

# ◀ OUEST LAUSANNOIS ACTIVITÉS 2019

[www.ouest-lausannois.ch](http://www.ouest-lausannois.ch)

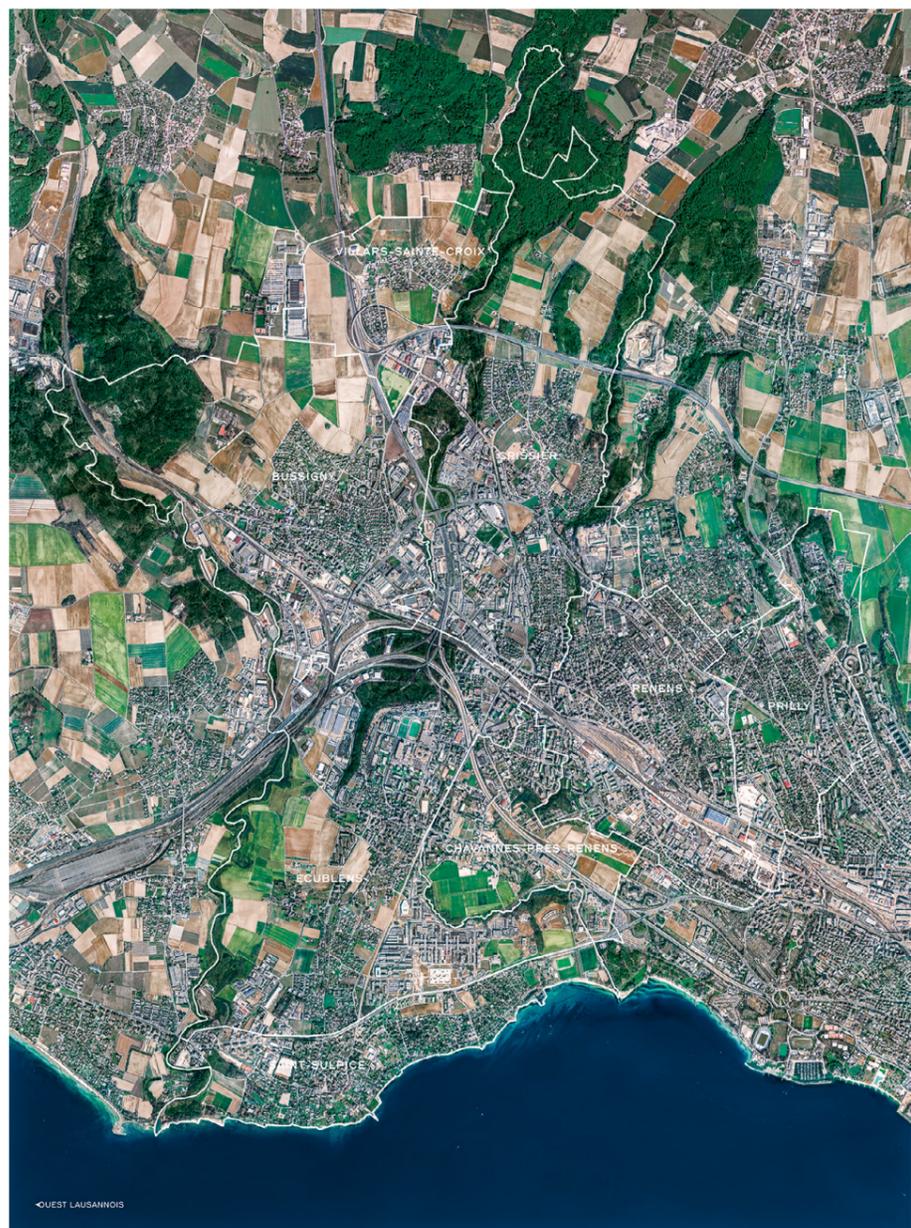
BUSSIGNY  
CHAVANNES-PRÈS-RENNES  
CRISSIER  
ECUBLENS  
PRILLY  
RENNES  
SAINT-SULPICE  
VILLARS-SAINTE-CROIX  
ÉTAT DE VAUD

## 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 TI 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](http://www.ouest-lausannois.ch)



Vue aérienne de l'Ouest lausannois

## PRÉCIEUX ÉCHANGES POUR LES RÉALISATIONS À VENIR



Claudine Wyssa,  
présidente du groupe  
de pilotage SDOL

Un tableau toujours plus net, plus complet et mieux défini... Le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL) se précise et les bénéfices de la consultation intermédiaire menée en mars sont précieux.

Les ateliers publics, les réunions d'échange et d'information ainsi que les formulaires sur internet ont apporté de nombreuses réponses et commentaires, dont plus de 100 prises de position écrites. Parfois fournies et détaillées, ces contributions complètent la vision partagée que nous élaborons ensemble. Démarche pionnière dans le canton, le PDi-OL que nous espérons soumettre en 2020 à la consultation publique formelle, puis à l'approbation de nos huit Conseils communaux, se construit ainsi un peu comme un puzzle : chacun y apporte des pièces ou corrige un positionnement.

Le besoin de grands parcs multifonctionnels a par exemple émergé de cette démarche. Leur rôle, leur nombre et leur importance pour l'Ouest lausannois se sont précisés tout au long des échanges. Ces parcs, dont plusieurs sont prévus le long de la Mèbre, de la Sorge et de la Venoge, complètent, avec les espaces publics de proximité, les campagnes et les forêts, un réseau d'espaces verts essentiels pour l'équilibre paysager et écologique, la détente et l'apport de fraîcheur face aux îlots de chaleur urbains.

Le puzzle se forme mais ne présente pas pour autant une image figée et unique. Nous nous accordons sur des principes, rendant possible de multiples études et projets. Comme si chaque pièce du puzzle avait plusieurs couches, permettant une variété d'images, toutes cohérentes.

L'horizon 2040 ne se présente donc pas comme une photo. Le PDi-OL comporte bien une part de projection, d'aspiration et peut-être de rêve, mais il relie surtout des constats et définit les pistes pour valoriser et tirer au mieux parti des richesses dont nous bénéficions. La véritable image émergera des projets de réalisation que le PDi-OL rendra possibles.

Visée directrice et réalisations vont ainsi de pair, et maintenir l'équilibre entre elles est primordial. L'année 2019 aura été particulièrement réjouissante à ce titre : la dernière étape d'élaboration du PDi-OL a coïncidé avec des chantiers de toute taille dont les plus visibles, avec leurs grues immenses – que ce soit au Pont Bleu ou pour la passerelle Rayon Vert – ont littéralement jeté des nouveaux ponts dans l'Ouest lausannois.

Le printemps de cette année aura aussi vu Benoît Biéler succéder à Ariane Widmer à la tête du Bureau SDOL. C'est une transmission idéale suite au départ de l'ancienne directrice, qui a mis en place les structures essentielles que nous connaissons et initié de nombreuses pratiques pour offrir un cadre et une vision à une échelle nouvelle sur les questions du développement territorial ouest-lausannois. Le nouveau directeur, aux compétences étendues et à l'engagement confirmé pour l'intérêt public, dispose d'une parfaite connaissance de tout ce qui touche à SDOL, acquise en plus de dix ans de collaboration. Il a tissé des liens de confiance avec de nombreux acteurs du développement et assure ainsi la meilleure prise de témoin qu'on puisse imaginer à l'orée de la nouvelle étape que représente le PDi-OL.

# MOBILITÉ DOUCE : LA PETITE REINE EN VEDETTE

En 2019, le vélo était à l'honneur dans l'Ouest lausannois ! L'année a été marquée par la sortie du troisième guide de la série « À vélo dans l'Ouest » et la publication de la carte vélo de l'Ouest lausannois, utile aux cyclistes – ou futurs cyclistes. Sur le terrain, les impasses se sont ouvertes à la mobilité douce avec « passe-partout », action visant à signaler leur accessibilité. Les Communes et le Bureau SDOL ont également inauguré un nouveau concept de stand : mobile et sur deux roues, il a sillonné l'Ouest pour présenter différents projets de mobilité douce durant la Semaine de la mobilité. Enfin, une formation vélo et vélo électrique a été proposée aux habitants et usagers de l'Ouest lausannois.

## À VÉLO AU TRAVAIL

Troisième volet de la série « À vélo dans l'Ouest » destinée à encourager la pratique du vélo, le nouveau guide « À vélo au travail » rassemble astuces et bons plans pour celles et ceux qui souhaiteraient utiliser la petite reine entre leur domicile et leur lieu de travail/formation. Publié par l'association « Ouest lausannois : Prix Wakker 2011 » (OLPW-2011), ce fascicule de 40 pages s'adresse tout autant aux entreprises qu'aux employés.

Trois cyclistes y racontent comment ils se sont « convertis » au vélo par-delà les craintes et les préjugés. Car nul besoin d'être un sportif aguerrri pour se déplacer à bicyclette, ni un coursier téméraire bravant les aléas du trafic. Côté employeur, deux entreprises et deux Hautes Écoles de l'Ouest lausannois détaillent les moyens avec lesquels elles ont favorisé – ou entendent faciliter – l'usage du vélo auprès de leurs collaboratrices et collaborateurs. Le guide s'agrément également de portraits de personnalités régulièrement

à vélo dans l'Ouest : Jacques Dubochet – prix Nobel de chimie, Nuria Hernandez – rectrice de l'UNIL, Jean-François Clément – syndic de Renens ou encore Jean-Pierre Rochat – syndic de Chavannes-près-Renens.

