de la mobilité pour la mise en valeur de ce secteur.

CONCERTATION

L'étude du chantier a été menée en coordination avec les autres chantiers d'études du Schéma directeur, en particulier avec le chantier 1 (secteur des Hautes Écoles), le chantier 5 (espaces publics) et le chantier 6 (transports publics). Les propriétaires privés se sont réunis avec les autorités communales et cantonales pour une première information en septembre 2004, puis pour une discussion autour d'un avant-projet en avril 2005. Fin mai 2005, les Municipalités de St-Sulpice et d'Écublens ont été consultées et une séance de travail avec le groupe de suivi technique a encore eu lieu fin juin 2005.

PROCHAINES ÉTAPES

Suite à une seconde présentation aux Municipalités et au Gropil, une consultation publique aura lieu en fin d'année 2005. Les remarques issues de cette consultation feront l'objet d'une synthèse. Celle-ci entrera dans la rédaction du rapport final qui sera soumis au Groupe de pilotage et deviendra, une fois adopté, une annexe au Schéma directeur.



En avril 2005, un atelier de concertation a réuni propriétaires, experts et autorités politiques autour d'un avant-projet de l'étude du chantier 4.

CHANTIER 5

ESPACES PUBLICS

LE CHANTIER 5 EST PILOTÉ PAR LE SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET PLACÉ SOUS LA RESPONSABILITÉ DE NICOLAS PHAM, URBANISTE POUR LEDIT SERVICE.



Le chantier 5 concerne toutes les communes de l'Ouest lausannois. Il doit mettre en place les idées générales pour l'organisation des transports non motorisés (TNM) et des espaces publics de l'Ouest lausannois. Le groupe de travail du chantier 5 a commencé ses travaux en septembre 2004.

ETAT DE L'AVANCEMENT

Les tâches entreprises à ce jour comprennent notamment:

- La localisation des liaisons existantes, en projet et manquantes pour piétons et vélos,
- L'organisation d'une « armature » de réseaux, d'espaces naturels, publics et autres interfaces,
- La définition de pistes de réflexion sur la requalification de certains axes routiers principaux (Tir Fédéral, Arc-en-Ciel, etc.),
- La conception d'une base pour réaliser des projets d'aménagement et de construction coordonnés entre eux,
- Un Schéma directeur de la mobilité douce et des espaces publics.

En poursuivant ces tâches, l'étude a notamment permis d'inventorier et d'assembler les différentes études existantes en relation avec la mobilité douce.

Le réseau de mobilité douce pour le vélo avec ses propositions d'aménagement résultant de l'étude menée sur le chantier 5.

CONCERTATION

D'octobre 2004 à février 2005, le principe organisationnel du réseau de mobilité douce a été élaboré de concert avec les services techniques des Communes concernées et les représentants des services cantonaux. En juin 2005, une séance de travail a permis de réunir les remarques des Municipalités et de les intégrer dans le rapport. Une consultation publique, fin septembre 2005, doit permettre de compléter l'inventaire des remarques, d'analyser celles-ci et de modifier l'étude en conséquence afin de conclure la phase de l'étude générale, de produire un rapport de synthèse et de le soumettre pour validation au Groupe de pilotage du Schéma directeur.

PROCHAINES ÉTAPES

Après validation de la nouvelle annexe au Schéma directeur pour le chantier 5, la mise en œuvre se poursuivra en collaboration avec les Communes et partenaires concernés, selon la stratégie préconisée par l'étude, en commençant par les actions les plus stratégiques, notamment l'étude des secteurs de la Gare de Renens, Pont Bleu /Epenex, Cèdres, avenue du Léman.

CHANTIER 6

TRANSPORTS

LE CHANTIER 6 EST PILOTÉ PAR LE SERVICE DE LA MOBILITÉ ET PLACÉ SOUS LA RESPONSABILITÉ D'YVES DELACRÉTAZ, CHEF DE LA DIVISION PLANIFICATION, JUSQU'EN SEPTEMBRE 2005.

La mission initiale du chantier 6 était d'élaborer le schéma de développement des transports publics de l'Ouest lausannois. En 2005, avec le développement du projet de transformation de l'autoroute, a été ajoutée la mission d'élaborer le schéma d'organisation du réseau routier. Chacune de ces missions dispose de son propre groupe de travail. Le Service de la mobilité de l'Etat (Yves Delacrétaz pour le chantier « transports publics » et Pasquale Novellino pour le chantier « réseau routier ») pilote les deux volets.

Suite au départ d'Yves Delacrétaz du Service de la mobilité en septembre 2005, la responsabilité du volet « transports publics » sera assumée par Julien Niquille, également du Service de la mobilité.

ETAT D'AVANCEMENT

Le travail sur le volet « transports publics » a permis d'établir, entre janvier et août 2005, un rapport sur l'ossature à long terme du réseau de transport public dans l'Ouest lausannois. Les conclusions de ce rapport seront soumises au Groupe de pilotage du Schéma directeur en automne 2005. Les travaux du chantier se poursuivent pour définir le réseau de transport public local à moyen terme (2010-2014). Parallèlement, la coordination est assurée avec l'Etat et le Projet d'agglomération Lausanne-Morges en vue de la planification et de la réalisation des infrastructures proposées.

