

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

L'Ouest lausannois est une région belle à vivre et en pleine expansion. Afin de coordonner et de guider leur développement en matière d'urbanisation et de transports, les huit Communes du district et le Canton ont élaboré un schéma directeur: le SDOL. Ce document de planification directrice donne une vision commune de l'aménagement urbain à long terme, en suivant des principes de développement durable et de concertation. Il vise notamment à améliorer le cadre de vie des habitants, à renforcer l'offre en transports publics, à préserver la campagne de l'étalement urbain, à favoriser la mixité des affectations et à garantir une saine diversification du tissu économique.

Le SDOL possède une valeur de contrat: en y apposant leur signature, les Communes ont pris l'engagement réciproque de poursuivre les démarches destinées à atteindre les objectifs fixés. Les études et projets conduits dans l'Ouest lausannois sont coordonnés avec les orientations prévues par le Plan directeur cantonal et par la politique des agglomérations de la Confédération.

MISSION DU BUREAU DU SDOL

Le bureau du SDOL est chargé de mettre en application les principes d'aménagement formulés dans le Schéma directeur. Il oriente ses actions sur les sites stratégiques d'agglomération et sur les études intercommunales ou transversales (transports, espaces publics, paysage, etc.). Suivant la nature des projets, il pilote ou accompagne les études qui forment autant d'annexes au Schéma directeur et servent à la révision des planifications communales. Il veille à la cohérence des différents projets de construction et de planification entre eux et s'assure de leur conformité avec les objectifs du SDOL, par l'intermédiaire du groupe ABC et de la cellule de pilotage technique qui fonctionnent sous sa responsabilité.

Le bureau du SDOL favorise le travail partenarial et la concertation. Il assure un rôle de plate-forme de coordination entre Communes ainsi qu'entre Canton et Communes. Il contribue à développer l'échange d'informations et une culture commune pour la conduite des projets.

Il assure aussi la consultation de tous les acteurs publics et privés concernés ainsi que la communication des projets tant auprès des partenaires que des habitants. En matière d'aménagement régional, il représente les Communes de l'Ouest lausannois et participe aux différents groupes de travail du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM).

GROUPE DE PILOTAGE EN 2015

Le Groupe de pilotage (Gropil) est composé de membres politiques et techniques des Communes, du Canton et de l'Agglomération.

Les Communes: M. Huguenin, présidente du Gropil, syndique de Renens / A. Clerc, syndic de Saint-Sulpice / G. Cherix, syndic de Villars-Sainte-Croix / A. Gillièron, syndic de Prilly / A. Gorgerat, syndic de Chavannes-près-Renens / P. Kaelin, syndic d'Ecublens / M. Tendon, syndic de Crissier / C. Wyssa, syndique de Bussigny / A. Widmer, directrice du bureau du SDOL.

L'Etat de Vaud: Ch. Exquis, chef de service a.i. du SDT, DTE (jusqu'en septembre) et 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, SPECo, DECS / S. Rodriguez, directeur de la DIREV-DGE, DTE.

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

L'OUEST LAUSANNOIS EN DATES CLÉS

| E OOLST LAOSANNOIS EN DATES CLES | | | | | | |
|----------------------------------|--|--|--|--|--|--|
| JUIN 2015 | Début des travaux de rénovation complète de la gare de Renens. | | | | | |
| 29 JUIN 2015 | Inauguration du trottoir de la route de Sullens à Villars-Sainte-Croix, 1 ^{re} mesure de mobilité douce co-financée par la Confé- dération. | | | | | |
| 22 NOV. 2014 | Coup d'envoi du programme ferroviaire CFF Léman 2030 (4° voie Lausanne-Renens, saut- de-mouton, enclenchement de Renens, etc.). | | | | | |
| SEPT. 2014 | Prolongement de la ligne de bus tl 25 de Bourdonnette à Glycines via la gare de Renens: dernière étape du réseau tl 2014 qui fait suite à la mise en service des lignes tl 17 et 36 (décembre 2009) et tl 31 et 38 (août 2012) ainsi qu'à l'adaptation des lignes tl 32 et 33 et MBC 701 et 705 (août 2012). | | | | | |
| FÉV. 2014 | Le PALM 2012 bénéficie d'un co-financement de la Confédération de 185 millions de francs. | | | | | |
| 30 juin 2012 | Mise en service de la halte RER de Prilly- Malley et envoi à la Confédération du Projet d'agglomération Lausanne-Morges de 2° génération (PALM 2012). | | | | | |
| 2011 | Prix Wakker aux Communes signataires du SDOL et parution du livre <i>L'Ouest pour horizon</i> . | | | | | |
| DÉC. 2008 | Le PALM 2007 (1 ^{re} génération) bénéficie d'un co-financement de la Confédération de 165 millions de francs. | | | | | |
| FÉV. 2007 | Signature du Projet d'agglomération Lau- sanne-Morges de 1 ^{re} génération (PALM 2007). | | | | | |
| NOV. 2004 À MAI 2005 | Signature des Conventions de collaboration pour la mise en œuvre du Schéma directeur de l'Ouest lausannois et de collaboration relative au bureau du SDOL. | | | | | |
| 1 ^{er} NOV. 2003 | Ouverture du bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois à Renens. | | | | | |
| 20 NOV. 2000 | Moratoire et Convention entre Communes et Canton relative aux transports dans l'Ouest lausannois. Avenants en 2001 et 2002: signature des Communes de Saint-Sulpice, Lausanne et Prilly. | | | | | |

LES CHANTIERS ARRIVENT, METTANT EN LUMIÈRE LE LONG TRAVAIL DE PLANIFICATION

De grands travaux s'engagent dans l'Ouest lausannois et des projets vitaux vont prendre forme.

Le chantier de réaménagement de la gare de Renens qui s'est ouvert en juin est emblématique de ce que l'on va voir, en maints endroits.

La construction de la ligne de tram pourrait débuter bientôt: les plans de la première étape, entre Lausanne et Renens, ont été approuvés par l'Office fédéral des transports (OFT) en ce début 2016. Le Canton et les villes concernées à l'Ouest (Prilly, Renens et Crissier) vont demander à leurs parlements le financement du projet de construction, comme, plus tard, de celui de la ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) sur la route de Cossonay. D'autres projets, nouveaux quartiers, aménagements de transports ou réaménagements routiers vont éclore dans tout l'Ouest lausannois.

Ceux qui attendaient que ça bouge seront servis! Notre environnement va se transformer. Nos habitudes aussi. Une cellule de coordination a été mise en place pour anticiper au maximum les contrariétés. Il y aura des exaspérations, c'est inévitable. Mais il y aura aussi les enthousiastes, qui se réjouissent de voir se réaliser ces espaces et ces infrastructures dont l'Ouest lausannois a besoin. Nombreux sont ceux qui ont participé au mûrissement de ces projets. Comme citoyens, en prenant part aux réunions d'échanges et autres événements ou en suivant le cours de la réflexion grâce aux newsletters et sites internet. Certains plus activement, comme élus ou au travers de leur travail dans les Communes, au Canton, chez les partenaires ou au SDOL.

Les étapes initiales, les études, les concertations, sont moins spectaculaires que les chantiers. Moins de personnes s'y intéressent. Mais elles durent longtemps; elles demandent des efforts pour étudier ensemble et se mettre tous d'accord sur les questions complexes du développement.

Il y a dix ans, comme nouvelle présidente du Groupe de pilotage du SDOL, j'écrivais ici qu'un «schéma directeur» pouvait paraître quelque chose d'un peu lointain et brumeux... Il n'est pas facile de se projeter dans l'avenir et de susciter un intérêt soutenu avec une vue à trente ans! Pour qui n'a pas l'occasion de s'intéresser pleinement et de près au développement de l'Ouest lausannois, on peut vite perdre le fil, ou l'espoir de voir arriver les chantiers concrets!

Comme tous ceux qui travaillent à l'aménagement de l'Ouest lausannois, j'ai connu ces impatiences et ces questionnements. Or on voit maintenant de nombreux projets sortir de la brume! Dix ans, c'est ce qu'il faut comme étude préliminaire pour commencer à construire dans des projets d'importance.

L'existence du SDOL, d'une vision à long terme et de personnes, techniciens et responsables politiques des Communes qui travaillent ensemble, a permis à l'Ouest lausannois d'exister, comme centralité, comme pôle, comme zone d'intérêt en mutation à tous les niveaux. C'est un outil de travail précieux pour renforcer l'identité commune de notre Ouest lausannois, entre villes, villages, et campagne. La clarification de la mission et de la structure du SDOL que nous avons convenue (voir p. 6 et 13), comme le futur plan directeur intercommunal sur lequel nous planchons (voir p.12), joueront un rôle tout aussi essentiel.

Au moment de laisser ma place, c'est le moment de dire tout le plaisir que j'ai eu à faire ce travail au sein du SDOL, d'en remercier tous ses acteurs, et de transmettre à celles et ceux qui vont venir l'envie de préserver et renforcer cet outil de travail en commun.



BIEN CONNAÎTRE LA MOBILITÉ PEUT AIDER À PRENDRE LES BONNES DÉCISIONS

Combien de voitures circulent sur les routes le matin? Les transports publics sont-ils saturés? Pour 2030, devons-nous nous préparer au « chaos routier » que certains prédisent?

C'est ce que le bureau du SDOL avec ses partenaires (Canton, Lausanne Région, opérateurs de transport) cherchent à connaître et analyser. L'enjeu est en effet d'importance: adapter nos transports à l'évolution de la mobilité est déjà une obligation des transporteurs. Anticiper la mobilité de 2030 est nécessaire pour calibrer les modes de transport.

DES COMPTAGES RÉGULIERS POUR CONNAÎTRE LA SITUATION

Depuis 1975, tous les quatre ans, se déroule, sous la conduite de Lausanne Région, un état des lieux global du trafic automobile et de la fréquentation des réseaux de transport sur l'agglomération lausannoise.

Pour les comptages sur les routes communales, cantonales et sur la voirie autoroutière, ce ne sont pas moins de 384 points de comptage qui sont mis en œuvre.

Dans les transports publics, les opérateurs recensent les voyageurs par divers moyens. Les bus tl disposent par exemple de cellules de comptage automatiques qui enregistrent les montées et descentes aux portes. Sur le réseau ferroviaire, les contrôleurs, des enquêteurs et divers autres moyens permettent de reconstituer le trafic actuel avec un bon niveau de précision. Tous les modes et toutes les catégories de véhicules sont recensés: même les vélos sont dorénavant comptés!

Ces relevés rassemblent un nombre considérable de données (près de 18 000 données numériques). Connaître avec précision tous les paramètres de la mobilité reste difficile et il est ainsi parfois nécessaire de croiser ces informations avec d'autres données (population et emploi, données d'immatriculation automobile) pour approfondir les analyses.

DES SIMULATIONS POUR ANTICIPER LE TRAFIC DE 2030

Parallèlement, des études de simulation ont ont été menées par le Canton pour évaluer la charge des réseaux de transport à l'horizon 2030, voire à des horizons plus éloignés. Ces études se basent sur l'évolution de l'urbanisme et de l'activité économique et déduisent, à partir d'hypothèses de mobilité, les charges de trafic routier ainsi que l'évolution du trafic de transport public.

DES TRANSPORTS PUBLICS EN PLEINE FORME... MAIS IL FAUT ANTICIPER LA SATURATION PRÉVUE EN 2030

Une très forte croissance des réseaux de transport public est constatée. Les transports publics ont crû de 12% sur l'ensemble de l'agglomération. Sur notre territoire, les transports publics ont même augmenté leur part de marché par rapport à la voiture de manière significative (+1.6 points).