## UNE CARTE POUR NE PAS PERDRE LE NORD

Une carte vélo de l'Ouest lausannois a été spécialement éditée pour la Semaine de la mobilité. Ce nouvel outil permet de choisir l'itinéraire le plus adapté pour ses déplacements. Éviter les grands axes, prendre un contre-sens cyclable pour rejoindre une petite rue, pédaler le long du lac, traverser une forêt, regonfler ses pneus ou encore emprunter un vélo-cargo ; le guide regorge d'informations utiles pour rendre la pratique cycliste plus agréable.

## IMPASSE, OUVRE-TOI

La signalisation des impasses autorisées aux piétons ou aux vélos permet désormais d'identifier les raccourcis ou les itinéraires alternatifs, souvent à l'écart du trafic. En collaboration avec le Bureau SDOL et les Communes, la Police de l'Ouest lausannois a mené une campagne pour modifier les signaux d'impasses sur le territoire ouest-lausannois. Intitulée « passe-partout », cette action a contribué à mettre en lumière les impasses ouvertes à la mobilité douce.

## DES VÉLOS-CARGO TRANSFORMÉS EN STAND MOBILE

Dans les nouveautés 2019 figure également le stand mobile vélo-cargo de SDOL, conçu sur mesure. Ingénieux, le dispositif peut se fixer

sur les vélos-cargo en libre-service pour être acheminé sur les manifestations. Ce stand aux couleurs de SDOL s'est déplacé à travers différentes Communes de l'Ouest lausannois. Le guide « À vélo au travail » et la carte vélo y ont été présentés, ainsi que les nouveaux aménagements de mobilité douce réalisés dans la région.

La tournée 2019 du stand mobile :

- Samedi 14 et dimanche 15 septembre, portes ouvertes pour les 50 ans de l'EPFL.
- Mercredi 18 septembre de 14h à 17h, Festival de la mobilité – Pl. François Silvant à Ecublens.
- Vendredi 20 septembre de 11h à 13h, inauguration du passage inférieur du Léman à Renens.
- Samedi 21 septembre de 10h à 18h, « 1020 Run » - Site de Verdeaux à Renens.

## UNE FORMATION VÉLO ET VÉLO ÉLECTRIQUE

Pour clôturer les actions entreprises dans le cadre de la Semaine de la mobilité, une formation vélo et vélo électrique a été dispensée au collège du Léman (dimanche 6 octobre). Destinée aux habitants et usagers de l'Ouest lausannois, cette formation pilote a été grandement appréciée par les participants !



© Atelier Poisson

Nouveau guide « À vélo au travail »



Une impasse ouverte à la mobilité douce, à Bussigny



Nouveau guide « À vélo au travail »



Carte vélo de l'Ouest lausannois

# LE M1, UN TRANSPORT NOMMÉ DÉSIR

**Quand le TSOL avale ses premiers kilomètres entre le Flon et la gare de Renens en 1991, il a pour mission d'acheminer les étudiantes et étudiants de l'Université de Lausanne et de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) vers le campus de Dorigny. Aujourd'hui, le m1 traverse des territoires entièrement urbanisés et transporte 14,5 millions de personnes par année. Comment ce transport, prévu pour une capacité annuelle de 7,5 millions de voyageuses et voyageurs, a-t-il relevé ce pari ?**

Pour retracer la conception du Tramway du sud-ouest lausannois (TSOL) dans les années 1980, ses mues successives et mieux comprendre les enjeux de l'étude exploratoire qui est en cours, nous avons rencontré Christophe Jemelin et Patrick Minet. Respectivement membre de la direction des tl et ingénieur civil à la Direction générale mobilité et routes du Canton de Vaud (DGMR), ces deux grands spécialistes du m1 nous dévoilent les enjeux de l'évolution de ce transport emblématique de la région lausannoise.

**Le TSOL a été pensé pour desservir l'UNIL et l'EPFL. Le campus, lui, date du début des années 1970. Comment, durant plus de deux décennies, les étudiantes et étudiants lausannois ont-ils été acheminés à leurs cours ?**

Christophe Jemelin (CJ) : Grâce aux fameux bus orange ! J'ai d'ailleurs vécu la cohue matinale sur le Boulevard de Grancy, exactement comme à l'actuelle station Lausanne-Gare du m2 le matin. Quand il neigeait, on allait à pied depuis Ouchy, car les bus, qui passaient par Tivoli, étaient supprimés. C'était infernal ! Puis, il y a eu des manifestations en ville : les étudiantes et étudiants, les profs, tous trouvaient que ce n'était pas normal. Il a fallu attendre le début des années 1990 pour que les Hautes Écoles aient enfin leur transport.

**Dans quel contexte le TSOL a-t-il été construit ?**

CJ : Dans les années 1980, les finances du Canton n'étaient pas aussi florissantes qu'aujourd'hui. On a donc opté pour une solution hybride entre le tramway et le métro souterrain. Elle présentait une partie des avantages du métro en termes de capacité, tout en coûtant bien moins cher qu'une ligne de métro standard, à double voie et souterraine.

**En 20 ans, le m1 a doublé sa capacité, tout en restant fidèle à lui-même. Comment avez-vous réussi ce tour de force ?**

CJ : En augmentant le nombre de rames ainsi que leur aménagement intérieur pour les rendre plus spacieuses. Nous avons également augmenté la cadence, avec le soutien du Canton. Les premières années, celle-ci était très faible

durant les weekends et les périodes de vacances universitaires. Aujourd'hui, le trafic lié aux Hautes Écoles ne représente plus que la moitié des voyageuses et voyageurs, l'autre moitié étant les habitantes et habitants ainsi que les personnes travaillant le long de la ligne. Afin de tenir compte de cette évolution, nous avons densifié l'offre aux heures creuses et durant les fins de semaines. Enfin, les horaires de début des cours universitaires ont été échelonnés entre 8h et 8h30 afin de diluer le phénomène d'hyperpointe le matin. Malheureusement, compte tenu de l'augmentation du nombre d'étudiantes et d'étudiants, cet effet a désormais disparu.

**Le m1 arrive donc aujourd'hui à un point de saturation.**

Patrick Minet (PM) : Effectivement, le m1 approche à nouveau la saturation, en hyperpointe et en période de cours universitaires. Il demeure une faible réserve de capacité grâce aux derniers véhicules mis en service mais il faut prévoir l'avenir. En effet, les Hautes Écoles et les quartiers desservis par le m1 continuent à se développer...

CJ : Pour tenter de compenser la demande croissante des prochaines années, nous allons prolonger la ligne de trolleybus 1 de la Maladière jusqu'au parc d'innovation de l'EPFL. La cadence de la ligne 31, qui dessert le centre du campus, sera également intensifiée. Mais ces mesures sont « palliatives », si je puis dire. Elles permettent de soulager les nouveaux points névralgiques qui se sont déployés autour du tracé du m1, mais ce dernier répond à sa propre demande et à sa propre démographie. Il doit évoluer.



Christophe Jemelin, membre de la direction des tl, et Patrick Minet, ingénieur civil à la DGMR – février 2020

**Justement, à cet effet, une étude exploratoire s'apprête à démarrer prochainement. Quel est son objectif ?**

PM : L'étude se veut très ouverte. On recueille des idées ! Pas parce que nous n'en avons pas, mais parce que l'on souhaite étudier l'ensemble des possibilités et convier tous les acteurs concernés autour de la table. Puis, dans un second temps, nous resserrerons petit à petit nos réflexions sur deux à quatre variantes, cette fois en mettant l'accent sur les questions de faisabilité, de coût et d'efficacité. Mais avant de glisser vers les enjeux de réalisation, nous ne voulions rien nous interdire : doit-on réorienter le tracé vers le centre du campus ? Faut-il enterrer entièrement le métro ou envisager une solution aérienne ? Faut-il s'affranchir de l'idée d'un métro classique et se tourner vers des solutions plus innovantes ?

**La tâche est vaste ! Quels sont les enjeux de la réinvention du m1 ?**

PM : Le m1 est une ligne particulière. D'une part, on ne part pas de zéro : il existe déjà une infrastructure importante, qui offre une capacité

de transport élevée. Le métro est largement fonctionnel et efficace. D'autre part, le développement des Hautes Écoles aura une influence indéniable sur la demande future. Le nombre d'universitaires va-t-il doubler sur le campus ? Ou l'accent sera-t-il plutôt mis sur l'e-learning ? De nouveaux logements pour la population étudiante verront-ils le jour ? Toutes ces évolutions doivent être prises en compte parallèlement à la densification de l'Ouest lausannois. Puis, bien sûr, nous intégrerons à nos réflexions le développement du rail et des gares de Renens et Prilly-Malley, ainsi que la mise en fonction prochaine des BHNS et du nouveau tramway. Sans oublier les efforts qui sont actuellement déployés pour encourager la mobilité douce, ou les modifications qui seront apportées au réseau autoroutier aux abords du m1...

CJ : En fait, tout est lié. D'où l'importance de convier un maximum d'acteurs dans la discussion.

**Quelle est la genèse de l'étude exploratoire ?**

PM : Le Projet d'Agglomération Lausanne Morges (PALM), qui coordonne le développement territorial de l'agglomération et celui des infrastructures de transport, a identifié la nécessité de faire évoluer le m1. En outre, en décembre 2016, le postulat Rydlo et consorts, intitulé *Pour une extension de l'infrastructure et de l'offre du m1*, a été déposé au Conseil d'État vaudois. Il demande d'étudier l'augmentation de la capacité de la ligne du m1 en transformant l'infrastructure actuelle et son mode d'exploitation. Pour bien cerner la demande future, intégrer cette évolution dans les réseaux de transports publics et de transports individuels motorisés, mais aussi prendre en compte les enjeux de mobilité douce, le Conseil d'État a répondu favorablement au postulat. Il sollicite le Grand Conseil d'adopter un crédit d'étude de 800'000 francs afin de mener une étude exploratoire. Cette décision devrait être votée courant 2020.

