

◀ OUEST LAUSANNOIS ACTIVITÉS 2018

www.ouest-lausannois.ch

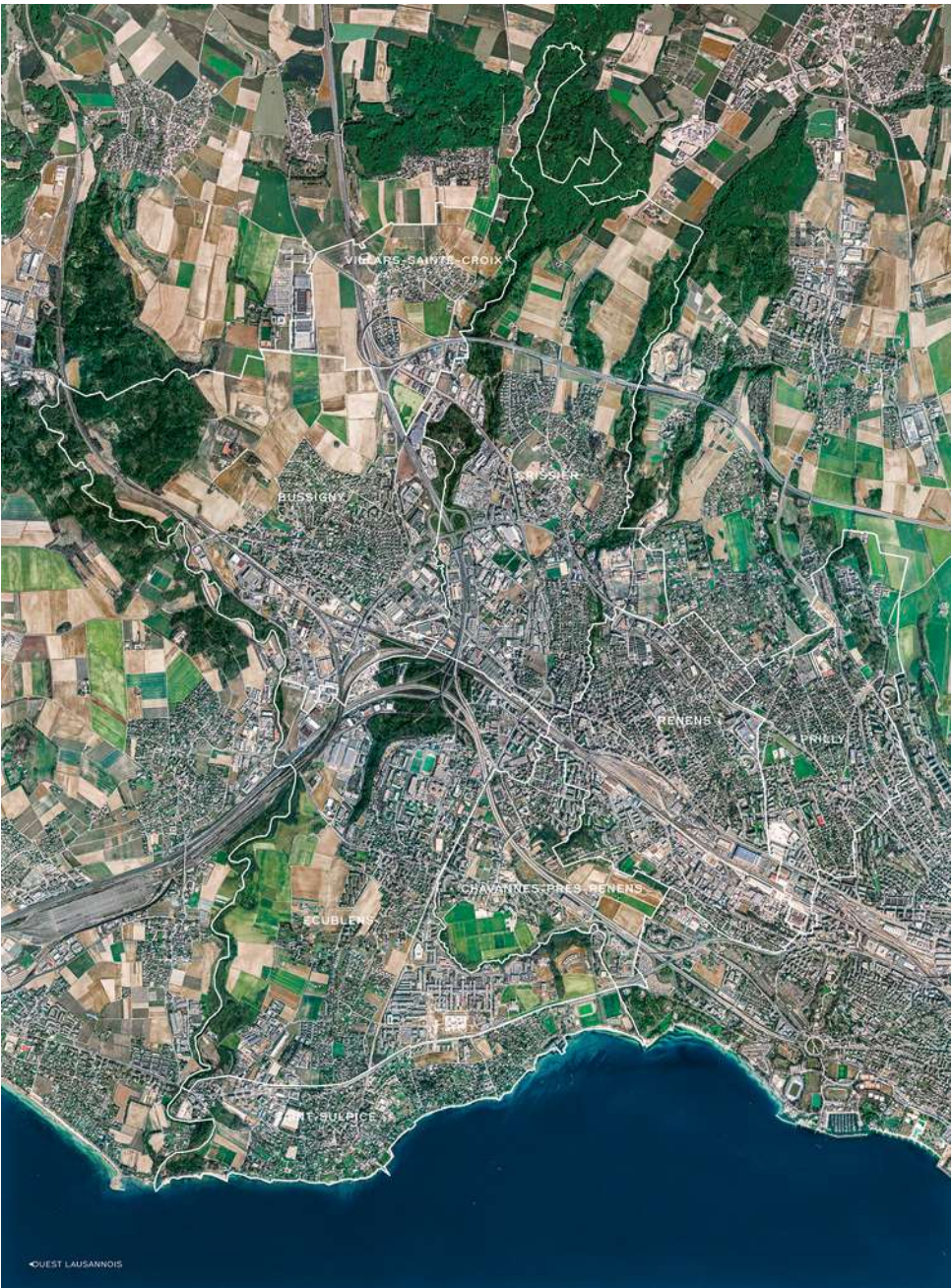
A photograph of three brown horses standing in a grassy field. Behind them is a vineyard with wooden stakes. In the background, a city with a large yellow crane is visible under a blue sky with light clouds.

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

Valoriser les ressources
et accompagner un développement
dynamique et équilibré

L'Ouest lausannois bouge, évolue, se transforme : gares, logements, espaces publics, écoles, lignes de bus, routes, pistes cyclables et bientôt tram, les projets foisonnent et les chantiers se développent. Les huit Communes de l'Ouest lausannois travaillent main dans la main ainsi qu'avec de nombreux partenaires dont le Canton, la Confédération, les CFF et les tl pour relever les défis de l'aménagement du territoire et de la croissance de la population. Ensemble, elles veulent des espaces de qualité, une ville agréable à vivre, une identité forte et un paysage valorisé pour les plus de 70 000 habitants d'aujourd'hui et ceux de demain. Pour accompagner la mue actuelle et assurer une vision interdisciplinaire, dynamique et partagée, elles se sont donné la structure Stratégie et développement de l'Ouest lausannois (SDOL). Elles y collaborent dans plusieurs domaines : urbanisme, mobilité, paysage, environnement et énergie, logement et activités, patrimoine et identité régionale.

www.ouest-lausannois.ch



Vue aérienne de l'Ouest lausannois

LES PETITS
RUISSEAUX FONT LES
GRANDES RIVIÈRES

Grues tutoyant les nuages, longues palissades et engins de terrassement ou de transport en pleine activité, les imposants chantiers ont pris demeure dans l'Ouest lausannois. Pour un certain temps même, considérant ceux qui vont encore s'ouvrir.

Des quartiers entiers sont en train de pousser, comme Lentillières Nord, à Crissier, ou comme Bussigny Ouest. Les travaux routiers ne sont pas en reste, à l'exemple du Tir-Fédéral ou du passage sous-voies du Léman. Là, ce sont des équipements de dimension régionale, voire plus, comme le Centre sportif de Malley, qui sera prêt pour les Jeux Olympiques de la Jeunesse en janvier 2020. Et à la frontière de Renens, Chavannes, Ecublens et Crissier, c'est une gare entière et ses alentours qui se remodelent, avec de longs quais, la construction de la passerelle Rayon vert, un large passage sous-voies, un espace public et de la place pour les bus et le futur tram tant attendu.

Mais l'effort mené par les huit Communes de l'Ouest lausannois et tous les partenaires qui interagissent dans le cadre de SDOL ne se résume de loin pas à ces projets emblématiques. Une multitude d'évolutions moins visibles participent du même mouvement et sont déjà pour beaucoup réalisées. Les habitants en profitent tous les jours. Ici une petite place, là une plantation d'arbres, ailleurs un horaire de bus renforcé ou alors des arrêts supplémentaires et de meilleurs accès, un peu plus loin une confortable piste cyclable... Qui se souvient aujourd'hui de l'Ouest lausannois du début des années 2000 ? Qui garde en mémoire le trottoir qui n'existait pas, la difficulté de se déplacer, l'impossibilité de traverser les routes et les voies, la pollution,... ?

Comme les petits ruisseaux font les grandes rivières, les améliorations sont immenses et on a tendance à vite oublier tous ces petits développe-ments qui ajoutent, ensemble, à la qualité de vie dans l'Ouest lausannois.

L'habitude prise d'échanger et de consulter, largement et à tous niveaux, au sujet de l'avenir de notre territoire nous enrichit, nous rend plus efficaces et constitue en soi une valeur. Le Schéma directeur, et bientôt à sa suite et élaboré sur la base d'une large concertation, le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL), constituent une culture qui donne déjà depuis longtemps ses fruits, petits ou grands.

L'évolution est continue et ne se limite pas à ce qui saute aux yeux. Les progrès très concrets que l'on peut dénombrer aujourd'hui sont rendus possibles par l'existence de ces lignes directrices, d'une base stratégique et d'une collaboration qui assure que l'on avance dans la bonne direction et en coordination avec les voisins et autres instances concernées.

De la plus petite réalisation à la plus importante, comme la halte CFF de Prilly-Malley ou les nouvelles lignes de bus 17 et 18 par exemple, il semble parfois que tout a toujours été là. Chacune de ces appropriations par les habitants est un bon signe. Celui d'un besoin satisfait qui permet de s'atteler au suivant.



Claudine Wyssa,
présidente du groupe
de pilotage SDOL

© DR

PDi – UNE VISION D'AVENIR POUR L'OUEST LAUSANNOIS

Depuis le début des années 2000, l'Ouest lausannois suit la dynamique d'un Arc lémanique en plein essor. Comment les autorités peuvent-elles répondre à une croissance démographique qui s'annonce soutenue dans une région déjà densément peuplée ? Comment penser un territoire étendu sur huit communes tout en préservant la qualité de vie de ses habitants et son patrimoine ? Les Communes de l'Ouest lausannois se sont attelées conjointement à cette réflexion en amorçant dès 2013 leur projet de territoire : le PDi-OL.

Derrière ces cinq lettres, une entreprise de taille pour les Municipalités ouest-lausannoises : élaborer un Plan Directeur intercommunal à l'échelle de huit communes, chacune dotée de caractéristiques propres. Une démarche résolument pionnière puisque l'Ouest lausannois est la première région du canton de Vaud à l'entreprendre.

GENÈSE D'UNE VISION CONCERTÉE

Le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL) est un projet de territoire fixant les grandes orientations à prendre pour le district à l'horizon 2040. Il est le fruit du travail de nombreuses instances et d'une centaine de personnes : élus, représentants des Communes, du Canton, de la société civile, collaborateurs de SDOL, des tl et MBC, des Hautes Écoles, experts en urbanisme, mobilité et énergie, ainsi que de représentants de la population – consultée à plusieurs reprises au cours de son élaboration.

Le Plan Directeur intercommunal est aussi le résultat de cinq ans de collaboration entre les huit Communes de l'Ouest lausannois ; une collaboration étroite et fructueuse s'inscrivant dans la lignée de celle initiée en 2003 avec le Schéma directeur fixant les grandes orientations de leur développement.

TOUR D'HORIZON DU PDI

Véritable outil de référence, le PDi-OL détermine et cartographie les secteurs qui accueilleront les entreprises, les emplois ainsi que les nouveaux habitants et planifie les infrastructures de transports nécessaires à ce bassin de population. Mais il s'inscrit également dans une perspective de durabilité et de qualité de vie : une place de choix est accordée aux mobilités douces, à la nature, aux grands paysages ainsi qu'aux lieux de loisirs. Cela en veillant à préserver le patrimoine bâti, témoin du passé ouvrier et industriel si emblématique de cette partie de l'agglomération lausannoise.

S'il sert de guide pour les actions à entreprendre dans les années à venir, une fois en

vigueur, le Plan Directeur intercommunal sera contraignant pour les autorités cantonales et communales. En pratique, il dresse un diagnostic ciblé du territoire ouest-lausannois, duquel découlent 13 enjeux et objectifs. Partant, il déploie un projet de territoire concret sous forme de cartes – sept au total – qui constituent des orientations stratégiques pour demain. Enfin, dans sa deuxième phase d'élaboration, le PDi intégrera les mesures permettant de mettre en œuvre ce projet de territoire.

Du haut de ses 164 pages, le PDi peut sembler peu accessible à qui n'est pas expert en la matière. En réalité, il est possible de le lire de plusieurs façons, sans nécessairement le traverser en intégralité. Par exemple, on peut y entrer par thématiques : quelqu'un ayant un intérêt particulier pour la mobilité peut se focaliser sur l'étude des réseaux piétons proposés par le PDi. De la même façon, on peut appréhender le document de référence par localisations géographiques en observant les aménagements futurs d'une commune, d'un quartier ou d'un secteur dont on connaît les problématiques.

ZOOM SUR SIX THÉMATIQUES DU PDI

Identifier et connecter les centralités de l'Ouest lausannois

Le PDi cartographie les centralités de l'Ouest lausannois, soit les lieux où se concentrent l'animation et les échanges. Car qui dit plusieurs communes dit logiquement plusieurs centralités. À l'horizon 2040, on trouvera donc les centres que l'on connaît déjà aujourd'hui – Renens, Prilly – et ceux en devenir,

comme Malley. Les identifier permet de planifier les liaisons de transports publics entre ces différents centres, pour que, demain, ils soient connectés de façon optimale.

Répondre à la croissance démographique

Depuis l'an 2000, l'Ouest lausannois a accueilli pas moins de 13 000 habitants supplémentaires* et connu une augmentation de plus de 50 % du nombre d'emplois. Une croissance qui va se poursuivre ces prochaines années et nécessite des solutions pour loger les nouveaux habitants. Dans une logique de développement « vers l'intérieur », la vision 2040 planifie les nouveaux quartiers au sein de la ville plutôt qu'en périphérie.

*Sources : Statistique Vaud 2000 et 2018

Garder une place de choix pour les entreprises

Urbanisation rime souvent avec habitation. Toutefois, on aurait tort de dissocier les habitants des emplois en négligeant le maintien des entreprises. Le hic : à l'horizon 2030 est annoncée une pénurie des zones d'activités. D'où une démarche pour maintenir un tissu économique dans les sites stratégiques. Le PDi réserve ainsi des parcelles pour les sites d'activités, dans des lieux adéquats (accès au rail, à l'autoroute) n'engendrant pas de nuisances pour la population. C'est le cas de secteurs comme l'Arc-en-Ciel, entre Bussigny et Crissier.