Une autre satisfaction: l'augmentation de l'offre sur les réseaux de transport public a été suivie par une très forte augmentation du trafic de voyageurs. Depuis 2010, les lignes desservant l'Ouest lausannois ont connu des taux de croissance moyenne de l'ordre de 25%. La fréquentation a particulièrement augmenté pour les lignes du Sud du territoire (ligne 33: +60%). Parallèlement, le trafic ferroviaire a littéralement explosé, avec une hausse de près de 50%.

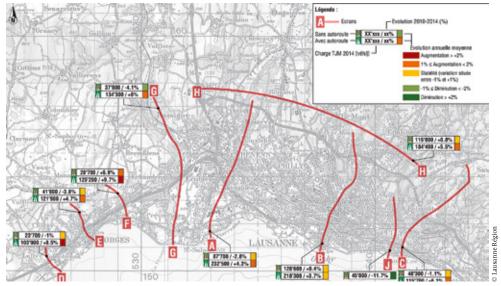
Le revers de la médaille est le niveau de saturation des réseaux de transport public. Certaines lignes sont en effet proches de la saturation. C'est le cas du M1 et de la ligne 17 entre Lausanne et Renens. Le tramway Lausanne Flon – Renens, le bus à haut niveau de service Prilly-Crissier et les adaptations envisagées sur les autres lignes de bus sont des mesures d'autant plus urgentes.

LES AUTOROUTES, VOIES DE DÉLESTAGE POUR LE TRAFIC... MAIS PAS DE SOLUTION MIRACLE EN VUE POUR 2030

On estime que près des 2/3 du trafic autoroutier est lié à du trafic interne à l'agglomération. Dans notre secteur, déjà très bien connecté au réseau autoroutier, il est souvent possible d'effectuer des trajets internes à l'agglomération par l'autoroute: par exemple, le trajet EPFL – Lutry est plus rapide par le réseau autoroutier que par l'avenue de Cour.

L'ouverture de la voie d'urgence entre Morges et l'échangeur d'Ecublens a permis de libérer de la capacité, ce qui a induit une forte augmentation du trafic sur cet axe (+2.5%/an contre +1.4% avant 2010) et le délestage de certains axes parallèles (route d'Yverdon -4%/an). Bientôt, les nouvelles jonctions d'Ecublens, Chavannes et Malley permettront de transférer encore davantage de trafic sur le réseau autoroutier, évitant ainsi des traversées de secteurs fortement urbanisés.

Il faut également augmenter la capacité de l'autoroute. En effet, avec une charge de plus de 110 000 véhicules par jour entre l'échangeur d'Ecublens et celui de Villars-Sainte-Croix, ce secteur est très proche de la saturation. Cela est d'autant plus préoccupant que les prévisions tablent sur le prolongement de la croissance jusqu'en 2030 au moins. Pour répondre à cette situation, la Confédération investira 1.2 milliards de francs d'ici à 15 ans pour une augmentation de 20% à 30% de la capacité autoroutière. Selon le Canton, il ne faut néanmoins pas attendre de résolution rapide et définitive du problème de trafic sur le réseau autoroutier.



Evolution du trafic journalier moyen entre 2010 (derniers comptages) et 2014. Le trafic routier au cordon A (sans autoroute) est en nette diminution. Cela n'est pas le cas du trafic total.



La route du Lac réaménagée.

ACCOMPAGNER LA CROISSANCE PAR DES TRANSPORTS ET PRÉCONISER UN CHANGEMENT DE COMPORTEMENT

Le bureau du SDOL s'attèle, avec les Communes et le Canton, à coordonner les transports et l'urbanisme. Beaucoup reste à faire et d'inévitables questions se posent.

A terme, seul un changement de comportement en matière de mobilité permettra d'éviter le « chaos ». De nombreux signes positifs apparaissent: le nombre de véhicules par personne (taux de motorisation) diminue sur la quasi-totalité de l'Ouest lausannois et de nouveaux comportements de mobilité apparaissent. Les modes doux (vélos, piétons) sont les moteurs de cette nouvelle donne en matière de mobilité. C'est pour cela que le bureau du SDOL s'est lancé dans un grand audit des réseaux piétons et vélos afin d'accélérer le transfert modal vers ces modes de transport.

LES CÈDRES, UN QUARTIER PROPICE À LA MOBILITÉ DOUCE

Ce quartier, qui sera mis en service autour de 2019, peut être qualifié de particulièrement propice à la mobilité durable. Il est doté de commerces de proximité permettant d'éviter l'utilisation de la voiture pour les courses du quotidien. Desservi par la station de métro «Crochy», le futur quartier

est situé à 3 minutes de la gare de Renens et à 5 minutes des Hautes Ecoles. Une passerelle mobilité douce est prévue sur l'autoroute, permettant des liaisons rapides et sûres pour les vélos et piétons vers Renens centre. L'accès routier se fait depuis l'avenue de la Gare.



Quartier des Cèdres, plan de situation du concours 2015.

UNE MEILLEURE DESERTE POUR LA GARE DE RENENS?

La gare de Renens dessert un bassin très important, avec une université et un centre de congrès connus dans le monde entier. Malgré son rang international, la gare de Renens n'est desservie que par les trains régionaux! La desserte IR et IC a même été diminuée ces dernières années avec la suppression des derniers trains ICN alors que les connections directes vers l'aéroport de Genève ne sont désormais possibles que pour certains trains en début de matinée et en fin de soirée. Les Municipalités de l'Ouest lausannois, leurs députés présents au Grand

Conseil et les milieux universitaires se mobilisent pour améliorer la desserte grande ligne de cette gare d'ici 2022 en multipliant postulats, interpellations et courriers. Le bureau du SDOL appuie ces demandes politiques par des analyses techniques. A court terme, il est cependant peu probable que des améliorations significatives aient lieu: les travaux sur le nœud de Lausanne entraînent en effet des rallongements de temps de parcours. Cependant, les CFF et la Confédération ont pris note de ces demandes et, à moyen terme, nous avons bon espoir de voir à nouveau s'arrêter les trains IR et IC à Renens.



La gare de Renens en travaux, 2016.

TRAMWAY T1 JUSQU'À CROIX-DU-PÉAGE

Après la première étape qui amènera le tram tl de Lausanne-Flon à Renens, la ligne sera prolongée jusqu'à Croix-du-Péage, en passant par les secteurs en développement du Rayon vert, Pont Bleu, Vernie, Arc-en-Ciel, Croix-de-Plan, Buyère et Cocagne. Soutien au dynamisme d'une région en pleine transformation, le tram tl constitue la colonne vertébrale des transports publics de l'Ouest de demain.

INSERTION DU TRAMWAY DANS LES AXES DE CIRCULATION

Le tramway n'est pas qu'un transport public performant, c'est aussi un outil majeur de requalification des espaces publics, de redistribution et d'appropriation de la rue par tous. Pour cela, la plate-forme tramway s'insère de différentes manières dans les axes de circulation, en fonction des contraintes et des opportunités de requalification.

- Rue du Terminus et route de Bussigny: la configuration étroite de ces lieux contraint à créer un axe de circulation mixte. Le tramway partage ainsi la voie avec les véhicules. Puisque ces routes se terminent en site de dépose-minute à la gare de Renens, le trafic sur ces axes reste faible.
- Boulevard de l'Arc-en-Ciel: le passage du tramway en site central permettra d'arboriser l'avenue par deux ou trois rangées d'arbres et de végétaliser la plate-forme. Les piétons et les cyclistes bénéficieront de larges espaces pour évoluer sur un axe qui sera apaisé et plus agréable (coupe 1).
- Route de Buyère et route de Sullens: en raison du dévers de cette route et d'une forte urbanisation côté est, le tramway passera en site latéral côté ouest. Ce choix permet de créer une large promenade arborée, réservée aux modes de déplacement doux (coupe 2).

LE TRAMWAY: UN TRANSPORT PUBLIC TRÈS PERFORMANT

Avec une grande fréquence de circulation, une régularité à l'épreuve du trafic, une capacité à transporter de nombreux voyageurs,



Image de synthèse de ce que pourrait être le terminus.

le tramway est un transport public très performant. Il permet de requalifier la ville et d'apaiser le trafic routier. Plus performant que le bus et que le métro selon ces critères, il amène l'usager à niveau, devant sa destination, et ne nécessite pas de gros ouvrages.

LES PLUS DU TRAMWAY T1

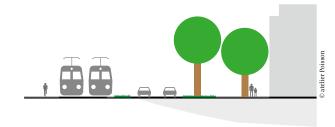
- · Fréquence : 6 minutes, toute la journée.
- Régularité: priorité absolue aux carrefours, les horaires sont respectés même en période de pointe.
- Vitesse commerciale supérieure à 20 km/h, vitesse de 50km/h entre les arrêts et un

- temps de parcours total de 23 minutes entre Croix-du-Péage et Lausanne-Flon.
- Capacité de 250 à 300 personnes, avec une rapidité d'embarquement aux arrêts.
- Confort: accessibilité partout, pas de bruit, pas de secousse, de larges baies vitrées et de l'espace...

ÉTAT D'AVANCEMENT DU PROJET

Les études d'avant-projet ont été validées en 2015. L'appel d'offres pour le choix du mandataire du projet d'ouvrage sera lancé fin 2016. Celui-ci permettra alors





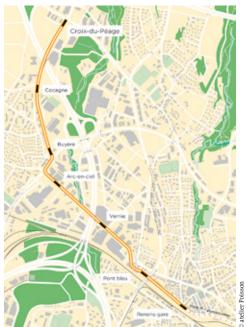


L'exemple du tramway de la ville de Strasbourg, en France.

de confirmer si la ligne de tramway va jusqu'à Croix-du-Péage ou si elle s'arrête à Cocagne.

L'enquête publique pourrait se dérouler en 2018 et le début des travaux au plus tôt en 2020. En fonction du calendrier de la première étape du tramway, les travaux des deux étapes pourraient s'enchaîner.

Coût du projet: 167 millions de francs, inscrits en priorité A du PALM 2012; le montant d'investissement sera affiné dans le cadre du projet d'ouvrage. La Confédération participe à hauteur de 35%, les Communes à environ 18% et l'Etat à 47%.



Les six nouveaux arrêts prévus sur la $2^{\rm e}$ étape du tl reprennent les noms des quartiers qui sont traversés.

COCAGNE – BUYÈRE, COORDINATION ENTRE RECOMPOSITION DES QUARTIERS ET TRANSPORTS PUBLICS

L'aménagement de façade à façade, ainsi que les recherches pour tisser des liaisons de mobilité douce contribuent à stimuler le développement harmonieux des quartiers adjacents.

L'anticipation du projet de ligne de tramway a permis de fixer les limites des plans de quartier pour que les aménagements futurs soient cohérents. La superposition des projets permet de négocier très en amont la cession gratuite des terrains à reverser dans le domaine public. Ainsi l'investisseur ne perd pas ses droits de construire et la collectivité obtient l'espace nécessaire pour développer un projet de voirie complet qui intègre les modes doux et le traitement paysager.

Cette anticipation a été rendue possible par des documents de planification et des séances de coordination entre les Communes, le Canton et le SDOL. De plus, une mission d'itération urbanistique, confiée à un urbaniste, a permis d'intégrer au projet de tramway la prise en compte des contraintes des urbanisations futures. Le projet d'exécution sera quant à lui élaboré par le Canton et les Communes avec une étroite prise en compte des constructions riveraines pour que l'ensemble du fonctionnement urbain soit optimisé.

La planification des travaux de la voirie et des constructions sera également anticipée et synchronisée pour réduire les coûts globaux. La coordination permettra en outre d'éviter la construction de murs de soutènement ou de routes d'accès provisoires.

REVERDIR NOS ROUTES

L'urbanisation grignote les campagnes. Grâce au tramway cependant, la végétation revient en ville.

Seule la construction d'un tramway permet en effet de faire pénétrer une coulée verte dans les axes structurants de l'agglomération. Les routes bitume-hydrocarbure font ainsi place à un couloir végétal d'une largeur d'une dizaine de mètres.