**Comment pilote-t-on un projet de pareille envergure ?**

PM : Deux groupes suivent de près cette étude exploratoire. Le pilotage politique est assuré par un Comité de Projet (COPROJ), présidé par la cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH), Nuria Gorrite. Sont également représentés les Communes d'Ecublens, de Chavannes, de Renens et de Lausanne, ainsi que les tl, SDOL, l'EPFL et l'UNIL. En face, nous avons constitué un Groupe technique (GT), dirigé par la DGMR. Son rôle est de préparer les décisions soumises au COPROJ. Enfin, le GRIF, le Groupe d'information des Axes forts, représente quant à lui les différents groupes politiques du Grand Conseil, ainsi que des groupes d'intérêts ou les associations concernés, comme les commerces ou l'ATE. Les membres du GRIF seront notamment



Campagne ouest-lausannoise : photo aérienne de l'actuelle avenue du Tir-Fédéral, Ecublens – 1954



Deux rames du TSOL se croisent à la station Epenex – septembre 1992



Le bus tl transportant les étudiantes et étudiants à l'arrêt Mouline, avant la construction du TSOL – novembre 1989

conviés à faire part de leurs avis et idées dans le cadre d'un atelier participatif.

**L'étude a-t-elle déjà débuté ?**

PM : Les structures de conduite technique et politique du projet ont été constituées. En collaboration avec les Communes, les tl et SDOL, nous avons défini le cahier des charges du futur mandataire et organisé un appel d'offres. Sur les six groupements ayant répondu, nous avons retenu celui piloté par Transitec, qui collaborera notamment avec Urbaplan pour le volet participatif. Ainsi, dès que le crédit soumis au Grand Conseil entrera en vigueur, nous serons fin prêts pour démarrer l'étude, qui devrait ensuite durer environ deux ans.

**À quel horizon le nouveau m1 sera-t-il inauguré ?**

CJ : Nous venons de terminer l'opération « mi-vie » des rames : l'ensemble des aménagements intérieurs ont été démontés et remplacés. On a ainsi prolongé la durée de vie des rames jusqu'en 2030-2035. Nous souhaitons donc profiter de cette perspective pour repenser le système dans son entier.

# L'UNIL ET L'EPFL UNIES POUR LA DURABILITÉ ET POUR FAIRE PROFITER LE PUBLIC DE LEUR SITE

**L'UNIL et l'EPFL participent largement à l'identité de l'Ouest lausannois. Avec leur nombre d'étudiants et d'employés croissant, elles partagent les enjeux de développement des Communes. Un représentant de chacune des deux institutions deviendra membre consultatif du groupe de pilotage SDOL dès 2020.**

Interview croisée de la rectrice de l'UNIL, Nouria Hernandez, et du président de l'EPFL, Martin Vetterli.



© Alain Herzog

## Quelle a été votre première impression en découvrant l'Ouest lausannois et le site de l'UNIL et de l'EPFL ?

**Nouria Hernandez (NH) :** En arrivant des États-Unis, en 2004, nous avons tourné autour du campus pour trouver un logement compatible avec la marche et le vélo que nous privilégions. C'était d'une beauté extraordinaire ! J'ai pensé que l'Université pourrait mettre davantage en avant son paysage et ses environs.

**Martin Vetterli (MV) :** Pour moi, c'était dans les années 80. Je faisais ma thèse dans les anciens bâtiments de l'avenue de Cour. Je suis venu écouter un séminaire au département de maths, déjà installé à Ecublens. Je m'en souviens très bien. Aujourd'hui, c'est le plus beau site universitaire que je connaisse. L'Arc lémanique est un endroit fabuleux. Il est possible de venir en transports publics : un vrai luxe ! De plus, l'offre culturelle est riche. Nous bénéficions ici d'un espace de « package » absolument unique.

**NH :** Oui, et il y a autour un mélange de fonctions. C'est essentiel ! On a évité la « mise en silo » qu'on peut voir aux États-Unis, où les étudiants de Yale, issus des familles les plus riches, se trouvent, sans jamais les rencontrer, à côté des plus pauvres qui vivent à New Haven, deux rues plus loin. Mixité d'activités, mixité

sociale, taille humaine,... Nous bénéficions d'une situation idéale.

## Quels sont vos liens actuels avec les Communes ?

**NH :** L'UNIL et l'EPFL ont planché depuis plus d'une année sur un schéma directeur commun qui sera publié en 2020. Les Communes ont pris part à ce travail et les rapports sont assez étroits dans ce cadre-là.

**MV :** Nous entretenons des relations de bon voisinage. On voit bien qu'on est dans une relation symbiotique. C'est parfois un petit peu compliqué. Je pense aux projets de bâtiments, mais aussi aux infrastructures de transport, objets de questionnements et de négociations.

## Vous parlez de bon voisinage... N'est-ce pas davantage ?

**NH :** C'est vrai, plutôt que voisines, Ecublens, Chavannes, Lausanne et St-Sulpice sont nos communes.

**MV :** Oui, à l'EPFL, nous sommes sur terrain fédéral, mais nous devons penser le développement en osmose avec les environs. Nous ne sommes pas dans un campus avec des dortoirs hors sol, à l'américaine.

## Les questions de développement urbain sont assez éloignées de vos engagements quotidiens dans la recherche et la science...

**NH :** Pour l'UNIL, c'est tout de même aujourd'hui une préoccupation importante, avec la récente construction du Vortex, qui logera près de 1000 étudiants et hôtes académiques. L'université devient un vrai lieu de vie. Cette évolution ne date pas d'aujourd'hui, mais là, ça change vraiment la donne.

**MV :** Nous avons connu ce même mouvement avec le Quartier Nord de l'EPFL, qui offre des logements d'étudiants depuis fin 2013, ainsi que des magasins et services.

## Un schéma directeur commun pour l'UNIL et l'EPFL, c'est nouveau...

**NH :** Depuis le plan d'origine, lié au déménagement des deux institutions sur ce site, il n'y avait pas eu de démarche conjointe de ce type. C'est assez révolutionnaire.

**MV :** ...Oui, et en même temps évident car nous sommes codépendants.

## Quel est la principale ligne de force de ce document ?

**NH :** Il s'agit de principes urbanistiques à l'horizon 2050. Les Hautes Écoles, qu'on avait mises

à la campagne, sont aujourd'hui rattrapées par la ville qui se développe autour d'elles. Dans ce contexte, la perméabilité du campus constitue un enjeu et un objectif important. Une autre de nos réflexions centrales porte sur la durabilité, qui peut être renforcée dans tous ses aspects : environnement, énergie, mobilité, mais aussi social...

**MV :** Les questions de mobilité sont essentielles. Par exemple, la capacité du métro M1 ou l'amélioration de l'accès à vélo.

**NH :** Oui, il y a beaucoup de dangers autour du site. On peut citer la sortie de l'autoroute sur la RC1, un enfer pour le cycliste comme pour l'automobiliste...

**MV :** On se croirait au XX<sup>e</sup> siècle, alors que l'on pourrait suivre l'exemple de Copenhague, ou d'Amsterdam, qui ont misé sur le vélo. On peut parfaitement imaginer un paradis du vélo entre Morges et Dorigny, non ? Plus localement,

nous pensons aussi aux piétons. L'EPFL a été conçue à une époque où l'on pensait voiture. La circulation piétonnière a été placée au 1<sup>er</sup> étage, c'est très frappant. La majorité des rez, imaginés pour les voitures et les camions de livraison, sont peu accueillants. Nous essayons de revenir à une vision plus contemporaine.

## L'UNIL et l'EPFL présentent une forte proportion d'usagers privilégiant les transports publics et la mobilité douce. Vous sentez-vous un rôle exemplaire ?

**NH :** En effet, nos chiffres sont deux fois plus élevés que la moyenne suisse.

**MV :** C'est sûr que nous avons une influence. Les Hautes Écoles laissent un peu d'ADN aux étudiants qui passent par là. J'admire l'UNIL, dont le campus est devenu en 2019 le premier « site 2000 watts en transformation » certifié de

Suisse romande. Son plan d'action, qui prévoit plus de 30% d'économie d'énergie, est aussi une stimulation pour l'EPFL. Un campus américain où chacun arrive en bagnole et où il y a des parkings partout laisse un autre ADN à ses étudiants. Ce rôle de modèle est fondamental.

## Quelle perméabilité du site voulez-vous développer et quels en sont les enjeux ?

**NH :** Notre site constitue une sorte de parc public. Le schéma directeur que nous avons élaboré souligne cette idée et prône par exemple des chemins piétonniers qui rendent le campus encore plus accessible à la population. C'est essentiel car l'espace diminue et nous avons ici des terrains et une nature magnifiques.

**MV :** Il y a aussi sur le campus une animation culturelle ouverte à tous. Nous proposons, par exemple, des programmes de découverte, tels *Les Sciences, ça m'intéresse!* Quelque 800 enfants des écoles avoisinantes en ont profité.

**NH :** L'Éprouvette, notre laboratoire public, offre toutes sortes d'activités en sciences expérimentales et humaines. Et il y a aussi, depuis 2006, *les Mystères de l'UNIL* qui attirent des milliers de personnes à chaque édition.

