

LOUEST LAUSANNOIS BILAN D'ACTIVITÉS

SCHÉMA DIRECTEUR
www.ouest-lausannois.ch

SEPTEMBRE 2005 / AOÛT 2006

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



© Nicolas Savary

Les jardins familiaux et les côtes de la Bourdonnette, au sud-est du périmètre du SDOL.

RESTER INVENTIFS ENSEMBLE POUR L'AVENIR DE L'OUEST

SDOL, PALM... termes à la fois familiers, déjà, et flous, encore, pour la nouvelle présidente du SDOL que je suis.

Familiers, parce que ces 2 structures ont «fait» en quelque sorte le débat et les projets urbanistiques de toute la région lausannoise, et sont citées en exemple bien au-delà de cette région. Leurs effets se sont concrétisés dans un premier succès au niveau de la Confédération, en «accrochant» le wagon du projet «Gare de Malley» au premier train du fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération. Et le PALM est, sans doute aucun, LE TGV express pour Berne afin que la région lausannoise prenne toute sa place dans le 2^e train qui se prépare...

Flous, parce que pour qui n'a pas été concrètement plongé dans ces chantiers, pour la majorité sans doute des élus aux exécutifs et législatifs de la région (sans parler de la population), le SDOL et le PALM restent «quelque chose» d'un peu lointain et brumeux, quelque part situé entre les communes et le canton, entre les professionnels et les politiques.

La force du SDOL, son rôle pilote par rapport au PALM ou au plan directeur cantonal, a certainement été d'oser sortir des habits institutionnels trop étroits des communes et de mettre en place une structure souple, dynamique, alliant communes et canton, techniciens et élus, pour penser ensemble la région de l'Ouest lausannois. Le SDOL a permis une synergie et une accélération des projets pour notre région, à un niveau qu'aucune de nos communes séparément n'aurait pu atteindre. Merci donc à celles et ceux qui l'ont créé, en inventant des nouvelles formes pour réunir l'ensemble des partenaires concernés sur les plans politiques et techniques (communes, canton, Confédération, mais aussi CFF, tl, UNIL, EPFL, associations, utilisateurs, habitants).

Ce sera à nous qui reprenons le bébé de le faire grandir, de l'ancrer plus solidement encore sur le plan institutionnel, de garantir que les projets et investissements faits ne finiront pas dans un tiroir, de faire que la concertation se poursuive entre toutes les communes, grandes et petites, pour choisir ensemble les meilleurs projets.

Ce qui est sûr, c'est que celles et ceux, politiques et techniciens, qui ont pris l'habitude de travailler ensemble y ont trouvé intérêt et ne pourront plus travailler autrement, chacun pour soi dans ses frontières communales. Il ne nous reste donc plus qu'à répondre au défi tant institutionnel qu'urbanistique de continuer d'inventer les formes et structures adéquates pour poursuivre ce travail, qui seul nous permettra de développer l'Ouest lausannois de manière à la fois durable et ambitieuse.

NOUVELLE PRÉSIDENTE

Marianne Huguenin, élue syndique de Renens au printemps 2006, est devenue, le 5 septembre 2006, la nouvelle présidente du Groupe de pilotage (Gropil) du Schéma directeur de l'Ouest lausannois. À ces deux postes, elle succède à Anne-Marie Depoisier qui a soutenu le projet dès son origine. L'ancienne syndique de Renens, désormais présidente du Conseil d'administration des tl, a en effet signé, en 2000, la convention de collaboration intercommunale qui a donné lieu à la rédaction du Schéma directeur. Elle a par ailleurs présidé le Groupe de pilotage du Schéma directeur depuis sa création en 2003.

Marianne Huguenin,
présidente du Groupe de pilotage du Schéma directeur

SEANCES SOUS LA RESPONSABILITÉ ADMINISTRATIVE DU BUREAU DU SDOL, DE SEPTEMBRE 2005 À FIN AOÛT 2006

- 6 séances du Gropil (syndics, chefs des départements DIRE et DINP et chefs de services SAT, SELT, SM, SR, SEVEN): pilotage stratégique du SDOL et de ses études
- 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, 5 dossiers traités
- 2 séances de la cellule de pilotage technique élargie (cheffe de projet et représentants techniques de toutes les communes, des services cantonaux, des principaux partenaires): information au sujet de l'avancement des études
- 4 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, quatre dossiers de projet de construction traités
- 1 séance d'information aux Conseils communaux de l'Ouest lausannois le 21 septembre 2005

PRÉSENTATIONS DU SDOL À DES TIERS

Les représentants du SDOL ont été sollicités à 9 reprises pour faire part de leurs expériences:

- Office fédéral du développement territorial (ARE / DETEC) workshop, 14 septembre 2005
- CEAT-EPFL, 19 septembre 2005
- Offices du logement de suisse romande et du Tessin (rencontre organisée par le Service de l'économie, du logement et du tourisme), 11 novembre 2005
- Société industrielle et commerciale de l'Ouest lausannois, 29 novembre 2005
- Forum d'architecture Fribourg, 17 février 2006
- HES-SO (section architecture) joint master, 8 mars 2006
- Glattalbahn Conseil d'administration et direction, 23 mai 2006
- IDHEAP, 16 juin 2006
- Suisse énergie symposium, 27 juin 2006

TRAVAUX ACADÉMIQUES

Les études menées dans le cadre du SDOL ont bénéficié de l'apport théorique de plusieurs travaux académiques (travaux de diplôme, mémoires et DESS) qui ont été conduits soit à l'Université de Lausanne, institut de géographie ou à l'EPFL, ENAC – section d'architecture.

MISSION DU BUREAU DU SDOL

Le Bureau du SDOL est chargé de mettre en application les principes d'aménagement formulés dans le SDOL. 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 les pilote 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.

LIEU ET EFFECTIF

Le Bureau du SDOL est installé dans les locaux de l'administration communale de Renens, à la rue de Lausanne 35.

En terme d'effectif, le Bureau est composé de la cheffe de projet, Mme Ariane Widmer Pham (65%) dont la situation contractuelle a changé au 1^{er} novembre 2005 (fin du statut de mandataire et engagement par la commune de Renens). Le secrétariat est assuré par Mme Marianne Martin (20%) et par Mme Inès Dos Santos (40%). M. Benoît Biéler a pu être engagé comme stagiaire dès le 1^{er} janvier 2006, pour une durée d'une année (80%).

TÂCHES DU BUREAU

- assurer la coordination et le suivi des chantiers liés au SDOL
- développer la collaboration intercommunale et avec les services de l'Etat
- 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
- représenter l'Ouest lausannois dans les groupes de travail pour le suivi du projet d'agglomération Lausanne – Morges

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 2006 s'élève à Fr. 324'200.–. Le Canton de Vaud couvre environ le tiers de ce budget par une subvention forfaitaire fondée sur la LPE (loi pour la promotion économique) et limitée à trois ans (2005 à 2007). Un éventuel renouvellement de cette subvention nécessiterait une négociation et aurait pour condition de départ une implication financière plus importante de la part des communes.

Actuellement, les communes prennent à leur charge, au prorata de leur population, les deux autres tiers de ce budget (sauf la Ville de Lausanne qui participe à hauteur d'un montant forfaitaire de Fr. 30'000.– par an).

Le budget 2007, tel qu'approuvé par le GROPI en septembre 2006, se montera à Fr. 369'200.– sous réserve des confirmations communales / cantonales.

BUDGET DES CHANTIERS D'ÉTUDE

Le budget des chantiers d'étude fait l'objet d'un budget annuel assorti d'une proposition de répartition des frais. Ce budget est soumis, sous forme d'un budget cadre (regroupant plusieurs budgets d'étude), au Gropil pour une entrée en matière. Par la suite, chaque chantier fait l'objet d'un budget spécifique que le Gropil adopte et qu'une décision municipale/cantonale confirme. Les clés de répartition des différents chantiers sont variables. Elles sont fixées en fonction des partenaires intéressés (communes, canton, tiers). 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. Un engagement renforcé des communes est demandé par le canton lorsque les études s'approchent des phases de réalisation.