Dans les villes qui ont inauguré un tramway, les habitants se réjouissent que l'on entende à nouveau chanter les oiseaux et observent une circulation routière apaisée. Un véritable confort amené par la présence des arbres et d'une couverture végétale qui abritent des insectes et tout un écosystème...

Le revêtement végétalisé de la plateforme tramway entraîne aussi de nombreux avantages techniques:

- Le tapis de terre végétale et les herbes remplissent un rôle d'amortisseur pour les vibrations et les bruits, non seulement des rames de tramway mais aussi des véhicules motorisés voisins.
- Une épaisseur de terre d'environ 20 cm possède un grand pouvoir absorbant et permet de capter une grande partie des pluies torrentielles. Cela permet de réduire le dimensionnement des réseaux d'évacuation et de traitement des eaux de chaussées. Ce principe d'étalement de l'écoulement dans le temps contribue aussi à la filtration des polluants et à leur réduction par l'absorption dans les plantes.
- La pollution due aux moteurs à combustion, ainsi que les poussières et oxydes de carbone peuvent être en partie captés par le tapis végétal et recyclés naturellement.
- La température est régulée et tempérée, contrairement à une surface lisse et sombre qui réverbère et emmagasine la chaleur. La terre et les herbes inversent ce phénomène puis restituent en soirée une certaine fraîcheur.

Mais l'attrait est aussi dans le ressenti: des couleurs qui changent avec les saisons et qui contrastent avec le gris foncé de l'asphalte, des parfums et une atmosphère qui peuvent varier au gré des températures et de l'humidité.

La végétalisation des revêtements amène tout simplement de la vie et un peu de sérénité.

LE SDOL, LA JUSTE MESURE DE LA COLLABORATION

Les habitants de l'Ouest lausannois font partie des deux tiers de Suisses qui habitent dans une agglomération ou, autrement dit, dans un espace à caractère urbain où les frontières communales sont souvent difficiles à percevoir. Dans ces territoires, les collaborations intercommunales ou régionales sont devenues indispensables pour faire face à de multiples défis: maîtriser le trafic, développer des transports publics performants, mettre de nouveaux logements sur le marché, réduire les nuisances environnementales. Mais aussi, gérer les longs processus de requalification des friches industrielles, trouver des solutions innovantes pour diversifier les activités ou encore forger de nouvelles identités. Ces questionnements complexes et nouveaux ont poussé les collectivités publiques, partout en Suisse, à investiguer de nouveaux terrains de collaboration. Intégrées dans des institutions existantes ou nouvellement créées, de nouvelles structures, à l'image du PALM et des Schémas directeurs, ont permis de trouver des solutions partagées à des problèmes qui ne peuvent plus être résolus individuellement.

UNE VISION PIONNIÈRE DU DÉVELOPPEMENT

Le SDOL, qui a vu le jour en 2003, a ainsi été pionnier d'une nouvelle façon d'appréhender les questions du développement territorial. Le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) ainsi que les Schémas directeurs voisins sont en effet apparus par la suite, sous l'impulsion de la politique des agglomérations de la Confédération.

Le SDOL dessine ainsi une vision de l'Ouest lausannois. Il anticipe et oriente les mutations à venir et définit par ses lignes directrices le développement territorial voulu par les Communes. Il détermine également, dès le départ, la mission d'un bureau créé à cette occasion et chargé de mettre en œuvre les objectifs communs.

UNE GOUVERNANCE INDISPENSABLE

Mais le SDOL est aussi, et peut-être avant tout, une structure de collaboration. Il réunit les Communes, le Canton, ainsi que d'autres partenaires pour permettre la gouvernance indispensable aux projets en lien avec le territoire. En s'installant dans le contexte institutionnel des huit Communes du district de l'Ouest lausannois, le SDOL a fourni aux Communes de nouvelles possibilités pour faire

face ensemble à des problématiques de plus en plus complexes. Le SDOL est ainsi devenu un lieu d'échange, de concertation et de négociation d'où a émergé, peu à peu, une culture commune, une façon de faire partagée.

Cependant, l'organisation de cette structure n'a rien de simple. Les décideurs sont nombreux car le principe de l'unanimité n'est pas questionné et toute décision doit être pesée au regard de l'intérêt, non seulement communal, mais aussi régional.

UN TEMPS D'ARRÊT POUR MIEUX CONTINUER

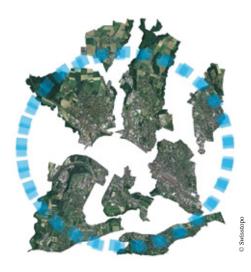
Après plus de dix ans d'existence, la mission et la structure du SDOL méritaient d'être réexaminées pour mieux s'adapter à un contexte en pleine évolution. Les Communes ont dès lors initié un nouvel examen de ces dernières, imposé autant par l'évolution du contexte que par l'avancement de la mise en œuvre du SDOL lui-même. D'un côté, le projet d'agglomération Lausanne-Morges s'est développé avec son propre Comité de pilotage (Copil), alors que les autres Schémas directeurs ont été mis en place et que la Ville de Lausanne s'est retirée du SDOL pour créer sa propre entité. De l'autre côté, les Communes se sont progressivement vues appelées à jouer des rôles toujours plus déterminants à l'approche des chantiers de construction. Et elles se sont par ailleurs engagées dans la révision de leurs plans directeurs communaux, par la démarche du Plan directeur intercommunal qui, à terme, remplacera le schéma directeur en tant que document d'aménagement.

UNE RÉFLEXION CONCERTÉE SUR DEUX ANS

Les entretiens menés avec les responsables communaux et cantonaux, mais aussi avec les autres partenaires, ont largement confirmé le besoin de collaboration. En effet, l'Ouest lausannois est constitué de territoires totalement imbriqués et pourtant fragmentés d'un point de vue administratif. Une vision d'ensemble se montre ainsi toujours plus utile et les avantages de la coopération ne se comptent plus: poids politique plus grand, capacité de porter des projets d'envergure, efficacité des processus et qualité des résultats obtenus.

Mais la réflexion menée a aussi permis de formuler plusieurs inquiétudes des Communes: comment clarifier les rôles? Comment éviter l'ingérence dans les affaires communales, définir la limite de l'action intercommunale et préserver les identités communales tout en contribuant à l'identité de l'Ouest lausannois comme une région avec son histoire propre et son grand potentiel?

Ce processus de réflexion a duré presque deux ans. Il a impliqué tous les acteurs communaux, mais aussi cantonaux, tant au niveau politique que technique. Plusieurs options ont été imaginées pour dessiner les contours de la collaboration voulue dans le futur. La mission a été discutée et des scénarios envisagés : statu quo, repli, approfondissement, élargissement. Les domaines d'activités du bureau du SDOL et les modalités d'implication des partenaires dans les diverses plates-formes de collaboration ont été passés en revue, l'organisation et le nom de l'entité questionnés, les compétences déléguées et les chemins décisionnels débattus.



LA MISSION DU SDOL NOUVELLEMENT DÉFINIE

La mission du SDOL a été redéfinie comme suit:

«En appui aux huit Communes signataires, le SDOL développe, par un processus continu et itératif, une vision et une planification globales, interdisciplinaires, partagées et dynamiques du développement urbain de l'Ouest lausannois, contribuant à une identité commune et à la qualité de vie des habitants, tout en répondant à une politique cantonale de densification et de respect de l'environnement. Sont mis en place des moyens assurant à l'ensemble la cohérence et la qualité».

LA COLLABORATION AUTOUR DU PROJET «LENTILLIÈRES NORD»

Dès 2003 déjà, le site des «Lentillières» a été identifié comme stratégique, non seulement pour Crissier, mais également pour la région (chantier 3 du SDOL et site E2 du PALM). Le projet de quartier Lentillières Nord répond au principe de coordination de l'urbanisation et des transports. Il sera relié d'ici quelques années à une ligne du réseau de bus à haut niveau de service (BHNS).

Le développement et l'accompagnement du projet répondent aux principes de gestion et de collaboration mis en place au sein du SDOL. Une fois reconnu le bien-fondé de la transformation de cette friche industrielle par les planifications directrices régionales (PALM, SDOL) et précisée l'inscription de ce site dans son environnement communal, la Commune a immédiatement veillé à mettre en place un processus d'accompagnement de projet par un «Accord cadre» approuvé par l'ensemble des partenaires et fixant les responsabilités respectives. En impliquant les différents acteurs (Commune, propriétaire, Canton, SDOL), ce processus répondait ainsi à la complexité de la situation et à ses ambitions en termes de qualité de projet. C'est l'un des facteurs de réussite de ce projet ambitieux qui devrait se trouver en chantier sous peu.



Le quartier Lentillières Nord (image de synthèse, 2015).

LA CONTINUITÉ, UN ATOUT POUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

L'importance du processus itératif dans le développement urbain est un point essentiel apparu au cours de la réflexion. Les projets s'emboîtent, les rôles changent. Mais il importe d'assurer une continuité. Une vision intercommunale fondée en amont est la condition pour que les projets à l'échelon communal puissent se déployer au mieux.

AUJOURD'HUI, UN OUTIL STRATÉGIQUE POUR LA QUALITÉ URBAINE

A l'issue des concertations, l'existence du SDOL comme entité de collaboration intercommunale a été confirmée. Lors de la Conférence du SDOL du 28 mai 2015, la piste de l'association de Communes en tant que forme juridique a été évoquée, mais remise à plus tard. Le rôle dévolu au SDOL est ainsi stratégique, plutôt qu'opérationnel: il intervient en amont des processus de planification, principalement au niveau des visions directrices. Ses activités se déploient à l'échelle intercommunale et régionale, dans une logique de transversalité thématique. Ses actions portent sur le territoire et le développement urbain: urbanisme, mobilité, paysage, environnement et énergie, logement et activités, patrimoine et identité régionale. L'entité SDOL peut cependant aussi, sur demande des Communes et dans un souci de continuité, accompagner, voire piloter des études communales. Il devient ainsi le vecteur d'une culture territoriale partagée.

La clarification de la mission et de la structure du SDOL permet aujourd'hui d'entreprendre la révision de la convention de collaboration intercommunale de 2004–2005 qui avait fondé la création de l'entité de collaboration « SDOL ». La signature de la nouvelle convention ouvrira ainsi une nouvelle étape de notre structure. Comme la quarantaine d'autres organisations actuellement actives en Suisse, le SDOL, en tant que réponse pragmatique dans un contexte institutionnel donné, pourra continuer à répondre aux besoins d'action commune au sein des territoires urbanisés.



Séance de la cellule de pilotage technique (cpt).

UNE DÉLÉGATION POUR FACILITER LE FONCTIONNEMENT

La loi vaudoise sur les communes (LC) prévoit plusieurs formes de collaboration pour accomplir ensemble des tâches d'intérêt commun. La forme retenue pour le SDOL est celle qui prévoit qu'une ou plusieurs municipalités délèguent certaines de leurs attributions à une autre municipalité et dont la teneur est portée à la connaissance des conseils communaux concernés (article 107b LC).

Ainsi pour l'accomplissement de la mission donnée au SDOL, les Communes de Bussigny, Chavannes, Crissier, Ecublens, Prilly, Saint-Sulpice et Villars-Sainte-Croix délèguent à la Commune de Renens certaines de leurs attributions, qui sont exercées par la Municipalité de Renens et, en subdélégation, par le SDOL. Cela afin que l'entité intercommunale «SDOL» puisse gérer de façon autonome les tâches qui lui sont assignées avec ses propres structures.

L'OUEST LAUSANNOIS, CITÉ UNIVERSITAIRE... ET BIEN PLUS SI ENTENTE

L'Ouest lausannois regroupe une des plus grandes communautés universitaires de Suisse. Plus de 30 000 personnes (dont quelque 25 000 étudiants) se répartissent entre l'UNIL et l'EPFL. Davantage que la population d'Yverdon-les-Bains!