**MV :** Nous entretenons un terreau éducatif, mais aussi culturel. L'EPFL dispose de deux espaces muséaux. Nous avons aussi beaucoup d'événements publics. En juillet, l'EPFL a par exemple accueilli Yuval Noah Harari, auteur du best-seller *Sapiens* : la conférence, gratuite, a rempli le SwissTech Convention Center. Et lors des portes ouvertes pour notre 50<sup>e</sup> anniversaire, 40 000 personnes sont venues !

**NH :** L'UNIL propose de son côté bon nombre de conférences et de spectacles, tels ceux de La Grange de Dorigny. Nous désirons mieux faire connaître l'offre aux habitants. Il faut par ailleurs aussi parler des compétences que nous mettons à disposition. Par exemple, celles du Centre interdisciplinaire de durabilité, accessibles et consultées par les autorités.

**MV :** La perméabilité est indispensable. Nous ne sommes pas que consommateurs de ressources. Notre mission est de servir la société.

**NH :** Les habitants et citoyens doivent pouvoir être fiers de leurs Hautes Écoles et voir nos deux institutions comme une ressource, une valeur qui améliore leur quotidien.

## Le site a beaucoup évolué depuis l'établissement du plan d'affectation cantonal et les quelque 1000 étudiants du départ. La croissance va-t-elle se poursuivre au même rythme ?

**MV :** Par définition, la croissance est exponentielle ! Autrement on n'en parle pas ! (rires)

**NH :** Sérieusement, nous avons aujourd'hui à l'UNIL une augmentation de plus de 400 étudiants par année. Nous dépassons les pronostics de l'OFS, qui prévoit plus de 20 000 étudiants en 2040 et plus de 24 000 en 2050. Nous serons une population. Si celle-ci augmente, il est



© Alain Herzog / EPFL



© Henri Garmond / EPFL

Le site des Hautes Écoles et ses alentours se sont urbanisés depuis l'installation dans les années 70 (ci-dessus, construction du Biophore en 1981) et aujourd'hui (la photo du haut, de 2017, ne montre pas les constructions les plus récentes, tel le Vortex).

normal que le nombre d'étudiants suive.

MV : Le but n'est pas de grandir, mais de remplir notre double mission : offrir des possibilités aux étudiants et répondre aux besoins de l'industrie, avide de certaines spécialités. Nous devons nous poser la question de la verticalité. Le site de l'EPFL est relativement dense, mais pour avoir habité sept ans à New York, je vois qu'il y a encore du potentiel.

**Des entreprises émanent des Hautes Écoles ou recherchent leur proximité. Les espaces sont-ils suffisants alentour ?**

MV : Notre Parc de l'Innovation est plein. Il est prisé des start-up et autres entreprises. Davantage de locaux seraient bienvenus. Des espaces se sont ouverts à Renens et à Ecublens. Il y a aussi le projet *Square One*, à Prilly (bâtiment de SICPA), qui offrira environ 77 000 m<sup>2</sup>. Nous sommes attentifs à ces aspects économiques. Les étudiants ne rapportent peut-être pas aux Communes, mais nos employés paient

des impôts, ainsi que les entreprises du Parc de l'Innovation ou celles qui s'installent à proximité. C'est aussi dans ce sens-là qu'une bonne entente et une interaction constructive avec les Communes comptent.

NH : Nous sommes aussi à l'étroit à l'UNIL. Nous avons développé un « hub entrepreneurial et innovation » qu'on ne sait pas où loger. Le Biopôle d'Epalinges offre des surfaces, mais je suis sûr que des locaux dans l'Ouest lausannois se rempliraient très vite.

**Vous serez désormais représentés au groupe de pilotage SDOL. Les enjeux partagés sont importants...**

NH : Oui, ils sont nombreux et la coordination sera facilitée.

MV : Il faudra peut-être que nous désignons un responsable opérationnel pour seconder le vice-recteur et le vice-président qui représentent l'UNIL et l'EPFL dans ce groupe de pilotage.

En ce qui concerne la gare de Renens, par exemple, c'est clair que nous devons tirer à la même corde. Les CFF devraient réévaluer leur position et prévoir l'arrêt de trains grandes lignes à Renens, en connexion avec le m1. L'UNIL et l'EPFL joindront leur voix à celles des Communes.

**Quelles sont vos attentes par ailleurs ?**

NH : Nous espérons être entendus sur nos besoins en bâtiments. À nouveau, notre but n'est pas de nous agrandir pour le plaisir.

MV : Il y a bien sûr la question compliquée des terrains de foot au nord, que l'on espère voir progresser. Mais nous ne sommes pas que des demandeurs. Je pense que nous pouvons contribuer sous plusieurs angles aux questions qui se posent dans le cadre de SDOL et continuer à développer nos échanges de manière fructueuse.

NH : Nous avons de l'expérience et des idées à partager.

MV : Et nous serons toujours meilleurs et plus forts ensemble.

## « RETOUR » À LA VILLE

Dans les années 1970, le déplacement de l'UNIL et de l'EPFL à l'ouest de la ville, en pleine nature, a été ressenti par certains comme un déchirement. Le confort du nouveau site a rapidement convaincu, sans cependant faire totalement disparaître un sentiment d'isolement. Le choix avait par ailleurs été arrêté de ne pas construire de logements sur le site. En 1991, la mise en service du TSOL (désormais m1) a contribué à un rapprochement. Mais la question du lien avec la ville est demeurée.

Aujourd'hui, le tabou des logements est oublié. Le Quartier Nord de l'EPFL offre commerces et services et accueille de nombreux étudiants. Le Vortex, côté UNIL, en logera quelque 1000 de plus dès septembre 2020. Le développement de l'Ouest lausannois et la croissance des Hautes Écoles replacent progressivement l'UNIL et l'EPFL en ville. Les interactions, les enjeux de développement et les questions de territoire se multiplient et deviennent toujours plus fines, nécessitant un regain de coordination tant au niveau stratégique qu'opérationnel.

## À L'ÉCHELLE D'UNE TRÈS GRANDE COMMUNE

Le campus de Dorigny est fréquenté par plus de 35 000 personnes.

L'EPFL compte près de 9000 étudiants et 6000 employés, auxquels s'ajoutent environ 1000 emplois situés dans le Parc technologique au sud-ouest du site.

L'UNIL compte près de 16 000 étudiants et 5500 employés. La croissance y est actuellement de 400 à 500 étudiants supplémentaires par année.

Au total, les deux institutions regroupent donc quelque 25 000 étudiants et 12 500 emplois. Une population importante à l'échelle des quelque 75 000 habitants et 57 000 emplois de l'Ouest lausannois.

## ENJEUX PARTAGÉS

Une bonne entente règne entre la rectrice de l'UNIL et le président de l'EPFL. Les deux institutions publieront un schéma directeur commun au printemps 2020. Les Communes et le Canton ont pris part à la réflexion. Il n'y avait pratiquement pas eu de travail commun de ce type depuis l'étude du chantier 1 du **schéma directeur** de l'Ouest lausannois en 2006, voire depuis la réflexion sur l'installation des Hautes Écoles dans l'Ouest lausannois, dans les années 1970.

Chacune des deux institutions aura, dès 2020, un représentant consultatif au groupe de pilotage de SDOL : **Benoît Frund**, vice-recteur durabilité et campus (UNIL), et **Étienne Marclay**, vice-président ressources humaines et opérations (EPFL).

**Nouria Hernandez**, rectrice de l'UNIL depuis 2016, est née à Chêne-Bougeries et a effectué sa scolarité au collège Calvin avant

ses études à l'Université de Genève, puis son doctorat en biologie moléculaire à la Ruprecht-Karls-Universität de Heidelberg (1983). Chercheuse à Yale University (New Haven, Connecticut), puis au Cold Spring Harbor Laboratory (New York), elle a été Professeure à la Watson School of Biological Sciences (New York) avant de revenir en Suisse (2005) comme Professeure et directrice du centre intégratif de génomique de l'UNIL.

**Martin Vetterli**, président de l'EPFL depuis 2017, est né à Soleure et a effectué sa scolarité à Neuchâtel avant ses études à l'EPFL, puis son doctorat dans les années 1980 à l'EPFL. Il a enseigné à Columbia University (New York) puis a été nommé Professeur ordinaire à la prestigieuse Université de Berkeley, en Californie. Avant de revenir à l'EPFL comme Professeur en 1995, puis d'enseigner par la suite aussi parallèlement à l'EPFL et à l'Université Stanford, au cœur de la Silicon Valley.

# L'ANNÉE 2019 EN DATES CLÉS

**12 FÉVRIER  
AU 12 MARS** Consultation publique intermédiaire du Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL) dans les Communes du district :  
– 12 février : soirée de lancement de la consultation publique du PDi-OL à Renens.  
– 16 et 18 février ainsi que 2 mars : stands mobiles.  
– 7 mars : ateliers pour approfondir les diverses thématiques du PDi-OL à Saint-Sulpice.

**18 FÉVRIER** 2<sup>e</sup> atelier de réflexion concernant le secteur Jonction d'Ecublens-Venoge réunissant les entreprises et propriétaires concernés.

**27 MARS** Déroulement du 11<sup>e</sup> atelier de la Plate-forme Logement de l'Ouest lausannois (PFL-OL) sous la forme d'une visite du projet Praille-Acacias-Vernet (PAV) à Genève.