Préserver les espaces verts et de détente

De la nature et des espaces publics à proximité de chaque quartier d'habitation, c'est ce que mentionne le PDi pour l'Ouest lausannois. La



3 mai 2018 – Visite du Conseil d'État à l'ECAL

population, toujours plus nombreuse, exerce une forte pression sur la nature et sur les espaces de loisirs, tels que les lieux de baignade. Rives du lac, forêts, campagne et zones agricoles sont indispensables à la diversité du paysage et à la qualité de vie des habitants mais ils sont victimes de leur succès. Pour ces raisons, le projet de territoire les valorise et inscrit les espaces de loisirs à créer.

Améliorer la qualité de l'environnement

Dans l'Ouest lausannois, le taux de pollution de l'air et les nuisances sonores se situent au-dessus des normes (même s'il faut préciser que la situation est meilleure qu'il y a vingt ans). Limiter le nombre d'automobiles, favoriser la mobilité douce, développer le chauffage à distance et la géothermie – des énergies propres – sont autant d'orientations prévues dans le PDi pour atteindre les objectifs de la Stratégie 2050 de la Confédération.

Encourager la mobilité douce et multimodale

Que faire des routes saturées par le trafic ? Opter pour la mobilité douce constitue la meilleure réponse. Cependant, la sécurité des cyclistes et des piétons n'est pas assurée partout. L'objectif 2040 : orienter les automobilistes vers une mobilité multimodale en renforçant les transports publics et en améliorant la sécurité des personnes se déplaçant à pied ou à vélo.



Un exemplaire du Plan Directeur intercommunal mis en consultation

LE PDi À LA RENCONTRE DE LA POPULATION

Le 12 février 2019, une soirée de lancement de la démarche de concertation a eu lieu à Renens. L'objectif : exposer ses enjeux et expliquer comment intervenir sur la vision territoriale. Le document a alors été soumis à la population jusqu'au 12 mars 2019 : par le biais d'un formulaire, les habitants ont pu faire part de leurs questions et suggestions. Leurs remarques seront évaluées et recevront une réponse dans un rapport de consultation. Le PDi sera amélioré sur la base des éléments compilés et fera ensuite l'objet d'une deuxième phase de consultation publique, durant laquelle seront présentées les mesures concrètes menant au projet de territoire 2040. L'approbation finale s'effectuera avec les Conseils communaux et général et le Conseil d'État.

Le Plan Directeur intercommunal a aussi été présenté aux 16-18 ans, principaux

concernés par cette vision d'avenir. Les élèves en option complémentaire géographie du Gymnase de Renens ont ainsi pris connaissance du document, listé leurs attentes et imaginé des projets concrets à partir d'une recherche de terrain. En parallèle, le 7 mars 2019, des ateliers publics sous forme de tables rondes thématiques ont eu lieu à St-Sulpice. Chaque table était en charge d'un thème : des professionnels étaient présents pour répondre aux questions et prendre note des remarques et suggestions des participants.

Le PDi est aussi allé au plus près de la population : trois stands d'information ont été tenus à Renens et Crissier. Des collaborateurs de SDOL et des représentants des Communes étaient présents pour encourager les passants à prendre connaissance du PDi et répondre à leurs interrogations. En amont, les habitants ont été informés

du processus de concertation par un tout-ménage envoyé le 23 janvier 2019 et invités à participer à divers événements. La presse a, elle aussi, relayé la démarche en consacrant deux articles dans *24 heures*.

Toutes ces initiatives s'inscrivent dans une volonté conjointe des Communes d'intégrer la population à leurs réflexions sur l'avenir urbanistique de la région. Au tout début de la démarche de PDi – en décembre 2014 – la population avait déjà été concertée. Et depuis cette même année, des représentants des Assemblées communales et de la société civile (associations, groupements d'intérêt) sont consultés à chaque étape de l'élaboration du Plan Directeur intercommunal.



Le PDi à la rencontre de la population, ici sur la place du Marché à Renens

© Plates-Bandes communication

SUSCITER UN DIALOGUE FÉCOND ENTRE LOGEMENT ET URBANISME

Les ateliers de la Plate-forme logement de l'Ouest lausannois (PFL) interrogent la relation entre logement et urbanisme. Ils développent les échanges et une culture au service de la politique logement des Communes.

Interview croisée de Germaine Müller (GM), municipale (logement) à Bussigny et de Tinetta Maystre (TM), municipale (urbanisme) à Renens.



Germaine Müller



Tinetta Maystre

Vous souvenez-vous de votre vision du couple logement-urbanisme avant la plate-forme, créée il y a cinq ans ?

Germaine Müller (GM) : La question du logement m'occupe depuis des décennies. J'avais une vision assez radicale, considérant le logement comme un bien élémentaire qui ne devrait pas faire l'objet de spéculation. À l'époque, j'entendais la plupart des élus dire : « le logement, ça concerne le privé » ! Aujourd'hui, le discours est plus nuancé. Le rôle des Communes apparaît plus clairement. C'est une évolution positive que la PFL a stimulée. En ce qui concerne l'urbanisme, j'étais très critique sur les grands ensembles et j'évaluais la qualité au nombre d'arbres plantés. Désormais, je regarde les choses beaucoup plus finement.

Tinetta Maystre (TM) : Ma vision était plutôt statistique : permettre la création de logements, avec une proportion de subventionnés pour répondre à la crise et laisser le reste aux architectes me paraissait suffisant. Si on soignait les espaces publics, la qualité du logement me semblait couler de source. Les ateliers de la PFL

ont participé à élargir ma vision. On peut être inventif. Le « vivre ensemble » et le « comment » méritent une attention particulière. Les pouvoirs publics ont un rôle à jouer. Il y a là des enjeux qu'on ne peut laisser au seul marché.

Quels sont les enjeux du logement du point de vue social et urbanistique ?

GM : Pouvoir accéder à un loyer qui ne grève pas le revenu de 30 % à 40 % est essentiel. Pouvoir se passer des subventionnés serait parfait, car le système est lourd. Je préfère le logement bien conçu à loyer abordable. Les coopératives offrent des solutions dans ce sens. La convivialité de l'habitat compte aussi, ainsi que la qualité de l'environnement.

TM : L'accès au logement pour tous est indispensable. Nous devons par ailleurs éviter les ghettos. Il n'est pas sain de cloisonner, ni entre quartiers, ni entre communes. La mixité reflète la société. Elle est un facteur de qualité pour la ville. Resserrer l'habitation pour permettre des espaces publics plus généreux, plus conviviaux et plus publics est aussi un enjeu.

Les propriétés alignées et clôturées ne sont plus d'actualité. Les démarches collectives qui rendent nos villes animées et agréables passent par des espaces ouverts. Les villes où l'on se sent bien sont souvent celles où il y a du monde. Évoquer la densité suscite souvent des réactions de peur. On oublie de penser aux bénéfices possibles, services, rencontres, échanges, facilités, soit la qualité de vie que peut permettre un développement bien conçu.

Des avantages souvent perçus après coup...

TM : Oui. Le temps d'appropriation ne peut être négligé. Les processus sont de longue haleine et exigent une forte implication politique. Il ne suffit pas de construire. Il faut accompagner, en considérant la densité comme un outil à « vivre ensemble ». Même si on avait du terrain à n'en plus finir, s'y étaler sur un modèle du chacun pour soi ne serait pas idéal. Des problèmes de transport, d'environnement et d'insécurité surgiraient vite. On ne densifie pas seulement parce que le terrain est rare, mais aussi parce qu'il y a un vrai besoin social de ne pas se retrouver

cloisonné. La qualité de vie qu'on trouve dans des quartiers anciens et denses comme à Bâle, à Berne ou à Zurich le montre.

GM : Oui, les centres historiques ou des quartiers comme sous-gare à Lausanne sont souvent très prisés. Personne ne se plaint et pourtant ces quartiers présentent des densités à faire pâlir n'importe quel projet actuel.

Parle-t-on le même langage entre logement et urbanisme ?

GM : C'est un des rôles importants de la PFL d'essayer de développer le dialogue entre les deux secteurs.

TM : La conscience des liens et des dépendances entre les deux est plus ou moins développée selon les Communes. À Renens, ce dialogue existe. Quand j'ai débuté mon mandat, nous avons intégré le dicastère en charge du logement dans la commission municipale d'urbanisme. La réflexion urbanistique s'est voulue très transversale. Nous nous sommes rendu compte, y compris avec l'apport des ateliers de la PFL, que dans ces liens, il y avait pratiquement toute la vie de la commune.

GM : C'est très intéressant ! Nous avons aussi une commission municipale d'urbanisme. Elle existe depuis longtemps mais n'est pas interdisciplinaire et se concentre sur l'aspect technique.

TM : L'aspect technique est important. Il y a tout un travail pour construire et porter les projets. Mais le but est finalement d'habiter. L'usage est primordial et il nous paraît essentiel d'y penser en amont.

GM : Oui, vraiment ! Et c'est un des points positifs de la PFL d'ouvrir des fenêtres avec des exemples. Je pense notamment à l'atelier de la PFL à Zurich, avec la visite des coopératives « mehr als wohnen » et « Kalkbreite », ou encore à l'atelier sur les grands ensembles bâtis.

Parmi les thématiques abordées, y en a-t-il une que vous citeriez en premier ?

GM : Pour moi, c'est la visite à Zurich. J'y ai vu de la créativité et nombre d'idées inspirantes.

TM : Le rôle des habitants, apparu dans plusieurs ateliers, est essentiel. L'urbanisme et le logement ne peuvent pas être abordés uniquement sous l'angle technique au travers d'une seule approche productiviste : demande, production, livraison, utilisation. L'implication et la participation sont nécessaires pour générer de la qualité de vie. Cela dit, tous les thèmes abordés sont intéressants. J'ai beaucoup appris dans ces ateliers. Il m'apparaît toujours plus clairement combien le fait d'habiter est un acte « citoyen ». Les thèmes a priori plus techniques, comme celui de la nouvelle loi L3PL, ont permis quant à eux d'échanger sur notre implication politique. Celui de la mixité, abordé notamment dans l'atelier « Mon voisin est ferblantier », me tient aussi particulièrement à cœur.

La PFL est née en période de forte pénurie. Si la tendance s'inversait et que l'offre devenait pléthorique, la plate-forme perdrait-elle un peu de son sens ?

GM : Les questions qui nous préoccupent sont fondamentales : quelle ville ? Quels quartiers ? Quels logements ? Comment ?... Nous devons avoir une vision. La pénurie est un facteur pressant et impérieux, mais notre sujet ne s'y limite de loin pas.

TM : La pénurie a été un aiguillon. On a remarqué qu'on avait délaissé les aspects sociaux et qualitatifs du logement. La mixité, l'accessibilité et d'autres thèmes méritent d'être traités, qu'il y ait pénurie ou non. Cela dit, la détente ne se ressent pas dans l'Ouest lausannois. Mais le fait qu'elle apparaisse ailleurs offre l'occasion d'élargir la réflexion. Davantage d'investisseurs

abordent la question de la durabilité et de la qualité. Il s'agit pour eux de s'assurer de pouvoir louer à long terme. Cela passe par des villes vivantes. La détente est un moment tout aussi important et motivant que la pénurie pour réfléchir au logement et à l'urbanisme.

Le sujet de la politique du logement a-t-il pris de l'importance dans vos Communes ?

TM : Le logement est depuis longtemps un thème à Renens, grâce à une politique de subventionnement et une collaboration avec des coopératives auxquelles sont attribués des droits de superficie. Mais nous fonctionnions sur des acquis de la fin des années 60. Nous avons redécouvert la question fondamentale du logement plus récemment, ce qui a été l'occasion de la création d'un Office du logement. Mais la crise est telle que les questions sont souvent d'ordre pratique et relèvent parfois de l'urgence. Réfléchir ensemble et donner du sens à la politique du logement dans la planification urbanistique à toute échelle est une démarche nouvelle. Aujourd'hui, même si l'évolution est lente, il y a une claire volonté de traiter ces questions, inscrites dans notre programme de législation.

GM : À Bussigny aussi, ce sujet s'est renforcé. Il existait, on le voit en particulier dans l'étude socio-économique menée à l'époque sur le projet de Bussigny Ouest. Mais il était traité surtout sur le plan technique. Aujourd'hui, nous apportons un soin particulier au lien social et à l'environnement afin d'assurer une bonne qualité de vie, condition à la réussite du développement vers l'intérieur.

COLLABORATION INSTITUTIONNELLE EN MATIÈRE DE POLITIQUE DE LOGEMENT



Dix thématiques ont fait jusqu'ici l'objet d'ateliers dans le cadre de la Plate-forme logement de l'Ouest lausannois (PFL), en réunissant les approches sociale/logement et urbanistique.

DATES CLÉS

2011–2012	Études exploratoires
2013	Constitution de la plate-forme avec la participation des huit Communes de l'Ouest lausannois, du Canton et de la Confédération
2014–2018	Dix ateliers thématiques d'environ 40 participants
2019	Financement repris par les Communes

PARTICIPANTS

Municipaux et représentants des services communaux, cantonaux et de la Confédération (jusqu'à fin 2018).

INVITÉS (selon les thématiques)

Présidents des Conseils communaux, Commissions d'urbanisme, représentants des chefs-lieux des districts, représentants d'autres communes ou cantons, membres SIA, FSU et FAS et autres invités.