A ces chiffres, il faut encore ajouter l'Ecole cantonale d'art de Lausanne (l'ECAL), située à Renens. Et, à l'horizon 2021, le Campus santé qui regroupera, sur les Côtes de la Bourdonnette, les filières de la Haute Ecole de santé Vaud (HESAV) ainsi qu'un Centre coordonné de compétences cliniques. Pour ce projet, un concours qui comprend aussi 500 logements pour étudiants a été lancé par l'Etat en décembre 2015.

UN RICHE TISSU POUR ACCUEILLIR LA FORMATION

Le tableau pourrait laisser penser que l'Ouest lausannois, avec ses 72170 habitants en 2015, n'est qu'une vaste cité universitaire.

Mais ce n'est de loin pas le cas. L'Ouest lausannois présente une extraordinaire diversité. Une telle concentration dans la formation de haut niveau est unique en Suisse, mais elle se développe dans un tissu riche de paysages exceptionnels, d'un passé industriel fort, d'une expérience marquée de la multiculturalité et des échanges et d'une tradition dans la formation professionnelle maintenue par des entreprises de toutes tailles.

ANNÉES 60: DÉCISIONS VISIONNAIRES ET AUDACIEUSES

Ce développement fait cependant surgir des questions territoriales complexes, alors qu'il s'agissait à l'origine simplement d'offrir des locaux adéquats aux étudiants. Le Canton a acheté le terrain principal en 1963. Première suisse, la décision de déplacer les Hautes Ecoles à la campagne se montrait d'autant plus audacieuse que l'Ouest lausannois était déconsidéré.

La reconnaissance de l'utilité de réserver un si grand territoire pour les 2000 étudiants de l'époque n'était pas gagnée d'avance. Le premier bâtiment s'est ouvert en 1970. Peu avant, en 1968, un plan d'affectation cantonal (PAC 229) avait été établi. Il n'était pas question d'y inclure des logements et de fonder un campus à l'américaine.

UN CERTAIN ISOLEMENT

Néanmoins, et malgré la constitution d'une commission de coordination (COH) entre l'UNIL, l'EPFL, le Canton, Lausanne et les trois Communes de l'Ouest lausannois concernées, les Hautes Ecoles ont souffert de leur isolement par rapport à la ville. Vingt ans après l'ouverture du site, la ligne du TSOL (métro m1) a contribué au rapprochement. En 1992, le PAC 229 a été révisé pour atténuer la monoculture « urbaine » auquel il conduisait. Mais c'est surtout avec le développement de l'Ouest lausannois que le secteur perd son image de campagne isolée.

DES LIENS À IDENTIFIER

Avec l'urbanisation progressive, il devient toujours plus crucial d'identifier les liens territoriaux qui se nouent entre les Hautes Ecoles et l'ensemble de l'Ouest lausannois, d'évaluer leurs impacts et de concevoir les stratégies propres à harmoniser leur évolution.

Le Schéma directeur de l'Ouest lausannois, publié en 2003, désigne le secteur des Hautes Ecoles comme stratégique. Le périmètre d'étude choisi déborde largement de celui du PAC 229 et contribue à atténuer ainsi une image de vase clos.

DIVERSIFICATIONS IMPORTANTES

Depuis plusieurs années, des logements pour étudiants sont construits aux abords du PAC 229, mais aussi ailleurs dans l'Ouest lausannois.

L'environnement immédiat des Hautes Ecoles se développe. Mais les influences se propagent bien au-delà. Des entreprises en lien avec la technologie ou la formation sont réparties sur le territoire. De plus en plus d'étudiants, de professeurs ou de chercheurs s'installent dans l'Ouest lausannois.

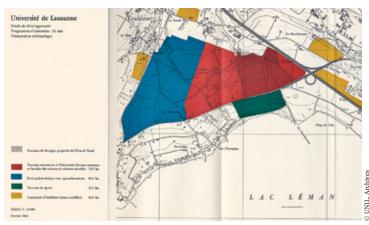
La présence des communautés de l'UNIL, de l'EPFL et de l'ECAL joue un rôle important dans le développement. Le réaménagement de la gare de Renens, qui prévoit 27 000 usagers quotidiens en 2020, dont beaucoup d'étudiants, en est un exemple.

EN LIEN AVEC LA VIE LOCALE

L'enracinement territorial et culturel semble parfois aisé. Regroupée dans l'ancienne usine IRIL à Renens en 2007, l'ECAL s'est rapidement fondue dans le paysage. Au travers d'expositions et d'événements, ainsi que de thèmes d'ateliers, les liens avec la vie locale sont réguliers.

Il en va de même pour l'UNIL et l'EPFL. Le site est ouvert au public. Les étudiants en géographie ou de l'ENAC abordent régulièrement des thématiques liées à l'Ouest lausannois.

Mais des liens renforcés sont indispensables. Les deux institutions sont plus imposantes et complexes que l'ECAL. Elles occupent



Programme d'extension du site des Hautes Ecoles sur 25 ans. Carte tirée du Rapport de la Commission d'étude pour le développement de l'Université de Lausanne, 1965.



Plan masse tiré du Rapport de la Communauté de travail pour la mise en valeur des terrains de Dorigny et plan directeur, 1967.



Vue aérienne de la campagne de Dorigny vers 1950.

un secteur régi par plusieurs plans et où la mutation du territoire est profonde, avec des impacts sur l'ensemble de l'Ouest lausannois. L'attrait du secteur est croissant. Le regroupement à Dorigny des activités de la RTS, prévu en 2020, en est un signe.

Evoquant à la RTS la situation de l'EPFL dans l'arc lémanique, Martin Vetterli, futur président de l'EPFL, se déclare convaincu de l'importance de l'ancrage local: « On est dans une région extrêmement attractive. (...) Il n'y a aucune raison que cette région ne devienne pas la Silicon Valley de l'Europe. Mais pour cela il faut travailler tous ensemble ».



Vue aérienne du secteur des Hautes Ecoles en 2011.

VISION STRATÉGIQUE

Les questions de mobilité et d'énergie deviennent ardues. La pression foncière augmente. De nouveaux défis surgissent. Des visions directrices existent pour chaque institution mais n'englobent pas la totalité des enjeux territoriaux apparus au cours du temps. Comment sont-elles coordonnées? A quelle échelle doit s'élaborer une vision stratégique de la ville universitaire qui apparaît? Dans les travaux menés par le SDOL en vue d'un Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi), ces questions devront être examinées de près.

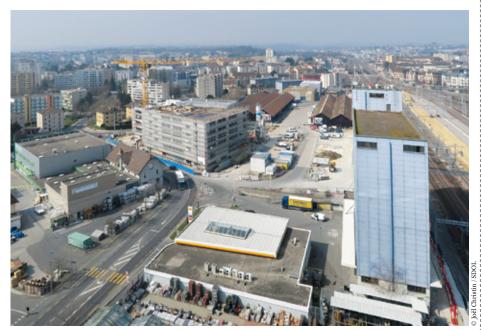
LE CEOL, DERNIER MAILLON DE LA FORMATION

Un gymnase était le dernier maillon de la formation qui manquait dans l'Ouest lausannois. Sa construction a débuté en octobre 2014. Le Centre d'enseignement postobligatoire de l'Ouest lausannois (CEOL) ouvrira ses portes en août 2016 à Renens.

Sa réalisation a été rendue possible grâce au plan de quartier des Entrepôts réalisé en 2013 sous le pilotage de la Commune de Renens et des propriétaires. Ce plan a été conçu suivant les objectifs du SDOL en

offrant une mixité d'usages avec 42% de logements, 38% d'activités et 20% pour la formation.

Le gymnase accueillera quelque 1300 élèves à terme. Mais il contribuera aussi à renforcer le lien entre formation et vie locale. Le bâtiment servira pour le Gymnase du soir, la passerelle Dubs et des formations supérieures pour adultes. Certaines salles et l'aula pourront également être utilisées par les associations de la région hors des périodes de cours.



A un jet de pierre de la gare de Renens, dans le quartier des Entrepôts, le CEOL ouvrira ses portes pour la rentrée d'août 2016.

«FILM DE POCHE» 2015: DES REGARDS SPONTANÉS SUR L'OUEST LAUSANNOIS

En 2015, le lien territorial et culturel entre les Hautes Ecoles et leur région d'accueil a pu être exploré au travers d'un concours original, qui proposait de raconter l'Ouest lausannois en 80 secondes au moyen d'une vidéo. Le concours «Film de poche», créé en 2010 par l'UNIL, s'ouvrait cette année aussi aux habitants et avait pour thème: «Mon Ouest à moi».

La spontanéité et l'utilisation des smartphones étaient prônées. Les 75 films présentés montrent l'attachement des participants à la diversité de l'Ouest lausannois. Un attachement décliné sur tous les genres: déambulations poétiques, récits de vie, westerns, histoires de zombies, drames, animations, etc.

Deux syndics de l'Ouest lausannois ainsi que deux professeurs de l'UNIL ont participé au jury, avec Frédéric Maire, directeur de la cinémathèque suisse et Lionel Baier, réalisateur et directeur de la section cinéma de l'ECAL. Parmi les cinq prix décernés, les syndics ont attribué un prix spécial à un jeune habitant de Renens qui présente avec humour un tour des huit Communes de l'Ouest lausannois.

A visionner les films, il apparaît clairement que l'image des Hautes Ecoles comme un corps étranger parachuté dans la campagne date du siècle passé. Etudiants et habitants se sont adoptés. Ils se partagent ce territoire et, à l'évidence, se l'approprient et s'y attachent toujours davantage.

Pour voir les cinq films primés: http://filmdepoche.ch/#827



Image tirée du film de poche « Ma West Coast lausannoise » de Mary-Noëlle Rochat, 2^c prix du concours organisé par l'UNIL en 2015.

RAPPORT DE GESTION

LIEU ET EFFECTIFS

Le bureau du SDOL est installé au 2° étage du bâtiment administratif de la Ville de Renens, rue de Lausanne 35.

Les postes du bureau du SDOL représentent 6.7 EPT à fin décembre. Ils sont occupés par: Ariane Widmer Pham, directrice (80%), Benoît Biéler, adjoint (80%), Xavier Herpin, chef de projet des Axes forts (100%), Regina Witter, responsable transports (50%) jusqu'au 31 janvier, François Périllon, ingénieur transports (90%) dès le 1er juillet, Jean-Christophe Boillat, délégué mobilité douce (50% et 60% dès mars 2015), Nicolas Wisnia, chef de projet Malley (100%), Cristina Ferrari, secrétaire (70%), Marianne Martin, secrétaire (30%), Caroline Trolliet, secrétaire (60%). Un poste de stagiaire (100%), occupé en 2015 par Emilie Roux, complète l'équipe. Par ailleurs, Cynthia Martignier occupe le poste de responsable de la Plate-forme logement de l'Ouest lausannois à 10%.



Séance du Gropil dans la salle Arc-en-Ciel.

SÉANCES DU GROPIL, DE LA CPT ET DU GROUPE ABC

- 8 séances du Groupe de pilotage (Gropil): pilotage stratégique du SDOL et de ses études;
- 1 séance du Gropil élargi consacrée à l'étude sur les ensembles bâtis de l'Ouest lausannois;
- 8 séances de la cellule de pilotage technique cpt (représentants techniques des Communes et des services cantonaux, bureau du SDOL): suivi et coordination des études, préparation des objets soumis au Gropil, vérification de la conformité des projets de planification aux objectifs et principes du SDOL, dossiers cpt traités:
 - Hautes-Ecoles / PAC 229 « La Pala »
 - Malley / PAC Centre sportif
- · 1 voyage d'études du Gropil et de la cpt dans le canton des Grisons.