BREF ÉTAT DES TRAVAUX

Les principales études figurant dans le Schéma directeur de 2003 ont été menées. Quatre d'entre elles (chantier 2, chantier 3, chantier 4 et chantier 5) ont été publiées sous la forme d'annexes au Schéma directeur. L'étude portant sur le chantier 1 devrait pouvoir être publiée début 2007, après examen des réponses qui ont été faites à la consultation publique sur cette étude.

Parallèlement à la poursuite des études concernant le chantier 6 (transports) du Schéma directeur, des études sectorielles ont été lancées ou sont en voie de l'être. Les sous-secteurs prioritaires du chantier 2 que sont Malley et l'Arc-en-Ciel ont donné lieu à des études test en vue de l'élaboration de Plan directeur localisés intercommunaux. Le sous-secteur de la Gare de Renens, également prioritaire dans le chantier 2, donnera lieu à un concours. Les aménagements de la RC 1, formant un sous-secteur à cheval sur les chantiers 1 et 4, sont depuis peu en cours d'étude. Un avant-projet d'exploitation (capacité de trafic) et un avant-projet sommaire d'aménagement (géométrie et espace public) devront être élaborés pour la RC 251, axe du chantier 3.

Pour certains secteurs, en particulier celui de Malley, une structure de gestion de site et d'accompagnement de projets doit être envisagée. La coordination intercommunale mise en place par le Schéma directeur pourrait être appelée à se renforcer dans cette direction.



© Swissstopo

Les quatre chantiers géographiques du Schéma directeur de l'Ouest lausannois auxquels s'ajoutent deux chantiers thématiques transversaux.

PROJET D'AGGLOMÉRATION LAUSANNE – MORGES

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 les conclusions de ses études sont intégrées dans le Projet d'agglomération qui l'englobe. Le PALM étend son influence sur 70 communes dont 27 appartiennent au périmètre compact de l'agglomération et sont partenaires du projet. Les 9 communes du SDOL sont parmi ces 27 communes.

Une consultation publique sur le projet de Projet d'agglomération a eu lieu de fin octobre 2005 à mi-janvier 2006. Les 86 réponses qu'elle a suscitées ont confirmé

les grandes lignes du projet et permis de le compléter. Le réseau vert d'espaces naturels et de parcs a notamment été étoffé pour mieux équilibrer la densification prévue qui doit permettre d'accueillir quelque 40 000 habitants et 30 000 emplois nouveaux dans la région d'ici l'année 2020.

Sur le plan institutionnel, il ne s'est pas dégagé de consensus sur la création d'une entité responsable de la mise en œuvre du PALM vis-à-vis de la Confédération. Dans un souci pragmatique, il est prévu que les structures de conduite du projet en place soient chargées de sa mise en œuvre et le Canton a été désigné comme interlocuteur répondant auprès de la Confédération.

Début octobre 2006, la dernière version de Projet d'agglomération Lausanne – Morges a été envoyée en relecture auprès des 27 communes de l'agglomération compacte. Celles-ci peuvent proposer d'ultimes adaptations jusqu'à fin 2006. Début 2007, le projet finalisé devrait pouvoir être signé par les communes, les associations régionales et le Canton au début de l'année 2007, avant d'être transmis à la Confédération qui pourrait accorder un financement couvrant jusqu'à 50% des coûts de réalisation de certaines infrastructures de transport proposées par le projet.

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 1, 2, 3, 4 ET 5 SONT AUJOURD'HUI TERMINÉES. LES ÉTUDES DU CHANTIER 6 SONT EN COURS.

AFIN DE CONTINUER LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR, LE BUREAU DU SDOL PROPOSE DE POURSUIVRE, OU DE LANCER EN 2007, LES ÉTUDES SUIVANTES:

CHANTIER 1

RC1

ÉTUDE DE REQUALIFICATION DE LA ROUTE SUISSE ENTRE LES HAUTES ÉCOLES ET LA VENOGÉ (2006-2007)

CHANTIER 1

AR

ÉTUDE PRÉALABLE AVEC EXAMEN D'OPPORTUNITÉ POUR UNE AUTOROUTE URBAINE (À LANCER, 2007-)

CHANTIER 2

SECTEUR ARC-EN-CIEL

ÉTUDE TEST ET PDL (2006-2007)

CHANTIER 2

SECTEUR MALLEY

ÉTUDE TEST ET PDL (2006-2007)

CHANTIER 2

SECTEUR GARE DE RENENS

ÉTUDE DE RESTRUCTURATION PAR LE BIAIS D'UN CONCOURS DE PROJET (2006-2007)

CHANTIER 3

RTE DE COSSONAY

ÉTUDE DE REQUALIFICATION, AVANT-PROJET SOMMAIRE (À LANCER, 2006-2007)

CHANTIER 4

ZONES D'ACTIVITÉS ST-SULPICE-ÉCUBLENS

MODIFICATION DES AFFECTATIONS PAR LES COMMUNES (2006-)

CHANTIER 6

TP

DÉFINITION DU RÉSEAU 2009-2014 (2005-)

CHANTIER 6

TIM

HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER DE L'OUEST LAUSANNOIS (ÉTAPE 1: 2005-2006, ÉTAPE 2: À LANCER, 2007-)

CHANTIER 1

SECTEUR DES HAUTES ÉCOLES

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

Le secteur du chantier 1, couvre un territoire de forme triangulaire dont les côtés sont dans les grandes lignes formés de la RC1 au sud, de l'avenue du Tir-Fédéral à l'ouest, et de la crête de la Bourdonnette au nord-est. Ce périmètre touche les communes de Chavannes-près-Renens, Écublens, Lausanne et Saint-Sulpice. Il englobe par ailleurs celui des Hautes Écoles, Université et EPFL, défini par un plan d'affectation cantonal (PAC 229). Caractérisé par une grande hétérogénéité de ses composantes, ce secteur présente un fort potentiel de développement. D'intérêt cantonal et fédéral, il est identifié comme stratégique et représente un atout fondamental pour l'agglomération. La faisabilité d'une autoroute urbaine, le développement coordonné des Hautes Écoles et des terrains situés de part et d'autre de cette autoroute urbaine et les principes de

réaménagement de l'avenue du Tir-Fédéral étaient les principaux sujets d'étude que fixait le Schéma directeur au chantier 1. Bien que liées, ces problématiques ne pouvaient cependant pas être traitées.

ÉTAT D'AVANCEMENT

L'étude lancée en 2005 dans le cadre du chantier 1 s'est poursuivie jusqu'au début 2006. Elle formule des propositions et fixe des objectifs pour mettre en valeur le paysage, ses crêtes et ses rivières et les parcs offrant des « respirations urbaines », pour aménager des espaces publics et développer les activateurs urbains que sont les Cèdres, Dorigny nord, les jardins familiaux de la Ville de Lausanne, le nord de l'EPFL et le sud de l'EPFL. Elle complète les résultats du chantier 5 pour assurer la continuité de la mobilité douce par la création ou le renforcement de franchissements de l'autoroute, de routes, de rivières ou du métro m1. Elle prévoit également le développement ou la création de lignes de transports publics.

CONCERTATION

Suite à l'atelier du 6 juillet 2005, un second atelier de concertation a eu lieu le 13 décembre 2005, réunissant des propriétaires fonciers ou leurs représentants, les membres du groupe de suivi politique, des représentants des services cantonaux SAT, SM, SELT et SR, des représentants des Hautes Écoles,

des représentants du Bureau du SDOL, un représentant des tl et plusieurs experts en politique, en immobilier, en transports, en travaux publics, en développement culturel, en urbanisme et en architecture.