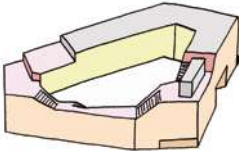
Démarches participatives dans les projets de logements



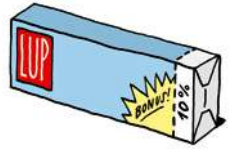
Loger en urgence : quelles solutions ?



Logements à loyers abordables : un nouveau champ d'action pour les Communes



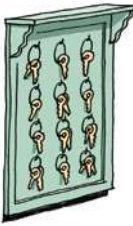
Visite à Zurich : mehr als wohnen et Kalkbreite



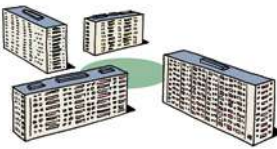
L3PL (loi sur la préservation et la promotion du parc locatif) : Pourquoi ? Comment ?



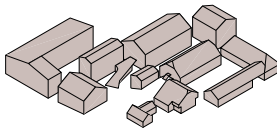
« Mon voisin est ferblantier » : aspects de la mixité fonctionnelle



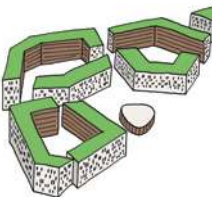
Coopérative et Commune : les clés de la collaboration



Ensembles : un regard neuf. Patrimoine bâti du XX^e siècle



Reprogrammation et nouveaux modes de vie



Grands ensembles de demain



L'atelier « Reprogrammation et nouveaux modes de vie », en confrontant les points de vue sociologique, architectural et urbanistique, a permis d'analyser plusieurs exemples de manières de vivre et de partager l'espace d'habitation. L'atelier a aussi permis d'accueillir pour la première fois dans le canton de Vaud l'exposition « Les enjeux du développement vers l'intérieur », née d'un partenariat entre les cantons de Neuchâtel (DDTE), Fribourg (DAEC) et Valais (DDTE).



L'atelier « Visite à Zurich : mehr als wohnen et Kalkbreite », a permis aux participants de découvrir plusieurs coopératives, différents modes d'habiter et deux des exemples de réalisations parmi les plus connues et emblématiques de Suisse en matière de projet et d'organisation de l'habitat. « Mehr als Wohnen » s'étend sur 40'000 m² et a été réalisé en un temps record. « Kalkbreite » a été réalisé sur un dépôt de tram en service et offre à ses habitants de nombreux espaces partagés.

JONCTIONS AUTOROUTIÈRES : UN MAILLON IMPORTANT DE LA STRATÉGIE GLOBALE DE MOBILITÉ POUR L'OUEST LAUSANNOIS

Les nouvelles jonctions autoroutières prévues à Ecublens et à Chavannes-près-Renens ainsi que le complément projeté de la jonction de Malley et l'élargissement du goulet de Crissier font partie d'une stratégie qui veut libérer de l'espace pour les transports publics et la mobilité douce.

La création de nouvelles jonctions autoroutières est une pièce importante du puzzle pour assurer la mobilité dans l'Ouest lausannois en plein développement. Mises à l'enquête fin 2018 par l'Office fédéral des routes (OFROU), la suppression du goulet d'étranglement de Crissier et la création des nouvelles jonctions autoroutières prévues à Ecublens et à Chavannes font partie d'un projet global qui prend en compte tous les types de mobilité ainsi que la croissance de la population. Il s'agit de garantir l'accès au territoire et la qualité de vie des habitants.

L'enjeu est brûlant et l'équation complexe. Depuis le début de la réflexion conjointe des Communes sur leur développement, en 2000, alors que les pics de pollution dépassaient les limites, est apparue la nécessité de mieux canaliser le trafic, d'assurer une certaine tranquillité dans les quartiers, d'offrir des transports publics attrayants et efficaces et des solutions de mobilité douce convaincantes face à l'automobile sur les courts et moyens trajets. Le réseau routier étant peu extensible, c'est l'optimisation de son utilisation qui compte.

FLEXIBILITÉ ET COMPLÉMENTARITÉ

Tout va de pair. Le trafic automobile qui transite souvent sur plusieurs kilomètres dans les communes pour rejoindre la jonction de Crissier génère bruit, pollution de l'air, embouteillages et insécurité. Mais il occupe surtout un espace qui devrait être dévolu prioritairement aux habitants, aux usagers locaux, aux piétons, aux cyclistes et aux transports publics.

Avec l'augmentation de la population que l'agglomération doit assumer pour freiner le mitage de la campagne, le problème deviendrait inextricable si des mesures n'étaient pas prises sur tous les plans en appliquant des principes de durabilité. Dans le bassin de la future jonction

de Chavannes, c'est par exemple un quasi doublement du nombre d'habitants et d'emplois qui est attendu d'ici 2030.

La stratégie, tant au niveau du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) que des Communes de l'Ouest lausannois dans le Plan Directeur intercommunal (PDi-OL) en cours d'élaboration, est basée sur une vision multimodale de la mobilité. Tous les modes de transport sont concernés. Une flexibilité accrue et une complémentarité optimale cherchent à favoriser « le bon mode pour le bon déplacement ».

DE L'ESPACE POUR LES TRANSPORTS PUBLICS

La priorité va au développement des transports publics. Ce mode constitue l'alternative la plus efficace à la voiture, tant du point de vue de la capacité de transport que du temps de déplacement. Dans l'Ouest lausannois, l'offre a pratiquement doublé en terme de fréquence et d'accès depuis le début des années 2000. Halte CFF de Prilly-Malley et nouvelles lignes de bus font partie de cet effort qui va se poursuivre avec l'arrivée du tram et des bus à haut niveau de service (BHNS) notamment. L'efficacité de ces transports publics dépend fortement de l'espace qui leur est octroyé sur le réseau routier. Des voies propres et des carrefours non surchargés leurs sont essentiels. Un délestage des axes routiers concernés est donc nécessaire afin de pouvoir réaffecter une partie de leur capacité aux transports publics. C'est en particulier le cas sur l'axe qu'empruntera le BHNS Lausanne-Crissier et son prolongement jusqu'à Bussigny ou sur l'axe du futur tram t1 entre Lausanne, Renens et Villars-Ste-Croix, mais des aménagements ou des voies propres sont prévus sur d'autres routes encore.



Image de Synthèse du futur boulevard de l'Arc-en-Ciel à Crissier – perspective technique, détails non-conformes aux orientations du projet d'ouvrage.

DONNER TOUTE SA DIMENSION À L'ÉCHELLE PIÉTONNE ET CYCLISTE

La création progressive d'un réseau de mobilité douce fait également partie de la stratégie et exige sa part d'espace sur la route. La réalisation de ce réseau est tributaire de différents projets à d'autres échelles. Le réseau se constitue donc par tronçons au gré des chantiers. Mais à terme, des itinéraires structurants de mobilité douce continus et sécurisés ainsi qu'un maillage fin couvriront le territoire. Le délestage de ce réseau que permettra l'usage accru du réseau autoroutier une fois les jonctions réalisées améliorera les conditions de sécurité pour les cycles et les piétons et renforcera l'attrait de la mobilité douce dans l'Ouest lausannois.

OPTIMISER LE RÉSEAU ROUTIER EXISTANT

L'optimisation de l'utilisation des réseaux de mobilité se base sur une vue d'ensemble. La stratégie générale au niveau de l'agglomération comme de l'Ouest lausannois intègre les infrastructures autoroutières et ferroviaires nationales à la vision d'ensemble. Elle combine ensuite les développements et les actions sur les réseaux pour assurer des liaisons

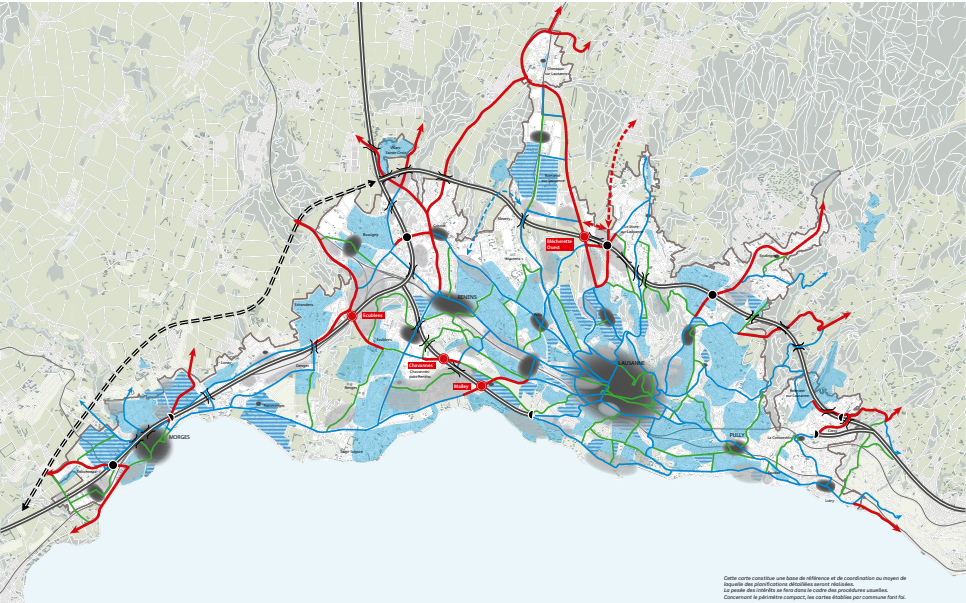
cohérentes à toutes les échelles du territoire. Sur cette base, le PALM propose de réorganiser l'accessibilité routière de l'agglomération par « poches », en utilisant de manière accrue l'autoroute, y compris pour les déplacements effectués à l'intérieur de l'agglomération. Les « poches », appelées également « bassins versants », représentent les périmètres desservis par les différentes jonctions autoroutières et raccordés à ces dernières par le réseau routier cantonal.

DES « POCHEs » PLUS PETITES POUR MAÎTRISER LES NUISANCES

Aujourd'hui, l'Ouest lausannois et ses pôles économiques accèdent au réseau autoroutier principalement par la jonction de Crissier. La jonction de Malley dessert quant à elle plus spécifiquement les Hautes Écoles. Par son ampleur, le bassin versant de la jonction de Crissier induit un important trafic, non seulement aux abords mêmes de la jonction, mais aussi sur de longs tronçons du réseau cantonal et communal qui y sont connectés.

La création de deux nouvelles jonctions à Ecublens et Chavannes induit un redécoupage du bassin versant de Crissier en trois bassins versants nettement plus petits. Ce redécoupage permettra aux automobilistes d'utiliser la jonction la plus proche de leur lieu de destination ou d'origine, diminuant ainsi l'utilisation du réseau local sur de longues distances. Le trafic motorisé est ainsi maintenu le plus longtemps possible sur l'autoroute, aussi bien pour les flux depuis l'Ouest lausannois ou vers l'extérieur que pour certains flux internes au district. Le réseau routier aux abords de la jonction de Crissier se trouve ainsi soulagé d'une partie de son trafic, qui est reporté sur les deux nouvelles jonctions.

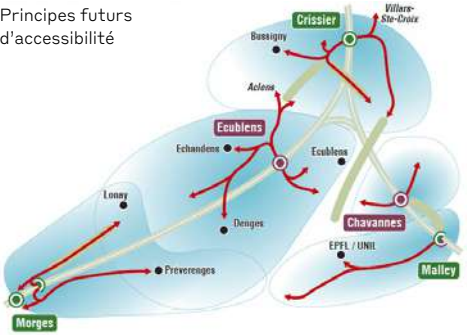
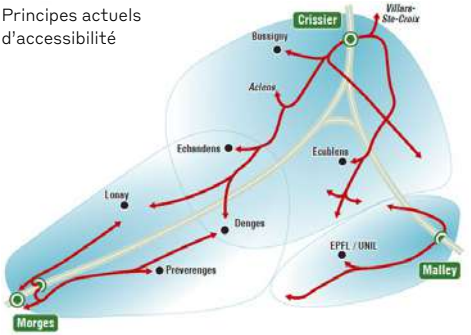
Grâce à cette redistribution, les nuisances induites par le trafic sur le territoire urbain sont mieux maîtrisées et des espaces sont libérés au profit d'aménagements spécifiques aux modes doux et aux transports publics.



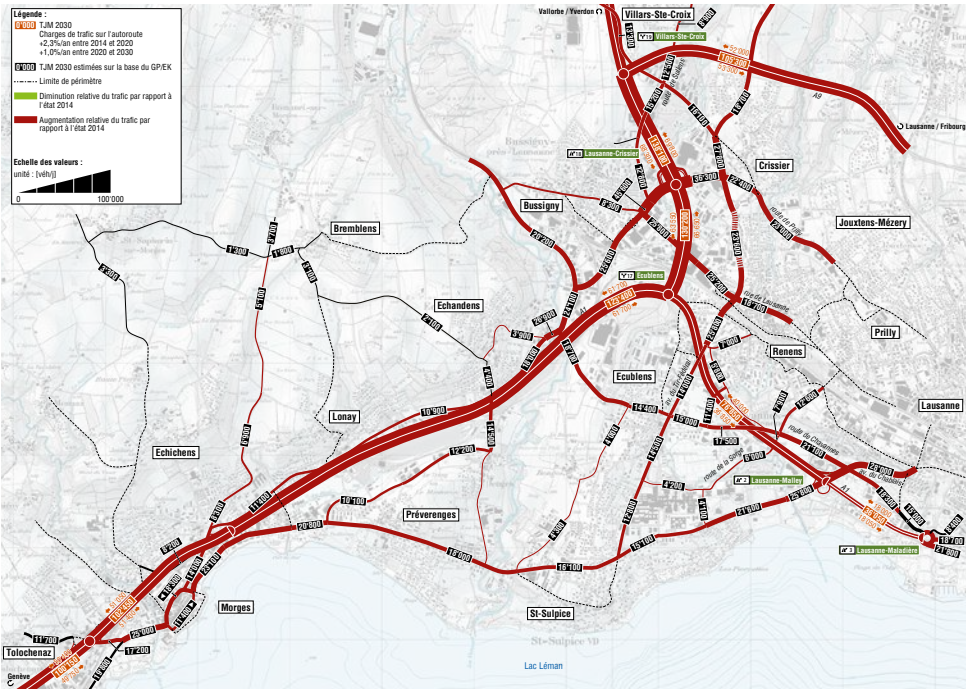
Dans la hiérarchie du réseau associée à ce principe d'accessibilité, le réseau routier principal d'agglomération, en rouge sur la carte ci-dessus, figure les pénétrantes routières directement connectées aux jonctions qui se ramifient rapidement, au profit d'un réseau hiérarchiquement « inférieur » (réseau principal urbain en bleu et réseau de distribution en vert).