RENCONTRES ET ÉCHANGES D'INFORMATION

En 2015, les représentants du SDOL ont rencontré diverses autorités pour échanger des informations et coordonner différentes actions et projets. Entre autres:

- Présentation du projet des Axes forts au Bureau intermunicipal de l'Ouest lausannois, le 3 mars;
- Séance intermunicipale concernant le Plan directeur intercommunal, le 5 mai;
- Rencontre annuelle avec la direction de l'EPFL et de l'UNIL, le 21 mai;
- Présentation du budget 2016 du SDOL au Bureau intermunicipal de l'Ouest lausannois, le 10 juin;

- Rencontre avec Madame Anne Marion Freiss, préfète du district de l'Ouest lausannois, et les présidentes et présidents des Conseils communaux et général des Communes du SDOL, le 10 novembre;
- Conférence du SDOL sur le thème du PALM à Villars-Sainte-Croix, le 12 novembre.

En novembre, le délégué à la mobilité douce a pris part à un atelier organisé par l'association Mobilité piétonne suisse au sujet de la LCPR (Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre). Y participaient les représentants des autorités cantonales et de plusieurs Communes. Un état de situation de la mise en œuvre des chemins pour piétons (déplacements utilitaires en localité) ainsi que des exemples de bonnes pratiques mises en place dans d'autres cantons ont été présentés.

ÉVÉNEMENTS ET PRÉSENTATIONS PUBLIQUES

En 2015, le public a pu prendre connaissance des projets développés dans le cadre du SDOL:

Expo Léman 2030: l'importante mutation qui attend 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 du SDOL. Films, maquettes, 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: leman 2030@cff.ch.

Palissade de communication de la gare Prilly-Malley: présentation des projets de développement du secteur de Malley, ou d'informations générales sur l'Ouest lausannois, par des séries d'affiches renouvelées chaque trimestre.

PUBLICATIONS

- Plate-forme logement de l'Ouest lausannois, Logements à loyers abordables: un nouveau champ d'action pour les communes, compte-rendu de l'atelier 3, mars 2015;
- Réseau vert de Lausanne et de l'Ouest lausannois, étude ciblée des composantes biologiques, avril 2015;
- Renges-Venoge Une campagne à sublimer, compte-rendu des études tests, avril 2015;
- Plate-forme logement de l'Ouest lausannois, Coopérative et commune – Les clés de la collaboration, compte-rendu de l'atelier 4, octobre 2015;
- Ensembles bâtis du xx^e siècle, état des lieux et stratégie de valorisation, octobre 2015.



Compte-rendu des études test.

PRÉSENTATIONS DU SDOL

En 2015, les collaborateurs du bureau du SDOL ont été sollicités à 17 reprises pour faire part de leur expérience :

- · Urbanités, Y a-t-il un urbaniste dans la ville?, Lausanne, 16 février;
- Rencontre avec les 55+ d'Ecublens, Aménagement du territoire: ça bouge dans l'Ouest!, Ecublens, 9 mars;
- HEIG-VD, Développement territorial et gestion de l'environnement, Yverdon-les-Bains, 24 mars;
- · EPFZ, Institut für Städtebau, Kontrolle und Laisser faire, 2 avril;
- · ZHAW, visite d'étudiants, 14 avril;
- EPFL-ENAC, Séminaire *Le piéton, vecteur d'urbanité*, présentation finale des travaux, 1^{er} mai ;
- · Journée des Alternatives Urbaines (JAU), Lausanne, 8 mai;
- Fonds National Suisse de la recherche scientifique, PNR 65, Nouvelle qualité urbaine, Berne, 28 mai ;
- · ASPAN, Congrès Densifier avec qualité, Soleure, 29 mai;
- · Rencontre avec les anciens architectes cantonaux, Renens, 11 juin ;
- Rencontre avec Mme la Préfète et les Chefs d'Offices régionaux, Renens, 12 juin;
- Académie d'été de la Fondation suisse d'études, La Densification où et comment?, Renens, 31 août;
- Visite de la Faculté de droit de l'Université de Fribourg, Renens, 23 septembre;
- PSIG, Densifier oui, mais comment? Concevoir un habitat équilibré et convivial, Bussigny, 30 septembre;
- EPFL-ENAC, Prof. Vigano, L'Ouest lausannois, un territoire en mutation, 28 octobre;
- · FHNW, visite d'étudiants, Prof. Pfenninger, Renens, 28 octobre.

COLLABORATIONS DIVERSES

Le bureau du SDOL participe à des travaux et des projets aux niveaux suisse et vaudois :

CONFÉRENCE TRIPARTITE DES AGGLOMÉRATIONS (CTA)

Sur invitation de l'Union des villes suisses (UVS), le bureau du SDOL est membre de deux groupes de travail. Dans le groupe « Weiterentwicklung der Zusammenarbeit in Agglomerationen », il a contribué à l'élaboration du questionnaire adressé aux organisations de collaboration des agglomérations en Suisse. Il a ensuite participé à l'enquête qui a suivi ainsi qu'à son évaluation. Le bureau du SDOL fait également partie du groupe « BeSA – Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen » dont les travaux visent à élaborer, suite à la nouvelle définition des agglomérations de l'OFS, la nouvelle liste des Communes qui pourront bénéficier de la subvention fédérale dans le cadre de la $4^{\rm c}$ génération des programmes d'agglomération.

EPFL-ENAC - ARCHIZOOM, EXPOSITION «LA VILLE HORIZONTALE»

Cette exposition présentée à Archizoom, qui traitait de la ville périurbaine, a été organisée sous l'égide de la Prof. Viganò de l'EPFL. Le SDOL a participé au financement de la maquette présentant l'Ouest lausannois.



Horizontal Metropolis.

FINANCES

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

Le budget de fonctionnement comprend les frais annuels du bureau. Il est financé par les Communes, au prorata de leur population (à l'exception de la Commune de Prilly qui participe en fonction de sa population résidente dans le périmètre du SDOL, le solde faisant partie du SDNL), et par le Canton qui contribue aux charges salariales par un montant forfaitaire (Fr. 75 000.—) et une part variable (15.4% du solde). Cette contribution se fonde sur la Loi sur l'appui au développement économique (LADE) et la décision du 21 octobre 2015.

Les études du SDOL font l'objet d'un budget-cadre annuel assorti d'une proposition de répartition des frais à confirmer. 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.

Dans le but de limiter les demandes à soumettre aux Municipalités, le Gropil a décidé lors de sa séance du 18 juin 2015 de simplifier la procédure de confirmation d'engagement financier par l'adoption simultanée des budgets des études et de fonctionnement. Le lancement des études reste néanmoins soumis à une demande d'accord sur la base d'un descriptif de démarche.

Toutes les dépenses en relation avec les études font l'objet de contrats (respectivement de confirmation d'offres) entre le bureau du SDOL et les mandataires. Toutes les factures y rattachées transitant par le bureau du SDOL, sont payées par la Ville de Renens et ensuite refacturées aux différents partenaires.

Pour l'année 2015, le budget de la Commune de Renens diffère du budget définitif du SDOL, validé par le Gropil, en raison de son adoption tardive en octobre 2014.

FINANCES

(SUITE)

COMPTES 2015

FONCTIONNEMENT

Les comptes de fonctionnement s'équilibrent à Fr. 889 208.65 dont Fr. 711 661.85 à la charge des Communes (soit Fr. 10.42/habitant) et Fr. 175 558.– à la charge du Canton. La différence avec le budget s'explique principalement comme suit:

- Traitement du personnel et formation: charges salariales moindres dues à l'absence d'effectif et charges du nouveau poste à 50% en lien avec la réorganisation du PALM surévaluées. Moins de dépenses que prévues pour la formation du personnel.
- · Annonces et documentation: moins de dépenses que prévu.
- Frais de manifestation: l'événement « Rendez-vous de l'Ouest » n'a pas eu lieu.

ÉTUDES

Les comptes des études s'équilibrent à Fr. 718 229.25, dont Fr. 371 666.40 à la charge des Communes et Fr. 80 747.80 à la charge du Canton, la différence avec le budget s'explique principalement comme suit:

- Malley communication (Replay): les dépenses effectuées sont intervenues plus vite que prévues et ont pu être prises en charge, en grande partie, sur le budget de l'année 2014.
- Communication gare de Renens : l'exploitation de l'exposition de la gare a été reprise par les CFF.

- Axes forts de transports publics urbains (AFTPU): aucune action de communication n'a été menée pour les PP2 (tram 1^{re} étape) et PP5 (BHNS). Des actions plus importantes ont cependant été réalisées pour le PP1.
- · La réserve n'a pas été utilisée.

Les autres études se sont poursuivies ou ont été menées conformément au budget-cadre. Les études suivantes ont été terminées en 2015 : Malley Site 2000 ; PQ Malley-Gare ; Axe Tram Itération urbanistique ; Réseau écologique de l'Ouest lausannois.

FONDS WAKKER

La constitution du Fonds Wakker s'est faite en 2011 à l'occasion de l'attribution du Prix Wakker aux Communes du SDOL. Le règlement du Fonds a été approuvé par le Gropil lors de sa séance du 15 décembre 2011, date de son entrée en vigueur. Le fonds est affecté à des actions de communication et de promotion, notamment dans les domaines du patrimoine naturel et bâti ainsi que de la mobilité douce.

Le total des comptes du Fonds Wakker s'élève à Fr. 27000.-. Aucune dépense n'a été effectuée durant l'année 2015. En prévision de la réalisation de nouvelles actions en 2016 (publication d'un cahier thématique consacré aux ensembles de logements dans l'Ouest lausannois et d'un guide vélo sur le thème « Commerces et achats »), le Fonds a été alimenté par les recettes suivantes:

- Communes: participation annuelle (Fr. 17000.-);
- Etat de Vaud: contribution pour les cahiers thématiques (Fr. 10 000.-).

| СОМРТЕ | DÉSIGNATION | СОМРТЕ | COMPTES 2015 | | BUDGET 2015 | | COMPTES 2014 | |
|--------|---|------------|--------------|------------|-------------|------------|--------------|--|
| | | Charges | Revenus | Charges | Revenus | Charges | Revenus | |
| | | | | | | | | |
| 19 | SCHÉMA DIRECTEUR OUEST LAUSANNOIS | 1634437.90 | 1634437.90 | 1682900.00 | 1682900.00 | 1877997.74 | 1877997.74 | |
| | | | | | | | | |
| 1900 | SDOL - frais de fonctionnement | 889208.65 | 889208.65 | 912400.00 | 912400.00 | 919666.34 | 919666.34 | |
| | | | | | | | | |
| 191 | SDOL - frais chantiers | 718 229.25 | 718229.25 | 753500.00 | 753500.00 | 931122.75 | 931122.75 | |
| 1910 | SDOL - chant. 0/Général | 60103.26 | 60103.26 | 75000.00 | 75000.00 | 86633.50 | 86633.50 | |
| 1912 | SDOL - chantier 2/ Secteur Bussigny à Sébeillon | 26509.15 | 26509.15 | 20000.00 | 20000.00 | 106779.20 | 106779.20 | |
| 1915 | SDOL - chantier 5/ Esp. publics et mobilité douce | 46534.14 | 46534.14 | 30000.00 | 30000.00 | 6000.00 | 6000.00 | |
| 1916 | SDOL - chantier 6/ Transports | 10303.20 | 10303.20 | 15000.00 | 15000.00 | 35218.00 | 35218.00 | |
| 1917 | SDOL - chantier 7/ Nature et paysage | 28381.25 | 28381.25 | - | - | 108632.40 | 108632.40 | |
| 1950 | SDOL - frais de fonctionnement Malley | 175076.15 | 175 076.15 | 188 000.00 | 188000.00 | 170957.85 | 170957.85 | |
| 1951 | SDOL - études Malley | 110058.45 | 110058.45 | 100000.00 | 100000.00 | 137884.20 | 137884.20 | |
| 1960 | SDOL - frais de fonctionnement axes forts / AFTPU | 251 395.95 | 251395.95 | 310500.00 | 310500.00 | 241 232.10 | 241 232.10 | |
| 1961 | SDOL - études axes forts / AFTPU | 9867.70 | 9867.70 | 15000.00 | 15000.00 | 37785.50 | 37785.50 | |
| | | | | | | | | |
| 1990 | Fonds Wakker | 27000.00 | 27000.00 | 17000.00 | 17000.00 | 27208.65 | 27208.65 | |

ÉTUDES GÉNÉRALES

PLAN DIRECTEUR INTERCOMMUNAL

Les huit Communes de l'Ouest lausannois s'associent pour réviser conjointement leur Plan directeur communal respectif sous une dénomination commune de « Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi)». Ce plan, qui contiendra les huit visions de développement des huit Communes, répondra à leurs aspirations et à leurs besoins spécifiques, dans l'esprit d'un développement harmonieux pour l'ensemble de la région. La démarche de PDi permet de rationaliser les coûts des études et d'assurer une cohérence pour l'évolution de

l'Ouest lausannois. Il s'appuiera fortement sur les études de planifications menées ces dix dernières années.