Le projet de Lignes directrices et stratégie d'aménagement du secteur Hautes Écoles - Avenue du Tir Fédéral - Maladière a été soumis pour avis aux Municipalités concernées durant le mois de février 2006 et adopté par le Gropil du SDOL le 15 juin 2006.

Une exposition publique de l'étude a eu lieu à Chavannes-près-Renens le 4 juillet 2006, suivie d'une réunion d'échanges et d'information durant laquelle le dialogue a pu s'établir entre les participants et le groupe de suivi politique du chantier 1.

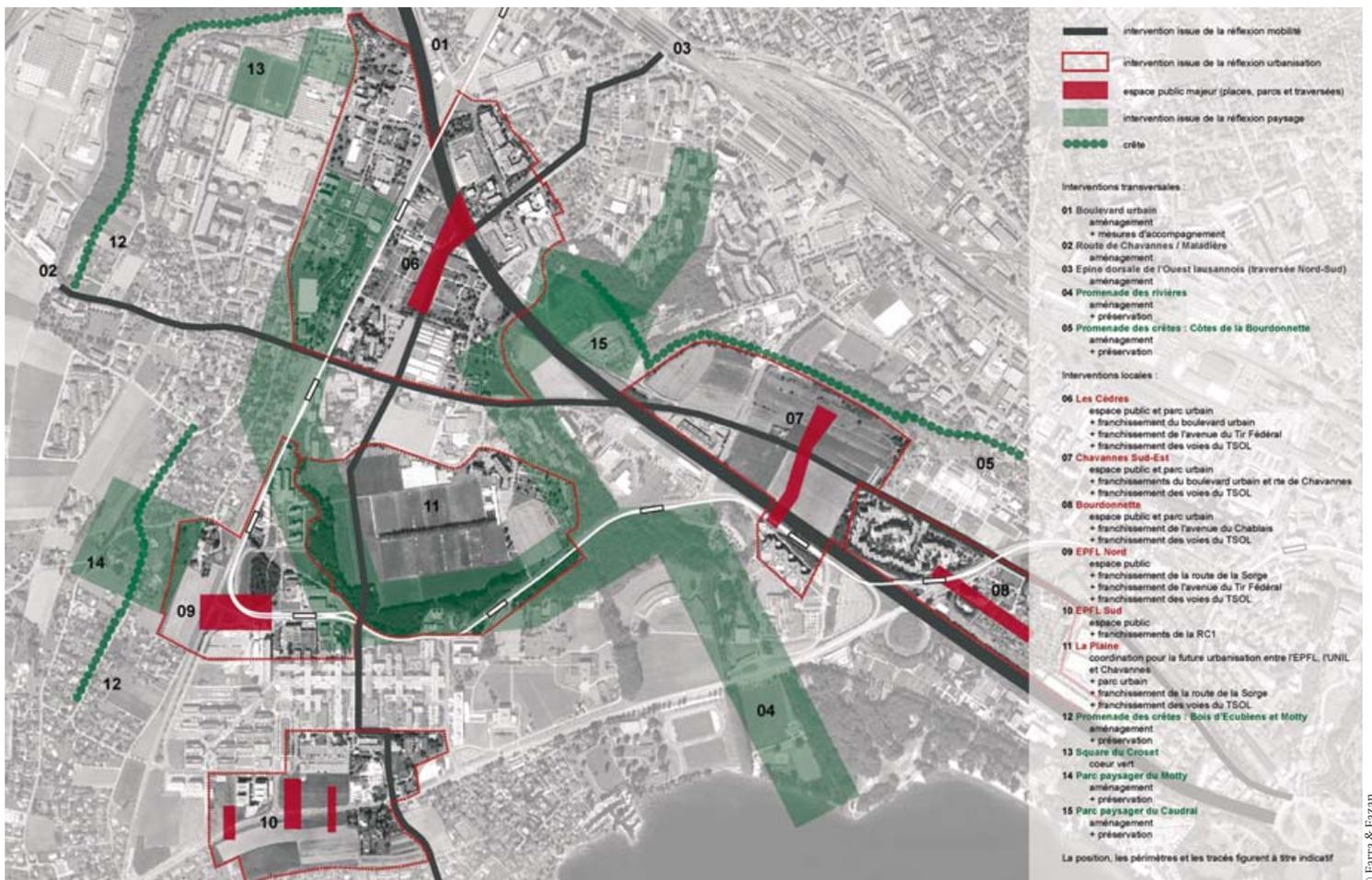
Une consultation publique s'est déroulée du 4 juillet au 4 septembre 2006.

PROCHAINES ÉTAPES

Des modifications seront apportées au rapport d'étude suite à la consultation. Une synthèse de cette consultation sera rédigée fin 2006 et annexée au rapport d'étude qui sera publié en tant qu'annexe au SDOL.

Une étude de requalification de la route cantonale RC1 de l'UNIL jusqu'à la Venoge vient d'être lancée. Elle est intégrée au chantier 1 et les Hautes Écoles y participent.

Une étude préliminaire d'opportunité sur un périmètre élargi va être lancée pour l'autoroute urbaine.



CHANTIER 2

ÉTUDE GÉNÉRALE: SECTEUR BUSSIGNY – SÉBEILLON

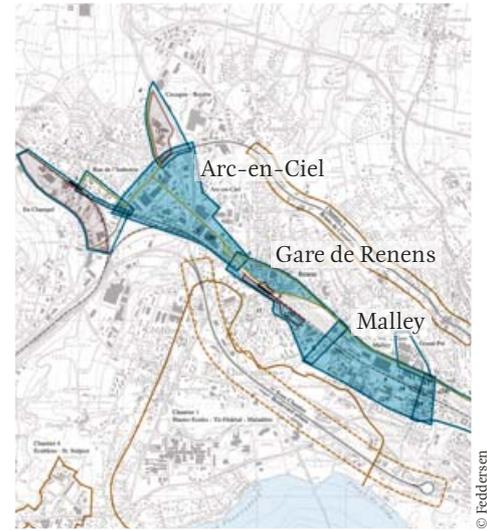
L'ÉTUDE GÉNÉRALE DU CHANTIER 2 EST PILOTÉE PAR LA COMMUNE DE RENENS ET PLACÉE SOUS LA RESPONSABILITÉ D'ARIANE WIDMER, URBANISTE ET CHEFFE DE PROJET DU SDOL.

Le chantier 2 couvre une bande territoriale de largeur variable de part et d'autre des voies CFF, entre Bussigny et Sébeillon. Les terrains sont situés sur les territoires des communes de Bussigny-près-Lausanne, Chavannes-

près-Renens, Crissier, Lausanne, Prilly et Renens. Ils forment un des principaux sites de développement du SDOL et sont identifiés comme stratégiques notamment par le Projet d'agglomération Lausanne – Morges (PALM) et le Plan directeur cantonal.

En février 2006, après analyse des remarques issues de la consultation publique de juin 2005 (voir Bilan d'activités du SDOL septembre 2004 / août 2005), les Lignes directrices et stratégie d'aménagement du secteur Bussigny à Sébeillon ont été publiées en annexe au SDOL. Une brève synthèse des résultats de la consultation publique y est incluse, une notice plus complète étant disponible sur le site internet du SDOL.

L'étude du chantier 2 se poursuit par des focalisations sur les sous-secteurs prioritaires identifiés.



CHANTIER 2

MALLEY

L'ÉTUDE DU SOUS-SECTEUR DE MALLEY EST PILOTÉE PAR LA COMMUNE DE RENENS ET PLACÉE SOUS LA RESPONSABILITÉ DE MARTIN HOFSTETTER, CHEF DU SERVICE D'URBANISME COMMUNAL.

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 quasi urbain. Comptant quelque 7000 habitants et emplois sur ses 70 hectares, il pourrait voir ce nombre plus que doubler d'ici 2020. Les CFF, la Poste et les Villes de Lausanne et de Renens sont les principaux propriétaires des parcelles.