Coordonnés à d'autres projets, les éléments du réseau de mobilité douce se réalisent progressivement, parfois en site totalement protégé, comme ici dans le secteur de la jonction de Crissier, mais le plus souvent en regagnant une partie de l'espace routier optimisé ou libéré.



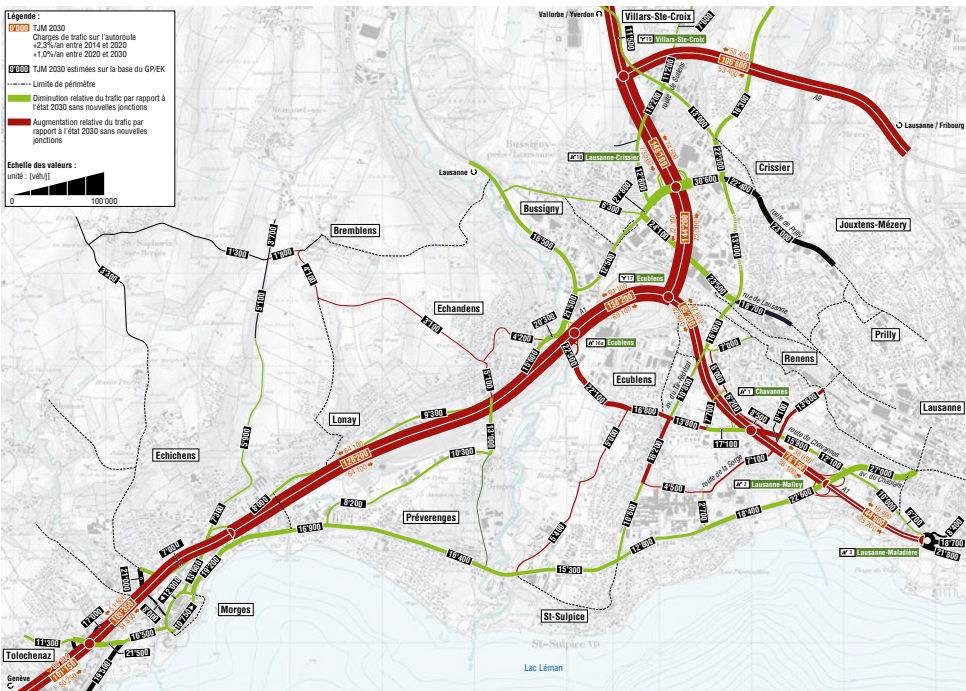
Aujourd'hui, les bassins versants (« poches ») liés à chacune des trois jonctions sont étendus, générant du trafic sur de longues distances sur les routes communales et cantonales. Avec les jonctions supplémentaires, les poches sont multipliées et leurs dimensions plus réduites, diminuant ainsi le trafic des véhicules sur les routes communales et cantonales dans les communes.



Plan de charges de trafic journalier – TJM 2030 sans nouvelles jonctions de Chavannes et Ecublens et développement des AFTPU*

Prévision du trafic journalier en 2030 avec le développement des axes forts de transports publics, mais sans les nouvelles jonctions autoroutières. Les axes routiers en rouge sont ceux dont la charge de trafic augmente entre aujourd'hui et 2030. (TJM : trafic journalier moyen).

* Axes forts de transports publics urbains



Plan de charges de trafic journalier – TJM 2030 avec nouvelles jonctions de Chavannes et Ecublens et développement des AFTPU*

Prévision du trafic journalier en 2030 avec les nouvelles jonctions autoroutières et le développement des AFTPU. La coloration en vert/rouge met en évidence les diminutions/augmentations attendues par rapport à la situation 2030 sans les nouvelles jonctions de la figure précédente et montre que l'autoroute sera davantage utilisée, au profit de la tranquillité du réseau local.

EFFETS SUR LES CHARGES DE TRAFIC

Les effets des nouvelles jonctions sur le trafic journalier (véhicules par jour) à l'horizon 2030 ont été analysés par l'OFROU.

Il apparaît que, sans les nouvelles jonctions, le trafic induit par les nouveaux habitants et emplois n'est pas entièrement compensé par le développement des axes forts de transports publics et le recours aux mobilités douces. Les importantes augmentations prévisibles sont problématiques non seulement pour le trafic routier mais aussi pour les transports publics, dont la progression serait entravée.

Avec les nouvelles jonctions d'Ecublens et de Chavannes ainsi que le développement conjugué des transports publics, le trafic est redistribué et l'essentiel du réseau local de l'Ouest lausannois soulagé. L'autoroute et la proximité immédiate des nouvelles jonctions assumeront davantage de charge, mais la plupart des axes sur l'ensemble des huit communes verront leur trafic réduit par la réalisation de ces jonctions.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Les nouvelles jonctions de Chavannes et d'Ecublens ainsi que le complément de jonction à Malley sont des mesures inscrites dans le PALM. Elles contribuent au projet d'agglomération, tout comme le renforcement de l'offre ferroviaire, le développement des axes forts de transports publics, les aménagements en faveur des modes doux et les projets de requalifications routières.

Selon leur nature, la mise en œuvre de chacune de ces mesures relève de la Confédération, du Canton ou des Communes. L'Office fédéral des routes (OFROU) a à sa charge la réalisation des mesures d'élargissement et d'exploitation de l'autoroute (secteur du goulet de Crissier) ainsi que des nouvelles jonctions. Au Canton et aux Communes revient la réalisation des mesures d'accompagnement des futures jonctions. Il s'agit d'aménager et d'exploiter le réseau routier aux abords des nouvelles jonctions afin de canaliser les flux de trafic, limiter les impacts sur les secteurs urbanisés et garantir le passage des transports publics et des cycles en termes de sécurité, de continuité et de performance.

Le financement sur le réseau cantonal hors localité est principalement à la charge du Canton. Le financement sur le réseau cantonal en localité et communal est à la charge des Communes territorialement concernées. Les mesures inscrites dans le PALM pourront être cofinancées par la Confédération. En outre, pour les aménagements de mobilité douce, une subvention du Canton allant jusqu'à 20% peut

être demandée. Les principales mesures d'accompagnement identifiées jusqu'à aujourd'hui sont les suivantes :

POUR L'ENSEMBLE DES JONCTIONS

– Des mesures de modération du trafic et de réattribution de l'espace public aux autres modes que les transports individuels motorisés (TIM) sont à planifier et mettre en œuvre dans les centralités autour des nouvelles jonctions. Toutes les communes de l'Ouest lausannois sont concernées.

POUR LA JONCTION DE CHAVANNES

– Requalification de la RC76 (route de la Maladière) entre la Bourdonnette et la future jonction (Canton) et, du côté ouest, entre le carrefour du Pontet et la future jonction (Commune). L'objectif est de maîtriser les flux routiers en lien avec la jonction, d'assurer les continuités cyclables ainsi que de renforcer la desserte en transports publics et la qualité des espaces publics du secteur. La Commune est impliquée avec le Canton dans le réaménagement du carrefour du Taluchet (route de la Maladière / rue du Léman) en lien direct avec le quartier En Dorigny, planifié dans le secteur.

– Raccordement par la Commune de la jonction à l'avenue de la Gare par la rue de la Concorde, au nord de l'autoroute (mesure inscrite dans le PALM 2012).

POUR LA JONCTION D'ECUBLENS

– Organisation par le Canton de la continuité des itinéraires cyclables sur la RC79 (route d'Yverdon, route cantonale), de part et d'autre de la jonction et mesures en faveur des transports publics qui franchissent la jonction sur la RC79 et sur la RC76 (route de la Pierre). La structure de travail mise en place en septembre 2018 est pilotée par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) du Canton et implique les Communes d'Ecublens, de Bussigny et d'Echandens.

– Organisation et maîtrise des flux de circulation liés à la jonction depuis et vers les centres d'Ecublens et d'Echandens, par les Communes concernées.

POUR LA JONCTION DE MALLEY

– Réorganisation de l'interface de la Bourdonnette pour y accueillir les développements futurs du réseau de transports publics.

– Requalification de la RC1 entre la jonction et le giratoire de Dorigny afin de mettre en place des continuités cyclables et piétonnes entre la jonction et la RC1 déjà requalifiée ainsi que de développer des mesures en faveur de la progression des transports publics.

POUR LA JONCTION DE CRISSIER

– Le projet de bus à haut niveau de service BHNS PP10, entre Crissier Bré et la gare de Bussigny, accompagnera la mise en service de la jonction.

JONCTIONS DÉSIGNÉES DANS LES ENJEUX DU PDi-OL

Le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL), en cours de finalisation, désigne treize enjeux principaux avec autant d'objectifs associés. Il définit aussi sept stratégies pour y répondre dans lesquelles les futures jonctions autoroutières ont une part déterminante à jouer.

Parmi les enjeux, la perméabilité du territoire (n°11) et la capacité des réseaux de transport (n°12) sont les plus directement concernés. Les jonctions y apparaissent comme éléments importants d'une approche multimodale. Ces deux enjeux ne sont de plus pas indépendants

des onze autres. Les jonctions auront par exemple aussi un effet sur les contraintes environnementales, la vitalité des centralités ou encore les sites d'activités du secteur secondaire.

La mobilité fait l'objet de l'orientation stratégique n°7. Le principe de favoriser le bon mode de transport pour chaque déplacement en redonnant toute son importance à l'échelle piétonne y est mis en avant. L'orientation du transport individuel motorisé en direction des jonctions autoroutières et la modération du trafic dans les quartiers sont inscrites comme objectifs à atteindre.

LES INVESTISSEMENTS POUR LE TRAFIC DANS LES AGGLOMÉRATIONS SUISSES

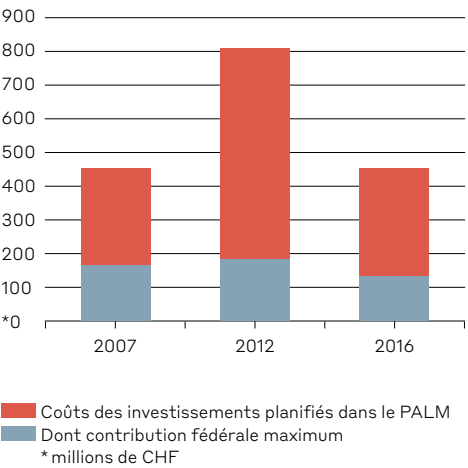
POURQUOI UN PROGRAMME FÉDÉRAL EN FAVEUR DU TRAFIC D'AGGLOMÉRATION ?

Les trois quarts de la population suisse vivent dans une ville ou une agglomération, quatre personnes actives en Suisse sur cinq y ont leur travail et près de 84 % des prestations économiques y sont réalisées. D'après les perspectives de transport 2040 de la Confédération, la concentration des places de travail dans les agglomérations se poursuivra. Ce développement place les infrastructures de transport face à des enjeux importants.

Bien souvent, les cantons et les communes ne sont pas en mesure de financer à eux seuls les infrastructures nécessaires aux fonctions incombant aux agglomérations. Le programme en faveur du trafic d'agglomération a donc été créé afin de permettre un cofinancement des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations. L'approbation du FORTA par le peuple et les cantons garantit aujourd'hui un financement illimité dans le temps des mesures relevant du trafic d'agglomération à partir de 2019. Les contributions fédérales dépendent de l'efficacité globale des projets et évoluent entre 30 % et 50 % au maximum des coûts d'investissement imputables.

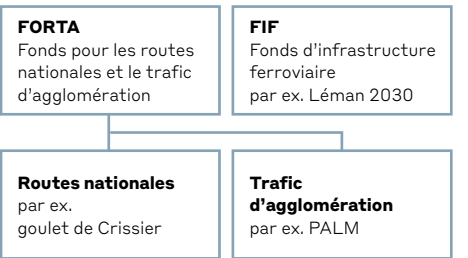
Extraits du Message du Conseil fédéral relatif à l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2019 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération du 14 septembre 2018. Les chiffres de cet article sont extraits de ce message.