Lancé publiquement en 2014, le PDi traitera en particulier des domaines de l'urbanisation, de la mobilité, et de l'environnement, en fonction de l'état de la situation et des besoins futurs de la population. Outil stratégique dont les effets sont attendus à moyen et long terme, il apportera des orientations, sans entrer dans le détail des projets. Il permettra ensuite aux Communes qui en ont l'obligation de réviser leur Plan général d'affectation (PGA) afin de tenir du compte du nouveau Plan directeur cantonal de 2008 et de la révision de la Loi sur l'aménagement du territoire (LAT) de 2014.

Après une intense phase de consultation des partenaires institutionnels (services cantonaux, tl, PALM, Hautes Ecoles, PolOuest, etc.), de la population de l'Ouest lausannois lors des « Rendez-vous de l'Ouest », ainsi que des représentants des Conseils communaux et généraux, un cahier des charges a été établi permettant de lancer à l'été 2015 une procédure d'appel d'offres ouverte afin de sélectionner le groupement de mandataires qui établira le PDi. Le second semestre 2015 a été occupé à la rédaction des préavis communaux pour les demandes de crédits d'investissement. Les préavis ont été déposés dans les huit Conseils communaux et général durant le mois de décembre 2015.

La collaboration intercommunale pour ce projet est formalisée par une convention répondant aux exigences de la Loi sur les communes (LC). Celle-ci a été rédigée par un mandataire qualifié et a été approuvée par les huit Municipalités durant les mois d'octobre et novembre 2015. Cette convention fixe les modalités de collaboration entre les Communes et avec le bureau du SDOL qui gère le projet; elle désigne aussi la Commune de Renens comme représentante administrative et délégataire de certaines tâches (notification des décisions d'adjudication, gestion financière, etc.). La convention détermine également la clé de répartition financière entre les Communes.

La démarche de révision conjointe des Plans directeurs communaux est menée par un Groupe technique composé de représentants des huit Communes et du bureau du SDOL, et d'un Groupe décisionnel composé des Municipaux en charge de l'urbanisme. Le Service cantonal du développement territorial (SDT) soutient la démarche, l'accompagne en participant aux groupes de suivi et a décidé d'y contribuer financièrement à hauteur de Fr. 375 000.—. A noter que cette contribution est exceptionnelle et qu'elle est attribuée en raison du caractère novateur de la démarche intercommunale. Aucune contribution cantonale ne pourrait être attendue pour une révision autonome d'un Plan directeur communal.

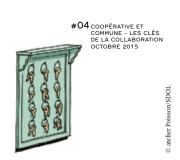
PLATE-FORME LOGEMENT DE L'OUEST LAUSANNOIS

La plate-forme logement, créée en décembre 2013, a organisé deux ateliers durant l'année 2015, toujours avec la participation de la Confédération et du Canton. La fréquentation régulière des représentants communaux, techniques et politiques démontre l'intérêt et le besoin de discuter et d'échanger ensemble sur ce sujet. Un compte-rendu pour chaque atelier est téléchargeable depuis le site internet du SDOL.

En mars, l'atelier n°3 a traité des logements à loyers abordables, afin de déterminer quels étaient les champs d'action pour intégrer ces logements dans les Communes. Directement lié à l'actualité, le Canton de Vaud a présenté son contre-projet à l'initiative de l'ASLOCA, modifiant différentes lois pour y intégrer la notion de logements à loyers abordables.

L'atelier n°4, en octobre, a porté sur les clés de la collaboration entre les Communes et les coopératives. Dans le but de faire connaître les critères d'octroi de droits de superficie, contrat profitant aux Communes comme aux coopératives, des présentations sous différents angles (personnes liées aux coopératives et aux Communes) ont permis de mieux cerner les besoins des coopératives et les critères de sélection à instaurer par les Communes pour permettre une meilleure intégration de ce type de logements dans l'Ouest lausannois.



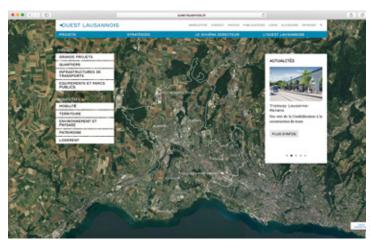


Atelier n° 3 et atelier n° 4 – Extrait des comptes–rendus.

RÉFLEXION MISSION ET STRUCTURE

La réflexion initiée fin 2013 par le Groupe de pilotage du SDOL (Gropil) sur la mission et la structure du SDOL s'est poursuivie en 2015 (voir aussi p.6 et 7). La clarification des tâches et la définition du champ d'action du SDOL par rapport à celui des Communes ont été réalisées en collaboration étroite avec les représentants communaux et cantonaux. Les mesures d'organisation ainsi proposées ont été mises en consultation auprès des Municipalités et des Services cantonaux. Suite au traitement des remarques issues de cette consultation, un projet de convention de collaboration intercommunale a été soumis pour avis aux Municipalités en décembre. La signature de la convention qui remplace celle de 2004, devenue caduque suite au retrait de la Ville de Lausanne et à la réorganisation du PALM, devrait intervenir en début d'année 2016.

SITE INTERNET



Page d'accueil du site internet du SDOL - www.ouest-lausannois.ch

Visitez le site internet du SDOL à l'adresse www.ouest-lausannois.ch. Celui-ci se présente sous la forme d'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 a été mise à jour (constructions nouvelles, corrections mineures, réparations) et exposée entièrement ou partiellement lors de divers événements: portes ouvertes de Renges-Venoge à Ecublens, débat public sur le projet des Cèdres à Chavannes-près-Renens, 20 ans de l'ASIT-VD à l'EPFL, Rendez-vous de l'Ouest à Renens. Certains modules ont aussi été présentés à l'Expo Gare de l'Ouest puis à l'Expo Léman 2030.

ACCOMPAGNEMENT DE PROJETS COMMUNAUX

Le bureau du SDOL apporte un soutien actif à plusieurs études menées au niveau communal en participant à des groupes de suivi, jurys de concours, collèges d'experts, et en apportant l'expertise du délégué à la mobilité douce. En 2015, le bureau du SDOL a ainsi accompagné les projets suivants:

- Dans le domaine de l'urbanisme: en particulier à Chavannes-près-Renens (Côtes de la Bourdonnette) et à Crissier (Lentillières Nord, Ley-Outre, En Chise);
- Dans le domaine des infrastructures bénéficiant de contributions fédérales, la requalification de la RC1, la création d'un nouveau cheminement éclairé pour relier Villars-Sainte-Croix et d'autres mesures en faveur de la mobilité douce:
- Dans le domaine de la mobilité douce, pour des projets techniques ou de planification (RC 82; accès vélos au Centre d'enseignement de l'Ouest lausannois (CEOL); Prilly, avenue de Floréal; Villars-Sainte-Croix, route de Cossonay; etc.).

HAUTES ÉCOLES – TIR FÉDÉRAL – MALADIÈRE

SITE D (CHANTIER 1)

REQUALIFICATION DE LA RC1

L'étape 1 (EPFL) est désormais terminée et les travaux de l'étape 2 (secteur UNIL) se terminera dans les prochains mois. Les études pour l'étape 3 (Tir fédéral – Venoge) sont quasiment terminées et une enquête publique devrait avoir lieu au printemps 2016.

Les Communes avec le bureau du SDOL ont proposé de réaliser un bilan du fonctionnement des deux premières étapes à leur mise en service. De petites mesures ont d'ores et déjà été engagées pour remédier à des problèmes rencontrés sur les secteurs réaménagés (itinéraires modes doux en particulier).

REQUALIFICATION DE LA RC82

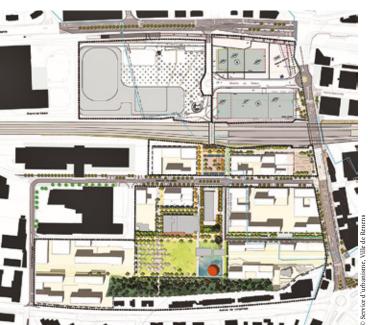
L'étude préliminaire de requalification de la route cantonale RC82 (avenue du Tir-Fédéral) entre la RC1 (route du Lac) et le tunnel du Marcolet s'est déroulée en 2012 et 2013. Le concept prévoit une piste mixte piétons-vélos sécurisée sur le tronçon Nord (Pont Bleu – tunnel du Marcolet). Sur le reste de l'axe, des bandes cyclables continues permettront des déplacements rapides et compléteront le réseau cyclable de l'agglomération. Une pré-convention financière entre le Canton et les Communes concernées a été signée en septembre 2014. L'avant-projet a été réalisé en 2015 sous le pilotage d'Ecublens et du Canton. Les travaux sont prévus pour 2017 – 2020. Le projet est cofinancé par la Confédération dans le cadre du PALM 2012.

MALLEY - GARE DE RENENS - ARC-EN-CIEL

SITE E (CHANTIER 2)

MALLEY

En 2014, en raison de l'envergure et de la complexité de ce projet urbanistique, les délégués politiques de Prilly et Renens ont convenu de prioriser « Malley-Centre », sous-secteur intercommunal autour de la nouvelle halte CFF. De ce fait, l'élaboration des plans de quartier Chêne et Kodak à Renens ont été mis en attente.



Plan d'ensemble Malley-Centre.

Aujourd'hui, quatre sites et quatre projets d'infrastructures sont en cours de procédure, accompagnés et coordonnés par le chef de projet Malley, engagé au sein du bureau du SDOL:

- Concours de projets et plan d'affectation cantonal (PAC) « Centre sportif cantonal de Malley », sur Prilly et Renens;
- Plan de quartier (PQ) intercommunal Malley-Gare, sur Prilly et Renens;
- Plan de quartier (PQ) intercommunal Malley-Gazomètre, sur Prilly et Renens;
- · Plan partiel d'affectation (PPA) Viaduc, sur Prilly;
- · Passage inférieur des Coulisses (franchissement des voies CFF), sur Prilly et Renens;
- Avenue de Malley et rue de l'Usine à gaz avec création d'une zone 30 km/h, sur Prilly et Renens;
- · Requalification de l'avenue du Chablais, sur Lausanne et Prilly;
- · Prolongement du Viaduc du Galicien, sur Prilly.