Densification urbaine avec mixité des affectations entre habitat, activités économiques et socio-culturelles, création d'espaces publics de qualité, valorisation d'espaces paysagers, interface entre transports urbains et gestion des sites pollués sont parmi les thèmes à développer pour ce sous-secteur.

ÉTAT D'AVANCEMENT

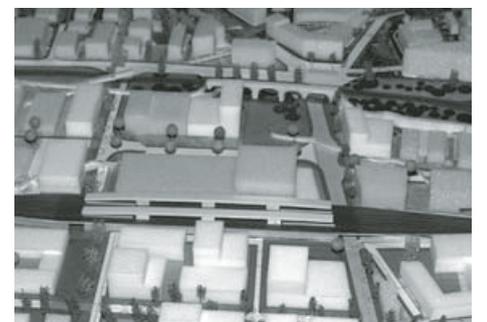
Pour définir les bases d'un plan directeur localisé (PDL) intercommunal, une étude de test a été lancée en avril 2006. Quatre bureaux d'urbanisme y ont participé, avec les représentants des autorités et des services communaux et cantonaux concernés, des représentants des CFF et des tl ainsi que divers consultants, et se sont réunis à plusieurs reprises en atelier sous la présidence de l'urbaniste Carl Fingerhuth. Parmi les idées convergentes recensées au cours de ce travail, celle de quartiers mixtes à vocations prédominantes avec typologies de bâtiments associées: forte densité, activités, habitat et hôtel au centre de Malley par exemple. Ou place publique, centre de quartier, habitat, activités culturelles et équipements scolaires à proximité du théâtre Kléber-Méleau.

CONCERTATION

Outre les suivis politique et technique partagés entre plusieurs partenaires, l'étude test a été menée dans la transparence, ouvrant ses portes au public dès le premier atelier le 25 avril 2006 et encore une fois le 30 août 2006. Des plans et images ont été publiés sur le site internet du SDOL à chaque étape et chacun a pu et peut encore contribuer à la réflexion en communiquant ses remarques au Bureau du SDOL.

PROCHAINES ÉTAPES

Un cahier des charges est en cours de rédaction et l'élaboration du PDL intercommunal, une fois les mandataires désignés par appel d'offre, pourra débuter d'ici la fin de l'année et se terminer au premier semestre 2007. Le cas échéant, il servira de base à la modification des PGA communaux. Il est encore prévu la mise en place d'un organisme de gestion de site pour accompagner les porteurs de projets.



La halte de Prilly-Malley vue par KCAP, un bureau d'urbanisme ayant participé à l'étude test.

CHANTIER 2

ARC-EN-CIEL

L'ÉTUDE DU SOUS-SECTEUR DE L'ARC-EN-CIEL EST PILOTÉE PAR LA COMMUNE DE CRISSIER ET PLACÉE SOUS LA RESPONSABILITÉ DE JACQUES LIAUDET, CHEF DU SERVICE D'URBANISME COMMUNAL.

Le sous-secteur de l'Arc-en-Ciel comprend des terrains situés sur les communes de Bussigny-près-Lausanne et Crissier. Situé au nord des voies CFF, il s'étend du Pont Bleu à l'est jusqu'au carrefour de Croix-de-Plan à l'ouest. Son important potentiel de développement et son accessibilité en font un secteur stratégique de l'agglomération. Développement d'un axe urbain de type avenue et d'une ligne de transports publics d'agglomération, densification urbaine avec façades attractives, requalification des routes, création d'un réseau cohérent d'espaces publics favorables à la mobilité douce et bâtiments à l'architecture forte figurent au programme.

ÉTAT D'AVANCEMENT

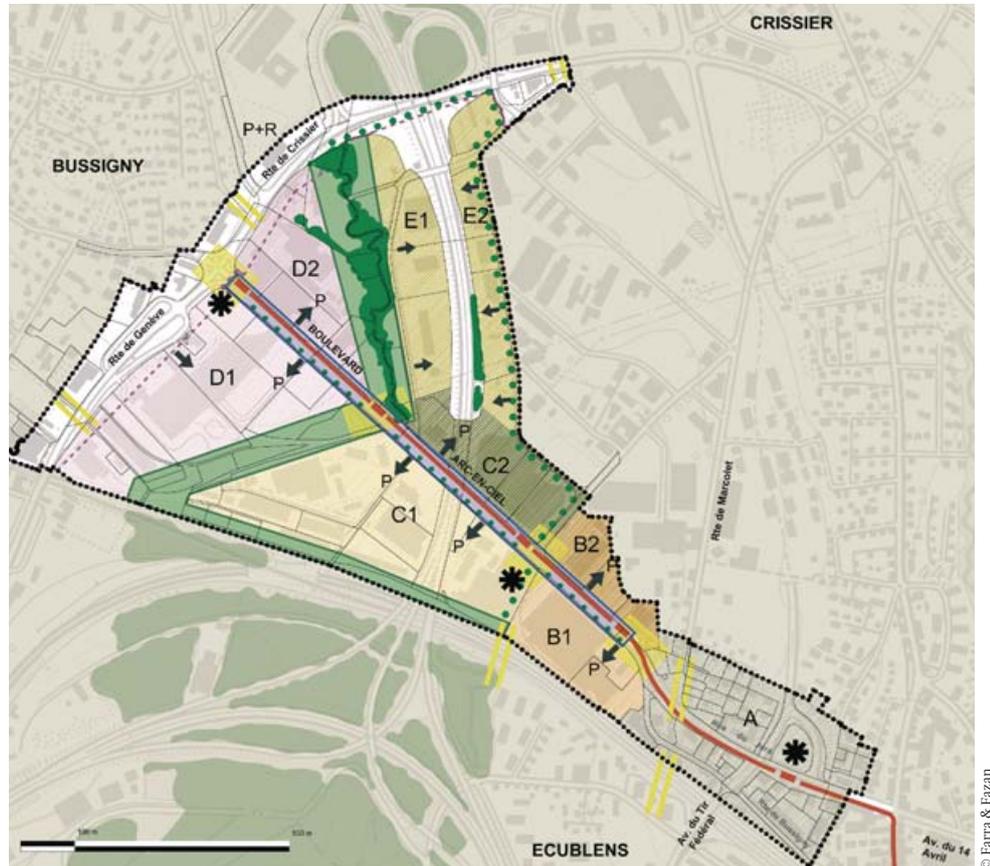
Pour définir les bases d'un plan directeur localisé (PDL) intercommunal, une étude test a été lancée en mai 2006. Trois bureaux d'urbanisme y ont participé, avec les représentants des autorités et des services communaux et cantonaux concernés, des représentants des TI ainsi que des partenaires et experts, et se sont réunis à plusieurs reprises en ateliers sous la présidence de l'urbaniste Pierre Feddersen.

Au fil des ateliers, des convergences ont pu se dessiner qui ont permis à un quatrième bureau d'élaborer un avant-projet de PDL en vue de le faire « tester » par les autres participants à l'étude. Trois axes prennent des vocations prédominantes: le boulevard de l'Arc-en-Ciel avec des commerces sous forme de *showroom*, les abords de l'autoroute avec des sièges sociaux, des bâtiments de prestige et des bureaux, et la rue de Crissier avec des services en relation avec l'habitat.