PALM / MONTANT DES INVESTISSEMENTS PLANIFIÉS AVEC CONTRIBUTION FÉDÉRALE MAXIMALE



DEUX FONDS POUR FINANCER LES GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

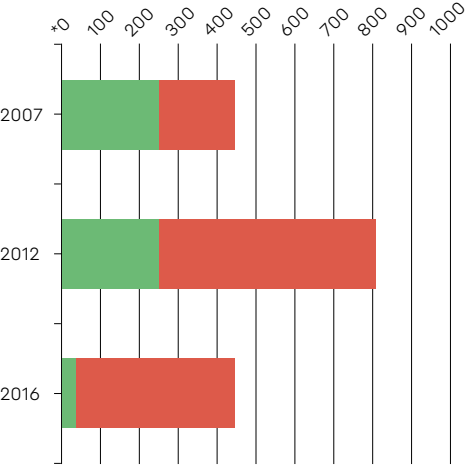
Les infrastructures de transports des agglomérations bénéficient de financements en provenance du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) et du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Les projets relevant du trafic d'agglomération sont financés par FORTA. Les projets tels que le RER, la gare de Renens et le saut-de-mouton sont financés par le FIF.



ENTRE 2007 ET 2016 :
3 générations de projets d'agglomération
44 projets d'agglomération en Suisse
6,4 millions de Suisses habitent dans ces agglomérations
4,5 milliards de francs de contribution fédérale totale accordés

Depuis la mise en place du programme en faveur du trafic d'agglomération (sans compter les contributions du fonds d'urgence),

OUEST LAUSANNOIS / MONTANT DES INVESTISSEMENTS PLANIFIÉS PAR RAPPORT AU PALM



44 agglomérations et villes suisses ont déposé un projet d'agglomération. La Confédération a accordé à ces trois générations de projets d'agglomération une contribution maximale de 4,5 milliards de francs. Ce montant bénéficie à 75 % de la population vivant dans les agglomérations, soit environ 6,4 millions de Suisses. Pour ces trois générations de projets d'agglomération, notre agglomération a obtenu une contribution fédérale maximale de près d'un demi-milliard de francs, soit un montant de 482 millions de francs.

EN 2016 :
32 projets d'agglomération déposés
6 milliards d'investissements infrastructurels planifiés
1,35 milliard de francs de contribution fédérale totale proposée

Le Conseil fédéral a proposé au Parlement d'allouer un montant de 1,35 milliards de francs aux 32 villes et agglomérations ayant déposé un projet d'agglomération de 3^e génération. Cette contribution vient en soutien à des investissements planifiés par les agglomérations d'à peu près 6 milliards de francs. Le message sera traité par les chambres du Parlement au printemps 2019 pour une décision attendue en été.

Seule une partie est imputable au fonds pour le trafic d'agglomération – ces montants ne comprennent pas les projets financés par le fonds d'urgence, comme par exemple la halte de Prilly-Malley. De nombreux projets de l'Ouest lausannois figurent dans la liste des infrastructures de transport du PALM et peuvent, à ce titre, bénéficier de la contribution fédérale. Il s'agit de projets pour les transports publics, les transports individuels motorisés et la mobilité douce. Parmi ces projets, figurent par exemple le tram t1, le BHNS, le trolleybus de la ligne 25 et la passerelle Rayon vert de la gare de Renens.

Coûts des investissements planifiés dans le PALM
Dont coûts des investissements planifiés dans l'Ouest lausannois
*millions de CHF

L'ANNÉE 2018 EN DATES CLÉS

14 MARS	9 ^e atelier de la Plate-forme logement de l'Ouest lausannois (PFL) sur le thème <i>L3PL : Pourquoi ? Comment ? Nouvelle loi sur la préservation et la promotion du parc locatif (L3PL) et opportunité pour les politiques de logement communales.</i>	18 SEPT. AU 4 OCT.	Exposition de la Distinction 2018 chez Pont 12 à Chavannes.
22 MARS	Cérémonie de remise de la Distinction de l'Ouest 2018 et vernissage de l'exposition.	23 SEPT.	Cap sur l'Ouest, « la fête du district de l'Ouest lausannois en mobilité douce ».
24 AVRIL	Voyage d'étude du Groupe décisionnel Mobilité à Delémont et la Chaux-de-Fonds.	OCTOBRE	Début des travaux préparatoires du tram à Renens.
24 AVRIL AU 15 JUIN	Exposition de la Distinction 2018 au Collège En Dallaz à Bussigny.	7 NOV.	10 ^e atelier de la Plate-forme logement de l'Ouest lausannois (PFL) sur le thème <i>Mon voisin est ferblantier. Réunir logement et activités : aspects de la mixité fonctionnelle.</i>
3 MAI	Visite du Conseil d'État dans l'Ouest lausannois pour les 10 ans du district.	3 DÉC.	Inauguration de la piste mixte (piétons/vélos) Bussigny-Crissier.
		9 NOV. AU 10 DÉC.	Enquête publique du projet de suppression du goulet d'étranglement de Crissier.



Fête du district de l'Ouest lausannois en mobilité douce



Cérémonie de remise de la Distinction de l'Ouest 2018



Cap sur l'Ouest



Visite du Conseil d'État dans l'Ouest lausannois pour les 10 ans du district



© Ville de Prilly, Ville de Renens, SDOL

L'entrée des abattoirs de Malley, juste avant leur destruction en 2014
image tirée de la vidéo « Malley s'éveille » / janvier 2015

SOMMAIRE

- 3** Les petits ruisseaux
font les grandes rivières
éditorial, par Claudine Wyssa
- 4** PDi – Une vision d'avenir
pour l'Ouest lausannois
- 7** Susciter un dialogue fécond
entre logement et urbanisme
interview croisée de Tinetta Maystre
et Germaine Müller
- 10** Jonctions autoroutières :
un maillon important de
la stratégie globale de mobilité
pour l'Ouest lausannois
- 14** Les investissements
pour le trafic dans
les agglomérations suisses

Impressum

Rédaction : Ariane Widmer, directrice du Bureau SDOL / Benoît Biéler, adjoint / Joël Christin, responsable communication / Cristina Ferrari, secrétaire / Marianne Martin, secrétaire / Jean-Christophe Boillat, délégué à la mobilité douce / Xavier Herpin, chef du projet Axes forts pour l'Ouest lausannois / Paul-Samuel Maurice, ingénieur mobilité et transports / Sylvain Badan, stagiaire géographe-urbaniste. Rédaction et édition : Charlotte von Euw, Plates-Bandes communication. Graphisme : www.atelierpoisson.ch / Impression : Graph Style SA, juin 2019 / Photo de couverture : Crissier, Matthieu Gafsou.

◀ OUEST LAUSANNOIS

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

◀ OUEST LAUSANNOIS RAPPORT DE GESTION 2018

L'OUEST LAUSANNOIS : HUIT COMMUNES, UN TERRITOIRE, UNE VISION PARTAGÉE

Depuis plus de quinze ans, Bussigny, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Prilly, Renens, Saint-Sulpice et Villars-Sainte-Croix œuvrent pour guider leur développement territorial de façon concertée et cohérente. À travers l'entité Stratégie et développement de l'Ouest lausannois (SDOL), créée en 2016 dans le prolongement du Schéma directeur établi en 2003 avec le Canton, les huit Communes ont renouvelé leur engagement à concevoir ensemble leur avenir territorial et urbain.

Aujourd'hui, les huit Communes de l'Ouest lausannois renforcent encore leur collaboration en soumettant à la population un projet commun de vision territoriale : le Plan Directeur intercommunal (PDi-OL). Cet instrument de référence qui, une fois accepté, deviendra contraignant pour les autorités est une image de ce que devrait être le territoire ouest-lausannois en 2040 : environnement, mobilité, emplois, activités, culture, patrimoine, infrastructures y sont développés dans le but d'offrir la meilleure qualité de vie possible aux habitantes et habitants de demain.

L'Ouest lausannois est dynamique et n'a pas fini de nous surprendre !

MISSION

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

STRUCTURE ET ORGANISATION

Trois organes principaux sont au cœur de SDOL et assument l'accomplissement de sa mission : le Groupe de pilotage, la Cellule de pilotage technique et le Bureau.

Le Groupe de pilotage (Gropil) représente l'organe suprême de SDOL. Composé des syndics des huit Communes et, avec voix consultative, des membres de la direction des services cantonaux concernés ainsi que de la directrice de SDOL, il assume la responsabilité des études et projets, de la gestion des finances, du personnel et de l'administration. Il décide des

propositions à soumettre pour adoption aux Municipalités et aux services cantonaux.

La Cellule de pilotage technique (CPT) est l'organe de direction technique de SDOL. Composée des responsables communaux de l'urbanisme, de représentants des services cantonaux ou de leurs suppléants et du Bureau SDOL, elle assure, au niveau opérationnel, la coordination intercommunale et avec les autorités cantonales. La CPT veille à la qualité et à la cohérence technique des études de SDOL. Elle s'exprime par ailleurs sur l'opportunité régionale et sur la conformité au PALM des dossiers à enjeu régional.

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

ACTUALITÉ

Distinction de l'Ouest 2018

Le début de l'année a été marqué par la cérémonie festive de remise des prix de la première édition de la Distinction de l'Ouest. Cet événement public a eu lieu en mars au Gymnase de Renens. Cinq distinctions et une mention ont été attribuées aux maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre respectifs. La Distinction de l'Ouest récompense des réalisations exemplaires qui contribuent au patrimoine de demain et à l'identité de ce territoire. Les Communes avaient confié en 2017 l'organisation de cet événement à l'association « Ouest lausannois : Prix Wakker 2011 ». À ce titre, le Bureau SDOL a pris en charge l'organisation de la procédure et de la manifestation. Les Distinctions de l'Ouest se répéteront selon un rythme triennal.

Le PDi-OL : l'émergence d'un projet territoire

L'année 2018 a vu prendre forme le projet territoire de l'Ouest lausannois. Cette vision d'un territoire multipolaire et varié, dynamique, paysager et accessible se projette à l'horizon 2040. Elle répond aux enjeux identifiés et aux objectifs formulés dans la phase d'étude précédente. Ce projet territorial, défini plus en détail par 7 orientations stratégiques, est le fruit d'un intense travail réalisé lors de plusieurs ateliers thématiques avec les services communaux. Les huit Municipalités ont validé ce premier volet du futur Plan Directeur intercommunal et décidé de le soumettre en consultation à la population en février et mars 2019.

BUREAU

LIEU ET EFFECTIFS

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

Les postes fixes du Bureau SDOL représentent 7.55 EPT à fin décembre. Ils sont occupés par : Ariane Widmer, directrice (85%), Benoît Biéler, adjoint (80%), Jean-Christophe Boillat, délégué mobilité douce (60%), Xavier Herpin, chef de projet des Axes forts (100%), Paul-Samuel Maurice, ingénieur transports et mobilité (90%), Cristina Ferrari, secrétaire (70%), Marianne Martin, secrétaire (30%), Caroline Trolliet, secrétaire (60%) jusqu'à fin mai, Aline Berseth, secrétaire 60% dès le 1^{er} mai.

De plus, le Bureau SDOL emploie de manière régulière un stagiaire. En 2018, ce poste a été occupé par Louis Rochaix (100%) jusqu'au 28 février puis par Florence Fasler dès le 1^{er} mars.

En lien avec le PDi, le Bureau a employé sur la base d'un poste à durée déterminée William Chibli, chargé de projet PDi (80%) jusqu'à fin juin, et Delphine Négrier (80%) dès le 1^{er} septembre.

SÉANCES DU GROPIL ET DE LA CPT

- 6 séances du Groupe de pilotage (Gropil)
- 1 séance du Gropil (uniquement représentants communaux) sur l'état d'avancement des projets de suppression du goulet d'étranglement de Crissier et des nouvelles jonctions OFROU, 28 février
- 7 séances de la Cellule de pilotage technique (CPT).

Dossier à enjeu régional analysé par la CPT en 2018 :

- Ecublens / Zone d'activités En Reculan.

RENCONTRES ET ÉCHANGES D'INFORMATIONS

En 2018, les représentants de SDOL ont rencontré diverses autorités pour échanger de l'information et coordonner différents projets et actions.

Entre autres :

- Rencontre avec les présidents des Conseils communaux et généraux, 28 janvier.

PRÉSENTATIONS DE SDOL

En 2018, les représentants de SDOL ont été sollicités à 19 reprises pour faire part de leur expérience :

- Swissbau, Bâle, 17 janvier
- SVI, Association Suisse des Ingénieurs, « Mobilität in Zeiten der Dichte », Berne, 23 janvier
- Université de Lausanne, Biennale Géosciences, « À vélo dans l'Ouest », 13 février
- Logement abordable, Dübendorf, 13 mars
- Université de Genève, « Profession ? Urbaniste », Master en développement territorial, 19 mars
- HEIG-VD, Yverdon, 29 mars
- SVI, « Les infrastructures de transports : vecteurs de qualité pour la densification », Lausanne, 17 avril
- Remix Public Space 2018, Mobilité douce, Pré-Bournaud, Prilly, 30 avril
- EspaceSuisse, colloque, « Les qualités de la densification », Renens, 8 mai
- Züricher Hochschule für Angewandte Wissenschaften, Gemeinwesen, SDOL, CAS, Renens, 8 mai
- Hochschule für Technik Rapperswil, « Agglomerationsprogramme Fallbespiel PALM-SDOL », Zürich, 26 juin
- Service Urbanisme et Bâtiments de la Ville d'Yverdon-les-Bains, visite du secteur Malley, 31 août
- Table ronde, « Théâtres en utopie », Ferme des Tilleuls, Renens, 13 septembre
- Fédération suisse des urbanistes – section romande, Groupe des jeunes, visite du secteur Malley, 28 septembre

- Gymnase de Renens, 2 octobre
- Séminaire des Architectes-Conseils de l'État (France), « L'Ouest lausannois – 15 ans de développement urbain », ECAL, 6 octobre
- Université de Lausanne, Visite de terrain dans l'Ouest lausannois, Master en géographie, 2 novembre
- Office fédéral du logement, Journées du logement, Granges, 8 novembre
- Office fédéral du développement territorial, « Gesellschaftliche Akzeptanz », Berne, 11 novembre.