**23 MAI** Conférence d'agglomération du PALM à Lausanne.

**SEPTEMBRE** Parution du nouveau guide « À vélo dans l'Ouest – Travail » et de la carte vélo de l'Ouest lausannois. Installation du stand mobile de l'Ouest lausannois au moyen d'un vélo-cargo à divers endroits :  
– le 13 à l'EPFL pour l'accueil des nouveaux étudiants  
– le 18 à la fête de la mobilité à Ecublens  
– le 20 à l'inauguration du passage inférieur du Léman à Renens  
– le 21 à la 1020 Run de Renens.

**13 NOVEMBRE** 12<sup>e</sup> atelier de la Plate-forme Logement de l'Ouest lausannois (PFL-OL) sur le thème du droit de préemption (L3PL).



27 mars 2019 – Visite du site du projet PAV (Paille Acacias Vernets) et rencontre avec ses responsables à l'occasion du 11<sup>e</sup> atelier de la Plate-forme logement de l'Ouest lausannois (PFL-OL)



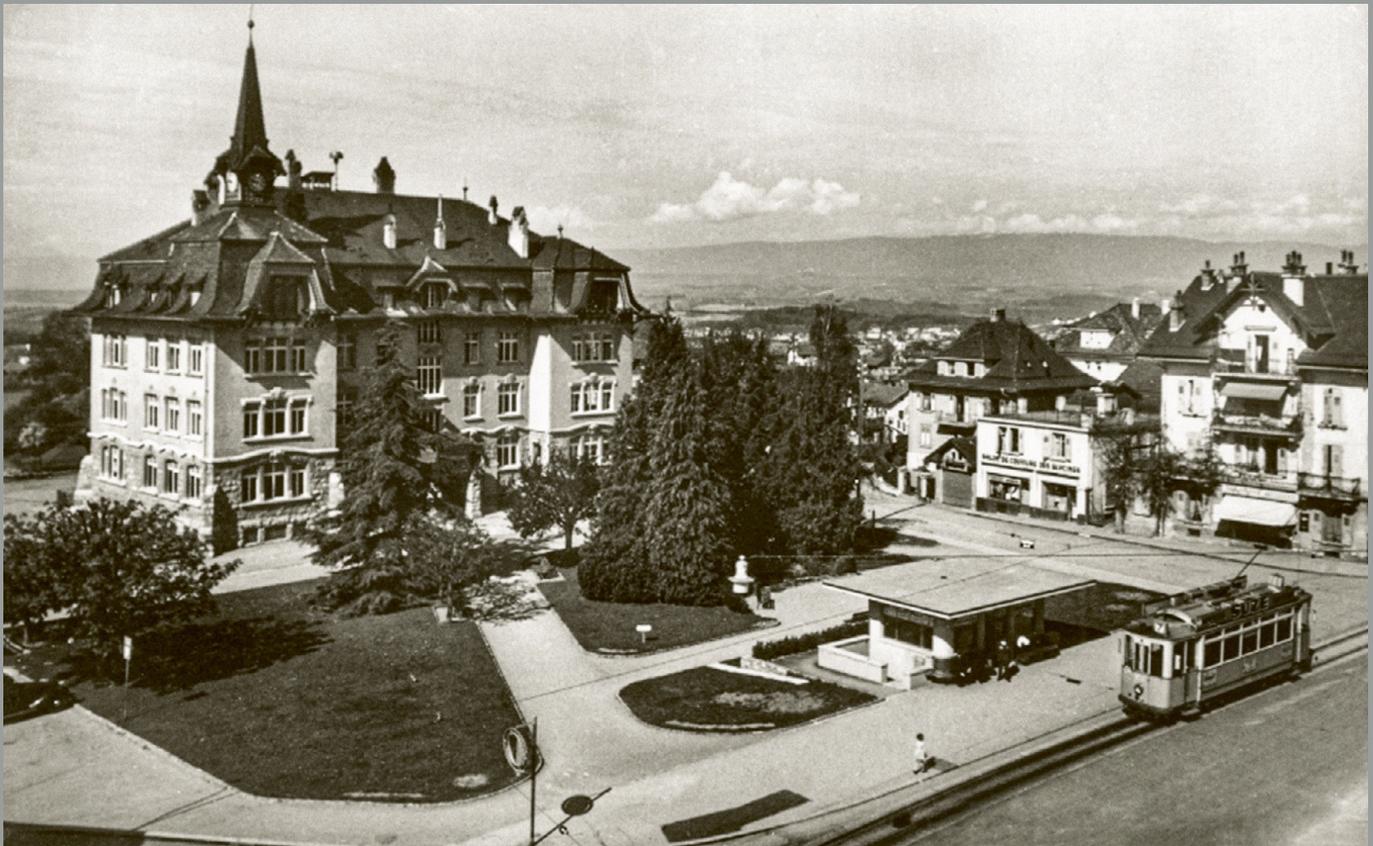
7 mars – Les différentes thématiques du PDi-OL ont pu être approfondies par les participants lors des ateliers du 7 mars 2019 à St-Sulpice



23 mai – Le Canton, les communes concernées et les associations régionales ont signé un protocole de collaboration renforçant le partenariat en vue de la mise en œuvre du PALM 2016 (3<sup>e</sup> génération)



Septembre – Le stand mobile aux couleurs de l'Ouest lausannois a été réalisé sur mesure, il peut se fixer sur les vélos-cargo en libre-service pour être acheminé sur le site des manifestations



© Archives, greffe de Prilly

Prilly vers 1950, à l'époque du tramway auquel succédera bientôt le bus à haut niveau de service (BHNS).

## SOMMAIRE

- 3** Précieux échanges  
pour les réalisations à venir  
éditorial, par Claudine Wyssa
- 4** Mobilité douce :  
la petite reine en vedette
- 6** Le m1, un transport nommé désir  
interview croisée de Christophe Jemelin  
et Patrick Minet
- 8** L'UNIL et l'EPFL unies pour  
la durabilité et pour faire  
profiter le public de leur site  
interview croisée de Nouria Hernandez  
et Martin Vetterli

### Impressum

Rédaction : Benoît Biéler, directeur du Bureau SDOL / Anne-Marie Mokrani, adjointe / Joël Christin, responsable communication / Cristina Ferrari, secrétaire / Marianne Martin, secrétaire / Jean-Christophe Boillat, délégué à la mobilité douce / Aymeric Sevestre, chef de projet des 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](http://www.atelierpoisson.ch)  
Impression : Groux & Graph'style, avril 2020 / Photo de couverture : [www.photodrone.pro](http://www.photodrone.pro)

## ◀ OUEST LAUSANNOIS

STRATÉGIE & DÉVELOPPEMENT  
DE L'OUEST LAUSANNOIS

Rue de Lausanne 35 Case postale 1020 Renens 1  
021 632 71 60 [sdol@ouest-lausannois.ch](mailto:sdol@ouest-lausannois.ch)  
[www.ouest-lausannois.ch](http://www.ouest-lausannois.ch)

# ◀ OUEST LAUSANNOIS RAPPORT DE GESTION 2019

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

Depuis plus de quinze ans, Bussigny, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Prilly, Renens, St-Sulpice et Villars-Ste-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 présentant à la population un projet commun de vision territoriale : le Plan Directeur intercommunal (PDi-OL). Cet instrument de référence qui, une fois accepté par les Conseils communaux et général, 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)

Le 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 du directeur 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 aux municipalités et aux services cantonaux.

#### La Cellule de pilotage technique (CPT)

La 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 entre Communes 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

Le Bureau SDOL, sous la responsabilité d'un directeur, 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 2019

### Le PDi-OL débattu avec la population

Le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL), en cours d'élaboration, a fait l'objet d'une consultation publique intermédiaire entre le 12 février et le 12 mars 2019. Novateur dans le paysage vaudois et résultant d'une large consultation, ce nouvel outil propose une vision partagée par les huit Communes du district à l'horizon 2040. Après le schéma directeur, initié en 2000 et qui avait ouvert la voie à de nombreux projets, le PDi-OL amorcera un nouveau cycle pour l'Ouest lausannois. Guider et accompagner la croissance ainsi que garantir la qualité de vie des habitants constituent les enjeux centraux du PDi-OL. Le PDi-OL se décline en de nombreux domaines, qui concernent chacune et chacun. Plus de 100 prises de position ont été reçues à son sujet. Suite à cette consultation, le document est en cours d'adaptation : il sera complété par la stratégie de mise en œuvre et l'élaboration de mesures concrètes.

### Groupe de pilotage en 2019

En 2019, la composition du Gropil a été la suivante :

**Communes** : C. Wyssa, présidente du Gropil, syndique de Bussigny / J.-F. Clément, vice-président du Gropil, syndic de Renens / A. Clerc, syndic de St-Sulpice / G. Cherix, syndic de Villars-Ste-Croix / A. Gillièron, syndic de Prilly / Ch. Maeder, syndic d'Ecublens / S. Rezzo, syndic de Crissier / J.-P. Rochat, syndic de Chavannes-près-Renens / A. Widmer, directrice du Bureau SDOL jusqu'au 31 mars / B. Biéler, directeur dès le 1<sup>er</sup> mai.  
**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, directeur, DGE, DTE.  
**Invités** : G. Muheim, président de Lausanne Région / P. Darbellay, secrétaire générale de Lausanne Région / J. Christin, responsable communication SDOL / Aline Berseith et/ou Marianne Martin, secrétaires SDOL.