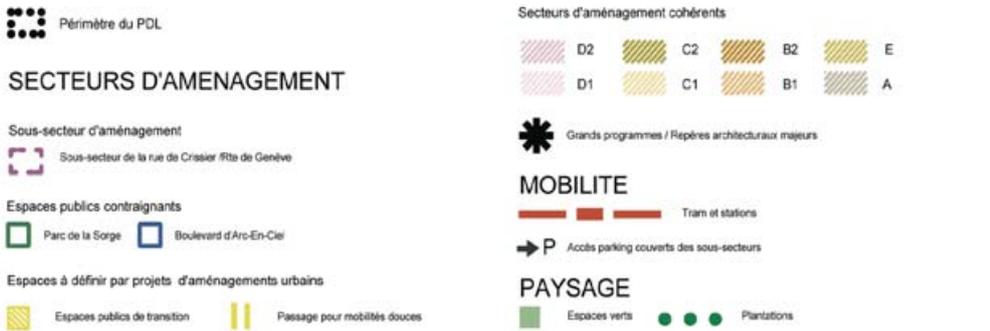
L'avant-projet souligne le problème du fort transit et des solutions d'aménagement à lui trouver. Il propose un parc suivant le cordon boisé de la Sorge et sous la ligne à haute tension qui donne une solution de continuité pour le relier aux espaces verts environnants. Il définit 4 espaces publics de transition, arrêts de transport public et lieux emblématiques accessibles à la mobilité douce. Il esquisse des coupes types du futur boulevard de l'Arc-en-Ciel et des gabarits.

CONCERTATION

Outre les suivis politique et technique partagés entre plusieurs partenaires, l'étude test a été menée dans la transparence, ouvrant ses portes au public dès le premier atelier le 11 mai 2006 et encore une fois le 24 octobre 2006. Des plans et images ont été publiés



Avant-projet de Plan directeur localisé intercommunal pour le secteur de l'Arc-en-ciel.



sur le site internet du SDOL à chaque étape et chacun a pu et peut encore contribuer à la réflexion en communiquant ses remarques au Bureau du SDOL.

PROCHAINES ÉTAPES

Le PDL intercommunal pourra être finalisé ces prochains mois. Le cas échéant, il servira de base à la modification des PGA communaux.

CHANTIER 2

SECTEUR DE LA GARE DE RENENS

L'ÉTUDE DU SOUS-SECTEUR DE LA GARE DE RENENS EST PILOTÉE PAR LA COMMUNE DE RENENS ET PLACÉE SOUS LA RESPONSABILITÉ DE MARTIN HOFSTETTER, CHEF DU SERVICE D'URBANISME COMMUNAL.

L'aménagement des environs de la gare de Renens constitue l'une des priorités identifiées par l'étude générale du chantier 2. L'interface de transport demande à être développée à cet endroit, ainsi que la convivialité des espaces publics et la liaison nord-sud coupée par les voies. La mise sur pied d'un concours a débuté cet été en vue de traiter ces questions. Les concurrents devraient pouvoir plancher dès le début de l'année prochaine et le jury se prononcera sur les projets rendus courant 2007.

CHANTIER 3

ROUTE DE COSSONAY-RC251

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

Traversant l'Ouest lausannois de l'est au nord-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 carrefour avec la RC 82 (accès à la galerie du Marcolet), à Crissier. Il intègre des secteurs d'études situés de part et d'autre, En Chise, Sorge-Sud, Blancheire, Crissier-Village, Châteaux, Bré-Est et Ley-Outre sur la commune de Crissier, Palettes et En Bellevue sur la commune de Renens et En Broye et Corminjoz sur la commune de Prilly, totalisant quelque 62 hectares.

Reconnu comme un site stratégique de développement dans le Projet d'agglomération Lausanne - Morges (PALM), cet axe est voué 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 récente ligne tl n° 18.

ÉTAT D'AVANCEMENT

L'étude générale menée sur le chantier 3 a été adoptée par le Groupe de pilotage le 15 juin 2006 et publiée en annexe au SDOL, en septembre 2006, sous le titre Route de Cossonay - RC251: Concept général et stratégie de requalification. Elle fournit un concept général d'aménagement et d'accessibilité de la route cantonale et définit notamment des séquences et des profils types d'aménagement pour en faire une avenue d'agglomération avec arborisation, espaces aménagés pour la mobilité douce, protection ou limitation des nuisances sonores et voies de transport public. L'étude envisage une proportion (part modale) de 15 à 30% d'utilisateurs des transports publics sur cet axe quand les aménagements auront été réalisés et les abords densifiés. Dans un premier temps, les transports publics ne devraient voir que quelques améliorations touchant notamment les voies bus de la ligne 18. Dans un deuxième temps, le réaménagement de la chaussée devrait permettre de réserver des voies de circulation de bus en site propre. La réalisation de voies de tram est par ailleurs envisagée comme une possibilité réalisable dans un troisième temps.

CONCERTATION

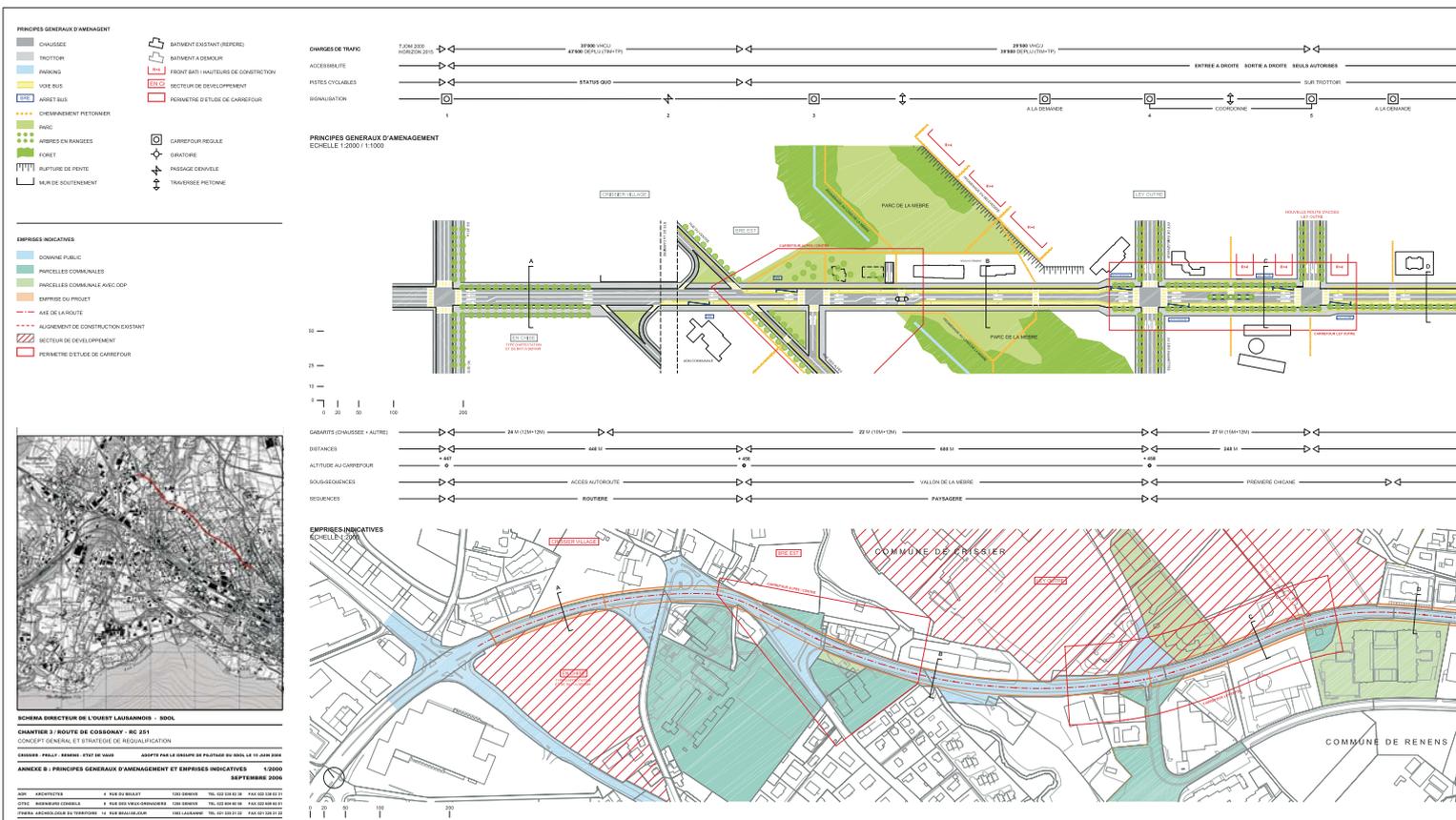
L'étude générale du chantier 3 a été menée en concertation entre les communes, les services cantonaux et les partenaires concernés. Outre les réunions tenues avant août

2005, une séance d'échanges avec les municipalités des 3 communes a eu lieu le 8 septembre 2005. Une séance d'information et d'échanges avec les riverains et le public a aussi eu lieu le 21 février 2006 à Prilly, réunissant quelque 200 personnes.