ÉVÉNEMENTS PUBLICS

Expo Léman 2030

L'importante mutation que connaissent la gare de Renens et ses environs fait l'objet d'une exposition réalisée par les CFF en collaboration avec les tl, les Communes concernées et le Bureau SDOL. Films, maquettes et images de synthèse renseignent les visiteurs sur les projets. Inaugurée en novembre 2014, cette exposition est ouverte au public tous les premiers mercredis du mois, de 17h à 19h à la rue de Crissier 4b, à Renens. Il est possible de la visiter en dehors de ces horaires en s'adressant à : leman2030@cff.ch.

Visite du Conseil d'État vaudois dans le district de l'Ouest lausannois

Le 3 mai, le Conseil d'État vaudois a rendu visite au jeune district de l'Ouest lausannois, qui fêtait ses dix ans sous le slogan « L'Ouest n'a pas fini de vous étonner ». Le Bureau SDOL a été associé à la mise en place de cet événement à plusieurs titres :

- Organisation d'une balade commentée, du centre sportif de Malley à l'ECAL
- Exposition de la grande maquette de l'Ouest lausannois dans le hall de l'ECAL
- Participation à la réalisation du film d'animation 3D réalisé par l'ECAL
- Réalisation du flyer d'invitation.

Cap sur l'Ouest 2018

Après le succès des trois premières éditions (2012, 2014, 2016) du slow-up, les Communes et la préfecture ont reconduit cet événement de mobilité douce le dimanche 23 septembre 2018. Cette année, l'accent a été mis sur les dix ans du district et l'histoire des Communes de l'Ouest. Le Bureau SDOL s'est impliqué dans l'organisation de la manifestation par le biais de son délégué à la mobilité douce, avec la coordination des animations générales et la mise sur pied du concours spécial pour les dix ans du district.

Inauguration de la piste mixte (piétons-vélos) Bussigny-Crissier

Une nouvelle piste pour la mobilité douce a été réalisée par les Communes de Bussigny et Crissier (mesure infrastructurelle du projet d'agglomération). Cette mesure est une première étape d'une liaison plus conséquente entre Crissier-Bré et Bussigny. L'inauguration a eu lieu le 3 décembre 2018, en présence de représentants des Communes, du Canton et des différents milieux intéressés. Le Bureau SDOL a contribué à l'organisation de cet événement, notamment en assurant la communication.

COLLABORATIONS DIVERSES

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

- Office fédéral de l'environnement (OFEV), actualisation de la Conception « Paysage Suisse » (CPS), ateliers thématiques avec les services fédéraux, 21 mars et 5 décembre
- EPFL, Atelier Anne Lacathon, densification du quartier gare de Renens-Ecublens, 29 mai
- EPFL-ENAC, Master en entreprise, Delphine Dumas, Développement urbain du secteur Jonction-Venoge : Stratégie énergétique 2030

- EPFL-ALICE, Planes-Gardens, installations pédagogiques, St-Sulpice-Évian, Ecublens, programme propédeutique, projet d'architecture, 2018-2019
- Semaine ENAC, « Remix Public Space » : aménagements provisoires à Pré-Bournaud, Prilly, 30 avril – 4 mai
- Visions prospectives pour le Grand Genève, « Habiter la ville-paysage du 21^e siècle », Consultation internationale, décembre.
- Conférence tripartite, « Développement cohérent du territoire dans les structures régionales globales ville-campagne », 22 mars, 16 avril et 28 novembre pour la rencontre régionale.

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

PUBLICATIONS

- Image directrice des transports publics, Horizons de planification 2018-2022 et 2023-2028, Rapport final, mai
- Secteur Jonction d'Ecublens-Venoge, Rapport final, novembre
- Distinction de l'Ouest 2018, Les Cahiers de l'Ouest n°2, Infolio, mars
- Replay, Animer la friche, Les Cahiers de l'Ouest n°3, Infolio, novembre
- Revue Patrimonial, Le territoire, article « Le patrimoine et le développement de l'Ouest lausannois ».

ACCOMPAGNEMENT DE PROJETS COMMUNAUX

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

- Dans le domaine de l'urbanisme, notamment à Prilly (Viaduc), à Renens (Pont Bleu), à Crissier (Lentillières-Nord, En Chise), à Ecublens (En Mapraz)
- Dans le domaine des infrastructures de transports bénéficiant de contributions cantonales ou fédérales (par exemple l'étude du BHNS à Bussigny)
- Dans le domaine de la mobilité douce, pour des projets techniques ou de promotion (jury du concours pour une nouvelle passerelle à la route de la Pierre à Ecublens, réflexions d'accessibilité mobilité douce à Bussigny, coordination de la mise en place du service de vélos-cargo partagés « Carvelo2go », etc.).

GROUPE DE PILOTAGE EN 2018

Le Groupe de pilotage (Gropil) se compose des syndic des huit Communes et, avec voix consultative, des membres de la direction ou des cadres des services cantonaux concernés, ou ponctuellement de leurs suppléants. La direction du Bureau SDOL y participe et assure son secrétariat. En 2018, la composition a été la suivante :

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

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

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

FINANCES

La comptabilité du Bureau SDOL est intégrée à celle de la Ville de Renens avec la section 1900. Elle comprend deux rubriques distinctes : le budget de fonctionnement et le budget des études.

Le budget de fonctionnement inclut les frais annuels du Bureau. Il est financé par les Communes, au prorata de leur population (à l'exception de la Ville de Prilly, qui participe en fonction de sa population résidente dans le périmètre de SDOL, le solde faisant partie du SDNL) et par une subvention du Canton. La convention avec le Canton a été renouvelée en décembre 2017. Elle est entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2018 pour une durée de 3 ans. Elle se fonde sur la LATC. Le montant accordé par le SDT correspond à 2.2 ETP soit un montant de Fr. 142'650.- au maximum.

Les études de SDOL font l'objet d'un budget annuel assorti d'une répartition des frais. Les clés de répartition varient en fonction du projet et des partenaires intéressés. Les participations cantonales sont accordées de cas en cas, généralement sur la base de la politique cantonale en matière de pôles de développement économique, respectivement de l'aide au développement économique ou de la politique d'agglomération.

Toutes les dépenses en relation avec les études font l'objet de contrats (respectivement de confirmations d'offre) entre le Bureau SDOL et les mandataires. Toutes les factures y rattachées transitent par le Bureau SDOL : elles sont payées par la Ville de Renens et refacturées ensuite aux différents partenaires, sauf pour le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL) qui est intégré aux comptes d'investissement de la Ville de Renens avec la section 3711.

COMPTES 2018

Fonctionnement

Les comptes de fonctionnement s'équilibrent à Fr. 1'235'587.07. Les coûts à repartir pour l'année 2018 s'élèvent à Fr. 1'009'727.67 dont

- Fr. 867'077.67 à la charge des Communes (soit Fr. 11.95/habitant)
- Fr. 142'650 à la charge du Canton.

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

- Annonces et documentation : moins de dépenses que prévu
 - Frais de manifestation : l'événement « Rendez-vous de l'Ouest » n'a pas eu lieu
 - Honoraires mandats spécialistes : moins de dépenses que prévu pour la mobilité douce. L'événement Cap sur l'Ouest a été directement financé par les Communes
 - Pas de voyage d'étude du Gropil
- Ainsi que diverses autres petites économies.

Études

Les comptes des études s'équilibrent à Fr. 107'583.84, dont

- Fr. 82'853.80 à la charge des Communes
- Fr. 24'730.04 à la charge du Canton.

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

- Image directrice des tl / AP aménagements routiers : le montant budgété a été utilisé pour :
 - l'étude de la Ligne 701 / Prolongement à Prilly – Galicien / étude d'opportunité : l'étude a débuté en 2018 et se poursuivra en 2019
 - l'étude de la Ligne 33, qui devait débuter fin 2018, a été repoussée à début 2019.
- Les études Vallaire-Venoge/Espaces publics, Renges-Venoge/Etat des lieux DP et stratégie de reconfiguration et TP / étude d'opportunité et de faisabilité d'une liaison Nord Ouest ont été repoussées à l'année 2019
- La réserve pour études diverses a été partiellement utilisée pour l'étude de l'état des lieux des zones d'activités et industrielles (ZIZA) dans l'Ouest lausannois.

COMPTE	DÉSIGNATION	COMPTES 2018		BUDGET 2018		COMPTES 2017	
		Charges	Revenus	Charges	Revenus	Charges	Revenus
19	STRATÉGIE ET DÉVELOPPEMENT DE L'OUEST LAUSANNOIS	1591 554.21	1591 554.21	1852 800.00	1852 800.00	1696 968.99	1696 968.99
1900	SDOL - frais de fonctionnement	1235 587.07	1235 587.07	1276 700.00	1276 700.00	1263 870.24	1263 870.24
191	SDOL - total chantiers 1 à 7	107 583.84	107 583.84	281 000.00	281 000.00	142 415.00	142 415.00
1910	SDOL - chantier 0/ Général	43 573.70	43 573.70	56 000.00	56 000.00	35 919.25	35 919.25
1912	SDOL - chantier 2/ Secteur Bussigny à Sébeillon	50 105.04	50 105.04	–	–	37 503.00	37 503.00
1914	SDOL - chantier 4/ Sect. Zones d'activ. St-Sulpice-Ecublens	1 411.90	1 411.90	20 000.00	20 000.00	35 609.05	35 609.05
1915	SDOL - chantier 5/ Espaces publics et mobilité douce	8 185.20	8 185.20	50 000.00	50 000.00	29 711.70	29 711.70
1916	SDOL - chantier 6/ Transports	4 308.00	4 308.00	130 000.00	130 000.00	3 672.00	3 672.00
1917	SDOL - chantier 7/ Nature et paysage	–	–	25 000.00	25 000.00	–	–
1940	SDOL - PDi - Plan Directeur intercommunal	88 273.10	88 273.10	92'700.00	92'700.00	–	–
1950	SDOL - frais de fonctionnement Malley	160 110.20	160 110.20	172 400.00	172 400.00	171 777.75	171 777.75
1951	SDOL - études Malley	–	–	–	–	118 906.00	118 906.00
1961	SDOL - études Axes forts / AFTPU	–	–	30 000.00	30 000.00	–	–

Par ailleurs, le Bureau SDOL a travaillé pour l'étude du Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois, qui figure dans les comptes d'investissement de la Ville de Renens. Seuls les frais de fonctionnement du chargé de projet (1940) sont imputés sur les comptes de SDOL puis transférés dans le compte d'investissement de la Ville de Renens. Le montant de l'étude du Plan Directeur intercommunal (y compris chargé de projet) se monte à Fr. 220'243.– pour l'année 2018. Les frais de fonctionnement du Chef de projet Malley ont été imputés en 2018 sur les comptes de SDOL en attendant la mise en place de la Fabrique de Malley (1950). Ces frais ont été refacturés à la Fabrique de Malley.

STRUCTURES PÉRENNES

PLATE-FORME LOGEMENT DE L'OUEST LAUSANNOIS

Créée en décembre 2013, la plate-forme logement de l'Ouest lausannois (PFL-OL) a mis sur pied deux ateliers en 2018. Le 28 mars, à Bussigny, le 9^e atelier de la PFL-OL, intitulé « L3PL. Pourquoi ? Comment ? », a permis d'échanger sur les opportunités offertes par la nouvelle loi sur la préservation et la promotion du parc locatif et ses implications pour les politiques de logement communales. Le 10^e atelier, « Mon voisin est ferblantier », organisé le 7 novembre à St-Sulpice, s'est penché sur divers aspects et enjeux de la mixité fonctionnelle, quand activités et logements sont réunis dans un même quartier.

La participation active des représentants communaux, techniques et politiques ainsi que celle des présidents des Conseils communaux, des représentants des Commissions d'urbanisme et de quelques autres invités auxquels la plate-forme s'est ouverte selon les thèmes traités montre le besoin et l'intérêt de discuter et d'échanger sur le logement, en faisant dialoguer les préoccupations sociales et urbanistiques.

Invitée par la Confédération à se présenter lors d'un séminaire sur le thème « projets-modèles dans le domaine du logement : un tour de Suisse », la PFL-OL a été représentée par les membres de son bureau et la présidente du Gropil SDOL le 8 novembre dans le cadre des Journées du logement de Granges, organisées par l'Office fédéral du logement. Un résumé de la présentation donnée à cette occasion est disponible en français et en allemand sur les pages internet de l'OFL.

Limité dans le temps, le soutien de la Confédération et du Canton au lancement de la PFL-OL s'est prolongé en 2018. Les comptes-rendus des

ateliers sont publiés sur le site internet de SDOL. Mme Anne Merminod (St-Sulpice) préside la PFL-OL et M. Didier Divorner (Renens) en est le vice-président.