Le volet « réseau routier » a produit un rapport « Ouest lausannois – étude de viabilité et de hiérarchisation du réseau routier – phase I », présenté au Gropil en juillet 2005. Il doit être complété par une phase II (octobre 2005-février 2006). Parallèlement, la coordination est assurée avec l'Etat et le Projet d'agglomération Lausanne-Morges en vue de la planification et de la réalisation du « boulevard urbain ».

CONCERTATION

Le groupe de suivi technique du chantier 6 comprend des représentants des services communaux, des TL et des CFF, chacun pouvant consulter au besoin ses propres partenaires.

A une échelle plus large, une consultation publique sur les principales infrastructures de transport sera effectuée dès octobre 2005 au travers du Projet d'agglomération. Lorsqu'il sera établi, le schéma du réseau de transport public local à moyen terme pourrait faire l'objet d'une consultation spécifique (2^e semestre 2006).

PROCHAINES ÉTAPES EN VUE

Volet « réseau routier »: il va s'agir d'établir un rapport « phase II » et, parallèlement, de suivre l'élaboration (sous pilotage de l'Office fédéral des routes) du projet général de réaménagement de la bretelle autoroutière de la Maladière en « boulevard urbain ».

Volet « transports publics »: un schéma du réseau de transport public local va être élaboré. Parallèlement, un suivi de la planification des grandes infrastructures (tramway est-ouest, halte de Malley, etc.) conduite par l'Etat, l'agglomération et les CFF sera assuré.

L'ORGANISATION ET LA STRUCTURE DU SCHÉMA DIRECTEUR

Les neuf Communes signataires collaborent avec le Canton pour la mise en œuvre du Schéma directeur. Deux conventions de collaboration ont été signées entre fin 2004 et début 2005. La première lie les neuf Communes entre elles et institue la Commune de Renens comme représentante. Elle définit également le Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois et ses tâches. La seconde convention fixe la collaboration entre le groupement de Communes et le Canton. Une cellule de pilotage technique (CPT) est formellement constituée, formée de la cheffe de projet du Schéma directeur, des responsables des six chantiers d'étude et de représentants des services de l'État impliqués.

Le Schéma directeur possède une valeur de contrat: en y apposant leur signature, les Communes se sont engagées à poursuivre les démarches visant les objectifs définis dans le Schéma directeur. Les résultats des études sur les chantiers «territoriaux» seront annexés au Schéma directeur et formeront avec lui une base pour les révisions des plans de zones ou des révisions partielles et ciblées là où elles suffisent. Les chantiers concernant les déplacements et les espaces publics se poursuivront dans la perspective de réalisations.

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 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.

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 (selon le Plan directeur cantonal, le projet d'agglomération ou selon la politique cantonale en matière de développement économique), sur les études intercommunales ou transversales (transports publics, espaces publics, paysage, etc.) dans lesquelles il défend les intérêts des Communes concernées. Le Bureau du SDOL pilote des projets ou accompagne ceux qui en sont les porteurs afin d'assurer la cohérence des planifications présentes ou futures entre elles. Par l'intermédiaire du groupe ABC qui fonctionne sous sa responsabilité, il veille à la conformité des projets de construction aux objectifs du Schéma directeur.

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 au Groupe de travail aménagement et transport de Lausanne Région, en relation avec le projet d'agglomération Lausanne - Morges.

VU D'AILLEURS



Urbaniste au rayonnement international, ancien architecte cantonal de Bâle, ancien enseignant à l'EPFZ et à l'Ecole d'architecture de Strasbourg, professeur à l'Université technique de Darmstadt, **Carl Fingerhuth** a très largement participé à la transformation urbanistique de l'agglomération bâloise qui en tire une image de dynamisme unique en Suisse. Aujourd'hui, Carl Fingerhuth participe au jury du concours d'idées pour évaluer les possibilités d'aménagement des terrains situés au sud de la RC1, propriétés de l'EPFL et de la Commune de St-Sulpice. Regard de ce professionnel sur l'Ouest lausannois.

Des commentaires dithyrambiques accompagnent le développement urbanistique de la région bâloise. Ici, malgré le potentiel de la région, les choses semblent moins faciles. A quoi attribuez-vous cette différence?

Bâle est un canton-ville: il n'y a pas de conflit entre instances communales et cantonales. L'intérêt commun y rejoint l'intérêt particulier. Tout au long du projet bâlois, il n'y a pas

eu de conflit idéologique. Seules les questions concernant le financement pouvaient donner lieu à des discussions.

A quel moment la participation du public devient-elle indispensable dans un grand projet d'aménagement?

L'information doit se développer en même temps que le projet évolue du général au particulier. La première information, destinée à créer l'intérêt, devient peu à peu source d'un dialogue. Chaque projet a ses propres phases. Le concept général de base doit être bien soutenu politiquement et suffisant pour en tirer des images que le public puisse s'approprier.

Quelles sont les ingrédients minimaux dont doit pouvoir disposer un tel projet?

Il faut d'abord un enthousiasme politique qui se transmette à la population. Ensuite une crédibilité sans faille de l'instance qui mène le projet est nécessaire. La continuité du travail et des sources financières est également primordiale pour éviter les feux d'artifice sans suites. Enfin, des structures adéquates doivent venir solidifier la base du projet au fur et à mesure de son développement.

Qu'est-ce qui vous frappe quand vous visitez l'Ouest lausannois?

D'abord la beauté du site; elle est unique! Et ensuite la densité formidable des infrastructures que l'on y trouve: métro, train, autoroute convergent ici en donnant une image de dynamisme et de haute attractivité à la région.