L'association de défense des intérêts de Prilly-Ouest a quant à elle réuni une centaine d'habitants et membres le 28 mars pour une séance d'information à laquelle ont participé Patrick Hassler, responsable du chantier 3 et Alain Gillièron, syndic de Prilly. Une consultation publique a eu lieu entre février et avril 2006, dont les réponses ont confirmé l'utilité et le bien-fondé de la démarche. Le rapport d'étude a été modifié pour prendre en compte certaines remarques issues de la consultation. Celle-ci a fait l'objet d'une notice publiée sur le site internet du SDOL et d'une brève synthèse annexée au rapport d'étude.

PROCHAINES ÉTAPES

Une étude en vue d'élaborer un avant-projet sommaire d'exploitation (capacité de trafic) et d'aménagement (géométrie et espace public) sera menée en coordination avec les autres chantiers du SDOL en 2007. Elle fournira un outil de référence aux communes pour anticiper et gérer les travaux de réaménagement de la route. Les étapes suivantes viseront un avant-projet détaillé et un projet d'exécution pour une mise en œuvre par étapes à l'horizon 2009 - 2014.



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 des terrains jusqu'alors affectés en zones industrielles. Ces terrains sont situés sur les territoires des communes de St-Sulpice et d'Écublens, à l'est de la Venoge, de part et d'autre de la Route suisse (RC1). Ensemble, ils forment un secteur d'intérêt cantonal couvrant quelque 47 hectares. Le chantier 4 vise à augmenter l'attractivité de ce secteur par

- une restructuration garantissant une mixité d'affectations (habitat-travail),
- la promotion d'activités diversifiées et d'entreprises de qualité, ainsi que par
- un soin particulier accordé au paysage et à l'architecture.

ÉTAT D'AVANCEMENT

L'étude générale menée sur le chantier 4 s'est terminée en octobre 2005. Après consultation, elle a été adoptée par le Gropil le 4 mai 2006 et publiée en juin 2006 comme annexe au SDOL sous le titre Zones d'activités St-Sulpice / Écublens: Lignes directrices et stra-

tégie d'aménagement. Elle montre la possibilité de voir se développer une entité urbaine multifonctionnelle, à l'image d'un morceau de ville favorable au travail, à l'habitat et aux loisirs. Le secteur peut accueillir quasiment le double d'emplois que les 1600 actuels et passer de 300 à près de 1700 habitants. La Route suisse qu'empruntent 20 000 véhicules par jour devrait parallèlement voir son identité routière atténuée dans ce secteur: la plantation d'arbres et un front bâti continu préconisés par l'étude doivent lui donner l'aspect d'une avenue d'entrée de ville. La valorisation des paysages et des espaces publics, la mobilité douce et le développement coordonné de l'offre en transports publics sont également étudiés et traduits en lignes directrices dans le cadre de cette étude.

CONCERTATION

L'étude générale du chantier 4 a été menée en concertation entre les communes, les services cantonaux et les partenaires concernés. Outre les réunions tenues avant août 2005, une séance d'échanges avec les municipalités des 2 communes a eu lieu le 26 septembre 2005. Une séance d'information et d'échanges avec les riverains et le public a aussi eu lieu le 8 décembre 2005 à Écublens. Une consultation publique, entre le 9 décembre 2005 et le 29 janvier 2006, a valu des réponses majoritairement favorables au projet. Le rapport d'étude a été modifié pour prendre en compte certaines remarques is-

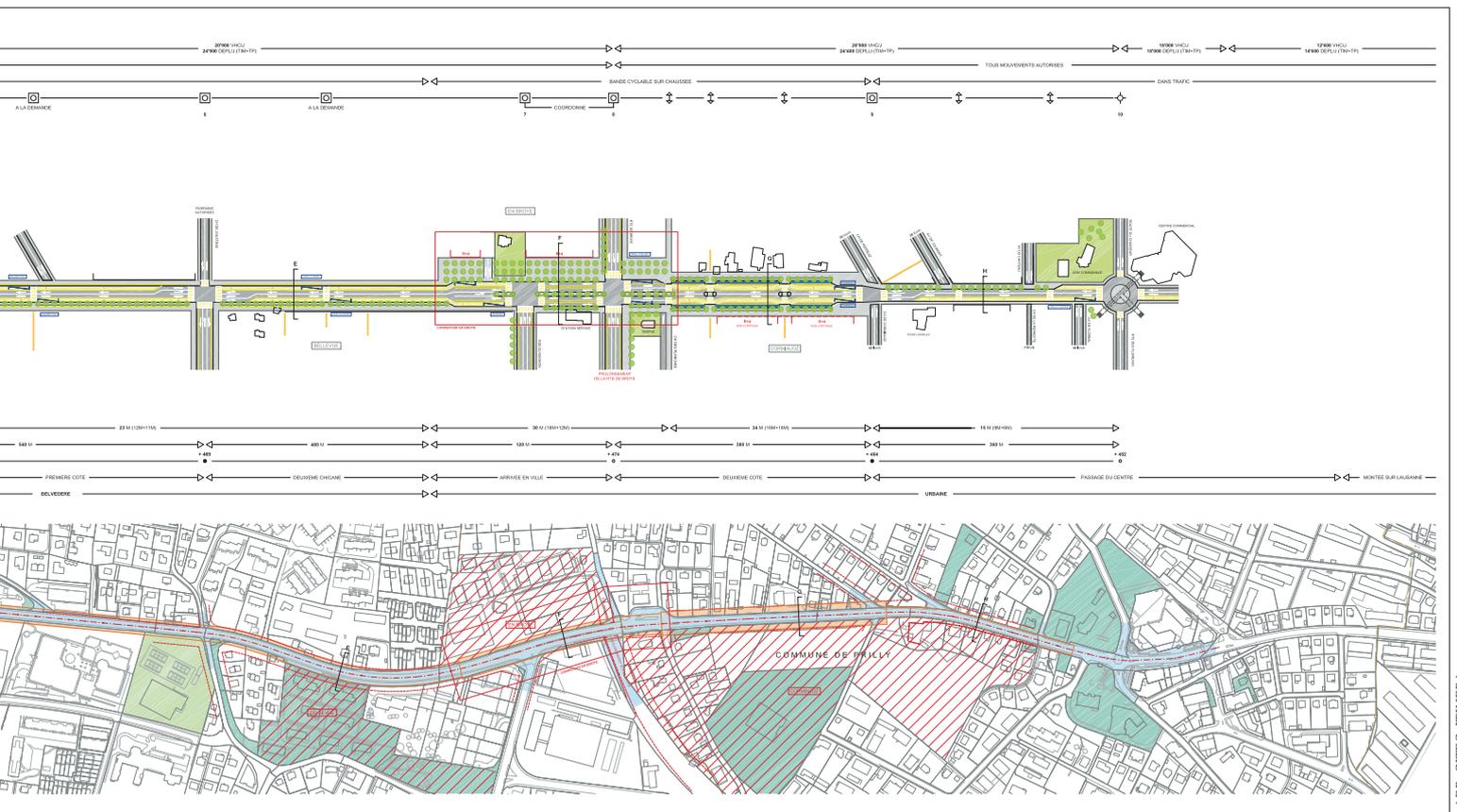
sues de la consultation. Celle-ci a fait l'objet d'une notice publiée sur le site internet du SDOL et d'une brève synthèse annexée au rapport d'étude.