GD/GT MOBILITÉ

La mobilité forme l'un des enjeux principaux de l'Ouest lausannois. Pour prendre en charge cette thématique, et traiter les sujets de mobilités qui nécessitent une étroite collaboration entre les collectivités publiques et les partenaires concernés, un Groupe technique (GT) a été constitué en juillet 2014. Le Groupe décisionnel (GD) Mobilité a, lui, été créé suite à la réflexion sur la structure de SDOL : sa présidence est assurée par M. Alain Gillièron (Prilly) et sa vice-présidence par Mme Tinetta Maystre (Renens). Le GD est composé des municipaux en charge des transports ainsi que de représentants du Canton, de la Police de l'Ouest lausannois (POL), des Hautes Écoles et des tl. Pour la coordination avec les secteurs adjacents, des représentants de Région Morges, des MBC et de la Ville de Lausanne sont également invités aux séances. Le Bureau SDOL assure le secrétariat des GD/GT. Cinq séances du GD Mobilité ont eu lieu en 2018.

Le 24 avril 2018, le Bureau SDOL a organisé une sortie des GT et GD Mobilité sur la thématique des interfaces de transports et places de gare récemment réaménagées. La matinée a été consacrée à la visite de la place de la Gare de Delémont (Prix FLUX 2016) et à la présentation du projet de réaménagement par l'urbaniste communal ainsi que par le maire de Delémont. L'après-midi s'est déroulée à la Chaux-de-Fonds avec des visites de la place de la Gare, de l'interface de bus récemment réalisée (prix Hochparterre) et du nouveau quartier Le Corbusier, toutes trois commentées par l'urbaniste communal.

CELLULE DE COORDINATION DES CHANTIERS

L'Ouest lausannois sera particulièrement impacté par les chantiers à venir : projets de tramway et bus en site propre, du LEB et de CFF Léman 2030, sans oublier les grands projets urbains en cours et l'entretien régulier de la voirie. Pour disposer d'une vision globale des travaux et de leurs conséquences ainsi que faciliter le partage d'informations entre les intervenants, un groupe de travail s'est constitué entre les services communaux des travaux, les gestionnaires de réseaux, le Canton, la police et les tl. L'animation de ce groupe de travail est assurée par le Bureau SDOL. Un processus intercommunal d'information et d'analyse des impacts des chantiers est en cours de mise en place.

La Ville de Lausanne a poursuivi le développement d'une nouvelle base de données de partage des informations sur les chantiers planifiés dans les secteurs Ouest et Centre lausannois afin de gérer les chantiers impliquant différents acteurs. La maquette de cet outil a évolué courant 2018 et les besoins de l'Ouest lausannois ont été pris en compte par Lausanne pour finaliser le système. La migration vers le nouvel outil est planifiée pour février 2019.

GROUPE VÉLO (GVOL)

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

- Suivi des projets d'Axes forts de transports publics (AFTPU) du point de vue de la mobilité douce (projets partiels 1, 2, 5 et 10)
- Information sur le projet de vélos-cargo en libre-service (CarVelo2go)
- Jalonnement vélo du PALM
- Projet de signalisation des impasses avec dérogation pour la mobilité douce
- Suivi du dossier des vélos en libre-service (VLS)
- Cap sur l'Ouest 2018
- Organisation d'une première tournée à vélo GVOL sur le terrain, avec visite de projets ou problématiques localisées.

PLAN DIRECTEUR INTERCOMMUNAL

Les huit Communes de l'Ouest lausannois révisent leur plan directeur communal respectif dans une démarche conjointe de « Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL) ». Dans le respect de leurs spécificités, ce plan expose les grandes orientations et les principes d'aménagement du district. Il offre une vision d'ensemble des projets et coordonne les actions sur le territoire. La démarche de PDi-OL permet de rationaliser les coûts des études et d'assurer une cohérence pour l'évolution de l'Ouest lausannois. Elle s'appuie fortement sur les études de planification menées ces dix dernières années.

La phase d'élaboration du PDi-OL a débuté le 23 mai 2016. La démarche se déroule en six étapes. Après avoir établi un diagnostic de la situation actuelle et fixé des objectifs en 2016 et 2017, l'année 2018 a été principalement dédiée à l'étape 4, qui porte sur le projet de territoire de l'Ouest lausannois. Des ateliers thématiques (urbanisme, mobilité, environnement, paysage, énergie, etc.) ont été organisés au premier semestre de l'année, regroupant, en plus des représentants communaux, les représentants des services cantonaux concernés et des experts extérieurs. Le second semestre a permis l'élaboration d'un premier rapport intermédiaire du Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois, qui a été soumis aux huit Municipalités pour prise d'acte et validation en novembre et décembre 2018. Ce rapport intermédiaire, auquel le chapitre sur la mise en œuvre manque encore, sera mis en consultation auprès de la population durant les mois de février et de mars 2019.

Le chapitre sur la mise en œuvre et les mesures sera élaboré au cours du premier semestre 2019. Le PDi-OL complet sera ensuite transmis aux services cantonaux pour examen préalable, puis mis en consultation publique. Il devra ensuite être adopté par les Conseils communaux et généraux des Communes, puis approuvé par le Conseil d'État. Il deviendra alors contraignant pour les autorités et servira de guide pour les actions à entreprendre durant les vingt prochaines années.

SITES

SECTEUR JONCTION D'ECUBLENS-VENOGE (SITE E)

La future jonction d'Ecublens va profondément modifier le contexte urbain du secteur en le désenclavant, mais également en créant une nouvelle attractivité. Deux études ont été lancées en 2015 pour apporter des réponses à ces enjeux. L'étude Lignes directrices et stratégie d'aménagement, menée par les Communes d'Ecublens et de Bussigny et pilotée par le Bureau SDOL, vise à accompagner la nouvelle jonction d'un programme d'aménagement urbain et de développement économique. Le rapport final de cette étude a été validé fin 2018. Son contenu est versé au dossier de Plan Directeur intercommunal (PDi-OL). Un 2^e atelier de réflexion, consacré à la mise en oeuvre des lignes directrices de l'étude, aura lieu avec les acteurs directement concernés en février 2019.

L'étude d'accessibilité multimodale en lien avec la future jonction d'Ecublens, pilotée par le Canton, apporte des réponses aux nouveaux enjeux engendrés par l'ouverture de la jonction pour les cyclistes, les transports publics et la circulation routière dans le secteur. Elle a été finalisée en 2018.

SECTEUR CROIX-DU-PÉAGE (SITE E)

Dans la perspective de l'arrivée du tramway à Croix-du-Péage, et pour répondre aux demandes de certaines entreprises implantées dans le secteur, la Commune de Villars-Sainte-Croix a souhaité étudier la possibilité d'une densification du secteur d'activités de Croix-du-Péage. Un mandat a été attribué à un bureau spécialisé pour identifier les verrous à une densification du secteur et élaborer des propositions d'adaptation du règlement en vigueur. L'étude, pilotée au niveau technique par le Bureau SDOL, a débuté en 2017. Ses résultats confirment l'opportunité d'adapter le règlement des constructions (RPGA) pour permettre une densité et une hauteur des bâtiments plus importantes et assouplir certaines règles contraignant la constructibilité. L'étude a fait l'objet d'une présentation au Conseil général de la Commune à l'automne 2018. Suite à cette présentation, la Municipalité de Villars-Sainte-Croix a confirmé son souhait de modifier le RPGA, ce qui sera effectué durant l'année 2019.

SECTEUR VALLAIRE-VENOGE (SITE G)

Les Communes d'Ecublens et de Saint-Sulpice, en collaboration avec le Canton et le Bureau SDOL, ont décidé en 2016 de mandater un bureau spécialisé pour réaliser une image directrice du secteur. Cette dernière s'appuie sur une analyse de la situation foncière et immobilière du site et a été développée sur la base de différents scénarios d'évolution. Soumise pour validation aux différents partenaires durant l'année 2018, l'image directrice a été versée au dossier du Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL). Dans ce cadre, les grandes orientations seront mises en consultation publique puis adoptées par le Conseil communal. Elles obtiendront alors leur assise légale. Avec l'aboutissement de la phase de planification directrice, le pilotage de ce dossier est repris par chacune des Communes concernées.

INFRASTRUCTURES

GARE DE RENENS

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

Le Bureau SDOL continue, selon les besoins, à soutenir les Communes pour la communication globale du projet et assure l'accueil de la population au pavillon d'information Léman 2030 lors de son ouverture mensuelle.

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

NOUVELLES JONCTIONS AUTOROUTIÈRES

Le Bureau SDOL a participé à la mise en place d'une coordination avec le Canton, l'OFROU et les Communes pour le projet de suppression du goulet d'étranglement de Crissier. Une séance avec le Gropil, le Canton et l'OFROU en février a permis d'échanger sur l'avancement du projet.

Un historique des études et décisions des Communes de l'Ouest lausannois sur ce projet a été réalisé et partagé avec les partenaires concernés.

Les représentants du Bureau SDOL ont accompagné les Communes dans le cadre de la mise à l'enquête publique de ce projet (du 9 novembre au 12 décembre 2018). Le Bureau SDOL a participé à 2 séances d'information publique (Ecublens, Chavannes) et un courrier du Gropil SDOL a été transmis à l'OFROU pour confirmer le soutien à l'opportunité des projets de nouvelles jonctions.

RC76-JONCTION VENOG-ECUBLENS

En octobre 2018, la DGMR a mis en place la démarche pour l'étude des mesures d'accompagnement nécessaires à la jonction d'Ecublens. Cette démarche fait suite à l'étude d'accessibilité de la jonction d'Ecublens réalisée par le bureau Transitec. Le but est d'aboutir à un aménagement et un principe d'exploitation pour les trois branches des RC 76 et 79 qui convergent sur la jonction, permettant de répondre à l'ensemble des enjeux. Le Bureau SDOL est intégré dans le groupe technique et le groupe décisionnel de l'étude.

AXES FORTS (AFTPU)

Le Bureau SDOL collabore avec la direction du projet des Axes forts. Il conduit, respectivement participe, aux études de la phase de planification des projets partiels des axes forts suivants : le tramway t1 (partie Ouest lausannois, PP2) et son extension (PP1), le BHNS (PP5) sur la route de Cossonay et son prolongement vers Bussigny (PP10) ainsi que l'évolution du m1. À ce titre, les représentants du Bureau SDOL participent aux séances des COPROJ et des Groupes techniques (27 séances) ainsi que de la Cellule de communication (4 séances) et du Groupe de concertation (1 séance). S'ajoutent à ces séances 8 séances spéciales pour la thématique du choix de terminus du PP1.

Projet Tramway t1 - tronçon Galicien à Renens-Gare (PP2)

Les activités se sont principalement concentrées sur :

- La préparation des enquêtes complémentaires sur Renens : PAP complémentaire rue du Terminus, PAP complémentaire place nord de la gare et PAP complémentaire passage du 1^{er} Août. Il s'agit de reprises du projet pour son amélioration. Ces dossiers d'enquête seront déposés début 2019.
- L'adjudication du dernier lot du mandat Génie civil sur Renens. Le chantier est prêt à démarrer dès la décision du Tribunal fédéral.
- La préparation et le démarrage des travaux sur le secteur de la place de la gare de Renens : démolitions, déviation de réseaux et déplacement des chaussées.
- L'élaboration des conventions entre les t1 et les Communes pour le financement, la conduite du projet et la gestion des ouvrages.
- Prolongement du Tramway t1 jusqu'à Bussigny-Croix-du-Péage (PP1).

Prolongement du Tramway t1 jusqu'à Bussigny-Croix-du-Péage (PP1)

En 2016, l'EMPD (Exposé des motifs et projet de décret) a été voté par le Grand Conseil et la phase de projet d'ouvrage initiée. Les appels d'offres ont été lancés pour les mandats Génie civil, Urbanisme, Environnement et Trafic. L'étude « itération urbanistique », réalisée en 2016, sert de référence

pour coordonner, dans le temps et l'espace, les projets de développement des quartiers avec les aménagements du tramway.

Dans le but de conjuguer au mieux l'aménagement de l'infrastructure du tram et le développement urbain, une étude de synthèse des planifications et projets (urbanisation et mesures infrastructurelles) a été réalisée en tenant compte des différents horizons de planification. Mandatée conjointement par SDOL et la DMGR, cette étude fournit un aperçu global des projets à mener autour de l'axe du tram ainsi que les données nécessaires au calcul du nombre de voyages (données nécessaires au calcul du taux de couverture). Le choix du terminus (Villars-Sainte-Croix ou Cocagne) interviendra début 2019 et se basera notamment sur les renseignements fournis par cette étude.

L'année 2018 a été consacrée à l'élaboration du projet d'ouvrage : les différentes variantes d'aménagement ont été étudiées et les choix effectués sur chaque secteur.

Projet de BHNS sur la route de Cossonay, de Montétan à Crissier-Bré (PP5)

L'année 2018 a été consacrée à la poursuite des discussions avec les opposants et la moitié des oppositions a été levée. La Commission immobilière poursuit les négociations avec les riverains impactés et accompagne le traitement des oppositions. Le dossier d'appel d'offres Génie civil a été produit durant l'année 2018. Sa publication début 2019 permettra le vote des crédits d'ouvrage mi-2019.

Les plans de signalisation sont terminés et la publication est prévue en janvier 2019.

Prolongement du BHNS de Crissier-Bré à Bussigny-Gare (PP10)

Les crédits EMPD pour la participation cantonale ont été votés en septembre 2016 pour débiter les études d'avant-projet. Le préavis pour la part communale a été approuvé par le Conseil communal de Bussigny en juin 2017. L'organisation du projet ainsi que le découpage en un tronçon communal sur Bussigny et un tronçon route cantonale hors agglomération ont été validés. Suite à l'appel d'offres pour une étude d'avant-projet lancée en 2017, le mandat a été attribué au bureau BG et l'étude démarrée en septembre 2018.