SITE DE MALLEY-GARE

En janvier, la première pièce de Malley a été dévoilée à la population. Le PQ Malley-Gare a été soumis à enquête publique du 28 janvier au 26 février, simultanément au projet routier « Avenue de Malley et rue de l'Usine à gaz » et au projet de « Modification de la limite communale entre Prilly et Renens ». Une séance publique de présentation des projets a eu lieu le 4 février au Cinétoile Malley-Lumières. Dans le délai de l'enquête, onze oppositions ainsi que trois observations ont été formulées. Les opposants ont été rencontrés et entendus. Des solutions techniques ont été identifiées dans le but d'optimiser les projets par la suite.



Esquisse de la future place des Coulisses.

SITE 2000 WATTS (EN DÉVELOPPEMENT)

Une première en Suisse romande! En septembre, le site Malley-Gare s'est vu décerner le label « Site 2000 watts » par l'Association Cité de l'énergie et le programme SuisseEnergie de la Confédération. Malley-Gare reçoit cette distinction pour les résultats exemplaires, dans la phase de planification, en suivant les critères d'une urbanisation durable et, bien entendu, ceux de la Société à 2000 watts.

SITE DE MALLEY-GAZOMÈTRE

Dans le cadre de l'élaboration du PQ Malley-Gazomètre, les négociations avec le propriétaire (Ville de Lausanne) au sujet du financement des équipements nécessaires pour le nouveau quartier se sont poursuivies durant toute l'année. Des projets de conventions sur les équipements techniques ainsi que sur le financement des équipements communautaires et les aspects qualitatifs sont à bout touchant. Des études de faisabilité ont été menées pour vérifier la capacité du site et déterminer l'emplacement du programme scolaire.

UNE STRUCTURE DE PROJET POUR MALLEY

Une réflexion approfondie, ayant comme but de trouver une organisation de projet plus adéquate et efficace, a été menée durant l'été entre Prilly, Renens, le bureau du SDOL et le Canton. Au vu de l'importance des projets et des transformations sans précédent à venir dans le secteur, les Municipalités concernées ont décidé de créer une structure de projet spécifique. En attendant sa mise en place, une organisation transitoire a été convenue entre les partenaires.

ACTIONS DE COMMUNICATION «REPLAY»

Pour accompagner la mutation de Malley, cinq créations végétales issues de l'exposition *Lausanne Jardins 2014* ont été installées en juin, et pour plusieurs années, à l'emplacement des futures places publiques, sur des terrains appartenant aujourd'hui à la Ville de Lausanne et aux CFF. Une promenade sur place a été organisée à l'attention de la population le 18 juin. Les participants ont été nombreux. Le but du projet Replay est d'investir temporairement la friche et permettre de nouvelles appropriations.



Inauguration des jardins le 18 juin.

AVENUE DU CHABLAIS

Lancé en automne 2012 par Lausanne, Prilly, le bureau du SDOL et en collaboration avec les tl, l'avant-projet de réaménagement de l'avenue du Chablais s'est poursuivi jusqu'en automne 2014. Les nouveaux aménagements permettront d'améliorer l'image urbaine, la sécurité routière et la mobilité douce, de renforcer le rôle d'interface des transports publics (halte RER, métro m1, tram t1 et bus) et d'assurer la progression des bus moyennant des voies réservées. Le projet d'ouvrage s'est déroulé en 2015. La mise à l'enquête est prévue pour début 2016 afin de garantir le début des travaux fin 2017. Le projet est cofinancé par la Confédération dans le cadre du PALM 2012.

GARE DE RENENS

Le projet de réaménagement de la gare de Renens et de ses abords est mené en collaboration entre les Communes de Renens, Chavannes-près-Renens, Crissier et Ecublens, les CFF, l'Etat de Vaud et 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 du SDOL accompagne les Communes pour la communication globale du projet et participe à l'accueil de la population au pavillon d'information Léman 2030 lors de son ouverture mensuelle. Le bureau du SDOL accompagne également les Municipalités concernées dans leurs discussions avec le Canton, les CFF et l'Office fédéral de transports (OFT) concernant la desserte de la gare de Renens par les trains grandes lignes.

SECTEUR JONCTION D'ECUBLENS-VENOGE

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. Une étude de stratégie d'aménagement, menée par les Communes d'Ecublens et Bussigny, et pilotée par le bureau du SDOL, vise à accompagner la nouvelle jonction par un programme d'aménagement urbain et de développement économique.

L'autre étude, pilotée par le Canton avec Région Morges et le SDOL, permettra d'apporter 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.

ZONES D'ACTIVITÉS SAINT-SULPICE- ECUBLENS

SITE G (CHANTIER 4)

VALLAIRE-VENOGE

Les Communes d'Ecublens et de Saint-Sulpice, en collaboration avec le Canton et le bureau du SDOL, ont poursuivi leurs réflexions sur l'avenir et le développement du secteur d'activités Vallaire-Venoge. Les orientations choisies devront être confirmées dans le courant de l'année 2016 afin de pouvoir alimenter le futur Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois.

ESPACES PUBLICS ET MOBILITÉ DOUCE

GROUPE VÉLO (GVOL)

Sous la responsabilité du délégué à la mobilité douce, le Groupe vélo de l'Ouest lausannois s'est réuni à quatre reprises en 2015. En présence de représentants communaux et des associations ATE et ProVelo, de nombreux sujets ont été présentés, notamment:

- · Révision du PALM 2016;
- · Projet de Guide A vélo dans l'Ouest achats;
- · Suivi des Vélos en libre-service (VLS);
- · Mise à jour de la carte vélo Lausanne (et Ouest lausannois);
- · Révision des réseaux de mobilité douce de l'Ouest lausannois;
- · Semaine de la mobilité 2015;
- · Suivi de l'avancement des projets de BHNS;
- · Ecublens plaine du Croset;
- · Renens accès et stationnement vélos autour du CEOL;
- Prilly carrefour et franchissement Fleur de Lys, av. de Floréal;
- · Saint-Sulpice rue du Bochet, rue du Centre;
- · Villars-Sainte-Croix route de Cossonay (trottoir et piste cyclable).

COMPTAGE VÉLOS

Lors des comptages régionaux 2014, pour la première fois, une quinzaine de points répartis dans l'agglomération (dont trois situés dans l'Ouest lausannois) ont permis d'avoir une image générale de l'utilisation du vélo. Les résultats de comptages ont été analysés et documentés en 2015. Le bureau du SDOL a participé au groupe de suivi.

Les résultats ont permis de mettre en exergue une forte utilisation du vélo sur certains axes de l'Ouest lausannois, notamment à proximité des Hautes Ecoles (RC1, Tir-Fédéral). Pour la première fois, des observations sur la part de vélos électriques ont également été effectuées.

BALADES À VÉLO ACCOMPAGNÉES

Suite au succès du guide *A vélo dans l'Ouest* publié en 2014, trois balades accompagnées par Pierre Corajoud ont été organisées en juin 2015. Ces balades ont rencontré un beau succès et ont permis de découvrir quelques lieux peu connus de l'Ouest lausannois.



Balade 1 à vélo accompagnée - « Archi-culture : Du Silo à l'Expo ».

SEMAINE DE LA MOBILITÉ

A l'occasion de la semaine de la mobilité 2015, le bureau du SDOL a réalisé un tout-ménage regroupant l'ensemble des activités proposées par les Communes dans l'Ouest lausannois. Ces activités ont été très bien accueillies par la population.

RÉVISION DES RÉSEAUX DE MOBILITÉ DOUCE

Les réseaux de mobilité douce définis dans le chantier 5 ont été mis à jour en 2009 suite à l'établissement du projet d'agglomération de première génération. Depuis lors, de nombreux éléments nouveaux sont intervenus, rendant nécessaire une mise à jour des cartes de synthèse. A cette occasion, une démarche en ateliers de travail a été lancée en 2015.

Un premier atelier traitant de la stratégie et des thématiques a eu lieu le 11 novembre 2015. Deux ateliers techniques, respectivement « piétons » et « vélos », organisés début 2016, permettront de préciser le contenu des cartes ainsi que les thématiques de mises en œuvre.

L'entier de cette démarche permettra de fournir une base pour le volet mobilité douce du Plan directeur intercommunal (PDi).

CONFÉRENCE VÉLO SUISSE - VKS

Le bureau du SDOL, par son délégué mobilité douce, a participé à différentes rencontres de la Conférence Vélo Suisse qui regroupe les responsables en aménagements cyclables au niveau national.

Des visites de réalisations récentes (franchissement et voies vélos) ont été effectuées à Bellinzone et au Vorarlberg (région de Bregenz). La documentation relative à ces projets pourra servir d'exemple pour des réalisations dans notre région.

MOBILITÉ MULTIMODALE

TRANSPORTS PUBLICS

L'élaboration de la nouvelle image directrice du réseau de bus (horizon 2022-2025) a été initiée fin 2015, par le bureau du SDOL en collaboration avec les tl.

STATIONNEMENT - INVENTAIRE

La base de données est publiée dans un guichet cartographique sur internet (http://sdol.edilis.net). La mise à jour des données sur le terrain

est réalisée, depuis 2014, par PolOuest en coopération avec les responsables communaux.

CELLULE DE COORDINATION DES CHANTIERS

L'Ouest lausannois sera particulièrement impacté par les chantiers à venir: projets de tramway et bus en site propre, projets du LEB, projet CFF Léman 2030, sans oublier les grands projets urbains en cours et l'entretien régulier de la voirie.

Afin d'avoir une vision globale des travaux et de leurs impacts, et de faciliter la coordination 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 du SDOL.

JONCTIONS AUTOROUTIÈRES

Les jonctions autoroutières d'Ecublens et de Chavannes sont en phase d'avant-projet. Des groupes de travail ont actuellement lieu pour optimiser les transports publics et les modes doux dans le nouveau contexte. La mise en œuvre de ces deux jonctions et des aménagements liés au goulet de Crissier est prévue entre 2020 et 2030 selon le planning de l'OFROU.

PATRIMOINE BÂTI ET NATUREL

RENGES-VENOGE

Pour répondre aux enjeux liés à l'interface ville-campagne et notamment aux pressions qu'exerce la ville sur l'activité agricole et le patrimoine naturel, le bureau du SDOL a organisé pour la Commune d'Ecublens et le Canton (SDT et DGE) une démarche d'études tests, débutée en octobre 2013. Celle-ci a permis d'élaborer une image directrice de l'évolution du secteur Renges-Venoge qui fait partie de l'un des cinq grands espaces reconnus comme « parcs d'agglomération » par le PALM.

L'image directrice du secteur a été présentée et discutée avec les services cantonaux concernés durant l'année 2015. Elle sera mise en consultation auprès des propriétaires et de la population durant l'année 2016, puis alimentera le futur Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois.



La campagne de Renges-Venoge.

ENSEMBLES BÂTIS

Lancée par les huit Communes et le Canton (SDT et SIPAL) et placée sous le pilotage du bureau du SDOL, une étude a été confiée fin 2013 au professeur Bruno Marchand (EPFL) dans le but de réaliser un état des lieux, une évaluation de la valeur de ces ensembles bâtis ainsi qu'une stratégie de valorisation.

Les résultats de l'étude ont été présentés en février 2015 lors de la séance du Gropil élargi aux Municipalités et validés par la suite par les partenaires. En s'appuyant sur l'une des recommandations de l'étude, le projet de cahier thématique « Les ensembles de logements dans l'Ouest lausannois » a été initié courant 2015. Cette publication répond au besoin de sensibilisation et présentera les ensembles les plus remarquables dans un cahier richement illustré s'adressant à un large public.

AXES FORTS (AFTPU)

Dès fin 2013, le chef de projet Axes Forts pour l'Ouest lausannois a été intégré au sein du bureau du SDOL. Cette organisation permet de mieux faire valoir les intérêts des Communes de l'Ouest lausannois dans le projet de transports publics. Une coordination plus étroite en résulte, notamment avec les domaines de la mobilité douce et de la qualité des aménagements urbains.