PROCHAINES ÉTAPES

Le nouveau Plan général d'affectation (PGA) de St-Sulpice entrera sous peu en vigueur. Sa révision a intégré les résultats de l'étude du chantier 4. La mise en conformité du PGA d'Écublens avec les résultats du chantier 4 devra aussi à son tour être planifiée. Lancée mi-2006 et intégrée au chantier 1 du SDOL, une étude de requalification de la route cantonale RC1 comporte un périmètre s'étendant de l'UNIL jusqu'à la Venoge et concerne donc également le chantier 4.



Carte de synthèse de l'étude du chantier 4.



CHANTIER 5

ESPACES PUBLICS ET MOBILITÉ DOUCE

LE CHANTIER 5 A ÉTÉ PILOTÉ PAR LE SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DURANT LA PHASE D'ÉTUDE GÉNÉRALE. IL EST ACTUELLEMENT SOUS LA RESPONSABILITÉ DU BUREAU DU SDOL.

Le chantier 5 est thématique et transversal: il 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. Son importance est cruciale: la qualité de vie voulue par le SDOL est étroitement liée à la qualité des espaces publics. Par ailleurs, le SDOL vise un transfert modal important de la voiture vers les autres types de mobilité que sont les transports publics ou la mobilité piétonne ou cycliste. La mise en œuvre du chantier 5 se doit donc de rendre le plus attractif possible les alternatives au transport individuel motorisé.

ÉTAT D'AVANCEMENT

Le rapport d'étude du chantier 5 a été publié en mars 2006 et constitue une annexe au SDOL. Il préconise de généraliser les principes suivants:

- établir les continuités fonctionnelles et spatiales des cheminements
- rendre agréable la cohabitation du piéton et de l'automobile,
- donner la préférence aux parcours et passages piétons de plain-pied,
- mettre en lumière l'espace public
- valoriser les parcours de qualité, notamment en les signalant de manière évidente
- préserver et compléter l'arborisation

L'étude a par ailleurs permis de dresser deux cartes de synthèse, l'une pour les itinéraires piétons, l'autre pour les cyclistes. Offrant l'analyse de l'information venant des 9 communes, ces cartes mettent en évidence les qualités et défauts du réseau. Elles identifient notamment:

- des secteurs d'intérêt intercommunal, lieux de convergence dont les espaces publics sont à traiter avec une attention toute particulière: Malley (avenue du Chablais), avenue du Léman, Gare de Renens, Epenex - Marcolet, Arc-en-Ciel/RC 151, La Planta/Quartier des Cèdres et La Pala. Pour chacun de ces secteurs, l'étude émet des recommandations d'aménagements,
- des franchissements à réaliser ou à améliorer, notamment pour les voies ferrées, CFF et M1 (aux Gares de Renens et de Bussigny, à la rue du Léman, à Malley, à l'avenue du Tir-Fédéral), pour l'autoroute (La Planta, Les Cèdres) et pour les routes (Croix-de-Plan, Tir-Fédéral, rue du Jura, route de Bussigny, etc.),

- des requalifications des voies de circulation, notamment les RC 251, RC 151, RC 82, RC 76 et RC 1, pour en changer le nom, l'image ou la nature,
- les nœuds de transfert modal à aménager pour faciliter la continuité du passage de la mobilité douce au transport public lors d'un déplacement,
- les quartiers et l'échelle de référence qu'ils instituent ainsi que la toponymie et la lecture du territoire qu'elle suscite.
- les parcours de promenades qui pourraient faire l'objet d'une promotion.

L'étude définit enfin une stratégie de mise en œuvre qui implique:

- le suivi des problématiques concernant la mobilité douce et l'espace public au niveau du SDOL, par des actions spécifiques ainsi que dans l'ensemble des projets,
- le lancement de projets d'intérêt intercommunal dans le domaine de la mobilité douce et de l'espace public,
- l'extension des limitations à 50 et à 30 km/h,
- la coordination de l'aménagement des zones 30km/h et des zones de rencontre,
- la commodité d'usage des cheminements piétons et des itinéraires cyclistes,
- la création de places, squares et parcs urbains comme points de repère,
- la mise en lumière de l'espace public,
- l'invitation à la promenade.

CONCERTATION

L'étude du chantier 5 a été menée en concertation entre les communes et avec le canton. Une consultation publique a eu lieu en septembre-octobre 2005. Elle s'est ouverte par une invitation faite au public de participer à une balade à vélo avec les mandataires de l'étude entre des secteurs clefs de l'Ouest lausannois. Les réponses à la consultation ont fait l'objet d'une notice disponible sur le site internet du SDOL. Une synthèse a été incluse dans le rapport d'étude qui a par ailleurs été modifié avant publication pour prendre en compte certaines remarques issues de la consultation.

PROCHAINES ÉTAPES

Le chantier 5 du SDOL ainsi que le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) mettent en évidence la nécessité de

- promouvoir la qualité des espaces publics en relation avec le développement de projets d'urbanisation
- encourager la mobilité douce dans l'Ouest lausannois qui présente une topographie favorable.

Il s'agira, dans une collaboration entre les communes et partenaires concernés, d'appliquer la stratégie définie par l'étude publiée pour tendre vers ces buts.

La problématique du chantier 5 est reprise en charge dans le cadre des autres chantiers d'étude du SDOL.

Le réseau de mobilité douce pour les piétons (en jaune) avec les propositions d'aménagements (en rouge) résultant de l'étude menée sur le chantier 5.



CHANTIER 6

TRANSPORTS

LE CHANTIER 6 EST PILOTÉ PAR LE SERVICE DE LA MOBILITÉ ET PLACÉ SOUS LA RESPONSABILITÉ DE FEDERICO MOLINA, CHEF DE LA DIVISION PLANIFICATION, DEPUIS MAI 2006.

Le chantier 6 est thématique et transversal. Il s'applique à l'ensemble du territoire de l'Ouest lausannois et revêt une importance cruciale compte tenu des objectifs du SDOL d'assurer l'essentiel de l'augmentation de l'accessibilité de l'Ouest lausannois par un développement des transports publics. Il vise d'une part à définir le réseau futur des transports publics et d'autre part à élaborer un schéma d'organisation du réseau routier. Ces deux thématiques sont étudiées au sein de deux groupes de travail pilotés par le Service de la mobilité (Federico Molina pour le volet « transports publics (TP) » et Pasquale Novellino pour le volet « transports individuels motorisés (TIM) »), en forte coordination entre elles et avec les autres chantiers du SDOL.

ÉTAT D'AVANCEMENT

Les travaux conduits en 2005 relatifs au développement à long terme de l'ossature

lourde des transports publics dans l'Ouest lausannois ont été validés par le Groupe de pilotage du SDOL et transmis pour poursuite des études au niveau du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Sur cette base, les travaux du chantier 6/TP se sont poursuivis pour définir le réseau TP de l'Ouest lausannois à l'horizon 2009-2014. Différentes variantes de réseau sont en cours d'évaluation.

Après la phase I de l'étude de viabilité et de hiérarchisation du réseau routier conduite en 2005, le volet TIM a engagé la 2^e phase portant sur le bilan de fonctionnement et les compléments à apporter au réseau routier dans le périmètre SDOL au sud des voies CFF. Cette deuxième phase est en cours d'achèvement.

CONCERTATION

Les groupes de suivi technique du chantier 6, outre les services communaux et cantonaux concernés, comprennent des représentants des tl et des CFF, chacun pouvant au besoin consulter ses propres partenaires.