## BUREAU

### LIEU ET EFFECTIFS

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

Les postes fixes du Bureau SDOL représentent 6.6 EPT à fin décembre 2019. Ils sont occupés par : Ariane Widmer, directrice (85%) jusqu'au 31 mars ; Benoît Biéler, adjoint (80%) jusqu'au 31 mars et directeur (80%) dès le 1<sup>er</sup> mai ; Anne-Marie Mokrani, adjointe (80%) dès le 1<sup>er</sup> novembre ; Jean-Christophe Boillat, délégué mobilité douce (60%) ; Aymeric Sevestre, chef de projet des Axes forts (90%) dès le 1<sup>er</sup> mai ; Paul-Samuel Maurice, ingénieur transports et mobilité (90%) ; Cristina Ferrari, secrétaire (70%) ; Marianne Martin, secrétaire (30%) ; Aline Berseith, secrétaire (60%).

De plus, le Bureau SDOL emploie de manière régulière un stagiaire à 100%. En 2019, ce poste a été occupé par Florence Fasler jusqu'au 28 février et par Sylvain Badan dès le 1<sup>er</sup> mars.

En lien avec le PDi-OL, le Bureau a employé sur la base d'un poste à durée déterminée Delphine Négrier, cheffe de projet PDi (80%) jusqu'à fin août.

### SÉANCES DU GROPIIL ET DE LA CPT

- 3 séances du Gropil, dont une séance élargie aux municipaux en charge de l'urbanisme et de la mobilité
- 1 voyage d'études du Gropil
- 8 séances de la CPT.

Dossiers à enjeu régional analysés par la CPT en 2019 :

- Secteur « Jallut » à Bussigny
- Secteur « Café du Soleil » à Crissier
- Secteur « Epenex » à Ecublens.

### RENCONTRES ET ÉCHANGES D'INFORMATIONS

En 2019, les représentants de SDOL ont rencontré diverses autorités pour échanger et coordonner différents projets et actions. Entre autres :

- Rencontre avec les services de l'Administration générale, des Finances et des Ressources humaines de la Ville de Renens, le 16 janvier
- Rencontres avec les présidents des Conseils communaux et général, le 19 mars et le 27 novembre.

### PRÉSENTATIONS DE SDOL

En 2019, les représentants de SDOL ont été sollicités à 10 reprises pour faire part de leur expérience :

- HEPIA, « Faire la ville dans le périurbain », 10 janvier, Genève
- École professionnelle commerciale de Lausanne (EPCL), 17 juin, visite guidée entre Prilly-Malley et Renens-Gare
- EPFL, Laboratoire ALICE, 11 juillet, Bussigny
- SANU, atelier démarche participative, 12 septembre, Prilly
- UNIL, atelier du projet urbain, 20 septembre, Ecublens
- Gymnase de Renens, 24 septembre, Renens
- UNIFR, Faculté de droit, 26 septembre, visite guidée entre Renens-Gare et Malley-Centre
- Association Chavannes Ensemble, 9 octobre, Renens
- Service de l'aménagement du territoire du Canton d'Argovie, 25 octobre, visite guidée entre Renens-Gare et Malley-Centre
- PUSCH, Journée d'info Planification des corridors biologiques, 15 novembre, Renens
- Conférence de quartier de Chavannes et Renens, ateliers avec les habitants sur les enjeux de la mobilité à l'échelle du quartier, 27 novembre, Chavannes.

### ÉVÉNEMENTS PUBLICS

#### Semaine de la mobilité

En 2019, SDOL a contribué de manière active à la promotion de la mobilité douce à l'occasion de la Semaine de la mobilité.

Un stand mobile a été conçu pour permettre de présenter les différentes actions et documents au moyen d'un vélo-cargo transportant l'ensemble du stand. Celui-ci a été installé et animé par le Bureau SDOL lors des 50 ans de l'EPFL, de la fête de la mobilité à Ecublens, de l'inauguration du Passage inférieur du Léman et lors de la course populaire 1020 Run.

Le 3<sup>e</sup> guide « À vélo dans l'Ouest - Travail » a été publié en septembre 2019. Il regroupe des astuces d'usagers, de personnalités de la région se déplaçant à vélo et d'entreprises favorisant ce mode de transport pour leurs collaborateurs.

Une carte vélo de l'Ouest lausannois a également été éditée pour faciliter le choix des itinéraires à vélo dans cette région.

Enfin, une formation vélo destinée aux habitants du district a été organisée en collaboration avec ProVélo.

### Plan Directeur intercommunal (PDi-OL)

Voir pages suivantes.

### 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 sise à la rue de Crissier 4b à Renens (à côté de l'entrée ouest du Mac Donald's), est ouverte au public sur demande, en adressant un courriel à : leman2030@cff.ch.

### COLLABORATIONS DIVERSES

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

- Rencontre avec des élèves du Gymnase de Renens (Option complémentaire géographie) le 5 mars et le 26 novembre
- Rencontre avec les étudiants de l'UNIL (Faculté des géosciences, Master en Urbanisme durable et aménagement des territoires) lors de leur présentation du travail « Mobilité durable - pratiques aménagements, stratégies - réalisation d'un diagnostic vélo (secteur Ouest lausannois) », prof. P. Rérat, le 2 mai
- Excursion dans l'Ouest lausannois avec les étudiants de l'UNIL (Master en géographie) le 11 octobre.

### PUBLICATIONS

- Guide « À vélo dans l'Ouest - Travail », en collaboration avec l'Association Ouest lausannois : Prix Wakker 2011, septembre 2019
- Carte « À vélo dans l'Ouest », septembre 2019.

### 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 :

- Plan de quartier En Mapraz (Ecublens)
- Étude de mise en œuvre du secteur Vallaire-Venoge (Ecublens)
- Réponse au postulat Voisard et à l'interpellation Cherbuin (Renens)
- Ateliers de réflexion sur la mobilité (Chavannes)
- Jury du concours de passerelles pour enjamber la route de la Pierre (Ecublens)
- Dossier sur le stationnement vélo (Prilly)
- Dossier à propos du trottoir RC 251 (Villars-Ste-Croix).

## FINANCES

La comptabilité du Bureau SDOL est intégrée à celle de la Ville de Renens dans 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 huit 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<sup>er</sup> janvier 2018 pour une durée de 3 ans. Elle se fonde sur la LATC. Le montant accordé par le SDT correspond à 45% de 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 des projets 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. Le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL), qui a fait l'objet d'un préavis intercommunal est, lui, intégré aux comptes d'investissement de la Ville de Renens dans la section 3711.9004.

### COMPTES 2018

#### Fonctionnement

- Les comptes de fonctionnement s'équilibrent à Fr. 1'154'865.52, dont
- Fr. 892'816.02 à la charge des Communes (soit Fr. 12.19/habitant)
- Fr. 142'650.- à la charge du Canton.
- Fr. 119'399.50 refacturé à divers partenaires.

La différence positive avec le budget (Fr. 133'134.50) s'explique principalement comme suit :

- Divers changements au niveau RH durant l'année, qui ont laissé des postes vacants (chef de projet AFTPU 4 mois, Direction 1 mois, Adjoint 6 mois). Les successeurs ayant moins d'années d'expérience, les traitements sont moins élevés. Le traitement de la collaboratrice en charge du PDi-OL a été mis dans les charges salariales de SDOL pour 2019 selon décision de la Présidence et conformément au préavis intercommunal du PDi-OL (février 2016).
- Diverses petites économies (fournitures, frais de séances, mobilier de bureau, etc.).

#### Études

- Les comptes des études s'équilibrent à Fr. 105'233.40, dont
- Fr. 93'990.25 à la charge des Communes
- Fr. 11'243.15 à la charge du Canton.

La différence positive avec le budget (Fr. 157'266.60.-) s'explique principalement comme suit :

- Les études suivantes débutées en 2018 et 2019 ont pu être menées à terme :
  - Jonction Venoge Bussigny-Sud / Ligne directrice et stratégie d'aménagement (report 2018) ;
  - Monitoring de la mobilité douce / Étude Bypad (report 2018) ;
  - Ligne 701 / Prolongement à Prilly - Galicien / Étude d'opportunité (report 2018).
- Le fonctionnement de la plate-forme logement a pu suivre son cours en 2019 en organisant 2 ateliers.
- Les études suivantes débutées en 2018 et 2019 se poursuivront en 2020 :
  - Étude de la ligne 33 / Passage en bus articulé / Étude d'avant-projets (report 2018) ;
  - Croix-du-Péage / Étude de densification phase 3 et 4. Cette étude se trouve dans les comptes de SDOL car le pilotage technique est sous la responsabilité du Bureau SDOL. Cependant, le budget a fait l'objet d'un préavis communal et n'était donc pas inscrit au budget SDOL 2019.
- Les études suivantes prévues au budget n'ont pas pu être réalisées :
  - L'étude d'opportunité et de faisabilité d'une liaison nord-ouest, prévue au budget 2019, a été abandonnée.
  - Voie 5 / Mobilité douce / Étude préliminaire et ZIZA / Étude territoriale complémentaire ont été reportées au budget 2020.
  - En fonction de l'avancement des études, aucune phase de concertation pour le PP1 et PP10 ni d'étude préliminaire pour le PP1 n'ont été nécessaires durant l'année 2019.
  - L'état des lieux du domaine public et stratégie de configuration de Renges-Venoge / Étude de faisabilité n'ont pas été réalisés en 2019. Pour la phase de mise en œuvre, le projet est repris par la Commune d'Ecublens.
- La réserve pour études diverses n'a pas été utilisée.