Elle doit contribuer à choisir la meilleure variante de terminus du BHNS à la gare de Bussigny et à répondre aux enjeux d'aménagement de l'espace public, de circulation de bus bi-articulés ainsi que de mobilité douce.

Le pilotage de cette étude est délégué au Bureau SDOL et celle-ci est connectée à la partie PP10 RC-Crissier, pilotée par la DGMR. SDOL participe également au groupe de suivi de ce secteur, pour lequel un avant-projet et une étude trafic sont en cours.

Métro m1

Afin de permettre son développement programmé, l'agglomération Lausanne-Morges déploie un réseau d'axes forts de transports publics urbains (AFTPU). Lors de sa séance du 17 novembre 2017, la délégation politique (DEPOL) des AFTPU a validé la constitution d'un nouveau projet partiel relatif au développement du m1.

Les représentants de SDOL participent au groupe technique et au comité de projet de ce nouveau projet partiel m1. Le Bureau SDOL a été particulièrement impliqué dans la rédaction du cahier des charges de l'étude exploratoire. Cette dernière sera réalisée en 2019 : elle servira à définir la demande à satisfaire par le m1, le système de transport adapté pour y répondre et l'estimation de ses coûts.

ÉTUDES THÉMATIQUES ET TRANSVERSALES

TRANSPORTS PUBLICS

Suite à la validation de la nouvelle image directrice 2025 des transports publics dans l'Ouest lausannois le 22 novembre 2017, puis de la séance intercommunale du 15 janvier 2018, des études ont été engagées pour mettre en œuvre des mesures.

Les groupes spécifiques pour les projets de passage en bus articulés sur la ligne 33 des t1 et le prolongement de la ligne 701 des MBC ont contribué à définir des cahiers des charges pour réaliser des études préliminaires et une étude d'avant-projet. Le Bureau SDOL est en charge du pilotage du mandat d'avant-projet de la ligne 33 et fait également partie du groupe de suivi du projet de développement de la ligne 701.

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

ZONES INDUSTRIELLES

ET ZONES D'ACTIVITÉS (ZIZA)

Avec l'entrée en vigueur de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) révisée, les zones industrielles et zones d'activités (ZIZA) doivent désormais être régies à l'aide d'un système de gestion des zones d'activités (SGZA). À ce jour, la définition précise de ce système pour l'agglomération Lausanne-Morges n'existe pas encore et le Canton souhaite le définir et le mettre en place durant l'année 2019.

À l'échelle cantonale, une Stratégie de gestion des zones d'activités a abouti en 2016, sur la base de données cartographiques datant de 2013. Elle fait l'état des lieux des ZIZA dans le Canton et pose les enjeux liés à cette thématique.

Afin d'établir un premier état des lieux des ZIZA à l'échelle ouest-lausannoise, les huit Communes ont mandaté le bureau LMLV, auteur de l'étude cantonale pour qu'il recentre les données de cette recherche sur l'Ouest lausannois.

Terminée en juin 2018, cette analyse a permis d'établir un état de la situation des ZIZA ainsi que d'identifier les enjeux spécifiques à ces territoires. Elle a ensuite alimenté le Plan Directeur intercommunal en cours d'élaboration. Sur cette base, les autorités pourront se déterminer sur les secteurs maintenus à long terme en ZIZA et ceux à reconverter. Les résultats de cette analyse serviront également de donnée de base pour l'étude territoriale Activités du PALM.

INSTRUMENTS

SITE INTERNET

À l'adresse www.ouest-lausannois.ch, le site de SDOL se déploie en une carte interactive sur laquelle le visiteur peut afficher les principaux projets en cours. Le site présente également les thématiques abordées conjointement par les huit Communes et le Canton pour le territoire de l'Ouest lausannois ainsi que les structures de collaboration mises en place. Une newsletter permet de rester informé de l'avancement des projets.

MAQUETTE DE L'OUEST LAUSANNOIS

La maquette de l'Ouest lausannois à l'échelle 1/1000, réalisée par l'Atelier des maquettes de l'EPFL, continue d'être actualisée au gré des opportunités et de l'avancement des projets. Les bâtiments construits durant les dernières années sont progressivement ajoutés. Des modules complémentaires ont par ailleurs été commandés pour Bussigny, Ecublens et Crissier, permettant de couvrir pratiquement l'entier de la surface urbanisée de l'Ouest lausannois. Certains modules sont présentés de façon permanente au pavillon de l'expo Léman 2030 ou dans les locaux de l'Université de

Lausanne. En 2018, pour les dix ans du district, le Conseil d'État s'est déplacé dans l'Ouest lausannois. À cette occasion, la maquette a été exposée dans son ensemble à l'ECAL.

AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES

FONCTIONNEMENT

Gouvernance PALM

L'entité SDOL participe à la conduite partenariale du PALM. Dans ce cadre, les représentants de SDOL ont participé à 3 séances du Copil PALM et à 12 séances de la DT PALM. Les principaux sujets traités au sein de ces plates-formes, avec incidences sur l'Ouest lausannois, ont été les suivants :

- l'état de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation et infrastructurelles des PALM 2007 et 2012
- le système de suivi (monitoring) des mesures d'urbanisation et d'infrastructures
- le suivi de l'évaluation du PALM 2016
- le dépôt du prochain projet d'agglomération
- le cadrage, respectivement le suivi des études Activités et Planification énergétique
- l'élaboration du budget des études du PALM pour l'année 2019
- la préparation de la Conférence d'agglomération 2019
- une réflexion initiée en fin d'année quant à planification des études PALM, avec des résultats attendus début 2019.

Depuis 2017, le SDT met sur pied une série de rencontres avec les bureaux des schémas directeurs et des agglomérations du Canton de Vaud. Ces rencontres se font sous la forme d'informations et de discussions ou d'ateliers participatifs. Le Bureau SDOL a participé aux 4 séances qui ont eu lieu en 2018. Les sujets principaux abordés dans ce cadre ont été les suivants :

- la nouvelle LATC et les Plans directeurs intercommunaux d'agglomération selon la nouvelle loi
- la densification des centres et le traitement des réserves en zones d'habitation et mixtes dans les agglomérations
- le système de gestion des zones d'activités
- le processus de demande de subvention pour les études
- le processus de signature des accords sur les prestations et des protocoles additionnels.

Rencontres des présidents des schémas directeurs et des régions

Une rencontre des présidents a eu lieu pour évoquer notamment la question du lien à établir entre le futur Plan directeur d'agglomération et le PA5.

Convention de subventionnement

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

GS Mobilité douce

Le Bureau SDOL a pris une part active au Groupe Mobilité douce du PALM (4 séances). Les sujets traités ont été, entre autres, le suivi du développement des vélos en libre-service, le suivi du projet de jalonement vélo à l'échelle de l'agglomération ainsi que le projet de voie verte d'agglomération.

Groupe tl/vélos

Le groupe tl/vélos, intégrant les représentants des associations cyclistes, les schémas directeurs, la direction tl et les représentants des conducteurs, est actif depuis 2017. Il permet un échange d'expériences entre usagers cyclistes et conducteurs, notamment pour les questions de performance et de sécurité, de complémentarité entre ces deux modes ainsi que d'évolution du matériel et des besoins utilisateurs. En 2018, 3 séances ont eu lieu, dédiées, entre autres, à une présentation des nouveaux types de véhicules et de vélos ainsi qu'à une évaluation des aspects d'angle mort.

PALM 2016

Évaluation de la Confédération

Le PALM fait partie des 37 projets d'agglomération de 3^e génération soumis à la Confédération. À l'échelle de la Suisse, les contributions de la Confédération pour l'ensemble des projets d'agglomération s'élèveront à 1,08 milliards de francs.

Le PALM comprend notamment 45 mesures de mobilité –correspondant à un investissement de 400 millions de francs –et des mesures pour le développement du réseau de transports publics dont, en particulier, la 2^e étape du métro m3 entre le Flon et la Blécherette et de nouveaux tronçons de bus à haut niveau de service (BHNS). Toutes ces mesures prétendent à un cofinancement fédéral.

Sur la base de l'évaluation du projet par la Confédération en fonction du rapport coût-utilité, le PALM 2016 a obtenu un taux de contribution fédéral de 35% (taux maximum 40%), correspondant à un montant total de 156,066 millions de francs (mesures des listes A et B). Les points forts du projet qui ont été mentionnés par la Confédération dans son examen sont, entre autres, la bonne coordination urbanisation/transport, la structure limpide du projet, le concept multimodal de mobilité et la poursuite de la stratégie de densification. Le retard important de la mise en œuvre (1^{ère} génération) a en revanche pénalisé le résultat de l'évaluation.

Le message relatif à l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2019 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération a été soumis au Parlement en septembre 2018 pour une adoption des crédits en juin 2019. Les accords sur les prestations et les protocoles additionnels signés par les partenaires du PALM devraient être transmis à la Confédération par le Conseil d'État en août 2019 pour une signature des accords sur les prestations par la cheffe du DETEC en automne 2019.

MISE EN ŒUVRE DES MESURES PALM

Monitoring des mesures d'urbanisation

L'adoption de la 4^e adaptation du Plan directeur cantonal par le Conseil fédéral le 31 janvier 2018 a posé le cadre pour la mise en œuvre des mesures d'urbanisation (Mesures A11 et F12). Elle comprend le dimensionnement du potentiel d'accueil et la mise en place d'un système de suivi des mesures d'urbanisation. Ce système permet de stimuler la réalisation des réserves en zone à bâtir, de faciliter l'approbation des plans d'affectation par le Canton, tout en respectant les perspectives de croissance attribuées par le PDCn à l'horizon 2030, et d'assurer un monitoring périodique de l'état d'avancement des mesures d'urbanisation.

Le travail de dimensionnement du potentiel d'accueil a été complexifié par la problématique des zones d'activités et par l'objectif cantonal de mettre en place un système de gestion à l'échelle du Canton (Mesures D11 et D12). Ces réflexions sont toujours en cours et peuvent impacter le traitement des plans partiels d'affectation (zones d'habitation et mixtes et zones d'activités).

Suivi des mesures infrastructurelles des PALM 2007 et 2012

Le Bureau SDOL a été à disposition des Communes pour leurs demandes de contributions fédérales aux mesures infrastructurelles.

Le tableau de bord intégrant l'ensemble des mesures PALM 2007 et 2012 avec les informations sur leur avancement a été mis à jour. Le sujet de la cartographie SIG illustrant ces mesures a été porté au DT PALM pour démarrer une réflexion plus large sur la création d'un outil interactif à l'échelle du territoire du PALM.

SDOL a également relayé l'appel à projets de la Confédération aux Communes de l'Ouest lausannois. Il s'agit d'utiliser les cofinancements perdus par certains projets des PALM 2007 et 2012 (abandonnés ou réalisés sans demande de cofinancement) pour de nouveaux projets similaires assez mûrs pour être entrepris.

Suivi des mesures infrastructurelles du PALM 2016

Le Bureau SDOL a géré les questions et remarques des Communes relatives à la stratégie mobilité du projet d'agglomération 2016. Les mesures du PALM 2016 ont été intégrées au tableau de bord avec celles des PALM 2007 et 2012.

Les crédits pour la réalisation des mesures du PALM 2016 seront votés en 2019 et le Bureau SDOL soutient les Communes pour les demandes de contributions fédérales au même titre que pour les mesures des PALM 2007 et 2012.

STRATÉGIE TOURS

La « Stratégie d'implantation des tours dans l'Agglomération Lausanne-Morges », adoptée en 2015, a le statut d'un instrument d'aide à la décision. Elle instaure des critères, des outils d'analyse et un pool d'experts pour aider à évaluer chaque projet particulier dans son contexte et selon les circonstances. Le pool d'experts Tours est composé comme suit : M.-P. Mayor, présidente, architecte urbaniste EAUG EPFL FSU / L. Geninasca, vice-président, architecte EPFZ FAS SIA / R. Winogrand, architecte paysagiste SIA / L. Deon, architecte EPFZ FAS SIA / M. Keller, secrétaire du pool d'experts, architecte. Aucun dossier n'a été soumis au pool en 2018.

PLANIFICATION ÉNERGÉTIQUE À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION

Conformément au programme de mise en œuvre du projet d'agglomération, le Copil PALM a été informé en décembre du lancement de l'étude pour la planification énergétique. L'étude sera réalisée entre 2018 et 2019 et conduite par la DGE dans le cadre des structures de projet du PALM. Des groupes spécialisés et de consultation ont été constitués à cette occasion. Certains représentants communaux, dont le Bureau SDOL, les gestionnaires des réseaux et les fournisseurs d'énergie participent à ces groupes. Cette planification définira, entre autres, les principes directeurs en vue de l'établissement d'un Plan directeur des énergies de réseaux au sein du périmètre compact du PALM.

DÉPÔT DU PROCHAIN PROJET D'AGGLOMÉRATION

Les réflexions initiées en 2017 quant à la nécessité de déposer un 4^e projet d'agglomération en 2020 ont abouti à la décision du Copil PALM de juin de renoncer à déposer un PA4 et de viser le dépôt d'un projet de 5^e génération en juin 2025. Une lettre d'intention a ainsi été signée par les partenaires du PALM.

◀ OUEST LAUSANNOIS

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