L'ossature du réseau de transport public à long terme a été présentée et pu faire l'objet de remarques du public dans le cadre de la consultation du PALM d'octobre 2005 à janvier 2006.

Les variantes de réseau TP à l'horizon 2009-2014 soumises à évaluation ont fait l'objet d'une concertation auprès des autorités

communales ainsi qu'auprès du Conseil des Transports de la région Lausannoise.

PROCHAINES ÉTAPES

Le réseau TP à l'horizon 2009-2014 devrait être adopté au printemps 2007, puis il fera l'objet d'une concertation portant sur les plannings de mise en service.

Le volet TIM du chantier 6 sera complété en 2007 également par une troisième phase de viabilité et hiérarchisation du réseau routier portant sur le réseau routier dans le périmètre du SDOL au nord des voies CFF et faire notamment le joint avec le Schéma Directeur du Nord Lausannois.

Afin de s'assurer du bon fonctionnement des réseaux TP et TIM conforme aux objectifs du SDOL et de préparer la phase de réalisation qui sera confiée dès 2008 aux communes, une étude d'insertion du réseau TP retenu dans le réseau TIM sera également conduite en 2007 (principes d'aménagement à réaliser, priorités aux TP,...).

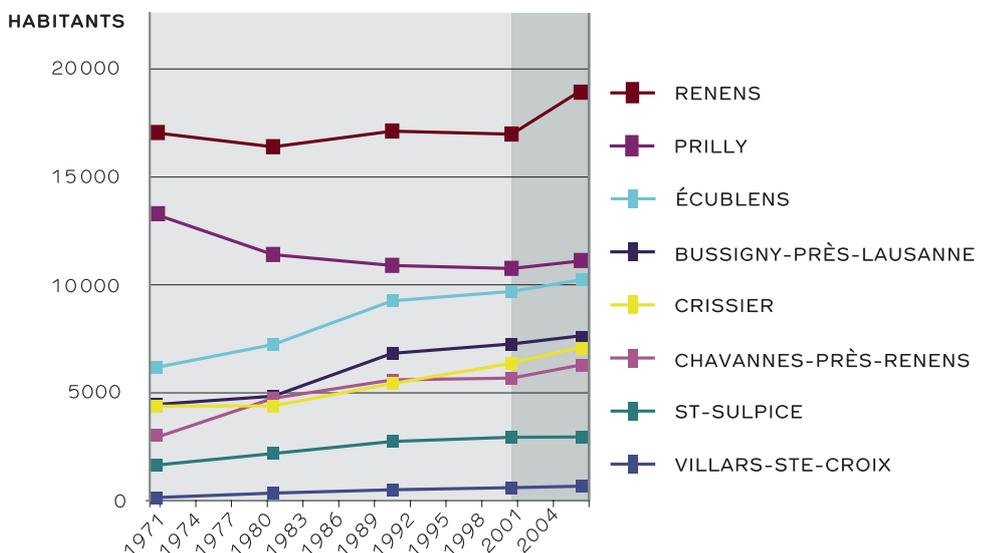
Un suivi des travaux de planification des grandes infrastructures (ossature lourde TP, autoroute urbaine), conduits par l'Etat ou l'agglomération en collaboration avec les Offices fédéraux compétents, sera également assuré par le SDOL, ces deux dossiers allant être prochainement réactivés.

LA DÉMOGRAPHIE DANS L'OUEST LAUSANNOIS

Les chiffres du Service de recherche et information statistiques de l'Etat de Vaud montrent que l'augmentation de la population s'est accentuée ces 5 dernières années dans chacune des communes de l'Ouest lausannois.

Ces 8 communes (Lausanne qui participe au SDOL n'est pas mentionnée ici) comptent aujourd'hui ensemble plus de 65 000 habitants. Ils étaient 4000 de moins il y a 5 ans et 6000 de moins il y a 10 ans. Après 2001, la croissance y a dépassé 1% par année et cette tendance pourrait s'accroître.

ÉVOLUTION DE LA POPULATION DANS LES COMMUNES DE L'OUEST LAUSANNOIS DEPUIS 1970



L'ORGANISATION ET LA STRUCTURE 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 efficace, une cellule de pilotage technique (cpt) est formellement constituée. Elle est formée, pour l'Etat, des représentants de celui-ci, du chef 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 «territoriaux» forment les 4 annexes au Schéma directeur.

Le développement des secteurs concernés se fera sur la base des résultats de ces études qui serviront à la révision des planifications communales. Selon les cas de figure, le Bureau du SDOL pourra accompagner, voire assurer la coordination de la conduite de ces études de planification. Les études liées à la mobilité (transports publics, individuels, non motorisés) se poursuivent dans la perspective de la réalisation de leurs objectifs.

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 GROFIL

Réunissant les principaux acteurs à l'origine du Schéma directeur, le Groupe de pilotage prend toute décision et assure la responsabilité et le pilotage politique du Schéma directeur. Le 5 septembre 2006, le Gropil a changé de présidente et accueilli de nouveaux membres suite aux élections communales du printemps. 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), Michel Tendon (qui remplace Gilbert Bovay, Crissier), Pierre Kaelin (Écublens), Olivier Français (Lausanne), Alain Gillieron (Prilly), Marianne Huguenin (qui remplace Anne-Marie Depoisier, présidente du GROFIL, Renens), Jean-Charles Cerottini (qui remplace Maurice Decoppet, Saint-Sulpice), Michel Jenny (Villars-Ste-Croix), ainsi que des Conseillers d'Etat Jean-Claude Mermoud, chef du Département des institutions et des relations extérieures, et François Marthaler, chef du Département des infrastructures, 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), Pierre-Yves Gruaz, chef du Service des routes (SR), et Vincent Krayenbühl, chef du Service de la mobilité (SM). La cheffe de projet du SDOL Ariane Widmer participe aux séances.

VU D'AILLEURS



DR

Yvette Jaggi, ancienne syndique de Lausanne et professeure remplaçante à l'Institut de géographie de la Faculté des géosciences et de l'environnement de l'UNIL, a participé, en tant qu'experte, à un atelier de concertation sur le chantier 1 (secteur des Hautes Écoles) du Schéma directeur. L'occasion de lui poser deux questions.

Que pensez-vous de l'organisation qui préside à la mise en œuvre du Schéma directeur et du type de concertation qu'elle sous-tend ?

Je ne sais pas si cette organisation est la seule possible, mais elle permet en tout cas d'aller de l'avant. Elle est comme un moyen d'incorporer l'eau et le feu. Le SDOL a trouvé sa manière de travailler à grande échelle dans l'espace et dans le temps, tout en avançant à petits pas, en demeurant pragmatique. Cela me semble adéquat et permet de préserver le juste rapport entre discussions et actions.

Comment garantir le bon rythme du projet et éviter que la concertation se transforme en rapport de forces ?

J'ai cité l'espace et le temps, mais il faut tenir

compte d'un troisième paramètre très important: celui des personnes, individus et collectivités. Au cours de ma carrière, j'ai de plus en plus souvent appliqué cette grille d'analyse à trois dimensions et constaté qu'elle permet de comprendre bien des situations. Plus un projet est politique, plus la question des personnes compte. Les personnes peuvent agir aussi bien comme aimant que comme explosif. Elles pensent d'abord à leur propre intérêt tel qu'elles le voient, dans la perspective des prochaines (ré)élections par exemple. Changer de point de vue pour voir les choses à une plus grande échelle n'est pas un exercice facile. Par ailleurs, le récent passage à une nouvelle législature au niveau communal, et bientôt au niveau cantonal, fait entrer le Schéma directeur dans une zone de tangage. Difficulté compensée par la prolongation à cinq ans de la période séparant désormais deux élections. Délai supplémentaire qui s'avèrera bien utile au moment de mettre en œuvre les conclusions des études et de la concertation menées jusqu'ici.