Par ailleurs, le Bureau SDOL a travaillé pour l'étude du Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois, qui ne figure pas dans les comptes de SDOL, mais dans les comptes d'investissements de la Ville de Renens. Les dépenses de l'étude du Plan Directeur intercommunal se montent à Fr. 139'670.31 pour l'année 2019.

COMPTE	DÉSIGNATION	COMPTES 2019		BUDGET 2019		COMPTES 2018	
		Charges	Revenus	Charges	Revenus	Charges	Revenus

<b>19</b>	<b>DÉVELOPPEMENT DE L'OUEST LAUSANNOIS</b>	<b>1260 098.92</b>	<b>1260 098.92</b>	<b>1550 500.00</b>	<b>1550 500.00</b>	<b>1591 554.21</b>	<b>1591 554.21</b>
-----------	--	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------

<b>1900</b>	<b>SDOL – frais de fonctionnement</b>	<b>1154 865.52</b>	<b>1154 865.52</b>	<b>1288 000.00</b>	<b>1288 000.00</b>	<b>1235 587.07</b>	<b>1235 587.07</b>
	Traitement et charges sociales	880 372.80	–	1 031 500.00	–	1 001 905.90	–
	Honoraires	168 344.85	–	147 700.00	–	134 698.70	–
	Frais divers	106 147.87	–	108 800.00	–	98 982.47	–
	Participation des Communes	–	892 816.02	–	949 900.00	–	867 077.67
	Participation du Canton	–	142 650.00	–	142 600.00	–	142 650.00
	Participation du Développement de l'Ouest	–	94 117.00	–	195 500.00	–	204 028.90
	Divers remboursements	–	25 282.50	–	–	–	21 830.50

<b>1910-191</b>	<b>SDOL – Études</b>	<b>105 233.40</b>	<b>105 233.40</b>	<b>262 500.00</b>	<b>262 500.00</b>	<b>107 583.84</b>	<b>107 583.84</b>
	Traitement et charges sociales	–	–	–	–	–	–
	Frais divers	3 841.55	–	16 000.00	–	3 145.00	–
	Honoraires	101 391.85	–	246 500.00	–	104 438.84	–
	Participation du Canton	–	11 243.15	–	–	–	24 730.04
	Participation des Communes	–	93 990.25	–	262 500.00	–	82 853.80

<b>1940</b>	<b>SDOL – PDI-OL Chargé de projet</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>88 273.10</b>	<b>88 273.10</b>
	Traitement et charges sociales	–	–	–	–	88 273.10	–
	Préavis intercommunal (Renens : compte 37119004)	–	–	–	–	–	88 273.10

Montants imputés aux comptes SDOL, mais refacturé sur compte du préavis PDI-OL

<b>1950</b>	<b>SDOL – Malley Chef de projet / Fonctionnement</b>	<b>250.00</b>	<b>250.00</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>160 110.20</b>	<b>160 110.20</b>
	Traitements et charges sociales	250.00	–	–	–	160 110.20	–
	Fabrique de Malley (Prilly)	–	250.00	–	–	–	160 110.20

Montants imputés aux comptes SDOL en attente de la mise en route de la Fabrique

## 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 2019. Le 27 mars, le 11<sup>e</sup> atelier de la PFL-OL s'est déroulé sous la forme d'une visite du projet Praille-Acacias-Vernets (PAV) à Genève. Cette visite a permis aux participants de découvrir ces lieux plein d'activités qui accueilleront plus de 12 000 logements et de discuter avec les responsables du projet des particularités et moyens mis en place pour cette mutation. Le 12<sup>e</sup> atelier « J'achète ? / J'achète pas ? », qui s'est déroulé le 13 novembre à Prilly, avait pour thème le droit de préemption (L3PL), qui entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020. Les enjeux liés à ce nouvel outil à disposition des Communes, les étapes, les choix à faire et les procédures à prévoir pour l'utiliser au mieux ont été discutés, au regard notamment des moyens mis en place par Lausanne à ce sujet. Les comptes rendus des ateliers de la PFL-OL sont publiés sur le site internet de SDOL.

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.

Soutenue pour son lancement par la Confédération et le Canton, la PFL-OL est désormais prise en charge dans le cadre du budget des études SDOL. Un contact étroit se poursuit cependant avec la participation active du responsable de l'Office du logement vaudois au comité de la

PFL-OL et la participation régulière de représentants du Canton et de la Confédération aux ateliers de la plate-forme.

Mme Anne Merminod (municipale à St-Sulpice) a présidé la PFL-OL jusqu'au 12 novembre. Dès le 13 novembre 2019, M. Didier Divorne (municipal à Renens) a repris le flambeau et la vice-présidence est désormais assurée par Mme Anne Bourquin-Büchi (municipale à Prilly).

### GD / GT MOBILITÉ

La mobilité est l'un des enjeux principaux de l'Ouest lausannois. Pour prendre en charge cette thématique, qui nécessite 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 une 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 GDGT. Cinq séances du GD Mobilité ont eu lieu en 2019 et les dossiers suivants y ont été traités :

- Le suivi de l'étude exploratoire du métro m1
- Le suivi de mise en œuvre des mesures infrastructurelles des PALM 2007, 2012 et 2016
- Le processus de coordination des chantiers ainsi que le suivi de la mise en œuvre du nouvel outil GO-Chantier

- La Gestion Coordinée du Trafic de l'Agglomération Lausanne-Morges
- Le suivi du projet autoroutier du goulet d'étranglement de Crissier et l'accompagnement des Communes pour la phase de mise à l'enquête des projets de nouvelles jonctions autoroutières
- Le démarrage d'un projet de concept d'accessibilité multimodale pour l'Ouest lausannois
- L'accompagnement du démarrage de l'étude RC76-79, mesures d'accompagnement de la jonction d'Ecublens
- La consultation de l'horaire CFF 2020
- La coordination avec Région Morges
- L'étude d'opportunité du prolongement de la ligne 701 MBC
- L'étude d'avant-projet de passage de la ligne 33 des tl en bus articulés
- L'étude d'avant-projet du BHNS PPI0 à Crissier et Bussigny
- Divers dossiers liés à la mobilité douce (suivi des développements VLS, jalonnement vélos, vélos-cargo partagés, projet de signalisation des impasses « passe-partout »).

### GRUPE 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 Vélo. Une réunion a eu lieu sous forme de visite sur le terrain. Les points suivants ont notamment été traités lors de différentes séances :

- Suivi des projets d'Axes forts de transports publics urbains (AFTPU) du point de vue de la mobilité douce (projets partiels 1 et 2)
- Visite locale des aménagements dans le secteur de la jonction de Crissier, de la route de la Pierre et de la RC1
- Mesures de promotion – carte vélo, guide vélo, Semaine de la mobilité, stand mobile
- Pompes à vélo en libre-service
- Passage inférieur Trait d'union (Coulisses) et Passage inférieur du Léman.

### 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, fixé des objectifs en 2016 et 2017, puis défini une vision partagée de l'évolution du district à l'horizon 2040, le PDi-OL a été mis en discussion auprès de la population entre le 12 février et le 13 mars 2019.

Une soirée de lancement a eu lieu le 12 février pour expliquer les enjeux de cette vision territoriale à la population, invitée à participer par le biais d'un tout-ménage. Le PDi-OL a également été présenté au Gymnase de Renens à des élèves de géographie ayant imaginé des projets concrets dans le cadre d'un travail en classe. En parallèle, des tables rondes thématiques ont été organisées à St-Sulpice et des stands d'information – tenus par des collaborateurs de SDOL et des représentants des Communes – ont pris place dans divers lieux de passage pour exposer la démarche et renseigner les passants.

Durant l'année 2019, les remarques issues de la consultation publique ont fait l'objet d'une analyse et d'un traitement, et seront communiquées au moyen d'une notice en cours d'élaboration. La prise en compte ou non des remarques sera expliquée dans ce document, qui sera transmis aux participants durant le premier semestre 2020.

Suite à l'entrée en vigueur de la nouvelle Loi vaudoise sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC) le 1<sup>er</sup> septembre 2018, le Service cantonal du développement territorial (SDT) a procédé à un examen préliminaire du PDi-OL dans sa version mise en consultation. Cet examen a mis en évidence des besoins de coordination avec certains services cantonaux spécialisés, qui portent à la fois sur la forme et sur le contenu du document.

En parallèle, le chapitre sur la mise en œuvre et les mesures est en cours d'élaboration. Ce chapitre a fait l'objet d'ateliers thématiques intercommunaux puis d'échanges interservices au sein des administrations communales. Une liste de mesures communales et intercommunales est en phase de développement, chaque mesure faisant l'objet d'une fiche ad hoc. Ces éléments constitueront le plan d'action de chaque municipalité pour la mise en œuvre du PDi-OL.

Une fois le PDi-OL complété avec ces éléments, il sera transmis aux services cantonaux pour examen préalable, puis mis en consultation publique. Il devra ensuite être adopté par les conseils communaux et général 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.

Divers groupes d'accompagnement sont sollicités et permettent d'intégrer les différents partenaires à la démarche :

- Le Groupe décisionnel assume le portage politique et le pilotage du projet. Représentant des municipalités, il est composé des syndicats et municipaux en charge de l'urbanisme et d'un représentant du SDT (sous la présidence de Stéphane Rezso, syndic de Crissier et la vice-présidence de Tinetta Maystre, municipale de Renens, ainsi que de Jean-Daniel Luthi, municipal de Bussigny).
- Le Groupe technique constitue l'équipe de projet : il est composé de représentants des services communaux de l'urbanisme.
- Le Groupe technique Mobilité apporte son expertise dans le domaine de la mobilité.
- Des Groupes de concertation (l'un regroupant des conseillers communaux et généraux, l'autre les représentants de la société civile) sont également consultés à chaque étape. Leurs avis et propositions (formulés lors d'ateliers de travail ou transmis par courrier) sont intégrés dans les réflexions et font évoluer les rapports intermédiaires.
- Lors d'ateliers thématiques, d'autres spécialistes sont associés à la démarche, notamment les délégués communaux à l'énergie ou des experts indépendants ainsi que les autres services communaux et cantonaux concernés par les thématiques traitées.