Au total, le bureau du SDOL pilote trois projets en phase de planification: le tramway t1 (partie Ouest lausannois) et son prolongement ainsi que le BHNS sur la route de Cossonay.

PROJET TRAMWAY T1 - TRONÇON GALICIEN À RENENS-GARE

En 2015, les activités se sont principalement concentrées sur:

- La résolution des oppositions suite à la mise à l'enquête publique de 2012 et les adaptations de projet qui en résultent;
- La poursuite de la consolidation budgétaire avec la recherche d'économies et la répartition financière entre les collectivités;
- · L'analyse des offres des entreprises de construction;
- · L'étude complémentaire du passage du 1er-Août;
- La mise en place de l'organisation du projet pour préparer la phase de réalisation.

PROLONGEMENT DU TRAMWAY T1 JUSQU'À VILLARS-SAINTE-CROIX

En 2015, l'avant-projet a été validé (tracé, position de la plate-forme, arrêts, aménagement des carrefours et des espaces publics).

Les principes de répartition financière entre les Communes et le Canton ont été validés.

Les résultats de l'itération urbanistique ont permis de vérifier que l'avant-projet s'insère correctement dans le tissu bâti existant et futur, tout en favorisant les développements attendus dans le secteur. Cette étude va permettre de coordonner, dans le temps et dans l'espace, les projets de développement des quartiers avec les aménagements du tramway.

Bussigny, Crissier et Villars-Sainte-Croix ont évalué les potentiels de développement autour de Croix-du-Péage afin de confirmer la nécessité d'un terminus du tramway à Croix-du-Péage.

PROJET DE BHNS SUR LA ROUTE DE COSSONAY, DE MONTÉTAN À CRISSIER-BRÉ

L'avant-projet est validé. Une équipe de mandataires a été désignée durant l'été 2015 suite à un appel d'offres.

La phase de projet d'ouvrage a commencé en septembre : l'étude trafic, le diagnostic, la prise en compte de l'examen préalable et la topographie sont terminés.

AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES

FONCTIONNEMENT

Les représentants du bureau du SDOL ont participé à cinq séances du Copil PALM et à 30 séances de la DT PALM. Ces séances étaient principalement consacrées à la 3° révision du projet d'agglomération.

La collaboration avec les autres secteurs de l'agglomération et les services cantonaux s'est déroulée selon les modalités de la nouvelle organisation du PALM (validée en décembre 2014). Cette réorganisation implique une reprise de certaines tâches au sein des secteurs et a amené le bureau du SDOL à augmenter son effectif de 50%.

Les principes du subventionnement cantonal des Schémas directeurs avaient été redéfinis à l'occasion de la réorganisation du PALM et appliqués dès 2015. Il s'agit d'un modèle de financement unique pour les cinq secteurs qui consiste en une subvention cantonale composée d'une part fixe et d'une part variable sur la part des charges de personnel.

PROJETS D'AGGLOMÉRATION DE 1^{re} ET 2^e GÉNÉRATION: PALM 2007 ET 2012

L'accord sur les prestations et le protocole additionnel pour le PALM 2012 ont été signés le 30 mars par les Communes de l'agglomération à Pully en présence des conseillères d'Etat des CDTE et CDIRH, ainsi que des présidents et coprésidents des associations régionales.

La mise en œuvre des mesures infrastructurelles et d'urbanisation se poursuit. La complexité des projets et des liens entre eux a pour conséquence une mise en œuvre généralement plus lente que planifiée. Des explications devront être fournies à ce sujet dans le projet d'agglomération de 3° génération.

PROJET D'AGGLOMÉRATION DE 3° GÉNÉRATION: PALM 2016

Le Copil du PALM avait décidé en 2014 de déposer un nouveau projet d'agglomération (PALM 2016). La révision du projet a donc été mise en route sur la base d'un descriptif de la démarche validé par les partenaires. Le SDOL participe à ce processus de révision et est représenté, au même titre que les autres secteurs, au sein des structures politique et technique du PALM.

L'un des enjeux de cette révision est la mise en conformité des mesures d'urbanisation avec la nouvelle LAT par un processus de mise en adéquation du potentiel d'accueil aux perspectives démographiques. La consultation officielle des partenaires est prévue au printemps 2016.

MOBILITÉ DOUCE

Le bureau du SDOL a pris une part active dans le groupe mobilité douce du PALM. Les sujets tels que le suivi d'une vision globale du développement des vélos en libre-service, la mise en œuvre de la première étape du jalonnement vélo à l'échelle de l'agglomération ou encore la révision de la stratégie de mobilité douce pour l'agglomération (PALM 2016) y ont été traités.

SUIVI DES MESURES INFRASTRUCTURELLES

Le bureau du SDOL a participé à la préparation des demandes de contribution fédérale pour les mesures infrastructurelles à réaliser.

Un petit événement festif a eu lieu en juin 2015 à l'occasion de la mise en service de la première liaison de mobilité douce (nouveau trottoir pour rejoindre Villars-Sainte-Croix).

STRATÉGIE TOURS

Le rapport d'étude sur la stratégie d'implantation des tours dans l'agglomération Lausanne–Morges avait été validé en 2014. L'étude, menée sous le pilotage du bureau du SDOL pour le compte du PALM, avec la participation des Communes des cinq Schémas directeurs et des services cantonaux partenaires, avait pour but de définir une stratégie d'implantation de tours coordonnée et partagée dans le périmètre compact de l'agglomération. Cette étude constitue une annexe du PALM 2012.

Le statut de cette stratégie est celui d'un instrument d'aide à la décision. Plutôt qu'une vision figée du territoire fixant une fois pour toutes les endroits favorables ou défavorables à l'édification de tours, il met à disposition de tous des critères ainsi que des outils d'analyse et des ressources qui permettront aux autorités de juger chaque projet particulier dans son contexte et selon les circonstances.

En 2015, un pool d'experts a été constitué et sa secrétaire nommée. A l'occasion de la diffusion, en début d'année 2016, de la brochure Stratégie d'implantation des tours dans l'Agglomération Lausanne Morges une information complète sera faite à l'ensemble des Communes.

VU D'ICI

UNE DIVERSITÉ BIENTÔT ENRICHIE D'UN CENTRE SPORTIF OLYMPIQUE



Guy Nicollier, associé Pont 12.

Malley sera au centre de l'attention sportive mondiale en 2020. Un des hauts lieux des Jeux olympiques de la jeunesse y sera construit: un complexe sportif qui verra se dérouler la plupart des compétitions sur glace. Mais il offrira surtout à toute une région des infrastructures très attendues pour la formation des sportifs comme pour les loisirs, avec notamment une piscine olympique dont le manque se fait sentir depuis longtemps.

Le Bureau d'architectes Pont 12 a remporté le concours pour ce centre sportif en juin 2015. Questions à Guy Nicollier, l'un des trois associés à la tête de ce bureau qui emploie une soixantaine de personnes.

Quel est votre sentiment devant ce défi?

Nous sommes très heureux d'avoir gagné ce concours. C'est une opportunité unique de pouvoir construire un complexe qui doit répondre à tant d'attentes. Malley est un endroit idéal. La desserte y est exceptionnelle.

L'implantation était très importante pour nous, car le bâtiment est pris entre deux voies de chemin de fer et il doit, au delà des Jeux olympiques, communiquer avec la ville. Le territoire alentour va se transformer profondément. Nous avons ainsi orienté la patinoire perpendiculairement aux voies, avec une ouverture principale vers la route de Renens, au nord. Cela nous a aussi permis de placer la piscine au sud du site, s'ouvrant sur la vue et vers le futur quartier de Malley.

Vous vous êtes récemment installé à Chavannes-près-Renens, dans l'ancienne usine Perrier, à la rue Centrale. Etait-ce lié

Non, nous avons déménagé avant le concours. Nous étions à l'étroit à Ouchy. Nous ne visions pas particulièrement l'Ouest lausannois. Au début, j'associais ce lieu aux échangeurs d'autoroutes et aux voies ferrées... Je me disais que Chavannes était loin de tout. Mais venir une fois en train a suffi pour dissiper le doute.

La topographie favorable au vélo et la gare de Renens à deux pas ont vite convaincu tout le bureau. Cet endroit est « the place to be ». Il possède une énergie. C'est ici que la ville se développe.

Nous logeons dans une relique du début du 20e siècle. Une « fabrique » de chocolat. Avec ce petit côté artisanal qui passe à l'industrie. La qualité de l'endroit se vérifie par toutes les petites activités qui se développent ici. Cette ambiance ne se trouve peut-être que dans des périurbanités en devenir.

Justement. Ça ne va pas durer...

C'est vrai qu'il y a quelque chose d'un peu pervers. Le prix accessible des locaux a réuni ici des artisans et artistes qui donnent vie au quartier. En aménageant nos locaux et en les équipant, nous embourgeoisons le site. Une usine vide qui servait de dépôt devient un bureau branché d'architectes... Notre arrivée a pu faire peur à nos voisins.

Mais nous avons signé un bail de dix ans et notre présence assure une certaine pérennité à cet ensemble. Même si ce n'est pas pour toujours: il est légitime que les propriétaires rentabilisent leurs biens. Ces enjeux sont communs à tous les sites post-industriels.

Qu'est-ce qui caractérise pour vous l'Ouest lausannois et vous paraît important de préserver?

La diversité! Le monde entier est réuni ici! C'est une multiplicité d'activités, de classes sociales, de provenances. Dans un rayon très proche, on trouve de l'industrie, de l'artisanat, du tertiaire, du commerce et du logement qui se matérialisent par des formes urbaines très variées.

Il vaut la peine d'examiner ces formes. L'étude publiée récemment par le SDOL sur les grands ensembles bâtis du 20e siècle dans l'Ouest lausannois est à ce sujet remarquable. Elle permet aux professionnels comme aux habitants d'identifier un patrimoine, d'en comprendre l'histoire et les interactions, sans pour autant en figer l'évolution.

Entre notre bureau et la gare de Renens, les petites maisons datant de la construction du chemin de fer constituent un ensemble historique de qualité. A deux pas, on trouve des ensembles plus récents, avec des tours d'habitation des années 70 ou des bâtiments industriels de la fin du 20^e siècle. Et plus loin, encore autre chose avec Ecublens, puis Bussigny. C'est d'une richesse extraordinaire! Ces différences induisent une dynamique.

La réalisation de projets aussi variés que ceux des Cèdres à Chavannes, des Entrepôts à Renens ou de Malley, pourrait l'augmenter encore. Les flux de personnes vont animer et renforcer l'identité de chaque quartier.

S'agit-il aussi de conserver l'esprit du lieu?

Les usages changent et les quartiers évoluent. L'important c'est que chaque lieu soit vivant. L'existant mérite toujours d'être exploré. C'est un réflexe autant écologique qu'économique d'explorer l'existant. Une nouvelle valeur d'usage peut souvent être trouvée. Mais parfois, il faut résolument changer. La ville est complexe. L'Ouest lausannois est vaste. Il présente des opportunités incroyables!

Des opportunités à examiner sous de multiples angles...

Oui. Et à différentes échelles, L'Ouest lausannois a la chance d'avoir un schéma directeur. C'est essentiel. Il est rare de disposer d'une telle étude de qualité à grande échelle. Quand j'étais président de la SIA vaudoise ou dans mon quotidien d'architecte, j'ai pu me rendre compte combien elle pouvait manquer ailleurs. Elle devrait s'imposer partout. Même au centre. Une vision urbaine globale et cohérente offre un cadre aux urbanistes et architectes, mais c'est aussi un instrument de communication. Il permet d'expliquer les intentions, d'en discuter et de se mettre d'accord avec tout le monde à la bonne échelle.

Favoriser la compréhension mutuelle de la ville est important pour favoriser la qualité. Cela permet aux concours et aux démarches participatives d'obtenir des résultats toujours meilleurs.



Vue nocturne du centre sportif de Malley.