## 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 du Plan Directeur intercommunal (PDi-OL). Un 2<sup>e</sup> atelier de réflexion, consacré à la mise en œuvre des lignes directrices de l'étude, a eu lieu le 18 février 2019 avec les acteurs directement concernés (entreprises et propriétaires).

### 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-Ste-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-Ste-Croix a confirmé son souhait de modifier le RPGA. L'année 2019 a été consacrée à l'examen préliminaire du dossier par les services de l'État et à l'adaptation du projet.

## 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.

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 accompagné les Communes dans le cadre de la mise à l'enquête publique de ce projet à l'automne 2018 et participe depuis au groupe de travail mis en place dans le cadre du traitement des oppositions des Communes de l'Ouest lausannois.

### RC76-79, MESURES D'ACCOMPAGNEMENT DE LA JONCTION VENOGE-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 à un principe d'exploitation pour les trois branches des RC 76 et 79 convergeant sur la jonction qui permettent de répondre à l'ensemble des enjeux. Le document cadre de l'étude ainsi que le cahier des charges ont été validés en 2019 et un mandataire démarrera l'étude dès février 2020. Le Bureau SDOL est intégré dans le Groupe technique et le Groupe décisionnel de l'étude.

### LIGNE 33 TL

La ligne urbaine la plus longue du réseau tl approche de la saturation et a fait l'objet en 2019 d'un avant-projet étudiant les aménagements nécessaires à son passage en bus articulés. Le Bureau SDOL a piloté ce projet et accompagné les Communes de Renens, Prilly, Ecublens et St-Sulpice qui sont desservies par cette ligne. En 2019, 2 séances avec tous les partenaires ainsi que 5 séances trilatérales entre une Commune, le mandataire et le Bureau SDOL ont eu lieu en 2019. La finalisation de l'étape d'avant-projet est prévue pour début 2020 et la mise en service des bus articulés pourrait se faire dès 2022. Ce projet est l'objet d'une mesure du PALM 2016 et un cofinancement de la Confédération est prévu pour sa réalisation.

### AXES FORTS (AFTPU)

Le Bureau SDOL collabore avec la direction du projet des Axes forts. Il conduit et 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 (28 séances) ainsi que de la Cellule de communication (3 séances) et aux séances techniques avec les mandataires.

#### Projet tramway t1 – tronçon Galicien à Renens-Gare (PP2)

Le tramway t1 (partie Ouest lausannois, PP2) étant entré dans une phase de préparation de la réalisation, la Commune de Renens a engagé des ressources pour gérer ce chantier conjointement avec les tl. Le Bureau SDOL n'intervient plus que ponctuellement sur ce projet, en lien avec ses interfaces, son prolongement (projet PP1), les projets de développement ou les différents aménagements pour la mobilité douce.

#### Prolongement du tramway t1 jusqu'à Bussigny – Croix-du-Péage (PP1)

Le choix du terminus (Villars-Ste-Croix) a été confirmé début 2019 à la suite de l'étude de synthèse des planifications et projets (urbanisation et mesures infrastructurelles). Mandatée conjointement par le Bureau 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).

L'année 2019 a permis de détailler les études du projet d'ouvrage. Le tracé du tram, les aménagements routiers et pour la mobilité douce ont été précisés. L'étude des réseaux (eaux, électricité, gaz, etc.) a également débuté.

La production des documents servant de base à la future demande de permis de construire a ainsi pu commencer en vue d'un début de procédure courant 2020.

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

L'année 2019 a été consacrée à consolider l'estimation des coûts de construction en procédant à des appels d'offres pour les travaux de génie civil et les divers équipements. Sur cette base, les préavis de demande de crédit de construction ont été rédigés en vue d'une soumission aux conseils communaux des trois Communes concernées (Crissier, Renens et Prilly) début 2020.

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

Les crédits EMPD pour la participation cantonale ont été votés en septembre 2016 afin de 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 a démarré en septembre 2018.

Le pilotage de cette étude est délégué au Bureau SDOL et celle-ci est connectée à la partie PP10 RC-Crissier, conduite par la DGMR.

Les études menées en 2019 ont permis de proposer des aménagements sur la quasi-totalité du tracé pour répondre aux enjeux de circulation de bus bi-articulés, de circulation du trafic individuel ainsi que de mobilité douce. Ces études d'avant-projet seront finalisées courant 2020.

#### Métro m1

Afin d'accomplir 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 du m1. Le Bureau SDOL a été particulièrement impliqué dans la rédaction du cahier des charges de l'étude exploratoire, validé fin 2018. Au vu des montants de l'offre retenue, une demande de financement par un EMPD a été effectuée auprès du Grand Conseil courant 2019 afin de réaliser l'étude en 2020.

Le planning autorise toujours l'aboutissement d'un projet assez mature pour être déposé au PALM de 5<sup>e</sup> génération. Un second EMPD reste prévu pour la phase d'avant-projet.

## ÉTUDES THÉMATIQUES ET TRANSVERSALES

### BYPAD

En relation avec la vision stratégique 2016-2021, une évaluation de la politique cyclable et piétonne a été menée au cœur de l'Ouest lausannois en 2019 (Communes de Chavannes, Ecublens, Prilly, Renens, UNIL et EPFL). Cette démarche a réuni usagers, techniciens et décideurs afin de cibler les déficits et points forts concernant la mobilité douce. Un programme d'action, avec des mesures organisationnelles ou techniques était en cours de finalisation à fin 2019. Certaines mesures pourront être reprises ou mises en lien avec le programme d'actions du PDi.

## INSTRUMENTS

### SITE INTERNET

À l'adresse [www.ouest-lausannois.ch](http://www.ouest-lausannois.ch), le site de SDOL a été actualisé pour bénéficier d'une plus grande convivialité. Le site présente les projets en cours et 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 mise à jour 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.

Le 12 février, pour le lancement de la consultation du Plan Directeur intercommunal (PDi-OL), la maquette a été présentée dans son intégralité dans le foyer de la Salle de spectacles de Renens.

## AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES

### FONCTIONNEMENT

#### Gouvernance PALM

L'entité SDOL participe à la conduite partenariale du PALM. Dans ce cadre, les représentants de SDOL ont assisté à 4 séances du Copil PALM et à 10 séances de la DT PALM. Les sujets principaux traités au sein de ces plates-formes avec incidence sur l'Ouest lausannois étaient 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 cadrage et le suivi des études Activités et Planification énergétique
- L'élaboration du budget des études du PALM pour l'année 2020.

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 à 3 séances durant l'année 2019.

#### Conférence d'agglomération

Une conférence d'agglomération a été organisée le 23 mai 2019 à la salle Métropole de Lausanne. Réunissant environ 500 représentants des autorités communales et cantonales ainsi que des administrations, elle traitait de la mise en œuvre des quelque 400 mesures inscrites dans les différentes générations du PALM (2007, 2012 et 2016). Membre de la DT PALM, le Bureau SDOL a appuyé la Cellule opérationnelle du PALM pour l'organisation de cet événement.

#### Convention de subventionnement

Avec 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'appui au développement économique (LADE). Ce changement a pour conséquence le renouvellement de la convention entre l'État et les bureaux des agglomérations vaudoises. Ainsi, une 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 (2 séances). Les sujets traités ont été, entre autres, l'intégration des comptages vélos lors de la prochaine campagne de comptage d'agglomération, la question des trottinettes en libre-service, le suivi du projet de jalonnement vélo à l'échelle de l'agglomération, ainsi que l'aménagement des voies vertes.

#### 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 cyclistes et conducteurs, notamment pour les questions de performance et de sécurité, de complémentarité entre ces deux modes de transport ainsi que d'évolution du matériel et des besoins des utilisateurs. Ce groupe ne s'est pas réuni en 2019.

### PALM 2016

#### Évaluation de la Confédération

Le PALM fait partie des 37 projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>ère</sup> 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 et adopté en juin 2019. Les accords sur les prestations et les protocoles additionnels, ratifiés par tous les partenaires du PALM, ont été transmis à la Confédération pour signature par la cheffe du DETEC en décembre 2019.

## **MISE EN ŒUVRE DES MESURES PALM**

### **Suivi des mesures infrastructurelles des PALM 2007, 2012 et 2016**

Le Bureau SDOL s'est mis à disposition des Communes pour les soutenir dans leurs demandes de contributions fédérales aux mesures infrastructurelles.

Le tableau de bord intégrant l'ensemble des mesures PALM 2007, 2012 et 2016, 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.

## **PLANIFICATION ÉNERGÉTIQUE 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 est prévue entre 2018 et 2020. Elle est 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 notamment 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<sup>e</sup> projet d'agglomération en 2020 ont abouti à la décision du Copil PALM de juin 2018 de renoncer à déposer un PA4 en 2020 et de viser le dépôt d'un projet de 5<sup>e</sup> génération en juin 2025. Une lettre d'intention a ainsi été signée par les partenaires du PALM.